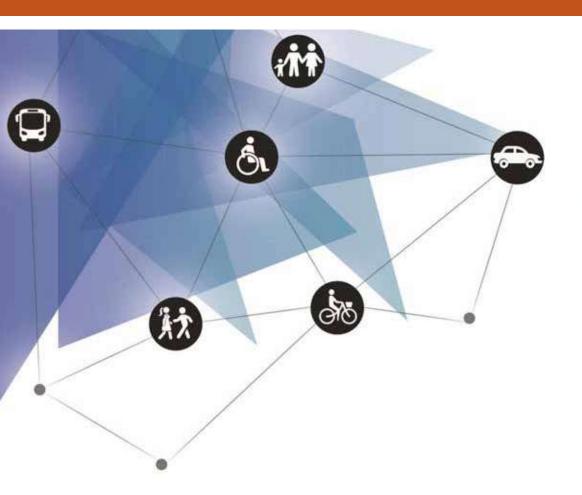




Órgano Informativo del Gobierno Municipal

ÉPOCA 6 AÑO 3 12 de marzo de 2021 No. 32 Tomo 2 de 2





PIMUS TEPATITLÁN

PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE

Índice

ш

Certificación de extracto de Acta de Sesión de Ayuntamiento Plan de Movilidad

> PIMUS Tepatitlán Tomo 2 de 2



Directorio

Lic. Miriam Guadalupe González González

Presidente Municipal Interino de Tepatitlán de Morelos

Lic. Mónica Jiménez Gómez Síndico Municipal

Lic. Lucía Lorena López Villalobos Secretario General

REGIDORES

C. Helya Rosalba Peña Urrea
C. Gustavo de Jesús Navarro González
C. Luz del Carmen Martín Franco
C. Luis Arturo Casillas Peña

C. Norma del Carmen Orozco González
C. Héctor Medina Robles

C. Blanca Estela de la Torre Carbajal C. Víctor Samuel de la Torre Hernández

C. Martha Gómez Villegas

C. Bertha Elena Espinoza Martínez

C. Demetrio Tejeda Melano

C. Irma Martín Padilla

C. María Del Carmen Gallegos de la Mora C. María Concepción Franco Lucio

Diseño

L.C.T.C. Diana Antonia Delgadillo Gómez

Jefe de Comunicación Social

Marcos Delgadillo Vera **Analista Especializado**

José de Jesús Valle García **Analista Especializado**

Miriam Jazmin Alcalá González **Técnico Especializado**

Sergio Israel Sánchez Vargas **Técnico Especializado**

Yessica Paola Hernández Rodríguez **Auxiliar Administrativo**

Órgano Informativo del Gobierno Municipal de Tepatitlán de Morelos 2018-2021

Para cualquier información o colaboración relacionada con esta publicación, dirigirse a la Jefatura de Comunicación Social, **Tel. 01 (378) 788 8707**

Correo electrónico: comunicacionsocial@tepatitlan.gob.mx

Gaceta Municipal No. 32 Tomo 2 de 2 Publicada el 12 de marzo de 2021.

Certificación de extracto

de Acta de Sesión de Ayuntamiento

Plan de Movilidad



ACTA DE SESIÓN DEL H. AYUNTAMIENTO

La suscrita Licenciada Lucía Lorena López Villalobos, Secretario General del H. Ayuntamiento Constitucional de Tepatitlán de Morelos, Jalisco, hace constar y certifica que en el Libro de Actas del H. Ayuntamiento, correspondiente a la Sesión **Ordinaria** de fecha 19 de febrero de 2021, se encuentra el acta número 75, punto No. V), inciso d), que en su parte conducente dice:

d) Dictamen de la Comisión de Movilidad, donde solicita en alcance a los acuerdos de Ayuntamiento 473-2018/2021 y 715-2018/2021, se apruebe modificar el nombre y en su caso autorizar el documento del PLAN DE MOVILIDAD en los términos del dictamen anexo.

Una vez que fue ampliamente analizado y discutido el presente punto, en uso de la voz la C. Presidente Municipal María Elena de Anda Gutiérrez, lo puso a consideración de los Integrantes de este H. Ayuntamiento. En votación económica les preguntó si lo aprueban. Aprobado por unanimidad de los 16 Integrantes que conforman el H. Cuerpo Edilicio, recayendo el siguiente:

ACUERDO#871-2018/2021

ÚNICO.- Se autoriza en alcance a los acuerdos de Ayuntamiento 473-2018/2021 y 715-2018/2021, modificar el nombre y en su caso autorizar el documento del PLAN DE MOVILIDAD en los siguientes términos:

PRIMERO.- Realizar el cambio de nombre del documento por "PIMUS TEPATITLÁN, PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE".

SEGUNDO.- Se aprueba la publicación del PIMUS TEPATITLÁN PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE.

Se dio por terminada la sesión siendo las 19:35 diecinueve horas con treinta y cinco minutos, del día de su fecha, firmando para su constancia el acta por los que en ella intervinieron.

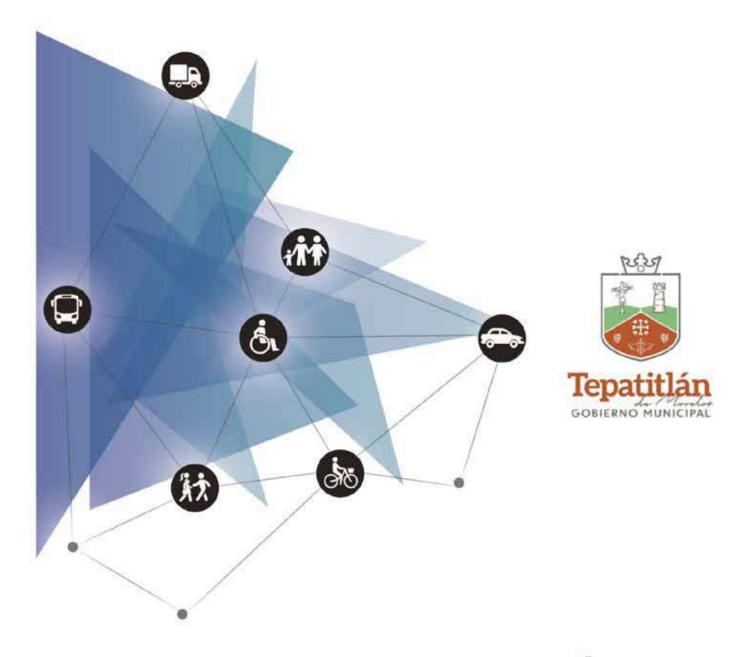
TEPATITLAN DE MORELOS, JALISCO, 8 DE MARZO DE 2021

LIC. LUCÍA LORENA LOPEZ VILLALOBOS
SECRETARIO GENERAL

Hidalgo 45 Cot Centro, CP 47600 Tepatition de Morelos, (cl. Tet (378) 786 8700

www.tepatitlan.gob.mx

Hidalgo Tepatiti Tel: (37



PIMUS TEPATITLÁN

PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE







ÍNDICE DE CONTENIDO

ETAPA DE DIAGNÓSTICO

I IIN I F	RODUCCION FASE DE DIAGNOSTICO	
II. JUS	TIFICACIÓN	4
	CO TEÓRICO	
IV. OBJ	ETIVOS DEL PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA SUST	ENTABLE14
V. MET	AS	14
VI. EJES	RECTORES	15
VII. MAR	CO LEGAL	15
VII.1.	Contexto Nacional	15
VII.2.	Contexto Estatal	17
VII.3.	Contexto Municipal	20
	A DE ESTUDIO	
IX. DIAC	GNÓSTICO Y ANÁLISIS MUNICIPAL	24
IX.1.	Contexto Socio-demográfico	24
IX.1.1		
IX.1.2	Personas con discapacidad	32
IX.1.3	Marginación	37
IX.1.4	, Migración	39
IX.2.	Contexto Económico	
IX.2.1	Población Económicamente Activa y Ocupada	41
IX.2.2		attenti patura par princi tratati princi per e parti Piliti Piliti
IX.2.3	3. Unidades económicas	46
IX.3.	Contexto Medioambiental	
IX.3.1	Uso de Suelo y Vegetación	49
IX.3.2		
IX.3.3	[[18] 18 2 [[20] [
IX.3.4		
IX.4.	Contexto Urbano	
IX.4.1		•
IX.4.2	그것도 그렇게 되었다. 그런 이를 살아가면 그렇게 하면 하면 하면 하는 것이 하면 하는 것이 없어요? 그런 사람들이 살아가면 하면 하는 것이 하면 하면 하다면 하다. 하나를 하다 하는 것이 없는 사람들이 하는 것이 없다면 하는 것이 없다면 하다.	
IX.4.3		
	SNÓSTICO DEL CENTRO DE POBLACIÓN	
X.1.	Crecimiento Urbano	
X.1.1.	4)	
X.1.2		
X.1.3	Expansión de la mancha urbana	66





X.2.	Infraestructura vial	68
X.2.1	Red Vial	68
X.2.2	Estructura Vial	70
X.2.3	Superficies de rodamiento	79
X.2.4	Densidad vial	81
X.2.5	Influencia de las vialidades en el crecimiento urbano	84
X.3.	Estacionamientos	86
X.3.1	Parquimetros	89
X.4.	Señalización y equipamiento	90
X.4.1	Señalización Vertical	93
X.4.2	Señalización Horizontal	113
X.4.3	Señalamiento y dispositivos en zonas de obras viales	118
X.5.	Movilidad	122
X.5.1	Movilidad motorizada	126
X.5.2	Movilidad no motorizada	141
X.6.	Accidentes viales	152
X.6.1	Accidentes y victimas en Tepatitlán	153
X.6.2	Vialidades conflictivas	156
X.7.	Elementos clave en el diseño urbano	159
X.7.1	Tamaño de las cuadras	160
X.7.2	Conectividad a las calles	161
X.7.3	proyectos para la movilidad ciclista	163
X.7.4	. Acceso a equipamiento urbano	166
XI. CON	CLUSIONES GENERALES DEL DIAGNÓSTICO	174
XII. GLO	SARIO DE TÉRMINOS DIAGNÓSTICO	180
ETAPA	DE PROPUESTA	
	PODUCCIÓN FASE DE PROPUESTA	186
XIV.CON	GRUENCIA DEL PIMUS CON PARADIGMAS ACTUALES DE MOVILIDAD	
URBANA	SUSTENTABLE	190
XIV.1.	Paradigmas de la movilidad	190
XIV.1	1. Principales retos de la movilidad	192
XIV.2.	Paradigmas actuales de movilidad a nivel nacional	204
XV. ALIN	IEACIÓN Y VINCULACIÓN CON PLANES Y PROGRAMAS MUNICIPALES	.208
XV.1.	Modelos de Desplazamiento (MOD)	212
XV.2.	Esquemas de Crecimiento Urbano Sustentables (CUS)	213
XV.3.	Transporte Público de Calidad (TPC)	
XV.4.	Infraestructura y Medios de Transporte (IMT)	215



XVI.IDEN	NTIFICACIÓN DE ÁMBITOS Y ZONAS DE ATENCIÓN ESTRATÉGICA	219
XVII.	ANÁLISIS DE FORTALEZAS, OPORTUNIDADES, DEBILIDADES, AMENA	ZAS
DE LA M	10VILIDAD	229
XVII.1.	Fortalezas	232
XVII.2.	Oportunidades	233
XVII.3.	Debilidades	236
XVII.4.	Amenazas	239
XVIII.	ANÁLISIS ORIGEN-DESTINO DE LOS VIAJES	242
XVIII.1	Encuesta Origen -Destino	242
XVIII	1.1. Elementos metodológicos	242
XVIII	1.12. Estructura operacional	246
XVIII.2.	Principales resultados de la Encuesta Origen -Destino	249
XVIII	2.1. Sexo	250
XVIII	2.2 Edad	251
XVIII	2.3. Grupos Vulnerables	252
XVIII	2.4. Modo de transporte	254
XVIII	.2.5. Propósito de los viajes	256
XVIII	2.6. Origen y destino de los viajes	262
XVIII	2.7. Rutas de Origen y Destino	266
XIX. DEM	IANDA DE ESTACIONAMIENTOS	268
XIX.1.	Demanda de estacionamiento en via publica	269
XIX.2.	Demanda de estacionamiento por viviendas	271
XIX.3	Demanda nocturna de estacionamiento asociada a vivienda	272
XIX.4	Demanda de estacionamiento asociada al empleo	275
XIX.5	Demanda de estacionamiento ligada al comercio y oficinas	277
XIX.6.	Duración y rotación de estacionamiento	
XIX.7	Predios destinados al estacionamiento y tarifas	281
XIX.7	7.1. Inventario de los estacionamientos en la ciudad de Tepatitlán	284
XIX.8.	(1.1.) [전 1일 전 1	
movili	dad sustentable	293
XIX.9.	Estrategias de gestión	
XX. PER	CEPCIÓN DE SEGURIDAD	
XX.1.	Tipos de delitos en los traslados	299
	Seguridad vial	
	ERNATIVAS DE MOVILIDAD	
	MOVILIDAD 4S	
	PROPUESTA DE MODELO DE MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE	
XXIII.1.	Escenarios de movilidad	
XXIII	.11 Escenario tendencial	320



XXIII.1.2.	Escenario deseable	323
XXIII.2. Visión	de la movilidad urbana sustentable en Tepatitlán	325
XXIII.2.1. O	bjetivos de la integración del PIMUS de Tepatitlán	326
XXIII.3. Estrat	egias y Acciones de Movilidad	327
XXIII.3.1.	Ejes transversales de movilidad	328
XXIII.3.2.	Lineas estratégicas	331
XXIV. ESTRAT	EGIAS DE MOVILIDAD	336
XXIV.1. Linea	estratégica: Institucionalidad y Normativa	336
XXIV.1.1	Acciones estratégicas de Institucionalidad y Normativa	340
XXIV.2. Linea	estratégica: Planeación y Desarrollo urbano	353
XXIV.2.1.	Acciones estratégicas de Planeación y Desarrollo urbano	355
XXIV.3. Linea	estratégica: Peatones	371
XXIV.3.1.	Acciones estratégicas de peatones	374
XXIV.4. Linea	estratégica: Ciclistas	389
XXIV.4.1.	Acciones estratégicas de Ciclistas	395
the state of the s	estratégica: Transporte Público	
XXIV.5.1.	Acciones estratégicas de Transporte Público	430
	estratégica: Transporte de Carga	
XXIV.6.1.	Acciones estratégicas de Transporte de Carga	455
XXIV.7. Linea	estratégica: Transporte Privado	476
XXIV.7.1	Acciones estratégicas Viales y de Transporte Privado	479
XXIV.8. Linea	estratégica: Cultura de la Movilidad y Educación Vial	519
XXIV.8.1.	Acciones estratégicas de la cultura de la movilidad y educado	ción vial
	.,	
	a de Estrategias - Involucrados y Temporalidad	
	a de Estrategias - Evaluación y Seguimiento	
	USIONES GENERALES	
	RIO DE TÉRMINOS FASE DE PROPUESTA	(30)11
VV/II LITED	ATUDA DE DECEDENCIA	F75



ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1 Población en la región Altos Sur	22
Cuadro 2 Población total por grupos quinquenales para el año 2015 del municip	io de
Tepatitlán de Morelos	
Cuadro 3 Población total de las localidades más importantes	27
Cuadro 4 Población con algún tipo de limitación física por localidad	
Cuadro 5 Evolución del grado de Marginación	
Cuadro 6 Evolución del grado e índice de marginación por localidad	
Cuadro 7 Índice y grado de intensidad migratoria 2010	
Cuadro 8 Población económicamente activa a nível municipal para los años	
1990,2000 y 2010	42
Cuadro 9 Población económicamente activa por localidad para el año 2010	
Cuadro 10 Población Económicamente activa y ocupada de los años 1990, 2000	
2010 a nivel municipal	Carlo 100 -
Cuadro 11 Distribución sectorial de la Población Económicamente Activa	
Cuadro 12 Total de viviendas a nivel municipal del año de 1970 al 2010	56
Cuadro 13 Usos del suelo para el área urbanizada de la ciudad de Tepatitlán	
Cuadro 14 Crecimiento de la mancha urbana	Annual Control of the
Cuadro 15 Estimación de la superficie de la mancha urbana en diversos instrum	
Cuadro 16 Clasificación de la estructura vial	
Cuadro 17. Vialidades regionales	
Cuadro 18 Distancias de la cabecera a distintas localidades por la red vial	
Cuadro 19. Vialidades principales	
Cuadro 20 Vialidades colectoras	
Cuadro 21 Vialidades colectoras menores	
Cuadro 22 Infraestructura y características del entorno urbano	
Cuadro 23 Calidad la comunicación entre la cabecera municipal y las delegacio	
en el municipio de Tepatitlán	
Cuadro 24 Línea del tiempo de la señalización vial	
Cuadro 25 Clasificación de señalética vertical	
Cuadro 26 Colonias con ausencia de señalética restrictiva de Alto	
Cuadro 27 Colonias con ausencia de señalética de sentido vial	Contract of the National
Cuadro 28 Cruceros con semáforos en la zona urbana de Tepatitlán	
Cuadro 29 Colonias con ausencia de reductores de velocidad	
Cuadro 30 Registro vehicularen el municipio de Tepatitlán	
Activity of the Paris and Activity of the parish and the parish an	





Cuadro 31 Indice de Motorización	131
Cuadro 32 Opinión sobre las mejoras al transporte público	135
Cuadro 33 Autotransportes en Tepatitlán de Morelos	
Cuadro 34 Rutas y los destinos con salidas desde Tepatitlán de Morelos	136
Cuadro 35 Centrales de Taxis y número de unidades	138
Cuadro 36 Registro de accidentes viales en Tepatitlán de Morelos	153
Cuadro 37 Víctimas en accidentes viales en Tepatitlán de Morelos	154
Cuadro 38 Vialidades conflictivas identificadas por la ciudadanía	156
Cuadro 39 Vinculación con planes y programas municipales	210
Cuadro 40 Alineación con políticas como Modelos de Desplazamiento	212
Cuadro 41 Alineación con políticas de Crecimiento Urbano Sustentables	
Cuadro 42 Alineación con políticas de Transporte Publico de Calidad	215
Cuadro 43 Alineación con políticas de Infraestructura y Medios De Transporte	216
Cuadro 44 Parámetros utilizados para el cálculo del tamaño mínimo de muestr	a244
Cuadro 45 Tamaño minimo de muestra	244
Cuadro 46 Costo promedio por dia dependiendo del tipo de transporte	255
Cuadro 47 Tiempo de espera promedio por tipo de transporte	256
Cuadro 48 Motivo del viaje y hora del día en que se realiza en porcentaje por h	
	258
Cuadro 49 Población que utiliza algún tipo de aparcamiento para dejar su vehío	
automotor en el sitio de destino	271
Cuadro 50 Tipo de estacionamiento que cuenta en el caso de su vivienda	274
Cuadro 51 Estimación de los tiempos de estancia promedio de estacionamiento	0278
Cuadro 52 Estacionamientos en la ciudad de Tepatitlán	
Cuadro 53 Estacionamientos registrados en el DENUE 2019 en el municipio	286
Cuadro 54 Bateria de Estrategias - Involucrados y Temporalidad	545
Cuadro 55 Batería de Estrategias - Evaluación y Seguimiento	555



ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Objetivos del Desarrollo Sostenible	8
Figura 2 Evolución demográfica	24
Figura 3 Piràmide de población del municipio de Tepatitlán de Morelos	26
Figura 4 Instalaciones CU-Altos Universidad de Guadalajara	27
Figura 5 Tipos de actividades con dificultad	32
Figura 6 Población total con algún tipo de limitación auditiva, visual, de lenguaje	0
motriz para el año 2010	
Figura 7 Grado de intensidad migratoria para los municipios del estado de Jalisco	0
para en el 2010.	41
Figura 8 Porcentaje de la población urbana	52
Figura 9 Concentración de viviendas de la población urbana, semi urbana y rural	54
Figura 10 Tasa de crecimiento promedio anual de viviendas	56
Figura 11 Perfil de la Carretera Federal 80 Guadalajara - San Juan de los Lagos	72
Figura 12 Sección de vialidad de las Av. Luis Donaldo Colosio y José González	
"Carnicerito"	75
Figura 13 Sección calle Vallarta	78
Figura 14 Sección calle Ramón Corona	78
Figura 15 Sección Andador Progreso	79
Figura 16 Densidad de redes viales en los municipios de México (2017)	82
Figura 17 Estacionamientos del centro de la ciudad	88
Figura 18 Percepción de la población de la dificultad para encontrar estacionami	iento
Figura 19 Código de colores de señalética urbana	92
Figura 20 Tipo de señalética vertical	93
Figura 21 Señalética vertical restrictiva	94
Figura 22 Señalética Alto Uno y Uno en las calles Jesús Reynoso y calle Hidalgo	95
Figura 23 Señalética Alto Uno y Uno en Av. Vallarta y Calle Emilio Carranza	95
Figura 24 Omisión de señalética en los Fraccionamiento Los Arroyos y San Carlo	s97
Figura 25 Señalética de sentido de las calles en Morelos y Esparza. y Calle 16 de	
septiembre	102
Figura 26 Ausencia de señalética de sentidos de las calles	104
Figura 27 Señalética sin cumplimiento del Manual	106
Figura 28 Cruceros con semáforos	
Figura 29 Nomenclatura de señalética preventiva	110
Figura 30 Señalética preventiva en uso	111
Figura 31 Señalética preventiva en uso II	112





Figura 32 Calles con reductores de velocidad	114
Figura 33 Señalamiento en zonas de obras viales	118
Figura 34 Señales no correctas en obras viales	
Figura 35 Omisión de señalética adecuada	120
Figura 36 Cruceros peligrosos por una incorrecta señalética	
Figura 37 Orden preferencial de usuarios para el aprovechamiento de las vías	
públicas	123
Figura 38 Reducción de elementos para la movilidad	124
Figura 39 Tipos de movilidad	126
Figura 40 Tipos de transporte	127
Figura 41 Vehículos de motor registrados en circulación	129
Figura 42 Porcentaje de vehículos de motor registrados en circulación	129
Figura 43 Encuesta sobre medio de transporte	
Figura 44 Tasa de motorización en el estado de Jalisco	131
Figura 45 Tasa de motorización en los municipios de la ZMG	
Figura 46 Opinión sobre el transporte publico	134
Figura 47 Opinión sobre el transporte público foráneo	137
Figura 48 Opinión sobre el transporte público particular (taxi)	139
Figura 49 Pirámide de Movilidad	141
Figura 50 Altitud (msnm) Tepatitlan de Morelos	144
Figura 51 Altitud (msnm) en la localidad de Tepatitlán de Morelos	144
Figura 52 Opinión sobre acciones en los márgenes del Río Tepatitlán	
Figura 53 Estado de las aceras en Tepatitlán	146
Figura 54 Pregunta sobre transporte alternativo	150
Figura 55 Factores importantes para el uso de otros medios de transporte	151
Figura 56 Nube de palabras a partir de las respuestas obtenidas de la pregunta	i ¿Qué
mejoraria de la movilidad del municipio?	152
Figura 57 Tendencia de accidentes viales	154
Figura 58 Accidentes viales vs victimas	155
Figura 59 Tamaño de cuadras	160
Figura 60 Distancia optima de servicios urbanos	166
Figura 61 Objetivos del Desarrollo Sostenible	190
Figura 62 Lineamientos de la Nueva Agenda Urbana (NAU)	192
Figura 63 Ciclovias dentro de zonas urbanas	194
Figura 64 Señalización para el uso de bicicletas	
Figura 65 Estructura urbana enfocada al peatón	
Figura 66 Señalética de peatón	197
Figura 67 Ejemplos de señalización y pasos peatonales	198



Figura 68 Transporte y equipamiento para personas con discapacidad o con	
movilidad reducida	
Figura 69 Simbologia y equipamiento para diferentes tipos de discapacidad	200
Figura 70 Equipamiento en parques urbanos para personas con algún tipo de	
discapacidad o con movilidad reducida	
Figura 71 Señalética de Movilidad peatonal y transporte público	
Figura 72 Transporte público sustentable	
Figura 73 Estrategias y ejes para el Plan de Movilidad 4S	
Figura 74 Acciones para el Plan de Movilidad 4S Tránsito público	
Figura 75 Peatonalización de supermanzanas	
Figura 76 Metas para el eje de salud	
Figura 77 Metas para el eje de seguridad	
Figura 78 Metas para el eje de sustentabilidad	
Figura 79 Pirámide de Movilidad. Políticas para el Transporte y el Desarrollo (IT	
	0.00
Figura 80 Pilares de la alineación del PIMUS	
Figura 81 Factores que componen un análisis FODA	
Figura 82 Análisis de Fortalezas, Oportunidades, Debilidades, Amenazas (FODA	\)231
Figura 83 Tamaño de muestra por AGEB	245
Figura 84 Zonas de levantamiento	245
Figura 85 Unidades de muestreo	246
Figura 86 Encuestas realizadas cara a cara	247
Figura 87 Método de levantamiento	249
Figura 88 Porcentaje por sexo de las personas encuestadas	250
Figura 89 Rangos de edad en porcentaje de la población encuestada	251
Figura 90 Movilidad por rangos de edad y por sexo para la población encuesta	da 253
Figura g1 Estimación de viajes por modos de trasnporte	254
Figura 92 Modos de transporte más utilizados en el municipio	255
Figura 93 Motivo del viaje para la población	257
Figura 94 Resultados por motivo y hora de viaje	257
Figura 95 Movilidad horaria por motivos laborales	258
Figura 96 Movilidad horaria por compras	259
Figura 97 Movilidad horaria por motivos escolares	259
Figura 98 Movilidad horaria por motivos de salud	260
Figura 99 Movilidad horaria por motivos de ocio	260
Figura 100 Relación por motivo de viaje y género	261
Figura 101 Horario de salida de sus hogares para realizar sus actividades	
Figura 102 Horario de regreso después de sus actividades	262
Figura 103 Intensidad de viajes de origen	265

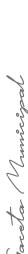




Figura 104 Intensidad de viajes de destino	265
Figura 105 Diagrama de estacionamientos	268
Figura 106 Vehiculos estacionados en una cancha de fútbol	
Figura 107 Requerimiento de cajones de estacionamiento	
Figura 108 Disposición de autos de estacionamiento	
Figura 109 Requerimiento de estacionamiento, medido por el tiempo de estan	
Figura 110 Puntos focales para demanda de estacionamientos	
Figura 111 Plano del levantamiento de los diferentes espacios para estacionam	
en el centro de la ciudad	
Figura 112 Fachadas de estacionamientos zona centro	286
Figura 113 Fachadas de estacionamientos zona centro	291
Figura 114 Fachadas de estacionamientos zona centro II	
Figura 115 Espacios abiertos utilizados para estacionamientos	
Figura 116 Personas que han sido víctimas de algún delito en sus traslados por	
	299
Figura 117 Victimas de algún delito por tipo de delito y sexo	300
Figura 118 Victimas de algún delito por edad	
Figura 119 Victimas de algún delito por tipo de delito	
Figura 120 Victimas de algún delito por motivo de viaje	
Figura 121 Personas que han tenido algún accidente de transito por sexo	303
Figura 122 Personas que han tenido algún accidente de tránsito por tipo de	
accidente y por sexo.	304
Figura 123 Personas que han tenido algún accidente de tránsito por tipo de	
accidente.	305
Figura 124 Personas que han tenido algún accidente de tránsito por motivo ha	bitual
de traslado	306
Figura 125 Personas que han tenido algún accidente de tránsito por hora habit	ual de
traslado y motivos laborales	306
Figura 126 Utilización de medios de transporte diferente a los habituales	307
Figura 127 Priorización de medios de transporte	308
Figura 128 Utilización de la bicicleta como medio de transporte	308
Figura 129 Interės sobre ciclovias permanentes	309
Figura 130 Interes sobre contar con una via recreativa	310
Figura 131 Interés sobre peatonalización de calles	
Figura 132 Percepción de peatonalización de zonas comerciales	311
Figura 133 Potencial utilización de calles peatonales	311
Figura 134 Opinión de estado de banquetas	
Figura 135 Disposición a desplazamientos peatonales	
Figura 136 Conocimiento de nuevos paradigmas de movilidad	313



Figura 137 Opinión de prácticas inadecuadas de movilidad para el municipio	314
Figura 138 Opinión de prácticas adecuadas de movilidad para el municipio	315
Figura 139 Afectación de estacionamientos por acciones del Plan de Movilidad	4S317
Figura 140 Aceptación de acciones para la movilidad 4S	318
Figura 141 Percepción de la ampliación de banquetas	319
Figura 142 Cambio de modelo en la movilidad	327
Figura 143 Ciudad saludable y su impacto en la población	328
Figura 144 Ejes transversales	330
Figura 145 Líneas estratégicas	332
Figura 146 Modelo de la movilidad urbana sustentable	336
Figura 147 Movilidad sostenible hoy	337
Figura 148 Ciudad compacta	354
Figura 149 Proporción de viajes realizados en el municipio de Tepatitlán	372
Figura 150 Densidad de rutas en transportes no motorizados	373
Figura 151 infraestructura ciclista	389
Figura 152 Ciclovia unidireccional	390
Figura 153 Ciclovia bidireccional	390
Figura 154 Elementos de protección para la ciclovía	391
Figura 155 modelo de ciclovia con franja jardinada	391
Figura 156 Modelo de bicicletas publicos	393
Figura 157 Propuesta de red de ciclovias	394
Figura 158 Cobertura de trasporte público en la AMG	427
Figura 159 Estrategia general de Transporte Publico,	427
Figura 160 Cambio de cobertura con la propuesta de reestructuración de rutas	de
transporte público	428
Figura 161 Elementos básicos de diseño de paraderos y estaciones para autobo	uses
	429
Figura 162 Densidad de comercios en la cabecera municipal de Tepatitlán de	
Morelos	453
Figura 163 Accidentes de transporte de carga en el municipio de Tepatitlán de	
Morelos	454
Figura 164 Conectividad a fraccionamientos	477
Figura 165 Problemas de movilidad	478
Figura 166 Actividades de integración de los menores a la movilidad	520
Figura 167 Ubicación de centros escolares	521
Figura 168 Programas de cultura vial para menores	522





ÍNDICE DE MAPAS

Mapa 1 Ubicación del Municipio de Tepatitlán de Morelos	21
Mapa 2 Mapa base del Área de Estudio	23
Mapa 3 población por localidad	28
Mapa 4 Población por manzana en la Ciudad de Tepatitlán	
Mapa 5 Densidad poblacional a nivel de localidad	30
Mapa 6 Densidad poblacional por manzana en la cabecera municipal	
Mapa 7 Población con discapacidad por localidad	
Mapa 8 Población con discapacidad en la localidad de Tepatitlán de Morelos para	el
año 2010	
Mapa 9 Grado de marginación por AGEB de la localidad de Tepatitlán de Morelos	39
Mapa 10 PEA localidad del municipio para el año 2010	42
Mapa 11 Unidades Económicas del municipio de Tepatitlán de Morelos 2019	47
Mapa 12 Unidades Económicas de la localidad de Tepatitlán de Morelos 2019	48
Mapa 13 Mapa de uso de suelo y vegetación 2017 del municipio de Tepatitlán de	
Morelos	50
Mapa 14 Mapa de Hidrografia del municipio de Tepatitlán de Morelos	51
Mapa 15 Total de viviendas por localidad del municipio de Tepatitlán de Morelos.	53
Mapa 16 Total de viviendas habitadas en la localidad de Tepatitlán de Morelos en	el
año 2010	55
Mapa 17 Equipamiento de salud	57
Mapa 18 Equipamiento educativo	58
Mapa 19 Equipamiento para el ocio	59
Mapa 20 Infraestructura a nivel municipal 2015	.60
Mapa 21 Polígono de centro de población de Tepatitlán de Morelos	62
Mapa 22 Ubicación de los desarrollos y urbanizaciones con fines habitacionales	64
Mapa 23 Crecimiento de la Mancha Urbana en el periodo 1993- 2020 de la ciudad	de
Tepatitlán	
Mapa 24 Red vial del municipio de Tepatitlán	70
Mapa 25 Estructura Vial	
Mapa 26 Puntos de entrada y salida de la ciudad de Tepatitlán	73
Mapa 27 Superficies de rodamiento	
Mapa 28 Densidad vial en el municipio de Tepatitlán	81
Mapa 29 Índice de Conectividad	83
Mapa 30 Tendencia actual del crecimiento urbano de la ciudad de Tepatitlán	100000
Mapa 31 Derecho de via del Proyecto Ferroviario Guadalajara - Aguascalientes	
Mapa 32 Ubicación de estacionamientos públicos en Tepatitlán	87

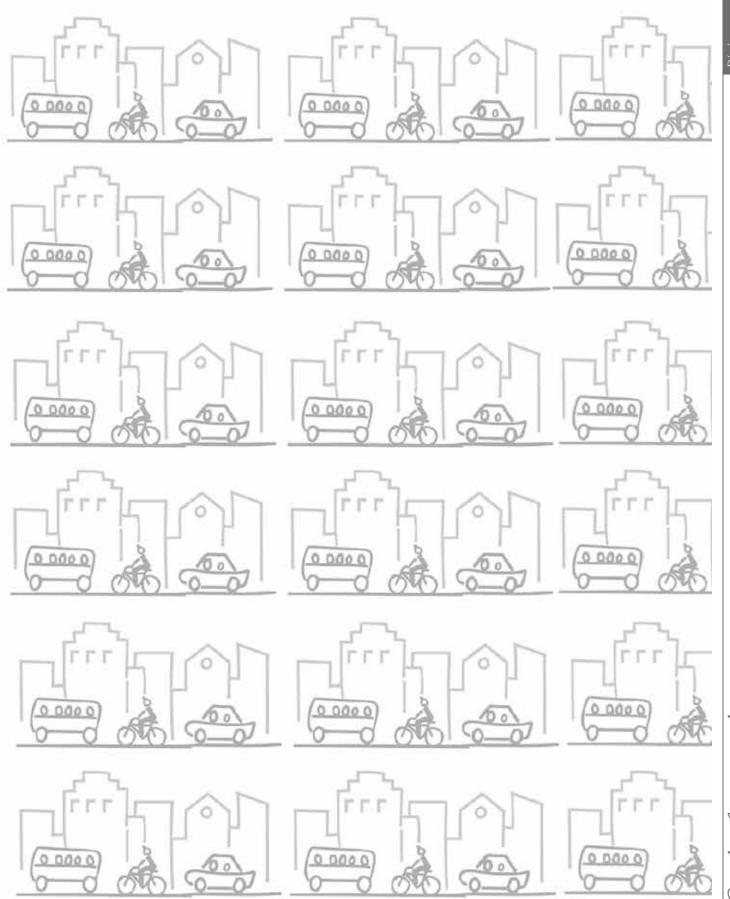


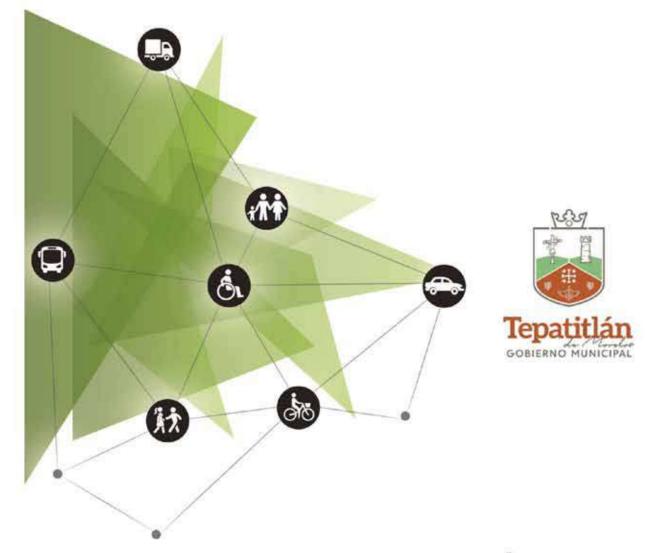
Mapa 33 Ubicación de parquimetros en Tepatitlán	90
Mapa 34 Ubicación de señales de Alto Total y Alto Uno y Uno	96
Mapa 35 Densidad de señaléticas de restrictivas de Alto	97
Mapa 36 Cobertura de señalética por colonia de Alto	98
Mapa 37 Colonias con ausencia de señalética de Alto	
Mapa 38 Densidad de señaléticas de restrictiva de sentidos de calles	101
Mapa 39 Cobertura de señalética de sentido de calles por colonias	102
Mapa 40 Ausencia de señalética de sentido de calles	104
Mapa 41 Cobertura de semáforos	
Mapa 42 Ubicación de reductores de velocidad	
Mapa 43 Cobertura de reductores de velocidad	116
Mapa 44 Ausencia de reductores de velocidad	
Mapa 45 Contaminación por dióxido de nitrógeno - 30 de enero 2019	124
Mapa 46 Contaminación por dióxido de nitrógeno - 29 de enero 2020	125
Mapa 47 Rutas de transporte en la localidad de Tepatitlán de Morelos	133
Mapa 48 Paradas de autobús en la localidad de Tepatitlán de Morelos	133
Mapa 49 Paraderos de taxis	138
Mapa 50 Zonas de carga y descarga	140
Mapa 51 Infraestructura vial motorizada y no motorizada	142
Mapa 52 Aceras en la localidad de Tepatitlán de Morelos	147
Mapa 53 Pendientes para la práctica de caminata en Tepatitlán de Morelos	148
Mapa 54 Concentración del comercio en la localidad de Tepatitlán de Morelos	149
Mapa 55 Percepción de vialidades con mayores accidentes	158
Mapa 56 Percepción de vialidades conflictivas	
Mapa 57 Grado de idoneidad para cruce de peatones	161
Mapa 58 Conectividad de calles en la localidad de Tepatitlán de Morelos	162
Mapa 59 Pendientes para la actividad ciclista en Tepatitlán de Morelos	165
Mapa 60 Distancia óptima para la cobertura de nivel Preescolar	168
Mapa 61 Distancia óptima para la cobertura de nivel Primaria	169
Mapa 62 Distancia óptima para la cobertura de nivel Secundaria	169
Mapa 63 Distancia óptima para la cobertura de nivel Bachillerato	170
Mapa 64 Distancia óptima para la cobertura de nivel Superior	170
Mapa 65 Distancia óptima para la cobertura de equipamiento deportivo	172
Mapa 66 Distancia óptima para la cobertura de equipamiento recreativo	172
Mapa 67 Distancia óptima para la cobertura de espacios verdes	173
Mapa 68 Ámbitos y zonas de atención estratégica	220
Mapa 69 Åmbitos y zonas de atención estratégica – Capilla de Guadalupe	220
Mapa 70 Concentración de origenes de viaje por AGEB	263
Mapa 71 Concentración de destinos de viaje por AGEB	263





Mapa 72 Flujos de movilidad	264
Mapa 73 Densidad de rutas de Origen - Destino por medios motorizados	.266
Mapa 74 Densidad de rutas de Origen - Destino por medios no motorizados	.267
Mapa 75 Demanda de espacios de estacionamiento comparado con canchas de	
futbol	.270
Mapa 76 Estimación de la demanda de estacionamientos asociada a la vivienda.	273
Mapa 77 Demanda de Estacionamientos Asociada al Empleo,	275
Mapa 78 Demanda de Estacionamientos en la Zona Centro de la Ciudad de	
Tepatitlán	.276
Mapa 79 Área de influencia de escuelas y bancos	.280
Mapa 80 Ubicación de estacionamientos públicos en Tepatitlán	283
Mapa 81 Ubicación de establecimientos que ofrecen servicios de estacionamiento	tos.
y demanda total de estacionamientos por manzana	.289
Mapa 82 Ubicación de tramos de vialidad para la estrategia de Gestión de	
Estacionamientos	.294
Mapa 83 Ubicación de poligonos de intervención para estacionamientos	.296
Mapa 84 Ubicación de poligonos especiales de gestión para estacionamientos	.298
Mapa 85 Acciones estratégicas para la Movilidad Urbana Sustentable de Tepatitl	án
de Morelos	335





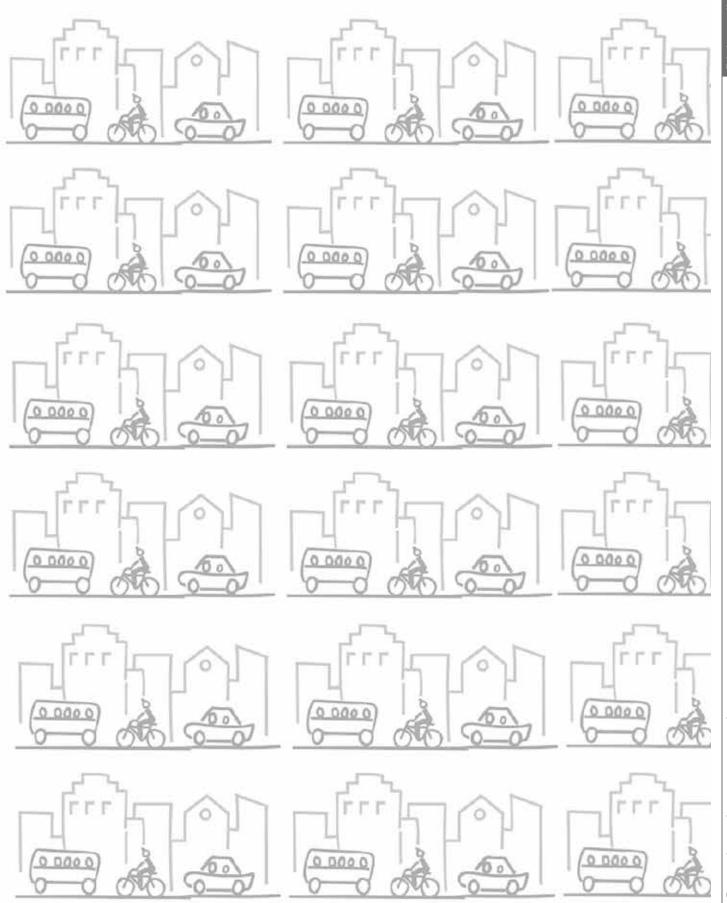
PIMUS TEPATITLÁN

PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE

Primera Etapa: Diagnóstico









XX. PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD

XX.1. Tipos de delitos en los traslados

Aunado en conocer los patrones de movilidad de los habitantes de Tepatitlán de Morelos con la aplicación de la encuesta de Origen-Destino, se incluyeron activos para conocer en los aspectos de movilidad el tema de seguridad para el conocimiento de problemáticos y establecimiento de estrategias que hagan que la movilidad de Tepatitlán sea segura.

En este sentido el porcentaje de personas que afirman haber sido víctimas de algún delito es de 20.7 %, principalmente entre los 18 a 79 años. Estas son personas que se desplazan a sus actividades laborales, académicas o recreativas y lo hacen por cuenta propia, recordando que prácticamente el 65% de la población se desplaza en vehículo particular, ya sea como conductor o pasajero. De entre las respuestas afirmativas, se tiene que el 58.1 % son mujeres, cuyo rango de edad se encuentra desde los 18 a los 68 años y el 41.9 % son hombres, con un rango de edad que va de los 22 a los 79 años (Figura 116).

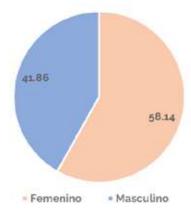


Figura 116 Personas que han sido víctimas de algún delito en sus traslados por sexo

A continuación, se muestra un comparativo entre los tipos de delito que mencionaron las personas encuestadas analizadas por género. Resalta que el total de delitos sexuales se registraron en mujeres y que el robo a transeúnte es proporcionalmente igual para hombres y mujeres, de la misma forma, es muy marcado el hecho de que el asalto, tanto en el vehículo como en transporte público, es considerablemente mayor en las mujeres (Figura 117).

Figura 117 Víctimas de algún delito por tipo de delito y sexo

En lo que respecta a la edad, la encuesta arrojó que la mayoria de las personas víctimas de algún delito están en un promedio de 35 o 36 años, sin embargo, en el caso de las mujeres la edad mínima registrada es de 18 años. La gráfica siguiente representa los porcentajes de personas que han sido víctimas de algún delito en sus traslados, se aprecia que el grueso de población dentro de este fenómeno se encuentra entre los 18 y 39 años, teniendo un descenso considerable a partir de los 40 años, para volver a incrementarse en el rango de 50 a 54 años (Figura 118).

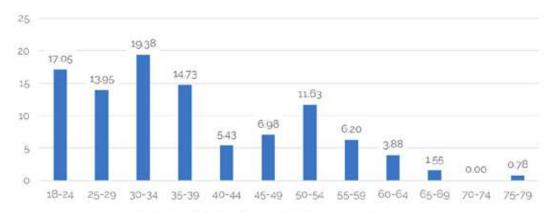


Figura 118 Víctimas de algún delito por edad

Sin duda es la población más joven la que está más expuesta a ser víctima de un delito durante sus traslados, por lo que es necesario poner especial atención en sus dinámicas de movilidad buscando incrementar la seguridad en estos modos de desplazamiento.



Analizando los modos de transporte que utilizan las personas que han sido víctimas de algún delito, hay un grupo que utilizan vehículos motorizados propios, los que normalmente se desplazan en autobús, taxi o el camión escolar y los que lo hacen por medios no motorizados como es a pie o en bicicleta. Esto repercute en la movilidad de las personas de Tepatitlán, ya que existe una fracción considerable de la población que vive en peligro de sufrir de algún delito durante sus traslados, lo que debe conllevar a la búsqueda de acciones que disminuyan este fenómeno y en segundo lugar que dadas las características de la movilidad motorizada son los automovilistas quienes se ven proporcionalmente más afectados que las personas que utilizan otros medios de transporte. De las personas que han sido víctima de algún delito en sus traslados el 17.05% se clasifican como robo a vehículo y con el 15.5% como robo a transeúnte, en orden ascendente le sigue el asalto en su vehículo con 10.08%, mientras que las clasificaciones de delito sexual y asalto en transporte público registró el 6.2% y 3.9% respectivamente (Figura 119).

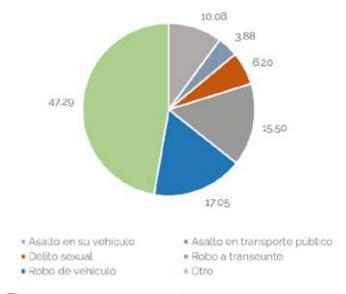


Figura 119 Víctimas de algún delito por tipo de delito

El delito clasificado como otro reporta un porcentaje del 47.3, a esta categoría corresponden los siguientes delitos:

- Abrieron mi vehiculo y robaron pertenencias
- Abuso de Autoridad
- Agresión
- Asalto a tienda
- Asalto al salir del banco

- Asalto Caminando
- autopartes
- Extorsión por teléfono
- Golpe al vehículo
- Golpe con otro vehiculo
- Golpes al vehículo

- Inseguridad para el ciclista
- Neumáticos bajos
- Ofensas
- Peleas por estacionamiento
- Policias déspotas





- Pinchadura de llantas
- Raspaduras
- Raspaduras del vehiculo
- Robo a casa habitación
- Robo autopartes

- Robo cristalazo
- Robo de accesorios
- Robo de cosas personales en mi auto
- Robo de espejos
- Robo de molduras, espejos, estéreo
- Robo de partes vehiculares
- Robo en piezas del vehiculo
- Robo estéreo del carro
- Tallones al carro
- Vandalismo en auto

De este listado podemos resaltar el robo a partes o accesorios del vehículo, al igual que el daño a la propiedad en específico al vehículo particular. Los que sufrieron este tipo de delitos en primer lugar se dirigían al trabajo con más del 50% de las personas, hacer las compras con casi 20% y la escuela que sobrepasa el 10%, también en orden descendente el motivo "negocio" registró más del 5% (Figura 120).

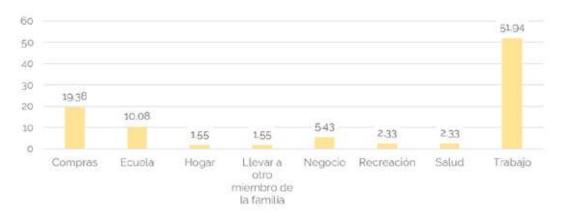


Figura 120 Victimas de algún delito por motivo de viaje.

Tomando en cuenta que los motivos más comunes de los traslados de las personas se reflejan en estas gráficas, se puede inferir que tanto empleados como clientes, son los que se ven más afectados en relación a los delitos y que, de estos aquellos con mayor incidencia, según las respuestas de la encuesta se centran en robo de vehículo o asalto en el vehículo, así como robo a transeúnte o bien robo de accesorios o daño a los vehículos; esta idea se refuerza recordando que el sector terciario ha aumentado considerablemente jugando un importante papel en la economía del municipio y en la generación de empleos y nuevos negocios; se debe centrar la atención en las zonas comerciales. Es indispensable que se garantice la seguridad en los lugares que son el motor económico de la ciudad y el municipio pues de esto depende que tanto negocios como empleos perduren y fomenten el crecimiento económico de Tepatitlán.



Toda vez que las respuestas de la encuesta origen-destino se analizan se puede tener un acercamiento respecto del motivo más común para desplazarse de las personas que han sufrido de los delitos entendidos como robo a transeúnte o alta en su vehículo y robo de vehículo junto a daños al vehículo, lo hacen en actividades cotidianas como lo es el trabajar, sabemos también que en su mayoría utilizan vehículo propio y que este se mantiene entre 3 y más de 7 horas estacionado en la calle.

Es relativamente sencillo imaginar que la zona de atención para este fenómeno de inseguridad se encuentra en las zonas comerciales de Tepatitlán, se debe hacer énfasis primeramente en la vigilancia y buscar alianzas entre comerciantes y seguridad pública, para proporcionar así de un entorno más seguro tanto para dueños como para clientes o transeúntes de dichas áreas, esto ha de generar una movilidad peatonal que sea en sí misma un atractivo para la población mientras se protege el patrimonio como lo son automóviles y motocicletas.

XX.2. Seguridad vial

En el tema referente a la seguridad vial, el porcentaje de personas que afirman haber tenido algún accidente de tránsito es del 23.9 %, que representa casi la cuarta parte de la población y que además manifiestan tener edades entre los 13 y 76 años; de estos el 47.7 % son mujeres cuyo rango de edad se encuentra entre los 17 y los 55 años, y el 51.8% son hombres con un rango de edad que va de los 13 a los 76 años (Figura 121).

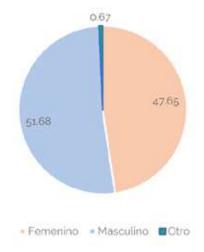


Figura 121 Personas que han tenido algún accidente de tránsito por sexo.

Respecto a la edad es de resaltar que la edad mínima registrada en hombres es de 13 años, mientras que para mujeres ya es de 17 años y que la máxima edad en las mujeres es de 55, lo que es considerablemente más bajo respecto a los hombres que registró en 76 años. En la siguiente gráfica se presentan los porcentajes de personas que han tenido algún accidente de tránsito en sus traslados caracterizado por tipo de accidente y por sexo, el accidente de tipo atropellamiento se da en su mayoría en hombres mientras que lo que se denomina choque está prácticamente equilibrado entre hombres y mujeres, otro fenómeno es el de volcadura que se registra considerablemente superior en hombres.

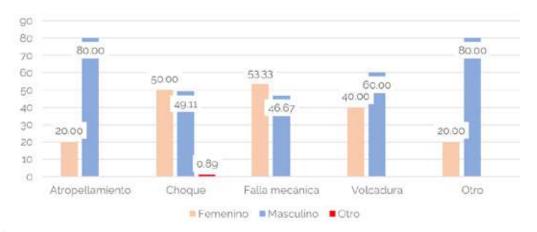


Figura 122 Personas que han tenido algún accidente de tránsito por tipo de accidente y por sexo.

Se puede observar que los fenómenos de volcadura y atropellamiento tuvieran relación directa en cuanto ocurrencia con el género masculino, incluso los accidentes que no entran en las opciones y que se denominan otro tienen una proporción muy alta en hombres, de estos últimos se resaltan dos que son "alcance" y "caida de motocicleta por bache", en ambos podemos decir que no contribuye en nada el género para que le suceda en mayor cantidad a hombres que a mujeres. De las personas que han tenido algún accidente de tránsito, el 75.1%, se clasifican como choque, en orden descendente le sigue el dato de falla mecánica con 10.07%, mientras que las clasificaciones de volcadura, atropellamiento y otro registraron 3.36%, 6.71 y 3.36% respectivamente (Figura 123).

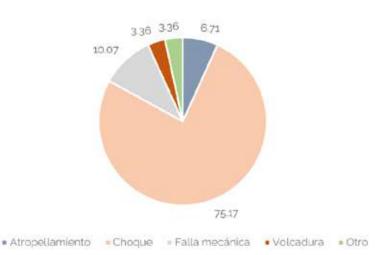


Figura 123 Personas que han tenido algún accidente de tránsito por tipo de accidente.

En lo que respecta a la edad, la encuesta arrojó que la mayoría de las personas que han tenido algún accidente de tránsito están en un promedio de 35 o 36 años, sin embargo, en el caso de los hombres la edad mínima registrada es de 13 años, tres años menor que la de las mujeres. El grupo más representativo en este fenómeno es la población adulta, al cruzar este dato con el tipo de accidente que registró el mayor número de respuestas del 75%, se relaciona que los choques entre vehículos motorizados tienen como protagonistas personas de entre 25 y 40 años de edad con una proporción entre hombres y mujeres muy similar, estos porcentajes tienen lógica al tomar en cuenta que para el 2015 la relación de automóviles contra personas era de más del 50% y se mantenía en ascenso, lo que propicia pensar que a más automóviles más accidentes de tránsito de tipo "choque".

Los vehículos motorizados adquieren mucha importancia en este tema, pues abarcan alrededor del 85% de los modos habituales que se utilizan para desplazarse en Tepatitlán y que han tenido algún accidente de tránsito, mientras que el resto está relacionado a modos de transporte no motorizado, refiriéndonos únicamente a bicicleta o a caminar. Al analizar el motivo del por qué se realizan los traslados nos damos cuenta que existe prácticamente 1 motivo principal, el trabajo con el 60% de las personas, mientras que hacer las compras y la escuela alcanzan 12% y 9.4% respectivamente (Figura 124).



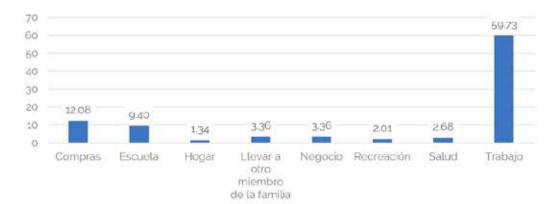


Figura 124 Personas que han tenido algun accidente de tránsito por motivo habitual de traslado

Esto lleva a considerar que los horarios donde coinciden el trabajo y la escuela seguramente provoquen conflictos viales que se reflejan en accidentes que ponen en riesgo tanto a peatones como a conductores de vehículos motorizados de cualquier tipo. Cerca del 70% de los viajes con motivo de Escuela, entre las respuestas de personas que han tenido accidentes de tránsito, se inician entre las 7 y las 8 de la mañana. El 50% de las respuestas de las personas que han tenido algún accidente de tránsito, su horario de salida para dirigirse al trabajo sucede entre las 7 y las 8 de la mañana; es posible entender que la movilidad de las personas que se dirigen a actividades laborales y académicas coincide en tiempo y por supuesto en espacio; es así que los problemas viales tienen un espacio temporal en el día a día que se puede identificar justo en las primeras horas (Figura 125).

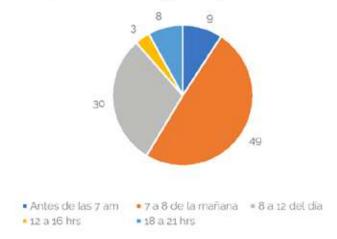


Figura 125 Personas que han tenido algún accidente de tránsito por hora habitual de traslado y motivos laborales



XXI. ALTERNATIVAS DE MOVILIDAD

Aunado al tema de seguridad, se le preguntó a la población sobre alternativas de movilidad, esto con fin de plantear estrategias y evaluar su grado de aceptación ante cambios paradigmáticos de movilidad.

En este sentido al respecto de qué otro medio de transporte estaría dispuesto a utilizar diferente al que habitualmente utiliza, los ciudadanos manifestaron que es la bicicleta la primera opción que utilizarían o les gustaría utilizar con el 19.42%, caminar se posiciona en la segunda opción con el 16.85%, utilizar autobús sería la opción tercera con el 10.11%, hacer uso del automóvil como conductor y/o pasajero sería la cuarta abarcando el 10.50%, utilizar el taxi como servicio de transporte incluye el 9.95%, la motocicleta el 5.30%, el uso de otras plataformas el 4.00%, cabe mencionar que el 20.86% de las encuestas en esta pregunta no contestaron (Figura 126).

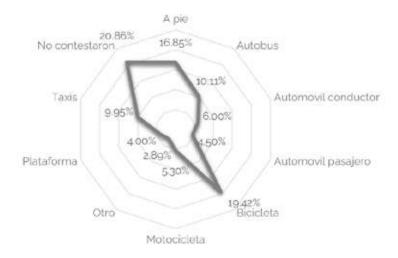


Figura 126 Utilización de medios de transporte diferente a los habituales

El resultado en esta opción nos permite ver que una parte de los ciudadanos jerarquizan de manera correcta el orden de la movilidad, ya que el 46.38% de los encuestados dieron su prioridad a las modalidades que por orden de importancia deben de ir primero en materia de movilidad: caminar, trasladarse en bicicleta y en autobús (Figura 127).

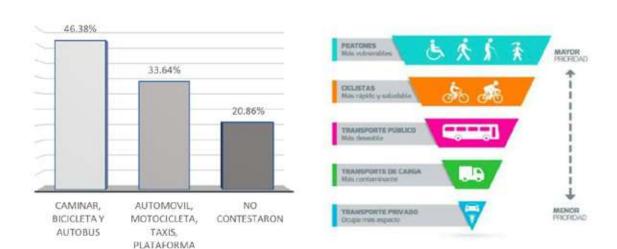


Figura 127 Priorización de medios de transporte

Esto habla que, si las condiciones de infraestructura y equipamiento vial fueran las adecuadas, los ciudadanos de Tepatitlán, optarían por ciclovías, andadores y transporte público, lo que propiciaría una movilidad más sustentable de tal manera que, tendríamos mejores indicadores de salud, medio ambiente y urbanismo. Algunos medios de transporte que los encuestados estarian dispuestos a utilizar diferente al que habitualmente utiliza, seria bicicleta y caminar principalmente. Respecto a la pregunta de si estarian dispuestos a utilizar la bicicleta como medio de transporte, el 49% de los encuestados contestaron que No (Figura 128), sin embargo, el 47% respondió que Sí, y el 4% se abstuvo de contestar.

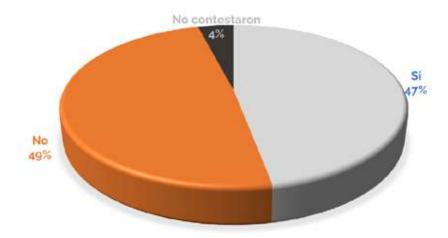


Figura 128 Utilización de la bicicleta como medio de transporte



El deficiente diseño de calles y espacio público que durante décadas ha fomentado y privilegiado el automóvil, define la motivación de los encuestados a no optar por la bicicleta como medio de transporte, ya que los ciudadanos han debido adaptar sus hábitos de movilidad a las demandas motorizadas. La escasez o nulos carriles para bicicletas fuerza a los ciclistas a moverse por caminos alternativos, lo que supone un problema para todos. Para muchos ciudadanos las posibilidades de traslado por bicicleta disminuyen por motivos de seguridad y deja de ser una opción real de transporte.

Este concepto se refuerza con el siguiente reactivo que denota el interés de que existan ciclovias permanentes en el municipio, reflejada en 63.93% de los encuestados (Figura 129), así también señalar que el 32.20% no tienen interés en que se cuenten con ciclovias.

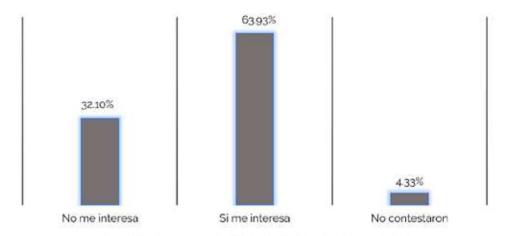


Figura 129 Interés sobre ciclovías permanentes

El resultado del reactivo que señala el interés de que los ciudadanos cuenten con una via recreativa en el municipio, se atribuye a que el 70% de los encuestados están de acuerdo de que se instale una via recreativa de manera permanente (Figura 130), el 25% contestó de que no le interesa y el 5% no contestaron.

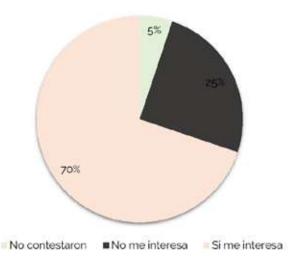


Figura 130 Interés sobre contar con una vía recreativa

Esta percepción en la que se refleja esta cultura de movilidad sustentable por la que los ciudadanos optan, y en la que dan su voto por la Vía Recreativa, es un manifiesto de que los ciudadanos piden la oportunidad de recuperar las calles para el disfrute humano, para la promoción de hábitos de vida saludables, el mejoramiento de la calidad del aire y del medio ambiente.

Respecto de la percepción de si están de acuerdo con la peatonalización de calles, el 46.70% de los encuestados votaron a favor (Figura 131), el 39.16% en contra, para el 9.79% les es indiferente y el 4.33% no contestaron.



Figura 131 Interés sobre peatonalización de calles

Este reactivo junto al siguiente, denotan una similitud en los encuestados que estuvieron a favor de la peatonalización de las calles, ya que también el 46% de los encuestados dieron su voto a favor de la peatonalización en las zonas comerciales,



que en ambos reactivos fue el porcentaje mayor. La segunda opción fue en contra coincidiendo por un punto porcentual ambos reactivos (Figura 132), ya que en la peatonalización de calles fue del 39.16% y la peatonalización de zonas comerciales fue del 38.20%.

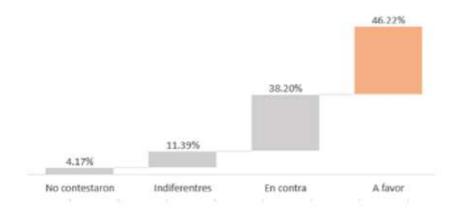


Figura 132 Percepción de peatonalización de zonas comerciales

Vuelve a confirmarse el voto de las personas encuestadas con la utilización de las calles, en el reactivo de en caso de tener más calles peatonales ¿usted las utilizaría?, el 50% de los encuestados manifestaron que sí, el 27.76% dijo que no, el 18.45% que tal vez y el 3.69% no contestó (Figura 133).

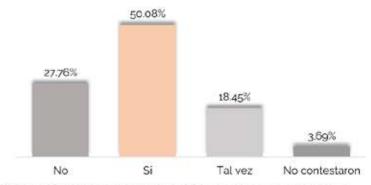


Figura 133 Potencial utilización de calles peatonales

El estado de las banquetas de las zonas donde cotidianamente las personas realizan sus actividades, fue calificada como mala con el 37.72% y regular el 43.17%, por parte de los encuestados, solo el 16.37% la calificaron como buena y el 2.72% se abstuvo de contestar.



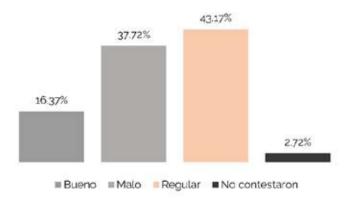


Figura 134 Opinión de estado de banquetas

El reto importante que cambiaria la manera de desplazamiento para las personas, seria contar con buena infraestructura peatonal, que incluye las banquetas funcionales (anchas y en buen estado), semáforos para peatones (inexistentes en el municipio), señalamientos auditivos y visuales, entre otros. Para comprender el estado de deterioro de las banquetas, sólo hay que caminar unas cuadras para apreciar el mal estado en que se encuentran, postes a la mitad de ellas, raíces de árboles que rompen la superficie, registros eléctricos, baches, escalones, bajadas pronunciadas, entre otros. La encuesta permitió refrendar el gusto por la caminabilidad en la población, ya que en caso de que se mejore la infraestructura peatonal, las personas si estarian dispuestas a desplazarse caminando, tal como lo señala el 53.77% de los encuestados, el 24.71% de los respondientes dijeron que tal vez y el 17.97% dieron su negativa (Figura 135).

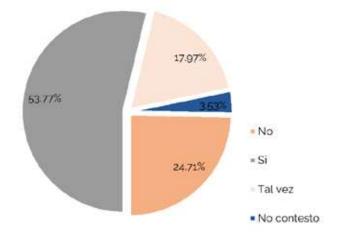


Figura 135 Disposición a desplazamientos peatonales



Respecto del reactivo de qué tanto la población está informada o conoce de las nuevas tendencias en términos de movilidad sustentable, el 24.07% de los encuestados, señalaron que sí conocian y se mantenian al margen de las nuevas tendencias, el 38.68% de los encuestados manifestaron saber poco, así como el 33.70% manifestó no saber nada al respecto.

Cabe resaltar que esta pregunta es base en términos de Movilidad Sustentable, el hecho de que el 72.38% de las personas encuestadas hayan señalado que no están informadas o no conocen el concepto, significa que no están familiarizadas con los términos. Ello, sin duda, condiciona el apoyo a las nuevas políticas públicas en materia de movilidad, lo cual repercute en la reprobación de acciones encaminadas a mejorar el equipamiento público.

La desinformación nos lleva a ser agentes pasivos y defender el antiguo y obsoleto modelo de movilidad que predomina, donde el automóvil es la prioridad y donde los derechos de las personas, sobre todo la población vulnerable se ve excluida (Figura 136).

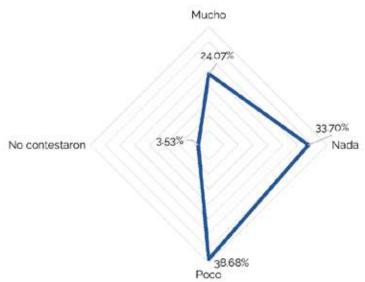


Figura 136 Conocimiento de nuevos paradigmas de movilidad

Respecto de cuáles prácticas no son adecuadas para la movilidad en el municipio, los encuestados optaron por las calles en mal estado que alcanzó el 62.92% otra opción más requerida fue la falta de infraestructura para la movilidad de personas con alguna discapacidad. Otras prácticas que no son adecuadas como que las personas usen el vehículo para traslados cortos alcanzó el 27.13%, la falta de reductores de velocidad,



falta de cruces seguros y semáforos alcanzó el 23.27%, en desacuerdo también el que las calles sean diseñadas dando preferencia al tránsito vehicular y no al peatón obteniendo el 22.15%. En el tema del Transporte Público, cercano al 20% se incluye la inconformidad por las rutas actuales, el 17.01% no están de acuerdo con la frecuencia con que pasan los camiones, el 15% cuestiona la ubicación de las paradas. Así también el 19.58% expresaron que no están de acuerdo en que existan nuevos desarrollos habitacionales alejados de la mancha urbana, que dificultan el traslado de las personas a sus destinos. Existe también inconformidad por el ingreso de vehículos de carga pesada dentro de la mancha urbana reflejada en el 21.83% de los encuestados y el 13.48% manifestaron su desacuerdo en que exista estacionamiento sobre las calles céntricas de la ciudad (Figura 137).



Figura 137 Opinión de prácticas inadecuadas de movilidad para el municipio

Respecto a cuál práctica le parece correcta implementar para la movilidad de la ciudad, hubo dos opciones que los encuestados optaron rebasando el 40%, que son la ampliación y rehabilitación de banquetas y facilitar la movilidad de personas con discapacidad, otra práctica que alcanzó el 34.83% es la creación y adecuación del espacio público para ciclistas, el 33.55% de los encuestados señalaron restringir el transporte de carga dentro de la ciudad. Respecto del Transporte público los encuestados optaron por aumentar la frecuencia de paso del transporte en un 27.29%, y modificar las rutas del transporte en un 23.27% (Figura 138).





Figura 138 Opinión de prácticas adecuadas de movilidad para el municipio

Un 26% de los encuestados aprobaron implementar un programa de Bici pública en la ciudad, así como un 24.88% dieron su voto por la peatonalización de algunas calles en la zona centro. Con un porcentaje del 17% dos prácticas fueron incluidas que fueron la instalación de implementos para regular el tránsito vehicular como son los reductores de velocidad, la señalización, semáforos que propicien cruces seguros y la segunda opción fue la reducción de vehículos en la zona centro.

Dentro de estas dos opciones de las prácticas se dio oportunidad a los encuestados de expresar su sentir por la movilidad, arrojando los siguientes comentarios.

- Falta de estacionamiento
- Saturación de ciertas calles como Guadalupe Victoria, mejorar otras calles para que existan más alternativas de salida.
- Quitar estacionamientos, para que exista movilidad de personas en el centro y desaprovechar espacios en donde se podrían colocar vehículos en batería en vez de fila india.
- Quitar estacionamiento en calles para hacer las compras, visitar familiares y dar vueltas por negocio
- Nunca se encuentra estacionamiento
- No respetan las rampas para personas con discapacidad.



- No estoy de acuerdo con las zonas peatonales que hicieron, creo que se necesita más, los cajones para estacionamiento que lo peatonal.... creo que las banquetas son suficientes para los peatones y hace mucha falta lugares de estacionamiento
- No es adecuado quitar los estacionamientos de las calles del centro.
- Los comerciantes ocupan siempre los cajones de estacionamiento en el centro.
- Los comercios que usan la banqueta para mostrar producto, impiden el paso a los peatones
- Falta estacionamiento para personas con discapacidad.
- Falta de señalamiento vertical y horizontal.
- Falta de regulación de velocidad en el Boulevard Anacleto González Flores. Tránsito de vehículos pesados por el mismo. La falta de respeto de los semáforos.
- Exceso de vehículos
- En todo el Boulevard González flores no hay banqueta, urgen.
- Banquetas en muy mal estado los peatones tienen que bajarse a la calle arriesgando ser atropellado
- Banquetas con desniveles inadecuados, áreas jardineadas de banquetas sin mantenimiento, pasto que invade zona peatonal
- Autobús caro y las rutas cortas



XXII. MOVILIDAD 4S

Con motivo de la emergencia sanitaria por la propagación de la COVID-19, el Gobierno Federal, en conjunto con la Secretaría de Salud (SSA), la Secretaria de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), la Secretaria de Comunicaciones y Transporte (SCT), la Secretaria de Medio Ambiente y Recursos Naturales y la oficina de la Organización Panamericana de la Salud (OPS) en México, desarrolló el Plan de Movilidad para una nueva normalidad, así como la Guía de Implementación de este. Así mismo instó a que los municipios implementaran de manera urgente dicho Plan, adaptado a las necesidades de cada uno.

Tepatitlán llevó a cabo El Plan Emergente de Movilidad 4s y amplio banquetas y la mayoría de las personas conocieron el hecho.

En la encuesta origen- destino aplicada se enlazaron reactivos con las acciones encaminadas por el Plan Emergente de Movilidad 4s, recogió la percepción con la afectación por la falta de estacionamientos en la zona centro de la cabecera municipal, a lo que el 61.63% de los encuestados manifestaron que, si les afectó la falta de estacionamientos, el 34.67% señaló que no, y el 3.69% no contestaron (Figura 139).

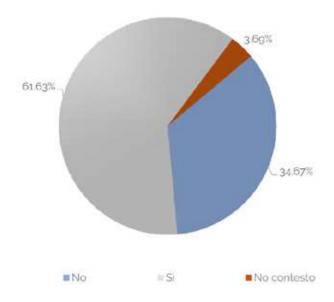


Figura 139 Afectación de estacionamientos por acciones del Plan de Movilidad 4S



El último reactivo visualiza la percepción de las acciones emprendidas por el Plan Emergente de Movilidad 4s, en la zona centro de la ciudad, con la estrategia de las banquetas ampliadas, a lo cual la respuesta va enfocada a cómo les gusta más, a lo que el 55.69% de los encuestados afirmaron que les gusta más como estaba antes, el 37.56% señaló como están ahora y el 6.74% se abstuvo de contestar.

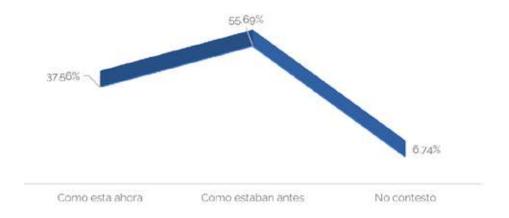


Figura 140 Aceptación de acciones para la movilidad 4S

Ligado a la percepción de las personas de no estar informados y conocer las nuevas tendencias en movilidad sustentable, es que se refleja el no aprobar y apropiarse de las banquetas ampliadas como estrategia de sana distancia y seguridad. La desinformación ocasiona en muchas de las ocasiones desaprovechar las grandes oportunidades de contar con infraestructura peatonal, la cual funge como motor del desarrollo económico, puesto que los peatones son consumidores y experimentan de primera mano, ver los productos al caminar, esto fortalece la economia local de manera significativa. (Speck.2013)

El reactivo siguiente tiene que ver con la percepción de la ampliación de banquetas en el centro de la ciudad, con motivo de la implementación del Plan de Movilidad 4s. a lo cual el 81.70% de los encuestados manifestaron si haberse dado cuenta de la ampliación de banquetas realizadas en dicha zona, el 13.64% de los encuestados dijeron no estar enterados y el 4.65% no contestaron (Figura 141).

Figura 141 Percepción de la ampliación de banquetas

Durante el periodo de consulta pública de este documento de movilidad para Tepatitlán se realizó un taller específico para la zona centro de la ciudad donde se contó con el acompañamiento de la fundación alemana Friedrich Naumann Stiftung y la Alianza para Centroamérica. A raíz del debate surgido durante las estrategias implementadas con las acciones propuestas en el Plan de Movilidad 4s y aunado al diagnóstico que el presente Plan Integral de Movilidad Urbana generó, es que se desprende una propuesta durante el taller del centro histórico de Tepatitlán; se propuso crear un comité integrado por diferentes representantes tanto de residentes como comerciantes de la zona centro y personal encargado de diferentes dependencias municipales, con el objetivo de establecer comunicación directa y ordenada entre la ciudadanía que más directamente se involucra en la dinámica del centro histórico y el gobierno para llevar a cabo una toma de decisiones adecuada pensando en el desarrollo tanto de la zona centro como de la ciudad y el municipio.

En un anexo a este plan se presentan los principales resultados del Diagnóstico en la implementación de la estrategia de Movilidad 4S, así como un análisis realizado en específico para el polígono del centro histórico, los cuales fueron vinculados para el establecimiento de las estrategias que más adelante se presentan.





XXIII. PROPUESTA DE MODELO DE MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE

XXIII.1. Escenarios de movilidad

La construcción de escenarios yuxtapone ante posibles resultados de variables causales relevantes en combinaciones esperadas e inesperadas con el fin de generar múltiples situaciones futuras. Cada escenario es el resultado de la aplicación de un conjunto de instrumentos seleccionadas para alcanzar, en un tiempo determinado, alguno de los objetivos establecidos. Para trabajar los escenarios es necesario determinar horizontes temporales del Plan de Movilidad Urbana Sustentable de Tepatitlán que pueden establecerse a los periodos político-administrativos en los que se ejecutará este plan (Medina et al., 2012).

La construcción de escenarios requiere apoyarse en los análisis de las tendencias actuales que sufre un territorio. Estos ayudarán a establecer objetivos realistas para el desarrollo de la ciudad, su construcción debe ser un ejercicio en donde estén representados los principales sectores sociales y por supuesto, los objetivos de desarrollo urbano-locales (Medina-Ramírez & Jimena, 2012)

Principalmente se establecen dos tipos de escenarios:

- · Tendencial: Representa la continuidad de las tendencias en materia de movilidad, ocupación y aprovechamiento del territorio que se identificaron en el diagnóstico. Es decir. la evolución del sistema de movilidad de no instrumentar ninguna medida. Éste sirve para comparar la evolución con el segundo tipo de escenarios que representan los paquetes de aplicación de medidas.
- Deseable: Se construyen con base en los instrumentos seleccionados y los objetivos establecidos. Son escenarios en los que se han llevado a cabo cambios en la movilidad y el desarrollo urbano.

XXIII.1.1. Escenario tendencial

En la ciudad de Tepatitlán algunas de las zonas con la mayor cantidad de población, se observan en las periferias en áreas significativamente amplias, por lo que los costes para satisfacer las necesidades básicas de los habitantes de servicios y de movilidad aumentan y seguirán aumento sin planes que compacten la ciudad. Del mismo modo,



la cabecera concentra a la mayor cantidad de personas con discapacidad, sin embargo, no se encuentran concentradas, lo que para moverse a sus actividades diarias puede ser muy dificil por la falta de infraestructura adecuada y por la morfologia de la ciudad.

El crecimiento de la vivienda en el municipio se ha vuelto uno de los temas más importantes, desde los 90's, la población del municipio creció el 18.3% y junto a este crecimiento se unió el de vivienda con la tasa de crecimiento anual más alta que ha presentado en los últimos 10 años. Del año 1993 a 2014, hubo un incremento del 43% de la superficie del espacio urbano, así mismo, entre los años 2010 y 2020, se registró un crecimiento del 12.4% en términos de superficie de suelo artificializado. En virtud de lo anterior, cada año posterior a 2020, se estarían requiriendo entre 30 y 50 hectáreas de suelo urbanizable, lo que podría significar el abordaje de elementos no contemplados en los temas de planeación.

El crecimiento población en Tepatitlán ha conllevado un crecimiento exacerbado de vehículos automotores, el automóvil particular presenta las cifras más altas y en segundo lugar los camiones y camionetas para carga. Como resultado el Índice de motorización en el municipio tiene una tendencia creciente para un período de 5 años, teniendo como resultado 527 vehículos por cada 1,000 habitantes, lo que ubica a Tepatitlán arriba de la media del estado y por varios municipios de la Zona Metropolitana de Guadalajara.

Debido al flujo vehicular que el sistema primario soporta, las principales conexiones de entradas y salidas tanto del municipio como de la zona urbana son donde se presentan más conflictos. Entre estas vialidades destacan el Bulevar Anacleto González Flores, Av. Carnicerito, Av. Gómez Morín, Circuito interior. Av. Las Torres, Av. Luis Donaldo Colosio, Boulevard Acatic, Crucero de carretera Yahualica con Av. Luis Donaldo Colosio, carretera de Tepatitlán a San José de Gracia, Libramiento Tepatitlán, carretera Libre Zapotlanejo-Tepatitlán, Carretera Libre Valle de Guadalupe y el crucero a San Miguel el Alto. La tasa de accidentes viales por cada 1.000 habitantes es de 3.6, mientras que a nivel estatal es de 2.5, siendo muy superior la tasa de accidentes en Tepatitlán en comparación con lo ocurre en el estado.

En la ciudad de Tepatitlán la mayoría de las vialidades están enfocadas a la movilidad motorizada. La infraestructura vial para el peatón son solo unas cuantas calles exclusivas y en cuanto a ciclovías no se cuenta con esta infraestructura. Así que, si se quiere hacer uso de dicho medio de transporte, se debe de compartir espacio con la movilidad motorizada con los peligros que esto conlleva. Por ello, las peticiones de la





población se enfocan en la solicitud de infraestructura urbana, como el de rehabilitar y construir aceras, establecer ciclovías o iluminación en calles, no menor a estas peticiones también se solicita mayor vigilancia para peatones y conductores.

En cuanto a la opinión de la población sobre el nivel de satisfacción del transporte público, se percibe que siguen sin ser suficientes las unidades de transporte en horarios pico, la necesidad de choferes más capacitados tanto para conducir como para con el usuario, mejorar el estado de los camiones y su limpieza de las unidades, que se respeten las paradas establecidas y autorizadas, además de que sean más seguras, con iluminación y botes de basura. Por su parte el servicio de transporte particular (Taxi) es insuficiente, la duración en espera puede ser hasta media hora. Los usuarios opinan que el servicio de taxis tiene una calidad regular a muy mala, esto aunado a la percepción de calidad del transporte público (autobuses), genera el uso indiscriminado del automóvil.

Dentro de la economia municipal el sector terciario, representa al 53.6% de la población ocupada, por lo que, juega un papel importante en la generación de los empleos y centros de trabajo. El municipio registró para el año 2019, 7,623 unidades económicas en su mayoría dedicadas a actividades de comercio. La zona centro de la ciudad está la mayor concentración de estas unidades que son los puntos de recepción de transporte en el día a día por motivos labores y de comercio. Del mismo modo, la zona centro se encuentra altamente congestionada de transporte de cargay descarga, así como en las avenidas. Anacleto González, José González Carnicerito y Luis Donaldo Colosio. Esto debido a que en esa zona se lleva a cabo la mayor parte de la actividad comercial del municipio y de la región y en estas vías son los principales ejes articuladores de la actividad econômica.

Sobre la caracterización de los viajes, el 57 % son por parte del sexo femenino y el 42 % son por personas del sexo masculino, y menos del 1% por personas que no se reconocieron como binarios. Por lo que hay un fuerte componente de género en los patrones de movilidad. Es marcado que la actividad con mayores cifras para ambos es por motivos laborales, no obstante, la movilidad hecha para la realización del resto de actividades es en su mayoría realizadas por mujeres, entre las que están las compras, ir a la escuela, llevar a los hijos a la escuela y actividades deportivas, así como por motivos de salud; en cambio, por hombres las actividades de negocio y recreación son las predominantes.

La mayor cantidad de viajes se producen en la zona centro para irse reduciendo gradualmente conforme se alejan de él. En esta zona se pueden producir hasta el 40%



de los viajes que se realizan en la ciudad, esto es generado por la alta densidad de población con la que aun cuenta. Por su parte, en lo que respecta a las áreas de destino hay un claro elemento, la mayoría de los destinos de los viajes por cualquier motivo, se realizan a la zona centro para disminuir drásticamente cuando se sale de él. Los destinos de los viajes de los habitantes de Tepatitlán y de poblaciones de la región, se realizan con una gran intensidad a una pequeña porción de la ciudad a diferencia de los origenes, que son más difusos, esto debido a la gran concentración de servicios que hay en la zona centro. Esto trae consigo grandes problemas urbanísticos y de tránsito, ya que se ocasionan congestiones, accidentes y una gran problemática de estacionamientos, recordando que la mayor cantidad de viajes que realizan los pobladores son en automóvil.

Un problema importante de la movilidad es que solamente el 10% de la población utiliza el autobús. Entre los factores mencionados fueron el costo elevado, el tiempo de espera, pocas rutas y servicio de regular a malo principalmente. El 53% viaja en automóvil particular por rapidez facilidad de traslado, ahorro de tiempo, costo igual o incluso menor que al utilizar transporte público o taxi. Un 10% más viaja como pasajero, principalmente por actividades escolares, deporte, recreación y compras. El 15% realiza sus actividades cotidianas caminando sobre todo en distancías cortas, sin embargo, si tienen que realizar actividades alejadas utilizan automóvil particular o taxi, por comodidad y rapidez, comparado con el costo elevado del autobús y el mayor tiempo; solamente el 3% de la población se mueve en bicicleta y el 5% en motocicleta. Por lo que, si las condiciones para la realización de movilidad no motorizada y del transporte público no cambian, seguirá el uso indiscriminado del vehículo privado.

XXIII.1.2. Escenario deseable

EN el municipio de Tepatitlán se han generado instrumentos de planeación con estrategias claras y que generan el desarrollo de una ciudad más compacta, llenando los vacíos urbanos en el mediano plazo con tasas mayores de coberturas de servicios. Por lo anterior a disminuido la demanda de suelo urbano, y se ha densificado bajo criterios de sustentabilidad, asegurando la calidad de vida de la población de la ciudad. La nueva demanda de suelo urbano se ha cubierto con los servicios requeridos debido al orden con el que ésta va creciendo.

El centro de la ciudad se ha despresurizado es ahora un espacio renovado convertido en una gran Zona 30, lleno de espacios peatonales y gestionando la movilidad de manera sustentable, con una importante actividad económica alimentando a los otros subcentros con los que cuenta la ciudad de Tepatitlán, los cuales fueron diseñados



en los otros instrumentos de planeación con los que cuenta. En el centro y en toda la ciudad, el tránsito de mercancias se ha regulado a través de horarios y zonas específicas establecidas, lo que ha ayudado a disminuir y el tráfico vehicular, los accidentes viales y la contaminación.

Existe un sistema vial articulado con vialidades colectoras completas que incluye al peatón y a todos los medios de transporte (ciclistas, motociclistas, autobuses, automovilistas), de todas las edades y con todo tipo de habilidades motoras. Las nuevas vialidades en los nuevos fraccionamientos creados en las reservas urbanas de mediano y largo plazo incluyen calles para todas las personas: peatones, ciclistas, usuarios del transporte público, motociclistas y automovilistas.

Existen a lo largo de la ciudad Corredores Urbanos de Movilidad Sustentable que han permitido la redensificación de la ciudad, combinada con la creación de infraestructura que fomenta la movilidad no motorizada.

En Tepatitlán se ha registrado una disminución en el índice de motorización de manera paulatina, dejando de lado de dependencia al automóvil, situándose por debajo de la media del estado de Jalisco. Del mismo modo, por el fortalecimiento de la cultura de la movilidad y la educación vial, la ciudadanía tiene conciencia acerca de los beneficios de vivir en una ciudad que prioriza el espacio público al peatón y garantiza la movilidad no motorizada, lo que ha traido una disminución en los accidentes viales y una mejor convivencia social al transitar por el espacio público.

La orientación de la inversión pública y privada en infraestructura de movilidad genera condiciones que facilitan los desplazamientos a pie con banquetas seguras para el peatón donde pueden circular personas pertenecientes a grupos vulnerables y en transporte no motorizado, debido a que la ciudad cuenta con una red de ciclovias articuladas entre ellas y con conexión a otros medios de transporte para un mayor reparto modal.

Por su parte, el servicio de transporte público se ha reforzado como una importante alternativa de movilidad, ofreciendo funcionalidad y calidad a la población, así como rutas que obedecen a las necesidades reales de los habitantes, con menores tiempos de espera y con una mayor cobertura en sus rutas, debido al incremento de la densidad habitacional y reducción de la distancia media de los desplazamientos por las estrategias de desarrollo urbano que se han implementado.



EL cambio modal ha incrementado la utilización de modos de transporte público y no motorizados frente al vehículo privado, para lo cual se ha diseñado la infraestructura y el sistema de integración de sistemas de movilidad para ofrecer un mayor reparto modal en la ciudad, lo que ha traido efectos positivos a la salud de la población y en el medio ambiente, por lo que la percepción de la calidad de vida de los habitantes alteños ha aumentado.

El marco jurídico y normativo municipal se ha fortalecido con reformas encaminadas a generar un nuevo paradigma de movilidad urbana que ha garantizado de manera paulatina la accesibilidad universal, tanto en edificaciones como en el espacio público, a grupos vulnerables en el sistema de movilidad con políticas públicas de movilidad con perspectiva de género.

El PIMUS de Tepatitlán se ha convertido, junto con otros instrumentos, en rector de la planeación y la movilidad de la ciudad, ha ayudado al fortalecido del sistema institucional municipal por la coordinación de la política pública en materia de movilidad urbana en el municipio de Tepatitlán.

XXIII.2. Visión de la movilidad urbana sustentable en Tepatitlán

La construcción de la visión es producto del trabajo sistemático y participativo con el análisis de elementos técnicos y conceptuales, los cuales sustentan la construcción de una imagen sobre la importancia de la movilidad para el desarrollo de la ciudad de Tepatitlán, y cómo ésta deberá desarrollarse en los próximos años para dar una mayor certidumbre y un lugar más competitivo y con posibilidades de ofrecer una mayor calidad de vida a sus habitantes.

Para el desarrollo de la visión se tomaron las características fisicas y ambientales del entorno; integralidad de la realidad urbana y su morfología; concentración en temas críticos; orientación a la acción; y fomento de la participación de todos los agentes sociales.

El establecimiento de esta visión tiene como punto de partida un escenario de cambio modal con componentes de proximidad urbana, eficiencia en el transporte y mejoras en las condiciones ambientales. La contribución de este plan es para garantizar el Derecho a la Ciudad y la necesidad de integrar un sistema integral de movilidad urbana donde estén al centro las personas y prevalezcan la equidad, la inclusión, la accesibilidad y seguridad, a través y de un sistema de transporte integral, eficiente y con conectividad.



Este PIMUS reconoce la necesidad de implementar, diversificar y fomentar medios de transporte no motorizados para recorridos cortos o los de enlace entre diversos modos de transporte, para lo cual se requiere de infraestructura vial sustentable y adecuada para el peatón y el ciclista. Para el transporte de carga mejora su operación. motiva al uso racional y responsable de los vehículos automotores privados para reducir su contribución al reparto modal.

Es necesario para la implementación y su cumplimiento de este plan el fortalecimiento de la gobernanza que opere a favor de una movilidad sustentable, incluyente y eficiente. Por ello, sea han establecido horizontes de inmediato, corto, mediano y largo plazo que se ajustan a los periodos político-administrativos para la aplicación de los proyectos y acciones que en él se contemplan.

- Inmediato: Meses
- Corto Plazo: Proyectos y acciones de bajo costo y rápido desarrollo que comprendan los tres primeros años a partir de la publicación del plan, con termino en el año 2024.
- Mediano Plazo: Aquellos proyectos que necesiten de un periodo de desarrollo establecido en los seis años posteriores al corto plazo (9 años), con termino en el año 2030.
- Largo Plazo: Proyectos de gran visión a los cuales se les otorgue un plazo de culminación o consolidación que comprenda nueva años posteriores al mediano plazo (18 años) con un límite al año 2039.

XXIII.2.1. Objetivos de la integración del PIMUS de Tepatitlán

Para responder integralmente a los problemas de movilidad del municipio de Tepatitlán de Morelos, el PIMUS debe adoptar el paradigma de la accesibilidad, e inclusión social y orientar sus propuestas hacia la gestión de una Movilidad Integral Urbana Sustentable. Para alcanzar esto, se requiere del cumplimiento de una serie de objetivos, entre los que se encuentran:

- Promover la transición hacia un modelo de desarrollo que busca fomentar un crecimiento ordenado de la ciudad para hacer de ella sitios en las que las distancias se acorten.
- Plantear una visión de vanguardia para el municipio, generando un escenario futuro que oriente los objetivos y estrategias de transformación de rural a urbana hacia una mejor movilidad sustentable y sostenible.



- Generar un conjunto de estrategias integradas para desincentivar el uso del automóvil y el mejoramiento del transporte público.
- Promover el uso de criterios en los planes de ordenamiento territorial que limiten la expansión urbana en zonas donde pueda causar problemas de movilidad.
- Generar información útil para la toma de decisiones en materia de movilidad a nivel gubernamental, social y privado.
- Promover a través de cambios paradigmáticos de movilidad la apropiación del espacio público por los habitantes de Tepatitlán

XXIII.3. Estrategias y Acciones de Movilidad

El Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de Tepatitlán de Morelos, se desarrolla dentro de un momento coyuntural de desarrollo, sustentabilidad y búsqueda de condiciones que procuren la salud humana. El Plan se presenta como una contribución a la lucha por un espacio público de calidad, proponiendo la mejora de calles, mayor seguridad, traslados más eficientes, promover la cohesión social y por consiguiente mejorar la calidad de vida de los habitantes (Figura 142).

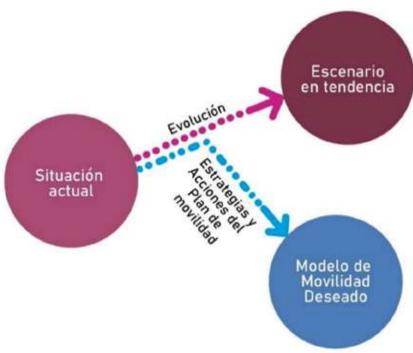


Figura 142 Cambio de modelo en la movilidad Fuente: Ajuntament de Barcelona 2014.





En este apartado, se aborda una serie de problemáticas vinculadas al tráfico, avenidas peligrosas, así como a la contaminación del aire y falta de infraestructura en el espacio público, que se identificaron durante el proceso de elaboración del presente PIMUS. Además de identificar dichas problemáticas, se ha diseñado una serie de estrategias y acciones que dan prioridad a la movilidad activa sin emisiones de carbono, pero sin dejar de lado la adecuación de las medidas para la movilidad motorizada. Las problemáticas se abordan con el objetivo de perfilar una ciudad más segura, limpia, sustentable, equitativa y habitable, así como asegurar que la infraestructura física, políticas o programas de la ciudad se alineen a los principios básicos para calles seguras y saludables (Figura 143).

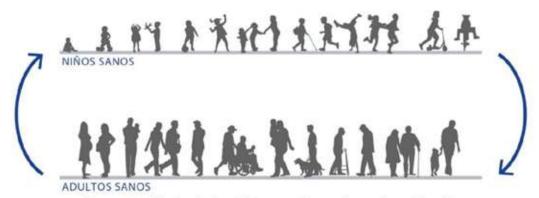


Figura 143 Ciudad saludable y su impacto en la población Fuente: Global Designing Cities Initiative (GDCI) y National Association of City Transportation Officials (NACTO) 2020.

Reconocer las calles como espacios públicos puede garantizar que no solo sean lugares por los que moverse, sino espacios para hacer una pausa y pasar el tiempo.

Fuente: Global Designing Cities Initiative (GDCI) y National Association of City Transportation Officials (NACTO) 2020.

Para desarrollar las estrategias y acciones en la movilidad de Tepatitlán de Morelos, se inicia a partir de cuatro Ejes transversales y 8 Líneas estratégicas.

XXIII.3.1. Ejes transversales de movilidad

La definición de los ejes transversales surgen a partir de la alineación del Plan de Movilidad, al Plan Municipal de Desarrollo y Gobernanza y al Plan Institucional de Gobierno del municipio esto fue fundamental ya que conlleva uno de los mayores y



más importantes desafíos de un Gobierno Municipal, al conseguir alinear la operación de las dependencias y lograr que los funcionarios y ciudadanos se apropien de esta alineación, para que cada quien, en su rol, contribuyan a alcanzar los fines propuestos y con ello incrementar la posibilidad de hacerlos realidad.

Para el ejercicio de alineación del PIMUS, se realizó, por una parte, el análisis comparativo de los objetivos y estrategias que guardan estrecha relación entre ambos instrumentos que muestra la correspondencia con los temas estratégicos. La alineación viene a dar solidez al apartado estratégico del Plan Municipal de Desarrollo y Gobernanza de Tepatitlán y contribuir con un amplio esquema de gobernanza integrado en sus proyectos y acciones, en materia de Movilidad Sustentable. Se obtuvieron 4 pilares fundamentales en los que se sustenta la alineación:

- Modelos de desplazamiento
- · Esquemas de crecimiento urbano sustentables
- Transporte Público de calidad
- Infraestructura y medios de transporte

El pilar **Modelos de Desplazamiento** alinea los proyectos y estrategias del Gobierno Municipal para lograr una movilidad sostenible de los desplazamientos, con el objetivo de estudiar, cuantificar y definir procedimientos a favor de una movilidad sustentable, desde el punto de vida social, medioambiental y económico, que beneficie a todos los grupos de edades y sus necesidades.

El pilar de **Esquemas de Crecimiento Urbano Sustentables**, busca la alineación para lograr en el municipio un crecimiento urbano sostenible y dirigir los proyectos y estrategias del Gobierno Municipal en alcanzar la cohesión e interacción de todos los actores de la movilidad, en la accesibilidad de sus espacios públicos y áreas comunes de traslado. Este pilar impulsar esquemas de crecimiento urbano en concordancia con los espacios necesarios para la interacción de todos los actores de la movilidad: peatones, ciclistas, transporte urbano y transporte privado.

El Pilar de **Transporte Público de Calidad** se alinea con los objetivos del Plan de Movilidad a realizarse, contenido en el Plan Municipal de Desarrollo y Gobernanza, en su eje transversal de Sustentabilidad, enfocado a incrementar la cobertura y calidad del servicio de transporte público, así como al proyecto del Plan Institucional que trata de generar mayor accesibilidad en espacios públicos a las personas pertenecientes a grupos vulnerables



El pilar de Infraestructura y Medios de Transporte sustenta proyectos relacionados con el mejoramiento de infraestructura y equipamiento que para una movilidad sostenible y la necesidad de contar con una señalización completa y adecuada; alineándose así a los objetivos del Plan Municipal de Desarrollo y Gobernanza, contenidos en su eje de Sustentabilidad.

Para cumplir con la alineación del PIMUS con los instrumentos rectores del trabajo municipal en materia de movilidad urbana, se plantearon 4 ejes transversales para el cumplimiento de los objetivos, estos son (Figura 144):¹



Figura 144 Ejes transversales

Fuente: Elaboración propia en base al Urban Mobility Plan of Barcelona PMU 2013-2018, Ajuntament de Barcelona 2014.

¹ Categorías diseñadas en base a la clasificación del Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona PMU 2013-2018, Ajuntament de Barcelona 2015.



Movilidad segura. Reducción de los accidentes y mejorar la seguridad vial mediante el respeto entre los usuarios de los diferentes modos de transporte.

Movilidad sostenible: Reducción de las necesidades de movilidad y en particular de las necesidades de desplazamientos motorizados, que ayude a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero mediante la optimización del rendimiento del espacio para movilidad de forma accesible y eficiente con un mayor reparto modal.

Movilidad equitativa. Mismas oportunidades de desplazarse para todas las personas (movilidad democrática) por medio de la libertad individual de movimiento y el derecho a la movilidad. Asegurando la movilidad con igualdad de género y la inclusión de personas de grupos vulnerables mediante la promoción de la cohesión social.

Movilidad eficiente. Generar una movilidad fluida con menor congestión con estrategia para la reducción de los tiempos de traslado, con el apoyo de otros instrumentos para la ordenación del territorio.









XXIII.3.2. Líneas estratégicas

A fin de garantizar el logro de la visión, se ha diseñado 8 Líneas Estratégicas que, operando en conjunto y se relacionan con los 4 ejes transversales para lograr los objetivos de movilidad sustentable. Cada una de las líneas estratégicas es coherente y congruente en si misma (Figura 145).





Figura 145 Líneas estratégicas Fuente Elaboración propia



Las estrategias aquí planteadas se pueden identificar por clave y definidas por un numero por orden nominal ascendente. Las claves para cada línea estratégica son de la siguiente manera:

- Institucionalidad y Normativa MoIN
- 2. Planeación y Desarrollo urbano PDU
- 3. Peatones MoPe
- 4. Ciclistas MoCi
- Transporte público MoTP
- Transporte de carga MoTC
- Transporte privado MoPr
- 8. Cultura de la Movilidad y Educación Vial CV

Del mismo modo cada las acciones que se implementaran en cada estrategia va identificada por un elemento clave que la caracteriza y se le da énfasis al tipo de acción. En las fichas se planeta la consecución de una meta sólida que permitirá avanzar en el logro de los objetivos acordados. Así, al Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de Tepatitlán de Morelos le seguirá el diseño y el desarrollo de proyectos estratégicos y la gestión necesaria para su materialización, para ello, las metas se plantean con las siguientes características:

- ✓ Específicas: Aportar los elementos para saber qué se modifico después de haberlo alcanzado.
- ✓ Medibles: Establecer un criterio de éxito para poder verificar si se cumplió o no.
- ✓ Asequibles: La meta debe plantearse en un plazo razonable.
- ✓ Orientadas a resultados: Traducibles a acciones y proyectos ejecutables.
- ✓ En un tiempo definido: Con un plazo determinado para su cumplimiento.

El resumen de la relación entre los ejes transversales y las líneas estratégicas se presenta a continuación:







En total son **setenta y ocho estrategias a implementar** con sus acciones para la atención de manera horizontal y vertical de los distintitos componentes del sistema de movilidad urbana o líneas estratégicas, destruidas de distribuyen de la siguiente manera:

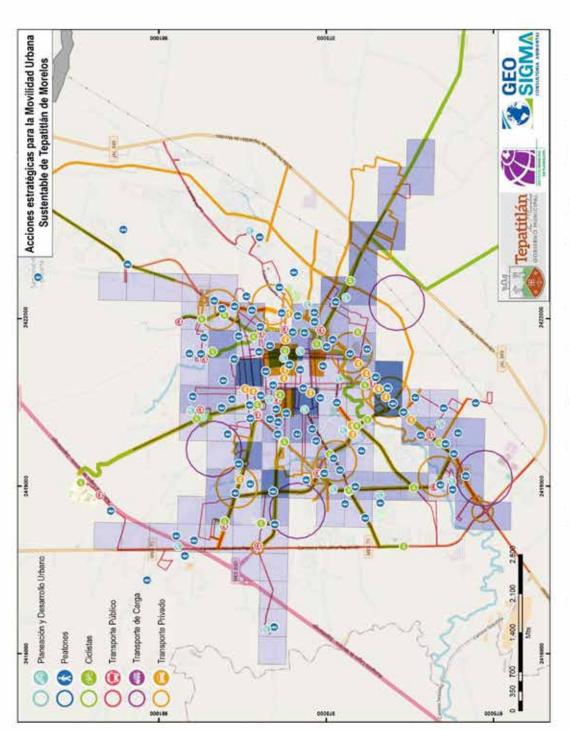
- 1. Institucionalidad y Normativa 5
- 2. Planeación y Desarrollo urbano 7
- 3. Peatones 5
- 4. Ciclistas 15
- Transporte público 11
- Transporte de carga 8
- 7. Transporte privado 19
- 8. Cultura de la Movilidad y Educación Vial 8

En el Mapa 85, se puede observar las estrategias espacialmente explicitas a implementar por linea estratégica, estas cubren los distintos sectores de actuación en la ciudad a las cuales se le suman los programas y fomentos de cambio en la normatividad para alcanzar los objetivos.

En este sentido, las estrategias a implementar en los distintitos componentes del sistema de movilidad de Tepatitlán, se encuentran plasmadas por línea estratégica a modo de fichas, abocadando el objetivo general y planteamiento de las estrategias con base en el diagnóstico realizado en la primera y segunda fase para la elaboración del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de Tepatitlán de Morelos.



335



Mapa 85 Acciones estratégicas para la Movilidad Urbana Sustentable de Tepatitlán de Morelos

Gasta Municipal



XXIV. ESTRATEGIAS DE MOVILIDAD

XXIV.1. Línea estratégica: Institucionalidad y Normativa

El paradigma de la movilidad urbana sostenible requiere, para ser posible, capacidades institucionales, políticas adecuadas, y un marco regulatorio que las contenga. En el momento de evaluar y conocer el diagnóstico del Municipio de Tepatitlán en materia de movilidad, prevaleció que éste no cuenta con capacidades tanto de planeación, regulación, ni instrumentos económicos o vinculantes en la participación ciudadana que respalden la movilidad sostenible. Se detecta la ausencia de una política de movilidad urbana sostenible, la inexistencia de un marco regulatorio orientado a la integridad de las personas más que del automóvil, la planificación del sistema urbano y del servicio de transporte colectivo ausentes en la equidad y la eficiencia y un esquema económico que da prioridad a la ejecución de proyectos para la movilidad del automóvil marginando el transporte no motorizado.

El modelo de la movilidad urbana sustentable se basa en la promoción de medios de transporte colectivos y no motorizados, coordinados y articulados entre sí, como elementos claves para el desarrollo de ciudades sustentables. Este modelo asume un modelo de movilidad enfocado en las personas que se desplazan poniendo los medios de transporte a disposición de las mismas, lo que supone un cambio en la concepción de la movilidad en tanto que ya no se enfoca solamente en la eficiencia de los modos de transporte, sino que también tiene en cuenta las necesidades de desplazamiento de la población y su relación con el ambiente y la estructura social, espacial, económica e institucional del territorio (Acevedo y Bocarejo, 2009) (Figura 146).



Figura 146 Modelo de la movilidad urbana sustentable



Por lo tanto, las estrategias asumidas en este PIMUS para Tepatitlán, requieren, para ser posibles, capacidades institucionales, políticas adecuadas, un marco regulatorio acorde, partidas presupuestales y la participación efectiva de ciudadanos e instituciones que lo hagan posible.



Figura 147 Movilidad sostenible hoy

De acuerdo a los nuevos paradigmas en movilidad, las estrategias se enfocan en:

- 1. La planeación para una movilidad sustentable, segura, eficiente y sostenible, tiene que ver con esquemas de organización política e institucional, con articulación intergubernamental para la planificación de la movilidad urbana del municipio. Para ello es fundamental crear un Sistema de Planeación en la Movilidad, actualizando los documentos rectores, con el objeto de vincular lo urbano con la movilidad; de igual manera crear nuevos ejes rectores como el Programa Municipal de Desarrollo Urbano, los Planes parciales de Centro de población de las delegaciones, entre otros. Crear y consolidar la Coordinación de Movilidad Urbana, dentro del Gobierno Municipal, es otra forma de asegurar que la Planeación en materia de movilidad surta efecto, introduciéndola como una hoja de ruta que emprenda los proyectos del PIMUS y monitoree los impactos y resultados dirigidos a crear entornos seguros para la población.
- Los Instrumentos de regulación de la movilidad se enfocan en asegurar un marco normativo completo que regule los usos de los diferentes modos de transporte,



incluyendo el peatonal, además de regular los usos del espacio vial por motorizados y no motorizados, así como sentar las bases para implementar sistemas de estacionamiento medido. El marco regulatorio actual del municipio contiene reglamentos que datan del año 2003, como el Reglamento de los servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte del municipio de Tepatitlán de Morelos, que a manera rápida carece de términos en materia de sustentabilidad, equidad, eficiencia y sostenibilidad en la movilidad. El Reglamento de Desarrollo Urbano y Obra Pública para el municipio de Tepatitlán de Morelos, que fue aprobado en el año 2004 y requiere de actualización para normar la ocupación y utilización del uso de suelo o de la vía pública entre otros; así también se requiere normar sobre la clasificación y tipificación de fraccionamientos, colonias y zonas urbanas, alinoados al Sistema de Movilidad Sustentable propuestas en el PIMUS de Tepatitlán.

3. Los Instrumentos económicos para una movilidad real, en esta dimensión se detecta que el municipio no cuenta con los insumos económicos necesarios para promover la movilidad urbana sostenible. Las partidas presupuestales no son favorables para la movilidad no motorizada, sólo se da prioridad a la motorizada, con la construcción de vialidades y la rehabilitación de éstas. Por lo que se encuentra limitado el accionar de las dependencias en la construcción de ciclovías, el mejoramiento de banquetas, el arreglo de vialidades para el traslado de los peatones.

En este eje se plantean estrategias que, a través de la gestión externa de recursos, pero sobre todo con la congruencia en la Ley de Ingresos del municipio, abonando a las partidas presupuestales un techo financiero, que asegure la realización y construcción de la movilidad sustentable. Esto implica cambiar la manera en cómo se venían haciendo las cosas y dar un giro en equidad y eficiencia hacia la forma de desplazamiento de las personas.

4. Instrumentos de vinculación y participación por una movilidad equitativa, si bien es cierto el Gobierno Municipal tiene la competencia de regular, impulsar y construir infraestructura y equipamiento acorde a las necesidades de la población en materia de movilidad, también es cierto que quienes son los usuarios de la movilidad, son todas las personas; en algún momento todos caminan, corren, se trasladan, toman un autobús, una bicicleta, o conducen un automóvil y de acuerdo al modelo en que se ha trabajado, la población tiene una fuerte dependencia a los fondos municipales, estatales o federales, lo que resulta en muchos de los casos una limitación para crear la ciudad que todos quieren.

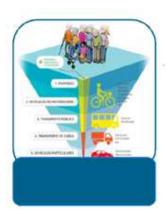


Un asunto en el que la población tiene total relevancia es la decisión que asumen las personas de elegir la modalidad por la que se trasladan. La fuerte dependencia al automóvil de las personas exige que el Gobierno integre en sus lineas presupuestales el financiamiento de proyectos para crear calles y más calles. En cambio, si la población optara por elegir otra manera de trasladarse exigiria que crearan ciclovías, andadores, circuitos peatonales, transporte multimodal.

5. Instrumentos de información y tecnología hacia una movilidad inteligente. El impacto de los cambios en la transformación de la movilidad en el municipio, será dirigido por la información completa y dirigida a ambas direcciones, así como de la tecnología que se emplee para que de manera organizada y eficiente la población conozca y el gobierno mida. Es fundamental contar con sistemas y plataformas tecnológicas, que brinden información en tiempo real y articule los distintos modos de transporte. A la hora de promover un sistema de movilidad urbana sostenible se hace necesario contar con instrumentos de control que permitan asegurar que este derecho se cumpla y con instrumentos tecnológicos que acerquen a todas las personas.



XXIV.1.1. Acciones estratégicas de Institucionalidad y Normativa



ESTRATEGIA MoIN-01

Programa de planeación para una movilidad sustentable, segura, eficiente y sostenible

Linea estratégica: Institucionalidad y Normativa

Problemática: Los problemas de movilidad urbana son consecuencia de una ausencia de planificación en los sistemas de movilidad.

Elemento clave	Acción
Actualizar	 Actualizar los instrumentos rectores de la Planeación en el municipio para vincular la planeación urbana y la planeación de la movilidad con la actualización de: Plan de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Tepatitlán de Morelos, Jalisco. Plan de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Capilla de Guadalupe. Plan de Desarrollo Urbano de Centro de Población de San José de Gracia. Plan de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Pegueros. Plan Parcial de Desarrollo Urbano del Centro Histórico. Plan Municipal de Desarrollo y Gobernanza 2018-2033 en: Programa Sectorial de Movilidad. Programa Sectorial de Desarrollo Territorial y Urbano
Crear	 Crear los siguientes programas y/o diseños con una visión de movilidad urbana sustentable. Programa Municipal de Desarrollo Urbano. Plan de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Mezcala. Plan de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Capilla de Milpillas. Plan de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Tecomatlán.
Consolidar	Consolidar un Sistema de Planeación en la Movilidad con la activación y puesta en marcha del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable del municipio de Tepatitlán.
Implementar	Implementar cambios en la estructura de organización del Gobierno Municipal, para implementar en el organigrama una Coordinación de Movilidad Sustentable.



Establecer	Establecer planes que ayuden a la consolidación del Plan de Movilidad como pueden ser: • Planes de Desplazamiento de Empresas. • Planes de Desplazamiento de Escuelas.
Proyectar	Proyectar modos de transporte limpio (tranvías y trolebuses)
Impulsar	Impulsar los cambios en la movilidad de las personas a través de: Transporte multimodal Bicicletas y vehículos compartidos.

Meta	Lograr la creación de un Sistema de Planeación en la Movilidad Urbana que sea seguro, eficiente, vinculante y sostenible.
Indicador	-Número de Instrumentos de planeación actualizados respecto de los existentes -Número de Instrumentos de planeación nuevos.
Temporalidad del objetivo	-Corto plazo: Actualización de reglamentos -Mediano plazo: Creación de programas y planes en los instrumentos de planeación.
Involucrado	Dirección de Desarrollo Urbano y Obra Pública, Instituto Municipal de Planeación IMPLAN, Jefatura de Ordenamiento Territorial.











ESTRATEGIA MoIN-02

Instrumentos de regulación de la movilidad

Línea estratégica: Institucionalidad y Normativa

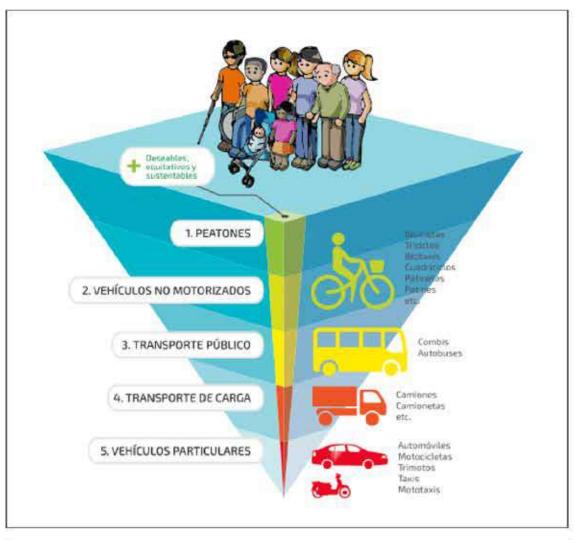
Problemática: normatividad laxa que otorga permisos de construcción y cambios de uso de suelo sin criterios de sustentabilidad

Elemento clave	Acción
Actualizar	 Actualizar los reglamentos de acuerdo a las reformas realizadas a la Ley y Reglamentos de Movilidad a nivel Nacional, Estatal y los planteamientos de este PIMUS en los siguientes reglamentos municipales: Reglamento de Construcción del Municipio de Tepatitlán de Morelos, Jalisco. Reglamento de Desarrollo Urbano y Obra Pública para el municipio de Tepatitlán de Morelos, Jalisco. Reglamento de Seguridad Pública y Tránsito del Municipio de Tepatitlán de Morelos, Jalisco. Reglamento de Zonificación para el municipio de Tepatitlán de Morelos, Jalisco, con base en conceptos y lineamientos orientados a impulsar una ciudad compacta que favorezca un uso más eficiente del espacio urbano, de la infraestructura y los equipamientos. Reglamento de los servicios de vialidad y tránsito y transporte del municipio de Tepatitlán de Morelos, Jalisco. Reglamento de Mercado de Abastos, Bodega de Abastos, Mercados Públicos Municipales y Comercio en la Vía Pública del municipio de Tepatitlán de Morelos. Reglamento del Gobierno de Tepatitlán de Morelos.
Crear	 Crear nuevos reglamentos para reforzar los proyectos acordes a un Reglamento basado en la Movilidad Sustentable como son: Reglamento del Consejo para el Desarrollo de la Movilidad Sustentable. Reglamento para la construcción, rehabilitación, adecuación de banquetas en el municipio de Tepatitlán. Reglamento para una movilidad sustentable en el municipio de Tepatitlán de Morelos. Manual de Calles para el Municipio de Tepatitlán de Morelos



Instrumentar	Instrumentar la obligatoriedad del Programa de Verificación Vehicular para la regulación de emisiones de automotores.
Fortalecer	Fortalecer la capacidad de actuación de la Comisaría de Vialidad a través de Reformas al Reglamento de Gobierno de Tepatitlán de Morelos donde se revise el aumento en la plantilla de elementos, la capacitación de éstos, y el fortalecer un área especializada para la gestión de la movilidad local.
Meta	Lograr que el municipio cuente con un marco normativo completo que, de lineamiento a la movilidad urbana segura, con esquemas de sustentabilidad y eficiencia.
Indicador	 -Número de instrumentos regulatorios actualizados respecto del total que requieren actualización. -Número de reglamentos nuevos integrados al marco normativo.
Temporalidad del objetivo	Corto plazo
Involucrado	Sindicatura, Dirección Jurídica, Comisaría de Vialidad.













ESTRATEGIA MoIN-03

Instrumentos económicos para una movilidad real

Línea estratégica: Institucionalidad y Normativa

Problemática: Es deficiente la partida presupuestal destinada a la movilidad sustentable lo cual deriva en el estado actual que guardan los espacios públicos (banquetas, vialidades, equipamiento y señalización).

Elemento clave	Acción
Priorizar	Priorizar y destinar durante cada ejercicio fiscal, los recursos destinados a la inversión de movilidad, en específicos los proyectos establecidos en el Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de Tepatitlán para su pronta y completa ejecución.
Modificar	Modificar la Ley de Ingresos Municipal para integrar el apartado de Movilidad Sustentable en donde se asegure una partida presupuestal para la ejecución de proyectos del Plan de Movilidad.
Implementar	Implementar incentivos que fomenten la movilidad sustentable.
Crear	 Crear un fondo para la Movilidad Sustentable constituido por: Porcentaje de lo recaudado en parquimetros. Porcentaje de lo recaudado en Multas por la aplicación de Reglamento de Vialidad y Tránsito. Porcentaje del pago de las licencias de Estacionamientos públicos. Porcentaje del cobro por publicidad en estaciones fijas de paradas de autobús o estaciones de bicicletas. Porcentaje del cobro por venta de publicidad (espectaculares, anuncios, etc.). Porcentaje del cobro que realizan por el impuesto a Desarrollo de nuevos Fraccionamientos). Tarifas de estacionamiento diferenciado según proximidad a zonas congestionadas.
Dotar	 Dotar partidas presupuestales para la inversión en: Infraestructura y equipamiento ciclista. Infraestructura y equipamiento peatonal. Infraestructura y equipamiento para sistema completo de movilidad (calles completas). Programa de señalización y conservación de dispositivos viales. Intervenciones urbanas dirigidas a la movilidad sustentable.

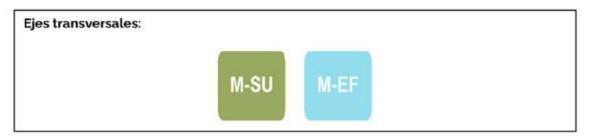


	 Mejorar el revestimiento de las vialidades en el municipio. Campañas de información y concientización dirigidas a la población respecto de las acciones y cambios por el PIMUS Rescate del Centro Histórico dirigido a acciones de movilidad segura y eficiente. Plataformas y aplicaciones digitales.
Implementar	 Implementar esquemas de apoyo económico para propiciar una movilidad incluyente como son: Esquema tarifario diferenciado en el Transporte público, en función del perfil de los usuarios (niños, estudiantes, trabajadores y personas de tercera edad. Esquema de descuentos para recorridos frecuentes en el Transporte público, ya que provee al sector transportista de una fuente de ingreso estable. Bonos a empresas que promueven para la movilidad de sus trabajadores el transporte público.
Instalar	Instalar nuevos parquímetros como estrategia de ingreso para ejecutar proyectos del PIMUS (Ver estrategias de Transporte Privado).
Decretar	Decretar zonas de control vehicular en el Centro Histórico de Tepatitlán.

Meta	Lograr integrar un fondo económico y cambios en la Ley de Ingresos de Tepatitlán que aseguren la realización de proyectos resultantes del PIMUS.
Indicador	Monto de la Partida Presupuestal para la ejecución del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de Tepatitlán
Temporalidad del objetivo	Corto plazo
Involucrado	Hacienda y Tesorería Municipal, Comisión edilicia de Movilidad, Comisaria de Vialidad, Dirección de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, Jefatura de Ingresos y Egresos, Oficialía de Padrón y Licencias.











ESTRATEGIA MoIN-04

Instrumentos de vinculación y participación por una movilidad equitativa

Linea estratégica: Institucionalidad y Normativa

Problemática: No existe vinculación eficiente con organismos estatales, así como son nulos los Consejos de participación en temas de movilidad sustentable.

Elemento clave	Acción		
Vincular	 Vincular al municipio con el Gobierno del Estado en materia de Movilidad por medio de convenios con las siguientes instituciones: Convenios de Coordinación con Secretaría de Movilidad Jalisco con carácter vinculante que facilite la acción coordinada y convergente del gobierno estatal con e municipio de Tepatitlán. Convenios con el sector de Transporte para intervenir cor políticas públicas a favor de una movilidad sustentable 		
Instalar	Instalar el Consejo para el Desarrollo de la Movilidad Sustentable en el municipio de Tepatitlán, como un órgano de coordinación y vinculación, que impulse la ejecución de proyectos refrentes al Plan de Movilidad de manera coordinada.		
Integrar	Integrar una Red de Instituciones por la Movilidad Sustentable formada por actores vinculantes a fortalecer los proyectos de Plan de Movilidad, con la puesta en marcha de sus Instituciones con algún modelo de movilidad establecido.		
Impulsar	Impulsar a través de los Comités Vecinales establecidos, los proyectos que se adecuan a las colonias y fraccionamientos er materia de movilidad, para su desarrollo y apropiación.		
Fortalecer	Fortalecer las Patrullas Escolares en los accesos de las escuelas brindando incentivos y capacitaciones al personal docente padres de familia y alumnos en su seguridad.		
Meta	Lograr la participación activa de instituciones y población er general en la aplicación de las políticas públicas del Plan de Movilidad de Tepatitlán.		
Indicador	Número de Instituciones vinculadas y con participación activa en los proyectos de movilidad.		
Temporalidad del	Corto plazo.		



Involucrado

Dirección de Desarrollo Humano y Social, Dirección de Educación, Jefatura de Gestión, Comisaria de Tránsito y Vialidad.



Ejes transversales:

M-SE M-EQ M-EF





ESTRATEGIA MoIN-05

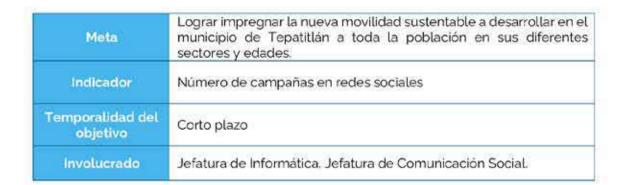
Instrumentos de información y tecnología hacia una movilidad inteligente

Línea estratégica: Institucionalidad y Normativa.

Problemática: Existe desinformación en la población sobre la movilidad sustentable, lo que conlleva a prácticas de movilidad obsoletas como el uso indiscriminado del automóvil.

Elemento clave	Acción
Generar	Generar un ambiente generalizado de Información para toda la población adecuado a las edades y sectores, para dar a conocer e Plan de Movilidad de Tepatitlán, que incluya los resultados del diagnóstico y las estrategias ancladas a la cartera de proyectos, para que la población adopte las nuevas modalidades y las haga suyas mediante el uso y la práctica de éstas.
Desarrollar	 Desarrollar plataformas y tecnologías que aporten en la difusión y apropiación de la movilidad sustentable como son: Plataformas digitales que ayuden a la movilidad urbana en todos sus sistemas multimodales. El uso de nuevas Tecnologías como el desarrollo de aplicaciones para teléfonos inteligentes, que permitan la generación y acumulación masiva de datos (big-data) en tiempo real. Manuales de información para la población estudiantil, que aborden temas de movilidad sustentable. Página web de la Coordinación de Movilidad que fortalezca la operatividad del área y de a conocer la temporalidad y finalidad de las acciones.
Crear	Crear sistemas de información digital que monitoree el grado de cumplimiento y avance del Plan de Movilidad, así como el impacto y el grado de aceptación de la ciudadania respecto a los proyectos.
Fomentar	Fomentar a través de campañas en redes sociales las bondades de Plan de Movilidad de Tepatitlán que promueve: Cambios en la planeación de la movilidad del municipio. Cambios en la reglamentación de la movilidad en el municipio. Cartera de proyectos del Plan de Movilidad. Aplicaciones y plataformas digitales











XXIV.2. Línea estratégica: Planeación y Desarrollo urbano

Las ciudades mexicanas han crecido de forma desordenada; asentamientos informales proliferan, cubriendo planicies y serranías. El resultado son ciudades no planeadas, cuyo crecimiento exponencial somete a los servicios públicos a crecientes presiones que no siempre pueden procesar. Este modelo de ciudad, además, incrementa el uso de combustibles, favorece la urbanización de zonas que prestan servicios ambientales y genera dinámicas de exclusión entre los centros y las periferias.

La densificación es un concepto y propuesta de política pública que ha sido promovido por gobiernos, expertos y organismos internacionales como una solución al problema de dispersión de las ciudades. Densificar quiere decir, en breve, utilizar de forma más intensiva el suelo urbano.

Los promotores de la densificación señalan que estas medidas pueden disminuir la dispersión poblacional, reducir el tiempo de transporte, hacer a las ciudades más eficientes y sustentables, y generar desarrollo urbano (Fundación IDEA, 2014). La mayoría coinciden, además, en que la clave para una densificación exitosa es la existencia de políticas públicas que la guien en el objetivo de construir ciudades más justas y sustentables.

Del mismo modo, en aquellas ciudades donde el uso mixto no fue deliberadamente planificado, la escasez de suelo urbano terminó por detonar el alza de los precios de la tierra, lo que sumado a los habituales problemas de movilidad urbana conspiró rápidamente a favor del reciclaje del suelo, combinación perfecta que gestó en muchas ciudades la aparición y consolidación de los usos mixtos que terminaron por transformar y potenciar la calidad de vida de incontables ciudades. Son muchisimas las ventajas que ofrece la implementación de los usos mixtos del suelo como lo evidencian cientos de ciudades que, empujadas por la carencia de suelo, apostaron por incentivar usos compartidos en sus territorios, y que hoy ya disfrutan los innumerables beneficios de tener muchas cosas a cortas distancias.

La acertada combinación de viviendas, comercios, oficinas y servicios encierra una serie de atributos que, reunidos, con una adecuada estrategia de crecimiento urbano, generan esa virtuosa dinámica que alimenta y enriquece la calidad de vida de los habitantes. La riqueza de estimular actividades mixtas en las ciudades subyace principalmente en los distintos flujos de personas que se generan en las calles a diferentes horas del día y de la noche (residentes, oficinistas, turistas, comensales,



trabajadores, estudiantes, etcétera) cuyo desplazamiento peatonal aporta vida y movimiento a la calle, activándola positivamente y reforzando (casi sin querer) la seguridad en distintas zonas de la ciudad. Para estimular la aparición de usos mixtos en nuestras ciudades, aminorar el costo de los proyectos inmobiliarios y contribuir a reducir los desplazamientos urbanos innecesarios, se deben de revisar el marco legislativo a fin de actualizar la relación de actividades compatibles con la zonificación vigente, ampliando el abanico de congruencia entre la vivienda, el comercio y los servicios (Figura 148).



Figura 148 Ciudad compacta

Por tal manera, como eje rector, el municipio y en específico en la ciudad de Tepatitlán, es necesario el impulso a la densificación y ampliación de usos de suelo mixtos, no obstante, se debe revisión los instrumentos rectores de planeación urbana, para hacer los cambios pertinentes en estos y poder implementar este tipo de estrategias de crecimiento urbano en torno a los centros barriales de la ciudad identificados. Con esto se busca despresurizar el centro de la ciudad y dar a los habitantes, subcentros urbanos para disminuir la movilidad y las distancias necesarias para la realización de sus actividades cotidianas.

Las estrategias planteadas no solo traen beneficios a la movilidad, también a la seguridad pública y se retoma la apropiación del espacio público por parte de los habitantes.



XXIV.2.1. Acciones estratégicas de Planeación y Desarrollo urbano



ESTRATEGIA DU-01

Ampliación de zonas de usos mixtos en torno a centros barriales

Linea estratégica: Planeación y Desarrollo urbano

Problemática: Existe una gran presión en el centro de la ciudad por la densidad e intensidad de servicios y comercios que se ofrece lo que ocasiona congestión vial.

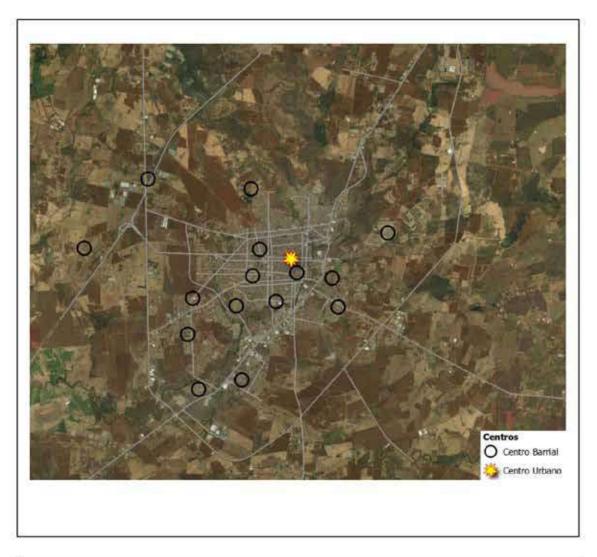
Elemento clave	Acción
Ampliar	Ampliación de las superficies de usos de suelo mixtos en torno a centros barriales. El beneficio de actividades mixtas genera un mayor flujo de personas, activándola positivamente y reforzando la seguridad en distintas zonas de la ciudad.
Incrementar	Analizar el incremento de intensidades en usos de suelo mixtos barriales y distritales designados en el Plan de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Tepatitlán en torno a los centros barriales. Al incrementar las intensidades se pueden acortar los motivos de viaje a otras zonas de la ciudad.
Integrar	Incentivar el incremento de espacios públicos en zonas mixtas y su integración al sistema de movilidad.
Actualizar	Revisión del reglamento de zonificación a fin de actualizar la relación de actividades compatibles que pudieran soportarse en un centro barrial para acercar distintos comercios y servicios a estas zonas
Promover	Promover la descentralización de oficinas de gobierno e instalación en torno a un centro barrial

Meta	Aumentar el número de establecimientos de unidades económicas en torno a los centros barriales
Indicador	Número de nuevas unidades económicas establecidas anualmente en un radio de 200 metros de los centros barriales identificados en el PDUCP de Tepatitlán de Morelos.
Temporalidad del objetivo	De corto plazo a mediano plazo



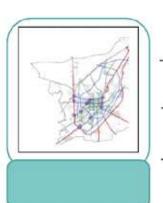
Involucrado

Pleno del H. Ayuntamiento de Tepatitlán, Dirección de Desarrollo Urbano y Obra Pública e Instituto Municipal de Planeación y Oficialía Mayor de Padrón y Licencias.



Ejes transversales:				
	M-SU	M-EQ	M-EF	
		V		





Conectividad en nuevos desarrollos urbanos

Línea estratégica: Planeación y Desarrollo urbano

Problemática: El crecimiento desordenado en áreas urbanas no consolidadas genera problemas de movilidad y segregación para la población.

Elemento clave	Acción
Incentivar	Incentivar por medio de una posible reducción de pago de derechos la instalación de nuevos desarrollos urbanos en las reservas urbanas de corto plazo. Al tener una ciudad más compacta se reducen la movilidad de las personas.
Desincentivar	Desincentivar por medio del pago de derechos la instalación de nuevos desarrollos en reservas urbanas de mediano y largo plazo. Los nuevos desarrollos en zonas sin conectividad pueden generar segregación e inseguridad en los desplazamientos.
Incluir	En el reglamento de zonificación municipal de Tepatitlán incluir especificaciones y características de vialidades completas.
Incorporar	Incorporar criterios en el reglamento de zonificación municipal de Tepatitlán para los nuevos desarrollos urbanos para la inclusión de calles completas en las vialidades de acceso a estos desarrollos desde su conexión con las vialidades próximas de mayor jerarquía, esto para una movilidad más segura, inclusiva y eficiente.
Recuperar	Recuperación de derechos de vías y espacios subutilizados para la implementación de proyectos de movilidad sustentable.

Meta	Mejorar la conectividad de los nuevos desarrollos urbanos en la ciuda	
Indicador	Tasa de construcción de número de kilómetros construidos de calles completas por cada nuevo desarrollo instalado.	
Temporalidad del objetivo	De corto plazo a mediano plazo	
Involucrado	Pleno del H. Ayuntamiento de Tepatitlán. Dirección de Desarrollo Urbano y Obra Pública e Instituto Municipal de Planeación de Tepatitlán de Morelos.	











Rehabilitación del espacio publico

Línea estratégica: Planeación y Desarrollo urbano

Problemática: La falta de condiciones para los modos de transporte no movilizados en el espacio público genera problemas de accidentes viales, contaminación e inseguridad.

Elemento clave	Acción
Incrementar	Incremento del espacio pacificado con prioridad para los modos de transporte no movilizados.
Implementar	Implementación de la Zona 30 con proyectos de bajo costo en torno al primer cuadro ciudad. Este poligono es uno de los más transitados y con mayores puntos de destino. Se tendrá que disminuir a diez km/h, cuando los vehículos estén circulando por las vialidades que limiten con un centro escolar en horario de entrada o salida, hospitales y centros de salud pública. La implementación de zonas 30 son proyectos de bajo costo, ya que no se necesitan grandes modificaciones a la infraestructura para implementarlas.
Promocionar	Promoción de nuevos usos en el espacio público que fomenten la conexión entre los principales elementos atractores.
Mejorar	Mejora del conjunto de variables de habitabilidad urbana que cumplan características ergonómicas, atractivas y de confort.

Meta	Ampliar áreas de espacio público pacificado	
Indicador	-Kilómetros de calles integradas al proyecto Zona 30 anualmente -Cambios e integración en la normatividad correspondiente.	
Temporalidad del objetivo	-Incremento del espacio pacificado – Corto Plazo -Cambios en la normatividad correspondiente – Corto Plazo	
Involucrado	Pleno del H. Ayuntamiento de Tepatitlán, Comisario Municipal de Vialidad y Tránsito. Dirección de Desarrollo Urbano y Obra Pública e Instituto Municipal de Planeación de Tepatitlán de Morelos	











Inclusión de nuevas vialidades al sistema de movilidad sustentable

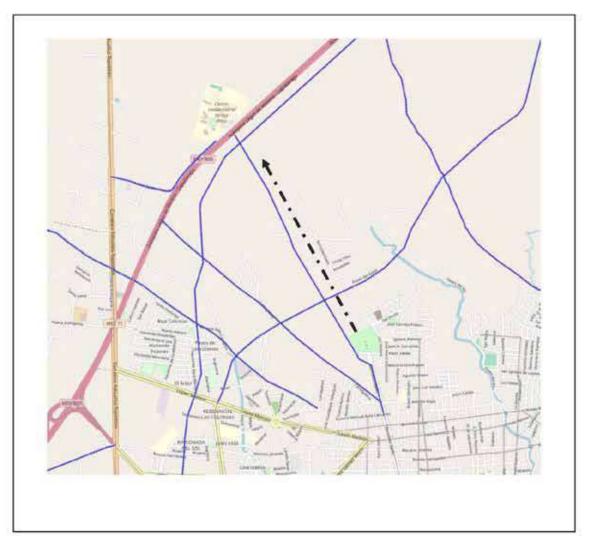
Línea estratégica: Planeación y Desarrollo urbano

Problemática: El desarrollo de la infraestructura vial dirigida al vehicula, genera problemas de contaminación, inseguridad y accidentes

Elemento clave	Acción		
Proyectar	Proyectar la construcción a sitios atractores como el Centro Universitario de Los Altos desde la perspectiva de la movilidad sustentable donde convivan distintos medios de transportes motorizados y no motorizados.		
Incorporar	Incorporar al sistema de movilidad sustentable, las nuevas vialidades que han sido planeadas dentro del PDUCP bajo el diseño de vialidades completas o vialidades que compartan el espacio con medios motorizados y no motorizados.		
Proyectar	Proyectar la construcción de las nuevas vialidades proyectadas el PDUCP conforme avance el crecimiento de la ciudad de Tepatitlán.		
Contemplar	La inversión para la rehabilitación de vialidades existentes contemple en el diseñe la movilidad no motorizada		

Meta	Ampliar los kilómetros de vialidades completas del municipio
Indicador	Cantidad de Kilómetros de vialidades completas construidas
Temporalidad del objetivo	De corto, mediano plazo y largo plazo
Involucrado	Desarrollo Urbano y Obra Pública











Programa Conectando Barrios

Línea estratégica: Planeación y Desarrollo urbano

Problemática: En el municipio de Tepatitlán existen fraccionamientos y/o colonias que no muestran una conexión en sus vialidades, lo que dificulta la eficiencia y calidad en los traslados de las personas.

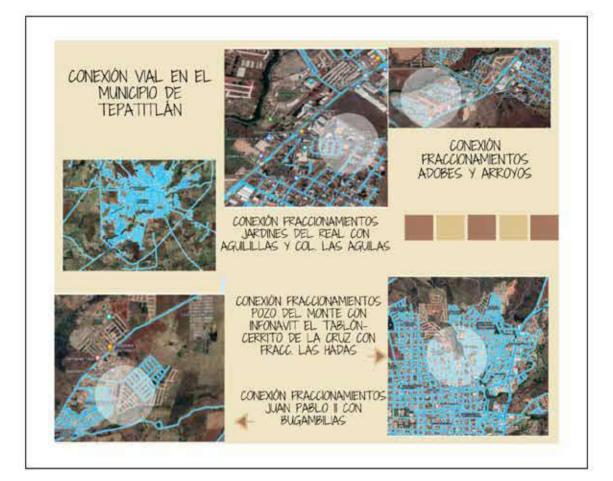
Elemento clave	Acción
Alentar	Alentar una alta conectividad barrial, entre diferentes fraccionamientos para que la movilidad sea óptima en número y frecuencia de intersecciones, superficie vial y longitud de vias, generando un mayor grado de opciones de rutas para peatones, ciclistas, usuarios de transporte público y automovilistas, y mejore la dotación de servicios y traslados.
Conectar	Conectar colonias o fraccionamientos que se encuentran rodeados por alguna estructura, así como por arroyos o terreno sin fraccionar algunos de ellos son: Fraccionamiento Adobes con Fraccionamiento Arroyos. Jardines del Real con la Colonia las Aguilillas y Colonia Las Águilas. Pozo del Monte con Infonavit el Tablón. Cerrito de la Cruz con el Fraccionamiento Las Hadas y Santa Mónica. Fraccionamiento Juan Pablo II con Bugambilias. Colonia El Pedregal con Colonia el Molino.
Construir	Construir accesos que permitan la conexión entre fraccionamientos como son: Vialidades accesibles e incluyentes. Andadores peatonales. Ciclovías.
Consolidar	Consolidar esos fraccionamientos con accesos y conexiones acordes a un esquema de desarrollo sustentable de crecimiento urbano a través de la actualización del Plan de Desarrollo Urbano de Centro de Población.

Meta	Lograr la accesibilidad entre colonias o fraccionamientos para impulsar una mejor conectividad del municipio, incrementando la cercanía de servicios y la mejora en la movilidad urbana.
Indicador	Número de colonias y/o fraccionamientos conectados respecto de los proyectados.

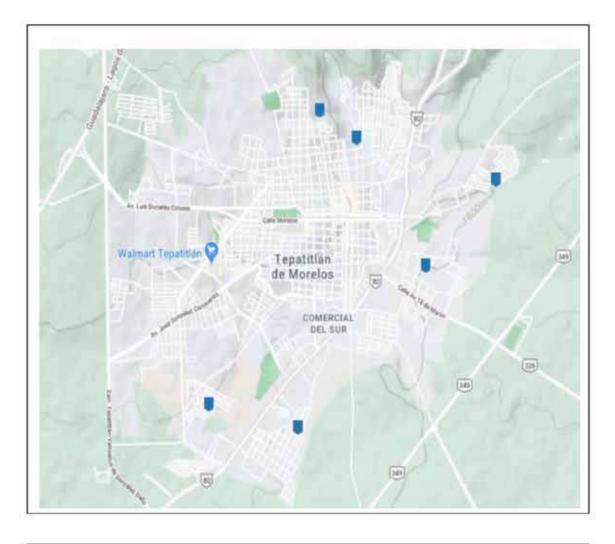




Temporalidad del objetivo	Mediano plazo: Construcción de accesos para las colonias, mediante vialidades, andadores, ciclovías y acceso de rutas de transporte. Largo plazo: Actualización del Plan de Desarrollo Urbano de Centro de Población.
Involucrado	Dirección de Desarrollo Urbano y Obra Pública.















Pacificación del tránsito en Delegaciones Municipales

Línea estratégica: Planeación y Desarrollo urbano

Problemática: En localidades de menor tamaño, la convivencia de medios de transporte no motorizados con transportes motorizados, es una necesidad para tener una movilidad, segura, ya que los trayectos son cortos y tradicionalmente hay un uso extensivo de medios no motorizados.

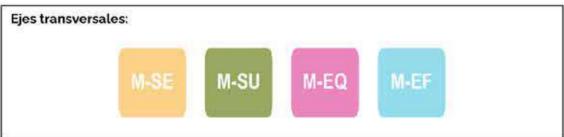
Elemento clave	Acción
Actualizar	Actualizar los instrumentos rectores de la Planeación los planes parciales de desarrollo Urbano de las delegaciones, para vincular la planeación urbana y la movilidad sustentable.
Implementar	Implementar en todas las localidades las zonas 30 para una convivencia segura de los medios de transporte motorizados y no motorizados.
Adoptar	Adoptar el uso de calles compartidas en las delegaciones; estas dan prioridad a peatones y ciclistas, y mejoran la seguridad de quienes se desplazan a pie o en bicicleta al disminuir la velocidad vehicular, además fomentan un enfoque activo en cuanto a uso del suelo y actividades en la calle, lo que genera una esfera pública sana. Estas podrán estar en calles estrechas donde no hay suficiente espacio para aceras y carriles de circulación, o donde hay un significativo uso de la bicicleta y actividad peatonal, las cuales pueden ser consideradas en calles próximas a principales destinos peatonales.
Integrar	Integrar a las delegaciones en el Programa Banquetas seguras y accesibles para todos, con la ampliación de banquetas, en las calles más transitadas de estas localidades.
Instalar	Instalar extensiones de acera en intersecciones de mayores cruces peatonales, esto permite visibilizar mejor a los peatones y reducir la distancia del cruce peatonal, brindar protección a los peatones, ya que ayudan a reducir la velocidad de los vehículos que giran en las esquinas.
Reducir	En calles de un solo sentido, cuando la anchura así lo permita, reducir a un solo carril. La ganancia de espacio puede emplearse para incluir carriles ciclistas o ampliación de banquetas.
Cambiar	Cuando la anchura de la vía lo permita, en calles de un solo sentido con mayor tránsito, incentivar el cambio a doble sentido. Los vehículos en sentido contrario generan una percepción de mayor velocidad que



	causa inseguridad en los conductores y los lleva a reducir la velocidad a la que circula.
Inclusión	Inclusión de reductores de velocidad en cruceros de mayor tráfico de las delegaciones.
Evaluar	Evaluar la peatonalización en los primeros cuadros de las plazas públicas, en aquellas delegaciones en que no se ha realizado.
Meta	Aumentar la percepción de seguridad para circular en convivencia los medios de transporte no motorizados como motorizados sobre las calles de las delegaciones municipales
Indicador	Encuestas de percepción ciudadana.
Temporalidad del objetivo	De corto plazo a mediano plazo
Involucrado	Comisario Municipal de Vialidad y Tránsito, Dirección de Desarrollo Urbano y Obra Pública e Instituto Municipal de Planeación y Oficialía Mayor de Padrón y Licencias.













Corredor Urbano y de Movilidad Sustentable río Tepatitlán

Línea estratégica: Planeación y Desarrollo urbano

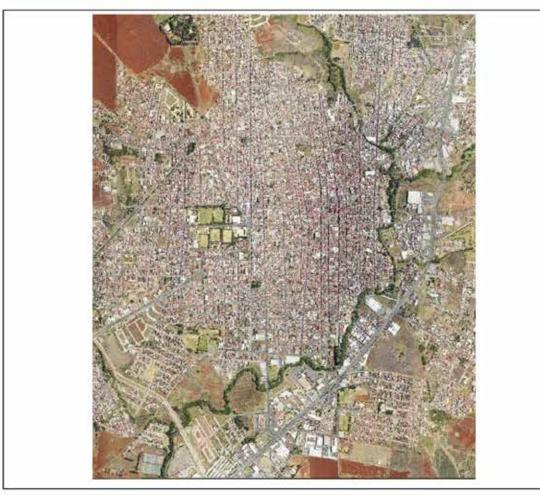
Problemática: En localidades de menor tamaño, la convivencia de medios de transporte no motorizados con transportes motorizados, es una necesidad para tener una movilidad, segura, ya que los trayectos son cortos y tradicionalmente hay un uso extensivo de medios no motorizados.

Elemento clave	Acción
Generar	Generar un Plan Parcial de Desarrollo Urbano para los márgenes de Río Tepatitlán para promover un Corredor Urbano y de Movilidad Sustentable, que podrá ser desde la calle Matamoros Constitución er al norte a la calle Matamoros al Sur.
Proponer	Proponer cambios y vinculación entre el Plan de Desarrollo Urbano de Centro de Población y el futuro Plan Parcial de Desarrollo Urbano de Río Tepatitlán, en el cual se contenga una actualización de los usos de suelo y enfoques de movilidad sustentable; promoviendo cambios a usos de suelos mixtos en los márgenes del río, así como el cambio en sus densidades respetando la delimitación de Zona Federal y conforme así lo permita el Atlas de Riesgo a una ventana a 1:1,000 o 1:5,000 para esta zona.
Evaluar	Evaluar la conversión de la vía en segmentos a calle compartidas para incentivar el dinamismo social y la movilidad no motorizada.
Implementar	Implementar una ciclovía desde las inmediaciones de la colonia E Tablón hasta el cruce de Paseo del Río hasta su cruce con Circuito interior.
Incluir	Incluir Cruces Seguros para Peatones, sobre las intersecciones cor mayor tránsito vehícular que cruzan con la calle Paseo del Río.
Generar	Generar la apropiación del espacio público de los márgenes del río a través de la instalación de un continuo de parques cuando las características morfológicas del río así lo permitan.
Meta	Conversión de los márgenes del río Tepatitlán a un corredor urbano con movilidad sustentable.





Indicador	-Superficies transformadas a usos mixtos -Percepción de la población a través de encuestas
Temporalidad del objetivo	Mediano a largo plazo
Involucrado	Comisario Municipal de Vialidad y Tránsito, Dirección de Desarrollo Urbano y Obra Pública e Instituto Municipal de Planeación.







XXIV.3. Línea estratégica: Peatones

La figura del peatón posee una fuerte relevancia en las ciudades, dada su doble faceta: la de habitante y la de usuario del modo de transporte más básico. Es por esta doble faceta, que se puede considerar la "peatonalidad" como el modo de transporte que mantiene una relación directa e intensa entre el habitante urbano y la ciudad a través de los sentidos, a la vez que le permite interaccionar con otros peatones (Gehl, 1971; Peters, 1981), participar de la actividad comercial y cultural en las calles (Venturi, Brown & Izenour, 1977), o apreciar el entorno natural y arquitectónico (Jacobs, 1993). En definitiva, el peatón, dada su relación con el medio urbano, puede apreciar las características singulares de las rutas por las que se desplaza, haciendo que cada una tenga identidad propia (Lynch, 1960).

De esa manera el peatón ocupa un lugar destacado en la movilidad urbana, tanto por representar el modo de transporte más básico y que alimenta al resto de modos de transporte, como por mantener una relación intensa y directa con las actividades urbanas, conformando los denominados entornos de movilidad peatonal o entornos peatonales.

Es por ello que, diseñar estrategias en los entornos construidos que mayor relación guardan con el peatón resulta fundamental, tanto para mejorar la calidad de la movilidad peatonal en las calles, como para lograr que las centralidades, el transporte público o los espacios públicos sean más accesibles. Entonces, el entorno urbano desempeña un papel fundamental en la movilidad peatonal, - ya que la presencia o no de determinados elementos a lo largo de las calles, así como las características físicas que les son propias, pueden potenciar los desplazamientos peatonales, o disuadirlos. En el marco de esta concepción, se conoce con el término de "entorno peatonal" aquel en el cual existe una predominancia de desplazamientos a pie (Borst, Vries, Graham, Van Dongen, Bakker&Miedma, 2009; Zacharias, 2001), basada en la presencia de factores que promueven la movilidad peatonal.

Cabe considerar que solo en la medida en que una ciudad garantice que sus habitantes se benefician del acceso integral a sus destinos, potenciando además la interacción social (Hernández, 2012), podrá clasificársela de exitosa (Dávila, 2012) en materia de movilidad y desarrollo urbano.

De acuerdo con los resultados de la encuesta de Origen-Destino que se aplicó en Tepatitlán con motivo de la elaboración del PIMUS, se estimó que en la ciudad las personas realizan 117.666 viajes, lo que se traduce en que cada persona mayor a 12 Gareta Municipal



años realiza 1.7 viajes diarios, de ellos el automóvil en la modalidad de conductor se posiciona como el principal medio de traslado con el 53.8%, en segundo lugar son las personas que se trasladan caminando para llegar a su destino con el 14.8%, le continua de nuevo las personas que se mueven en automóvil pero como pasajeros cubriendo el 10.2%; en cuarta posición se ubican los que utilizan el autobús urbano con el 9.6%, los que usan motocicleta y bicicleta con el 4.8% y 3.5% respectivamente. El medio de traslado de taxis, otro no especificado y el camión escolar reúnen el 3.4% de los viajes (Figura 149).



Figura 149 Proporción de viajes realizados en el municipio de Tepatitlán

Elaboración propia con base a los resultados de la encuesta Origen-Destino del Plan de Movilidad de

Tepatitlán.

A nivel mundial se concluye que las mejores prácticas indican que la movilidad empieza por los peatones, y los pone en primera prioridad, debido a que todos somos peatones antes de automovilistas, motociclistas o incluso pasajeros de transporte público. Existe una concepción equivocada referente a la movilidad urbana, las personas tendemos a creer que movilidad se refiere únicamente a vialidades para vehículos, por el contrario, caminar también es un medio de transporte, además de que se fomenta la movilidad activa, y se disminuyen las externalidades negativas como la contaminación del aire y el ruido. La infraestructura vehícular no debe limitar la movilidad de quienes caminan, por lo que se deben establecer estrategias como la adecuación de la infraestructura en puntos conflictivos, construir cruces seguros para facilitar la circulación de una manera equitativa, rápida y eficiente.

Debido a que los peatones comparten el espacio público con otros modos de transporte de mayores velocidades, como los vehículos motorizados, se exponen a



situaciones riesgosas debido a la falta de protección peatonal. Esto exige que la ciudad cuente con políticas públicas que protejan la integridad de los peatones y los priorice ante otros medios de transporte. Del mismo modo, Por medio de la encuesta Origen-Destino se detectaron cuáles son las rutas más empleadas por las personas para trasladarse por medio de la *caminabilidad*, como lo muestra la siguiente figura (Figura 150), con base a éste resultado y al diagnóstico realizado en términos de desarrollo urbano y de los otros medios de transporte se proponen estrategias de intervención para mejorar la estructura urbana brindando protección y equidad a los peatones.

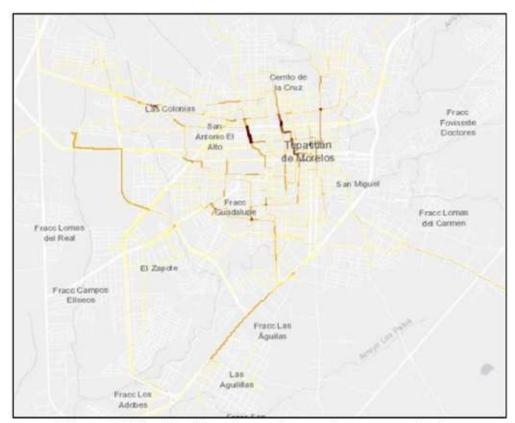


Figura 150 Densidad de rutas en transportes no motorizados Elaboración propia con base en los resultados de la encuesta Origen-destino del Plan de Movilidad de Tepatitlán.

En este apartado se pretende construir modelos de entornos de movilidad peatonal, a través de la propuesta de diferentes estrategias que darán soporte al proceso de planificación, adoptando un nuevo modelo de movilidad sustentable.

Tareta Municipa



XXIV.3.1. Acciones estratégicas de peatones



ESTRATEGIA MoPe-01

Programa Zonas 10

Línea estratégica: Peatones

Problemática: En el municipio de Tepatitlán las vialidades cercanas a los Centros Escolares en muchas de las ocasiones representan un riesgo a la seguridad de la población estudiante y la población en general al no contar con los lineamientos y la señalización adecuada.

Elemento clave	Acción
Instalar	Implementar zonas 10 en las calles que inciden en centros escolares
Concientizar	Concientizar a través de campañas de información y educación vial las zonas 10 a: A la población estudiantil (alumnos, padres de familia, docentes y administrativos). Conductores Población en general.
Aplicar	El Reglamento de Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte de Tepatitlán en su Art.37 el cual señala que los conductores de vehículos están obligados a disminuir la velocidad a 10 km/h, cuando circulen por vialidades que limiten con un centro escolar, hospitales y centros de salud pública o cuando haya un transporte escolar o ambulancia detenido en la vía pública.
Implementar	 Instalar en las vialidades que inciden en los centros escolares: Señalización completa en las vialidades de la zona escolar. Cruces a nivel de banqueta al ingreso de la escuela. Reductores de velocidad para desacelerar la llegada de vehículos. Vallas de protección y canalización de personas.
Reforzar	Reforzar las zonas 10 con la implementación de las Patrullas escolares en vinculación con la Comisaria de Vialidad, escuelas y padres de familia.
Inspeccionar	Revisar que el mobiliario urbano no sea un obstáculo visual para los peatones y conductores, en caso de serlo modificar y rediseñar.
Mejorar	 El alumbrado público para que los cruces escolares estén bien iluminados El estado de revestimiento de las vialidades que conecten con las zonas escolares.

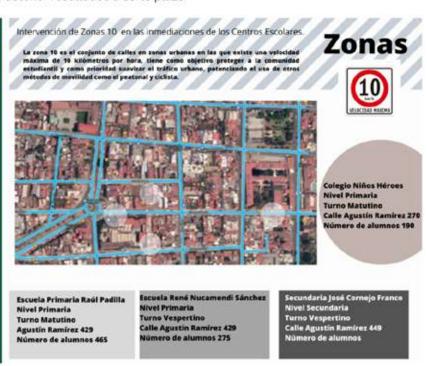


٠	El acceso universal en los cruces de las esquinas con rampas						
	adecuadas.						
	El cabada de las basaciones de la saca acada aca						

•	El estado de las banquetas en la zona escolar, con la ampliación
	de éstas y su rehabilitación en pendientes.

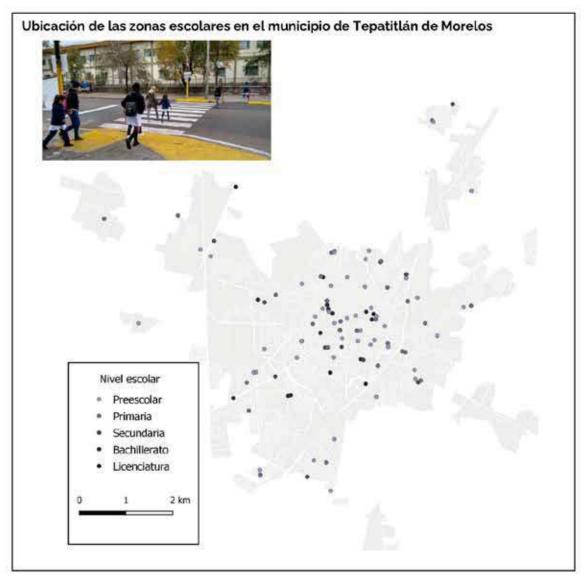
Meta	Propiciar entornos seguros con la implementación de zonas 10 en las vialidades que limiten con un centro escolar
Indicador	Numero de zonas 10 implementadas respecto del total de centros educativos en la cabecera municipal.
Temporalidad del objetivo	 Corto plazo: Campañas de concientización, aplicación de Reglamento, reductores de velocidad, vallas de protección, revisión de mobiliario urbano. Mediano: Señalización completa, cruces a nivel de banqueta, patrullas escolares. Largo plazo. Implementar las zonas 10 en su totalidad.
Involucrado	Comisaria de vialidad, Dirección de Desarrollo Urbano y Obra Pública Dirección de Servicios Públicos Municipales.

En la creación y adecuación de las **ZONAS 10**, el Gobierno Municipal a través de la sinergia de actores directamente involucrados en las zonas escolares, debe buscar la manera de vincular el trabajo para obtener resultados a corto plazo.



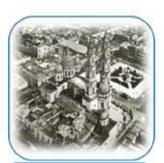












ESTRATEGIA MoPe-02

Programa Centro Histórico: Polígono Emblemático de la Movilidad Sustentable

Línea estratégica: Peatones

Problemática: El centro histórico se enfrenta a problemas de abandono en sus fincas patrimoniales, falta de identidad, descuidos que afectan las fachadas y la pérdida total de edificaciones de importancia cultural e histórica, la desaparición de comercios emblemáticos y de tradición.

Elemento clave	Acción	
Instituir	Instituir el Patronato del Centro Histórico que sea quien vincule las estrategias del PIMUS y coadyuve en la consolidación y rescate del Centro Histórico de Tepatitlán.	
Desarrollar	Desarrollar una estrategia de comunicación para impulsar una campaña de "movilidad sustentable en el Centro Histórico", para que la población lo conciba desde un enfoque integral como un espacio de caminabilidad, generando con ello la consolidación económica, la capacidad de generar fuentes de empleo, impactar positivamente al comercio, turismo, cultura, costumbres y tradiciones.	
Intervenir	Intervenir edificios emblemáticos como el Mercado Centenario y que en su restauración incluya elementos de rehabilitación en sus andadores peatonales, accesos universales y rampas.	
Instalar	-La zona centro con señalización completaSemáforos parlantes y cruces con cambio de piso para el acceso de personas con discapacidad visual y auditivaInstalar nomenclatura y señalética de manera adaptada a personas con discapacidad visual y auditiva	
Crear	Crear espacios de convivencia y alta rentabilidad social y económica en la zona centro que impulse la accesibilidad universal como los parques de bolsillo accesibles.	
Peatonalizar	 Analizar junto con el posible patronato del centro histórico, la peatonalizar algunas zonas en el Centro Histórico como son: a) Plaza de Armas con adecuaciones para que no se corte la circulación de los cruces: calle Hidalgo hacia Santos Romo, Zaragoza hacia Porfirio Díaz, cruce Morelos hacia Esparza. b) Plaza Morelos con adecuaciones para que no se corte la circulación de los cruces: Lerdo de Tejada hacia 16 de septiembre, Independencia hacia Samartín. c) Tramo de calle Jesús Reynoso entre Lerdo de Tejada y Juárez. 	
Revitalizar	Revitalizar las zonas peatonales al margen del Mercado Centenario. Así como la zona peatonal correspondiente a la de la calle Progreso.	





Mejorar	 Mejorar en la zona del Centro Histórico: El revestimiento de las vialidades en la zona centro. El estado que guardan las rampas, para que cumplan con accesibilidad universal. El estado que guardan las banquetas de la zona centro, propiciando que sean seguras, amplias y con acceso universal.
Regular	Regular el acceso peatonal seguro en las banquetas, ya que los comercios de la zona centro, muchas de las veces invaden la banqueta con productos.
Adaptar	Adaptar la ampliación de banquetas para personas con discapacidad con guías podo táctiles y señalización.
Actualizar	Actualizar el Plan Parcial de Desarrollo Urbano del Centro Histórico, para que contenga el nuevo modelo de Movilidad Sustentable.
Reubicar	Reubicar el comercio informal de la zona centro, ya que invade las zonas peatonales y las personas con discapacidad visual no tienen la seguridad de la ubicación de los puestos.
Meta	Convertir el Centro histórico en un poligono emblemático de la

Meta	Convertir el Centro histórico en un polígono emblemático de la movilidad urbana sustentable.
Indicador	Metros lineales de banquetas recuperadas respecto de los metros existentes de banquetas proyectadas a peatonalizar.
Temporalidad del objetivo	 Corto plazo: Reubicar el comercio informal, campañas de concientización, regular el acceso peatonal en los comercios, señalización. Mediano plazo: Actualización de Plan Parcial del Centro Histórico, revitalizar corredores peatonales alrededor del Mercado Centenario, crear parques de bolsillos. Largo plazo: Intervención del Mercado Centenario, Peatonalizar el Centro.
Involucrado	Dirección de Desarrollo Urbano y Obra Pública, Dirección de Servicios Públicos Municipales, Jefatura de Ordenamiento Territorial, Dirección Jurídica, Oficialía de Padrón y Licencias, Comisaria de Vialidad y Tránsito.



La finalidad de impulsar la estrategia de peatonalización en el Centro de la Ciudad, se debe al compromiso que tienen las personas consigo mismas y con sus conciudadanos de procurar siempre dejar las cosas mejor de como las encontraron, además del compromiso de mejorar el porvenir, proyectar la ciudad, renovar y dar vida, impulsando y volviendo propia la identidad que guarda por su historia, costumbres y tradiciones.

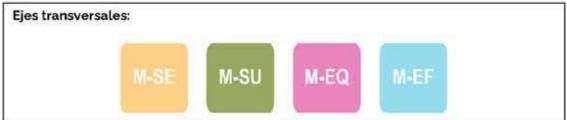


VIALIDADES A INTERVENIR

- Peatonalización Plaza de Armas
- Peatonalización Plaza Morelos
- Tramo J. Jesús Reynoso (Lerdo de Tejada a Juárez)











ESTRATEGIA MoPe-03

Cruces Seguros para Peatones

Linea estratégica: Peatones

Problemática: Tepatitlán es una ciudad cada vez más insegura para caminar o desplazarse, los conductores cada vez tienen más prisa y se torna un lugar más hostil, al mismo tiempo que se construye infraestructura para facilitar el tránsito vehicular, más no para la movilidad peatonal o sustentable.

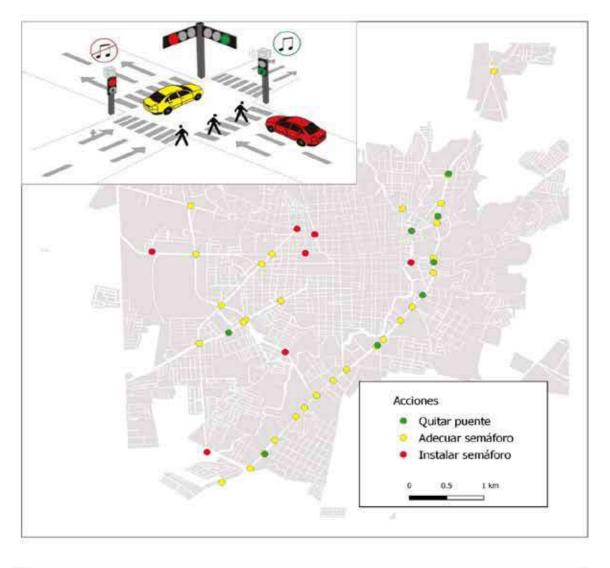
Elemento clave	Acción
Instalar	 -Instalar señalización completa en todos los cruces peatonales (señales preventivas, restrictivas, informativas). -Instalar cruces a nivel de banqueta para el traslado de peatones en las intersecciones de los semáforos completos
Adecuar	 las intersecciones de los semáforos completos Adecuar los semáforos existentes para suplirlos como "semáforos completos integrándose a un Sistema Multimodal" en las siguientes intercesiones: Red de semáforos en todo el Boulevard Anacleto González Flores en los cruces: Av. José de Anda Hernández, Av. Jacarandas, calle Tucán, Colonia Aguillillas, Fraccionamiento Jardines del Real, Fraccionamiento Las Águilas, Circuito Interior Juan Pablo II, Av. Matamoros, calle Esparza, calle Hidalgo, calle Sol, Av. 18 de Marzo, continuación Pantaleón Leal. Fraccionamiento Juan Pablo II /Fovissste, ingreso a SORIANA, Av. Guadalajara, Tomás González, Fraccionamiento Paseo de las Lornas. Hospital General de Zona IMSS. Semáforo calle Tomás González con Donato Guerra. Semáforo Av. Gómez Morin cruce con A. Luis Donaldo Colosio, calle Morelos, Circuito Interior Juan Pablo II, Av. Carnicerito Semáforo Av. Carnicerito cruce con Fracc. Jardines de Oriente, Circuito Interior J.P. II. calle Revolución.
Instalar	 -Instalar semáforo completo (incluido peatonal) en la ubicación del Boulevard Anacleto González Flores en la conexión con la calle Nicolás Bravo, supliendo el puente peatonal. Dicho semáforo apoya el cruce seguro de la población de las colonias Jesús María, Molino, Pedregal, entre otras. -Instalar semáforos en las conexiones multimodales siguientes: Av. Gómez Morín cruce con Av. López Mateos Av. Luis Donaldo Colosio ingreso a Prepa Regional. Boulevard Acatic con Circuito Interior Juan Pablo II. Calle Mariano Jiménez / Preparatoria Regional.

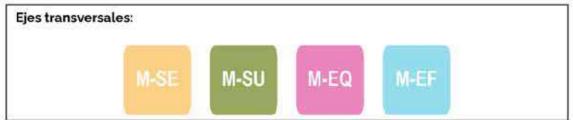


	 Ingreso a Hacienda Popotes. Calle Santos Romo conexión Río Tepatitlán. J. Cruz Ramírez / Estadio Tepa Gómez. Fraccionamiento el Tablón. Av. Jacarandas / servicio de Gasolinera Fracc. Bosques del Lago
Suprimir	Suprimir los puentes peatonales ubicados en el Boulevard Anacleto González Flores por cruceros seguros en las intersecciones con: Calle Túcan, Colonia Las Aguilillas. Calle Esparza, colonia Centro. Calle Nicolás Bravo, colonia Centro. Calle Segovia, colonia Españita. Calle Juan Álvarez, colonia Nueva Españita. Av. Carnicerito, Fraccionamiento Jardines de Oriente, el cual también está ubicado entre dos semáforos
Mejorar	 Mejorar el equipamiento en los cruces para que sea seguro e incluyente La iluminación en los cruces peatonales. El estado que guardan el revestimiento de las vialidades en los cruces peatonales.
Actualizar	 -Actualizar el Reglamento de Zonificación para que incluya: El Sistema Multimodal y sus intercesiones, los cruces seguros a nível de banqueta. -Actualizar el Reglamento de los Servicios de Vialidad y Tránsito y Transporte del Municipio de Tepatitlán para integrar el apartado de Peatonalización.
Meta	Construcción de cruces seguros y eficientes para el traslado rápido, incluyente y seguro para las personas.
Indicador	 -Número de intersecciones intervenidas para crear cruces seguros respecto de las proyectadas. -Número de cruces seguros a nivel de calle construidos respecto de los proyectados. -Número de semáforos peatonales activos respecto del toral de semáforos existentes.
Temporalidad del objetivo	-Corto plazo: Actualización de reglamentos, instalar señalización completa, mejorar el equipamiento vial, -Mediano plazo: Actualizar el Reglamento de Zonificación y actualizar el Reglamento de los Servicios de Vialidad, suprimir puentes peatonales, convertir los cruces peatonales en cruces seguros y equitativosLargo plazo: Instalación de semáforos completos.
Involucrado	Comisaria de Tránsito y Vialidad, Dirección de Desarrollo Urbano y Obra Pública, Dirección de Servicios Públicos Municipales, Dirección

Juridica y Jefatura de Ordenamiento Territorial.













ESTRATEGIA MoPe-04

Programa Espacios públicos peatonales

Línea estratégica: Peatones

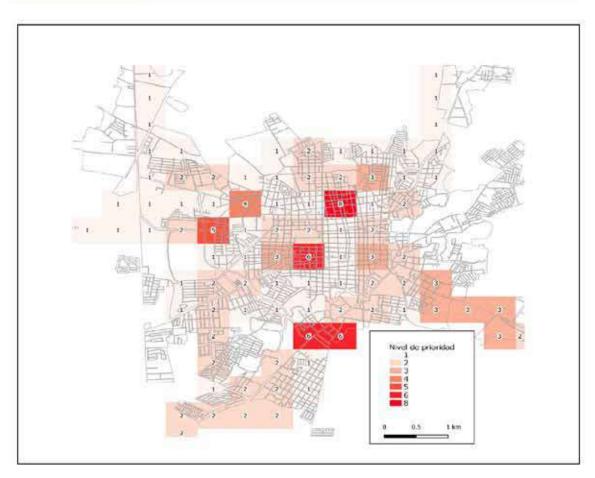
Problemática: Los espacios públicos se perdieron para el peatón, las personas perdieron el protagonismo en las vialidades y todo giro a favor del desarrollo excesivo de infraestructura para el automóvil.

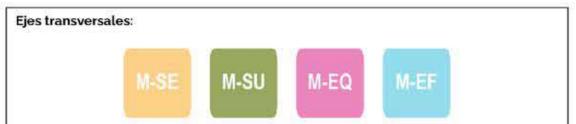
......

Elemento clave	Acción
Crear	Crear redes de espacios públicos peatonales, que de acuerdo a los resultados de la encuesta origen-destino del Plan de Movilidad, son los que más usan las personas para caminar.
Rehabilitar	 Rehabilitar las siguientes zonas que por orden de prioridad de acuerdo a la encuesta de origen destino requieren de intervención por ser las zonas donde más caminan las personas para trasladarse: Primera zona: De Bartolo Hernández a Manuel Ávila Camacho y de 16 de septiembre hasta H. Garza Segunda zona: De Aldama a Cuauhtémoc y de Niños Héroes a Cesáreo González. Tercera zona: Como eje central el Boulevard Anacleto González Flores con calles: Camino al Pinto. Avicultores. Porcicultores. Ganaderos, Leopoldo Martín del Campo, Lope de Vega. Juan Luis de Alarcón, Francisco de Quevedo y Villegas Cuarta zona: San Rodrigo Aguilar Alemán, Continuación Samartín, Morelos, Aldama, Av. Colosio, Circuito Interior, Bartolo Hernández, Mariano Jiménez, Mixtecas, Av. López Mateos. Quinta zona: Glorieta las Colonias con intercesiones: Av. López Mateos, Yaquis, Mixtecas, Toltecas, Mariano Jiménez, Otomíes, Huicholes, Totonacas, Tarahumaras, Tarascos, Zapotecas.
Generar	Circuitos viales de acuerdo a las zonas donde más caminan las personas e integrarlos por orden de prioridad de acuerdo al mapa de Origen-Destino.
Mejorar	 Señalización eficiente y completa. El revestimiento de las vialidades en la Red de Espacios Públicos. La accesibilidad del espacio público, es decir que tenga rampas, superficies amplias y lisas que permitan el paso de personas con movilidad reducida.



Meta	Adecuar las vialidades principales y colectoras con una Red de Andadores que induzcan una movilidad peatonal segura.
Indicador	Km de vialidades adecuadas a la Red de Andadores, respecto del total de vialidades principales.
Temporalidad del objetivo	Mediano plazo
Involucrado	Dirección de Desarrollo Urbano y Obra Pública











ESTRATEGIA MoPe-05

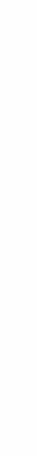
Programa Banquetas seguras y accesibles para todos

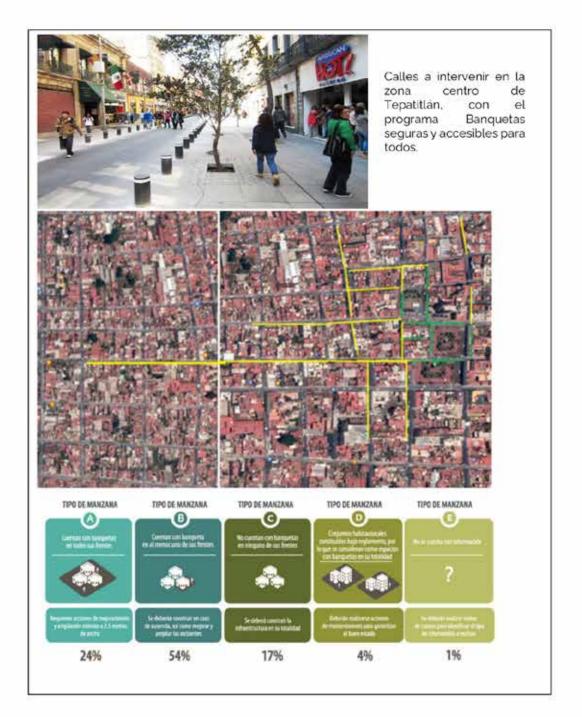
Linea estratégica: Peatones

Problemática: El estado que guardan las banquetas se caracteriza por ser totalmente irregulares, inaccesibles e inexistentes, no son consideradas como parte del espacio público para el desplazamiento seguro y eficiente de la población.

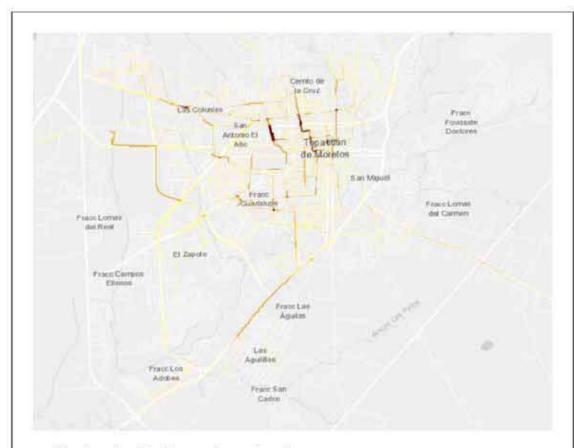
Elemento clave	Acción
Realizar	Realizar un diagnóstico de banquetas, que permita conocer a profundidad el estado de éstas y el tipo de intervención a realizar.
Ampliar	 Ampliación de banquetas en la zona centro de la ciudad, que permita la caminabilidad segura y eficiente en las siguientes calles: Calle Juárez, desde J. Jesús Reynoso hasta Calle Mapelo. Calle Independencia desde Samartín hasta calle Aldama. Calle Esparza desde Samartín hasta Aldama. Calle Porfirio Díaz desde Samartín hasta 5 de mayo. Calle Córdova entre Porfirio Díaz y Galeana. Calle J. Jesús Reynoso de Samartín hasta 5 de mayo. Calle 16 de septiembre entre Lerdo de Tejada hasta 5 de mayo. Calle Abasolo entre la calle Porfirio Díaz y calle Galeana. Calle Samartín entre 16 de septiembre a Tepeyac. Calle Tepeyac entre la calle Aldama hasta la calle 5 de mayo.
Colocar	Colocar la señalización completa para información del peatón.
Construir	Construir intersecciones seguras a través de: Extensiones de banquetas y orejas Cruces a nivel de banqueta Rampas seguras Isletas de resguardo de peatones.

Meta	Construcción, nivelación, liberación y restauración de banquetas en el municipio de Tepatitlán.
Indicador	Metros lineales de banquetas construidas/rehabilitadas respecto del total de metros lineales de banquetas proyectadas.
Temporalidad del objetivo	Mediano plazo
Involucrado	Dirección de Desarrollo Urbano y Obra Pública









Puntos de alta demanda peatonal

De acuerdo a la encuesta de Origen Destino del Plan de Movilidad Urbano, se detectaron puntos de alta demanda peatonal en las que 17.440 personas diariamente se trasladan de un origen a un destino y en las que es necesario intervenir con el Programa "Banquetas seguras y accesibles para todos".





XXIV.4. Línea estratégica: Ciclistas

Para mejorar la movilidad en las ciudades es necesario gestionar el espacio desde una perspectiva de transporte no motorizado como método alternativo a los medios de transporte motorizados, y en particular, incentivar la disminución del uso del automóvil. En este apartado se presenta una proyección de estrategias y acciones adaptadas al municipio de Tepatitlán, las cuales muestran la importancia y beneficios de impulsar el uso de la bicicleta a través de la creación de infraestructura ciclista en el municipio, particularmente en la cabecera municipal. Como infraestructura ciclista tenemos (Figura 151):



Figura 151 infraestructura ciclista Fuente: World Resources Institute. 2016.





Es importante señalar que los proyectos de ciclovías se fundamentan en 5 principios de diseño (CROW, 2007), asegurando su uso y atrayendo nuevos usuarios, estos principios son:

- Segura: Proteger siempre al ciclista, evitando conflictos con los otros usuarios del tránsito motorizado o no motorizado, así como proporcionar buena iluminación y cruces seguros.
- Coherente: Continuidad del trazo de la ciclovía, con una buena y clara señalización.
- Directa: Factor relacionado al tiempo de recorrido, evitando recorridos innecesarios.
- Cómoda: El uso de materiales de construcción para la ciclovía, como por ejemplo el tipo de pavimento, el tipo de vegetación para el proyecto, todo lo enfocado a dar tranquilidad al usuario.
- Atractiva: Imagen que proyecta la ciclovia al espacio público, pues al contar con buena iluminación, seguridad, estar asociada a espacios de interés con áreas verdes y árboles proporcionando sombra, será un buen aporte al entorno.

Además, es fundamental tener presentes las características que en seguida se describen:

En vialidades con 2 sentidos de circulación la ciclovía tiene dos opciones: preferentemente junto al camellón y puede ser ciclovía bidireccional o junto a las aceras que puede ser unidireccional o bidireccional según las condiciones del sitio. En calles de un solo sentido de circulación la opción es la ciclovía unidireccional (Figura 152 y Figura 153).



Figura 152 Ciclovia unidireccional



Figura 153 Ciclovia bidireccional

Fuente: Manual de Criterios de diseño de infraestructura ciclo-inclusiva y guia de circulación del ciclista. 2017.



Es necesario considerar los elementos de protección para la ciclovía, mismos que se pueden integrar al paisaje urbano o natural de la zona. Estos elementos de protección se determinan según las características del lugar a intervenir, como la intensidad del tráfico o su velocidad (Figura 154).



Figura 154 Elementos de protección para la ciclovía Fuente: Manual de lineamientos y estándares para vias peatonales y ciclistas, 2017.

Dentro de los elementos de protección se pueden mencionar los bolardos, boyas, bordillo no traspasable, franja ajardinada con árboles o vegetación. La iluminación en las ciclovias es otro punto importante a considerar, ya que es un aporte a la seguridad tanto del ciclista como de los otros usuarios del espacio público.

En la siguiente imagen se muestra un modelo de ciclovia con franja ajardinada (Figura 155):

En el municipio de Tepatitlán, como en otras ciudades de características similares, se presenta la problemática de movilidad por el aumento indiscriminado en el uso del automóvil y la expansión de capacidad vial para su uso, lo cual provoca mayor congestión vial, mayor generación de contaminantes atmosféricos, contaminación auditiva, etc.



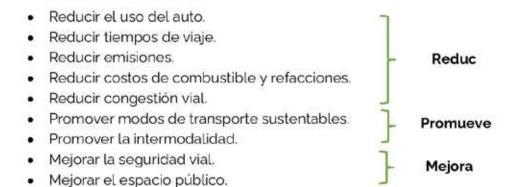
Figura 155 modelo de ciclovia con franja ajardinada

Fuente: Elaboración propia, 2020.

Tareta Municipa



La actual propuesta de movilidad en bicicleta busca resolver dicha problemática, proponiendo un medio de transporte que agilice los traslados uniendo a través de ciclovias secuencias de origenes y destinos con una alta demanda de viajes, como del hogar al trabajo y del hogar a la escuela. Dentro de las acciones principales, la propuesta busca:



Iniciativas implementadas en movilidad para el uso de bicicletas en otros países:

Alemania: "El gestor de instalaciones está contento porque necesita menos espacio, en un aparcamiento de auto caben 8 bicicletas, el responsable de salud está contento porque se ahorran un 25% de gastos por bajas laborales por enfermedad, el encargado de movilidad también está contento porque ha pasado de invertir 60,000 euros en vehículo de empresa a 3,000 euros en bicicletas" (Deutsche Welle, 2020).

Perú: "Hace una semana, Perú aprobó por unanimidad la ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible. Así, los trabajadores del sector público recibirán un día de descanso remunerado por cada 45 veces que desplacen al trabajo en bicicleta, mientras que los del sector privado tendrán incentivos como flexibilidad en la hora de entrada o días libres.

En Sao Paulo (Brasil) desde septiembre de 2016 se establecieron recompensas a los empleados que opten por este medio de transporte. Además de esta ventaja económica, el uso de la bicicleta aporta beneficios medicambientales en la reducción de gases de efecto invernadero y la mejora de la calidad del aire. Una tendencia consolidada en Europa que en América Latina debe afrontar diversos retos para conseguir su implementación" (Deutsche Welle, 2020).



Los ejemplos anteriores son propuestas que van más allá de solo adaptar carriles seguros para bicicletas, también se propone la posibilidad de establecer un programa de *bicicletas públicas* para que de esta manera se le facilite al ciudadano el acceso a este medio de transporte.

Este tipo de *servicio público* está basado en una red de estaciones automáticas donde se puede tomar o dejar una bicicleta. En Guadalajara se ha implementado dicho programa, por lo tanto, se puede gestionar una ampliación del programa para el municipio de Tepatitlán.





Figura 156 Modelo de bicicletas públicos Fuente: udgtv.com, 2017. Fuente: pagina24jalisco.com, 2020.

Para la determinación de las estrategias, se realizó el análisis de terreno con los datos de pendientes, puntos generados a través de la encuesta origen-destino trazando las rutas de traslado de transporte no motorizado, áreas comerciales y educativas, puntos de intersección con rutas de transporte público e intersecciones entre ciclovías y vías o espacios relevantes con opción a implementar ciclovías. A partir de lo anterior se pudo establecer una red de ciclovías como estrategia como uso de medio de transporte (Figura 157).

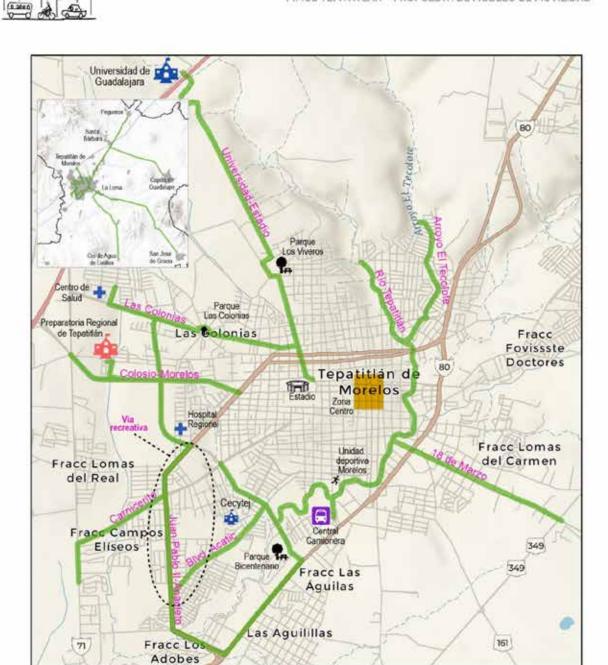
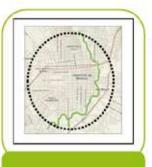


Figura 157 Propuesta de red de ciclovias Fuente: Elaboración propia, 2020.



XXIV.4.1. Acciones estratégicas de Ciclistas



ESTRATEGIA MoCi-01

Ciclovía - Río Tepatitlán (Calle Guadalupe Becerra al cruce con Paseo del Río - Paseo del Río - Cto. Int. Juan Pablo II- Central Camionera).

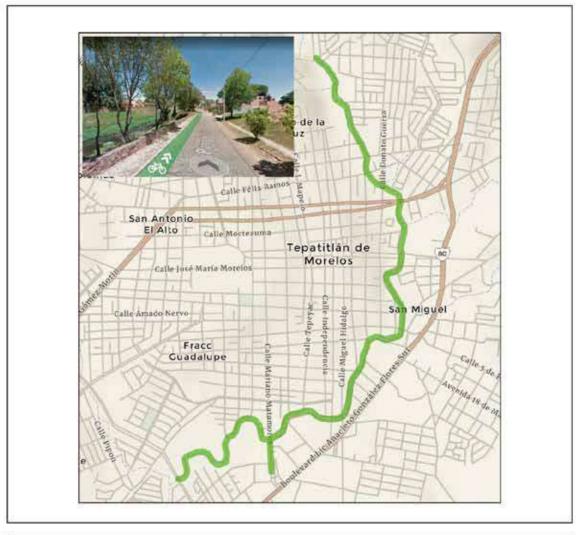
Línea estratégica: Ciclista.

Elemento clave	Acción
Proteger	-Proteger áreas verdes aledañas al río Tepatitlán -Proteger el paseo del río.
Conservar	Conservar el camino empedrado.
Mejorar	 -Mejorar la vía de comunicación contigua al río, procurando un traslado más seguro para ciclistas. -Mejorar el camino empedrado. -Mejorar el alumbrado público en beneficio del ciclista.
Recuperar	Recuperar espacio ocupado por vehículos, reasignándolo a los ciclistas por medio de una ciclovia.
Construir	Construir e implementar una via segura definiendo el espacio para vehículos y para ciclistas, por medio de una ciclovía unidireccional o calle compartida con el ciclista en el paseo del río Tepatitlán.
Instalar	 -Instalar señalización para ciclovías: Señales preventivas, Señales Restrictivas, Señales Informativas. El diseño y materiales de la señalización debe ser integral al paisaje (Ej. Madera). -Instalar elementos de protección en la ciclovía: bolardos, boyas bordillo no traspasable, franja ajardinada con árboles o vegetación.
Meta	 -Dotar a la población de un espacio seguro para el desplazamiento con el uso de la bicicleta a sus actividades cotidianas, definiendo el espacio con una ciclovía promoviendo el uso de la bicicleta y apropiación de espacio. -Promoción de ciclovía para recreación o turismo (Ej. ciclismo de montaña).
Indicador	-Participación - Contabilizar el número de personas que usan la ciclovia. -Kilómetros a construir de ciclovía - 5.2 kilómetros lineales. -Seguridad - Evaluar seguridad percibida y número de accidentes.
Temporatidad del objetivo	Corto plazo a Mediano plazo

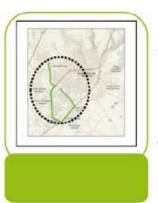




Dirección de Desarrollo Urbano y Obras Públicas. Instituto Municipal de Planeación.





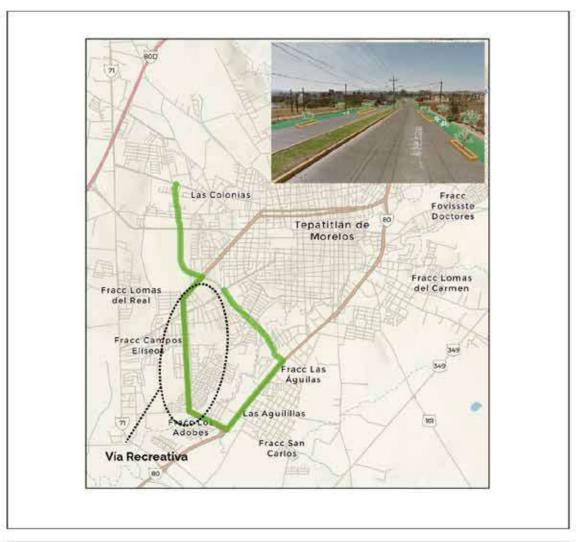


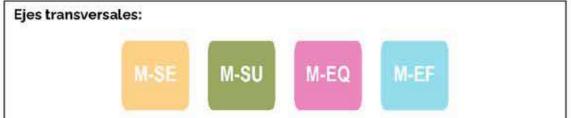
Ciclovía - Cto. Int. Juan Pablo II - Anacleto (Cto. Int-Juan Pablo II al cruce con López Mateos - Av. Manuel Gómez Morín - Av. de las Jacarandas - Av. de las Torres -Blvd. Anacleto - Cto. Int- Juan Pablo II al cruce con Carnicerito).

Línea estratégica: Ciclista.

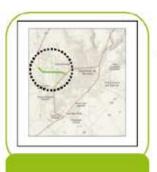
Elemento clave	Acción
Mejorar	-Mejorar la vía de comunicación. -Mejorar el alumbrado público para ciclovía. -Mejora la calidad del aire y reducción del ruido.
Recuperar	 Recuperar el espacio ocupado por vehículos, reasignándolo a los ciclistas por medio de una ciclovia. Recuperar espacios públicos contíguos a la ciclovía, que a su ves servirán para la implementación de una vía recreativa.
Construir	Construir e implementar una vía segura, definiendo el espacio para vehículos y ciclistas, por medio de una ciclovía unidireccional.
Instalar	 Instalar señalización para ciclovías: Señales preventivas, Señales Restrictivas, Señales Informativas. Instalar elementos de protección en la ciclovía: bolardos, boyas bordillo no traspasable, franja ajardinada con vegetación nativa
Implementar	Se implementará una vía recreativa el día domingo de 8 a.m. a 2 p.m en el crucero de Av. Manuel Gómez Morin y Cto. Int. Juan Pablo continuando por Jacarandas hasta la intersección de Av. Río de Bosque
Meta	-Dotar a la población de un espacio seguro para el desplazamiento con el uso de la bicicleta a sus actividades cotidianas, definiendo el espacio con una ciclovía promoviendo el uso de la bicicleta y apropiación de espacio.
Indicador	-Participación - Contabilizar el número de personas que usan la ciclovía. -Kilómetros a construir de ciclovía - 7.5 kilómetros lineales. -Seguridad - Evaluar seguridad percibida y número de accidentes.
Temporalidad del objetivo	Corto plazo a Mediano plazo
Involucrado	Dirección de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, Instituto Municipa de Planeación.









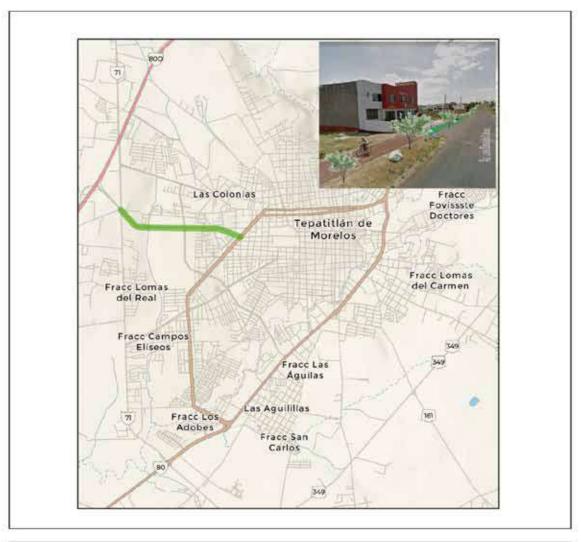


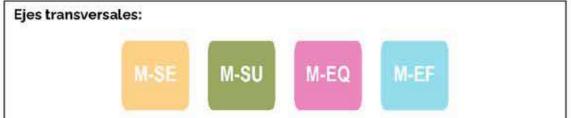
Ciclovía - Colosio - Morelos (Av. Luis Donaldo Colosio - al cruce con Carr. Tepatitlán - Yahualica - Morelos).

Linea estratégica: Ciclista.

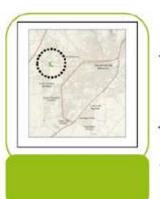
Elemento clave	Acción
Proteger	Proteger la vegetación del sitio.
Conservar	Conservar las características físicas actuales del camino marcado.
Mejorar	-Mejorar y aumentar la vegetación en el tramo del sendero. -Mejorar el alumbrado público en beneficio de la seguridad del ciclista -Mejora la calidad del aire y reducción del ruido.
Recuperar	Recuperar el espacio asignado a los vehiculos ya que interrumpe e flujo de la ciclovía y representa un peligro para el ciclista.
Construir	Construir tramos faltantes en el sendero.
Instalar	 -Instalar señalización para ciclovías: Señales preventivas, Señales Restrictivas, Señales Informativas. -Instalar elementos de protección en la ciclovía: bolardos, boyas bordillo no traspasable, franja ajardinada con árboles o vegetación.
Meta	Completar ciclovía y proporcionar seguridad al ciclista, para contribui a la promoción del uso de la bicicleta.
Indicador	-Participación - Contabilizar el número de personas que usan la ciclovia. -Seguridad – Evaluar seguridad percibida y número de accidentes.
Temporalidad del objetivo	Corto plazo
Involucrado	Dirección de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, Instituto Municipa de Planeación











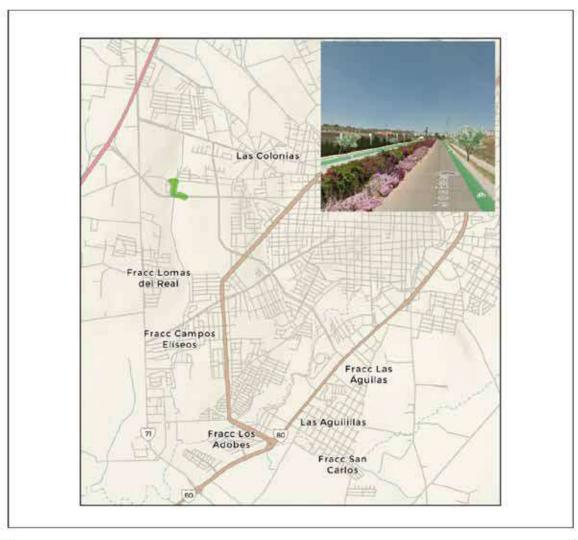
Ciclovía - Preparatoria - Colosio (Av. Luis Donaldo Colosio al cruce con Av. de las Estrellas - Av. de las Estrellas - Prol. Bartolo Hernández - Preparatoria Regional de Tepatitlán).

Linea estratégica: Ciclista.

Problemática: El aumento del uso del automóvil y la expansión de la capacidad vial, deriva en congestión urbana, mayor tiempo de desplazamiento y contaminación atmosférica y auditiva.

Elemento clave Acción Añadir Añadir arbolado en el lugar. Mejorar el alumbrado público a favor del ciclista. Mejorar Mejora la calidad del aire y reducción del ruido. Mejorar la movilidad de la población estudiantil -Recuperar el espacio ocupado por vehículos, reasignándolo a los Recuperar ciclistas por medio de una ciclovia. Recuperar espacios públicos. Construir e implementar una via segura, definiendo el espacio para Construir vehículos y ciclistas, por medio de una ciclovía unidireccional. -Instalar señalización para ciclovías: Señales preventivas, Señales Restrictivas. Señales Informativas. Instalar -Instalar elementos de protección en la ciclovía bolardos, boyas, bordillo no traspasable, franja ajardinada con árboles o vegetación. Dotar a la población estudiantil de un espacio seguro para el desplazamiento con el uso de la bicicleta a sus actividades cotidianas. definiendo el espacio con una ciclovia promoviendo el uso de la bicicleta y apropiación del espacio. -Participación - Contabilizar el número de personas que usan la ciclovia. -Kilómetros a construir de ciclovía – 377.91 metros lineales. Seguridad - Evaluar seguridad percibida y número de accidentes. Corto plazo Dirección de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, Instituto Municipal de Planeación









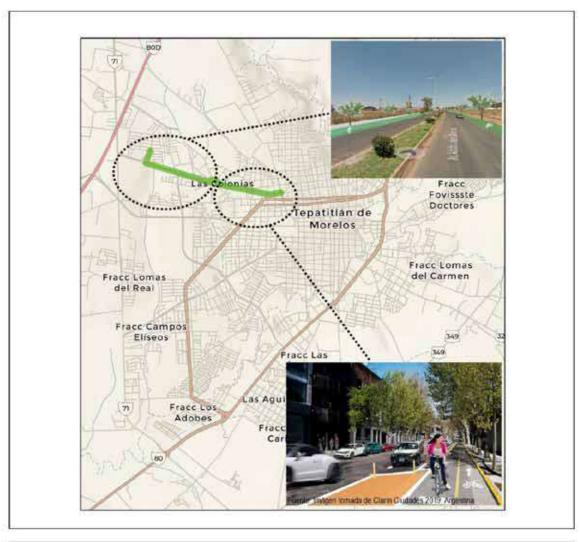


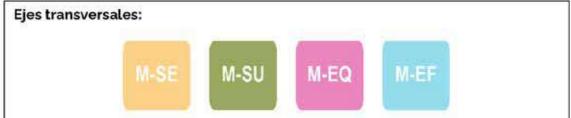
Ciclovía - Las Colonias (Cruce Félix Ramos con López Mateos - López Mateos - Hacienda Guadalupe).

Linea estratégica: Ciclista.

Elemento clave	Acción
Añadir	Añadir arbolado en el área.
Mejorar	-Mejorar el alumbrado público a favor del ciclista. -Mejora la calidad del aire y reducción del ruido.
Recuperar	 -Recuperar el espacio ocupado por vehículos donde se requiera reasignándolo a los ciclistas por medio de una ciclovia. -Recuperar espacios públicos.
Adecuar	 Tramo Glorieta Otomies-Hacienda Popotes. Adecuar el espacio contiguo a la vía de López Mateos para una ciclovía-andador. Tramo Félix Ramos-López Mateos. Características de la calle con un solo sentido, estacionamiento y ciclovía, se dejarán espacios libres para el ingreso a cocheras.
Construir	Construir e implementar una vía segura, definiendo el espacio para vehículos y ciclistas, por medio de una ciclovía unidireccional.
Instalar	 Instalar señalización para ciclovías: Señales preventivas. Señales Restrictivas, Señales Informativas. Instalar elementos de protección en la ciclovía: bolardos, boyas bordillo no traspasable, franja ajardinada con árboles o vegetación.
Meta	Dotar a la población de un espacio seguro para el desplazamiento cor el uso de la bicicleta a sus actividades diarias, definiendo el espacio con una ciclovía promoviendo el uso de la bicicleta y apropiación de espacio.
Indicador	-Participación - Contabilizar el número de personas que usan la ciclovia. -Kilómetros a construir de ciclovía - 2,5 kilómetros lineales. -Seguridad - Evaluar seguridad percibida y número de accidentes.
Temporalidad del objetivo	Corto plazo a Mediano plazo
Involucrado	Dirección de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, Instituto Municipa de Planeación











Elemento clave

ESTRATEGIA MoCi-06

Ciclovía - Universidad - Estadio (Calle González Gallo al cruce con Álvaro Obregón - González Gallo - Pablo Valdés - Av. del Jihuite - Prol. González Gallo - Margen de Arroyo - Universidad de Guadalajara)

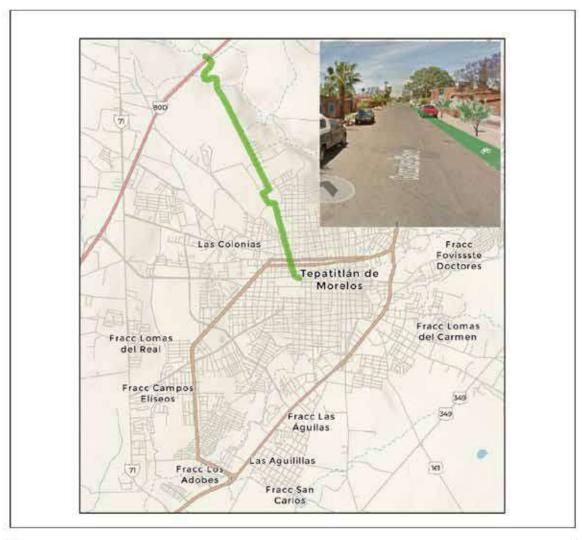
Línea estratégica: Ciclista.

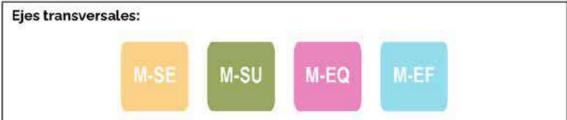
Problemática: El aumento del uso del automóvil y la expansión de la capacidad vial, deriva en congestión urbana, mayor tiempo de desplazamiento y contaminación atmosférica y auditiva.

Acción

The state of the s	Alabada
Añadir	Añadir arbolado en el lugar.
Mejorar	-Mejorar el alumbrado público a favor del ciclista. -Mejora la calidad del aire y reducción del ruido.
Recuperar	 -Recuperar el espacio ocupado por vehículos, reasignándolo a los ciclistas por medio de una ciclovía. -Recuperar espacios públicos.
Construir	Construir e implementar una vía segura, definiendo el espacio para vehículos y ciclistas, por medio de una ciclovía unidireccional.
Instalar	 -Instalar señalización para ciclovías: Señales preventivas. Señales Restrictivas, Señales Informativas. -Instalar elementos de protección en la ciclovía: bolardos, boyas bordillo no traspasable, franja ajardinada con árboles o vegetación.
Meta	Dotar a la población de un espacio seguro para el desplazamiento cor el uso de la bicicleta a sus actividades diarias, definiendo el espacio con una ciclovía promoviendo el uso de la bicicleta y apropiación de espacio.
Indicador	-Participación - Contabilizar el número de personas que usan la ciclovía. -Kilómetros a construir de ciclovía - 4.3 kilómetros lineales. -Seguridad - Evaluar seguridad percibida y número de accidentes.
Temporalidad del objetivo	Corto plazo a Mediano plazo
Involucrado	Dirección de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, Instituto Municipa de Planeación









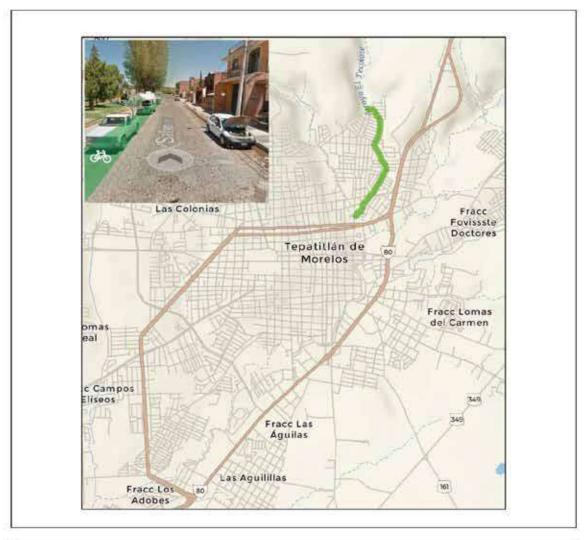


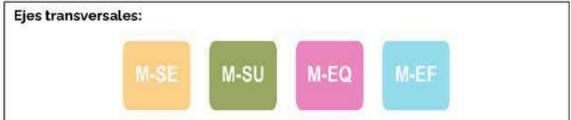
Ciclovía - Arroyo el Tecolote (Calle Bilbao - Salamanca - Tomas González - San Pablo - Loma Verde)

Línea estratégica: Ciclista.

Elemento clave	Acción
Añadir	Añadir arbolado en el lugar.
Mejorar	-Mejorar el alumbrado público a favor del ciclista. -Mejora la calidad del aire y reducción del ruido.
Recuperar	 Recuperar el espacio ocupado por vehículos, reasignándolo a los ciclistas por medio de una ciclovía. Recuperar espacios públicos.
Construir	Construir e implementar una via segura, definiendo el espacio para vehículos y ciclistas, por medio de una ciclovía unidireccional.
Instalar	 Instalar señalización para ciclovías: Señales preventivas, Señales Restrictivas, Señales Informativas. Instalar elementos de protección en la ciclovía: bolardos, boyas bordillo no traspasable, franja ajardinada con árboles o vegetación.
Meta	Dotar a la población de un espacio seguro para el desplazamiento con el uso de la bicicleta a sus actividades cotidianas, definiendo el espacio con una ciclovía promoviendo el uso de la bicicleta y apropiación de espacio.
Indicador	 -Participación - Contabilizar el número de personas que usan la ciclovia. -Kilómetros a construir de ciclovia - 1.7 kilómetros lineales. -Seguridad - Evaluar seguridad percibida y número de accidentes.
Temporalidad del objetivo	Corto plazo a Mediano plazo
Involucrado	Dirección de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, Instituto Municipa de Planeación











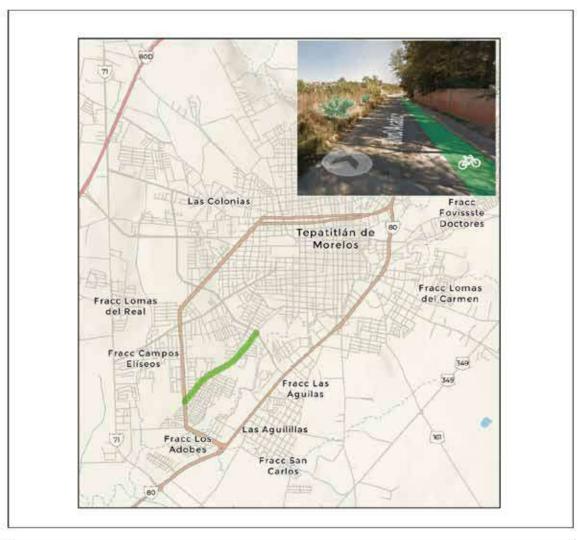
Ciclovia - Blvd Acatic (Cto. Int- Juan Pablo II - Blvd. Acatic - hasta el cruce de Blvd. Acatic con Av. de las Jacarandas).

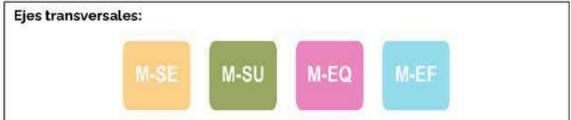
Línea estratégica: Ciclista.

Elemento clave	Acción
Añadir	Añadir arbolado en el lugar
Mejorar	-Mejorar el alumbrado público en beneficio del ciclista. -Mejora la calidad del aire y reducción del ruido.
Recuperar	 -Recuperar el espacio ocupado por vehículos, reasignándolo a los ciclistas por medio de una ciclovia. -Recuperar espacios públicos.
Construir	Construir e implementar una vía segura, definiendo el espacio para vehículos y ciclistas, por medio de una ciclovía unidireccional.
Instalar	-Instalar señalización para ciclovías: Señales preventivas. Señales Restrictivas, Señales Informativas. Instalar elementos de protección en la ciclovía: bolardos, boyas bordillo no traspasable, franja ajardinada con árboles o vegetación.
Meta	Dotar a la población de un espacio seguro para el desplazamiento con el uso de la bicicleta a sus actividades cotidianas, definiendo el espacio con una ciclovía promoviendo el uso de la bicicleta y apropiación del espacio.
	D. History I. Controlling of the

Meta	el uso de la bicicleta a sus actividades cotidianas, definiendo el espacio con una ciclovía promoviendo el uso de la bicicleta y apropiación del espacio.
Indicador	 -Participación - Contabilizar el número de personas que usan la ciclovía. -Kilómetros a construir de ciclovía - 1.5 kilómetros lineales. -Seguridad - Evaluar seguridad percibida y número de accidentes.
Temporalidad del objetivo	Corto plazo a Mediano plazo
Involucrado	Dirección de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, Instituto Municipal de Planeación











Elemento clave

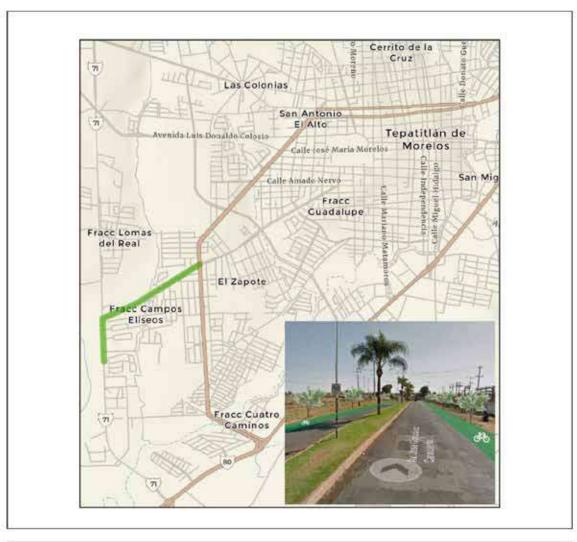
ESTRATEGIA MoCi-09

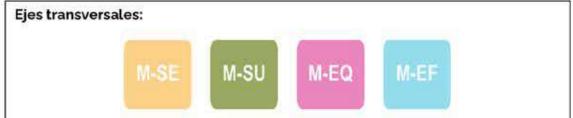
Ciclovía - Carnicerito (Priv. Mangana cruce con Carretera Tepatitlán- Yahualica de González Gallo - Av.- Carnicerito cruce con Av. Jacarandas).

Línea estratégica: Ciclista.

Añadir	Añadir arbolado nativo en el lugar.
Mejorar	-Mejorar la vía de comunicación. -Mejorar el alumbrado público a favor del ciclista. -Mejora la calidad del aire y reducción del ruido.
Recuperar	 Recuperar el espacio ocupado por vehículos, reasignándolo a los ciclistas por medio de una ciclovía. Recuperar espacios públicos.
Construir	Construir e implementar una via segura, definiendo el espacio para vehículos y ciclistas, por medio de una ciclovía unidireccional.
Instalar	 Instalar señalización para ciclovías: Señales preventivas, Señales Restrictivas, Señales Informativas. Instalar elementos de protección en la ciclovía: bolardos, boyas bordillo no traspasable, franja ajardinada con árboles o vegetación.
Meta	Dotar a la población de un espacio seguro para el desplazamiento cor el uso de la bicicleta a sus actividades diarias, definiendo el espacio con una ciclovía promoviendo el uso de la bicicleta y apropiación de espacio.
Indicador	-Participación - Contabilizar el número de personas que usan la ciclovía. -Kilómetros a construir de ciclovía - 1.6 kilómetros lineales. -Seguridad - Evaluar seguridad percibida y número de accidentes.
Temporalidad del objetivo	Corto plazo a Mediano plazo









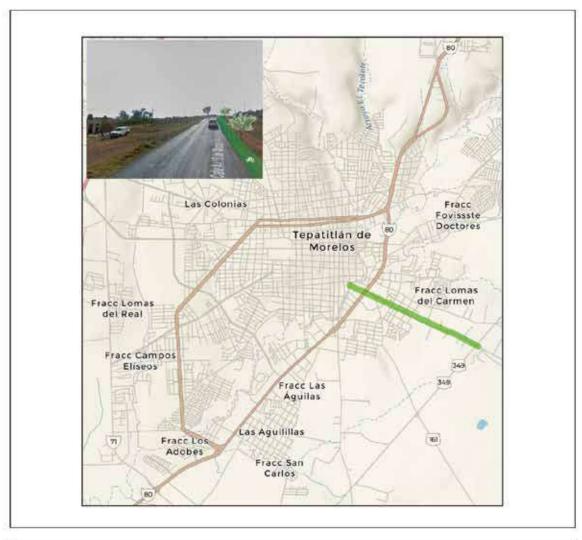


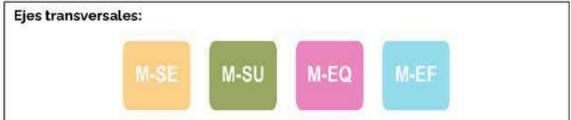
Ciclovía – 18 de marzo (Cruce de anillo periférico Sr. Cura Salvador Zúñiga Norte. Con 18 de marzo – 18 de marzo – hasta llegar al Paseo del Río Tepatitlán.

Línea estratégica: Ciclista.

Elemento clave	Acción
Añadir	Añadir arbolado en el lugar.
Mejorar	-Mejorar la vía de comunicación. -Mejorar el alumbrado público a favor del ciclista. -Mejora la calidad del aire y reducción del ruido.
Recuperar	 -Recuperar el espacio ocupado por vehículos, reasignándolo a los ciclistas por medio de una ciclovia. -Recuperar espacios públicos.
Construir	Construir e implementar una via segura, definiendo el espacio para vehículos y ciclistas, por medio de una ciclovía unidireccional.
Instalar	 -Instalar señalización para ciclovías: Señales preventivas. Señales Restrictivas, Señales Informativas. -Instalar elementos de protección en la ciclovía: bolardos, boyas bordillo no traspasable, franja ajardinada con árboles o vegetación. -Instalar cruce seguro para atravesar por Blvd. Anacleto Gonzále: Flores para conectar hacia el Paseo del río Tepatitlán.
Meta	Dotar a la población de un espacio seguro para el desplazamiento cor el uso de la bicicleta a sus actividades diarias, definiendo el espacio con una ciclovía promoviendo el uso de la bicicleta y apropiación de espacio.
Indicador	-Participación - Contabilizar el número de personas que usan la ciclovía. -Kilómetros a construir de ciclovía - 2.1 kilómetros lineales. -Seguridad - Evaluar seguridad percibida y número de accidentes.
Temporalidad del objetivo	Corto plazo a Mediano plazo
Involucrado	Dirección de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, Instituto Municipa de Planeación











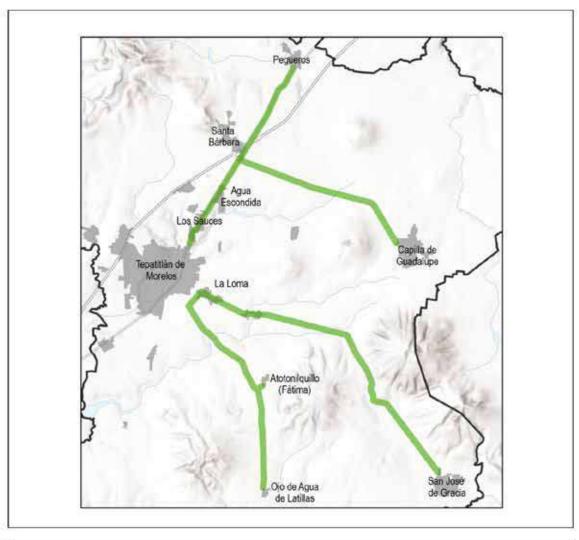
Ciclovía - Localidades (1. Tepatitlán - Los Sauces - Agua Escondida - Santa Bárbara - Pegueros. 2. Santa Bárbara - Capilla de Guadalupe. 3. San José de Gracia - La Loma 4. Ojo de Agua - Atotonilquillo - La Loma.

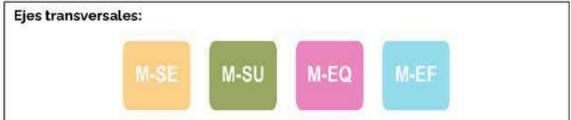
Línea estratégica: Ciclista.

Problemática: Flujos de trabajo o compras a la localidad de Tepatitlán que dificultan la movilidad a dicha localidad por el gasto que implica viajar en automóvil o transporte público.

Elemento clave	Acción
Añadir	Añadir arbolado en el lugar.
Mejorar	-Mejorar el alumbrado público en beneficio del ciclista. -Mejora la calidad del aire y reducción del ruido.
Recuperar	Recuperar derechos de vías y espacios subutilizados.
Seguridad	Proporcionar un espacio seguro para el ciclista.
Construir	Construir e implementar una vía segura a un costado de las vías de comunicación como son las carreteras a las localidades mencionadas esta vía segura se definirá por medio de una ciclovía unidireccional.
Instalar	 Instalar señalización para ciclovías: Señales preventívas, Señales Restrictivas, Señales Informativas. Instalar elementos de protección en la ciclovía: bolardos, boyas bordillo no traspasable, franja ajardinada con árboles o vegetación.
Meta	Dotar a la población de un espacio seguro para el desplazamiento cor el uso de la bicicleta a sus actividades diarias, definiendo el espacio con una ciclovía promoviendo el uso de la bicicleta y apropiación de espacio.
Indicador	-Participación - Contabilizar el número de personas que usan la ciclovia. -Kilómetros a construir de ciclovía 1. 14.7 km 2. 13.8 km 3. 23.5 km 4. 16.9 km -Seguridad - Evaluar seguridad percibida y número de accidentes.
Temporalidad del objetivo	Mediano plazo a Largo plazo
Involucrado	Dirección de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, Instituto Municipa de Planeación











Ciclovía - Estacionamientos para bicicletas

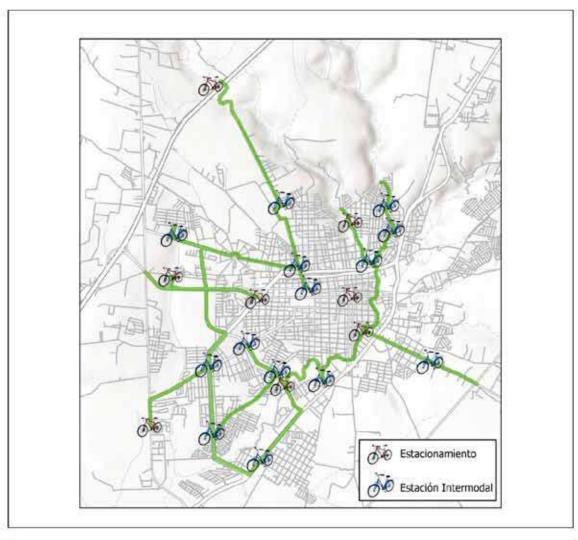
Línea estratégica: Ciclista.

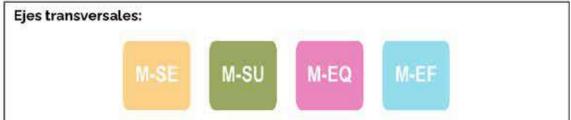
Problemática: La fata de infraestructura y equipamiento seguro y conveniente para la actividad ciclista desincentiva el uso de este medio de transporte

Elemento clave	Acción
Instalar	 -Instalar infraestructura y equipamiento para el estacionamiento seguro de medios de transporte no motorizado, en este caso para bicicletas en estaciones intermodales y sitios de interés. -Instalar infraestructura y equipamiento para el estacionamiento seguro de medios de transporte no motorizado, en este caso para bicicletas en edificios de los tres órdenes de gobierno.

Meta	Dotar a la población de un espacio seguro para colocar su bicicleta cuando no se encuentre en uso.
Indicador	Instalación de bici estacionamientos: 22 en total
Temporalidad del objetivo	Corto plazo a Mediano plazo
Involucrado	Dirección de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, Instituto Municipal de Planeación











Ciclovía - Ampliación de Programa MiBici

Línea estratégica: Ciclista.

Programa: MiBici es un sistema de transporte público ubicado en el área metropolitana de Guadalajara, basado en la renta de bicicletas disponibles en estaciones dispuestas a manera de red en las centralidades urbanas más importantes de la ciudad. El sistema MiBici funciona en los horarios de 6:00 horas a las 00:00 horas, ajustándose a los horarios de otros sistemas de transporte masivo. Actualmente el sistema funciona en las zonas centro de los municipios de Guadalajara. Tlaquepaque y Zapopan.

Se puede consultar más detalles en la página web de MIBICI.

Elemento clave	Acción
Gestionar	Gestionar la implementación del programa Mibici del gobierno de Jalisco para la ciudad de Tepatitlán
Instalar	Instalar infraestructura y equipamiento para el programa MiBici.

Meta	Facilitar el acceso a un medio de transporte alternativo sustentable y moderno a bajo costo para la población.
Indicador	Instalación de estaciones MiBici.
Temporalidad del objetivo	Corto plazo a Mediano plazo
Involucrado	Dirección de Desarrollo Urbano y Obras Públicas. Instituto Municipal de Planeación y Gobierno del Estado.





Fuente: udgtv.com, 2017,

Fuente: paginaz4jalisco.com, 2020.

Ejes transversales:











ESTRATEGIA MoCi- 14



Ciclismo zona centro de la localidad de Tepatitlán de Morelos

Línea estratégica: Ciclista.

Problemática: La inclinación del terreno resulta un impedimento para la articulación de una ruta ciclista dentro de esta zona, sin embargo, es importante establecer condiciones para la convivencia de medios de trasporte motorizados con no motorizados.

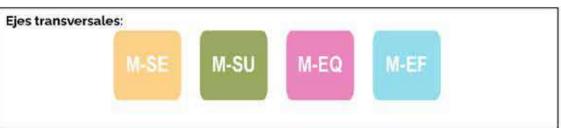
Elemento clave	Acción
Implementación	Implementación de calles compartidas en la zona centro de Tepatitlán en los segmentos de calle lo permita por la pendiente presentada, estas podrán estar en las calles con pendientes < 4"; en estas calles la vía podrá ser utilizada por ciclistas y automóviles en convivencia, con el objetivo de hacer compatibles distintos medios de transporte.
Mejorar	Mejorar vialidades para la implementación de calles compartidas, a través de un programa de balizamiento permanente, señalética, así como alumbrado público.
Creación	Creación de un programa para eliminar barreras físicas en las vialidades de la zona centro que impidan circulación y pongan en peligro la integridad de los usuarios de medios motorizados y no motorizados.
Instalar	En las calles compartidas: -Instalar señalización para beneficio de los ciclistas: Señales preventivas, restrictivas e InformativasInstalar elementos de protección: boyas, reductores de velocidad para el automóvil, en calles que su ancho así lo permitan.
Adecuación	 -Adecuación de las intersecciones favoreciendo la circulación continua y conveniente para ciclistas. -Adecuación de áreas de espera en intersecciones.
Difundir	Campañas de difusión de aplicación y uso de vias compartidas, para la sana convivencia de los distintos medios de transporte.
Redistribuir	Redistribuir el espacio vial (cuando el carril compartido cuenta con un ancho de por lo menos 3.9 metros es posible que el ciclista circule del lado derecho y sean rebasados de forma segura, pero si el carril es menos de 3 metros el ciclista deberá ocupar el centro del carril).
Meta	Dotar a la población de un espacio seguro para el desplazamiento con el uso de la bicicleta en recorridos cortos a sus actividades cotidianas en la zona centro del municipio.
Indicador	-Tramos de calles bajo el programa de la zona centro de vías compartidas. -Seguridad – Evaluar seguridad percibida y número de accidentes.



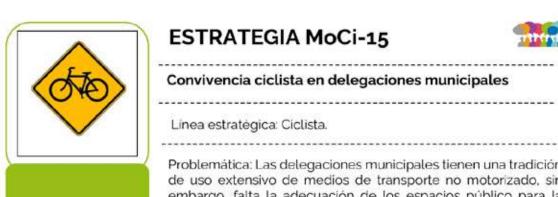


Temporalidad del objetivo	Corto plazo a Mediano plazo
Involucrado	Dirección de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, Instituto Municipal de Planeación.









ESTRATEGIA MoCi-15



Convivencia ciclista en delegaciones municipales

Linea estratégica: Ciclista.

Problemática: Las delegaciones municipales tienen una tradición de uso extensivo de medios de transporte no motorizado, sin embargo, falta la adecuación de los espacios público para la realización de traslados más seguros.

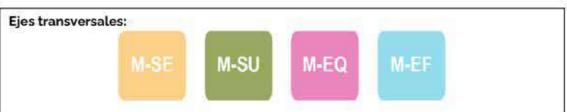
Elemento clave	Acción
Implementación	Implementación de calles compartidas y zonas 30 en las principales delegaciones del municipio, en donde la vía podrá ser utilizada po ciclistas y automóviles en convivencia, con el objetivo de hace compatibles las velocidades de bicicletas y los automóviles.
Mejorar	Mejorar vialidades para la implementación de calles compartidas, a través de un programa de balízamiento permanente, señalética, as como alumbrado público.
Creación	Creación de un programa para eliminar barreras físicas en las vialidade que impidan circulación y pongan en peligro la integridad de lo usuarios de medios motorizados y no motorizados.
Instalar	En las calles compartidas: -Instalar señalización para beneficio de los ciclistas: Señale: preventivas, restrictivas e InformativasInstalar elementos de protección: boyas, reductores de velocidad para el automóvil, en calles que su ancho así lo permitan.
Colocar	Colocación de biciestacionamentos, en lugares de interés público áreas de destino en distintos puntos de las delegaciones
Adecuar	 -Adecuación de las intersecciones favoreciendo la circulación continua y conveniente para ciclistas. -Adecuación de áreas de espera en intersecciones.
Difundir	Campañas de difusión de aplicación y uso de vias compartidas en la delegaciones más importantes del municipio convivencia de lo distintos medios de transporte.
Redistribuir	Redistribuir el espacio vial (cuando el carril compartido cuenta con ur ancho de por lo menos 3.9 metros es posible que el ciclista circule de lado derecho y sean rebasados de forma segura, pero si el carril es menos de 3 metros el ciclista deberá ocupar el centro del carril).
Meta	Dotar a la población de un espacio seguro para el desplazamiento cor el uso de la bicicleta en recorridos cortos a sus actividades cotidianas
Indicador	-Tramos de calles bajo el programa de vias compartidas en las delegaciones. -Seguridad – Evaluar seguridad percibida y número de accidentes.





Temporalitiad del objetivo	Corto plazo a Mediano plazo
Involucrado	Dirección de Desarrollo Urbano y Obras Públicas. Instituto Municipal de Planeación.







XXIV.5. Línea estratégica: Transporte Público

Una de las estrategias más relevante para asegurar la calidad de vida de los habitantes de una urbe, es la eficiencia y conectividad que ofrece su sistema de transporte público y colectivo. De acuerdo con el Instituto de Politicas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP), los gobiernos e instituciones públicas vinculados a la planeación de los sistemas de transporte publico deberán observar que las gestiones Garanticen que el transporte público, otorgue un servicio eficiente, seguro, rápido e incluyente.

Como ya se mencionó en el presente documento, el proyectar como un objetivo de desarrollo el tema del Transporte Público de Calidad (TPC) se alinea con los objetivos del PIMUS a realizarse, contenido en el Plan Municipal de Desarrollo y Gobernanza, en su eje transversal de Sustentabilidad, el cual está enfocado a incrementar la cobertura y calidad del servicio de transporte público, siendo una de las principales estrategias el cubrimiento territorial suficiente para todos los sectores de la ciudad. Así mismo, se integra como una línea estratégica trasversal el generar mayor accesibilidad tanto en los espacios públicos como en las unidades del Transporte Publico a las personas con discapacidad y usuarios dentro de grupos socialmente vulnerables, objetivos que se encuentran contenidos en el eje transversal de Inclusión Social con el fin de garantizar que el transporte público, otorgue un servicio eficiente, seguro, rápido, equitativo e incluyente.

También es importante visualizar que las estrategias aplicadas al sistema de Transporte Publico para una movilidad sustentable, fomenten y promuevan dentro de este rubro, el uso de sistemas ecológicos, eficientes y responsables con el medio ambiente, así como de incentivar la relación, conexión modal o intermodal que debe haber entre los diferentes medios de movilidad (ciclista y peatonal), sobre todo visualizando un sistema de transporte público colectivo, en donde también se deberán incluir directrices para la regulación del servicio de taxis en la ciudad.

Las estrategias que se plantean a continuación, contemplan en primera instancia acciones emergentes y normativas que establecerán las bases para la construcción de un sistema de transporte publico restructurado, y alineado a las políticas de transporte a nivel estatal. Dichos lineamientos se plantean en una estrategia general y cinco estrategias particulares, todas ellas enfocadas en generar esfuerzos institucionales para reformar leyes y reglamentos a nivel local, con los cuales se potencialicen y formalicen convenios de coordinación y coadministración, al mismo





tiempo que se generar esquemas eficientes para financiar y supervisar la Restructuración Integral del Sistema de Trasponte Publico de Tepatitlán.

En este orden lógico, se plantea una restructuración o modificación de las actuales rutas de Transporte Público, mediante la realización de acciones y gestiones para la puesta en operación de un total de 16 rutas, incrementando en un 40 % el número de unidades funcionando, y estableciendo en el largo plazo la sustitución y reemplazo del 100% de las unidades actuales por camiones ecológicos sustentables. Dentro de esta misma línea estratégica, adicionalmente se incluyen al final del apartado las acciones tendientes a regular el servicio de taxis el cual está considerado como uno de los medios de mayor demanda dentro del rubro de transporte público colectivo, no obstante que el ITDP considera que el servicio de Taxi es un medio de transporte individual motorizado. Es por lo anterior que la modalidad de traslados por medio de taxis, deberá incluir acciones y estrategias para el ahorro de combustibles, el control de emisiones contaminantes, e incluso la integración de Tecnologias de la Información y la Comunicación para asegurar una operación realmente sustentable y lograr un servicio de calidad para los habitantes de la ciudad.

En cuanto a la restructuración integral de las rutas de transporte público en la ciudad de Tepatitlán, una de las estrategias principales es la implementación de un modelo de rutas a través de una red "horizontal y vertical", que conecte a otras rutas periféricas o circuitos. Con ellos se garantiza eficiencia tanto en el tiempo de traslados como en el cubrimiento territorial generalizado en la ciudad, con lo cual se beneficia prácticamente a todos los habitantes de la misma. Es importante considerar que las actuales rutas con sus respectivos derroteros ofrecen un beneficio a 70.000 habitantes. Sin embargo, la propuesta de restructuración aquí planteada, y con la población actual de la ciudad, estaría beneficiando a cerca de 90,000 habitantes.

Un ejemplo de reordenamiento y reestructuración de rutas, es el implementado para el sistema de transporte Público Masivo existente en la ciudad de Guadalajara, que. de acuerdo a la secretaria de Transporte de esta entidad, con la adecuación de algunas rutas y la entrada en funcionamiento del BRT en el anillo periférico, se incrementará la eficiencia en la movilidad y la conectividad de los habitantes del AMG en un 30%, promoviendo así el uso del transporte público y garantizando con ello un sistema de transporte más eficiente y sustentable (Figura 158).





Figura 158 Cobertura de trasporte público en la AMG Fuente: Secretaria de Transporte; Gobierno de Jalisco

En función de la estrategia de reestructuración de las rutas del Transporte Publico, el objetivo es conectar todos los sectores de la ciudad, mediante cuatro rutas troncales y diez rutas complementarias. De estas son 10 rutas las que cubren derroteros y rutas sobre los principales ejes viales, conformando con ello corredores multimodales.

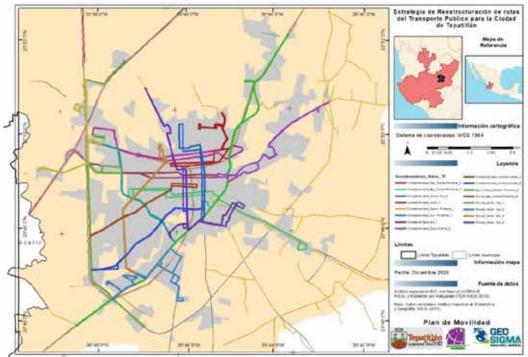


Figura 159 Estrategia general de Transporte Publico, Fuente: Elaboración propia, con datos del IMPLAN 2019.



La imagen anterior muestra la configuración de las 12 rutas propuesta en la estrategia general número 02 de Transporte Publico (Figura 159), la cual conlleva en su trazado los criterios de eficiencia en los traslados, así como de los criterios de cubrimiento territorial y accesibilidad de los habitantes;

El desarrollo estratégico de las Rutas de Transporte Publico, incluye la reorganización de Paraderos y estaciones modales en los trayectos de todas las rutas. Con ello se deberá incluir el diseño para la intervención urbanística en la totalidad de entornos de las rutas, es decir, una intervención integral sobre las vialidades que soportaran el sistema. Pero principalmente en el corto y mediano plazo, se deberá priorizar la atención en los entornos de las paradas, paraderos y de las propias estaciones modales o intermodales. La propuesta de reestructuración para el sistema de Transporte Publico, se basa en la estimación de los habitantes beneficiados como del cubrimiento territorial de la ciudad, lo cual se determinó con un análisis geoestadístico tomando los datos de población y vivienda del INEGI 2015. y cruzando dichos datos con los trazos de la nueva propuesta, de donde se obtuvieron los indicadores ya mencionados.

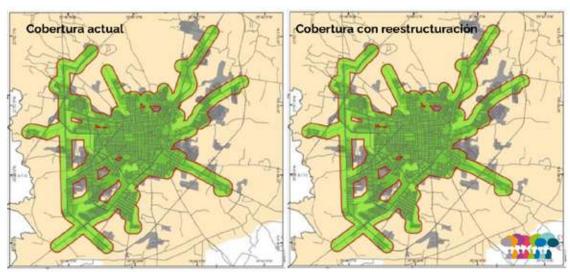


Figura 160 Cambio de cobertura con la propuesta de reestructuración de rutas de transporte público

Se estima que en este momento el sistema de transporte público en la ciudad beneficiaria aproximadamente a 70,000 habitantes. No obstante, la estrategia y propuesta de restructuración del sistema de trasporte público con las 16 rutas integradas en este plan, estaría beneficiando en el mediano plazo a un total de 90,000 habitantes, lo que representa más del 95% de los habitantes actuales de la ciudad de



Tepatitlán y su centro de población. La siguiente imagen muestra las diferencias territoriales en términos de cobertura, conforme al análisis geoespacial antes mencionado (Figura 160).

La implementación de acciones enfocadas en instalar más paraderos y sustituir los ya existentes, deberá contemplar criterios de diseño conforme a la normatividad internacional en cuanto a la accesibilidad universal y de inclusión social, mismas que ya se establecen en la Norma Técnica a nivel estatal, así como en la Ley de movilidad y Transporte del Estado de Jalisco. Asimismo, para que la propuesta de reestructuración sea eficaz y viable, deberá contemplar el intercambio modal con estaciones intermodales para acceder a otros modos de movilidad como lo es la bicicleta (ciclovias), y peatonal. Esta propuesta incluye la instalación de 19 puntos estratégicos que representan igual número de estaciones paraderos intermodales. Dichas estaciones son coincidentes con la propuesta de ciclovias y la propuesta de adecuación integral de vialidades con la inclusión de la movilidad peatonal completa. (Figura 161).

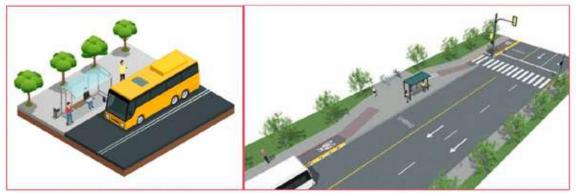


Figura 161 Elementos básicos de diseño de paraderos y estaciones para autobuses Fuente: World Resources Institute, 2019



Acciones estratégicas de Transporte Público XXIV.5.1.



ESTRATEGIA: MoTP-01

Actualización y Vinculación Normativa: Reforma de los reglamentos municipales en la materia, y su vinculación a criterios técnicos y normativos de la política de transporte a nivel estatal.

Linea estratégica: Transporte Público

Problemática: El sistema de Transporte Publico en el municipio, presenta vicios y deficiencias estructurales que se reflejan en la mala operatividad y servicio, lo que se traduce en un servicio inseguro, ineficiente, no inclusivo, caro y contaminante.

Elemento clave Acción Vinculación del Reglamento con LA NORMA GENERAL DE CARÁCTER TÉCNICO DE LA CALIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO Vincular MASIVO Y COLECTIVO DEL ESTADO DE JALISCO: y adecuación al programa Municipal de Desarrollo de acuerdo a los planes sectoriales. Actualizar El Plan Municipal de Movilidad y el Reglamento de los Servicios de Vialidad y Tránsito y Transporte del municipio para Actualizar integrar los elementos de abordaje y lineamientos que conlleven a la restructuración Integral del Sistema de Transporte Público y Colectivo en la ciudad. Vinculación de la administración municipal con los institutos y secretarias del Gobierno del estado de Jalisco, desde las áreas de Vincular operación locales asociadas al TP, para generar convenios y programas de coadministración y cofinanciamiento que tengan como objetivo la restructuración Integral del Sistema de TP en la ciudad.

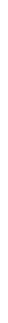
Meta	Actualización de los ordenamientos Municipales en materia de Movilidad y Transporte, con esquemas de aplicación operando.
Indicador	Ordenamientos legales y normativos Vigentes y en funciones.
Temporalidad del objetivo	Mediano Plazo
Involucrado	Comisario Municipal de Vialidad y Tránsito, IMPLAN, Pleno del H. Ayuntamiento de Tepatitlán de Morelos. Empresa Operadora del TP.



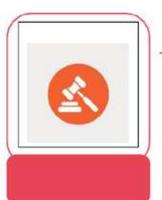


M-EQ

M-SU







ESTRATEGIA: MoTP-01.1

Actualización y Vinculación Normativa: Reforma de los reglamentos municipales en la materia, y su vinculación a criterios técnicos y normativos de la política de transporte a nivel estatal.

Línea estratégica: Transporte Público

Problemática Persisten las prácticas de operación tradicionales y deficiencias en el servicio del TP, en función de la poca supervisión normativa y del monopolio en las rutas sobre una sola empresa.

Elemento clave	Acción
Vincular	Vinculación del Reglamento con LA NORMA GENERAL DE CARÁCTER TÉCNICO DE LA CALIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO Y COLECTIVO DEL ESTADO DE JALISCO. Incluir atribuciones para los mandatos referentes a la vigilancia y supervisión por parte de la autoridad local, para el cumplimiento de la normativa del funcionamiento del modelo de operación bajo el esquema de Ruta – Empresa.
Gestionar	Gestionar con la Secretaria de Movilidad a nivel estatal para integrar en el reglamento municipal las acciones de verificación para obligar a los concesionarios aplicar la normativa y cumplimiento para el correcto funcionamiento de las rutas de Transporte Publico, en concordancia con las funciones de vigilancia a nivel municipal y las reglas del Esquema vigente a nivel estatal.
Gestionar / Fortalecer	Fortalecer el Reglamento con LA NORMA GENERAL DE CARÁCTER TÉCNICO DE LA CALIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO Y COLECTIVO DEL ESTADO DE JALISCO Incluir atribuciones para supervisar el cumplimiento de la normativa respecto de las especificaciones técnicas requeridas para Operar una Ruta.

Meta	Reglamento Aprobado con lineamientos sobre la operación del transporte público en el municipio.
Indicador	Reglamento Vigente y en funciones.
Temporalidad del objetivo	Corto plazo
Involucrado	Dirección Municipal de Vialidad y Tránsito, Pleno del H. Ayuntamiento de Tepatitlán de Morelos













ESTRATEGIA: MoTP-01.2

Adecuación Normativa para la Inclusión y accesibilidad Universal en el TP

Línea estratégica: Transporte Público

Problemática: El transporte público no es completamente inclusivo y las personas en general no perciben la adaptabilidad de apoyo en el sistema de Transporte Publico.

Elemento clave	Acción
Vincular	Actualizar y vincular el Reglamento en el tema de inclusión conforme a LA NORMA GENERAL DE CARÁCTER TÉCNICO DE LA CALIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO Y COLECTIVO DEL ESTADO DE JALISCO. Incluir los mandatos que hacen referencia a las especificaciones de accesibilidad a las unidades de TP para personas con discapacidad y usuarios dentro de grupos vulnerables.
Actualizar	Actualizar el Reglamento para vigilar y supervisar bajo las atribuciones municipales, el cumplimiento de la normativa estatal en el tema de mejoramiento de la Imagen, diseño y mantenimiento de las unidades de TP; vinculación a LA NORMA GENERAL DE CARÁCTER TÉCNICO DE LA CALIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO Y COLECTIVO DEL ESTADO DE JALISCO.
Generar	Generar esquemas y convenios de coordinación municipio - estado, para supervisar y vigilar que las unidades y Rutas de TP cumplan con los criterios técnicos y de operación establecidos en la Ley de Movilidad Y Transporte del Estados de Jalisco (equipamiento e implementos necesarios para la accesibilidad e inclusión de Grupos vulnerables).
Meta	Reglamento Actualizado y Convenio Marco para el Sistema de TP, y Convenio específico para operación de unidades de TP.
Indicador	-Reglamento aprobado y en funciones. -Convenio alineado al Reglamento vigente y en funciones.
Temporalidad del objetivo	Corto plazo
Involucrado	Comisario Municipal de Vialidad y Tránsito y Cabildo municipal (Regidores)





Ejes transversales:

M-SE

M-EF

M-EQ





ESTRATEGIA: MoTP-01.3

Programa emergente de adecuaciones físicas de las Unidades actuales, para el servicio de Transporte Publico

Línea estratégica: Transporte Público

Problemática: Las unidades de TP presentan deficiencias en el equipamiento e implementos para la inclusión universal: la vida útil para la renovación de las unidades marcada en la norma estatal es de 10 años.

Elemento clave	Acción
Implementar	Implementar el Programa emergente para la Actualización de Características Físicas de las unidades de TP: equipamiento e implementos de inclusión y accesibilidad universal, involucrando los criterios de la Norma Técnica Estatal para la instalación óptima de implementos.
Gestionar	Promover las acciones de gestión desde el cabildo Local para obtener participaciones a nivel estatal y adecuar la Ley de Egresos municipal, con la finalidad de financiar con los concesionarios, la adaptación completa y conforme a la Norma Técnica, el 100% de las unidades de TP.
Incentivar	Promover desde el municipio incentivos económicos, a través de un esquema de cofinanciamiento con los concesionarios de TP, para motivar a la adecuación física y adaptación de implementos de accesibilidad y de seguridad de los usuarios en los traslados dentro de las unidades de TP.
Ejecutar	Ejecución de las acciones de implementación emergentes conforme a los criterios de LA NORMA GENERAL DE CARÁCTER TÉCNICO DE LA CALIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO Y COLECTIVO DEL ESTADO DE JALISCO, y de los criterios establecidos en la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco.

Meta	100% de las unidades de TP adecuadas a la norma técnica estatal.
Indicador	Porcentaje (%) del total de unidades adecuadas.
Temporalidad del objetivo	Mediano plazo
Involucrado	Comisario Municipal de Vialidad y Trânsito y Empresa Operadora del TP y Concesionarios.





Ejes transversales:







+





ESTRATEGIA: MoTP-01.4

Plan de inversión integral; esquemas cofinanciamiento, para incremento de unidades para el sistema de TP y de operadores

Línea estratégica: Transporte Público

Problemática: No existe certeza de los tiempos y frecuencias de paso de las unidades de TP en todas las rutas. La falta de unidades en funcionamiento y los pocos operadores disponibles, origina tiempos excesivos tanto en los traslados como en la frecuencia de paso.

Elemento clave	Acción
Gestionar	Gestionar con el gobierno del Estado esquemas de coparticipación presupuestal para generar financiamiento para el incremento y sustitución de las unidades de TP en circulación, con unidades nuevas sustentables, conforme a las especificaciones de la norma técnica estatal.
Concretar	Concretar la asignación de bolsas presupuestales con suficiencia económica para cubrir la meta en el incremento de unidades nuevas de TP, mediante la formalización de los convenios de participación y coadministración financiera.
Instrumentar	Emitir las Reglas de Operación para la ejecución del recurso gestionado, en donde se integra la participación económica de los concesionarios, y estableciendo los porcentajes que se determine en el instrumento de operación.
Mejorar	Mejorar y optimizar la operación de las rutas de TP con la integración al sistema de transporte colectivo de nuevas unidades, y concretar la contratación de más operadores capacitados.
Optimizar	Rediseñar el actual programa de operación de las rutas de TP, optimizando y readecuando los programas de operación y logística de traslados para aumentar sistemáticamente las frecuencias de paso, mejorando los tiempos sobre todo en los horarios de mayor demanda integrar más operadores para cubrir la demanda en función del Proyecto de mejoramiento y crecimiento del sistema de TP.

Meta	-Incremento del parque vehicular: y unidades nuevas, en el 50 % -Aumento en un 50% de los viajes por Día / Unidad
Indicador	 -Porcentaje de incremento respecto del total de unidades actuales. -Porcentaje en el incremento respecto de viajes totales actuales.
Temporalidad del objetivo	Mediano plazo
Involucrado	Comisario Municipal de Vialidad y Tránsito, Pleno del H. Ayuntamiento de Tepatitlán de Morelos, Empresas Operadoras y concesionarios del TP.





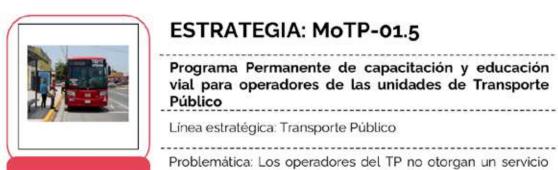
Ejes transversales:











ESTRATEGIA: MoTP-01.5

Programa Permanente de capacitación y educación vial para operadores de las unidades de Transporte Público

Línea estratégica: Transporte Público

Problemática: Los operadores del TP no otorgan un servicio adecuado, y no cuentan con la capacitación adecuada para operar bajo los criterios actuales de cultura vial e inclusión

Elemento clave	Acción
Actualizar	Actualizar el Reglamento de los Servicios de Vialidad y Tránsito y Transporte, para integrar mandatos y condicionantes en el otorgamiento de permisos en el ámbito municipal, que se vinculen a un programa de capacitación y educación vial con perspectivas de inclusión social y género, para las y los trabajadores del TP. Incluir criterios paritarios para la integración de mujeres operadoras de unidades del TP.
Vincular	Vinculación del reglamento municipal con LA NORMA GENERAL DE CARÁCTER TÉCNICO DE LA CALIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO Y COLECTIVO DEL ESTADO DE JALISCO, replanteamiento del "Apartado B; de CAPACITACIÓN", con la finalidad de integrar atribuciones para acciones de vigilancia y supervisión del cumplimiento del ordenamiento, por parte de las autoridades municipales.
Implementar	Implementar en el programa de capacitación y mejoramiento del TP, un apartado de participación de instituciones, públicas y asociaciones, vinculadas con la atención y representación de grupos vulnerables.
Meta	100 % de operadores de TP, y trabajadores del sistema capacitados conforme al Programa de capacitación alineado al reglamento estatal. Integración de criterios de Inclusión Social y de Género dentro del Programa de Capacitación.
Indicador	-Programa de capacitación aplicado. -Porcentaje del número total de trabajadores capacitados.
Temporalidad del objetivo	Mediano plazo.
Involucrado	Comisario Municipal de Vialidad y Tránsito, Pleno del H. Ayuntamiento de Tepatitlán de Morelos Empresa Operadora del TP.





Ejes transversales:













ESTRATEGIA: MoTP-02

Reestructuración Integral de las Rutas y Derroteros del Transporte Publico en la Ciudad de Tepatitlán

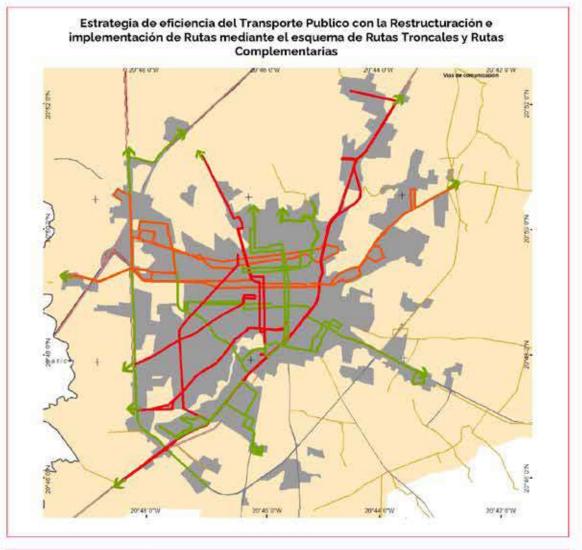
Línea estratégica: Transporte Público

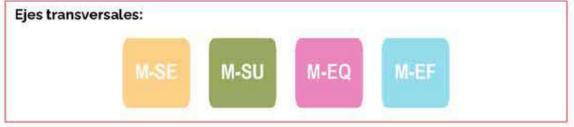
Problemática: El sistema de Transporte Publico en el municipio, presenta vicios y deficiencias estructurales que se reflejan en la mala operatividad y servicio. lo que se traduce en un servicio inseguro, tardado, ineficiente, caro y contaminante.

Elemento clave	Acción
Establecer	Establecer eficiencia en la conectividad mediante 6 Rutas Troncales y 10 Rutas Complementarias con sus estaciones o paradas de transbordo, que motivaran un cubrimiento territorial generalizado para todos los habitantes de la ciudad, aficionando los tiempos de recorrido Se utilizarán los principales ejes viales, y vialidades de conexión regional para la adaptación del nuevo sistema.
Materializar	Materializar los mecanismos de vinculación con la administración estatal para el planteamiento de un Programa de Restructuración integral del sistema de TP en la ciudad, mediante la implementación trazado y funcionamiento de las 14 rutas propuestas.
Vincular	Gestionar con la Secretaria de Movilidad del Estado, las autorizaciones para la restructuración de las rutas y derroteros, para el cubrimiento adecuado de todas las zonas de la ciudad, mediante criterios de demanda con base a población y disponibilidad para las zonas con mayor concentración de unidades económicas
Optimizar	Optimizar la eficiencia en los desplazamientos mediante la asignación diferida a varios concesionarios para fomentar practicas equitativas en el funcionamiento de las 6 Rutas Troncales y 10 Rutas Complementarias, asegurando un cubrimiento total de 185.0 kilómetros.

Meta	Implementación total de 6 Rutas Troncales y 10 Rutas Complementarias.
Indicador	 -Número de rutas Troncales Funcionando con nuevo derrotero. -Número total de Rutas Complementarias Funcionando con nuevo derrotero.
Temporalidad del objetivo	Mediano plazo a largo plazo.
Involucrado	Comisario Municipal de Vialidad y Tránsito, Pleno del H. Ayuntamiento de Tepatitlán de Morelos, Empresa Operadora del TP.











ESTRATEGIA: MoTP-02.1

Modificación y restructuración de rutas y derroteros actuales del Transporte Publico para la Ciudad de Tepatitlán

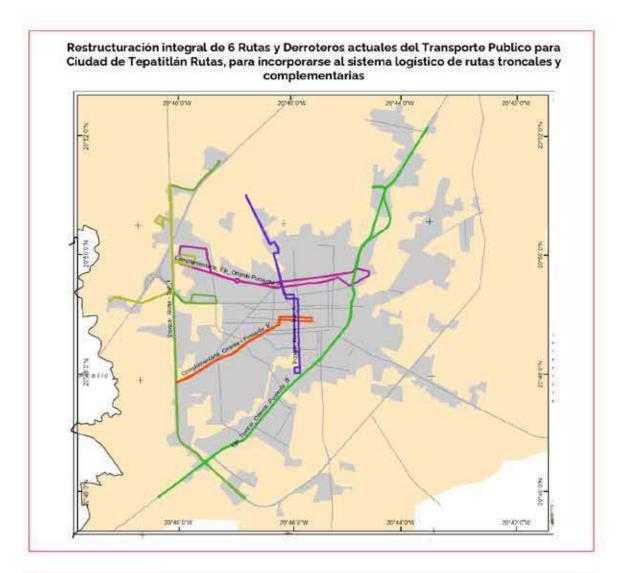
Línea estratégica: Transporte Público

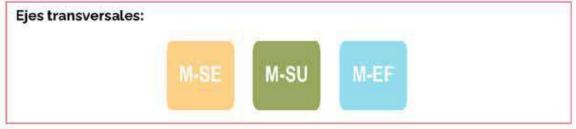
Problemática: El sistema de Transporte Publico en el municipio, presenta vicios y deficiencias estructurales que se reflejan en la mala operatividad y servicio, lo que se traduce en un servicio inseguro, tardado, ineficiente, caro y contaminante.

Elemento clave	Acción
Reestructurar	 -Modificación de la "Ruta 1 vía 3" y "Ruta 3": se reestructura su trayecto actual para dar paso a la Ruta Complementaria A Eje Oriente Poniente (Popotes - A. López Mateos - Tomas González - Col Españita), con un recorrido total de 11.1 kilómetros. -Modificación de la "Ruta 2 vía 1": se reestructura su trayecto actual para dar paso a la Ruta Troncal D - Oriente Poniente (Lic. Anacleto González Flores - Carretera a San Juan de Los Lagos), con un recorrido total de 23.5 kilómetros. -Modificación de la "Ruta 1" y "Ruta 1 Vía Directa": se reestructura su trayecto actual para dar paso a la Ruta Troncal 4 - Sur Norte (Lic. González Gallo - Matamoros - Niños Héroes - Central de Autobuses), con un recorrido total de 10.2 kilómetros. -Modificación de la "Ruta 2 Vía 2" y "Ruta 2": se reestructura su trayecto actual para dar paso a la Ruta "Complementaria B - Oriente Poniente" (Totalidad de la Av. González Carnicerito), con un recorrido total de 7.6 kilómetros. -Modificación de la "Ruta 3" y "Ruta 1 Vía 2": se reestructura su trayecto actual para dar paso dos derroteros: Ruta "Troncal 1 - Norte Sur" (Centro Universitario de los altos - Carretera a Yahualica - Anillo Periférico Sur), con un recorrido total de 22.1 kilómetros. Ruta "Complementaria 1 - Norte Poniente" (Hacienda Popotes - Carretera a Yahualica - Popotes - El Pochote), con un recorrido total de 10.9 kilómetros.

Meta	Implementación de 6 rutas derivadas de la reestructuración integral de 8 rutas actuales.
Indicador	Número rutas reestructuradas funcionando con nuevo derrotero.
Temporalidad del objetivo	Mediano Plazo
Involucrado	Comisario Municipal de Vialidad y Tránsito. Pleno del H. Ayuntamiento de Tepatitlán de Morelos, Empresa Operadora del TP.













ESTRATEGIA: MoTP-02.2

Implementación de rutas y derroteros de Transporte Público mediante el Sistema de Rutas Trocales y Complementarias

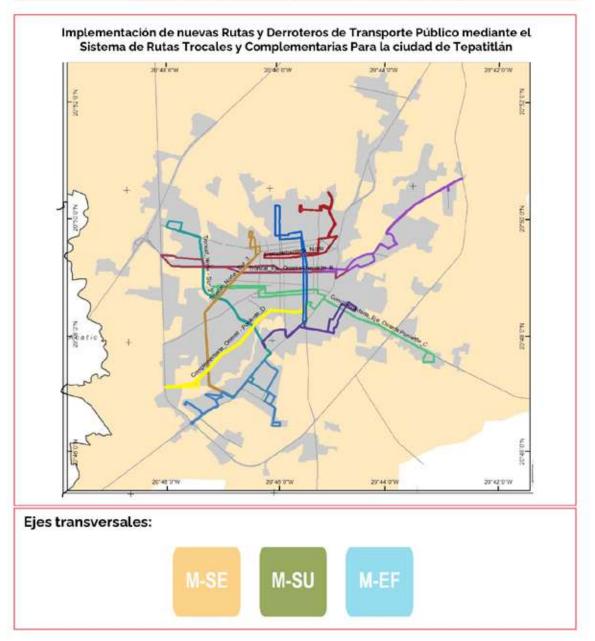
Linea estratégica: Transporte Público

Problemática: El sistema de Transporte Publico en el municipio, presenta vicios y deficiencias estructurales que se reflejan en la mala operatividad y servicio, lo que se traduce en un servicio inseguro, tardado, ineficiente, caro y contaminante.

Elemento clave	Acción
Integrar	 Para satisfacer la demanda de transporte con un mayor cubrimiento se propone Integrar al sistema de Transporte Publico las siguientes rutas: 1 Ruta Troncal 2 - Norte Sur: (Popotes - Circuito Interior S.S. Juan Pablo II - Lic. Anacleto González - González - Col. Las aguilillas). con un recorrido total de 11.23 kilómetros. 2 Ruta Troncal B - Oriente - Poniente: (Nva. Preparatoria Regional - Av. Luis Donaldo Colosio - Eje Morelos - Col. San Miguel), con un recorrido total de 9.76 kilómetros. 3 Ruta Complementaria C - Oriente - Poniente: (18 de marzo y Periférico Oriente - Par Vial Nicolás Bravo y Revolución - Col. La Gloria Sur - Hospital Regional de Tepatitlán), con un recorrido total de 13.91 kilómetros. 4 Ruta Troncal 3 - Norte Sur: (Col. Las Jardineras - Av. Manuel Gómez Morín - Av. Rio de las Jacarandas - Ingreso a Col. Las Aguilillas), con un recorrido total de 11.3 kilómetros. 5 Ruta Complementaria D Zona Oriente: (C. Santos Romo y Córdoba - Col. El Pedregal - Col. Buganvilias - Col. Juan Pablo II). con un recorrido total de 10.2 kilómetros. 6 Ruta Complementaria 1 - Zona Sur Poniente: (Col. Los Arroyos - Col. Los adobes - Lic. Anacleto González - Col. Las Aguilillas y San Carlos), con un recorrido total de 7.0 kilómetros. 7 Ruta Complementaria 1 - Zona Sur Oriente: (Ingreso Parque Bicentenario - Central de Autobuses - Av. La Paz - Col. Del Carmen). con un recorrido total de 7.0 kilómetros 8 Ruta Complementaria 1 - Zona Norte: (Par Vial Mariano Jiménez y Bartolo Hernández - Col. Españita - Av. Loma Verde - Col. Lázaro Cárdenas - El Tablón). con un recorrido total de 8.5 kilómetros. 9 Ruta Complementaria 5 - Norte Sur: (Col. Pozo del Monte - Col. Cerrito de la Cruz - Par Vial Porfirio Diaz y Jesús Reynoso - Par Vial Hidalgo y Esparza - Col. El Panteón Viejo), con un recorrido total de 7.2 kilómetros.

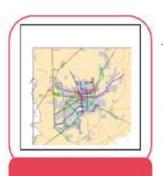


Meta	Implementación de 9 rutas de nueva creación, derivadas de la reestructuración integral.
Indicador	Número total de nuevas Rutas Funcionando con derrotero actualizado.
Temporalidad del objetivo	Mediano a largo plazo
Involucrado	Comisario Municipal de Vialidad y Tránsito, Pleno del H. Ayuntamiento de Tepatittán de Morelos, Empresa Operadora del TP.









ESTRATEGIA: MoTP-03

Implementación de Estaciones o Paraderos Intermodales del Transporte Publico en la Ciudad de Tepatitlán

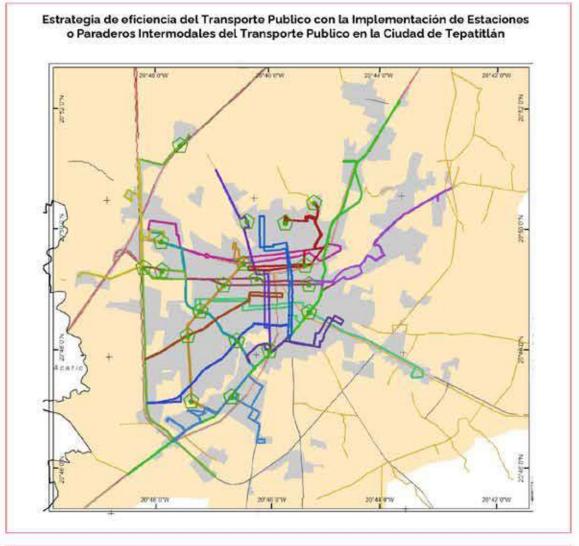
Línea estratégica: Transporte Público

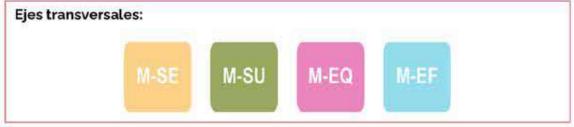
Problemática: El sistema de Transporte Publico en el municipio, presenta vicios y deficiencias estructurales que se reflejan en la mala operatividad y servicio, lo que se traduce en un servicio inseguro, tardado, ineficiente, caro y contaminante.

Elemento clave	Acción
Eficientar	Establecer eficiencia en la conectividad mediante 19 estaciones o paraderos nuevos instalados sobre los sitios de coincidencia entre rutas del Transporte Publico, Ciclovías (ciclo puertos) y vialidades con adaptación completa para movilidad peatonal.
Materializar	Establecer los mecanismos de vinculación con la administración estatal para el planteamiento de un Programa de Restructuración integral del sistema de Transporte Publico en la ciudad, mediante la implementación inicial de las 19 estaciones intermodales.
Integrar	Gestionar con la Secretaria de Movilidad del Estado, las autorizaciones para la restructuración e integración de las paradas y parabuses oficiales, conforme a la propuesta de nuevas rutas y derroteros.
Optimizar	Optimizar la planeación dentro de un plazo prudente para la adecuación total de la propuesta inicial de estaciones intermodales, mediante la gestión y acercamiento con las autoridades estatales para buscar esquemas de financiamiento, tanto público como privado (por ejemplo, publicidad en estaciones y parabuses).

Meta	Implementación total de 19 estaciones o parabuses con características de diseño y equipamiento para el intercambio modal y del entorno urbano.
Indicador	Porcentaje del número de total de estaciones ya instaladas y con entorno urbano adecuado.
Temporalidad del objetivo	Mediano Plazo
Involucrado	Comisario Municipal de Vialidad y Tránsito, Pleno del H. Ayuntamiento de Tepatitlán de Morelos, Empresa Operadora del TP.











ESTRATEGIA: MoTP-04



Regulación del servicio local de Taxis y sitios

Linea estratégica: Transporte Público

Problemática: El transporte de taxis presenta deficiencias en calidad del servicio, y de unidades a pesar del esquema tarifario. Los tiempos de espera para abordar un servicio, son muy largos, lo que resulta inadecuado para una ciudad con más de 50.000 habitantes como la de Tepatitlán, lo que incentiva aún más el uso del automóvil particular.

Elemento clave	Acción
Restructurar	Realizar los estudios técnicos para la reorganización y establecimiento de sitios en coordinación con las autoridades estatales en la materia, para reestructurar la ubicación para un total de 13 centrales de taxi distribuidas en la ciudad.
Instrumentar	Emitir las Reglas de Operación para iniciar la reconversión y actualización tecnológica de unidades de taxi con sistemas de medición tarifaria y de pago compatibles con todo el sistema de Transporte Publico. Deberá ser coordinado con las autoridades regulatorias de la operación y tarifarias a nivel estatal.
Mejorar	Integrar acciones de optimización y funcionamiento para la propuesta de Zonas 30, instalando áreas exclusivas de ascenso y descenso de usuarios de taxis.
Incrementar	Incrementar en un 30% el número de centrales de taxis, es decir, de las 10 que existen actualmente, incorporar 3 centrales más; distribuidas en Zona centro (Pantaleón Leal); Zona Popotes, y Zona ingreso Sur (Cuatro Caminos).
Gestionar	-Gestionar permisos y concesiones para incrementar el número de unidades que prestan el servicio de Taxi, en un aproximado de 140 unidades, que oferten los servicios en las 13 centrales de la ciudad. -Gestionar modalidades de financiamiento para la adquisición de unidades ecológicas nuevas (incentivos para vehículos de Combustión por Gas LP, Híbridos o Eléctricos).
Meta	-Actualización de las 112 unidades para taxi, con sistemas tecnológicos de medición tarifaria y sistemas de cobro compatibles con todo el Sistema de Transporte PúblicoIncrementar a 140 el número total de unidades para Taxi que ofrecen el servicio dentro de la ciudad de Tepatitlán.
Indicador	 -Número total de nuevas centrales de Taxis distribuidas en la ciudad. -Porcentaje del total de unidades para taxi, actualizadas con sistemas tecnológicos de medición tarifaria y sistemas de cobro compatibles con todo el Sistema de Transporte Público.



	 -Número total de unidades de taxi nuevas sustentables incorporadas al sistema de Transporte Publico de la ciudad.
Temporalidad del objetivo	Corto a mediano plazo
Involucrado	Comisario Municipal de Vialidad y Tránsito; Pleno del H. Ayuntamiento de Tepatitlán de Morelos, Empresas Operadoras y concesionarios



Ejes transversales:







XXIV.6. Línea estratégica: Transporte de Carga

El transporte de carga en el municipio de Tepatitlán es fundamental tanto para la generación de empleo, así como parte importante en las cadenas de suministro en diferentes industrias, principalmente carga doméstica, de comercio, mercancias, alimentos como pollo, huevo, lácteos y demás derivados; por eso es importante poder cubrir esa demanda que va en aumento, pero no solo eso, se debe eficientar el transporte, en la innovación dentro del sector. La mayoria de las industrias cada vez más usan tecnologías para ser más competentes en el mercado, lo que requiere resiliencia, pero sobre todo requiere de actitud y tener una visión del futuro.

Mejorar el transporte de carga debe conllevar un serio análisis de sus factores y características, alto grado de encadenamiento económico, efecto de sus costos bajos como son combustibles, impuestos, fletes, peajes, pagos a terceros, mantenimiento, etc., en la utilidad final del producto o mercancía, manejo de tiempos en el flujo de mercancías y por lo consiguiente de dinero, facilidad en mantenimiento, eficiencia para trazar rutas logísticas por su fácil acceso en espacios reducidos y lugares de estacionamiento, poca o nula emisión de contaminantes.

Por eso la importancia de establecer áreas o superficies donde sean controladas con medios electrónicos para el fomento de vehículos menos contaminantes, zonas más cercanas a sus puntos de descarga o en la zona centro de la ciudad de Tepatitlán en caso de ser su área de descarga; usar incentivos a cambio (Figura 162); a aquellos usuarios con vehículos más ecológicos o menos contaminantes, permitirles estacionarse en zonas más cercanas a sus centros de descarga, descuento en pensiones o estacionamientos, descuentos en restaurantes, hoteles o servicios mecánicos; para evitar el ingreso a las zonas con mayor tráfico o zona centro en caso de acudir a descargar en esa zona; de estos estacionamientos o aparcamientos realizar distribuciones con vehículos de menor tamaño y sustentables para llevar la mercancia a su destino, reserva de plazas de carga y descarga fuera de calzada en aparcamientos y mercados municipales, zonas de control de acceso con ventanas horarias. Localización de las entradas a las vias básicas de la ciudad, de manera que, se evite la circulación de los camiones por las vias interiores con mayor tráfico o calles no diseñadas para este tipo de tráfico, así como señalética para carga y descarga

Figura 162 Densidad de comercios en la cabecera municipal de Tepatitlán de Morelos.

Es necesario integrar un sistema inteligente de señalización, distribución e información en el que claramente se establecen espacios, horarios, tipos de vehículos amigables con el ambiente e incluye una red de corredores de servicios operando eficientemente.

A nivel nacional en el 2007, se reportó que en la red carretera federal, de aproximadamente 53 mil kilómetros, ocurrieron 30,551 accidentes con un saldo de 33,580 lesionados según el Instituto Mexicano del Transporte. Los accidentes carreteros representan grandes pérdidas tanto vidas humanas como pérdidas económicas y desgraciadamente el municipio de Tepatitlán no es la excepción, son gran cantidad de accidentes vehiculares donde se ve inmiscuido el transporte de carga, siendo atendidos principalmente por elementos de Protección Civil, Policia Municipal y Policia Federal

Es de vital importancia tratar las causas de los accidentes en el transporte de mercancia y abordar su prevención, conducir a una velocidad inadecuada es una de las principales causas de accidente, así como el cansancio del conductor, que sigue siendo uno de los grandes enemigos del sector del transporte, la antigüedad del vehículo y el mantenimiento de éste también juegan un papel preponderante en los



accidentes de tráfico, el hecho de que la carga cumpla con la normativa vigente y esté correctamente colocada en el vehículo también es básico para evitar accidentes en el transporte de mercancías.



Figura 163 Accidentes de transporte de carga en el municipio de Tepatitlán de Morelos.

Por lo anterior se proponen una serie de estrategias, encaminadas a disminuir la contaminación de estos vehículos, pero al mimo miento brindar seguridad para el mismo transporte y disminuir las externalidades que este medio conlleva.



XXIV.6.1. Acciones estratégicas de Transporte de Carga



ESTRATEGIA MoTC -01

Actualización y cumplimiento de la reglamentación y legislación en materia de transporte de carga o mercancías

Línea estratégica: Transporte de carga

Problemática: Carencia del cumplimiento de leyes, reglamentos y disposiciones federales, estatales y municipales en materia de transporte de carga o mercancia, así como la falta de vigilancia permanente

Elementos clave	Acción
Actualización	Actualización y revisión de la reglamentación en materia de transporte de carga con el fin de mejorar el funcionamiento del sistema, su capacidad de respuesta a la demanda y el trabajo interinstitucional: para injerencia estatal proponer una revisión con la intención de actualizar con la finalidad de ser aplicados en el municipio
Realizar	Realizar operativos de vigilancia permanentes para el cumplimiento de reglamentos y disposiciones en cuanto a transporte de mercancías, así como para la empresa de transporte y el chofer, consignatarios y todas las partes involucradas.
Promover	Promover el endurecimiento de las penas para aquellas conductas graves que afecten a la seguridad de la circulación de otros medios de movilidad y de los habitantes del municipio por el transporte de carga, en general, clasificados como grúas de arrastre, remolques, semi remolques: de carga especial (transporte de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos, objetos voluminosos o de gran peso, fondos y valores, grúas industriales y automóviles sin rodar en vehículo tipo góndola) y maquinaria agricola; exceptuando vehículos de salvamento, ambulancias, bomberos, policia, grúas de rescate, especificados en LEY DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE JALISCO.
Asegurar	Asegurar el cumplimiento en materia de horarios y zonas que en específico se definan para la circulación y realización de maniobras por parte del transporte de carga del municipio de Tepatitlán de Morelos
Establecer	Aumentar la revisión de vehículos de carga pesada a través del establecimiento de una unidad especializada en la aplicación de las normas relativas a vehículos pesados



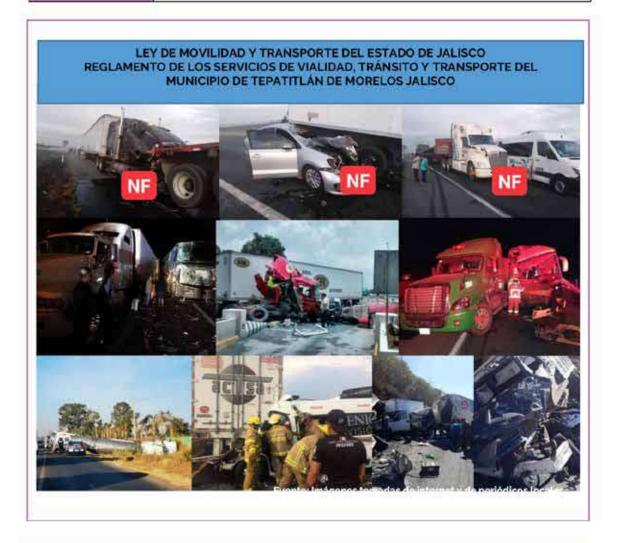


Aplicar	Aplicación y cumplimiento efectivo de la normatividad sobre licencias y operación de vehículos de carga pesada a cargo de la policía e inspectores, esenciales para mantener los estándares y la seguridad en el entorno carretero; así como el cumplimiento de tiempo de manejo y descanso de los conductores, de su registro de tiempos de manejo, de acuerdo a la Ley Federal del Trabajo (de día o de noche).
Revisar	Revisar las estaciones de medición de pesos para evitar sobrecarga de los vehículos; las estaciones tienen que funcionar las 24 horas de los 7 días de la semana, estos puntos de revisión deben incrementarse paulatinamente.
Regular	Las regulaciones vigentes relativas a la parte física-mecánica, ambiental y de seguridad de los vehículos de carga, se deberán aplicar tanto a vehículos importados como nacionales; los remolques tienen que tener una placa de identificación y cumplir con las especificaciones que marque la ley para su afinación, mantenimiento, carrocería apropiada según el tipo de carga, así como sus aditamentos y las condiciones higiénicas indispensables, establecidas en la legislación sanitaria para evitar que el material que transporten se esparza en la infraestructura vial y no contaminen.
Efectuar	Efectuar las sanciones establecidas en la legislación sobre la cadena de responsabilidad, con la finalidad de sancionar a todos aquellos que pertenecen a la cadena de suministro y tienen la obligación de asegurar que no ocurran violaciones a las leyes de transporte terrestre, las acciones, omisiones o demandas de una de las partes contribuyan a un delito, puedan ser legalmente responsables, en caso de cualquier percance, accidente implicado y ocasionado por este tipo de transporte de manera directa e indirecta.
Supervisar	Supervisar y vigilar el cumplimiento de la normatividad establecida.
Meta	 -Que la reglamentación en materia de transporte de carga en el municipio este actualizado y acorde con las condiciones actuales del transporte y del municipio. -Que los operativos de vigilancia y supervisión por parte de la autoridad competentes generen cambios positivos en el cumplimiento de los reglamentos, en la disminución de tráfico pesado y bajando los índices de accidentes ocasionados por este tipo de transporte dentro de la ciudad.
Indicador	-La aprobación de una actualización después de la revisión acorde a la nueva movilidad de Tepatitlán de Morelos. -Cantidad de operativos realizados. -Disminución de accidentes ocasionados por el transporte de carga
Temporalidad del objetivo	Corto y mediano plazo



Involucrado

- -Gobierno Municipal: Comisaría de Tránsito Municipal. Comisario de Seguridad Pública y Tránsito, Comisario de Policía Vial.
- -Gobierno Estatal: Secretaría de Transporte del Gobierno del Estado de Jalisco.
- -Federal: Secretaria de Comunicaciones y Transportes.



Ejes transversales:





M-EF

Gaceta Munici





Cumplimiento del Reglamento de Zonificación Municipal

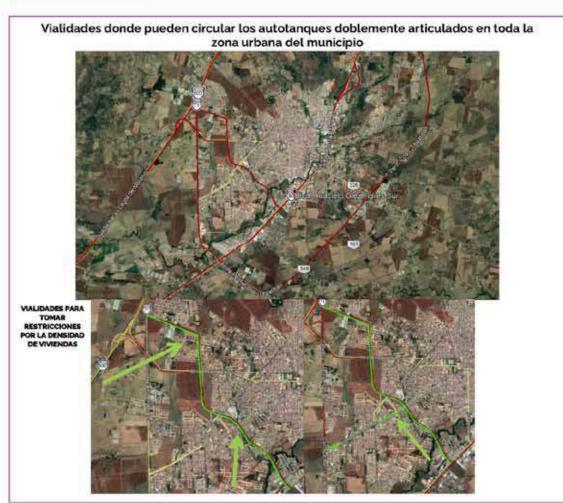
Linea estratégica: Transporte de Carga

Problemática: Falta de respeto y cumplimiento de las especificaciones ya reguladas en el reglamento de zonificación municipal de Tepatitlán de Morelos

Elementos clave	Acción
Prohibir	Con base en el Artículo 86 del Reglamento de Zonificación queda prohibida la circulación de auto tanques doblemente artículados en toda la zona urbana del municipio, a excepción de la siguiente ruta: Carretera Estatal 80 (Cruzando de sur poniente a nororiente) Carretera Federal 80 (cruzando el municipio), Boulevard Anacleto González Flores y Circuito S.S. Juan Pablo II, así como en las vias de acceso a los sitios autorizados para la desarticulación en los ámbitos de competencia de las dependencias del ámbito federal, estatal y municipal.
Cumplir	Cumplir con la circulación de vehículos de servicio y emergencia; deberá preverse la entrada de vehículos de emergencia tales como bomberos y ambulancias, así como la atención de servicios como la basura y el gas en áreas de tráfico víal.
Proteger	Proteger tanto a las instalaciones comerciales y servicios, como a las zonas habitacionales cercanas, contra peligros de fuego, explosión, emanaciones tóxicas, humos, ruidos excesivos y otros riesgos o impactos negativos, regulando la intensidad de uso de los locales comerciales, así como restringiendo aquellos tipos de establecimientos que generan tráfico pesado e impactos dañinos y reglamentando los requerimientos de estacionamientos para evitar el congestionamiento vehicular con base en la normatividad vigente.
Reforzar	Reforzar el cumplimiento del reglamento de zonificación municipal vigente, garantizando que todos los conductores de carga estén conscientes de el al momento de circular por la cuidad y el municipio.
Condicionar	Condicionar el paso de auto tanques doblemente articulados en las zonas donde las vialidades permitidas en el reglamento de zonificación o las alimentadoras a las permitidas de paso, que crucen zonas habitacionales densas; con velocidad máxima considerada en el reglamento de vialidad, con horarios de baja circulación de vehículos y respetando las leyes establecidas. Principalmente en la Avenida Juan Pablo II y González Carnicerito (que no sea considerada como alimentadora, ya que cruza una gran densidad de viviendas).



Meta	-Garantizar el correcto desplazamiento de las unidades de carga y transporte de mercancias dentro del municipio.
Indicador	-Cantidad de operativos realizados. -Disminución de accidentes ocasionados por el transporte de carga.
Temporalidad del objetivo	Corto y mediano plazo
Involucrado	Comisario de Seguridad Pública y Tránsito y Comisario de Policía Vial municipal

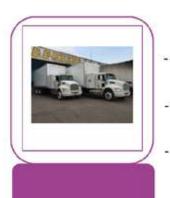












Difusión de campañas para seguridad en la circulación de transportes de mercancías o de carga

Línea estratégica: Transporte de Carga

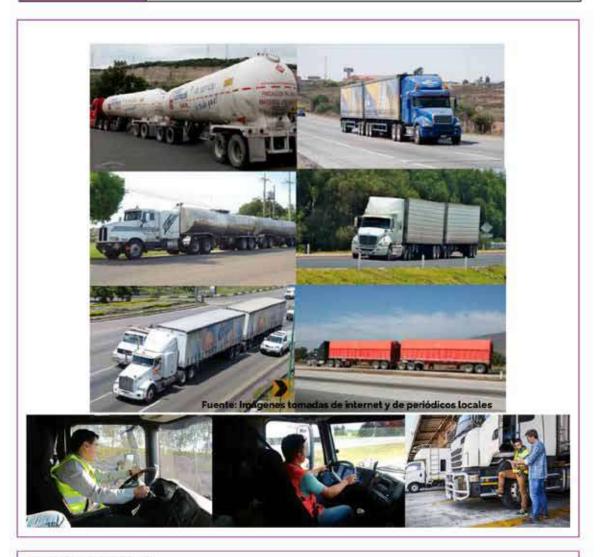
Problemática: Deficiencia en la realización de campañas visuales en medios y redes sociales o folletos de difusión para seguridad en la circulación de transportes de mercancia o de carga

Elementos clave	Acción
Realizar	Realizar campañas de difusión en medios y redes sociales o folletos de programas como: "Sólo por derecha transporte de carga". "Sólo circulo por lo autorizado", "No invadir y puedo convivir".
Promover	Promover la seguridad en los transportes de carga implementando prácticas particulares de logística en zonas identificadas de mayor incidencia delictiva.
Aumentar	Aumentar la seguridad para minimizar los riesgos derivados de las maniobras de carga y descarga, que constituyan una fuente importante de lesiones para los trabajadores;
Fortalecer	Fortalecer la coordinación con dependencias federales con los gobiernos estatales y municipales, para mejorar integralmente los servicios de transporte de carga, así como las condiciones de seguridad en las carreteras, así como proteger el medio ambiente.
Regular	Regular la exposición de vibraciones de los vehículos por mal estado de las carreteras, ruidos fuertes, fatigas por manipulación de cargas, fatiga por conducción prolongada,
Reforzar	Reforzar la supervisión de la normatividad y certificar la calidad de las empresas.
Garantizar	Garantizar la continuidad de los servicios y la convivencia armónica entre concesionarios, mediante el establecimiento de reglas claras que permitan una competencia sana, equitativa y transparente.
Meta	Contar con servicios de transporte de carga o de mercancia seguros, sustentables, eficientes y competitivos en el municipio.
Indicador	Disminución de incidentes con el transporte de carga
Temporalidad del objetivo	Corto y mediano plazo



Involucrado

Comisario de Seguridad Pública y Transito y Comisario de Policia Vial municipal













Protección a zonas turísticas contra riesgos urbanos y tráfico de mercancía

Línea estratégica: Transporte de carga

Problemática: Falta de protección para las zonas turísticas (cabañas, casas de campo, etc.), contra riesgos urbanos y tráfico pesado ocasionados por usos incompatibles

Elementos clave Acción Proteger las zonas turísticas (cabañas, casas de campo, etc.), contra Actualización riesgos urbanos y tráfico pesado ocasionados por usos incompatibles Aplicar procedimientos uniformes para la inspección y verificación de las especificaciones físico-mecánica durante el tránsito de los vehículos que prestan el servicio de transporte de carga o de Aplicar mercancias, en especial en aquellas carreteras, avenidas y calles que sean de uso común tanto para turistas nacionales como internacionales, zonas de cabañas, campos de golf, casas de descanso, etc. Promover la aplicación del Programa Nacional de Verificación Obligatoria de Emisiones Contaminantes de los vehículos que circulan por la red carretera federal y por zonas con usos Promover incompatibles. Con el objetivo de no contaminar los espacios utilizados como zonas turísticas, casas de descanso, zonas de cabañas y áreas de camping. -Que la reglamentación en materia de transporte de carga en el

Meta	municipio este actualizado y acorde con las condiciones actuales del transporte y del municipio, evitando la construcción de nuevos asentamientos para uso turístico con el fin de evitar riesgos urbanos ocasionados por usos incompatibles. -Evitar futuros accidentes en el desplazamiento de los turistas tanto nacionales como extranjeros por el municipio y sus zonas turísticas.
Indicador	Disminución de accidentes ocasionados por el transporte de carga en zonas turísticas, de cabañales, casas de descanso y campos de golf entre otros.
Temporalidad del objetivo	Corto y mediano plazo



Involucrado

- -Gobierno Municipal: Comisario de Seguridad Pública y Tránsito. Comisario de Policia Vial.
- -Gobierno Estatal: Secretaria de Transporte del Gobierno del Estado de Jalisco.





ZONAS TURÍSTICAS Y PUNTOS COMERCIALES CON TRANSPORTE DE CARGA Y DESCARGA

Ejes transversales:





M-EF







Incorporación de nuevos sistemas tecnológicos

Línea estratégica: Transporte de carga

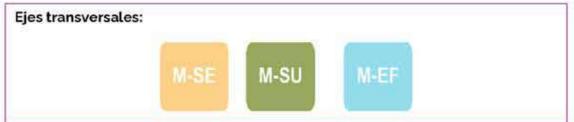
Problemática: Integración en el reglamento de incorporación de dispositivos para salvaguardar la vida de los habitantes por accidentes de transporte de carga o de mercancia

Elementos clave	Acción
Aplicar	Aplicar nuevos sistemas tecnológicos que garanticen capacidad, eficiencia y protección ambiental en el transporte de carga o mercancías.
Actualizar	Actualizar en materia de inclusión de dispositivos de seguridad para vehículos de transporte de carga, cuya función es evitar que peatones, ciclistas y motociclistas sean arrollados por las ruedas traseras de un camión cuando ocurra una colisión lateral.
Instalar	Instalar material reflejante para vehículos de transporte de pasajeros o carga que delimitan las dimensiones de vehículos livianos y pesados para incrementar su visibilidad en horario nocturno
Recomendar	Recomendar a los transportes de carga del municipio a incorporar nuevos sistemas de tecnologias que garanticen mayor capacidad, eficiencia y protección, de igual manera instalar tecnología actualizada como foto infracciones y otros, que permitan vigilar a los vehículos de transporte de carga que circulan dentro del área urbana del municipio
Plantear	Plantear la integración de dispositivos de seguridad para vehículos de transporte de carga durante la trasportación de mercancias dentro de la zona urbana del municipio; dispositivos como procesos de digitalización de mercancías, sistemas de cómputo para bases de datos en control de la carga y contenedores para eficientar la logistica, telemática para que los dispositivos móviles sean controlados a través de controles y el tablero de los vehículos, permitiendo el aprovechamiento de la potencia de la computadora y la conectividad incorporada en los teléfonos inteligentes de sus conductores; una combinación de sensores, cámaras, radares, GPS de alto rendimiento, detección y determinación de la luz (LIDAR), inteligencia artificial (IA) y Machine Learning (Aprendizaje Automático), para alcanzar sus respectivos niveles de autonomía.



Meta	 Vigilar de manera constante al transporte de mercancia, generando una mayor tranquilidad en la población y disminuir el tráfico pesado Que disminuyan los atropellados y los accidentes viales causados por el transporte de carga, así como procurar la implementación de los dispositivos de seguridad que ayuden a evitar dichos accidentes
Indicador	 -Monitoreo de la disminución de atropellados y accidentes causados por el transporte de carga -Por medio de la instalación de nuevas tecnologías en las carreteras y avenidas de mayor uso del transporte de carga en el municipio
Temporalidad del objetivo	Corto y mediano plazo
Involucrado	 -Gobierno Municipal: Comisario de Seguridad Pública y Tránsito. Comisario de Policia Vial. -Gobierno Estatal: Secretaria de Transporte del Gobierno del Estado de Jalisco.











Establecimiento de zonas de carga y descarga para todo tipo de comercio e industria

Linea estratégica: Transporte de carga

Problemática: Falta de una delimitación territorial clara para la entrada de vehículos de transporte de mercancia en zonas comerciales para carga y descarga de productos

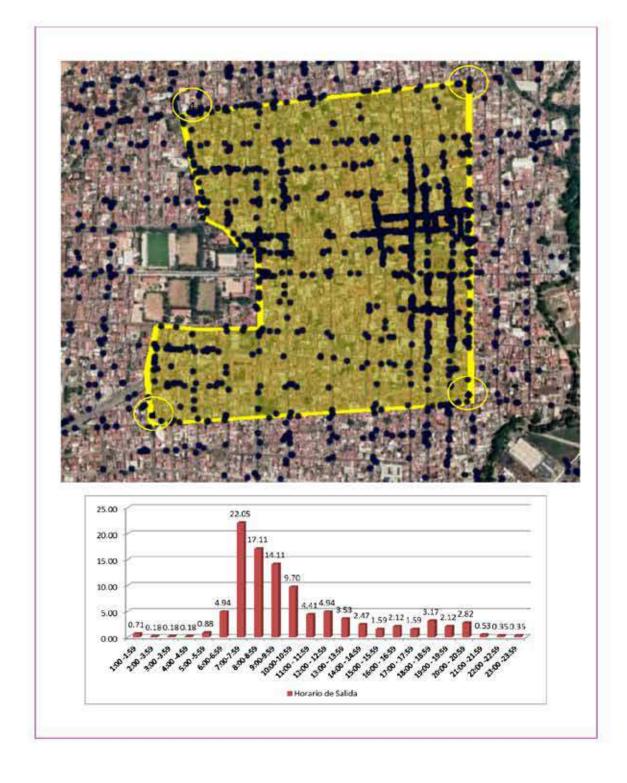
Elementos clave	Acción
Actualización	Actualización de una delimitación territorial clara para la entrada de vehículos de transporte de mercancía en zonas comerciales para carga y descarga de productos en las calles: • Marcelino Champagnat y Francisco Sarabia (1) • Nicolás Bravo y Pedro Moreno (2) • Galeana y Josefa Ortiz de Domínguez (3) • González Gallo y Félix Ramos (4)
Aplicar	Aplicar horarios específicos para la entrada a la ciudad y en especial a la zona centro de este tipo de vehículos para la carga y descarga de productos; que se realicen con el horario con menor tráfico posible, así como evitar las horas donde no coincidan con entrada y salida de escuelas, horarios laborales conforme a los resultados de la encuesta origen-destino, así como los horarios pico de venta en los comercios.
Establecer	Establecer la hora de entrada al polígono propuesto con base en los resultados de la encuesta origen destino de 6.00 a.m 11:00 a.m. es el periodo de mayor tráfico para salir a realizar sus actividades; para el regreso de sus actividades comienza a las 18:00 horas hasta las 22:00 horas.
Instaurar	Instaurar una hora determinada para entrar y salir del poligono establecido, se recomienda tomar en cuenta el horario que maneja el gobierno del estado de Jalisco para la zona metropolitana de Guadalajara con el fin de alinear y no crear conflictos en el dinamismo entre las actividades económicas; Los horarios de restricción en ZMG de 6 a 9 horas, de lunes a domingo. Del mismo modo No podrán circular por la ciudad los siguientes transportes de carga pesada: Tractocamiones (Configuraciones sencillas) Tractocamiones (Configuraciones con semirremolque) Remolque o doble semirremolque Con configuraciones C2 y C3 sin remolque (tipo torton)



Alinear	Conforme a lo establecido por La Secretaría de Seguridad del Estado de Jalisco, a través de la Comisaría de la Policía Vial por cuestiones de seguridad, aquellos vehículos que sí podrán circular son: • De emergencia • Militares • Transporte de substancias, combustibles para motores y materiales peligrosos (que su carga sea más peligrosa estando parada que en circulación) • Transporte de correspondencia y paquetería (carga pequeña) • Transporte de residuos peligrosos biológicos-infecciosos o de equipos médicos
Establecer	Establecer sanciones para los vehículos de carga que circulen en los horarios prohibidos, sancionar a aquel vehículo y chofer que no cumpla la ley y el reglamento.
Disminuir	Disminuir el tráfico ocasionado por el transporte de carga, así como eficientar la carga y descarga de mercancias.

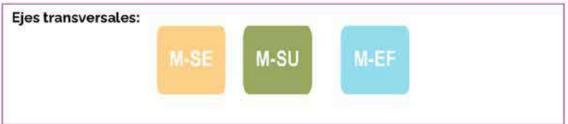
Involucrado	-Gobierno Municipal: Comisario de Seguridad Pública y Tránsito, Comisario de Policia Vial. -Gobierno Estatal: Secretaría de Transporte del Gobierno del Estado de Jalisco.
Temporalidad del objetivo	Corto y mediano plazo
Indicador	Disminución de accidentes ocasionados por el transporte de carga
Meta	 Ordenar las actividades de carga y descarga de mercancías en los diferentes puntos comerciales e industriales de la ciudad es necesario para la gestión adecuada de la movilidad del transporte de mercancias, que involucre a ordenar las actividades de carga y descarga de mercancías en los diferentes puntos comerciales e industriales de la ciudad es necesario para la gestión adecuada de la movilidad del transporte de mercancías. Que la reglamentación en materia de transporte de carga en el municipio este actualizado y acorde con las condiciones actuales del transporte y del municipio, evitando la construcción de nuevos asentamientos para uso turistico con el fin de evitar riesgos urbanos ocasionados por usos incompatibles. Evitar futuros accidentes en el desplazamiento de los turistas tanto nacionales como extranjeros por el municipio y sus zonas turísticas.

















Delimitación territorial para servicios de aparcamiento o estacionamiento de transportes de mercancía o de carga

Linea estratégica: Transporte de carga

Problemática: Ausencia de una delimitación de un área de aparcamiento o estacionamiento a la que debe dar servicio (definida por el número y la tipología de actividades económicas)

Elementos clave	Acción
Aprobar	Aprobar un área delimitada para servir como estacionamiento o aparcamiento para vehículos de transporte de mercancias, de preferencia definidas por el número y tipo de actividad económica a la que abastece la ley, para evitar el ingreso a las zonas con mayor tráfico o zona centro en caso de acudir a descargar en esa zona; de estos estacionamientos o aparcamientos realizar distribuciones con vehículos de menor tamaño y sustentables para llevar la mercancía a su destino.
Identificar	Establecer un polígono junto con el sector comercial destinada a zona de estacionamiento para descarga de mercancía y de ese lugar utilizar para entregar dicha mercancía por medio de vehículos más pequeños y menos contaminantes incentivos a aquellos usuarios con vehículos más ecológicos o menos contaminantes, descuento en pensiones o estacionamientos, descuentos en restaurantes, hoteles o servicios mecánicos, así como permitirles estacionarse en zonas más cercanas a sus centros de descarga
Establecer	Promoción de medios de transporte de bajo impacto (camionetas y bicicletas eléctricas de carga y carros, cuando sea posible), especialmente en áreas con gran cantidad de negocios
Promoción	Fomentar incentivos para aquellos vehículos menos contaminantes, sean aquellas zonas controladas con medios electrónicos, zonas más cercanas sus puntos de descarga tipo pensión para que puedan estacionar los vehículos aquellos que habitan en el municipio y los dejen fuera de sus hogares o en la zona centro en caso de ser su área de descarga; usando incentivos como mayor tiempo de estacionamiento, horario más amplio en zona de pensión o descarga a la ciudad (siendo mercancia no peligrosa), tarifas más ventajosas, etc. Reduciendo estas zonas de Emisiones de gases efecto invernadero y la calidad del aire. Establecer un polígono de ingreso solo de transporte de carga menos contaminante o sustentable.



Fomento	Crear Centros de Distribución Urbana son plataformas logísticas que permiten la ruptura de carga de las actividades de comercios y oficinas de forma segregada. Están situados preferentemente en vía básica (en este caso podrían recibir mercancias las 24 h), y realizar la distribución final con vehículos sostenibles. De este modo, se consigue reducir el tráfico de vehículos grandes, y que los grandes camiones de distribución de mercancias lleguen a puntos de plataforma logistica por vías básicas. Sus características principales son: Recepción, registro y clasificación de la mercancía Almacenamiento (obligado / opcional) Organización de entregas (horarios, rutas, etc.) Consolidación y carga de vehículos Distribución a los puntos de destino Preferentemente combinado con las ventanas temporales permitidos en la entrada a la zona comercial Proximidad a la red básica de circulación para garantizar un corto recorrido por las vías interiores Proximidad a las zonas de mayor densidad de actividad económica. Dimensionamiento de plazas de acuerdo a la actividad económica. Las mercancias se descargan los vehículos que llegan y se colocan en carretas, vehículos eléctricos y bicicletas por su distribución final. Acercamiento de las mercancias en las zonas de reparto con el objetivo de facilitar la distribución de mercancías en la ciudad Reducción del tráfico, el ruido, y la contaminación asociadas a la distribución. Modelo flexible y con bajos costes de mantenimiento. Inconvenientes: disposición de suelo urbano para crear esta área, y la meteorología.
Crear	Definir un área junto con el sector comercial destinada como estacionamiento o aparcamiento para vehículos de transporte de mercancias, de preferencia definidas por el número y tipo de actividad económica a la que abastece la ley, para evitar el ingreso a las zonas con mayor tráfico o zona centro en caso de acudir a descargar en esa zona; de estos estacionamientos o aparcamientos realizar distribuciones con vehículos de menor tamaño y sustentables para llevar la mercancia a su destino.

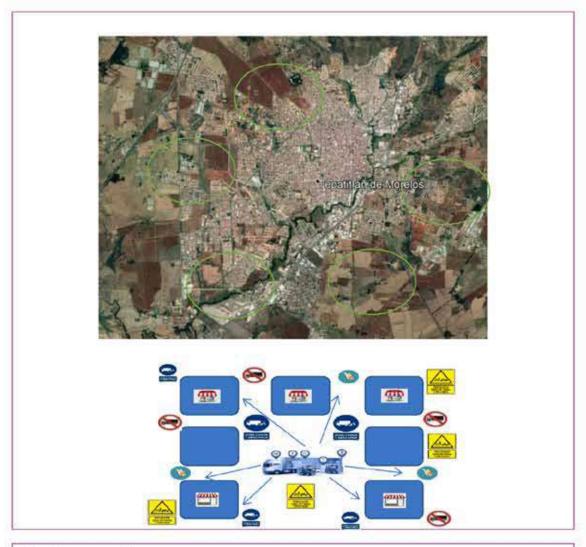
Meta	-Establecer un polígono destinada a zona de estacionamiento para descarga de mercancía fuera de la ciudad, Establecer un polígono de ingreso solo de transporte de carga menos contaminante o sustentable
Indicador	La autorización de la delimitación del polígono y su aplicación
Temporalidad del objetivo	Corto y mediano plazo



Involucrado

-Gobierno Municipal: Comisario de Seguridad Pública y Tránsito. Comisario de Policia Vial.

-Gobierno Estatal: Secretaría de Transporte del Gobierno del Estado de Jalisco.















Regulación para servicios de transporte de mercancia en motocicleta

Linea estratégica: Transporte de carga

Problemática: Falta de reglamento y regulación para el transporte de mercancía y la realización de actividades económicas en motocicleta

Elementos clave	Acción
Actualizar	Actualizar el reglamento de vialidad en materia de motocicletas o en su defecto realizar un reglamento para el transporte de mercancias y la realización de actividades económicas por motocicletas, donde se permita la circulación solamente aquellos que cumplan con estar inscritos en el registro estatal (Placas), tarjeta de circulación, constancia o póliza de seguro vial vigentes (que garantice los daños y perjuicios contra terceros), licencia o permiso para conducir motocicleta vigente.
Establecer	Establecer el respeto de motociclistas a los peatones, principalmente a las personas con discapacidad, mujeres embarazadas, niños, adultos mayores, así como también a los ciclistas y demás conductores de vehículos motorizados, conducir sujetando con las manos el manubrio, evitando distractores y cuidando su integridad y la de sus acompañantes.
Instaurar	Instaurar lineamientos para circular con seguridad en el sentido de las vías públicas de forma preferente por el carril derecho, llevar a bordo sólo el número de pasajeros que señale la tarjeta de circulación, utilizar un sólo carril de circulación, no circular por las banquetas y zonas peatonales ya establecidas, contar y portar debidamente con tarjeta de circulación, placa y holograma que estarán en un lugar visible, en el caso de la placa deberá estar en el lugar que el fabricante designó para ese efecto, deberá aportar la licencia de conducir con la modalidad de motociclista y contar con la póliza o constancia de seguro que garantice por lo menos los daños a terceros.
Fomentar	Fomentar el uso de los cascos, respetar los señalamientos especialmente los altos en semáforos o uno y uno según sea requerido, conducir a la velocidad establecida, no circular en sentido contrario, evitar que menores de edad circulen en motocicleta, evitar el ruido excesivo, pero especialmente en zonas de casa habitación, escolares y turisticas.



Crear	Crear programas enfocados al respeto de los reglamentos, señalamientos y manejo correcto de movilidad dentro del municipio, para que las empresas y negocios capaciten a sus repartidores y choferes que hacen u so de motocicletas y su correcto uso, con el objetivo de disminuir los accidentes.	
Meta	Reglamentación actualizada en materia de transporte de mercancía por medio de motocicletas, así como cumplir con todos los requerimientos legales para su circulación.	
Indicador	Disminución del índice de accidentes causados por repartidores d mercancía en motocicleta, así como la correcta movilidad de este medi de transporte.	
Temporalidad del objetivo	Corto y mediano plazo	

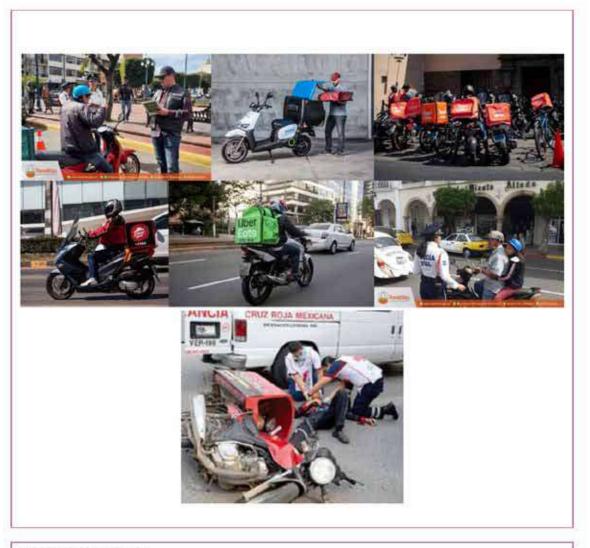
-Gobierno Municipal: Comisario de Seguridad Pública y Tránsito,

-Gobierno Estatal: Secretaria de Transporte del Gobierno del Estado de

Comisario de Policia Vial.

Jalisco.











XXIV.7. Línea estratégica: Transporte Privado

A partir de los resultados obtenidos en el diagnóstico de Movilidad, los resultados de la encuesta de opinión y la encuesta origen – destino, se ha comprobado que el medio de transporte que más utilizan los habitantes de Tepatitlán es el automóvil, en su modalidad de vehículo particular. Existe relación directa entre este fenómeno y el hecho de que el diseño de la infraestructura vial funciona muy bien para los vehículos motorizados y no así para vehículos no motorizados. Aunado a lo anterior, en los mismos resultados se puede constatar que el servicio de transporte público se caracteriza por tiempos de traslado muy largos y tiempos de espera no tan adecuados, junto a un servicio de taxis que es insuficiente para una población como la de Tepatitlán, sin olvidar mencionar que el costo es considerablemente alto para la mayoría de los habitantes de la ciudad.

Estas consideraciones apuntan las estrategias y acciones planteadas en este PIMUS hacia el objetivo de disminuir el uso del automóvil y acrecentar la movilidad sustentable; considerando los medios de transporte no motorizados. Es en este contexto que se proponen un conjunto de estrategias dirigidas al denominado Transporte privado.

El planteamiento de las estrategias consiste en controlar la velocidad de los vehículos motorizados en calles donde la pendiente es muy pronunciada para disminuir el riesgo de accidentes viales, para esto se han utilizado los siguientes criterios: vialidades con alto número de viajes diarios según los resultados de la encuesta origen – destino, vialidades con percepción de conflicto y accidentes con base a la encuesta de opinión y el modelo espacial de pendientes obtenido en el diagnóstico de movilidad. A partir de este proceso se obtuvo un modelo que define varios puntos donde es necesario controlar la velocidad de los vehículos

Del mismo modo, se analizó el resultado de la encuesta origen – destino que permitió estimar la confluencia de rutas para las desplazamientos, las cuales algunas presentan importantes congestionamientos viales; si bien la cantidad de opciones no es muy alta, si existen otras vialidades que se pueden utilizar por lo que se propone fomentar el uso de otras rutas en los viajes diarios en automóvil para disminuir el congestionamiento en horas pico e impactar positivamente en el medio ambiente contribuyendo a que los viajes en automóvil sean más rápidos.

El acelerado crecimiento urbano y el alto número de fraccionamientos que por la periferia de la cabecera municipal se han venido construyendo en las últimas



décadas, han ocasionado que los habitantes vivan habitualmente conflictos de una falta por la falta de planeación a mediano y largo plazo, resintiendo traslados muy tardados en horas pico y accesibilidad a servicios básicos muy limitada por la falta de conectividad, es así que, se propone la construcción y adecuación de vialidades que incrementen esta conectividad, la propuesta enumera los tramos con base a su prioridad en función de los barrios y habitantes que se vería beneficiados, igualmente se define el plazo de construcción o adecuación para cada uno (Figura 164).



Figura 164 Conectividad a fraccionamientos

Esta misma falta de planeación genera que sobre el Boulevard Anacleto González Flores tránsito vehícular muy pesado y que sea muy propensa a la ocurrencia de accidentes, por lo que mejorar la fluidez de la vía podrá menguar dichas problemáticas

La movilidad sustentable pretende incentivar el uso de transporte no motorizado por encima del motorizado, por lo que se busca aportar un acercamiento a zonas propensas para la implementación de estacionamientos públicos, estas zonas se definieron a partir de la convergencia de banquetas amplias o potencial para las mismas, opción de construcción de ciclo vías y propuesta de rutas de transporte público cercanas; todo esto con la finalidad de contribuir al transporte multimodal. Del mismo modo se proponen nuevas áreas para la implementación del sistema de



parquimetros, así como, la ampliación de la zona actual; esta propuesta incluye una serie de acciones no solo de reubicación de parquimetros, también trata el asunto de las tarifas y los tiempos de aparcamiento sin olvidarse de infracciones y por supuesto la administración del sistema en su totalidad.

Es un hecho para la ciudad, que la mayoria de los conductores de automóviles no llevan ningún pasajero en sus viajes, es necesario promover la buena práctica de utilizar un vehículo para más de 2 personas (mientras más mejor) y así reducir considerablemente la cantidad de autos transitando al igual que los niveles de contaminación locales (Figura 165).

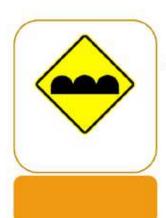
Por todo lo anterior, se proponen estrategias integrales, para desincentivar el uso del vehículo privado, por método de transporte más sustentables, pero al mismo tiempo, se ofrecen soluciones a problemáticas viales y de riesgo a las que están expuestos los conductores de la Ciudad de Tepatitlán, lo que ayudarán a una movilidad más segura, equitativa y eficiente para los habitantes de la ciudad de Tepatitlán.



Figura 165 Problemas de movilidad



XXIV.7.1. Acciones estratégicas Viales y de Transporte Privado



ESTRATEGIA MoPr-01

Control de velocidad en calles pronunciadas

Línea estratégica: Transporte Privado

Problemática: Las víctimas mortales en accidentes de tránsito son constantes año tras año. El 75% de los accidentes de tránsito se clasifican como choque.

Elemento clave	Acción
Implementar	 Implementar reductores de velocidad: Por calle Morelos antes de calle 20 de noviembre. Por calle Morelos antes de calle Cabañas. Por calle Santos Romo antes de calle General Juan Ibarra. Por calle Francisco Sarabia antes de calle Manuel Altamirano. Por calle Francisco Sarabia antes de calle Niños Héroes. Por calle Vallarta antes de calle General Anaya. Por calle Félix Ramos antes de calle Vallarta.
Implementar	Implementar los señalamientos tanto horizontal como vertical correspondiente a cada reductor de velocidad.

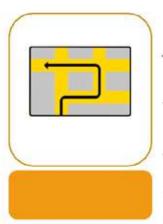
Meta	 Colocar reductores de velocidad en 7 cruceros dentro de la cabecera municipal. Colocar señalamientos adecuados a cada uno de las reductores de velocidad.
Indicador	 -Número de reductores de velocidad colocados. -Número de señalamiento horizontal, de reductor de velocidad, colocado. -Número de señalamiento vertical, de reductor de velocidad. colocado. -Número de cruceros intervenidos con reductor de velocidad.
Temporalidad del objetivo	Corto plazo.
Involucrado	Comisaria de Vialidad y Tránsito, Dirección de Desarrollo Urbano y Obra Públicas.











ESTRATEGIA MoPr-02

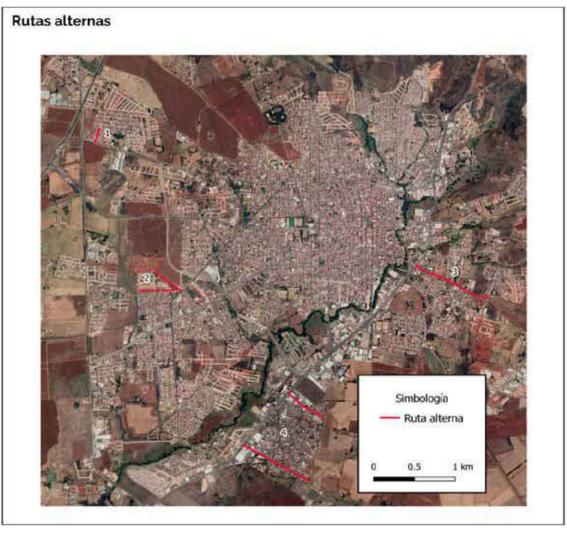
Calles alternativas de entrada y salida en colonias y fraccionamientos congestionados

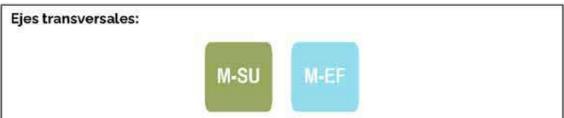
Línea estratégica: Transporte Privado

Problemática: El flujo de vehículos motorizados en horas pico supera la capacidad de las vialidades habituales, es necesario utilizar vialidades alternas para desahogar el flujo de vehículos en horas pico.

Elemento clave	Acción			
Fomentar	 Fomentar el uso de rutas alternas utilizando señalética vertical en las siguientes colonias y fraccionamientos: 1. Fraccionamiento Hacienda Popotes, Vialidad alterna: Calle Hacienda La Trasquila. 2. Colonia Jardines de la Rivera, Vialidad alterna: Calle Río Tigris y Calle Tabachín. 3. Colonia Del Carmen, Vialidad alterna: Calle 5 de febrero. 4. Colonia Las Aguilillas, Vialidad alterna: Calle Tucán y Calle Tranquilino Ubiarco. 			
Implementar	Implementar la señalética necesaria para llevar el mensaje, a la ciudadania. sobre las rutas alternas.			
Meta	Colocar señalética referente a rutas alternas en 4 colonias y fraccionamientos de la cabecera municipal de Tepatitlán de Morelos. Jalisco.			
Indicador	Número de colonias y fraccionamientos con señalética referente a rutas alternas colocada.			
Temporalidad del objetivo	Corto plazo			
Involucrado	Comisaría de Vialidad y Tránsito, Dirección de Desarrollo Urbano y Públicas y Jefatura de Comunicación Social.			











ESTRATEGIA MoPr-03

Rutas alternas para la entrada y salida de fraccionamientos alejados

Línea estratégica: Transporte Privado

Problemática: Escases de vialidades que conectan los fraccionamientos alejados con la zona centro de la cabecera, así como a el equipamiento básico, de salud y educación.

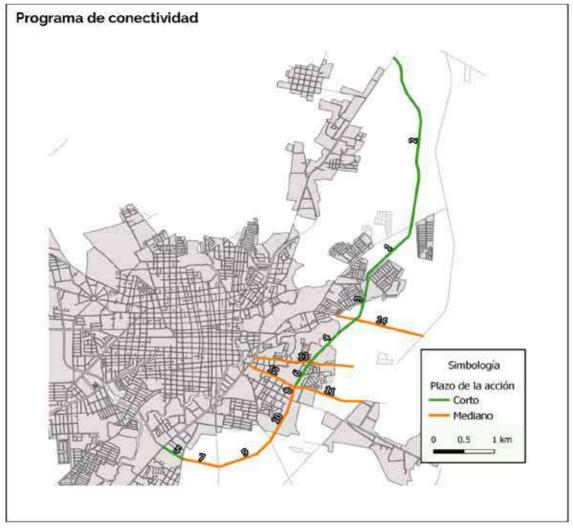
Elemento clave	Acción
Conectar	Conectar con nuevas vialidades los fraccionamientos alejados en la cabecera municipal de Tepatitlán de Morelos enlistados a continuación: Bugambilias, Del Carmen, El Molino, El Pedregal, Fovissste, Interlomas, Jardines del Carmen, Jardines del Rosal, Jesús María, Juan Pablo II, La Chapa, La Cuesta, Loma de En medio, Lomas del Carmen, Los Conejos, Los Perones, Prados del Roble, Privada Santa Bárbara, Providencia, Puerta de San Isidro, Real Marsella, Residencial del Carmen, San Rafael, Santa Bárbara, Sierra Hermosa, Tabachines, Las Aguilillas, San Carlos, San Jorge.
Construir	Con base en las vialidades propuestas en el Plan de Desarrollo Urbano de Centro de Población 2020, construir los siguientes tramos para aumentar la conectividad de las colonias. La propuesta enumera los tramos con base a su prioridad en función de los barrios y habitantes que se veria beneficiados: 10. Tramo del Circuito Interior SS Juan Pablo II que conecta Camino a Santa Bárbara con Calzada del Roble. (1228 m) 11. Tramo del Circuito Interior SS Juan Pablo II que conecta Camino a Santa Bárbara con Carretera libre Tepatitlán - Lagos de Moreno. (3089 m) 12. Tramo del Circuito Interior SS Juan Pablo II que conecta Calzada del Roble con Calle Dr. Rubén Martin del campo. (766 m) 13. Tramo del Circuito Interior SS Juan Pablo II que conecta Calle Dr. Rubén Martin del campo con Calle Pantaleón Leal. (1049 m) 14. Tramo del Circuito Interior SS Juan Pablo II que conecta Boulevard Anacleto González Flores con Camino al Pinto. (376 m) 15. Tramo del Circuito Interior SS Juan Pablo II que conecta Calle Pantaleón leal con Calle 5 de febrero. (509 m) 16. Tramo del Circuito Interior SS Juan Pablo II que conecta Camino al Pinto con Calle Hidalgo. (613 m) 17. Tramo del Circuito Interior SS Juan Pablo II que conecta Calle 5 de febrero con Calle 18 de marzo. (239 m)





	 Tramo del Circuito Interior SS Juan Pablo II que conecta Calle Hidalgo con Calle Cordillera Blanca. (982 m). Tramo del Circuito Interior SS Juan Pablo II que conecta Calle Cordillera Blanca con Calle 18 de marzo. (804 m) 		
Adaptar	 Tramo de la Calle 5 de febrero que conecte con Periférico Sr. Cura Salvador Zúñiga. (1135 m) Tramo de Calle 5 de febrero que conecta Boulevard Anacleto González Flores Sur con Circuito Interior SS Juan Pablo II. (847 m) Tramo de Calle Pantaleón Leal que conecta Boulevard Anacleto González Flores Sur con Circuito Interior SS Juan Pablo II y colonia La Chapa. (1608 m) 		
Construir	 Tramo de Calle Dr. Rubén Martin del Campo que Camino a Santa Bárbara con Circuito Interior SS Juan Pablo II y Periférico Sr. Cura Salvador Zúñiga. (1436 m) 		
Meta	Construir 11 tramos de nuevas vialidades con un total de 11,090 m. Adaptar 3 tramos de vialidades existentes con un total de 3,418 m.		
Indicador	-Número de metros de vialidad nueva construidosNúmero de metros de vialidad existente adaptadosNúmero de tramos nuevos de vialidades construidosNúmero de tramos de vialidades existentes adaptados.		
Temporalidad del objetivo	-Acciones 1 a 6 – corto a mediano plazo -Acciones 7 a 14 - mediano a largo plazo.		
Involucrado	Comisaría de Vialidad y Tránsito, Dirección de Desarrollo Urbano y Obr Públicas, Jefatura de Ordenamiento Territorial, Jefatura de Comunicaci Social.		













Elemento clave

ESTRATEGIA MoPr-04

Programa de señalética en la cabecera municipal

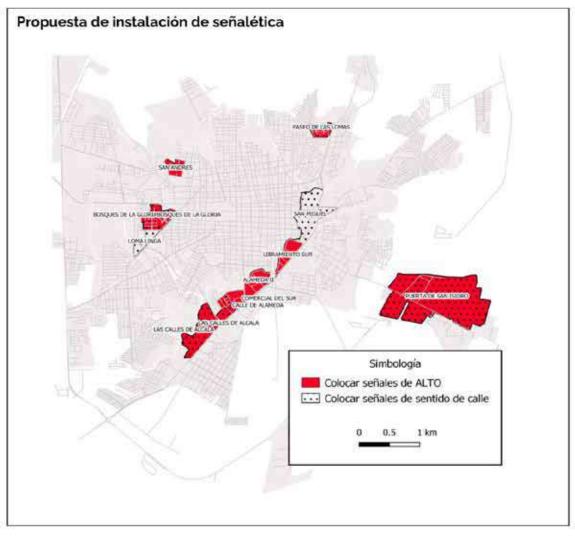
Línea estratégica: Transporte Privado

Problemática: La cobertura de señalamientos e la cabecera municipal en materia de nomenclatura y sentido de calles, así como señales de ALTO es deficiente; ocasionando incremento en los tiempos que los conductores invierten en llegar a su destino.

Acción

Liemento ciave	Accion			
Colocar	Colocar señalética de sentido de calle, comenzando en las zonas más transitadas según los resultados de la encuesta origen – destino y en función de las colonias con mayor ausencia de señalamientos: Alameda, Bosques la Gloria, Calle de Alameda, Las Calles de Alcalá, Loma Linda, Paseo de Las Lomas, Puerta de San Isidro y San Miguel. (8 colonias)			
Instalar	Instalar señalética de ALTO, comenzando en las zonas más transitadas según los resultados de la encuesta origen – destino y en función de las colonias con mayor ausencia de señalamientos; enlistadas a continuación: Alameda, Alameda II, Bosques La Gloria, Calle de Alameda, Comercial del Sur, Jardines de la Rivera, Las Calles de Alcalá, Libramiento Sur, Paseo de Las Lomas, Puerta de San Isidro y San Andrés. (11 colonias).			
Instalar	Instalar señalética de sentido de calle, que permita la rápida identificación de las vialidades en un solo sentido; buscando aligerar el tránsito vehicular en aquellas calles utilizadas en doble sentido y que se convierten en puntos de conflicto vial durante horas pico del día.			
Meta	 Incrementar la cobertura de señalamientos de sentido de calle en la cabecera municipal. Incrementar la cobertura de señalamientos de ALTO en la cabecera municipal. 			
Indicador	-Número de señales de sentido de calle colocadas. -Número de señales de ALTO colocadas.			
Temporalidad del objetivo	Corto Plazo.			
Involucrado	Comisaría de Vialidad y Tránsito e Instituto Municipal de Planeación.			





Ejes transversales:			
	M-EF	M-SU	







ESTRATEGIA MoPr-05

Incremento de fluidez en Boulevard Anacleto González

Línea estratégica: Transporte Privado

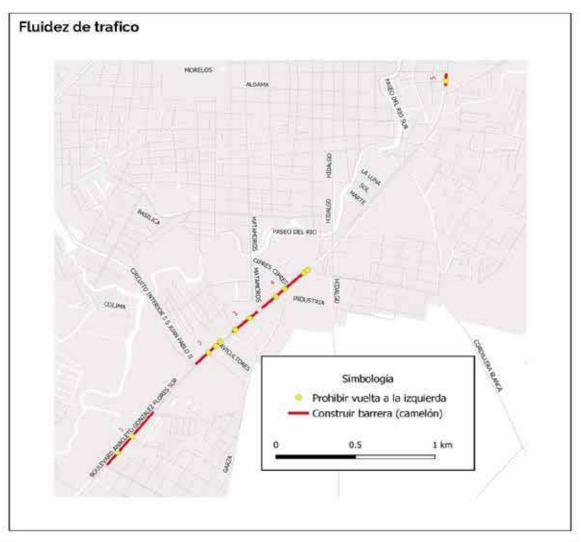
Problemática: El flujo de vehículos en esta vialidad es de los más bajos en la cabecera, así también la cantidad de accidentes que suceden sobre la misma.

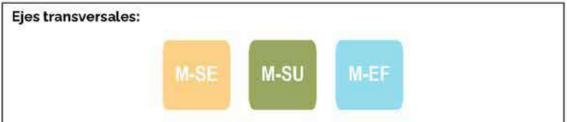
Elemento clave	Acción
Limitar	Limitar los cruceros donde se permite la vuelta hacia la izquierda por los carriles centrales del Boulevard; quedando únicamente permitida la maniobra en los cruceros con semáforo.
Construir	Utilizar una barrera que sirva de prohibición; se recomienda seguir los lineamientos del Artículo 102 del Reglamento de Zonificación Para El Municipio de Tepatitlán De Morelos para un camellón central en función de las características de cada tramo de la vialidad a intervenir, los tramos propuestos son: 1. Desde Avenida Águila hasta Circuito Jardín Alteño. (446 m. aprox.) 2. Desde Circuito Interior SS Juan Pablo II hasta Calle Francisco de Quevedo y Villegas (208 m. aprox.) 3. Desde Calle Porcicultores hasta Calle Matamoros (193 m. aprox.) 4. Desde Calle Matamoros hasta Avenida de la Paz (380 m. aprox.) 5. Desde Calle Magallanes hasta Calle Santos Romo (68 m aprox.)
Colocar	Señalética referente a la vuelta prohibida en todos los cruceros donde no se permite esta maniobra; los cruceros propuestos son con las vialidades siguientes: 1. Calle Gaviota 2. Calle Galerias 3. Calle Leopoldo Martín del Campo 4. Calle Avicultores 5. Calle Francisco de Quevedo y Villegas 6. Calle Universidad de Salamanca 7. Calle Ganaderos 8. Calle Industria 9. Calle Ciprés 10. Calle Tabachines 11. Avenida de la Paz 12. Calle Vicente Guerrero



Meta	 Construir una barrera que impida las vueltas a la izquierda, sobre el Boulevard Anacleto González Flores, con una longitud aproximada de 1295 m en 12 tramos propuestos. Colocar la señalética adecuada en los 12 cruceros propuestos donde se prohíbe esta maniobra. 	
Indicador	 -Número de metros de barrera construidos. -Número de tramos de barrera construidos. -Número de señales de prohibición de vuelta colocados. -Número de cruceros con señalética que prohibe la vuelta a la izquierda intervenidos. 	
Temporalidad del objetivo	Mediano plazo.	
Involucrado	Comisaria de Vialidad y Tránsito y Dirección de Desarrollo Urbano y Públicas.	











ESTRATEGIA MoPr-06

Administración eficiente del espacio para estacionamiento

Linea estratégica: Transporte Privado

Problemática: Los espacios de estacionamiento están rebasados en la zona centro de la ciudad. Se requiere de recursos para poner en marcha diversas acciones que contribuyan a la movilidad sustentable.

Elemento clave	Acción
Fortalecer	Fortalecer el área encargada de la administración del sistema de parquímetros actual en la ciudad; permitiendo que las actividades propias de administración, vigilancia, supervisión y aplicación de infracciones se realicen conforme al reglamento correspondiente. Esto incluye el análisis de dicha área, para determinar el adecuado número de agentes, el grado de capacitación de los mismos y el sustento legal en base a leyes y reglamentos.
Regular	Regular la tarifa para el cobro por el tiempo y ubicación de aparcamiento para la via pública sobre los espacios disponibles. Se propone un esquema de tarifa que varié en función de 3 zonas identificadas. 1. La zona centro ampliada 2. El Poligono 1 al oeste de la zona centro 3. El poligono 2 al sur de la zona centro
Incrementar	Incrementar la tarifa para contribuir a la rotación de cajones de estacionamiento.
Implementar	Implementar el sistema de parquimetros en zonas que impacten positivamente la movilidad peatonal en la zona centro de la ciudad (véase estrategias peatonales); considerando criterios de alta demanda de estacionamientos, el número de habitantes por manzana y la existencia de unidades económicas. Se proponen 2 zonas para la implementación del sistema de parquimetros: 1. Entre las calles González Hermosillo, J. cruz Ramírez, Morelos, Niños Héroes y Manuel Doblado, al oeste de la Zona Centro. 2. Entre las calles Hidalgo, Artículo 123, Matamoros y 5 de febrero, al sur de la Zona Centro.
Reubicar	Ampliar la zona donde actualmente se ubican los parquimetros en el centro de la ciudad para reubicar los parquimetros existentes en función de las estrategias pertinentes de caminabilidad que incluyen vialidades peatonales y semipeatonales. La zona propuesta se ubica en las siguientes vialidades y tramos de calle: 1. Calle Moctezuma, de Ramón Corona hasta calle Allende

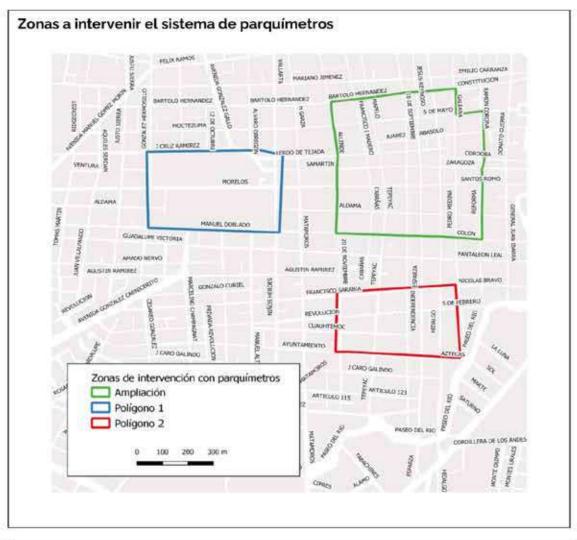




- 2. Calle Abasolo y Juárez, de Ramón Corona, hasta calle Tepeyac
- 3. Calle Gral, Vicente Guerrero, de Reforma hasta 20 de noviembre
- 4. Calle Manuel Doblado, de Reforma hasta 20 de noviembre
- 5. Calle Galeana, e Constitución a Calle Colon
- 6. Calle Porfirio Díaz, de Constitución a 5 de mayo
- 7. Calle Hidalgo, de Santos Romo a Colon
- 8. Calle Independencia de Morelos a Manuel Doblado
- 9. Calle Tepeyac, de Bartolo Hernández a Manuel Doblado
- 10. Calle Madero, de Bartolo Hernández a Manuel Doblado
- 11. Calle Allende de Moctezuma a Manuel Doblado

Meta	 -Definir un esquema de tarifa diferenciado en función de las zonas. -Definir e implementar el incremento a lar tarifas. -Implementar parquímetros en 3 áreas de la zona centro de la cabecera municipal. -Reubicar parquímetros en 11 tramos de calle de la zona centro de la cabecera municipal.
Indicador	-Esquema de tarifas diferenciado por zonas elaboradoIncremento a las tarifas definido e implementadoNúmero de parquimetros reubicadosNúmero de parquimetros nuevos implementadosNúmero de tramos de calle intervenidos con parquimetros.
Temporalidad del objetivo	Mediano plazo.
Involucrado	Comisaría de Vialidad y Tránsito, Hacienda y Tesorería Municipal













Red de Estacionamientos Públicos

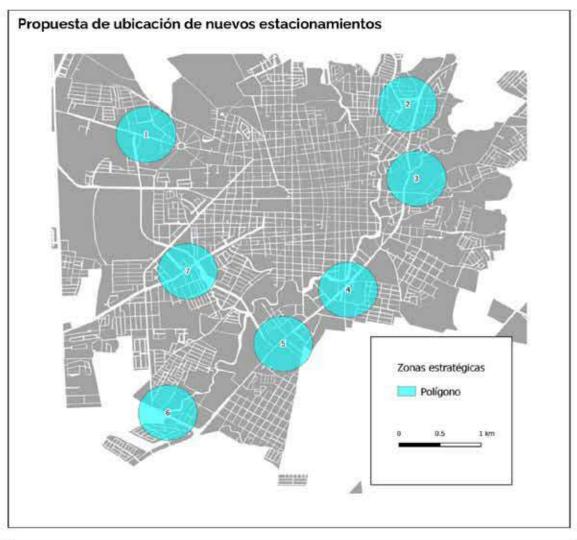
Línea estratégica: Transporte privado

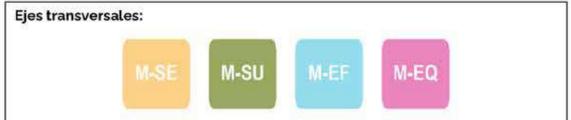
Problemática: Los espacios de estacionamiento están rebasados en la zona centro de la ciudad.

Elemento Caracterizar zonas o puntos estratégicos para determinar la viabilidad de implementar nuevos Estacionamientos Públicos; el objetivo es que puedan converger en dichas zonas estratégicas, vialidades con banquetas ampliadas, ciclo vías y rutas de trasporte colectivo. Se proponen 7 polígonos a diagnosticar: Ubicado en la confluencia de la Av. López Mateos, y el Primer Circuito Interior 2. Ubicado en la confluencia de la Av. Lic. Anacleto González Flores, y Calle Tomas González Caracterizar 3. Ubicado en la confluencia de la Av. Lic. Anacleto González Flores entre la calle Dr. Ernesto Bayardo Casillas y la Calle Cordoba Ubicado en la confluencia de la Av. Lic. Anacleto González Flores, entre las calles Esparza e Hidalgo 5. Ubicado en la confluencia de la Av. Lic. Anacleto González Flores y la Av. Matamoros 6. Ubicado en la confluencia de la calle Rio Jacarandas a la altura del Río Tepatitlán 7. Ubicado en la confluencia del Primer Circuito Interior, y Av. González Carnicerito

Meta	Diagnosticar los 7 polígonos propuestos para implementar nuevos espacios de estacionamientos público		
Indicador	 Número de diagnósticos elaborados Número de espacios nuevos para estacionamiento público determinados. 		
Temporalidad del objetivo	Corto plazo.		
Involucrado	Comisaría de Vialidad y Tránsito, Jefatura de Catastro, Jefatur Ordenamiento Territorial		













Cambios al Reglamento de Zonificación para desincentivar el uso de automóvil

Línea estratégica: Transporte Privado

Problemática: La política municipal y la expansión de la ciudad. ha orientado sus actuaciones hacia el fomento del automóvil, es por eso que surge la necesidad de atender la problemática del estacionamiento desde un instrumento de gestión de movilidad. El papel esencial del estacionamiento es notorio cuando surge la necesidad de elegir un medio de transporte, se considera si existe la posibilidad de estacionamiento al destino, su costo o los tiempos de viaje. Es por eso que se requiere una regulación integral de los estacionamientos.

Elemento clave	Acción		
Disminuir	Disminuir el espacio destinado a los estacionamientos en las construcciones, es por eso que se propone una reforma al Reglamento de Zonificación para el municipio de Tepatitlán de Morelos para buscar desincentivar el uso del automóvil. Actualmente este reglamento establece números mínimos de estacionamiento según el tipo de obras, dejando la posibilidad para destinar mucho espacio para estacionamiento. Reformas propuestas: a) Modificar el número permitido de cajones de estacionamiento para cada tipo de construcción, disminuyendo el terreno destinado a estos. b) Incentivar por parte del gobierno con algún estímulo a los proyectos de construcciones con fines comerciales, para que dejen de incluir espacios para estacionamiento y se considere como alternativa que los establecimientos contraten cajones en estacionamientos públicos. c) Establecer un cobro adicional a las construcciones que rebasen el número máximo permitido de cajones de estacionamiento. d) El límite en el número máximo de cajones de estacionamiento permitido, deberá disminuir gradualmente en áreas con mayor acceso al transporte público.		
Meta	Reformar el reglamento de Zonificación de Tepatitlán de Morelos.		
Indicador	Número de plazas reducidas.		
Temporalidad del objetivo	Corto plazo		

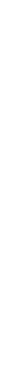


Involucrado

Dirección de Desarrollo urbano y Obras Públicas. Instituto Municipal de Planeación, Tránsito Municipal y Dirección Jurídica.











Uso eficiente del automóvil

Línea estratégica: Transporte Privado.

Problemática: La dependencia de los viajes individuales en automóvil, genera tráfico vial, inseguridad para medios de transporte no motorizado y contaminación.

Elemento clave	Acción		
Promover	Promover el programa aventones enfocado a empresas, instituciones de educación superior e instancias de gobierno, lo que ayudaria a reducir el número de vehículos en circulación; se pudiera implantar mediante incentivos según el sector. • Públicos: Ofrecer estacionamiento prioritario de alta ocupación. • Privados: Ofrecer lugares de estacionamiento preferenciales, incentivos financieros, como vales de descuentos para ciertos comercios y horarios flexibles de trabajo. La coordinación se puede hacer a través de diferentes sistemas, por ejemplo • Bases de datos y hojas de cálculo distribuidas por internet, Pizarra en un lugar a la vista del personal, software prediseñado o sistemas públicos en línea (gratuitos).		
Ofrecer	Ofrecer estacionamiento prioritario para trabajadores del sector público y privado cuando los viajes a los centros de trabajo sean por más de dos empleados en un mismo vehículo.		
Evaluar	Evaluar la aplicación de carriles de circulación preferente o de alta ocupación en las vialidades principales con alta densidad de rutas origen - destino en la ciudad de Tepatitlán en secciones de vías rápidas o avenidas que están restringidas para la circulación de vehículo con un número mínimo de pasajeros.		

Meta	Reducir el congestionamiento vial y el aforo de vehículos con un solo ocupante
Indicador	Reducción del aforo de vehículos particulares
Temporalidad del objetivo	Mediano plazo



Involucrado

Instituto Municipal de Planeación. Comisariado de Seguridad Pública y Tránsito. Empresas del Sector Privado.



Ejes transversales:













Calles completas en Tepatitlán de Morelos

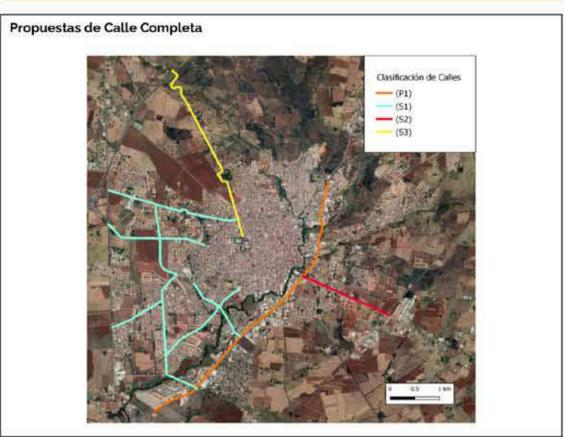
Línea estratégica: Transporte privado

Problemática: Las calles en Tepatitlán no están diseñadas para el peatón o para personas con discapacidad, el tiempo de traslado en el transporte público es alto en comparación a la distancia, los carros de sitio son un gasto no apto para los viajes más cotidianos; todo esto influye en que el vehículo particular sea la mejor opción para muchas personas.

Elemento clave	Acción
Evaluar	 Evaluar los 12 tramos de vialidades propuestos para funcionar como calle completa, en función de su clasificación utilizada en el <i>Manual de Calles Diseño vial para ciudades mexicanas</i>. Boulevard Anacleto González Flores Sur desde la glorieta de los Avicultores hasta el cruce con las calles Colón y Fray Antonio de Segovia (Clasificación P1). Boulevard Anacleto González Flores desde el cruce con las calles Colón y Fray Antonio de Segovia hasta el cruce con las calles Loma de los Altos y Juan Álvarez (Clasificación P1). Av. López Mateos desde el cruce con calle carretera a Yahualica hasta cruce con calle González Hermosillo, continuad como calle Félix Ramos hasta cruce con Av. González Gallo (Clasificación S1). Av. Luis Donaldo Colosio desde el cruce con carretera a Yahualica hasta Av. Manuel Gómez Morín (Clasificación S1). Circuito Interior S.S. Juan Pablo II desde el cruce con Av. López Mateos hasta Av. Manuel Gómez Morín (Clasificación S1). Av. Manuel Gómez Morín desde el cruce con Circuito Interior S.S. Juan Pablo II hasta el cruce con Av. González Carnicerito (Clasificación S1). Av. González Carnicerito desde el cruce con carretera a Yahualica hasta el cruce con Av. Manuel Gómez Morín (Clasificación S1). Av. Jacarandas desde el cruce con Av. González Carnicerito hasta Boulevard Anacleto González Flores Sur (Clasificación S1). Boulevard Acatic desde el cruce con Av. Jacarandas hasta el cruce con Dr. Ricardo Alcalá Iñiguez (Clasificación S1). Av. González Gallo desde el cruce con la calle J Cruz Ramírez hasta el Centro Universitario de los Altos (CUALTOS) (Clasificación S3). Av. González Gallo desde el Periférico Sr. Cura Salvador Zúñiga hasta el cruce con Boulevard Anacleto González Flores Sur (Clasificación S2). Circuito Interior SS Juan Pablo II desde cruce con Av. Gonzáles Carnicerito hasta Boulevard Anacleto Gonzáles Flores Sur



Cruce con Boulevard	Realizar las evaluaciones correspondientes, en base al Manual de Calles, a cada uno de los 12 tramos propuestos.			
Indicador	lúmero de evaluaciones a tramos de vialidades propuestos para uncionar como Calle Completa realizadas.			
Temporalidad del objetivo	Mediano plazo.			
Involucrado	Instituto Municipal de Planeación, Comisaria de Seguridad Pública y Tránsito, Dirección de Desarrollo Urbano y Obras Públicas.			











Propuestas de solución para puntos conflictivos

Línea estratégica: Transporte privado

Problemática: Existen puntos de conflicto en la ciudad que requieren de propuestas de solución específicas.

Se identificaron 6 lugares que presentan algún tipo de conflicto en materia de movilidad, para los cuales se proponen distintas soluciones para solventar las problemáticas, estos son: Carretera Tepatitlán-Yahualica y Av. Luis Donaldo Colosio. Ingreso a la estación de servicio ubicada por Avenida López Mateos y calle Chimalpopoca. Proponer Circuito Interior S.S. Juan Pablo II con el ingreso a Walmart. Carretera Tepatitlán-Zapotlanejo, Tepatitlán-Yahualica, Anillo Periférico. Blvd. Anacleto González. Flores Sur. (Glorieta de los Avicultores). Boulevard Anacleto González Flores Sur y Avenida Parque Industrial. Circuito Interior S.S. JPII y Boulevard Acatic. Calle Río Usumacinta y Av. Carnicerito - Calle Río Papaloapan y Av. Gómez Morín.



Ubicación de lugares conflictivos

- (1) Carretera Tepetitán-Yahualica y Av. Luis Donaldo Colosio.
- (3) Circuito Interior S.S. Juan Pablo II con el ingreso a Walmart
- (4) Gorieta de los Aricultores
- (5) Boulevard Anacleto González Flores Sur y Av. Parque Industrial.
- (6) Circuito Enterior S.S. Juan Pablo II y Boulevard Acatic

Ejes transversales:



M-EF





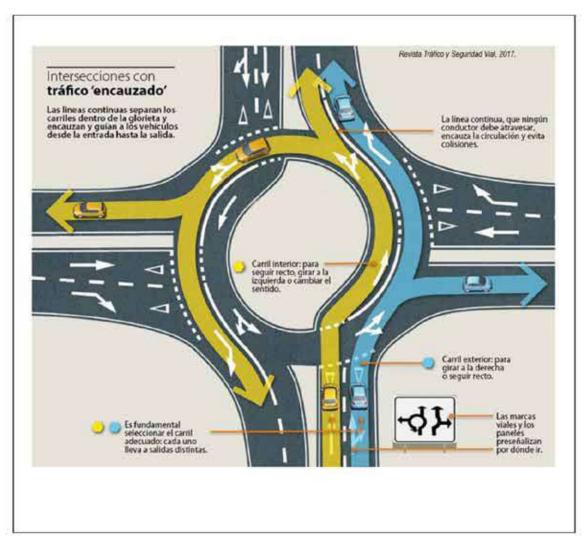
Turboglorieta en la Glorieta de los Avicultores (Cruce de Carretera Tepatitlán-Zapotlanejo, Tepatitlán-Yahualica, Anillo Periférico, Blvd. Anacleto González, Flores Sur

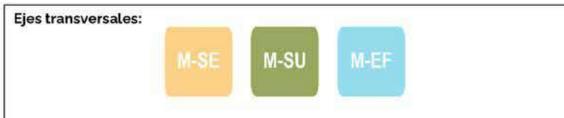
Línea estratégica: Transporte privado

Problemática: Falta de seguridad al transitar por una glorieta normal al tener libertad de moverse entre los carriles, provocando accidentes por colisiones.

Elemento clave	Acción		
Adecuar	Adecuar diseño de la glorieta de los avicultores a una turboglorieta.		
Mejorar	Mejorar la circulación para traslados más rápidos y seguros.		
Instalar	Instalar señalética horizontal y vertical para que los usuarios adapter dicho modelo como solución.		
Meta	Mejorar la seguridad y fluidez del tráfico a partir de la turboglorieta, er donde el diseño especial por medio de carriles con líneas continuas ayuda a distribuir el tráfico desde la entrada hasta su salida.		
Indicador	 - Adecuación de turboglorieta. - Instalación de señalética. - Seguridad – Evaluar número de accidentes. 		
Temporalidad del objetivo	Corto plazo a Mediano plazo		
Involucrado	Dirección de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, Instituto Municipal de Planeación.		











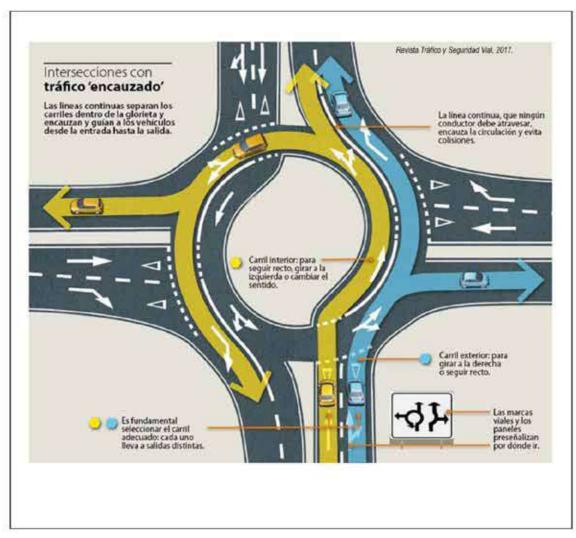
Turboglorieta (Crucero de Carretera Tepatitlán-Yahualica y Av. Luis Donaldo Colosio).

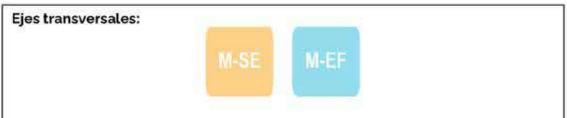
Línea estratégica: Transporte privado

Problemática: Falta de seguridad al transitar por una glorieta normal al tener libertad de moverse entre los carriles, provocando accidentes por colisiones.

Elemento clave	Acción			
Mejorar	Mejorar la circulación para traslados más rápidos y seguros.			
Construir	Construir una turboglorieta en el crucero de la Carretera Tepatitlár Yahualica y Av. Luis Donaldo Colosio.			
Instalar	Instalar señalética horizontal y vertical para que los usuarios adapter dicho modelo como solución.			
Meta	Mejorar la seguridad y fluídez del tráfico a partir de la turboglorieta, er donde el diseño especial por medio de carriles con líneas continuas ayuda a distribuir el tráfico desde la entrada hasta su salida.			
Indicador	- Construcción de turboglorieta. - Instalación de señalética. - Seguridad – Evaluar número de accidentes.			
Temporalidad del objetivo	Corto plazo a Mediano plazo			
Involucrado	Dirección de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, Instituto Municipal de Planeación.			











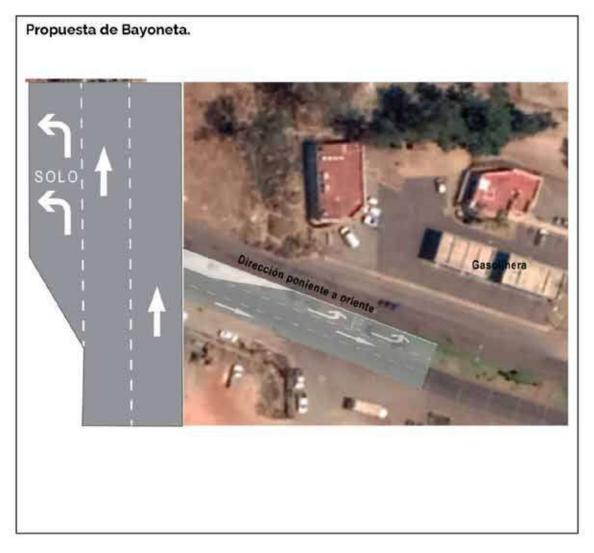
Bayoneta en Av. López Mateos (Cruce de Av. López Mateos casi esquina con calle Mayas en el Fraccionamiento Las Colonias).

Línea estratégica: Transporte privado

Problemática: Falta de un cruce seguro hacia la gasolinera para reducir tiempos de viajes hacia la gasolinera, yendo de poniente a oriente.

Elemento clave	Acción			
Crear	Crear una bayoneta en la Av. López Mateos, en donde el carril destinado a la bayoneta permitirá desacelerar y resguardarse del flujo de la arteria vial que se abandona y que permite disminuir la velocidad para salir de ella.			
Mejorar	Mejorar la superficie de la Av. López Mateos para transitar con mayor seguridad.			
Instalar	Instalar señalética horizontal y vertical.			
Viabilidad	La viabilidad de instalar la bayoneta es adecuada, ya que se cuenta con estudios técnicos que aprueban su construcción.			
Meta	Creación de una bayoneta de cruce en el camellón central de la Av. López Mateos casi esquina con calle Mayas en el Fraccionamiento Las Colonias.			
Indicador	- Instalación de bayoneta vial. - Instalación de señalética.			
Temporalidad del objetivo	Corto plazo			
Involucrado	Dirección de Desarrollo Urbano y Obras Públicas. Instituto Municipal de Planeación, Comisaría de Tránsito Municipal.			





Ejes transversales:		_
	M-SE	M-EF





Estación Multimodal sobre el Circuito Interior S.S. Juan Pablo II entre calle Claveles y Boulevard Acatic

Línea estratégica: Transporte privado

Problemática: Los carriles centrales sobre el Circuito Interior S.S. Juan Pablo II entre la calle Claveles y el Boulevard Acatic se perciben como un riesgo potencial para los automovilistas, además de ser un espacio de la vialidad que se está desaprovechando.

Elemento clave Adaptar el espacio que no es utilizado, los carriles centrales del Adaptar Circuito Interior, como Estación Multimodal que contribuya a la movilidad sustentable, integrando diferentes opciones de transporte. Los carriles laterales del Circuito Interior y dos porciones de la superficie de los carriles centrales para dar continuidad al flujo de Modificar vehículos motorizados en los cruces de Circuito Interior con Blvd, Acatic y con calle Claveles. Reductores de velocidad sobre calle Orquideas para controlar la Instalar velocidad de vehículos que cruzan el Circuito Interior por esta vialidad. Bayonetas sobre Circuito Interior utilizando el área de los carriles centrales para permitir desacelerar y resguardar el flujo en esta Construir vialidad y que permite disminuir la velocidad para tomar calle Orquideas en ambos sentidos del Circuito Interior. Instalar La señalética necesaria para complementar las acciones anteriores. Adaptar un espacio como Estación Multimodal. -Modificar 2 carriles del Circuito Interior S.S. Juan Pablo II entre las vialidades Claveles y Blvd. Acatic. -Instalar 2 reductores de velocidad sobre calle Orquideas antes del Meta cruce con Circuito Interior. -Construir 2 Bayonetas sobre Circuito Interior para la vuelta a la Izquierda en calle Orquideas. % de avance en la adaptación del espacio como Estación multimodal. - Número de carriles modificados sobre Circuito Interior. Número de reductores de velocidad instalados sobre calle Orquideas Indicador Número de bayonetas sobe Circuito Interior construidas en el cruce de calle Orquideas.

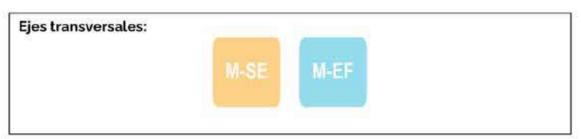
Instalación de señalética.





Temporalidad del objetivo	Largo plazo
Involucrado	Dirección de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, Instituto Municipal de Planeación, Comisaría de Tránsito Municipal.









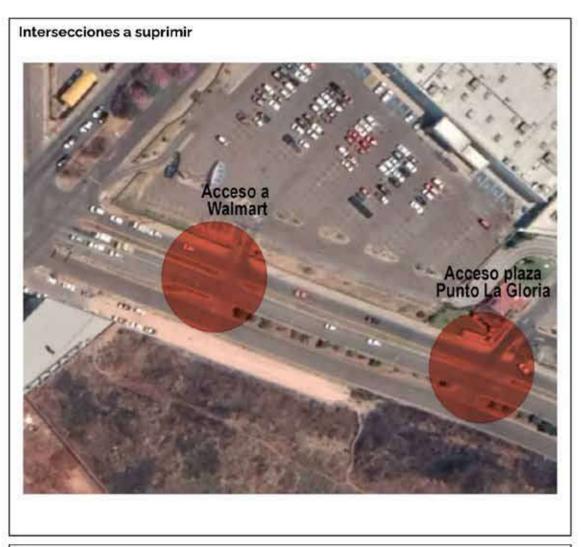
Cierre de camellón (Cierre de camellón para prohibir vuelta a la izquierda al salir de Walmart y Plaza Punto La Gloria sobre Cto. Int S.S. Juan Pablo II

Línea estratégica: Transporte privado

Problemática: Riesgo alto de colisión en vuelta a la izquierda, debido al cruce forzoso de tres carriles que debe realizar el involucrado.

Elemento clave	Acción		
Cierre	Cerrar cruceros antes mencionados dándole continuidad al camellón.		
Ampliación	Ampliación de camellones.		
Instalar	Instalar señalética horizontal y vertical		
Meta	Reducir el riesgo de accidentes cerrando 2 tramos de camellón sobre Circuito Interior S.S. Juan Pablo II.		
Indicador	Cierre de 2 cruceros con camellón.		
Temporalidad del objetivo	Corto plazo		
Involucrado Dirección de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, Instituto Municipal.			





Ejes transversales:









Ingreso a la cartonera (Cruce de Blvd. Lic. Anacleto González Flores con Av. Parque Industrial)

Línea estratégica: Transporte privado

Problemática: Riesgo alto de colisión en vuelta a la izquierda.

Elemento clave	Acción
Adaptar	Adaptar carril lateral derecho en dirección a la glorieta de los Avicultores, para ingreso a la cartonera.
Instalar	 -Instalar reductores de velocidad abarcando los dos carriles de ambas direcciones. -Instalar señalética horizontal y vertical.

Meta	Reducir el riesgo de accidentes.
Indicador	Instalación de los reductores de velocidad.
remporalidad del objetivo	Corto plazo.
Involucrado	Dirección de Desarrollo Urbano y Obras Públicas. Instituto Municipal de Planeación, Comisaría de Tránsito Municipal.





Ejes transversales:









Fluidez vehicular en Jardines de la Rivera – Jardines de Tepa

Linea estratégica: Transporte privado

Problemática: Calle Río Usumacinta bloqueada por jardinera. Falta acotamiento en camellón de Avenida Gómez Morín.

Elemento clave	Acción
Abrir	Abrir la calle Río Usumacinta de la colonia jardines de la rivera hacia la Avenida Carnicerito.
Evaluar	Evaluar la pertinencia de habilitar vuelta en U en el cruce de camellón de la Avenida Gómez Morin esquina Calle Rio Papaloapan con dirección a Avenida Jacarandas.
Meta	Desbloquear la calle Usumacinta. Realizar la evaluación respecto a la habilitación de la vuelta en U sobre Avenida Gómez Morin esquina calle Río Papaloapan.
Indicador	Calle abierta y maniobra de vuelta en U evaluada
Temporalidad del objetivo	Corto plazo.
Involucrado	Dirección de Desarrollo Urbano y Obras Públicas y Comisaria de Tránsito Municipal.





Ejes transversales:









Regulación de motocicletas

Línea estratégica: Transporte privado

Problemática: Falta de ordenamiento en el uso de motocicletas.

Elemento clave	Acción
Generar	Generar la cultura en la población de adquirir un vehículo (motocicleta) y llevar a cabo el proceso de registro del mismo.
Crear	Crear alianzas con los diferentes comercios dentro del giro de venta de motocicletas: el objetivo es que el registro de la motocicleta se adopte como un requisito para su compra.
Reglamentar	 Reglamentar las zonas permitidas para el estacionamiento de motocicletas, para lo cual se recomienda: Determinar los espacios específicos para moto estacionamiento. En caso de que no haya espacio específico: Permitir estacionar en la calzada junto a la acera y adoptando una posición oblicua, siempre que esté permitido e estacionamiento y no se ocupe una anchura superior a dos metros. Permitir aparcar en la acera, teniendo en cuenta que quede un espacio mínimo de 3 metros para que los peatones puedar transitar.
Meta	- Crear alianza con comerciantes en el giro de las motocicletas. - Reglamentar zonas permitidas para moto estacionamiento.
Indicador	 Número de alianzas establecidas. Acciones de reglamentación en estacionamiento para motocicletas implementadas.
Temporalidad del objetivo	Corto plazo.
Involucrado	Comisaria de Tránsito Municipal





Ejes transversales:







XXIV.8. Línea estratégica: Cultura de la Movilidad y Educación Vial

Es un gran momento para fortalecer la cultura vial y la concientización en la ciudadanía del municipio de Tepatitlán de Morelos, de tener nuevos métodos de movilidad sustentable, tener un alineamiento entre la sociedad y gobierno es indispensable, gran parte de los actores de la sociedad tienen una visión moderna, inclusiva y equitativa de la cabecera municipal, donde se tenga la seguridad de movilizarse en sus actividades cotidianas por medio de transportes más eficientes, económicos y amigables con el medio ambiente.

Todo documento o plan que implique la aplicación en la ciudad, tiene que tener la apropiación de la población para que llegue a una consolidación completa y este PIMUS no es la excepción, los resultados se pueden medir a través de la incorporación de los nuevos modelos de traslado en la vida cotidiana de las personas, el cambio modal de viajes para reducir el uso del automóvil y ampliar los viajes a pie, en bicicleta y en transporte público. Como primer paso se tiene dar el cambio en la mentalidad de la población hacia un nuevo paradigma sobre la educación vial y la cultura de la movilidad. Con enfoques diversos se encamina en primer lugar a darle prioridad al peatón, al uso de bicicletas y transporte público, con especial énfasis en los niños, adultos mayores, personas con algún tipo de discapacidad y grupos vulnerables.



Uno de los grandes retos es aumentar el respeto de las señales y reglamentos de tránsito, los niveles de velocidad, el respeto de "uno y uno" en cruceros, ceder el paso, cambiar la imagen negativa del transporte público, disminuir el uso de los automóviles particulares y en consecuencia la demanda de estacionamientos, disminuir los accidentes de tránsito, aumentar el uso de transportes no motorizados o colectivos, fomentar el respeto a las leyes y reglamentos de tránsito, entre otros, para esto, se requiere de una gama de soluciones diferentes especificando la función más adecuada para cada contexto y su correcta operación, con la participación de las autoridades, los grupos de interés, los ciudadanos y usando medios de comunicación

Taceta (Universoa)



para su mayor difusión, generando un entorno adecuado desarrollando programas con procesos de reforzamiento (talleres, clases y campañas) para fomentar a la población la cultura vial y a la nueva movilidad.

La ciudadanía le da poco valor a la promoción de modos de movilidad no motorizados, por eso la importancia de fomentar cultura vial a los habitantes con campañas de concientización de la educación vial y la movilidad urbana sustentable en centros escolares (Figura 167), con la finalidad de forjar la nueva visión entre los niños, niñas y jóvenes, cursos, talleres, folletos informativos sobre el reglamento general vigente, y medidas específicas del municipio. Creación de páginas web dedicadas al uso de la bicicleta en la ciudad y otros medios de movilidad sostenible (Figura 166). Promoción del préstamo o alquiler de bicicletas en aparcamientos públicos, apoyo al intercambio modal entre el transporte público y la bicicleta, promoción de actividades saludables, educación ambiental y social y su interacción.



Figura 166 Actividades de integración de los menores a la movilidad

Figura 167 Ubicación de centros escolares

El Integrar planes y estrategias de educación continua, capacitación y visitas de autoridades capacitadas, para garantizar las mejores prácticas de educación y cultura vial con la participación comunitaria (Figura 168), especialmente con los más vulnerables y desprotegidos; de igual manera ampliar los viajes a pie, en bicicleta y en transporte público es clave para reducir accidentes viales, en especial en áreas

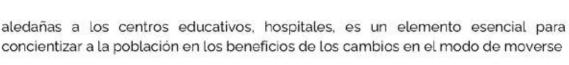




Figura 168 Programas de cultura vial para menores

El Implementar programas de educación al ciclista "bici-escuelas", "mecánica para bici" pequeños cursos de mecánica básica en parques o espacios públicos para todas las edades y géneros, incentivar el respeto a los peatones, personas con discapacidad, personas acompañadas por perros de asistencia, personas con movilidad funcional, ayudarán a un cambio en el paradigma de la movilidad urbana del municipio de Tepatitlán.



XXIV.8.1. Acciones estratégicas de la cultura de la movilidad y educación vial



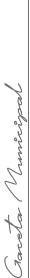
ESTRATEGIA CV-01

Fomento para el cambio de paradigma a la cultura de la movilidad y educación vial en el municipio de Tepatitlán

Línea estratégica: Cultura de la movilidad y educación vial

Problemática: Falta de fomento a la cultura vial en el municipio de Tepatitlán

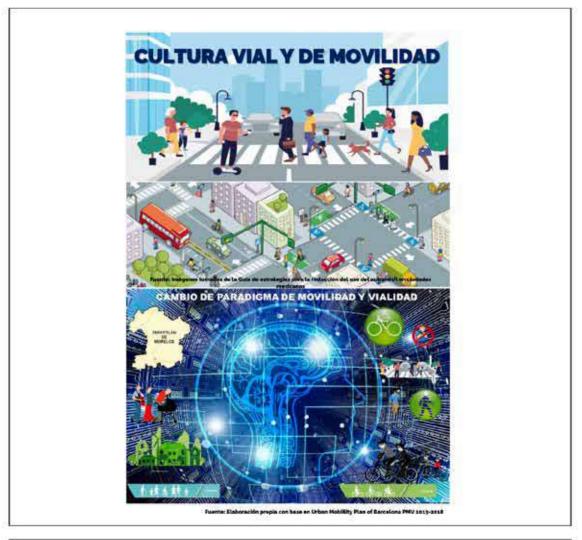
Elementos clave	Acción
Concientizar	Realizar campañas de concientización de cultura vial y movilidad en centros escolares, plazas públicas, centros barriales, delegaciones, localidades, DIF Municipal, asilos, módulos de vialidad e instituciones gubernamentales; orientados a la movilidad sustentable y la cultura vial, con prioridad para el peatón, al ciclista, el transporte público y a desincentivar el uso de la movilidad motorizada, donde se establezcan atribuciones y obligaciones a los habitantes.
Crear	Crear una visión de ciudad con una movilidad sustentable, segura, incluyente, participativa, equilibrada, pero sobre todo comprometida con el medio ambiente y su entorno; por medio de la difusión de estrategias para la apropiación del Plan de Movilidad y de la nueva cultura de vialidad en el municipio.
Impulsar	Impulsar a los ciudadanos y autoridades a conocer los reglamentos que norman el tránsito, la movilidad y la vialidad en el municipio, los derechos y obligaciones con respecto la ley y al marco normativo correspondiente, por medio de difusión masiva en redes sociales, radio y televisión local, para garantizar que la información llegue a todos los habitantes, así como a las autoridades de adoptar las medidas de movilidad sustentable y de educación vial.
Capacitar	Capacitación constante para los agentes de tránsito en cuanto a la movilidad sustentable y la educación vial actual junto con los nuevos reglamentos, la legislación, las sanciones, y demás normas vigentes y aplicables, además de los nuevos lineamientos del Plan de Movilidad, para generar una familiarización, tanto de las autoridades tomadoras de decisiones, así como de los diversos actores clave de la sociedad.
Satisfacer	Satisfacer las necesidades de transporte de la población transformando los paradigmas actuales de Tepatitlán enfocados al





	automóvil particular, hacia otros modos en los que la sustentabilidad y la equidad sean incorporados en la vida cotidiana; por medio de estrategias y planes que ayuden a cambiar el desconocimiento sobre la movilidad, el empoderamiento del peatón, el mayor uso de transporte no motorizado y la apropiación de los espacios públicos
Meta	-Elaborar un programa sectorial enfocado a generar un nuevo paradigma sobre la movilidad sustentable y de educación vial para los habitantes de Tepatitlán de Morelos, así como la capacitación constante de las autoridades correspondientes -Elaborar campañas con la participación de entidades gubernamentales y la ciudadanía para cimentar una visión conjunta de una mejor movilidad urbana sustentable
Indicador	-Creación y fomento del programa sectorial -Cantidad de asistentes de talleres, campañas y cursos impartidos
Temporalidad del objetivo	Inmediato a corto plazo
Involucrado	-Nivel municipal: Dirección de Desarrollo Humano y Social, Instituto Municipal de Planeación (IMPLAN), Dirección de la Unidad Municipal de Protección Civil y Bomberos, DIF Municipal, Comunicación Social, Instituto Tepatitlense de la Juventud (INTEJ), Universidad de Guadalajara campus Tepatitlán, Universidades particular, Empresarios, Asociaciones Civiles. Actores clave del municipio. -Nivel estatal: Gobierno del Estado de Jalisco., Secretaria del Transporte (Cursos y Pláticas de Seguridad Vial).





Ejes transversales: M-SU M-EF M-EQ







ESTRATEGIA CV-02

Movilidad y cultura vial enfocada a desincentivar el uso del automóvil particular

Línea estratégica: Cultura de la movilidad y educación vial

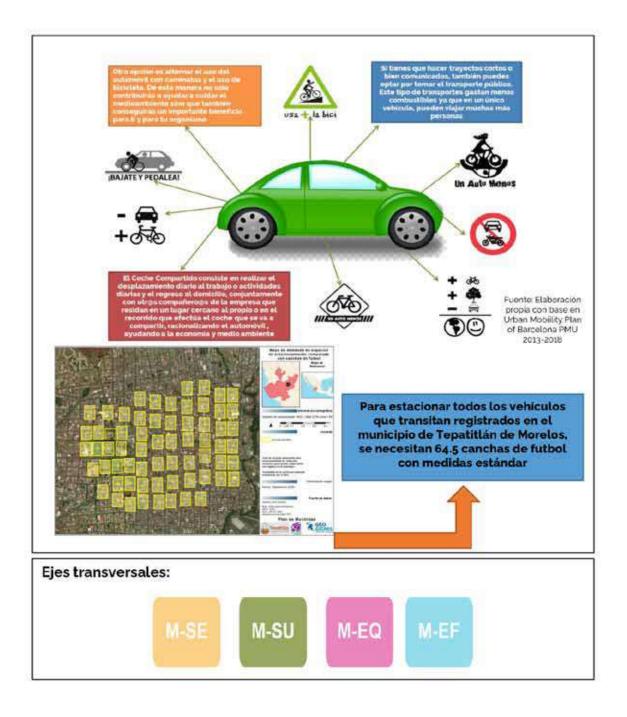
Problemática: Gran arraigo tradicional del uso del automóvil particular como principal medio de transporte en el municipio. en especial el área urbana

ementos clave	Acción
Impartir	Impartir cursos y talleres orientados al cambio de hábito de los habitantes respecto al uso del automóvil particular como principa medio de transporte.
Motivar	Motivar a los miembros de las dependencias de la administración municipal a utilizar otros medios de transporte, con la implementación de programas como "Viernes sin autos". "Un día sin vehículo" o "Dia de movilidad sustentable", para fomentar en el funcionariado público la importancia de reducir el uso del automóvil en los viajes que a diario realizan, de esta manera serán el ejemplo para que el resto de la población comience a cambiar sus modos de transporte; estos programas consisten en llegar al trabajo a sus diferentes dependencias gubernamentales uno o varios días a la semana er bicicleta, caminando o en transporte público.
Incentivar	Incentivar a empresas y negocios la implementación de programa: como "CARPOOLING" o coches compartidos, "En bici al trabajo" donde se motiva al uso de la bicicleta dando un apoyo económico para refacciones, equipo de seguridad, etc. si llega caminando el apoyo el para zapatos deportivos: o servicio de préstamo de bicicletas donde el empleado ve los beneficios económicos y de salud
Impulsar	Impulsar en instituciones educativas preparatorias y universidades programas como "rodada matutina" y "camino a la escuela", tanto para profesores, como administrativos y estudiantes, aumentando la sana convivencia y el traslado no motorizado.
Promover	Promover a la población en general programas como coche compartido mostrando los beneficios como compartir costos, ahorra gastos en gasolina y estacionamiento, disminuir el tráfico y ahorra tiempo.
Sensibilizar	Sensibilizar a la población de la importancia de sustituir el automóvi particular por medios de transporte más amigables que ayudan a reducir la contaminación por ruido, sustituir estacionamientos por áreas verdes y peatonales, reducir el volumen de concentración de emisiones contaminantes y ayudar al medio ambiente.



Compartir	Compartir una visión que apunte al cambio modal, a la reducción de número de viajes en vehiculo privado a partir de una racionalización de su uso, el incremento en la calidad del transporte público y el desarrollo de opciones de traslado peatonal y ciclista.
Concientizar	Concientizar sobre la gestión del vehículo privado y su estacionamiento, el monitoreo del desempeño ambiental de los vehículos, integración ordenada de los vehículos motorizados ligeros y seguros al sistema de movilidad, fortalecimiento de los servicios de movilidad privada.
Realizar	Realizar *ejercicios urbanos de movilidad" por medio de campañas en las colonias de la ciudad enfocadas en forjar en los habitantes de Tepatitlán una nueva conciencia del espacio público y la importancia del fomento a la movilidad urbana y la cultura vial, con actividades como intervenir una calle de manera temporal para convertirla en corredores de actividad peatonal, ciclista y cultural, apoyo al fomento o realización de recorridos ciclistas, así como la realización de actividades de apropiación del espacio, todo durante un dia rotándolo en cada colonia, de esta manera la población se familiarizará paulatinamente con la movilidad sustentable y facilitara el proceso de concientización.
Meta	-Bajar el índice de utilización del automóvil particular como principal medio de transporte en el municipio. -Que el funcionariado público aplique los programas sugeridos para ser el ejemplo claro del cambio a una nueva movilidad sustentable para la población en general -Aplicación de programas, ejercicios y talleres con incentivos para motivar el uso de la bicicleta, caminar, autobuses o autos compartidos.
Indicador	Monitoreo de cambio de hábitos del funcionariado público y de la población en general con la implementación de los programas y talleres, medidos mediante aforos generales
Temporalidad del objetivo	Inmediato y corto plazo
Involucrado	Nivel municipal: Todo el personal del H. Ayuntamiento Municipal. Secretaria de Movilidad, Dirección de Desarrollo Humano y Social, Instituto Municipal de Planeación (IMPLAN), Dirección de la Unidad Municipal de Protección Civil y Bomberos, DIF Municipal, Comunicación Social, Instituto Tepatitlense de la Juventud (INTEJ) y todas las Secretarias del Ayuntamiento; Universidad de Guadalajara campus Tepatitlán, Universidades particular, Centros escolares, Empresarios, Asociaciones Civiles, Actores clave del municipio.









Movilidad sustentable y cultura vial enfocada a los grupos vulnerables

Línea estratégica: Cultura de la movilidad y educación vial

Problemática: Deterioro en integración de grupos vulnerables en la movilidad urbana sustentable, así como la aceptación y preferencia en los nuevos modelos de movilidad y la cultura vial actual

Lineamiento	Acción			
Crear	Crear campañas sobre el fomento de ciclismo para personas con discapacidad ya sea motriz, auditiva, visual e intelectual, así como adultos mayores y grupos vulnerables, que se difundan por medios de comunicación, impresos, audiovisuales y electrónicos, para educar a todos los habitantes sobre el respeto a dichos grupos			
Impulsar	Impulsar acciones para las buenas prácticas de vialidad y de movilidad enfocada a los grupos vulnerables se incrementen, a través de una estrecha coordinación de esfuerzos, en los tres niveles de gobierno organizaciones no gubernamentales, instituciones y organizaciones.			
Promover	Promover una mayor atención y demanda a los grupos vulnerables en especial en su medio de transporte y en la cultura vial, señalización infraestructura, espacios destinados para ellos, respeto a sus estacionamientos asignados, rampas, además el uso de ciclismo como medio de rehabilitación en personas con movilidad reducida y adultos mayores.			
Impulsar	Impulsar la participación más amplia y comprometida de las organizaciones, asociaciones, sindicatos, agrupaciones civiles y de asistencia privada, con la finalidad de hacer más consciente a la población en general sobre la movilidad sustentable enfocada en los grupos vulnerables.			
Incrementar	Incrementar la seguridad vial y favorecer la coexistencia de los distintos tipos de vehículos aptos para personas con discapacidad ya sea motriz, auditiva, visual e intelectual, su circulación por las vías públicas, teniendo en cuenta la especial vulnerabilidad de los ciclistas de los grupos vulnerables frente a otros vehículos.			
Fomentar	Fomentar el desarrollo y creación de políticas viales orientadas aumentar la conciencia y respeto sobre los grupos vulnerables y su movilidad en bicicleta o en su defecto silla de ruedas.			
Meta	-Crear conciencia en las autoridades y en la población			





	 Concientizar a la población en general y otros ciclistas sobre la importancia y el respeto del ciclismo para grupos vulnerables y adultos mayores 	
Indicador	Monitoreo de cambio de hábitos del funcionariado público y de la población en general con la implementación de los programas y talleres, medidos mediante aforos de grupos vulnerables	
Temporalidad del objetivo	Inmediato y corto plazo	
-Nivel municipal: Dirección de Desarrollo Humano y Soci de la Unidad Municipal de Protección Civil y Bomberos. I Protección Civil -Nivel estatal: Secretaria del Transporte (Cursos y Plática Seguridad Vial), Gobierno del Estado de Jalisco		



Ejes transversales:

M-SE

M-SU

M-EQ

M-EF





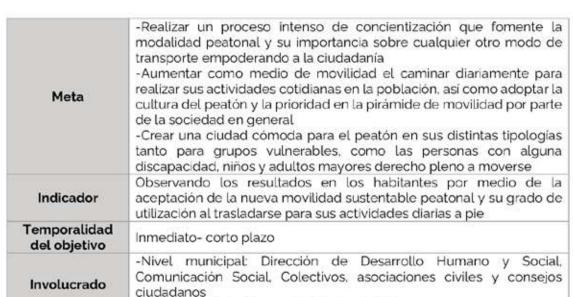
Movilidad y cultura vial enfocada al peatón

Línea estratégica: Cultura de la movilidad y educación vial

Problemática: Falta de fomento a la cultura vial enfocada al peatón

Lineamiento	Acción			
Crear	Crear campañas sobre el fomento de las caminatas, la correcta utilización de semáforos peatonales, rampas, banquetas, luminarias bancas y en general desplazarse con conocimiento y educación peatonal como medio de transporte y movilidad, apoyado por medio de comunicación, impresos, audiovisuales y electrónicos			
Promover	Promover la cultura de movilidad peatonal, el uso de suelo mixto que atraiga al peatón, el incremento de espacio público dedicado a peatón, promover las caminatas, las ventajas para la salud, promove la mejora de las condiciones del espacio público, las aceras elementos naturales o artificiales que mitiguen las inclemencia climáticas y reconforten las caminatas; promover el convertir al peatón en protagonista del espacio público, garantizando su comodidad efectividad y seguridad			
Recuperar	Implementación de talleres como "Camina seguro", "Comp caminando", "Conoce la cuidad a pie" para el conocimiento de señalización en cruceros peatonales, uso correcto de semáfor peatonales, red peatonal, corredores peatonales, parques lineal calles peatonales y semipeatonales, así como señalamient enfocados al peatón.			
Fomentar	Fomentar la transferencia multimodal, combinando caminar-bicicleta transporte público- caminar, etc. así como la coordinación intersectorial para el impulso de obras y proyectos de movilidad peatonal, con los gobiernos locales para impulsar políticas de movilidad y generar condiciones sustentables e incluyentes.			
Posicionar	Posicionar la ciudad como referente en cuestiones de movilidad sostenible con enfoque al peatón, tanto en la implementación de acciones y políticas públicas encaminadas a incentivar formas más sustentables de transporte como la movilidad peatonal			





-Nivel estatal: Gobierno del Estado de Jalisco













Movilidad y cultura vial enfocada a los niños, sus desplazamientos cotidianos a la escuela y por la cuidad

Linea estratégica: Cultura de la movilidad y educación vial

Problemática: Ausencia de fomento sobre la cultura vial y la movilidad urbana sustentable enfocada en los niños, sus desplazamientos cotidianos a la escuela y por la cuidad

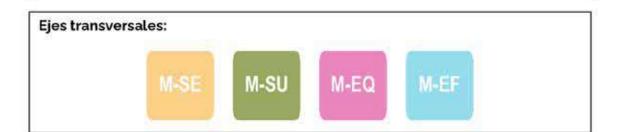
Lineamiento	Acción	
Realizar	Realizar talleres enfocados a niños en las escuelas, con la finalidad de forjar una cultura de vialidad y movilidad sustentable, enseñándoles el conocimiento de su entorno y una nueva conciencia del espacio público, ayudándoles a desarrollar la capacidad de orientación y de detección de situaciones de peligro, proporcionando criterios para elegir los recorridos más seguros, elegir siempre la acera para desplazarse.	
Crear	Crear proyectos participativos para niños y padres, que promuevan la corresponsabilidad ciudadana y la recuperación de espacios públicos para convivir y compartir un escenario educativo de valores familiares el acceso universal a zonas verdes y parques seguros, inclusivos y accesibles.	
Promover	con seguridad", "La vuelta al mundo", "Nuestro transporte esco enseñando el conocimiento de las señales viales básicas y importancia de cumplir las normas como principal paso para seguridad. Organizar planes para mejorar la movilidad y la seguridad vial en entornos escolares (guardias urbanas en las escuelas), revisar estado de pasos de peatones, reductores de velocidad, revisión	
Organizar		
Incorporar	Incorpora la creación de caminos escolares en la ciudad, no sólo po cuestiones para garantizar la seguridad de los niños, sino por e aumento de la calidad de vida garantizando la habitabilidad de espacio público.	



-Crear un ambiente sano y adecuado de movilidad y vialidad niños del municipio, forjando su desarrollo y la autonomía, d desplazamientos a sus centros escolares se realicen con la seguridad, accesibilidad y continuidad necesaria -Que los niños adquieran habilidades que impactará comportamiento positivo tanto en el hogar como en la escue entorno, en especial en lugares no familiares y en situacione son las ideales -Que los niños crezcan viviendo la movilidad sustenta educación vial como parte de su desarrollo educativo norma		
Indicador	 -Cantidad de talleres, platicas, presentaciones y exposiciones impartidas en escuelas, foros y plazas públicas -Observar las habilidades presentes y/o futuras sobre movilización no motorizada y sustentable de los niños en el municipio comparando el antes y el después de los diferentes aprendizajes, los cambios de comportamiento en su entorno familiar respecto a su proceder. 	
Temporalidad del objetivo	Inmediato y corto plazo	
Involucrado	Nivel municipal: Dirección de Desarrollo Humano y Social. Dirección de la Unidad Municipal de Protección Civil y Bomberos. DIF Municipal. Protección Civil, Comunicación Social	











Movilidad y cultura vial enfocada al ciclista

Línea estratégica: Cultura de la movilidad y educación vial

Problemática: Falta de fomento a la cultura vial enfocada al ciclista

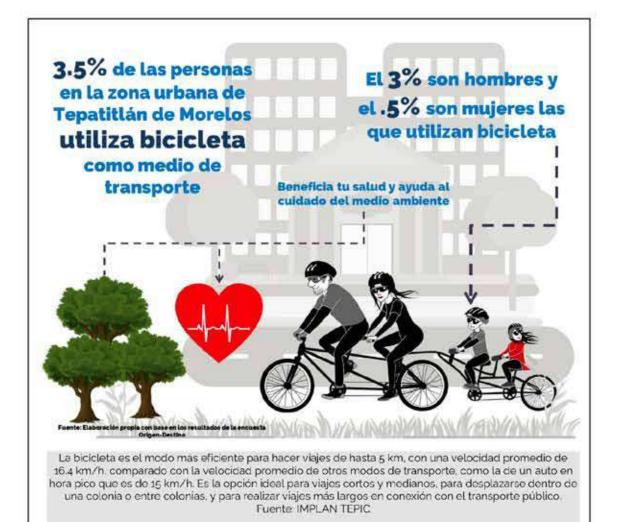
Lineamiento	Acción			
Impartir	Impartir cursos y talleres orientados a la movilidad ciclista y la educación vial, tanto de respeto para el ciclista como del mismo ciclista para los otros modos de transporte, utilización correcta de señalamientos, campañas sobre el fomento del uso de la bicicleta además de utilizar los medios de comunicación, impresos audiovisuales y electrónicos para la difusión e impulso de su uso.			
Promover	Promover programas de Movilidad Sustentable, educación seguridad vial que consideren a ciclistas mediante el cumplimiento fomento de la ley, así como la generación de súper manzanas en la zonas con mayor tráfico vial donde el peatón y la bicicleta sean la prioridad incorporando mejoras en la accesibilidad.			
Sensibilizar	Sensibilizar y capacitar con cursos orientados para la correcta utilización de infraestructura ciclista, así como señalización reglamentos vigentes o en su defecto formular un reglamento además de realizar un perfil del ciclista actual en Tepatitlán, para identificar la condición actual.			
Promover	Promover programas de bicicletas públicas, estaciones para bicicletas de educación y seguridad vial que considere a peatones y a bicicletas mediante el cumplimiento y fomento de la ley para las bicicletas auditorias ciclistas, promover la infraestructura ciclista, corredores de ciclismo, el uso de ciclovías.			
Motivar	Motivar el uso de ciclismo como medio de transporte por medio de campañas como "La bicicleta es la mejor idea del mundo", "Rodadas nocturnas", "Bici por la vida", "Más amor y menos motor", "Ciclomarcha", "Bikes for our planet", "Bike friendly", "México rodando", "Ciclonocturna".			
Difundir	Difundir los lineamientos que regulan el tránsito de los ciclista priorizándolos como usuarios vulnerables; como que La bicicleta debeser reconocida como vehículo, El ciclista debe tener permitido circula en vías primarias. Las sanciones a ciclistas deben ser de tipo amonestación verbal.			
Recomendar	Es recomendable que los agentes de trânsito sean capacitado constantemente en cuanto a los reglamentos, la legislación, la			





	sanciones, y demás normas de tránsito y movilidad para realizar mejor su trabajo y con mayores herramientas, orientando a los ciclistas a conducirse de manera propia dentro de la ley	
Impulsar	Impulsar programas de promoción al uso de la bicicleta con fines de movilidad, recreación y deporte, con la participación de estaciones de radio, empresas patrocinadoras y empresas dedicas al reciclaje de materiales	
Meta	Que los habitantes del municipio se familiaricen con la movilidad en bicicleta, con el objetivo de una futura adopción de modo de transporte para sus actividades diarias.	
Indicador	Cantidad de talleres realizados y su difusión en el municipio	
Temporalidad del objetivo	Inmediato, corto- mediano plazo	
Involucrado Nivel municipal: Dirección de Desarrollo Humano y Social. Directivos de la Unidad Municipal de Protección Civil y Bomberos, DIF Municipal, Comunicación Social. Colectivos, asociaciones civilectivos consejos ciudadanos		













Movilidad y cultura vial enfocada al ciclismo para niños y jóvenes

Linea estratégica: Cultura de la movilidad y educación vial.

Problemática: Falta de fomento a la movilidad ciclista para niños y jóvenes

Lineamiento	Acción			
Enseñar	Diseñar campañas gobierno-familia para impartir talleres entre las escuelas con estrategias de comunicación directas para niños para señalamientos y apropiadas para los jóvenes ciclistas, acompañarse para la realización de los diseños de los talleres del Instituto Tepatitlense de la Juventud (INTEJ), que los jóvenes se sientan incluidos para que se apropien del plan de movilidad.			
Inculcar	Inculcar el uso de casco, lentes y guantes, evitar el uso de audifonos y música a niveles altos, el adecuado uso de la bicicleta con respecto al peatón, no utilizando banquetas y demás áreas peatonales, respetar los señalamientos tanto para el ciclista como para el transporte motorizado, velocidad adecuada de tránsito, normas y reglas para el ciclista, el respeto a otros medios de movilidad y transporte.			
Utilizar	Para niños utilizar parques, centros recreativos, unidades deportivas, siempre bajo supervisión de un adulto. Utilizarlo como medio de integración familiar.			
Respetar	Respetar los senderos, escalones, escaleras, cuestas, puentes, calles con pendientes inclinadas, banquetas con desniveles, recintos cerrados, plazas públicas o avenidas con gran afluencia de vehículos motorizados. Por medio de presentaciones y talleres o clases de concientización de su entorno y del correcto uso compartido de los espacios públicos; explicarles la importancia de respetar la luz roja, no circular en los carriles exclusivos para transporte público excepto si hay señalamientos que lo permitan, no rebasar a otros vehículos cuando éstos se detengan para ceder el paso a los peatones, circular por los carriles centrales o interiores de las vías de acceso controlado y demás reglas de seguridad.			



Meta	 Generar una costumbre en los niños en el uso del ciclismo como medio de transporte y que se desarrollen normalizando la nueva movilidad sustentable como parte de su educación básica. Oue los adolescentes se sientas incluidos y motivados por continuar utilizando la bicicleta como método de transporte y a su vez lo practiquen con respeto a los reglamentos para ciclistas del municipio, el reglamento vial para ciclistas del estado de Jalisco, las leyes de tránsito para ciclistas, así como las normas de circulación y demás reglamentaciones vigentes, tanto en el municipio como en el estado 	
Indicador	 -incremento de ciclistas en avenidas, parques, centros de recreación, unidades deportivas, camellones, entre otros -Aumento de niños utilizando bicicletas como medio de transporte junto con los adultos responsables de su seguridad 	
Temporalidad del objetivo	Inmediato y corto plazo	
Involucrado	Dirección de Desarrollo Humano y Social, DIF Municipal, Protección	







Ejes transversales: M-EQ M-SU M-EF





Movilidad y cultura vial enfocada al transporte público

Linea estratégica: Cultura de la movilidad y educación vial

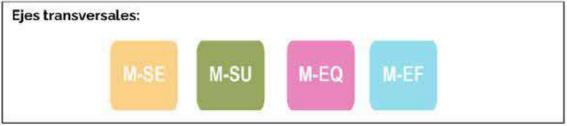
Problemática: Imagen negativa del transporte público y en consecuencia falta de utilización de este como medio de transporte.

Lineamiento	Acción	
Promover	Promover el aumento de la utilización del transporte público de bajo impacto ambiental como medio de movilidad y conexión con otros medios no motorizados	
Cambiar	Cambiar la mala percepción de los habitantes para el transporte público, lo que no incentiva el uso de este medio, a través de la mejora del servicio, renovar y dar mantenimiento a las unidades, mejorar las rutas de transporte de autobús, adecuar las tarifas y el tiempo de circulación aumentando su eficacia; comenzar con la conversión a unidades amigables con el medio ambiente bajas en emisiones.	
Proporcionar	Proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequible accesibles y sostenibles para todos, además de mejorar la segurida vial; con especial atención a las necesidades de las personas estuación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas or discapacidad y las personas de edad	
Realizar	Realizar campañas para reforzar la imagen del transporte público ofreciendo funcionalidad y calidad a la población, cubriendo las necesidades reales de la población, generando conciencia sobre los beneficios y ahorros económicos de su uso	

Meta	-Mejorar la imagen del transporte público -Generar las condiciones idóneas para garantizar un servicio de transporte publico moderno, sustentable y eficiente		
Indicador	Cantidad de talleres, platicas, presentaciones y exposiciones impartidas en escuelas, foros y plazas publicas		
Temporalidad del objetivo	Inmediato.		
Involucrado	-Nivel municipal: Dirección de Desarrollo Humano y Social. Comunicación Social, Empresarios del Transporte Público de Pasajeros -Nivel estatal: Secretaría del Transporte (Cursos y Pláticas de Seguridad Vial), Gobierno del Estado de Jalisco, DIF Estatal		









XXIV.9. Batería de Estrategias - Involucrados y Temporalidad

Cuadro 54 Batería de Estrategias - Involucrados y Temporalidad

Clave	Estrategia	Involucrados	Temporalidad
MoIN-01	Programa de planeación para una movilidad sustentable, segura, eficiente y sostenible	Dirección de Desarrollo Urbano y Obra Pública, IMPLAN, Jefatura de Ordenamiento Territorial.	Corto y mediano plazo
MoIN-02	Instrumentos de regulación de la movilidad	Sindicatura, Dirección Jurídica, Comisaria de Vialidad.	Corto plazo
MoIN-03	Instrumentos económicos para una movilidad real	Hacienda y Tesorería Municipal, Comisión edilícia de Movilidad, Comisaria de Vialidad, Dirección de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, Jefatura de Ingresos y Egresos, Oficialia de Padrón y Licencias.	Corto plazo
MoIN-04	Instrumentos de vinculación y participación por una movilidad equitativa	Dirección de Desarrollo Humano y Social, Dirección de Educación, Jefatura de Gestión, Comisaria de Tránsito y Vialidad.	Corto plazo
MoIN-05	Instrumentos de Información y tecnología hacia una movilidad inteligente.	Jefatura de Informática, Jefatura de Comunicación Social	Corto plazo
	PLANEACIÓN Y	/ DESARROLLO URBANO	
Clave	Estrategia	Involucrados	Temporalidad
DU-01	Ampliación de zonas de usos mixtos en torno a centros barriales	Pleno del H. Ayuntamiento de Tepatitlán, Dirección de Desarrollo Urbano y Obra Pública, Instituto Municipal de Planeación, Oficialia Mayor de Padrón y Licencias.	De corto a mediano plazo
DU-02	Conectividad en nuevos desarrollos urbanos	Pleno del H. Ayuntamiento de Tepatitian, Dirección de Desarrollo Urbano y Obra Pública, Instituto Municipal de Planeación.	De corto a mediano plazo





DU-03	Rehabilitación del espacio público	Pleno del H. Ayuntamiento de Tepatitlán, Dirección de Desarrollo Urbano y Obra Pública, Instituto Municipal de Planeación.	Corto plazo
DU-04	Inclusión de nuevas vialidades al sistema de movilidad sustentable	Dirección de Desarrollo Urbano y Obra Pública.	Corto, mediano y largo plazo.
DU-05	Programa Conectando Barrios	Dirección de Desarrollo Urbano y Obra Pública	Mediano y largo plazo
DU-06	Pacificación del tránsito en Delegaciones Municipales	Comisario Municipal de Vialidad y Tránsito, Dirección de Desarrollo Urbano y Obra Pública e Instituto Municipal de Planeación y Oficialía Mayor de Padrón y Licencias.	De corto plazo a mediano plazo
DU-07	Corredor Urbano y de Movilidad Sustentable rio Tepatitlán	Comisario Municipal de Vialidad y Tránsito. Dirección de Desarrollo Urbano y Obra Pública e Instituto Municipal de Planeación.	Mediano a largo plazo

PEATONES			
Clave	Estrategia	Involucrados	Temporalidad
MoPE-01	Programa Zonas 10	Comisaría de Vialidad, Dirección de Desarrollo Urbano y Obra Pública, Dirección de Servicios Públicos Municipales.	Corto, mediano y largo plazo:
MoPE-02	Programa Centro Histórico: Polígono Emblemático de la Movilidad Sustentable.	Dirección de Desarrollo Urbano y Obra Pública, Dirección de Servicios Públicos Municipales, Jefatura de Ordenamiento Territorial, Dirección Juridica, Oficialia de Padrón y Licencias, Comisaría de Vialidad y Tránsito.	Corto, mediano y largo plazo.
MoPE-03	Cruces Seguros para Peatones	Comisaria de Tránsito y Vialidad, Dirección de Desarrollo Urbano y Obra Pública, Dirección de Servicios Públicos Municipales, Dirección Jurídica y Jefatura de Ordenamiento Territorial.	Corto, mediano y largo plazo.
MoPE-04	Programa Espacios públicos peatonales	Dirección de Desarrollo Urbano y Obra Pública	Mediano plazo.
MoPE-05	Programa Banquetas seguras y accesibles para todos	Dirección de Desarrollo Urbano y Obras Públicas	Mediano plazo.



CICLISTA				
Clave	Estrategia	Involucrados	Temporalidad	
MoCl-01	Ciclovia-Rio Tepatitlán (calle Guadalupe Becerra al cruce con Paseo del Río-Paseo del Rio- Cto. Interior Juan pablo II- Central Camionera	Dirección de Desarrollo Urbano y Obra Pública, Instituto Municipal de Planeación IMPLAN.	Corto a mediano plazo	
MoCI-02	Ciclovía - Cto. Int. Juan Pablo II - Anacleto (Cto. Int- Juan Pablo II al cruce con López Mateos - Av. Manuel Gómez Morin - Av. de las Jacarandas - Av. de las Torres - Blvd. Anacleto - Cto. Int- Juan Pablo II al cruce con Carnicerito).	Dirección de Desarrollo Urbano y Obra Pública, Instituto Municipal de Planeación IMPLAN.	Corto a mediano plazo	
MoCI-03	Ciclovía -Colosio- Morelos (Av. Luis Donaldo Colosio - al cruce con Carretera Tepatitlán- Yahualica-Morelos).	Dirección de Desarrollo Urbano y Obra Pública, Instituto Municipal de Planeación IMPLAN.	Corto plazo	
MoCI-04	Ciclovía - Preparatoria - Colosio (Av. Luis Donaldo Colosio al cruce con Av. de las Estrellas - Av. de las Estrellas - Prol Bartolo Hernández - Preparatoria Regional de Tepatitlán).	Dirección de Desarrollo Urbano y Obra Pública, Instituto Municipal de Planeación IMPLAN.	Corto plazo	
MoCI-05	Ciclovía – Las Colonias (Cruce Félix Ramos con López Mateos - López Mateos – Hacienda Guadalupe).	Dirección de Desarrollo Urbano y Obra Pública, Instituto Municipal de Planeación IMPLAN.	Corto a mediano plazo	
MoCI-06	Ciclovía - Universidad - Estadio (Calle González Gallo al cruce con Álvaro Obregón - González Gallo - Pablo Valdés - Av. del Jihuite - Prol. González Gallo - Margen de Arroyo - Universidad de Guadalajara)	Dirección de Desarrollo Urbano y Obra Pública, Instituto Municipal de Planeación IMPLAN.	Corto a mediano plazo	
MoCi-07	Ciclovía - Arroyo el Tecolote (Calle Bilbao - Salamanca - Tomas González - San Pablo - Loma Verde)	Dirección de Desarrollo Urbano y Obra Pública, Instituto Municipal de Planeación IMPLAN.	Corto a mediano plazo	

MoCi-o8	Ciclovia - Blvd Acatic (Cto. Int- Juan Pablo II - Blvd Acatic - hasta el cruce de Blvd. Acatic con Av. de las Jacarandas).	Dirección de Desarrollo Urbano y Obra Pública, Instituto Municipal de Planeación IMPLAN.	Corto a mediano plazo
MoCi-og	Ciclovía - Carnicerito (Priv. Mangana cruce con Carretera Tepatitlán- Yahualica de González Gallo - AvCarnicerito cruce con Av. Jacarandas).	Dirección de Desarrollo Urbano y Obra Pública, Instituto Municipal de Planeación IMPLAN.	Corto a mediano plazo
MoCi-10	Ciclovía - 18 de marzo (Cruce de anillo periférico Sr. Cura Salvador Zúñiga Norte. Con 18 de marzo- 18 de marzo - hasta llegar al Paseo del Rio Tepatitlán.	Dirección de Desarrollo Urbano y Obra Pública, Instituto Municipal de Planeación IMPLAN.	Corto a mediano plazo
MoCi-11	Ciclovía - Localidades (1. Tepatitlán - Los Sauces - Agua Escondida - Santa Bárbara - Pegueros 2. Santa Bárbara - Capilla de Guadalupe. 3. San José de Gracia - La Loma 4. Ojo de Agua - Atotonilquillo - La Loma.	Dirección de Desarrollo Urbano y Obra Pública, Instituto Municipal de Planeación IMPLAN.	Mediano a largo plazo
MoCi-12	Ciclovia – Estacionamientos para bicicletas	Dirección de Desarrollo Urbano y Obra Pública, Instituto Municipal de Planeación IMPLAN.	Corto a mediano plazo
MoCi-13	Ciclovia-Ampliación de Programa MiBici	Dirección de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, Instituto Municipal de Planeación y Gobierno del Estado.	Corto a mediano plazo
MoCi- 14	Ciclismo zona centro de la localidad de Tepatitlán de Morelos	Dirección de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, Instituto Municipal de Planeación.	Corto plazo a Mediano plazo
MoCi- 15	Convivencia ciclista en delegaciones municipales	Dirección de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, Instituto Municipal de Planeación	Corto plazo a Mediano plazo



	TRANSPORTE PÚBLICO				
Clave	Estrategia	Involucrados	Temporalidad		
MoTP-01	Actualización y Vinculación Normativa: Reforma de los reglamentos municipales en la materia, y su vinculación a criterios técnicos y normativos de la política de transporte a nivel estatal.	Comisario Municipal de Vialidad y Tránsito, IMPLAN, Pleno del H. Ayuntamiento de Tepatitlán de Morelos, Empresa Operadora del TP.	Mediano plazo,		
MoTP- 011	Actualización y Vinculación Normativa: Reforma de los reglamentos municipales en la materia, y su vinculación a criterios técnicos y normativos de la politica de transporte a nivel estatal.	Dirección Municipal de Vialidad y Tránsito. Pleno del H. Ayuntamiento de Tepatitlán de Morelos	Corto plazo		
MoTP- 012	Adecuación Normativa para la Inclusión y accesibilidad Universal en el TP	Comisario Municipal de Vialidad y Tránsito / Cabildo municipal (Regidores)	Corto plazo		
MoTP- 013	Programa emergente de adecuaciones físicas de las Unidades actuales, para el servicio de Transporte Publico.	Comisario Municipal de Vialidad y Tránsito y Empresa Operadora del TP y Concesionarios.	Mediano plazo.		
MoTP- 01.4	Plan de inversión integral; esquemas de cofinanciamiento, para incremento de unidades para el sistema de TP y de operadores.	Comisario Municipal de Vialidad y Transito. Pleno del H. Ayuntamiento de Tepatitlan de Morelos, Empresas Operadoras y concesionarios del TP	Mediano plazo.		
MoTP- 01.5	Programa Permanente de capacitación y educación vial para operadores de las unidades de Transporte Público	Comisario Municipal de Vialidad y Transito. Pleno del H. Ayuntamiento de Tepatitlan de Morelos Empresa Operadora del TP.	Mediano plazo,		
MoTP-02	Reestructuración Integral de las Rutas y Derroteros del Transporte Publico en la Ciudad de Tepatitlán	Comisario Municipal de Vialidad y Tránsito, Pleno del H. Ayuntamiento de Tepatitlán de Morelos Empresa Operadora del TP.	Mediano a largo plazo		
MoTP- 021	Modificación y restructuración de rutas y derroteros actuales del Transporte Publico para la Ciudad de Tepatitlán	Comisario Municipal de Vialidad y Tránsito. Pleno del H. Ayuntamiento de Tepatitlán de Morelos Empresa Operadora del TP.	Mediano plazo.		





MoTP- 023	Implementación de rutas y derroteros de Transporte Público mediante el Sistema de Rutas Trocales y Complementarias	Comisario Municipal de Vialidad y Tránsito, Pleno del H. Ayuntamiento de Tepatitlán de Morelos Empresa Operadora del TP.	Mediano a largo plazo
MoTP- 03	Implementación de Estaciones o Paraderos Intermodales del Transporte Publico en la Ciudad de Tepatitlán.	Comisario Municipal de Vialidad y Transito. Pleno del H. Ayuntamiento de Tepatitlan de Morelos Empresa Operadora del TP.	Mediano plazo.
MoTP- 04	Regulación del servicio local de Taxis y sitios	Comisario Municipal de Vialidad y Tránsito. Pleno del H. Ayuntamiento de Tepatitlán de Morelos, Empresas Operadoras y concesionarios.	Corto plazo a Mediano plazo

TRANSPORTE DE CARGA

Clave	Estrategia	Involucrados	Temporalidad
MoTC-01	Actualización y cumplimiento de la reglamentación y legislación en materia de transporte de carga o mercancias	-Gobierno Municipal: Comisaria de Tránsito Municipal, Comisario de Seguridad Pública y Tránsito, Comisario de Policia Vial. -Gobierno Estatal: Secretaria de Transporte del Gobierno del Estado de Jalisco. Federal: Secretaria de Comunicaciones y Transportes.	Corto y mediano plazo
MoTC- 02	Cumplimiento del Reglamento de Zonificación Municipal	Comisario de Seguridad Pública y Tránsito y Comisario de Policia Vial municipal	Corto y mediano plazo
MoTC- 03	Difusión de campañas para seguridad en la circulación de transportes de mercancias o de carga	Comisario de Seguridad Pública y Tránsito y Comisario de Policía Vial municipal	Corto y mediano plazo
MoTC- 04	Protección a zonas turísticas contra riesgos urbanos y tráfico de mercancia	Gobierno Municipal Comisario de Seguridad Pública y Tránsito, Comisario de Policia Vial Gobierno estatal: Secretaria de Transporte del Gobierno del Estado de Jalisco.	Corto y mediano plazo
MoTC- 05	Incorporación de nuevos sistemas tecnológicos	Gobierno Municipal Comisario de Seguridad Pública y Tránsito, Comisario de Policia Vial. -Gobierno estatal: Secretaria de Transporte del Gobierno del Estado de Jalisco.	Corto y mediano plazo



MoTC- 06	Establecimiento de zonas de carga y descarga para todo tipo de comercio e industria	Gobierno Municipal: Comisario de Seguridad Pública y Tránsito, Comisario de Policia Vial. Gobierno estatal: Secretaria de Transporte del Gobierno del Estado de Jalisco.	Corto y mediano plazo
MoTC- 07	Delimitación territorial para servicios de aparcamiento o estacionamiento de transportes de mercancia o de carga	Gobierno Municipal Comisario de Seguridad Pública y Tránsito, Comisario de Policia Vial. -Gobierno estatal: Secretaria de Transporte del Gobierno del Estado de Jalisco.	Corto y mediano plazo
MoTC - 08	Regulación para servicios de transporte de mercancia en motocicleta	-Gobierno Municipal: Comisario de Seguridad Pública y Tránsito, Comisario de Policia Vial. -Gobierno Estatal: Secretaria de Transporte del Gobierno del Estado de Jalisco	Corto plazo a Mediano plazo

TRANSPORTE PRIVADO

Clave	Estrategia	Involucrados	Temporalidad
MoPr-01	Control de velocidad en calles pronunciadas	Comisaria de Vialidad y Tránsito, Dirección de Desarrollo Urbano y Obras Públicas.	Corto plazo.
MoPr-02	Calles alternativas de entrada y salida en colonias y fraccionamientos congestionados	Comisaria de Vialidad y Tránsito, Dirección de Desarrollo Urbano y Obras Públicas y Jefatura de Comunicación Social.	Corto plazo.
MoPr-03	Rutas alternas para la entrada y salida de fraccionamientos alejados	Comisaria de Vialidad y Tránsito, Dirección de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, Jefatura de Ordenamiento Territorial, Jefatura de Comunicación Social.	Corto, mediano y largo plazo.
MoPr-04	Programa de señalética en la cabecera municipal.	Comisaria de Vialidad y Transito e Instituto Municipal de Planeación.	Corto plazo.
MoPr-05	Incremento de fluidez en Boulevard Anacleto González Flores.	Comisaria de Vialidad y Tránsito y Dirección de Desarrollo Urbano y Obras Públicas.	Mediano plazo.
MoPr-06	Administración eficiente del espacio para estacionamiento.	Comisaria de Vialidad y Tránsito, Hacienda y Tesoreria Municipal	Mediano plazo.
Mo Pr-07	Red de Estacionamientos Públicos	Comisaria de Vialidad y Tránsito, Jefatura de Catastro, Jefatura de Ordenamiento Territorial.	Corto plazo.



Mo Pr- 08	Cambios al Reglamento de Zonificación para desincentivar el uso del automóvil	Dirección de Desarrollo urbano y Obras Públicas, Instituto Municipal de Planeación, Tránsito Municipal y Dirección Jurídica.	Corto plazo.
Mo Pr- 09	Uso eficiente del automóvil	Instituto Municipal de Planeación, Comisariado de Seguridad Pública y Tránsito, Empresas del Sector Privado.	Mediano plazo.
Mo Pr-10	Calles completas en Tepatitlán de Morelos	Instituto Municipal de Planeación, Comisaria de Seguridad Pública y Tránsito. Dirección de Desarrollo Urbano y Obras Públicas.	Mediano plazo.
Mo Pr-11	Propuestas de solución para puntos conflictivos	Dirección de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, Instituto Municipal de Planeación.	Corto a mediano plazo
Mo Pr- 11.1	Turboglorieta en la Glorieta de los Avicultores (Cruce de Carretera Tepatitlán- Zapotlanejo, Tepatitlán- Yahualica, Anillo Periférico, Blvd. Anacleto González. Flores Sur	Dirección de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, Instituto Municipal de Planeación.	Corto a mediano plazo
Mo Pr- 11.2	Turboglorieta (Crucero de Carretera Tepatitlán-Yahualica y Av. Luis Donaldo Colosio).	Dirección de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, Instituto Municipal de Planeación.	Corto a mediano plazo
Mo Pr- 11.3	Bayoneta en Av. López Mateos (Cruce de Av. López Mateos casi esquina con calle Mayas en el Fraccionamiento Las Colonias).	Dirección de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, Instituto Municipal de Planeación, Comisaría de Tránsito Municipal.	Corto plazo.
Mo Pr- 11.4	Estación Multimodal sobre el Circuito Interior S.S. Juan Pablo II entre calle Claveles y Boulevard Acatic	Dirección de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, Instituto Municipal de Planeación, Comisaría de Tránsito Municipal.	Largo plazo
Mo Pr- 11.5	Cierre de camellón (Cierre de camellón para prohibir vuelta a la izquierda al salir de Walmart y Plaza Punto La Gloria sobre Cto. Int Juan Pablo II	Dirección de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, Instituto Municipal de Planeación, Comisaría de Tránsito Municipal.	Corto plazo.
Mo Pr- 11.6	Ingreso a la cartonera (Cruce de Blvd. Lic. Anacleto González Flores con Av. Parque Industrial)	Dirección de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, Instituto Municipal de Planeación, Comisaria de Tránsito Municipal.	Corto plazo.
MoPr- 11.7	Fluidez vehicular en Jardines de la Rivera – Jardines de Tepa	Dirección de Desarrollo Urbano y Obras Públicas y Comisaría de Tránsito Municipal	Corto plazo



MoPr-12 Regulación de motocicletas Comisaria de Tránsito Municipal. Corto plazo CULTURA DE LA MOVILIDAD Y EDUCACIÓN VIAL Clave Involucrados Temporalidad Estrategia Nivel municipal: Dirección de Desarrollo Humano y Social. Instituto Municipal de Planeación (IMPLAN), Dirección de la Unidad Municipal de Protección Civil y Bomberos. DIF Municipal Comunicación Social, Instituto Fomento para el cambio de Tepatitiense de la Juventud paradigma a la cultura de la Inmediato a corto CV-01 Universidad (INTEJ), de movilidad y educación vial en el plazo Guadalajara campus Tepatitlán, municipio de Tepatitlan Universidades particular, Empresarios, Asociaciones Civiles, Actores clave del municipio. -Nivel estatal: Gobierno del Estado Jalisco... Secretaria del Transporte (Cursos y Pláticas de Seguridad Vial). Nivel municipal: Todo el personal del H. Ayuntamiento Municipal, Secretaria de Movilidad. Dirección de Desarrollo Humano y Social, Instituto Municipal de Planeación (IMPLAN), Dirección de la Unidad Municipal de Protección Civil y vial Bomberos, Movilidad cultura DIF Municipal, Inmediato y corto CV-oz enfocada a desincentivar el uso Comunicación Social, Instituto plazo Tepatitlense de la Juventud (INTEJ) del automóvil particular y todas las Secretarias del Ayuntamiento; Universidad de Guadalajara campus Tepatitlán, Universidades particular, Centros escolares. Empresarios. Asociaciones Civiles, Actores clave del municipio Nivel municipal: Dirección de Desarrollo Humano y Social Dirección de la Unidad Municipal Movilidad sustentable y cultura de Protección Civil y Bomberos. DIF Inmediato y corto CV-03 vial enfocada a los grupos Municipal. Protección Civil plazo vulnerables -Nivel estatal: Secretaria del Transporte (Cursos y Pláticas de Seguridad Vial), Gobierno del Estado de Jalisco



CV-04	Movilidad y cultura vial enfocada al peatón	Nivel municipal: Dirección de Desarrollo Humano y Social, Comunicación Social, Colectivos, asociaciones civiles y consejos ciudadanos -Nivel estatal: Gobierno del Estado de Jalisco	Inmediato- corto plazo
CV-05	Movilidad y cultura vial enfocada a los niños, sus desplazamientos cotidianos a la escuela y por la cuidad	Nivel municipal: Dirección de Desarrollo Humano y Social, Dirección de la Unidad Municipal de Protección Civil y Bomberos, DIF Municipal, Protección Civil, Comunicación Social	Inmediato y corto plazo
CV-06	Movilidad y cultura vial enfocada al ciclista	Nivel municipal: Dirección de Desarrollo Humano y Social, Dirección de la Unidad Municipal de Protección Civil y Bomberos, DIF Municipal. Comunicación Social. Colectivos, asociaciones civiles y consejos ciudadanos	Inmediato, corto- mediano plazo
CV-07	Movilidad y cultura vial enfocada al ciclismo para niños y jóvenes	Dirección de Desarrollo Humano y Social, DIF Municipal, Protección Civil, Instituto Tepatitlense de la Juventud (INTEJ), Comunicación Social	Inmediato y corto plazo
CV-08	Movilidad y cultura vial enfocada al transporte público	Nivel municipal: Dirección de Desarrollo Humano y Social, Comunicación Social, Empresarios del Transporte Público de Pasajeros Nivel estatal: Secretaria del Transporte (Cursos y Pláticas de Seguridad Vial), Gobierno del Estado de Jalisco, DIF Estatal	Inmediato



desarrollos urbanos

XXIV.10. Batería de Estrategias - Evaluación y Seguimiento

Cuadro 55 Batería de Estrategias - Evaluación y Seguimiento

Clave	Estrategia	Indicadores	Temporalidad
MoIN-01	Programa de planeación para una movilidad sustentable, segura, eficiente y sostenible	-Número de Instrumentos de planeación actualizados respecto de los existentes -Número de Instrumentos de planeación nuevos.*	Corto y mediano plazo
MoIN-02	Instrumentos de regulación de la movilidad	-Número de instrumentos regulatorios actualizados respecto del total que requieren actualización. -Número de reglamentos nuevos integrados al marco normativo.	Corto plazo
MoIN-03	Instrumentos económicos para una movilidad real	Monto de la Partida Presupuestal para la ejecución del Plan de Movilidad en Tepatitlán.	Corto plazo
MoIN-04	Instrumentos de vinculación y participación por una movilidad equitativa	Número de Instituciones vinculadas y con participación activa en los proyectos de movilidad.	Corto plazo
MoIN-05	Instrumentos de Información y tecnología hacia una movilidad inteligente.	Número de campañas en redes sociales	Corto plazo
	PLANEACIÓN \	Y DESARROLLO URBANO	
Clave	Estrategia	Indicadores	Temporalidad
DU-01	Ampliación de zonas de usos mixtos en torno a centros barriales	Número de nuevas unidades económicas establecidas anualmente en un radio de 200 metros de los centros barriales identificados en el PDUCP de Tepatitlan de Morelos.	De corto a mediano plazo
DU-02	Conectividad en nuevos	Tasa de construcción de número de kilómetros construidos de calles completas, por cada puevo	De corto a

mediano plazo

completas por cada nuevo

desarrollo instalado.





Clave	Estrategia	Indicadores	Temporalidad
		PEATONES	
DU-07	Corredor Urbano y de Movilidad Sustentable río Tepatitlán	-Superficies transformadas a usos mixtos -Percepción de la población a través de encuestas	Mediano a largo plazo
DU-06	Pacificación del tránsito en Delegaciones Municipales	Encuestas de percepción ciudadana.	De corto plazo a mediano plazo
DU-05	Programa Conectando Barrios	Número de colonias y/o fraccionamientos conectados respecto de los proyectados	Mediano y largo plazo
DU-04	Inclusión de nuevas vialidades al sistema de movilidad sustentable	Cantidad de Kilómetros de vialidades completas construidas	Corto, mediano largo plazo.
DU-03	Rehabilitación del espacio público	-Kilómetros de calles integradas al proyecto Zona 30 anualmente -Cambios e integración en la normatividad correspondiente	Corto plazo

implementadas respecto del total Corto, mediano y MoPE-01 Programa Zonas 10 de centros educativos en la largo plazo. cabecera municipal. Metros lineales de banquetas Programa Centro Histórico: recuperadas respecto de los Corto, mediano y MoPE-02 Poligono Emblemático de la metros existentes de banquetas largo plazo. Movilidad Sustentable. proyectadas a peatonalizar. -Número de intersecciones intervenidas para crear cruces seguros de las respecto proyectadas. -Número de cruces seguros a nivel Corto, mediano y MoPE-03 Cruces Seguros para Peatones de calle construidos respecto de largo plazo. los proyectados. -Número de semáforos peatonales activos respecto del toral de semáforos existentes. Km de vialidades adecuadas a la Programa Espacios públicos Red de Andadores, respecto del MoPE-04 Mediano plazo. peatonales total de vialidades principales. Metros lineales de banquetas Programa Banquetas seguras y construidas/rehabilitadas respecto MoPE-05 Mediano plazo. accesibles para todos del total de metros lineales de banquetas proyectadas.



CICLISTA				
Clave	Estrategia	Indicadores	Temporalidad	
MoCl-01	Ciclovia-Rio Tepatitlán (calle Guadalupe Becerra al cruce con Paseo del Rio-Paseo del Rio- Cto. Interior Juan pablo II- Central Camionera	-Participación - Contabilizar el número de personas que usan la ciclovía. -Kilómetros a construir de ciclovía - 5.2 kilómetros lineales. -Seguridad - Evaluar seguridad percibida y número de accidentes.	Corto a mediano plazo	
MoCI-02	Ciclovía - Cto. Int. Juan Pablo II - Anacleto (Cto. Int- Juan Pablo II al cruce con López Mateos - Av. Manuel Gómez Morin - Av. de las Jacarandas - Av. de las Torres - Blvd. Anacleto - Cto. Int- Juan Pablo II al cruce con Carnicerito).	-Participación - Contabilizar el número de personas que usan la ciclovia. -Kilómetros a construir de ciclovia - 7.5 kilómetros lineales -Seguridad - Evaluar seguridad percibida y número de accidentes.	Corto a mediano plazo	
MoCI-03	Ciclovía -Colosio- Morelos (Av. Luis Donaldo Colosio - al cruce con Carretera Tepatitlán- Yahualica-Morelos).	-Participación - Contabilizar el número de personas que usan la cictovia. -Seguridad - Evaluar seguridad percibida y número de accidentes.	Corto plazo	
MoCI-04	Ciclovía - Preparatoria - Colosio (Av. Luis Donaldo Colosio al cruce con Av. de las Estrellas - Av. de las Estrellas - Prol Bartolo Hernández - Preparatoria Regional de Tepatitlán).	-Participación - Contabilizar el número de personas que usan la ciclovía. -Kilómetros a construir de ciclovía - 377.91 metros lineales. -Seguridad - Evaluar seguridad percibida y número de accidentes.	Corto plazo	
MoCI-05	Ciclovia - Las Colonias (Cruce Félix Ramos con López Mateos - López Mateos - Hacienda Guadalupe).	-Participación - Contabilizar el número de personas que usan la ciclovía. -Kilómetros a construir de ciclovía - 2.5 kilómetros lineales. -Seguridad - Evaluar seguridad percibida y número de accidentes.	Corto a mediano plazo	
MoCI-o6	Ciclovía - Universidad - Estadio (Calle González Gallo al cruce con Álvaro Obregón - González Gallo - Pablo Valdés - Av. del Jihuite - Prol. González Gallo - Margen de Arroyo - Universidad de Guadalajara)	-Participación - Contabilizar el número de personas que usan la ciclovía. -Kilómetros a construir de ciclovía - 4.3 kilómetros lineales -Seguridad - Evaluar seguridad percibida y número de accidentes.	Corto a mediano plazo	
MoCi-07	Ciclovía - Arroyo el Tecolote (Calle Bilbao - Salamanca - Tomas González - San Pablo - Loma Verde)	-Participación - Contabilizar el número de personas que usan la ciclovía. -Kilómetros a construir de ciclovía - 1.7 kilómetros lineales.	Corto a mediano plazo	



		-Seguridad – Evaluar seguridad percibida y número de accidentes.	
MoCi-o8	Ciclovia - Blvd Acatic (Cto Int- Juan Pablo II - Blvd Acatic - hasta el cruce de Blvd. Acatic con Av. de las Jacarandas).	-Participación - Contabilizar el número de personas que usan la ciclovia. -Kilómetros a construir de ciclovia - 1.5 kilómetros lineales. -Seguridad - Evaluar seguridad percibida y número de accidentes.	Corto a mediano plazo
MoCi-og	Ciclovia - Carnicerito (Priv. Mangana cruce con Carretera Tepatitlán- Yahualica de González Gallo - AvCarnicerito cruce con Av. Jacarandas).	-Participación - Contabilizar el número de personas que usan la ciclovia. -Kilómetros a construir de ciclovia - 1.6 kilómetros lineales. -Seguridad - Evaluar seguridad percibida y número de accidentes.	Corto a mediano plazo
MoCi-10	Ciclovía - 18 de marzo (Cruce de anillo periférico Sr. Cura Salvador Zúniga Norte. Con 18 de marzo- 18 de marzo - hasta Ilegar al Paseo del Río Tepatitlán.	-Participación - Contabilizar el número de personas que usan la cicloviaKilómetros a construir de ciclovia - 2.1 kilómetros linealesSeguridad - Evaluar seguridad percibida y número de accidentes.	Corto a mediano plazo
MoCi-11	Ciclovía - Localidades (1. Tepatitlán - Los Sauces - Agua Escondida - Santa Bárbara - Pegueros. 2. Santa Bárbara - Capilla de Guadalupe. 3. San José de Gracia - La Loma 4. Ojo de Agua - Atotonilquillo - La Loma.	-Participación - Contabilizar el número de personas que usan la ciclovia. -Kilómetros a construir de ciclovia 1.147 km 2.13.8 km 3.23.5 km 4.16.9 km -Seguridad - Evaluar seguridad percibida y número de accidentes.	Mediano a largo plazo
MoCi-12	Ciclovia - Estacionamientos para bicicletas	Instalación de bici estacionamientos: 22 en total.	Corto a mediano plazo
MoCi-13	Ciclovía-Ampliación de Programa MiBici	Instalación de estaciones MiBici.	Corto a mediano plazo
MoCi- 14	Ciclismo zona centro de la localidad de Tepatitlán de Morelos	-Tramos de calles bajo el programa de la zona centro de vías compartidas. -Seguridad – Evaluar Seguridad percibida y número de accidentes.	Corto plazo a Mediano plazo



MoCi- 15

Convivencia ciclista delegaciones municipales

Convivencia ciclista de la zona centro de vias compartidas.
-Seguridad - Evaluar Seguridad percibida y número de accidentes.

-Tramos de calles bajo el programa de la zona centro de vias compartidas.
-Seguridad - Evaluar Seguridad percibida y número de accidentes.

TRANSPORTE PÚBLICO

Clave	Estrategia	Indicadores	Temporalidad
MoTP-01	Actualización y Vinculación Normativa: Reforma de los reglamentos municipales en la materia, y su vinculación a criterios técnicos y normativos de la politica de transporte a nivel estatal.	Ordenamientos legales y normativos vigentes y en funciones.	Mediano plazo.
MoTP- 011	Actualización y Vinculación Normativa: Reforma de los reglamentos municipales en la materia, y su vinculación a criterios técnicos y normativos de la política de transporte a nivel estatal.	Reglamento vigente y en funciones	Corto plazo
MoTP- 012	Adecuación Normativa para la Inclusión y accesibilidad Universal en el TP	-Reglamento aprobado y en funciones. -Convenio alineado al Reglamento vigente y en funciones.	Corto plazo
MoTP- 013	Programa emergente de adecuaciones físicas de las Unidades actuales, para el servicio de Transporte Publico.	Porcentaje del total de unidades adecuadas.	Mediano plazo,
MoTP- 014	Plan de inversión integral, esquemas de cofinanciamiento, para incremento de unidades para el sistema de TP y de operadores.	-Porcentaje de incremento respecto del total de unidades actuales. -Porcentaje en el incremento respecto de viajes totales actuales.	Mediano plazo.
MoTP- 01.5	Programa Permanente de capacitación y educación vial para operadores de las unidades de Transporte Público	-Programa de capacitación aplicadoPorcentaje del número total de trabajadores capacitados.	Mediano plazo.
MoTP-02	Reestructuración Integral de las Rutas y Derroteros del Transporte Publico en la Ciudad de Tepatitlán	-Número de rutas Troncales Funcionando con nuevo derrotero. -Número total de Rutas Complementarias Funcionando con nuevo derrotero.	Mediano a largo plazo





MoTP- 021	Modificación y restructuración de rutas y derroteros actuales del Transporte Publico para la Ciudad de Tepatitlán	Número rutas reestructuradas funcionando con nuevo derrotero.	Mediano plazo.
MoTP- 023	Implementación de rutas y derroteros de Transporte Público mediante el Sistema de Rutas Trocales y Complementarias	Número total de nuevas Rutas Funcionando con derrotero actualizado.	Mediano a largo plazo
MoTP- 03	Implementación de Estaciones o Paraderos Intermodales del Transporte Publico en la Ciudad de Tepatitlán.	Porcentaje del número de total de estaciones ya instaladas y con entorno urbano adecuado.	Mediano plazo.
MoTP- 04	Regulación del servicio local de Taxis y sitios	-Número total de nuevas centrales de Taxis distribuidas en la ciudadPorcentaje del total de unidades para taxi, actualizadas con sistemas tecnológicos de medición tarifaria y sistemas de cobro compatibles con todo el Sistema de Transporte PúblicoNúmero total de unidades de taxi nuevas sustentables incorporadas al Sistema de Transporte Publico de la ciudad.	Corto plazo a Mediano plazo

TRANSPORTE DE CARGA

Clave	Estrategia	Indicadores	Temporalidad
MoTC-01	Actualización y cumplimiento de la reglamentación y legislación en materia de transporte de carga o mercancias	-Aprobación de una actualización después de la revisión acorde a la nueva movilidad de Tepatitlán de MorelosCantidad de operativos realizadosDisminución de accidentes ocasionados por el transporte de carga	Corto y mediano plazo
MoTC- 02	Cumplimiento del Reglamento de Zonificación Municipal	-Cantidad de operativos realizadosDisminución de accidentes ocasionados por el transporte de carga.	Corto y mediano plazo
MoTC- 03	Difusión de campañas para seguridad en la circulación de transportes de mercancias o de carga	Disminución de incidentes con el transporte de carga	Corto y mediano plazo



MoTC- 04	Protección a zonas turísticas contra riesgos urbanos y tráfico de mercancía	Disminución de accidentes ocasionados por el transporte de carga en zonas turisticas, de cabañales, casas de descanso y campos de golf entre otros.	Corto y mediano plazo
MoTC- 05	Incorporación de nuevos sistemas tecnológicos	Disminución de atropellados y accidentes causados por el transporte de carga, por medio de la instalación de nuevas tecnologías en las carreteras y avenidas de mayor uso del transporte de carga en el municipio.	Corto y mediano plazo
MoTC- 06	Establecimiento de zonas de carga y descarga para todo tipo de comercio e industria	Disminución de accidentes ocasionados por el transporte de carga	Corto y mediano plazo
MoTC- 07	Delimitación territorial para servicios de aparcamiento o estacionamiento de transportes de mercancia o de carga	La autorización de la delimitación del poligono y su aplicación	Corto y mediano plazo
MoTC - 08	Regulación para servicios de transporte de mercancia en motocicleta	Reglamentación actualizada en materia de transporte de mercancía por medio de motocicletas, así como cumplir con todos los requerimientos legales para su circulación.	Corto plazo a Mediano plazo

TRANSPORTE PRIVADO

Clave	Estrategia	Indicadores	Temporalidad
MoPr-01	Control de velocidad en calles pronunciadas	-Número de reductores de velocidad colocadosNúmero de señalamiento horizontal, de reductor de velocidad, colocadoNúmero de señalamiento vertical, de reductor de velocidad, colocadoNúmero de cruceros intervenidos con reductor de velocidad.	Corto plazo.
MoPr-02	Calles alternativas de entrada y salida en colonias y fraccionamientos congestionados	Número de colonias y fraccionamientos con señalética referente a rutas alternas colocada.	Corto plazo.



MoPr-03	Rutas alternas para la entrada y salida de fraccionamientos alejados	-Número de metros de vialidad nueva construidosNúmero de metros de vialidad existente adaptadosNúmero de tramos nuevos de vialidades construidosNúmero de tramos de vialidades existentes adaptados.	Corto, mediano y largo plazo.
MoPr-04	Programa de señalética en la cabecera municipal	-Número de señales de sentido de calle colocadas. -Número de señales de ALTO colocadas.	Corto plazo.
MoPr-05	Incremento de fluidez en Boulevard Anacleto González Flores.	-Número de metros de barrera construídosNúmero de tramos de barrera construídosNúmero de señales de prohibición de vuelta colocadosNúmero de cruceros con señalética que prohibe la vuelta a la izquierda intervenidos.	Mediano plazo.
MoPr-06	Administración eficiente del espacio para estacionamiento.	-Esquema de tarifas diferenciado por zonas elaboradoIncremento a las tarifas definido e implementadoNúmero de parquimetros reubicadosNúmero de parquimetros nuevos implementados. Número de tramos de calle intervenidos con parquimetros.	Mediano plazo.
Mo Pr-07	Red de Estacionamientos Públicos	-Número de diagnósticos elaborados -Número de espacios nuevos para estacionamiento público determinados.	Corto plazo.
Mo Pr- 08	Cambios al Reglamento de Zonificación para desincentivar el uso del automóvil	Número de plazas reducidas.	Corto plazo.
Mo Pr- 09	Uso eficiente del automóvil	Reducción del aforo de vehículos particulares	Mediano plazo.
Mo Pr-10	Calles completas en Tepatitlán de Morelos	Número de evaluaciones a tramos de vialidades propuestos para funcionar como Calle Completa realizadas.	Mediano plazo.
Mo Pr-11	Propuestas de solución para puntos conflictivos		Corto a mediano plazo



Mo Pr- 11.1	Turboglorieta en la Glorieta de los Avicultores (Cruce de Carretera Tepatitlán- Zapotlanejo, Tepatitlán- Yahualica, Anillo Periférico, Blvd. Anacleto González, Flores Sur	-Adecuación de turboglorieta. -Instalación de señalética. -Seguridad – Evaluar número de accidentes.	Corto a mediano plazo
Mo Pr- 11.2	Turboglorieta (Crucero de Carretera Tepatitlán-Yahualica y Av. Luís Donaldo Colosio).	-Adecuación de turboglorieta. -Instalación de señalética. -Seguridad - Evaluar número de accidentes.	Corto a mediano plazo
Mo Pr- 11.3	Bayoneta en Av. López Mateos (Cruce de Av. López Mateos casi esquina con calle Mayas en el Fraccionamiento Las Colonias).	-Instalación de bayoneta vial. -Instalación de señalética.	Corto plazo.
Mo Pr- 11.4	Estación Multimodal sobre el Circuito Interior S.S. Juan Pablo II entre calle Claveles y Boulevard Acatic	-% de avance en la adaptación del espacio como estación multimodalNúmero de carriles modificados sobre Circuito InteriorNúmero de reductores de velocidad instalados sobre calle Orquideas -Número de bayonetas sobe Circuito Interior construidas en el cruce de calle Orquideas. Instalación de señalética.	Largo plazo
Mo Pr- 11.5	Cierre de camellón (Cierre de camellón para prohibir vuelta a la izquierda al salir de Walmart y Plaza Punto La Gloria sobre Cto. Int Juan Pablo II	Cierre de 2 cruceros con camellón.	Corto plazo.
Mo Pr- 116	Ingreso a la cartonera (Cruce de Blvd. Lic. Anacleto González Flores con Av. Parque Industrial)	Instalación de los reductores de velocidad.	Corto plazo.
MoPr- 11.7	Fluidez vehicular en Jardines de la Rivera - Jardines de Tepa	Calle abierta y maniobra de vuelta en U evaluada	Corto plazo
MoPr-12	Regulación de motocicletas	 Número de alianzas establecidas. Acciones de reglamentación en estacionamiento para motocicletas implementadas. 	Corto plazo



Clave	Estrategia	Indicadores	Temporalidad
CV-01	Fomento para el cambio de paradigma a la cultura de la movilidad y educación vial en el municipio de Tepatitlán	-Creación y fomento del programa sectorial -Cantidad de asistentes de talleres, campañas y cursos impartidos	Inmediato a corto plazo
CV-02	Movilidad y cultura vial enfocada a desincentivar el uso del automóvil particular	-Monitoreo de cambio de hábitos del funcionariado público y de la población en general con la implementación de los programas y talleres, medidos mediante aforos generales	Inmediato y corto plazo
CV-03	Movilidad sustentable y cultura vial enfocada a los grupos vulnerables	-Monitoreo de cambio de hábitos del funcionariado público y de la población en general con la implementación de los programas y talleres, medidos mediante aforos de grupos vulnerables	Inmediato y corto plazo
CV-04	Movilidad y cultura vial enfocada al peatón	Observación los resultados en los habitantes por medio de la aceptación de la nueva movilidad sustentable peatonal y su grado de utilización al trasladarse para sus actividades diarias a pie	Inmediato- corto plazo
CV-05	Movilidad y cultura vial enfocada a los niños, sus desplazamientos cotidianos a la escuela y por la cuidad	-Cantidad de talleres, platicas, presentaciones y exposiciones impartidas en escuelas, foros y plazas públicas -Observar las habilidades presentes y/o futuras sobre movilización no motorizada y sustentable de los niños en el municipio comparando el antes y el después de los diferentes aprendizajes, los cambios de comportamiento en su entorno familiar respecto a su proceder.	Inmediato y corto plazo
CV-06	Movilidad y cultura vial enfocada al ciclista	Cantidad de talleres realizados y su difusión en el municipio	Inmediato, corto- mediano plazo



CV-07	Movilidad y cultura vial enfocada al ciclismo para niños y jóvenes	-Incremento de ciclistas en avenidas, parques, centros de recreación, unidades deportivas, camellones, entre otros -Aumento de niños utilizando bicicletas como medio de Transporte junto con los adultos responsables de su Seguridad	Inmediato y corto plazo
CV-08	Movilidad y cultura vial enfocada al transporte publico	Cantidad de talleres, platicas, presentaciones y exposiciones impartidas en escuelas, foros y plazas publicas	Inmediato



XXV. CONCLUSIONES GENERALES

Comparando con otras ciudades con la misma o similar cantidad de población y extensión territorial. Tepatitlán representa una ciudad desarrollada, con espacios ya establecidos para la recreación, calles y avenidas, con un avance en el acceso de tecnologías a la ciudad, sin embargo, presenta un patrón de crecimiento acelerado tanto urbano como poblacional, rebasando la suficiencia de la infraestructura vial y los espacios para la recreación. Aquello que hace algunos años fueron avenidas y calles consolidadas actualmente son insuficientes, presentando tráfico pesado, poca fluidez, calles poco accesibles para el peatón y servicio de transporte publico escaso.

El crecimiento población en Tepatitlán ha conllevado un crecimiento exacerbado de vehículos automotores, el automóvil particular presenta las cifras más altas y en segundo lugar los camiones y camionetas para carga. Como resultado el Índice de motorización en el municipio tiene una tendencia creciente para un período de 5 años, teniendo como resultado 527 vehículos por cada 1,000 habitantes, lo que ubica a Tepatitlán arriba de la media del estado y por varios municipios de la Zona Metropolitana de Guadalajara.

Uno de los grandes problemas es que la mayor cantidad de viajes se producen en la zona centro para irse reduciendo gradualmente conforme se alejan de él. En esta zona se pueden producir hasta el 40% de los viajes que se realizan en la ciudad, esto es generado por la alta densidad de población con la que aun cuenta. Por su parte, en lo que respecta a las áreas de destino hay un claro elemento, la mayoría de los destinos de los viajes por cualquier motivo, se realizan a la zona centro para disminuir drásticamente cuando se sale de él. Los destinos de los viajes de los habitantes de Tepatitlán y de poblaciones de la región, se realizan con una gran intensidad a una pequeña porción de la ciudad a diferencia de los origenes, que son más difusos, esto debido a la gran concentración de servicios que hay en la zona centro. Esto trae consigo grandes problemas urbanísticos y de tránsito, ya que se ocasionan congestiones, accidentes y una gran problemática de estacionamientos, recordando que la mayor cantidad de viajes que realizan los pobladores son en automóvil.

Lo anterior es aunado a que a que el transporte público es suficiente, las unidades de transporte en horarios pico, la necesidad de choferes más capacitados tanto para conducir como para con el usuario, mejorar el estado de los camiones y su limpieza de las unidades, que se respeten las paradas establecidas y autorizadas, además de que sean más seguras, con iluminación y botes de basura. Por su parte el servicio de



transporte particular (Taxi) es insuficiente, la duración en espera puede ser hasta media hora. Los usuarios opinan que el servicio de taxis tiene una calidad regular a muy mala, esto aunado a la percepción de calidad del transporte público (autobuses), genera el uso indiscriminado del automóvil.

Lo anterior lleva que la movilidad es que solamente el 10% de la población utiliza el autobús. Entre los factores mencionados fueron el costo elevado, el tiempo de espera, pocas rutas y servicio de regular a malo principalmente. El 53% viaja en automóvil particular por rapidez facilidad de traslado, ahorro de tiempo, costo igual o incluso menor que al utilizar transporte público o taxi. Un 10% más viaja como pasajero, principalmente por actividades escolares, deporte, recreación y compras. El 15% realiza sus actividades cotidianas caminando sobre todo en distancias cortas, sin embargo, si tienen que realizar actividades alejadas utilizan automóvil particular o taxi, por comodidad y rapidez, comparado con el costo elevado del autobús y el mayor tiempo; solamente el 3% de la población se mueve en bicicleta y el 5% en motocicleta. Por lo que, si las condiciones para la realización de movilidad no motorizada y del transporte público no cambian, seguirá el uso indiscriminado del vehículo privado.

El paradigma de la movilidad urbana sostenible requiere, para ser posible, capacidades institucionales, politicas adecuadas, y un marco regulatorio que las contenga. En el momento de evaluar y conocer el diagnóstico del Municipio de Tepatitlán en materia de movilidad, prevaleció que éste no cuenta con capacidades tanto de planeación, regulación, ni instrumentos económicos o vinculantes en la participación ciudadana que respalden la movilidad sostenible. Se detecta la ausencia de una política de movilidad urbana sostenible, la inexistencia de un marco regulatorio orientado a la integridad de las personas más que del automóvil, la planificación del sistema urbano y del servicio de transporte colectivo ausentes en la equidad y la eficiencia y un esquema económico que da prioridad a la ejecución de proyectos

El crecimiento urbano es algo que debe ser aprovechado en términos de planeación y considerar el fenómeno de movilidad que experimenta Tepatitlán; la mancha urbana está avanzando y alcanzando las localidades más próximas, las cuales poco a poco pasan a ser parte de la ciudad, toda vez que el flujo de personas, dinero y mercancías consigue apropiarse de las distancias; la planeación de la ciudad debe extenderse entonces hasta las colonías que se consideran alejados o fuera de la mancha urbana o bien aquellos fraccionamientos que por sus características denominamos campestres, la movilidad traspasa los límites políticos y con la velocidad de crecimiento actual esos límites están en constante cambio, de ahí que los



lineamientos de la movilidad sustentable son la opción óptima para satisfacer la demanda actual en el desplazamiento.

La traza urbana permite llevar a cabo acciones que reordenen la estructura vial. adecuándose a los términos de la movilidad sustentable, aterrizando estas implementaciones en los espacios públicos y las zonas urbanas que se encuentran en proceso de consolidación, estas últimas requieren de una adecuada intervención institucional, además el municipio tiene una estructura que permite conectar a la región, a través de las diferentes vialidades que representan parte fundamental de la comunicación inter e intra-municipal, siendo un punto central de comercio, educación, servicios y movilidad.

La cobertura de infraestructura vial en Tepatitlán es un factor importante, la conectividad con las delegaciones tiene un potencial apto para reforzarse a través de la inversión pública, en un sentido similar se puede mencionar a la infraestructura para personas con discapacidad, refiriéndonos en este punto con mayor énfasis a las calles de la ciudad, las cuales deben contar con la capacidad de proporcionar acceso a diversos sistemas de transporte, todo lo anterior se debe reforzar a partir de una renovación del sistema de semaforización que sea adecuado a los criterios de la movilidad sustentable, que de prioridad a los medios de transporte no motorizado.

Del mimos modo, el territorio se presta para implementar estrategias que permiten un desplazamiento adecuado pues, de manera natural, más de dos terceras partes se considera una zona plana; aprovechando estas facilidades y aplicando las nuevas estrategias de movilidad sustentable que dan prioridad a los medios no motorizados. adoptando este nuevo paradigma, el municipio está cercano a obtener cambios positivos en el medioambiente tanto en el contexto local como regional, por supuesto contribuyendo al impacto positivo en una escala nacional y mundial.

Por lo tanto, las estrategias asumidas en el Plan de Movilidad Urbana para Tepatitlán, requieren, para ser posibles, capacidades institucionales, políticas adecuadas, un marco regulatorio acorde, partidas presupuestales y la participación efectiva de ciudadanos e instituciones que lo hagan posible.

La construcción de la visión de la movilidad para Tepatitlán, es producto del trabajo sistemático y participativo con el análisis de elementos técnicos y conceptuales, los cuales sustentan la construcción de una imagen sobre la importancia de la movilidad para el desarrollo de la ciudad y cómo ésta deberá desarrollarse en los próximos años para dar una mayor certidumbre y un lugar más competitivo y con posibilidades de



ofrecer una mayor calidad de vida a sus habitantes. El establecimiento de esta visión tiene como punto de partida un escenario de cambio modal con componentes de proximidad urbana, eficiencia en el transporte y mejoras en las condiciones ambientales. La contribución de este plan es para garantizar el Derecho a la Ciudad y la necesidad de integrar un sistema de movilidad urbana donde estén al centro las personas y prevalezcan la equidad, la inclusión, la accesibilidad y seguridad, a través y de un sistema de transporte integral, eficiente y con conectividad.

Este plan reconoce la necesidad de implementar, diversificar y fomentar medios de transporte no motorizados para recorridos cortos, o los de enlace entre diversos modos de transporte, para lo cual se requiere de infraestructura vial sustentable y adecuada para el peatón y el ciclista. Para el transporte de carga mejora su operación, motiva al uso racional y responsable de los vehículos automotores privados para reducir su contribución al reparto modal.

Es necesario para la implementación y su cumplimiento de este plan el fortalecimiento de la gobernanza que opere a favor de una movilidad sustentable, incluyente y eficiente. Por ello, sea han establecido horizontes de inmediato, corto, mediano y largo plazo que se ajustan a los periodos político-administrativos en los que se ejecutará el plan para el desarrollo y aplicación de los proyectos y acciones que en él se contemplan.

El PIMUS de Tepatitlán, se desarrolla dentro de un momento coyuntural de desarrollo, sustentabilidad y búsqueda de condiciones que procuren la salud humana. El Plan se presenta como una contribución a la lucha por un espacio público de calidad, proponiendo la mejora de calles, mayor seguridad, traslados más eficientes, promover la cohesión social y por consiguiente mejorar la calidad de vida de los habitantes.





XXVI. GLOSARIO DE TÉRMINOS FASE DE PROPUESTA

Α

Adaptar: Cambiar una cosa, modificarla o ajustarla para que sea válida, sirva, funcione, en una situación nueva y con características distintas.

Adecuar: Adaptar algo a las necesidades o condiciones de una persona o de una cosa.

Ampliación: Acción de ampliar o ampliarse.

Añadir: Agregar, incorporar algo a otra cosa.

Autobús Urbano: es el vehículo utilizado para el transporte público de distancias cortas sobre líneas regulares y múltiples paradas.

В

BRT: Acrónimo en ingles del Sistema de Autobús de Tránsito Rápido (Bus Rapid Transit), también conocido en México como Metrobús.

C

Calle completa: Es una calle que incluye al peatón y a todos los medios de transporte (ciclistas, motociclistas, autobuses, automovilistas), de todas las edades y con todo tipo de habilidades motoras.

Caracterizar: Presentar o describir una cosa con sus rasgos característicos de manera que resulte inconfundible.

Cierre: Acción de cerrar una cosa.

Circuito: Recorrido o camino que comienza y finaliza en el mismo lugar, siendo igual el punto de partida y el punto de llegada. Este concepto se aplica a las vialidades urbanas, y en los sistemas de Transporte Público para realizar rutas o traslados que forman un circuito.

Conflicto: Situación en que hay que tomar una decisión entre dos o más opciones o en que no se puede hacer, por alguna razón externa, lo necesario.

Colocar: Poner a una persona o una cosa en un lugar, posición o situación determinados.

Completa: Se usa, aplicado a ciertas cualidades, circunstancias o sucesos, para indicar que estos se dan plenamente, en todos los aspectos.

Conectar: Unir o poner en contacto dos o más cosas, para que entre ellas se establezca una relación o una comunicación.

Conservar: Mantener o cuidar de la permanencia o integridad de algo o de alguien.

Construir: Hacer de nueva planta una obra de arquitectura o ingeniería, un monumento o en general cualquier obra pública.

Crear: Producir [una persona] determinada cosa a partir de su capacidad artistica, imaginativa o intelectual.



Conectividad: Cualidad de un elemento que establece conexión con otro sobre todo a nivel vial a través del cual se realiza el transporte de personas o de carga, para la realización de actividades productivas, de servicios, de distracción y turisticas.

D

Desincentivar: Perder el incentivo o privar de él.

Disminuir: Hacer que algo sea menor en cantidad, tamaño, intensidad, importancia.

Derrotero: Camino o medio que se sigue para alcanzar un fin determinado.

Dispositivos de seguridad: Son los elementos que tienen como propósito impedir o disminuir los efectos por fallas en la conducción del usuario, condiciones meteorológicas o por fallas mecánicas, que propicien la salida de la vialidad o colisión con un objeto fijo, pudiendo ser barreras de protección, amortiguadores de impacto y alertadores de salida de la vialidad.

E

Eficiente: Que realiza o cumple un trabajo o función a la perfección.

Eje vial: vialidad dentro de una urbanización, utilizada para agilizar el tránsito de vehículos motorizados de todo tipo y tamaño, que poseen equipamiento vial y están optimizados para una circulación más fluida. En México los ejes viales se utilizan para los sistemas de Transporte Público Masivo.

Esquema: es una representación gráfica que se utiliza para expresar los conceptos principales de una temática con el fin de comprenderlos o estudiarlos. Ej. Esquema de Movilidad y Transporte Público.

Estación: Lugar de un recorrido en el que queda detenida momentáneamente una persona o cosa.

Estación Intermodal: espacios o áreas destinadas permanentemente a facilitar el intercambio de pasajeros entre diferentes modos de transporte.

Estratégico: referente a la serie de acciones muy meditadas, encaminadas hacia un objetivo determinado.

Evaluar: Atribuir o determinar el valor de algo o de alguien, teniendo en cuenta diversos elementos o juicios.

F

Fomentar: Favorecer de algún modo que una acción se desarrolle o que aumente un aspecto positivo de ella.

Fortalecer: Hacer fuerte o más fuerte a alguien o algo.

Fluidez: Que marcha o se desarrolla de forma ordenada, bien estructurada, sin obstáculos o interrupciones.

ı

Implementar: Poner en funcionamiento o llevar a cabo una cosa determinada.





Incentivo: Que impulsa a hacer o desear una cosa, especialmente a obrar o hacer determinada cosa mejor o más deprisa.

Incrementar: Hacer que algo sea mayor en cantidad, tamaño, intensidad, importancia. Instalar: Colocar en un lugar o edificio los enseres y servicios que en él se hayan de utilizar; como en una fábrica, los conductos de agua, aparatos para la luz. etc.

Intermodal: Termino utilizado en los medios de transporte para definir los diferentes tipos de traslados. En el ámbito de la movilidad urbana, se refiere a los sistemas de transporte público que ofrecen la integración de varios medios para traslados de personas, por ejemplo, en autobús, metro, tren, bicicleta, o caminando.

L

Limitar: Fijar los límites de algo que tiene varias posibilidades.

Mejorar: Adelantar, acrecentar algo, haciendolo pasar a un estado mejor.

Modal: de la preposición "Modo" que significa: Procedimiento o conjunto de procedimiento para realizar una acción. En el tema de la Movilidad de personas, se refiere a los diferentes modos o medios de movilidad o de transporte.

Modificar: Cambiar una cosa variando su disposición o alguna característica sin alterar sus cualidades o características esenciales.

Multi: Elemento prefijal de origen latino que entra en la formación de nombres y adjetivos con el significado de 'muchos'.

Movilidad Urbana: Totalidad de desplazamientos que se realizan en la ciudad

Ofrecer: Poner a disposición del público un producto o un servicio, para que lo compre o lo utilice.

Parabús: es un elemento urbano, perteneciente al mobiliario urbano caracterizado por contar con equipamiento adecuado para la estancia temporal de los usuarios de Transporte Publico. Forma parte del espacio público multifuncional de uso social y colectivo, de dimensiones acotadas y es destinado a acoger y dejar pasajeros usuarios de un transporte público de parada específica a dicha localización. Se sitúa en las calzadas y vialidades, y donde también funciona a modo de referencia física visible de la existencia del paso de los autobuses.

Parada de autobús: sitio definido y localizado sobre el espacio público, con señalamientos verticales y sobre el piso de la acera y vialidad, que constituye un dispositivo de intercambio pasajero-autobús y contribuye a un funcionamiento óptimo del sistema de flujo del transporte público. También se le denomina "Paradero".



Parquímetro: Aparato que mide el tiempo de estacionamiento de un vehículo en una zona de la vía pública en que se debe pagar para aparcar y que cobra al usuario la cantidad debida.

Pendiente negativa: El grado de inclinación que posee un terreno, donde la diferencia de altura entre el punto de inicio y final prolonga hacia abajo tomando como referencia el plano horizontal.

Privado: Que es intimo, particular y personal de cada persona.

Promover: Fomentar o favorecer la realización o el desarrollo de una cosa, iniciándola o activándola si se encuentra paralizada o detenida provisionalmente.

Proteger: Amparar, favorecer, defender a alguien o algo.

R

Recuperar: Volver a poner en servicio lo que ya estaba inservible. **Regular**: Que se ajusta a una regla establecida o a la regla general.

Reubicar: Volver a situar algo o a alguien en un espacio o lugar determinado.

Ruta: es el trayecto con origen y destino que podrá ser troncal o alimentadora, integrada a un corredor o formar parte de una cuenca de servicio.

S

Señalética: Es la conjunción de diversas señales o señalizaciones que tienen en común diversos rasgos tales como: color o códigos de color, síntesis de formas representativas, tipografías, etc. Aborda la elaboración de sistemas de señales y sus representaciones considerando factores tales como: ubicación geográfica, lenguaje de la localidad, nacionalidad, identidad o elementos representativos del sitio, etc., a fin de que las señales que compongan el sistema señalético sean coherentes no solo con aquello a lo que se refieren, sino a las de su entorno

Sistema: Conjunto ordenado de normas y procedimientos que regulan el funcionamiento de un grupo o colectividad.

т

Transporte: Vehículo o medio que se usa para trasladar personas o cosas de un lugar a otro. Se relaciona al sistema de medios mecánicos empleados para trasladar personas o mercancias.

Turboglorieta: Se encarga de distribuir el tráfico desde la entrada de los vehículos hasta su salida, tiene un cambio de diseño interno, en el que los carriles fijos hacen que los desplazamientos laterales sean bastante limitados, haciendo que el conductor se vea obligado a escoger desde antes de acceder a la turboglorieta qué carril debe usar para poder dar el cambio de dirección que necesita.

Tránsito: se refiere, sobre todo, a la circulación de vehículos, principalmente motorizados.





Urbanización: Acción y efecto de urbanizar un terreno que antes era rural o no estaba construido y organizado. El término suele utilizarse para nombrar al conjunto de construcciones levantadas en un antiguo medio rural.

Viable: Que puede ser realizado



XXVII. LITERATURA DE REFERENCIA

- CONUEE. (2018). Movilidad Urbana Sostenible.
 - https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/313972/movilidadurbana sostenible.pdf
- Crespo, L. (2009). La movilidad urbana: un gran reto para las ciudades de nuestro tiempo. *Ingenieria Civil*, 154, 10. http://www.cedex.es/NR/rdonlyres/089AA601-5242-4E27-9A34-99887AA2BC80/146310/IC2009Movilidadurbana.pdf
- EPC. (2016). Enfrentando el cambio climático mediante una movilidad eficiente y sustentable. https://elpoderdelconsumidor.org/wp-content/uploads/2018/02/enfrentando-cambio-climatico-con-movilidad-eficiente-y-sustentable.pdf
- Espinosa, D. L. (2015). Grupos en situación de vulnerabilidad COLECCIÓN DE TEXTOS SOBRE Derechos Humanos.
- Figueroa, J., Urbano, P., & Sánchez, J. (2015). Aceleración de la urbanización global y movilidad sostenible. Estudios Regionales En Economia, Población Y Desarrollo, 29, 41.
- G., M., & K., W. (2015). Espaces de vie. Aspects de la relationhomme-environnement. A. Collin.
- INEGI. (2019). Grupos en situación de vulnerabilidad. INEGI, Nuevo León.
- Jans, M. (2009). Movilidad Urbana: en camino a sistemas de Transporte Colectivo Integrados. AUS, 2(6), 6-11. https://doi.org/10.4206/aus.2009.n6-02
- López-Roldán, P., & Fachelli, S. (2015). Metodología de la Investigación Social Cuantitativa.
- Medina-Ramírez, S., & Jimena, V. R. (2012). Guía de estrategias para la reducción del uso del auto en ciudades mexicanas. Más allá del auto. http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Guia-de-estrategias-reducir-uso-del-auto.pdf
- Medina, S., Veloz, J., Iracheta, A., & Iracheta, J. (2012). Planes Integrales de Movilidad: Lineamientos para una movilidad urbana sustentable. Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo México. http://mexico.itdp.org/wpcontent/uploads/Planes-integrales-de-movilidad-lineamientos.pdf
- ONU-Habitat. (2017). Los usos mixtos del suelo y sus beneficios.

 https://www.onuhabitat.org.mx/index.php/los-usos-mixtos-del-suelo-y-sus-beneficios
- Ramírez, S. M., & Rosas, J. V. (2012). Planes Integrales de Movilidad.
- Sobrino, J. (2012). La urbanización en el México contemporáneo. In CEPAL (Ed.), Notas de Población núm. 94.
- US. (1998). Estudios de tránsito y aplicaciones. Oferta y demanda de estacionamientos. Valladares A., R., M.E., C., & Moreno O., S. (2017). Elementos de la Habitabilidad Urbana.
- Arias, P. (2007). Universidad de Guadalajara. Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades. Obtenido de A la baja el flujo migratorio a EE.UU. en la región de Los Altos.: http://www.udg.mx/es/noticia/la-baja-el-flujo-migratorio-eeuu-en-





la-region-de-los-altos

- Bush, V. P. (2005). Proyecciones de la población económicamente activa de México . Obtenido de
 - http://www.conapo.gob.mx/work/models/CONAPO/PEA/pea.pdf
- Bustamante, A. (2016). Importancia del Medio Ambiente. Obtenido de https://www.importancia.org/medio-ambiente.php
- Castro. (2016). MOVILIDAD, VIALIDAD Y TRANSPORTE. Obtenido de https://es.slideshare.net/zvaleriacastro/vias-rurales
- CEDRUS. (2017). Densidad de carreteras y redes viales en los municipios de México.
- CEPAJ. (2017). Mortalidad de Atropellamientos en el Estado de Jalisco, 2017. Obtenido de
 - https://cepaj.jalisco.gob.mx/sites/cepaj.jalisco.gob.mx/files/mortalidad_acci dentes_viales_en_jalisco_2017.pdf
- CEPAL. (2014). Comisión Económica para América Latina y el Caribe. Obtenido de Migración: https://www.cepal.org/es
- COCEMFE. (2004). Observatorio de la accesibilidad. Obtenido de https://www.observatoriodelaaccesibilidad.es/accesibilidad/accesibilidad/d efinicion/
- CONAPO. (2015). Índice de marginación por entidad federativa y municipio 2015. Obtenido de https://www.gob.mx/conapo/documentos/indice-demarginacion-por-entidad-federativa-y-municipio-2015
- CU-ALTOS. (2019). Universidad de Guadalajara. Red Universitaria de Jalisco. Obtenido de Centro Universitario de los Altos.: http://www.udg.mx/es/centrosuniversitarios/cualtos
- ECURED. (2018). La infraestructura vial en el mundo. Obtenido de ECURED.
- Epifani , I., & Nicolini, R. (2017). La importancia de la distancia en la distribución de densidad de población. Obtenido de Modelling population density over time: how spatial distance matters. Regional Studies. :
 - https://www.uab.cat/web/detalle-noticia/la-importancia-de-la-distanciaen-la-distribucion-de-densidad-de-poblacion-1345680342040.html?noticiaid=1345724633748
- García, A. (2005). Obtenido de Vivienda y familia. Una identidad. : https://www.redalyc.org/pdf/607/60722197006.pdf
- Gobierno de Jalisco. (2013). Obtenido de Movilidad Sustentable. El Plan Estatal de Desarrollo Jalisco 2013-2033
 - https://transparencia.info.jalisco.gob.mx/sites/default/files/programasectorial-movilidad-sustentable%20nov.pdf
- Gobierno de México. (2017). Obtenido de Objetivo de Desarrollo Sostenible 11: Ciudades y Comunidades Sostenibles para México:



- https://www.gob.mx/agenda2030/articulos/11-ciudades-y-comunidadessostenibles
- Gobierno del Estado de Jalisco. (2014). Obtenido de REGIONES DE JALISCO: https://www.jalisco.gob.mx/es/jalisco/regiones
- Gobierno del Estado de Jalisco. (2017). Obtenido de Secretaría General de Gobierno: https://www.jalisco.gob.mx/es/jalisco/municipios/tepatitlan-de-morelos
- Gobierno Municipal de Tepatitlán. (2019). Obtenido de DÍA INTERNACIONAL DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD:
 - https://www.tepatitlan.gob.mx/cs/conmemoramos-el-dia-internacional-de-las-personas-con-discapacidad/
- Gobierno Municipal de Tepatitlán. (2019). Gobierno Municipal de Tepatitlán. Obtenido de DÍA INTERNACIONAL DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD: https://www.tepatitlan.gob.mx/cs/conmemoramos-el-dia-internacional-de-las-personas-con-discapacidad/
- GoogleMaps. (2019). Googles StreetView. Imágenes de Tepatitlán.
- IIEG. (2012). ICM. Obtenido de www.iieg.gob.mx
- IIEG. (2014). Obtenido de https://iieg.gob.mx/general.php?id=7&idg=106
- IIEG. (2018). Instituto de Información Estadística y Geográfica de Jalisco. Obtenido de https://iieg.gob.mx/contenido/Municipios/TepatitlandeMorelos.pdf
- IIEG. (2018). Instituto de Información Estadistica y Geográfica de Jalisco. Obtenido de https://iieg.gob.mx/contenido/Municipios/TepatitlandeMorelos.pdf
- IMPLAN. (Abril de 2016). PLAN MUNICIPAL DE DESARROLLO 2015-2018. Obtenido de H. Ayuntamiento de Tepatitlán de Morelos, Jalisco: https://www.tepatitlan.gob.mx/transparencia/planeacion/pmd/2015-2018.pdf?v=1.1
- IMPLAN. (2017). Sustentabilidad. Programa sectorial, eje 2. Obtenido de Instituto Municipal de Planeación IMPLAN: https://www.tepatitlan.gob.mx/implan/plan_municipal_de_desarrollo/docu mentos/sustentabilidad/Movilidad.pdf
- IMPLAN. (2018). Obtenido de https://www.tepatitlan.gob.mx/implan/plan_municipal_de_desarrollo/docu mentos/ciudad_digna/Infraestructura_y_Obra_P%C3%BAblica.pdf
- IMPLAN. (2018). Plan Municipal de Desarrollo 2018-2021. Obtenido de www.tepatitlan.gob.mx > implan > Infraestructura_y_Obra_Pública
- INAFED. (2018). Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal.
 Obtenido de Enciclopedia de los Municipios y Delegaciones de México:
 http://www.inafed.gob.mx/work/enciclopedia/EMM14jalisco/municipios/14
 093a.html



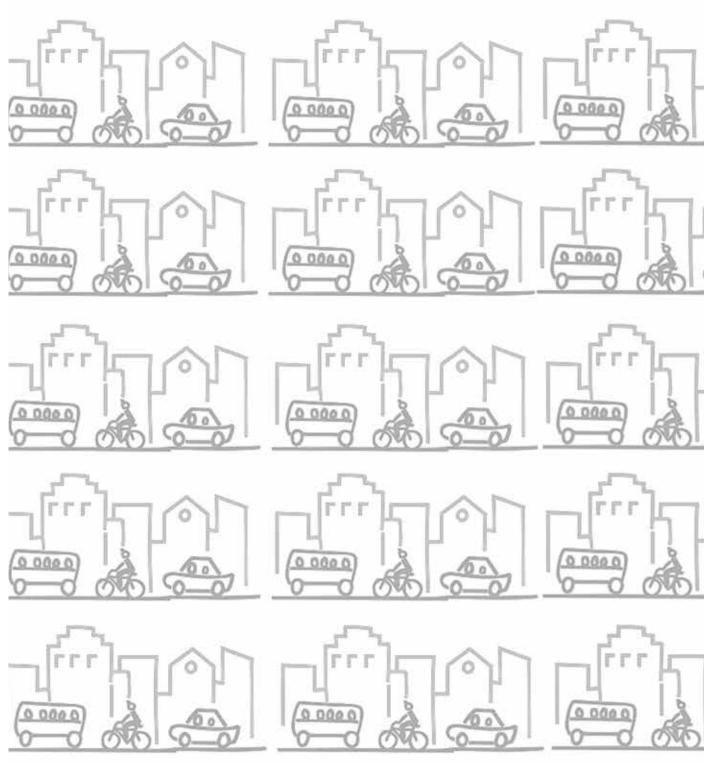
- INEGI. (2010). Densidad de población. Obtenido de Mapoteca en línea: http://cuentame.inegi.org.mx/poblacion/densidad.aspx?tema-P
- INEGI. (2010). Densidad de población. Obtenido de Mapoteca en línea: http://cuentame.inegi.org.mx/poblacion/densidad.aspx?tema=P
- INEGI. (2015). Discapacidad en México. Obtenido de Censo de Población y Vivienda 2010.Cuestionario ampliado:
 - http://cuentame.inegi.org.mx/poblacion/discapacidad.aspx?tema-P
- INEGI. (2015). Discapacidad en México. Obtenido de Censo de Población y Vivienda 2010.Cuestionario ampliado:
 - http://cuentame.inegi.org.mx/poblacion/discapacidad.aspx?tema=P
- INEGI. (2015). Encuesta Intercensal 2015.
- INEGI. (2018). Obtenido de
 - http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/Mex/Economia/
- IPTD. (2012). Instituto de Politicas para el Transporte y el Desarrollo. Obtenido de http://mexico.itdp.org/areas/desarrollo-urbano-sustentable/
- ITDP. (2012). Manual de implementación de sistemas de parquimetros para ciudades mexicanas.
- ITDP. (2013). Planes Integrales de Movilidad: Lineamientos para una movilidad urbana sustentable. Obtenido de Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo México: http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Planesintegrales-de-movilidad-lineamientos.pdf
- Jalisco. (2014). Gobierno del Estado de Jalisco. Obtenido de Regiones de Jalisco: https://www.jalisco.gob.mx/es/jalisco/regiones
- Jans B., M. (2015). MOVILIDAD URBANA: En camino a sistemas de transporte colectivo integrados. Obtenido de http://mingaonline.uach.cl/pdf/aus/n6/art02.pdf
- Jiménez. (2017). DENSIDAD VIAL . Obtenido de La red vial. : file:///C:/Users/Alina%20Belen%20Ortiz/Downloads/18_Densidad%20vial%2 0(2).pdf
- OMS. (2011). Organización Mundial de la Salud. Obtenido de INFORME MUNDIAL SOBRE DISCAPACIDAD:
 - https://www.who.int/disabilities/world_report/2011/summary_es.pdf
- ONU. (2017). Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. Obtenido de Objetivos de Desarrollo Sostenible: https://www.undp.org/content/undp/es/home/sustainable-developmentgoals.html
- ONU-HABITAD. (2018). Índice de las Ciudades Prósperas.
- ONU-HABITAT. (2018). INDICE BÁSICO DE LAS CIUDADES PRÓSPERAS. Obtenido de Tepatitlan de Morelos: https://onuhabitat.org.mx/index.php/indice-de-lasciudades-prosperas-cpi-mexico-2018



- ONU-México. (2016). Objetivos de Desarrollo Sostenible para México. Obtenido de México y la Agenda 2030: http://www.onu.org.mx/agenda-2030/objetivosdel-desarrollo-sostenible/
- PDU. (2000). Plan de Desarrollo Urbano. Obtenido de PLAN PARCIAL URBANO DEL CENTRO HISTÓRICO:
 - https://www.tepatitlan.gob.mx/transparencia/planeacion/
- PDUCP. (2019). Plan de Desarrollo Urbano de Centro de Población de la Ciudad de Tepatitlán de Morelos. Obtenido de
 - https://www.tepatitlan.gob.mx/transparencia/planeacion/
- PDUCP. (2020). Plan de Desarrollo Urbano de Centro de Población de la Ciudad de Tepatitlán de Morelos. Obtenido de
 - https://www.tepatitlan.gob.mx/transparencia/planeacion/
- PDUCP. (2020). Plan de Desarrollo Urbano de Centro de Población de la Ciudad de Tepatitlán de Morelos. Obtenido de
 - https://www.tepatitlan.gob.mx/transparencia/planeacion/
- PDUCP-T. (2020). Plan de Centro de Población de Desarrollo Urbano. Tepatitlán de Morelos: H. Ayuntamiento de Tepatitlán de Morelos.
- PED. (2014). Gobierno del Estado. Plan Estatal de Desarrollo Jalisco. Obtenido de Programa Sectorial de Movilidad Sustentable: https://transparencia.info.jalisco.gob.mx/sites/default/files/programasectorial-movilidad-sustentable%20nov.pdf
- PNUD. (2017). El Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo . Obtenido de Objetivo 11: Ciudades y comunidades sostenibles: https://www.undp.org/content/undp/es/home/sustainable-development-goals/goal-11-sustainable-cities-and-communities.html
- SCT. (2019). Secretaria de Comunicaciones y Transportes. Obtenido de MAPAS POR ENTIDAD FEDERATIVA Y NACIONAL: http://www.sct.gob.mx/planeacion/cartografia/atlas-por-entidadfederativa/
- SEDATU. (2018). ANATOMÍA DE LA MOVILIDAD DE MÉXICO. Obtenido de HACIA
 DÓNDE VAMOS:
 https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/411314/Anatom_a_de_l
 a_movilidad_en_M_xico.pdff
- SEDATU. (2020). Plan de movilidad para una nueva normalidad 4S.
- SEDESOL (2012). Obtenido de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial: Vialidad_Cap_1cdam.unsis.edu.mx
- SEDESOL. (2016). Diagnóstico sobre la situación de las personas con discapacidad en México. Obtenido de Biblioteca de Publicaciones Oficiales del Gobierno de la



- República: https://www.gob.mx/publicaciones/articulos/diagnosticosobre-la-situacion-de-las-personas-con-discapacidad-en-mexico?idiom-es
- SEIJAL. (2008). SEIJAL (Sistema Estatal de Información Jalisco), en base a datos proporcionados por la Comisión Federal de Electricidad. CFE. Obtenido de https://www.jalisco.gob.mx/es/noticias-referencias/seijal
- SERNA, G. L. (2011). Contenidos cognoscitivos. Economía 1. Obtenido de ECONOMÍA: https://www.uaeh.edu.mx/investigacion/productos/4775/economia-1.pdf
- Solorio, E. F. (2016). La Productividad de la Población Económicamente Activa (PEA) en México: Historia, Panorama Actual y Perspectiva. Obtenido de https://www.redalyc.org/jatsRepo/4576/457646537002/html/index.html
- UNAH. (2013). UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE HONDURAS. Obtenido de Situación Mundial de la Discapacidad: http://www.bvs.hn/Honduras/Discapacidad/Docentes/Situacion%20Mundia l%20de%20la%20Discapacidad.pdf
- Valenzuela-Montes, L. M. (2015). Entornos de movilidad peatonal: enfoques, factores y condicionantes. Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/270509152_Entornos_de_movilid ad_peatonal_enfoques_factores_y_condicionantes/link/554afe84ocf21ed213 590220/download
- Vega, F. (2007). Conectividad Vial : La red caminera y su implicancia en la conectividad. Obtenido de http://conectividadvial.blogspot.com/2007/09/











© @GobiernoTepa Gobierno de Tepatitlán de Morelos
Visita nuestro sitio web: www.tepatitlan.gob.mx

#LaPerlaDeLosAltos