



PROGRAMAS SECTORIALES Y ESPECIALES

20. Movilidad



Jalisco, México. Febrero 2008.

Documento que contiene el Programa Especial 20 "Movilidad", clasificado como Información Fundamental, de conformidad con la ley de Transparencia e información Pública del Estado de Jalisco, integrado y coordinado por la Secretaría de Planeación del Gobierno de Jalisco.

La presente información relacionada con los indicadores y metas de cada uno de los objetivos planteados en éste programa sectorial y sus respectivos subprogramas, estará sujeta a cambios, precisiones y mejoras derivadas de su alineación entre los indicadores y metas del Plan Estatal de Desarrollo Jalisco2030 y los Programas Operativos Anuales (POA's) de las dependencias; por lo tanto, ésta primera versión de indicadores será la base para la construcción del tablero de indicadores definitivo; lo anterior de conformidad con los artículos 6°, 16, 18 fracción VII, 27 y 28 de la Ley de Planeación para el Estado de Jalisco y sus Municipios.

ISBN: 968-832-464-7

1ra. Edición. Tiraje 1,000 ejemplares



Contenido

Introducción	11
1. Marco Normativo y Metodológico	19
2. Participación Social	67
Resultados de la mesa de movilidad de la Gran Alianza	67
Resultados de los talleres y foros organizados por el Colectivo Ecologista de Jalisco, AC.	82
3. Diagnóstico del Sector	95
Estudios recientes de la movilidad urbana en la ZMG	95
Diagnóstico situacional de la movilidad urbana en la ZMG	101
Conclusiones generales del análisis de las condiciones de la movilidad urbana	116
4. Síntesis de Problemática y Áreas de Oportunidad	121
5. Objetivos Específicos y Metas del Programa	125
6. Líneas de Acción agrupadas en Subprogramas	133
7. Cartera de Proyectos Estratégicos	137
Agenda institucional	137
Propuestas ciudadanas por sector	139
Propuestas vs. Objetivos y metas del PED 2030	145
Propuestas ciudadanas y subprogramas	152
8. Presupuesto Estimado	165
Directorio de Participantes	169



PROGRAMAS
SECTORIALES
Y ESPECIALES

ESPECIALES
JALISCO 2030

Introducción

Introducción

Establecer como prioridad a la movilidad urbana en el Gobierno que encabeza el Lic. Emilio González Márquez fue el resultado de múltiples esfuerzos de planeación institucional y ciudadana. Sin duda, el inicio de operaciones del tren eléctrico en 1989, constituyó un primer gran esfuerzo por atender la necesidad de desplazamientos de personas en forma pública y masiva, ya que fue el mismo Tren Eléctrico quien promovió un estudio de Origen-Destino y un Plan Maestro de expansión de sus líneas en 1994. Fue hasta los años 2002-03 que se llevó a cabo una encuesta de Origen-Destino en la Zona Metropolitana de Guadalajara enfocada esencialmente en usuarios del transporte público y del tren eléctrico y viviendas con automóvil, y en ese mismo periodo, el Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y el Transporte (CEIT), efectuó una primera propuesta de corredores de movilidad, misma que no alcanzó a concretarse.

Recientemente, el proyecto de movilidad en Jalisco ha sido impulsado también por el sector privado a través de la asociación denominada Guadalajara 2020, quien se ha dado a la tarea de promover el conocimiento de temas relacionados con el transporte público y la movilidad urbana, así como buscar modelos exitosos en otros países que han ayudado a resolver este tema, con el objetivo de poder adaptarlos a nuestras necesidades y demandas sociales.

Con base en esta experiencia el Gobierno del Estado, ha impulsado la iniciativa para la conceptualización y planeación del Proyecto de Movilidad en nuestra Zona Metropolitana, el cual en estos momen-

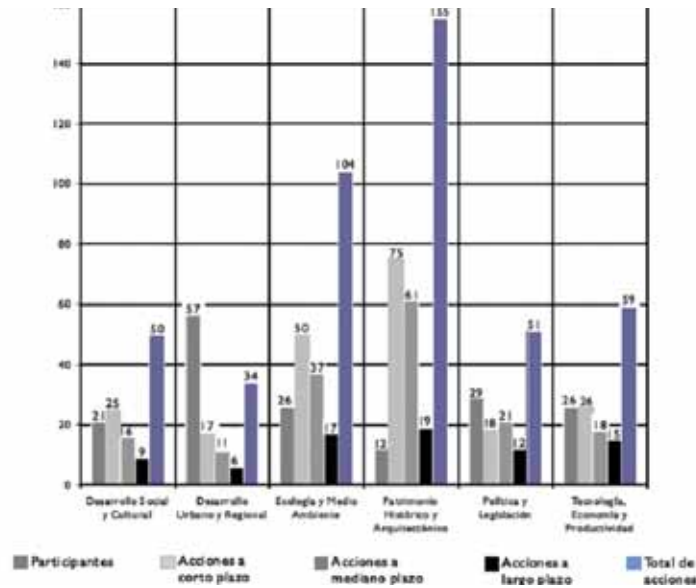
tos se encuentra en la etapa de estudios y proyectos, para poder dar cumplimiento a las metas planteadas.

La realización de este proyecto ha dado inicio con la participación de la sociedad a través de diversos foros o jornadas de Movilidad, con el objetivo de integrar el mayor número de inquietudes y propuestas de la ciudadanía y de entidades especializadas en el tema.

De ahí que el 3 y 4 de Septiembre de 2002, en vinculación con el Plan Estatal de Desarrollo Jalisco 2001- 2007, la Secretaría de Vialidad y Transporte en coordinación con el CEIT, y con la participación de los Ayuntamientos de la Zona Metropolitana de Guadalajara, la CANACO, PRODEUR, COPLAUR, la U de G, el ITESO, la SEDEUR y la Federación de Asociaciones de Colonos, encabezaron las Jornadas de Movilidad, como respuesta a las demandas ciudadanas de mejoras en el sistema de transporte público, donde hubo una serie de talleres de vialidad y transporte en relación a los siguientes temas:

1. El Desarrollo Social y Cultural;
2. El Desarrollo Urbano y Regional;
3. La Ecología y el Medio Ambiente;
4. El Patrimonio Histórico Arquitectónico;
5. La Política y la Legislación;
6. La Tecnología, la Economía y la Productividad;

Se obtuvo el siguiente número de propuestas por tema:



Los resultados de los trabajos de las jornadas de movilidad, en las siguientes matrices, que mues-

tran las acciones, en relación a los temas y los problemas señalados por los participantes:

Tema	Desarrollo Social y Cultural	Desarrollo Urbano y Regional	Ecología y medio ambiente	Patrimonio Histórico Arquitectónico	Política y legislación	Tecnología, economía y Productividad	Acciones
1. Educación							Difusión, programas educativos, formativos y de concientización, y participación ciudadana.
Vial							
En MUS							
Ambiental en MUS							
Resistencia cambios							
2. Equidad							Normas, diseño e infraestructura
Acceso personas cap. diferentes							
3. Seguridad							Medidas de seguridad y señalización
Seguridad vial							
Señalización							
4. Políticas							Políticas ambientales orientadas al transporte público y no motorizado
Ambientales en Transporte urbano							
En transporte público y alternos							Políticas orientadas al transporte público
5. Planeación							Planes y programas de MUS y desarrollo urbano), e indicadores de MUS,
Movilidad urbana							
Desarrollo urbano							

(Continuación)

Tema	Desarrollo Social y Cultural	Desarrollo Urbano y Regional	Ecología y medio ambiente	Patrimonio Histórico Arquitectónico	Política y legislación	Tecnología, economía y Productividad	Acciones
6. Leyes y normatividad							Difusión y fortalecimiento institucional en la gestión de la ley. Reforma y actualización conforme a la movilidad urbana sustentable y nuevos modelos de concesión.
Conocimiento y aplicación de la ley							
Normatividad obsoleta							
Macro legal de concesiones de transporte público							
7. Transporte urbano							Configuración de un sistema público atractivo para los usuarios del automóvil, explotación del transporte público como servicio público, estacionamientos intermodales, disuasorios. Prioridad al transporte no motorizado.
Crecimiento parque vehicular							
Transporte público sólo como negocio							
Estacionamientos							
8. Economía							Obtención de recursos financieros y fiscales. Nuevo modelo de gestión empresarial transporte público.
Recursos para el transporte público y organización empresarial							
9. Investigación							Proyectos de investigación y desarrollo tecnológico.
Investigación							

En el ejercicio de consulta a líderes de opinión realizada por Guadalajara 2020 con apoyo de la Fundación Cities, en Agosto de

2006, resultó la siguiente calificación con respecto a los diferentes medios de movilidad urbana:



En prácticamente todos los rubros, los 250 líderes ciudadanos que participaron, acordaron calificaciones reprobatorias vigentes a temas como: Sistema de transporte público en la ciudad, transporte urbano en autobuses y trolebuses, taxis,

tráfico urbano y estacionamientos. En esa misma sesión, se calificó la prioridad que debería merecer el tema y se obtuvo un alto consenso en cuanto a la atención prioritaria de un sistema de transporte público.



En el tema específico de “mejoramiento del transporte público y las áreas peatonales” se obtuvo

la calificación reprobatoria de 4/10 y una prioridad de atención de 9.6/10.





En un ejercicio posterior de Guadalajara 2020, los participantes definieron una serie de metas en el tema de la movilidad metropolitana, mismas que se señalan a continuación, en orden de importancia:

MOVILIDAD URBANA		
No. De Importancia		No. De participaciones
1	Transporte público eficiente, extensivo y accesible	87
2	Espacio y protección para peatones y ciclistas	55
3	Oferta múltiple de sistemas de transporte	50
4	Conectividad urbana	34
5	Disminución de la congestión	30
6	Accesibilidad para todos	27
7	Disminución de tiempos de viaje	22
8	Disminución de privilegios a autos privados	
9	Actividades urbanas cercanas: usos mixtos, densificación	
10	Cultura cívica: conductores y choferes educados	
11	Transporte no contaminante	
12	Estacionamientos organizados por uso y vehículos	
13	Señalización e información de movilidad	
14	Atención a minusválidos	



Una vez analizadas las acciones propuestas para atender las metas indicadas, las acciones clave, o más relevantes por su impacto fueron:

Peatonalización
Red de ciclovías
Extension y reestructuración de redes de TP
Señalización
Movilidad para sectores vulnerables
Estacionamiento estratégico -- TP
Transporte público eficiente
Accesibilidad y vías alternas
Completar vialidades faltantes

A continuación, se describe el contenido del Programa Especial de Movilidad: En segundo capítulo, se desarrollarán los aspectos legales, en cuanto a los ajustes que se pretenden hacer a la legislación que rige la movilidad urbana en el Estado, a las normas que regulan al OCOIT y a la Ley de los Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte del Estado de Jalisco y su Reglamento, así como la definición del Marco Metodológico que se aplicara para el desarrollo del Sector.

El tercer capítulo, resume las participaciones de la sociedad en el programa especial de movilidad a través de los trabajos realizados en la mesa de la Gran Alianza.

En el capítulo 4, se presenta un breve diagnóstico de la situación actual del transporte público en Jalisco, principalmente en la Zona Metropolitana de Guadalajara con las aportaciones hechas en las mesas de Movilidad Urbana, como respuesta a la convocatoria de la Gran Alianza y con el apoyo de la Comisión Intersecretarial. Para la Movilidad Urbana

del Estado de Jalisco. En el Capítulo 4, se presenta la problemática y áreas de oportunidad del sistema, elaborado con el apoyo del Centro de Transporte Sustentable de México.

El capítulo 5 enumera de manera clara los objetivos estratégicos en el Plan Estatal de Desarrollo (PED) 2030, así como los indicadores, estrategias y metas para cada uno de ellos y del programa en general.

En el Capítulo 6 se presentan las líneas de acción agrupadas por subprogramas y su relación con las dependencias afines al proyecto de Movilidad.

El Capítulo 7 contiene la Cartera de Proyectos Estratégicos que conforman una agenda institucional para dar cumplimiento a cada uno de los objetivos estratégicos de acuerdo a cada eje del PED 2030.

Finalmente, en el Capítulo 8 se desglosa el presupuesto estimado para el programa de Movilidad.

ESPECIALES
JALISCO 2030



**PROGRAMAS
SECTORIALES
Y ESPECIALES**

Marco Normativo y Metodológico

1. Marco Normativo y Metodológico

Marco normativo proyecto de movilidad urbana sustentable

La legislación que rige a la movilidad urbana y el transporte en el Estado nace en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en sus artículos 115 y 116 donde se establecen las funciones que le competen:

“Artículo 115. Los Estados adoptarán, para su régimen interior, la forma de gobierno republicano, representativo, popular, teniendo como base de su división territorial y de su organización política y administrativa el Municipio Libre...”

“Artículo 116. El poder público de los estados se dividirá, para su ejercicio, en Ejecutivo, Legislativo y Judicial, y no podrán reunirse dos o más de estos poderes en una sola persona o corporación, ni depositarse el legislativo en un solo individuo...”

VII. La Federación y los Estados, en los términos de ley, podrán convenir la asunción por parte de éstos del ejercicio de sus funciones, la ejecución y operación de obras y la prestación de servicios públicos, cuando el desarrollo económico y social lo haga necesario...”

Así mismo, la Constitución Política del Estado de Jalisco señala:

“Artículo 50.- Son facultades y obligaciones del Gobernador del Estado:...

XX. Expedir decretos y acuerdos de carácter administrativo para la eficaz prestación de los servicios públicos y otorgar concesiones a los particulares para este mismo efecto, en el ámbito de su competencia, requiriéndose en este último caso, cuando su vigencia trascienda el término del ejercicio para el que fue electo, la autorización del Congreso del Estado;” En la

Legislación local, la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo establece:

“Artículo 2.- El Poder Ejecutivo se confiere a un ciudadano que se denomina Gobernador del Estado, quien lo ejercerá exclusivamente. Para el debido cumplimiento de sus atribuciones y obligaciones podrá, en el ámbito administrativo, delegar, cuando no exista disposición contraria para ello, algunas funciones para su debido despacho y atención.”

“Artículo 3.- Para el despacho de los asuntos que competan al Poder Ejecutivo, el Gobernador del Estado se auxiliará de las secretarías y dependencias, organismos y entidades que señalen la Constitución Política del Estado, las leyes que de ella emanen, la presente ley, y las demás disposiciones jurídicas vigentes en el Estado.”

“Artículo 4.- El Gobernador del Estado podrá contar, además, con las unidades administrativas y entidades necesarias para administrar programas prioritarios, coordinar el quehacer de la administración pública central y paraestatal, así como para concertar proyectos y programas con los diversos sectores sociales y productivos de la entidad.”

“Artículo 8.- Las secretarías y dependencias del Ejecutivo, sus organismos auxiliares y los organismos paraestatales a que se refiere el Capítulo Cuarto de esta ley deberán conducir sus actividades en forma programada y con base en las políticas, prioridades y restricciones que establezca el Gobierno del Estado, para el logro de los objetivos y metas de los planes de gobierno.”

“Artículo 9.- Las secretarías y dependencias del Ejecutivo, sus organismos auxiliares y paraestatales



coordinarán entre sí sus actividades y se proporcionarán (sic) la información necesaria para el ejercicio de las funciones de la Administración Pública Estatal.”

“Artículo 13.- El Gobernador del Estado dispondrá, mediante acuerdo administrativo, la coordinación que deberá existir entre las Secretarías y Dependencias del propio Ejecutivo, las que podrán a su vez, hacerla extensiva a la administración federal y municipal, así como las relaciones de coordinación sectorial que deberán guardar las entidades paraestatales con una o varias secretarías o dependencias de la administración pública estatal.”

“Artículo 14.- El Gobernador del Estado podrá constituir organismos, dependencias o entidades centralizadas o desconcentradas para dar cumplimiento a los convenios que suscriba con el Ejecutivo Federal, con otras entidades federativas, con los gobiernos municipales de la entidad, con los sectores sociales y productivos, para la prestación de diversos servicios públicos, la ejecución de obras, o la realización de cualquier otro propósito de beneficio colectivo.”

“Artículo 15.- El Gobernador del Estado podrá constituir comisiones intersecretariales para el despacho de asuntos en que deban intervenir varias dependencias del Poder Público.”

“Artículo 16.- Las comisiones a que se refiere el artículo anterior, podrán ser permanentes o transitorias y se integrarán por servidores públicos que representen a las dependencias interesadas. Serán presididas ex-oficio por el Gobernador, y actuará como Secretario y Coordinador de las mismas, el servidor público que determine el titular del Poder Ejecutivo. El Secretario

Coordinador tendrá la responsabilidad inmediata de su funcionamiento.”

“Artículo 51.- El Gobernador del Estado solicitará al Congreso la creación de organismos descentralizados; y ordenará la creación, fusión o liquidación de empresas de participación estatal mayoritaria o dispondrá la constitución y liquidación, en su caso, de fideicomisos públicos para la atención del objeto que expresamente les encomiende. Asimismo, podrá crear, constituir o establecer patronatos, juntas, comités y otras comisiones de carácter interinstitucional, para atender fines o programas específicos.”

“Artículo 52.- Los organismos descentralizados gozarán de personalidad jurídica y patrimonio propio, y podrán ser creados para ayudar operativamente al Ejecutivo en el ejercicio de sus funciones.”

“Artículo 53.- El Gobernador del Estado podrá determinar agrupamientos de entidades de la administración pública por sectores definidos, a efecto de que sus relaciones con el Ejecutivo Estatal, en cumplimiento a las disposiciones legales aplicables, se realicen a través de la dependencia que, en cada caso, designe como coordinadora del sector correspondiente.”

La Ley de los Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte del Estado de Jalisco es la que rige directamente el tema de Movilidad Urbana y Transporte Público y es, precisamente esta ley la que se pretende reformar solamente en lo que respecta al Transporte Público por lo que a continuación se presenta un comparativo de cómo se encuentra actualmente así como la propuesta de reforma:

Tabla 1.1 Comparativo de la Ley de los Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte del Estado de Jalisco, cómo se encuentra actualmente así como la propuesta de reforma

Vigente	Propuesta de Modificación
<p>Artículo 5.- Las acciones relativas a los servicios de vialidad, tránsito y transporte, se regularán mediante los procedimientos administrativos que se establecen en esta Ley y en sus reglamentos. Para tal efecto, se entenderá por:</p> <p>I. [...]</p> <p>II. Concesión: El acto administrativo del Estado mediante el cual autoriza a las personas, físicas o jurídicas, a concurrir en la prestación del servicio público de transporte por el tiempo que establece esta Ley, en sus distintas modalidades, o en los servicios conexos a las vías públicas de comunicación local, independientemente del permiso o permisos para la explotación del servicio público de autos de alquiler, taxis o radiotaxis;</p>	<p>Artículo 5.- Las acciones relativas a los servicios de vialidad, tránsito y transporte, se regularán mediante los procedimientos administrativos que se establecen en esta Ley y en sus reglamentos. Para tal efecto, se entenderá por:</p> <p>I. [...]</p> <p>II. Concesión: Acto administrativo por el cual el Titular del Poder Ejecutivo, por sí o a través de la dependencia del Ejecutivo del Gobierno del Estado competente en materia de vialidad, tránsito y transporte o las entidades facultadas en esta Ley, confiere la condición y el poder jurídico a una persona física o jurídica para prestar un Servicio Público en los términos y condiciones que la propia ley señala. Su otorgamiento y las condiciones que se establezcan se consideran de utilidad pública e interés general.</p>

Fuente: Ley de los Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte del Estado de Jalisco, SVT y OCOIT 2007

(Continuación)

<p>III. [...]</p> <p>VII. Organismo Coordinador: Organismo Coordinador de la Operación Integral del Servicio de Transporte Público; y</p>	<p>III. [...]</p> <p>VII. Organismo Regulador: Organismo Regulador del Sistema Integral de Transporte Público Masivo de Pasajeros.</p> <p>VIII. [...]</p>
<p>Artículo 15.- Los ámbitos de competencia del Estado y del municipio en materia de vialidad, tránsito y transporte, se integrarán y delimitarán conforme a las siguientes bases:</p> <p>I. [...]</p>	<p>Artículo 15.- Los ámbitos de competencia del Poder Ejecutivo del Estado y del municipio en materia de vialidad, tránsito y transporte, se integrarán y delimitarán conforme a las siguientes bases:</p> <p>I. [...]</p>
<p>Artículo 18.- Son autoridades responsables de la aplicación y de vigilar la observancia de la presente Ley, en el ámbito de sus respectivas competencias:</p> <p>I. En el Gobierno del Estado:</p> <p>a) [...]</p> <p>d) El Registro Estatal de los Servicios Públicos de Tránsito y Transporte.</p> <p>II. [...]</p>	<p>Artículo 18.- Son autoridades responsables de la aplicación y de vigilar la observancia de la presente Ley, en el ámbito de sus respectivas competencias:</p> <p>I. En el Gobierno del Estado:</p> <p>a) [...]</p> <p>e) El Organismo Regulador en cuanto a lo que le corresponde a su normatividad;</p> <p>II. [...]</p>

(Continuación)

<p>Artículo 19.- Son atribuciones del Ejecutivo del Estado:</p> <p>I. [...]</p> <p>XIV. Autorizar las tarifas para el servicio público de transporte de pasajeros, con base en los estudios y propuestas que formulen el Consejo Consultivo, el CEIT y el Organismo Coordinador;</p> <p>XV. [...]</p> <p>XXII. Establecer nuevos servicios; eliminar, sustituir y reformar los ya existentes previstos en esta Ley, conforme a las condiciones y necesidades que presente la demanda del servicio público de transporte, dando intervención a los ayuntamientos que por ámbito territorial deban participar y escuchando al Consejo Consultivo, al CEIT y al Organismo Coordinador;</p> <p>XXIII. [...]</p>	<p>Artículo 19.- Son atribuciones del Ejecutivo del Estado:</p> <p>I. [...]</p> <p>XIV. Autorizar las tarifas para el servicio público de transporte de pasajeros, tomando en cuenta los estudios técnicos que formule el Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y el Transporte (CEIT).</p> <p>XV. [...]</p> <p>XXII. Establecer nuevos servicios; eliminar, sustituir y reformar los ya existentes previstos en esta Ley, conforme a las condiciones y necesidades que presente la demanda del servicio público de transporte, dando intervención a los ayuntamientos que por ámbito territorial deban participar y escuchando al CEIT;</p> <p>XXIII. [...]</p>
<p>Artículo 31.- Son auxiliares en la aplicación de esta Ley y sus reglamentos:</p> <p>I. El Organismo Coordinador de la operación integral del servicio de transporte público del estado;</p> <p>II. [...]</p>	<p>Artículo 31.- Son auxiliares en la aplicación de esta Ley y sus reglamentos:</p> <p>I. Derogado</p> <p>II. [...]</p>

(Continuación)

<p>Artículo 32.- El Consejo Consultivo Estatal de Vialidad, Tránsito y Transporte, es un organismo auxiliar de consulta, con funciones deliberativas y propositivas, donde participen los sectores público, privado y social, que se integrará en forma permanente por:</p> <p>I. [...]</p> <p>VII. El director del organismo coordinador de la operación integral del servicio de transporte público en el Estado.</p> <p>El Consejo además, deberá invitar a representantes de los diversos sectores de la población y de las organizaciones sociales y civiles, cuando se atiendan o discutan programas y proyectos que se refieran o afecten a alguno de dichos sectores o bien, cuando éstos manifiesten interés en participar en tales programas y proyectos.</p>	<p>Artículo 32.- El Consejo Consultivo Estatal de Vialidad, Tránsito y Transporte, es un organismo auxiliar de consulta, con funciones deliberativas y propositivas, donde participen los sectores público, privado y social, que se integrará en forma permanente por:</p> <p>I. [...]</p> <p>VII. Derogado</p> <p>El Consejo además, deberá invitar a representantes de los diversos sectores de la población y de las organizaciones sociales y civiles, cuando se atiendan o discutan programas y proyectos que se refieran o afecten a alguno de dichos sectores o bien, cuando éstos manifiesten interés en participar en tales programas y proyectos.</p>
<p>Artículo 34.- El Organismo Coordinador de la operación integral del servicio de transporte público del estado, es una entidad pública, descentralizada del Poder Ejecutivo del Estado, con personalidad jurídica y patrimonio propios, cuyas principales características serán:</p> <p>a) Ser un organismo promotor del desarrollo y ejecución de acciones en la operación, supervisión y control del servicio de transporte público;</p>	<p>Artículo 34.- Derogado</p>

(Continuación)

<p>b) Ser un agente de transformación y de obtención de resultados; y</p> <p>c) Ser el responsable del desarrollo de los sistemas y de sus partes.</p> <p>Dicho Organismo se integrará en forma permanente por:</p> <p>I. Un presidente, que será el Gobernador del Estado o la persona que éste designe;</p> <p>II. El Titular de la dependencia del Ejecutivo del Estado competente en materia de vialidad, tránsito y transporte;</p> <p>III. El Director del Organismo Coordinador de la operación integral del servicio de transporte público del estado, quien será el Secretario Técnico;</p> <p>IV. El Director del Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y el Transporte;</p> <p>V. Los representantes debidamente acreditados de los organismos estatales, concesionarios, permisionarios y subrogatarios organizados del servicio de transporte público; y</p> <p>VI. Los municipios cuando se traten asuntos que afecten su ámbito territorial.</p>	
<p>Artículo 35.- Corresponderán al Organismo Coordinador de la operación integral del</p>	<p>Artículo 35.- Derogado</p>

(Continuación)

<p>servicio de transporte público del estado, las siguientes funciones:</p> <p>I. Planear, dimensionar y coordinar la ejecución de la operación del servicio de transporte público requerido en los corredores de movilidad con prioridad de este servicio, vialidades primarias, secundarias y alimentadoras definidas por el CEIT para el uso del transporte público;</p> <p>II. Recibir, estudiar y dictaminar en coordinación con el CEIT, las propuestas y demandas que en materia de operación del servicio de transporte público presenten personas, grupos e instituciones que, en su caso, modifiquen la operación del mismo;</p> <p>III. Instrumentar, en coordinación con el CEIT, las normas de calidad para el servicio de transporte público;</p> <p>IV. Convocar a la Comisión de Tarifas cuando considere que debe existir una revisión o modificación a las mismas, y enviarle los informes técnicos y financieros necesarios para que sustente su decisión;</p> <p>V. Establecer los procedimientos y criterios técnicos y proponer a la Comisión de Tarifas, en base a los mismos, los costos aplicables al servicio público de transporte en sus distintas modalidades, para que a su vez resuelva de conformidad con las disposiciones legales aplicables;</p>	
---	--

(Continuación)

<p>VI. Mantener informada a la ciudadanía sobre el uso y alternativas de transporte público a través de elementos visuales, orales e impresos, para optimizar, facilitar y promover el uso del transporte público;</p> <p>VII. Llevar un registro de los principales indicadores y estadísticas en materia de servicio público de transporte, que permitan informar, apoyar y facilitar la toma de decisiones, con la finalidad de resolver la problemática existente; y</p> <p>VIII. Formular su reglamento interno.</p>	
<p>Artículo 36.- El Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y el Transporte, es un organismo público, descentralizado del Poder Ejecutivo del Estado, con personalidad jurídica y patrimonio propios, que se integrará en forma permanente por:</p> <p>I. [...]</p> <p>V. El Director del Organismo Coordinador de la Operación Integral del Transporte Público;</p> <p>VI. [...]</p>	<p>Artículo 36.- El Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y el Transporte, es un organismo público, descentralizado del Poder Ejecutivo del Estado, con personalidad jurídica y patrimonio propios, que se integrará en forma permanente por:</p> <p>I. [...]</p> <p>V. Derogado</p> <p>VI. [...]</p>
<p>Artículo 37.- Corresponderá al Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y el Transporte.</p> <p>I. Estudiar y dictaminar las demandas que en materia de vialidad y transporte reciba del Consejo Consultivo; del Organismo Coordinador de la Operación Integral del</p>	<p>Artículo 37.- Corresponderá al Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y el Transporte.</p> <p>I. Estudiar y dictaminar las demandas que en materia de vialidad y transporte reciba de la Dependencia del Ejecutivo competente en materia de vialidad, tránsito y transporte;</p>

<p>Transporte y de la Dependencia del Ejecutivo competente en materia de vialidad, tránsito y transporte;</p> <p>II. [...]</p> <p>III. Realizar los estudios técnicos necesarios para la elaboración de los dictámenes que justifiquen, en su caso:</p> <p>a) La creación, modificación o supresión de las modalidades del servicio de transporte público;</p> <p>b) [...]</p> <p>c) La definición de la vías a utilizar por la Red Integral de Transporte Público; y</p> <p>d) Las propuestas de tarifas, aplicables al servicio de transporte público, en sus distintas modalidades.</p> <p>Los ayuntamientos podrán participar en los supuestos de los incisos a), b) y c) que anteceden, cuando dichos estudios tengan interés particular para el municipio del que se trate;</p> <p>IV. [...]</p>	<p>II. [...]</p> <p>III. Realizar los estudios técnicos necesarios, cuando así se lo solicite la dependencia competente en materia de vialidad, tránsito y transporte, para la elaboración de los dictámenes que justifiquen, en su caso:</p> <p>a) La creación, modificación o supresión de las modalidades del servicio de transporte público convencional;</p> <p>b) [...]</p> <p>c) La definición de la vías a utilizar por el Servicio Público de Transporte Convencional; y</p> <p>d) Las propuestas de tarifas, aplicables al servicio de transporte público convencional, en sus distintas modalidades.</p> <p>Los ayuntamientos podrán participar en los supuestos de los incisos a), b) y c) que anteceden, cuando dichos estudios tengan interés particular para el municipio del que se trate;</p> <p>IV. [...]</p> <p>VIII. Recibir, estudiar y dictaminar las propuestas y demandas que en materia de operación del servicio de transporte público presenten personas, grupos e instituciones que,</p>
--	--

(Continuación)

	<p>en su caso, modifiquen la operación del mismo;</p> <p>IX. Instrumentar las normas de calidad para el servicio de transporte público;</p> <p>X. Establecer los procedimientos y criterios técnicos y proponer a la Comisión de Tarifas, en base a los mismos, los costos aplicables al servicio público de transporte en sus distintas modalidades, para que a su vez resuelva de conformidad con las disposiciones legales aplicables;</p> <p>XI. Llevar un registro de los principales indicadores y estadísticas en materia de servicio público de transporte, que permitan informar, apoyar y facilitar la toma de decisiones, con la finalidad de resolver la problemática existente; y</p>
<p>Artículo 55 Bis.- El conductor de vehículos del Servicio de Transporte Público colectivo de pasajeros en el Estado de Jalisco, deberá contar con licencia de conductor de servicios de transporte público vigente, expedida por la dependencia del Ejecutivo del Estado, competente en materia de vialidad, tránsito y transporte.</p>	<p>Artículo 55 Bis.- El conductor de vehículos del Servicio de Transporte Público colectivo y del Sistema Integral de Transporte Público Masivo de Pasajeros en el Estado de Jalisco, deberá contar con licencia de conductor de servicios de transporte público vigente, expedida por la dependencia del Ejecutivo del Estado, competente en materia de vialidad, tránsito y transporte.</p>
<p>Artículo 56.- Para conducir vehículos, los operadores y conductores se clasifican en:</p> <p>I. [...]</p>	<p>Artículo 56.- Para conducir vehículos, los operadores y conductores se clasifican en:</p> <p>I. [...].</p>

(Continuación)

	V. Conductores de Transporte Masivo Rápido por Autobuses "TMRA" del Sistema Integral de Transporte Masivo de Pasajeros;
<p>Artículo 66.- La licencia se cancelará en los siguientes casos:</p> <p>I. [...]</p> <p>V. En caso de operadores, conductores o choferes de servicio público, cuando incurran en violación de la tarifa autorizada;</p> <p>VI. [...]</p>	<p>Artículo 66.- La licencia se cancelará en los siguientes casos:</p> <p>I. [...]</p> <p>V. En caso de operadores, conductores o choferes del Servicio de Transporte Público Convencional y del Sistema Integral de Transporte Público Masivo de Pasajeros, cuando incurran en violación de la tarifa autorizada;</p> <p>VI. [...]</p>
<p>Artículo 81.- Corresponde al Estado planear, establecer, regular y supervisar la prestación del servicio público de transporte, en las vías públicas de comunicación local ya sean urbanas, suburbanas o carreteras de jurisdicción estatal.</p> <p>Tratándose de concesiones y permisos para la explotación de las vías públicas de carácter municipal, la Secretaría deberá, previamente hacer intervenir directamente a los municipios de que se trate, en la formulación y aplicación de los programas de transporte público de pasajeros.</p>	<p>Artículo 81.- Corresponde al Poder Ejecutivo del Estado planear, establecer, regular y supervisar la prestación del servicio público de transporte, en las vías públicas de comunicación local ya sean urbanas, suburbanas o carreteras de jurisdicción estatal.</p> <p>Tratándose de concesiones y permisos para la explotación de las vías públicas de carácter municipal, la Secretaría deberá, previamente hacer intervenir directamente a los municipios de que se trate, en la formulación y aplicación de los programas de transporte público de pasajeros.</p>
<p>Artículo 82.- El servicio público de transporte comprende las siguientes</p>	<p>Artículo 82.- El servicio público de transporte</p>

(Continuación)

<p>modalidades:</p> <p>I. Transporte de personas y objetos:</p> <p>a) [...]</p> <p>f) Servicio de transporte exclusivo de turismo;</p> <p>II. [...]</p> <p>Las diferentes modalidades del servicio público de transporte, se regularán por el reglamento respectivo.</p>	<p>comprende las siguientes modalidades:</p> <p>I. Transporte de personas y objetos:</p> <p>a) [...]</p> <p>g) Servicio de Transporte Público Masivo de Pasajeros.</p> <p>II. [...]</p> <p>Las diferentes modalidades del servicio público de transporte, se regularán por el reglamento respectivo.</p> <p>Se considerará Servicio de Transporte Público Convencional toda modalidad que señale la presente Ley a excepción de aquellas que se sujeten a lo dispuesto para el Sistema Integral de Transporte Público Masivo de Pasajeros.</p>
<p>Artículo 84.- El servicio colectivo de pasajeros urbano, conurbado, suburbano y foráneo, se prestará con itinerario fijo y el precio se determinará en las tarifas autorizadas.</p>	<p>Artículo 84.- Derogado</p>
<p>Artículo 93.- Los vehículos destinados al servicio público de transporte, se sujetarán a las siguientes normas generales y a las particulares que establezca el reglamento correspondiente:</p> <p>I. [...]</p> <p>II. Las características específicas de los vehículos para cada modalidad del servicio</p>	<p>Artículo 93.- Los vehículos destinados al servicio público de transporte, se sujetarán a las siguientes normas generales y a las particulares que establezca el reglamento correspondiente:</p> <p>I. [...]</p> <p>II. Las características específicas de los vehículos para cada modalidad del servicio público de transporte, sus condiciones de seguridad,</p>

(Continuación)

<p>público de transporte, sus condiciones de seguridad, comodidad y capacidad para transportar personas y carga, así como los colores y emblemas que los identifiquen, se precisarán en el reglamento de esta Ley; y</p> <p>III. [...]</p>	<p>comodidad y capacidad para transportar personas y carga, así como los colores y emblemas que los identifiquen, se precisarán en el reglamento correspondiente; y</p> <p>III. [...]</p>
<p>Artículo 94.- Las personas físicas o jurídicas para participar en la prestación del servicio público de transporte, en cualquiera de sus modalidades, requerirán obtener concesión o permiso según corresponda, expedida por el Ejecutivo del Estado, por conducto de la dependencia del mismo, competente en materia de vialidad, tránsito y transporte y se encontrarán limitadas hasta tres concesiones o permisos por persona física. Así mismo, las concesiones o permisos para la prestación del servicio público de transporte de autos de alquiler, sitio, taxis o radiotaxis sólo se otorgará a personas físicas.</p> <p>El Estado, previa convocatoria para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, deberá elaborar colegiadamente con los ayuntamientos, los programas de transporte público de pasajeros que elaboren las autoridades competentes, ya sea para renovarlos o los nuevos que se expidan al otorgar nuevas concesiones o permisos, siempre y cuando se trate de vías públicas locales de carácter</p>	<p>Artículo 94.- Las personas físicas o jurídicas para participar en la prestación del servicio público de transporte, en cualquiera de sus modalidades, requerirán obtener concesión o permiso según corresponda, expedida por el Ejecutivo del Estado, por conducto de la dependencia del mismo, competente en materia de vialidad, tránsito y transporte o por el Organismo Regulador.</p> <p>Se encontrarán limitados hasta tres permisos por persona física. Asimismo, los permisos para la prestación del servicio público de transporte de autos de alquiler, sitio, taxis o radiotaxis sólo se otorgarán a personas físicas.</p> <p>El Ejecutivo del Estado, previa convocatoria para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, deberá elaborar colegiadamente con los ayuntamientos, los programas de transporte público de pasajeros que elaboren las autoridades competentes, los que se expidan al otorgar nuevas concesiones o permisos, siempre y cuando se trate de vías públicas locales de carácter municipal.</p>

(Continuación)

<p>municipal.</p>	<p>Para el caso de renovación de concesión el interesado deberá solicitarlo por escrito sesenta días antes del vencimiento de ésta, acompañando la documentación requerida en los términos de Ley, sin requerirse la convocatoria que indica el párrafo anterior, debiéndose tomar en consideración los antecedentes en la prestación del servicio para su procedencia.</p>
<p>Artículo 95.- El Ejecutivo del Estado expedirá las concesiones o permisos para la prestación del servicio público de transporte, conforme a las siguientes bases generales:</p> <p>I. [...]</p> <p>II. La duración ordinaria de las concesiones y permisos de autos de alquiler, taxis o radiotaxis será de cinco años. No obstante, a petición de sus titulares, podrán prorrogarse por periodos de igual tiempo, siempre que aquéllos acrediten haber cumplido con las condiciones que para tal efecto se impongan, y previo el pago que establezcan las leyes hacendarias aplicables. La duración extraordinaria de las concesiones para transporte masivo ecológico se establecerá a propuesta que formule el Organismo Coordinador;</p>	<p>Artículo 95.- El Ejecutivo del Estado expedirá las concesiones o permisos para la prestación del servicio público de transporte convencional, conforme a las siguientes bases generales:</p> <p>I. [...]</p> <p>II. La duración ordinaria de las concesiones y permisos de autos de alquiler, taxis o radiotaxis será de cinco años salvo en la modalidad que esta ley disponga duración distinta. Las concesiones son susceptibles de renovación prefiriéndose al concesionario histórico respecto del nuevo en igualdad de condiciones. Los permisos podrán prorrogarse por periodos de igual tiempo, siempre que el interesado acredite haber cumplido con las condiciones que para tal efecto se hayan impuesto y previo el pago que establezcan las leyes hacendarias aplicables. La duración extraordinaria de las concesiones para transporte masivo ecológico se establecerá a propuesta que formule la dependencia</p>

(Continuación)

<p>III. Por regla general sólo se tramitará una concesión por persona física ó jurídica y la misma amparará únicamente un vehículo. Sin embargo, excepcionalmente se podrá conceder un mayor número de concesiones para transporte masivo ecológico, así como el número de vehículos o unidades amparados por cada concesión, siempre y cuando se acrediten los extremos siguientes:</p> <p>a) [...]</p> <p>d) La opinión favorable del Consejo Consultivo; del Organismo Coordinador de la Operación Integral del Servicio de transporte Público y del Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y Transporte, así como del ayuntamiento, cuando la concesión o permiso afecte su ámbito territorial; y</p> <p>e) [...]</p> <p>IV. Los derechos derivados de una concesión o permiso de auto de alquiler, taxi o radiotaxi, no son embargables ni gravables;</p> <p>V. [...]</p>	<p>competente en materia de vialidad, tránsito y transporte;</p> <p>III. Por regla general sólo se otorgará una concesión por persona física. Sin embargo, se podrá conceder un mayor número de concesiones para transporte masivo ecológico, siempre y cuando se acrediten los extremos siguientes:</p> <p>a) [...]</p> <p>d) La opinión favorable del Consejo Consultivo; del Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y Transporte, así como del ayuntamiento, cuando la concesión o permiso afecte su ámbito territorial; y</p> <p>e) [...]</p> <p>IV. Los derechos derivados de permiso de auto de alquiler, taxi o radiotaxi, no son embargables ni gravables;</p> <p>V. [...]</p>
<p>Artículo 97.- Los titulares de concesiones y permisos de autos de alquiler, taxi o radiotaxi del servicio público colectivo de transporte, tendrán los siguientes derechos y obligaciones:</p> <p>I. Prestar el servicio público de transporte, acatando las normas de calidad y operación</p>	<p>Artículo 97.- Los titulares de concesiones del servicio de transporte público colectivo y de permisos de autos de alquiler, taxi o radiotaxi tendrán los siguientes derechos y obligaciones:</p> <p>I. Prestar el servicio público de transporte, acatando las normas de calidad y operación correspondientes a su modalidad y clase, que se</p>

26

(Continuación)

<p>correspondientes a su modalidad y clase, que se establecen en esta Ley y su reglamento;</p> <p>II. En el caso del transporte público, deberán destinar al menos tres asientos debidamente identificados para el uso preferente de personas con discapacidad, embarazo o de la tercera edad;</p> <p>III. [...]</p> <p>VIII. Identificar a sus vehículos mediante los colores, emblemas y numeración que asigne la dependencia del Ejecutivo del Estado, competente en materia de vialidad, tránsito y transporte, correspondientes al servicio concesionado y a su adscripción por localidad; de acuerdo a la agrupación a que pertenezcan o al titular de la concesión;</p> <p>IX. I[...]</p> <p>X. Solicitar la prórroga de la concesión;</p> <p>XI. [...]</p>	<p>establecen en esta Ley y su reglamento;</p> <p>II En el caso del transporte público colectivo de pasajeros, deberán destinar al menos tres asientos debidamente identificados para el uso preferente de personas con discapacidad, embarazo o de la tercera edad;</p> <p>III. [...]</p> <p>VIII. Identificar a sus vehículos mediante los colores, emblemas y numeración que asigne la dependencia correspondiente respecto del servicio concesionado y a su adscripción por localidad; de acuerdo a la agrupación a que pertenezcan o al titular de la concesión;</p> <p>IX. [...]</p> <p>X. Solicitar la renovación de la concesión;</p> <p>XI. [...]</p>
<p>Artículo 99.- Si fallece el titular, la concesión deberá actualizarse en los términos de su vigencia, a favor de la persona que tenga derecho, conforme a lo dispuesto en el artículo anterior.</p> <p>Para hacer valer el derecho como sucesor, el interesado deberá presentar la solicitud correspondiente ante la dependencia del</p>	<p>Artículo 99.- Si fallece el titular, la concesión deberá actualizarse en los términos de su vigencia, a favor de la persona que tenga derecho, conforme a lo dispuesto en la fracción XII del artículo 97.</p> <p>Para hacer valer el derecho como sucesor, el interesado deberá presentar la solicitud correspondiente ante la dependencia del</p>

<p>Ejecutivo del Estado, competente en materia de vialidad, tránsito y transporte, en un plazo que no deberá exceder de sesenta días hábiles, a partir de la fecha del fallecimiento del titular de la concesión o permiso, que dé origen a esta renovación.</p>	<p>Ejecutivo del Estado, competente en materia de vialidad, tránsito y transporte, en un plazo que no deberá exceder de sesenta días hábiles, a partir de la fecha del fallecimiento del titular de la concesión o permiso, que dé origen a esta transmisión.</p>
<p>Artículo 100.- El titular de una concesión o permiso, al término de ésta, podrá solicitar su prórroga, si acredita ante la dependencia del Ejecutivo del Estado, competente en materia de vialidad, tránsito y transporte que cumplió con todos y cada uno de los requisitos de esta Ley.</p>	<p>Artículo 100.- El titular de un permiso, al término de éste, podrá solicitar su prórroga, si acredita ante la dependencia del Ejecutivo del Estado, competente en materia de vialidad, tránsito y transporte que cumplió con todos y cada uno de los requisitos de esta Ley.</p> <p>En cuanto a la concesión, podrá ser renovada en los términos y condiciones que se establezcan para la misma.</p>
<p>Artículo 101.- A fin de obtener la prórroga de la concesión o permiso, su titular deberá:</p> <p>I. Presentar solicitud por escrito dentro de los sesenta días hábiles anteriores al vencimiento de la concesión o, quince días anteriores del vencimiento del permiso, ante la dependencia del Ejecutivo del Estado, competente en materia de vialidad, tránsito y transporte;</p>	<p>Artículo 101.- A fin de obtener la prórroga del permiso, su titular deberá:</p> <p>I. Presentar solicitud por escrito dentro de los quince días anteriores del vencimiento del permiso, ante la dependencia del Ejecutivo del Estado, competente en materia de vialidad, tránsito y transporte;</p> <p>II. [...]</p> <p>La falta de solicitud de prórroga en el plazo</p>

(Continuación)

<p>II. [...].</p> <p>La falta de solicitud de prórroga en el plazo previsto en este artículo, será sancionado de 20...a 50 días de salario mínimo general, vigente en la zona económica que se trate. Si pasados 10 días hábiles de que a través del Registro Estatal se haya impuesto legalmente la sanción mencionada, no se tramita la prórroga, se considerará como renuncia a ésta; en consecuencia, ocasionará la extinción de la concesión y de los derechos que de ellas se deriven.</p> <p>La autoridad deberá comunicar al interesado lo resuelto a su solicitud, así como informar el contenido de su resolución al Registro Estatal y a la...Secretaría de Finanzas. Si presentada en tiempo y forma la solicitud y esta no es contestada por la autoridad dentro de un plazo de noventa días, se entenderá favorable la misma al interesado.</p>	<p>previsto en este artículo, será sancionado de 20... a 50 días de salario mínimo general, vigente en la zona económica que se trate. Si pasados 10 días hábiles de que a través del Registro Estatal se haya impuesto legalmente la sanción mencionada, no se tramita la prórroga, se considerará como renuncia a ésta; en consecuencia, ocasionará la extinción del permiso y de los derechos que de él se deriven.</p> <p>La autoridad deberá comunicar al interesado lo resuelto a su solicitud, así como informar el contenido de su resolución al Registro Estatal y a la...Secretaría de Finanzas. Si presentada en tiempo y forma la solicitud y esta no es contestada por la autoridad dentro de un plazo de noventa días, se entenderá favorable la misma al interesado.</p>
<p>Artículo 102.- La concesión o permiso será prorrogada a favor de su titular si está prestando el servicio público de transporte y subsiste la necesidad del servicio, siempre que no se afecte el interés público y se cumplan los requisitos señalados en esta Ley.</p>	<p>Artículo 102.- El permiso será prorrogado a favor de su titular si está prestando el servicio de transporte y se cumplan los requisitos señalados en esta Ley.</p>
<p>Artículo 103.- La prórroga se autorizará por la dependencia del Ejecutivo del Estado, competente en materia de vialidad, tránsito y</p>	<p>Artículo 103.- La prórroga se autorizará por la dependencia del Ejecutivo del Estado, competente en materia de vialidad, tránsito y</p>

(Continuación)

<p>transporte, mediante acuerdo que se informará al Registro Estatal, para los efectos de asentar las inscripciones, respecto de las concesiones que se prorrogan y aquellas que se declaren extintas, a efecto de realizar la anotación correspondiente.</p>	<p>transporte, mediante acuerdo que se informará al Registro Estatal, para los efectos de asentar las inscripciones, respecto de los que se prorrogan y aquellos que se declaren extintos, a efecto de realizar la anotación correspondiente.</p>
<p>Artículo 107.- Las personas jurídicas que constituyan los concesionarios o permisionarios del servicio público de transporte, tendrán por objeto:</p> <p>I. [...]</p> <p>El acta constitutiva que contenga los estatutos de la persona jurídica, deberá otorgarse ante fedatario público y, para los efectos de esta Ley, inscribirse en el Registro Estatal.</p>	<p>Artículo 107.- Las personas jurídicas que constituyan los concesionarios o permisionarios del servicio público de transporte convencional, tendrán por objeto:</p> <p>I. [...]</p> <p>El acta constitutiva que contenga los estatutos de la persona jurídica, deberá otorgarse ante fedatario público y, para los efectos de esta Ley, inscribirse en el Registro Estatal.</p>
<p>Artículo 108.- Los trabajadores del transporte que presten sus servicios como choferes, conductores u operadores de vehículos de servicio público, con la finalidad de acreditar su antigüedad para los fines de esta Ley, deberán inscribirse y mantener actualizada su inscripción en el Registro Estatal.</p>	<p>Artículo 108.- Los trabajadores del transporte que presten sus servicios como choferes, conductores u operadores de vehículos de servicio público, con la finalidad de acreditar su antigüedad para los fines de esta Ley, deberán inscribirse y mantener actualizada su inscripción en el Registro Estatal.</p>
<p>Artículo 111.- El Ejecutivo estatal, a través de la dependencia competente en materia de vialidad, tránsito y transporte, otorgará las</p>	<p>Artículo 111.- El Ejecutivo estatal, a través de la dependencia competente en materia de vialidad, tránsito y transporte otorgará las</p>

(Continuación)

<p>concesiones observando el siguiente procedimiento:</p> <p>I. Informará al Organismo Coordinador, el número de concesiones que se proponga otorgar y la convocatoria que haya autorizado;</p> <p>II. Para el caso de la concesiones extraordinarias de transporte masivo ecológico, a efecto de obtener la autorización prevista en la fracción XX, del artículo 50, de la Constitución Política del Estado de Jalisco, la solicitará al Congreso del Estado, presentando la siguiente documentación:</p> <p>a) El número de concesiones que se proponga otorgar, indicando su modalidad y si son nuevas o fueron declaradas canceladas o vacantes;</p> <p>b) La información sobre las características de las concesiones y, en general, los términos de las mismas;</p> <p>c) La convocatoria autorizada;</p> <p>d) La opinión, datos y estudios de los organismos competentes; y</p> <p>e) El proyecto de iniciativa de la concesión que se propone para otorgar las mismas;</p> <p>III. En forma conjunta con el Organismo</p>	<p>concesiones para la prestación del Servicio de Transporte Público Convencional observando el siguiente procedimiento:</p> <p>I. Derogado</p> <p>II. Derogado</p> <p>III. El ejecutivo a través de la Dependencia en materia de Vialidad, Tránsito y Transporte publicará la convocatoria para otorgar las concesiones en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco" y en un periódico de mayor circulación, indicando su modalidad, condiciones y el número disponible, así como la referencia a la resolución del Congreso del Estado en donde se haya otorgado su autorización cuando le competa;</p>
---	---

(Continuación)

<p>Coordinador, publicará la convocatoria para otorgar las concesiones en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco" y en un periódico de mayor circulación, indicando su modalidad, condiciones y el número disponible, así como la referencia a la resolución del Congreso del Estado en donde se haya otorgado su autorización cuando le competa;</p> <p>IV. Asimismo, se publicará en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco" y en un periódico, el de mayor circulación en la zona o municipio en que operará el servicio, el acuerdo que resuelva sobre el otorgamiento de las concesiones, indicando los nombres de las personas a quienes se haya acordado otorgarlas;</p> <p>V. En su caso, la publicación a que se refiere la fracción anterior, indicará la antigüedad de los solicitantes como conductores u operadores de vehículos del servicio público de transporte;</p> <p>VI. La información relativa a las concesiones otorgadas, se enviará al Organismo Coordinador y a la Contaduría Mayor de Hacienda del Congreso del Estado; y</p> <p>VII. La dependencia del Ejecutivo del Estado, competente en materia de vialidad, tránsito y transporte, verificará que las concesiones otorgadas, queden debidamente inscritas en el Registro Estatal.</p>	<p>IV. Asimismo, se publicará en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco" y en un periódico, el de mayor circulación en la zona o municipio en que operará el servicio, el acuerdo que resuelva sobre el otorgamiento de las concesiones, indicando los nombres de las personas a quienes se haya acordado otorgarlas;</p> <p>V. Derogado</p> <p>VI. La información relativa a las concesiones otorgadas, se enviará a la Contaduría Mayor de Hacienda del Congreso del Estado; y</p> <p>VII. La dependencia del Ejecutivo del Estado, competente en materia de vialidad, tránsito y transporte, verificará que las concesiones</p>
--	--

(Continuación)

	<p>otorgadas, queden debidamente inscritas en el Registro Estatal.</p>
<p>Artículo 112.- En los casos establecidos por esta Ley, el derecho de preferencia para adquirir la titularidad de una concesión de servicio público de transporte de personas y objetos, con ruta determinada, que se otorga a los conductores u operadores de este servicio, se regulará con el procedimiento siguiente:</p> <p>I. Se otorgará preferencia a las solicitudes de quienes acrediten una antigüedad en la prestación del servicio, no menor a tres años;</p> <p>II. Entre los solicitantes que acrediten una antigüedad mínima de tres años, se otorgará preferencia a quienes no sean concesionarios; y</p> <p>III. En igualdad de condiciones, se preferirá a quienes acrediten mayor antigüedad en la prestación del servicio.</p>	<p>Artículo 112.- En los casos establecidos por esta Ley, el derecho para adquirir la titularidad de una concesión de servicio público de transporte de personas y objetos, con ruta determinada, que se otorga a los conductores u operadores de este servicio, quedará sujeta a los antecedentes registrados por la autoridad competente; se tomará en consideración la solvencia económica del interesado para garantizar la prestación del servicio.</p>
<p>Artículo 113.- Para los efectos del artículo anterior:</p> <p>I. La antigüedad de los solicitantes como conductores u operadores de vehículos de servicio público, se acreditará mediante el registro que elabore el Registro Estatal, en el que deberá incluirse a los conductores y operadores actuales, con reconocimiento de</p>	<p>Artículo 113.- Derogado</p>

<p>la antigüedad que demuestren como tales; y</p> <p>II. El propio Registro Estatal certificará si los solicitantes son o no titulares de concesiones del servicio público de transporte, indicando en su caso la modalidad, clase y datos del vehículo autorizado para operar al amparo de la misma.</p>	
<p>Artículo 137.- Las concesiones para la prestación de un servicio público de transporte, en cualesquiera de sus modalidades y características, podrán ser revocadas por alguna de las causas siguientes:</p> <p>I. Cuando se hubiere extendido a favor de una persona jurídica y ésta se extinga;</p> <p>II. Cuando se oferte o realice un servicio distinto del autorizado en la concesión o fuera de la ruta, tramo o itinerario aprobado;</p> <p>III. [...]</p> <p>IV. Cuando el concesionario suspenda el servicio por más de cuatro meses sin justificación alguna;</p> <p>V. Cuando se reincida en el incumplimiento en los itinerarios y horarios;</p> <p>VI. [...]</p> <p>Las resoluciones administrativas que acuerden la revocación de las concesiones de transporte podrán ser impugnadas mediante</p>	<p>Artículo 137.- Las concesiones para la prestación de un servicio público de transporte convencional, en cualesquiera de sus modalidades y características, podrán ser revocadas por alguna de las causas siguientes:</p> <p>I. Derogado</p> <p>II. Cuando se oferte o realice un servicio distinto del autorizado en la concesión o fuera de la ruta, tramo o itinerario aprobado;</p> <p>III. [...]</p> <p>IV. Cuando el concesionario suspenda el servicio por más de cuatro meses sin justificación alguna;</p> <p>V. Derogado</p> <p>VI. [...]</p> <p>XIV.- Cuando se dicte resolución tomando en cuenta los dictámenes técnicos emitidos por el CEIT, respecto de la supresión, modificación o ampliación de rutas e itinerarios.</p>

(Continuación)

<p>la interposición de los medios de defensa que correspondan, en los términos previstos en el capítulo VIII de esta ley.</p>	<p>Las resoluciones administrativas que acuerden la revocación de las concesiones de transporte podrán ser impugnadas mediante la interposición de los medios de defensa que correspondan, en los términos previstos en el capítulo VIII de esta ley.</p>
<p>Artículo 141.- Al proponer la revisión, aprobación o modificación de las tarifas del servicio público de transporte, el Organismo Coordinador procurará que el prestador obtenga una utilidad razonable, tomando como base la relación existente entre los siguientes elementos:</p> <p>I. [...]</p>	<p>Artículo 141.- Al proponer la revisión, aprobación o modificación de las tarifas del servicio público de transporte convencional, el CEIT procurará que el prestador obtenga una utilidad razonable, tomando como base la relación existente entre los siguientes elementos:</p> <p>I. [...]</p>
<p>Artículo 142.- El Organismo Coordinador determinará la existencia de condiciones económicas que motiven la revisión de tarifas, a efecto de que aquéllos que tienen a su cargo la prestación de un servicio público de transporte, no se vean afectados en su economía por realizar dicho servicio en condiciones incosteables.</p>	<p>Artículo 142.- La Dependencia en materia de Vialidad, Tránsito y Transporte determinará la existencia de condiciones económicas que motiven la revisión de tarifas, a efecto de que aquéllos que tienen a su cargo la prestación de un servicio público de transporte, no se vean afectados en su economía por realizar dicho servicio en condiciones incosteables.</p>
<p>Artículo 143.- Para los efectos de lo dispuesto en los dos artículos anteriores, se deberá tomar en cuenta también lo siguiente:</p> <p>I. Dictamen del Organismo Coordinador que determine la variación porcentual que se haya producido, debido a la modificación de los costos, y justifique autorizar una tarifa</p>	<p>Artículo 143.- Para los efectos de lo dispuesto en el artículo anterior, se deberá tomar en cuenta lo siguiente:</p> <p>I. Dictamen del CEIT que determine la variación porcentual que se haya producido, debido a la modificación de los costos, y justifique autorizar una tarifa distinta a la vigente;</p>

(Continuación)

<p>distinta a la vigente;</p> <p>II. [...]</p>	<p>II. [...]</p>
<p>Artículo 143 bis.- La Comisión de Tarifas es un órgano auxiliar del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco, que tendrá la facultad, a propuesta del Organismo Coordinador, de revisar, aprobar y modificar las tarifas, para el servicio público de transporte en sus distintas modalidades y se conformará por representantes gubernamentales, sociales, empresariales y prestadores del servicio, con la siguiente integración:</p> <p>I. [...]</p> <p>V. El Director del Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y el Transporte;</p> <p>VI. [...]</p> <p>XI. El Director del Organismo Coordinador de la Operación Integral del Servicio de Transporte Público del Estado; quien participa solamente con derecho a voz y funge como Secretario Técnico;</p> <p>XII. [...]</p> <p>El cargo de integrante de la Comisión de Tarifas, es honorífico y por tanto no remunerado y en el caso de los servidores públicos que participan en él, éste encargo se entiende inherente a su función pública. Los particulares que participan en la</p>	<p>Artículo 143 bis.- La Comisión de Tarifas es un órgano auxiliar del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco, que tendrá la facultad, a propuesta de la dependencia en materia de vialidad, tránsito y transporte, de revisar, para el servicio público de transporte en sus distintas modalidades y se conformará por representantes gubernamentales, sociales, empresariales y prestadores del servicio, con la siguiente integración:</p> <p>I. [...]</p> <p>V. El Director del Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y el Transporte mismo que fungirá como secretario técnico;</p> <p>VI. [...]</p> <p>XI. Derogado;</p> <p>XII. [...]</p> <p>El cargo de integrante de la Comisión de Tarifas, es honorífico y por tanto no remunerado y en el caso de los servidores públicos que participan en él, éste encargo se entiende inherente a su función pública. Los particulares que participan en la Comisión de Tarifas, carecen de la calidad de servidores públicos.</p>

(Continuación)

<p>Comisión de Tarifas, carecen de la calidad de servidores públicos.</p> <p>La Comisión de Tarifas, bajo ninguna circunstancia puede asumir atribuciones que legalmente correspondan a las autoridades del Estado de Jalisco y sus Municipios.</p>	<p>La Comisión de Tarifas, bajo ninguna circunstancia puede asumir atribuciones que legalmente correspondan a las autoridades del Estado de Jalisco y sus Municipios.</p>
<p>Artículo 143 ter.- La Comisión de Tarifas sesionará previa convocatoria por parte del Organismo Coordinador, durante el tiempo necesario para resolver la situación que le sea planteada por el mismo.</p> <p>La resolución en que se determine la procedencia o no de una modificación a las tarifas, así como el monto de las mismas, deberán basarse en los estudios recibidos del Organismo Coordinador, y en caso de no adoptar su propuesta, deberá fundarse y motivarse la resolución adoptada.</p> <p>La resolución emitida deberá ser razonada y aprobada de conformidad con los lineamientos establecidos por el artículo 141 de la presente ley, en sesión formal por la mayoría de votos de los participantes. Una vez aprobadas las tarifas deberán ser enviadas al Periódico Oficial "El Estado de Jalisco" para su publicación, entrando en</p>	<p>Artículo 143 ter.- La Comisión de Tarifas sesionará previa convocatoria por parte del CEIT, durante el tiempo necesario para resolver la situación que le sea planteada por el mismo.</p>

(Continuación)

<p>vigor quince días después de la misma.</p> <p>Las tarifas a que se refiere el párrafo anterior, regirán para todos los prestadores del servicio público de transporte según la modalidad de que se trate.</p>	
<p>Artículo 149.- Los horarios e itinerarios serán aprobados por la dependencia del Ejecutivo del Estado, competente en materia de vialidad, tránsito y transporte, tomando en cuenta las opiniones, estudios y datos proporcionados por los organismos auxiliares y de consulta competentes, conforme a las normas y procedimientos que se establezcan en el reglamento.</p>	<p>Artículo 149.- Los horarios e itinerarios serán aprobados por la dependencia del Ejecutivo del Estado competente conforme a las normas y procedimientos que se establezcan en el reglamento.</p> <p>Las disposiciones previstas en el presente capítulo no aplican para el Sistema Integral de Transporte Público Masivo de Pasajeros.</p>

<p>Descripción del Sistema y su Organismo Regulador</p>
<p style="text-align: center;">Del Sistema Integral de Servicio de Transporte Público Masivo de Pasajeros</p> <p>Art. 113 Bis.- El Sistema Integral de Servicio de Transporte Público Masivo de Pasajeros es un conjunto de corredores para el transporte masivo de pasajeros por los que circulan autobuses de gran capacidad con total fluidez los cuales se complementan con servicios de rutas alimentadoras y ramales, terminales y estaciones de transferencia.</p> <p>El Sistema será regido por el Organismo Regulador el cual estará integrado por un Consejo de Administración y una Dirección General, bajo las siguientes consideraciones:</p>

(Continuación)

I.- El Consejo de Administración será presidido por el Gobernador del Estado o por quien éste designe, quien tendrá voto de calidad y se integrará como sigue:

- a) El Secretario de Vialidad y Transporte.
- b) El Secretario de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable.
- c) El Secretario de Finanzas.
- d) El Secretario de Desarrollo Urbano.
- e) El Presidente del Consejo Metropolitano.
- f) El Director General del Organismo Regulador quien fungirá como secretario ejecutivo
- g) El Director del Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y el Transporte CEIT.

Las funciones de los consejeros serán honoríficas.

II.- El Consejo de Administración sesionará de forma ordinaria cuando menos cuatro veces al año, existiendo quórum con la presencia de la mitad más uno de sus integrantes.

III.- El Consejo de Administración tendrá las siguientes facultades:

- a) Evaluar y aprobar los planes de operación del Sistema Integral de Transporte Público Masivo de Pasajeros que presente el Director General del Organismo atendiendo las necesidades de la población.
- b) Autorizar la ejecución de las líneas troncales por las cuales se preste el Servicio de Transporte Público Masivo de Pasajeros, así como los servicios complementarios.
- c) Autorizar, otorgar, modificar, cancelar y revocar la concesión o concesiones relativas al Sistema de Transporte Público Masivo de Pasajeros cuando así proceda en los términos de su reglamento y legislaciones aplicables.
- d) Determinar y autorizar las tarifas del Servicio de Transporte Público Masivo de Pasajeros con base a estudios técnicos, financieros y de impacto social que realice la Dirección General

del Organismo.

- e) Emitir políticas y lineamientos para la obtención y aplicación de los recursos que formen parte del patrimonio del Organismo Regulador.
- f) Autorizar las adquisiciones de bienes y servicios que requiera el Sistema Integral de Transporte Público Masivo de Pasajeros.
- g) Aprobar las reglas de operación del Sistema, y
- h) Aquellas facultades que se determinen en su reglamento.

IV. La Dirección General del Organismo Regulador estará integrada por un titular y las demás áreas que se establezcan en el Reglamento.

V. Son facultades del Director General del Organismo Regulador:

- a) Administrar el Sistema Integral de Transporte Público Masivo de Pasajeros
- b) Recibir, estudiar y dictaminar las propuestas y demandas que en materia de operación del servicio de transporte público presenten personas, grupos e instituciones que, en su caso, modifiquen la operación del mismo;
- c) Proponer al Consejo de Administración reglas de operación de terminales y estaciones de transferencia.
- d) Hacer propuestas al Consejo de Administración de acciones orientadas para la mejora continua del Sistema así como la integración de modalidades del Servicio de Transporte Público.
- e) Realizar inspecciones para garantizar el correcto funcionamiento del Sistema Integral de Transporte Público Masivo de Pasajeros.
- f) Las demás que señale el Reglamento correspondiente.

Transitorios**Artículos Transitorios**

ARTÍCULO PRIMERO.- Las reformas y adiciones de la presente Ley entrarán en vigor al siguiente día de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Jalisco.

ARTÍCULO SEGUNDO.- Se crea el Organismo Público Descentralizado a que se refiere la fracción VII del Artículo 5 de la presente Ley, con personalidad Jurídica y Patrimonio Propio a efecto de que por su conducto se establezcan las normas para la planeación, organización, operación, administración y control del Sistema Integral del Servicio de Transporte Público Masivo de Pasajeros del Estado de Jalisco.

ARTÍCULO TERCERO.- El Organismo a que se refiere el artículo que precede, se conformará por un consejo de administración el cual se constituirá por un presidente y siete consejeros.

ARTÍCULO CUARTO.- El presidente del Consejo en un término de sesenta días hábiles posteriores a la publicación en el periódico oficial del Estado de Jalisco convocará a los integrantes del mismo a una sesión ordinaria a efecto que se integre el Consejo de Administración del Organismo Público Descentralizado a que se refiere el artículo SEGUNDO transitorio.

ARTÍCULO QUINTO.- El Consejo de Administración en un término de noventa días hábiles posteriores a su integración formulará el Reglamento que rija su funcionalidad, el cual será de orden público e interés social, mismo que deberá ser aprobado por el Gobernador del Estado y publicado en el Diario Oficial del Estado para su observancia.

ARTÍCULO SEXTO.- Las concesiones que otorgue el Consejo de Administración en el ejercicio de sus funciones y que rebasen la administración que la confiere, tendrán plena validez en las administraciones subsecuentes por el término que se consigne en las mismas.

ARTÍCULO SÉPTIMO.- El presupuesto que requiera el Organismo Regulador para la instalación de sus infraestructuras y gastos administrativos se asignará por el Ejecutivo hasta en tanto éste sea auto financiable en los términos de las políticas y lineamientos que emitan para tal efecto.

(Continuación)

ARTÍCULO OCTAVO.- El Organismo Coordinador de la Operación Integral del Servicio de Transporte Público, descrito en el artículo 34 y dotado de facultades en el artículo 35 de la presente ley se deroga mediante este decreto. Su patrimonio, así como el personal que le integra se transmite en su totalidad al Organismo regulador del Sistema Integral de Transporte Público Masivo de Pasajeros creado en este mismo decreto en el artículo 113 bis, de la Ley de los Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte del Estado de Jalisco, y su artículo Segundo transitorio. Los asuntos en trámite del organismo que se extingue, se integrarán al Centro de Investigación del Transporte Público, CEIT, o a la dependencia en materia de vialidad, tránsito y transporte del Estado de Jalisco, según corresponda.

Lo anterior pretende la modificación o transformación del Organismo Coordinador de la Operación Integral del Servicio de Transporte Público del Estado (OCOIT) en un Organismo Regulador del Sistema Integral del Transporte Masivo de Pasajeros.

La fusión de dos Organismos Públicos Descentralizados siendo éstos SISTECOZOME y

Servicios y Transportes, quedará en uno solo que regulará el Transporte Público Convencional de Pasajeros.

En este orden de ideas, el transporte público en el Estado de Jalisco se regularía como se muestra en el siguiente gráfico:

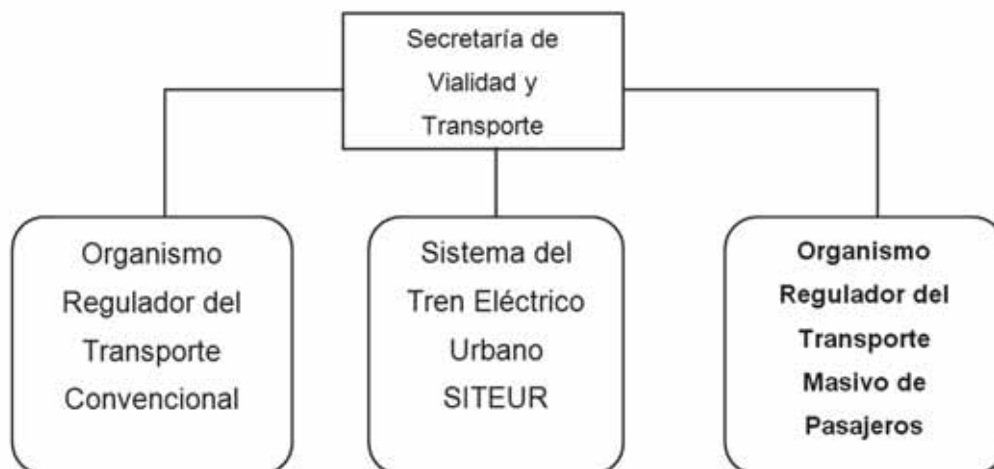


Figura 1.1 Regulación del transporte público en el Estado de Jalisco

Fuente: OCOIT 2007

Marco legal de planeación vigente en el estado de Jalisco

Plan Estatal de Desarrollo Jalisco 2030

En el siguiente mapa conceptual se describe el propósito general del eje de Respeto y Justicia, que es en el eje con el cual se relaciona de manera directa el Programa Especial de Movilidad en el Plan

Estatad de Desarrollo 2030, con sus objetivos estratégicos y Programas sectoriales y especiales, como el nuestro caso.

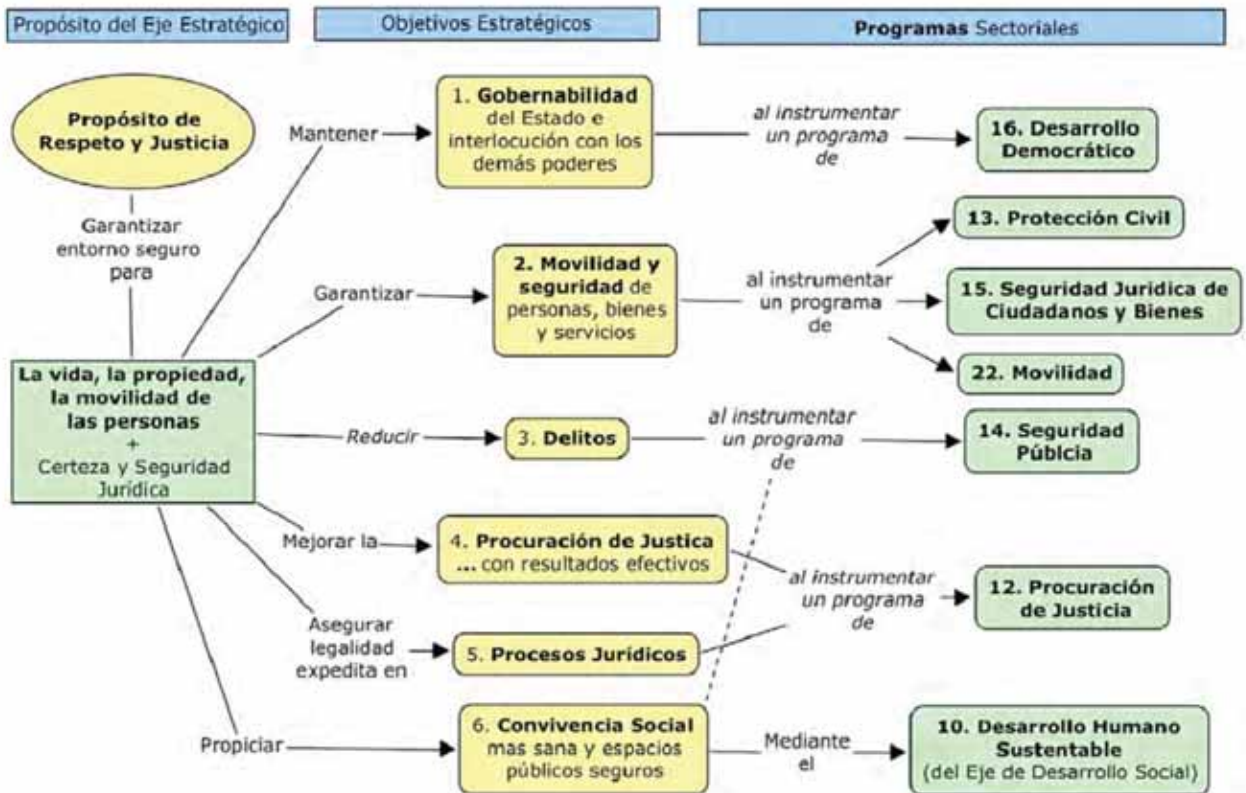


Figura 1.2 Mapa conceptual

Fuente: Plan Estatal de Desarrollo 2030

En este mapa conceptual se observa la articulación entre: el propósito general del eje de Respeto y Justicia, que es el garantizar un entorno seguro para la vida, la propiedad y la movilidad de las personas con base en la certeza y la seguridad jurídica; con los seis objetivos estratégicos, que a través del

segundo objetivo estratégico, de Movilidad y seguridad se pretende garantizar el Programa Especial de Movilidad. Cabe mencionar en este punto que del PED 2030, se desprenden varios programas, en su mayoría sectoriales y algunos especiales, como es el presente documento.

Marco metodológico a implementarse para el programa especial de movilidad:

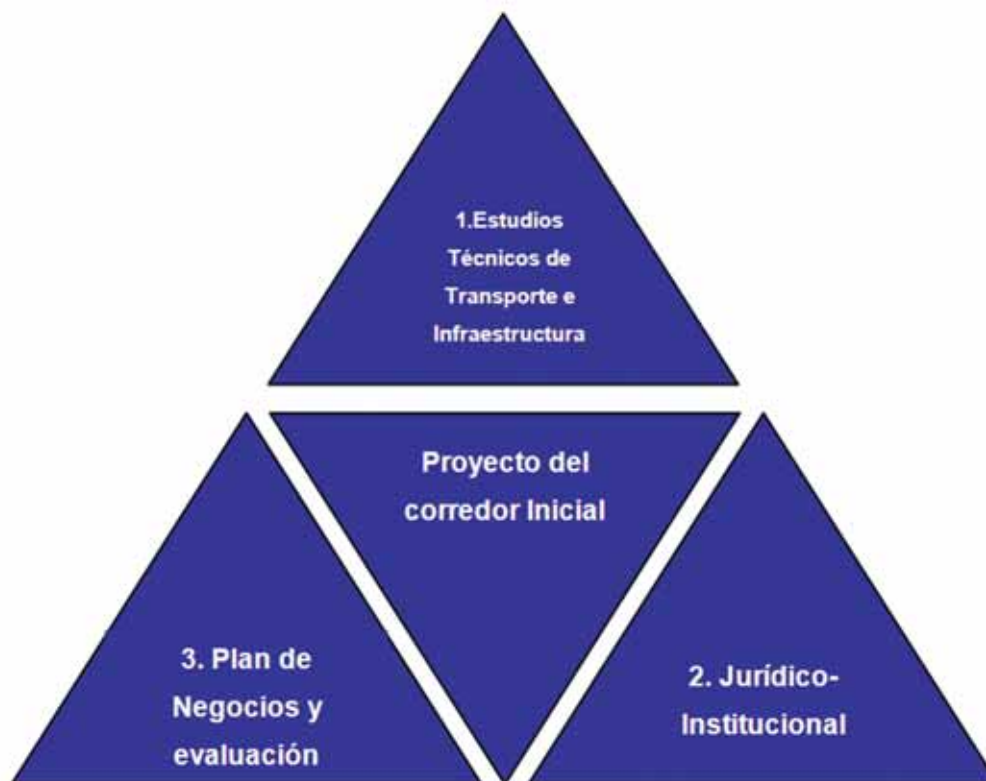


Figura 1.3

Fuente: LOGIT México 2007

En este sencillo diagrama, se pretende describir la metodología básica que se debe de seguir para la elaboración del Proyecto de corredor inicial: en primer lugar se inicia con la elaboración detallada de diversos estudios técnicos del transporte e infraestructura, que enseguida mencionamos a detalle; en segundo lugar, se debe de trabajar en el fortalecimiento institucional, lo cual implica propiciar un trabajo coordinado entre dependencias afines al programa especial; por último, se debe de estructurar el plan de negocios y una evaluación del sector, para tener un proyecto viable y bien estructurado.

Estudios Técnicos de Transporte e Infraestructura

El principal objetivo de los estudios técnicos es obtener un conocimiento global del status del sis-

tema de transporte en la Zona Metropolitana, principalmente, acompañado de la ubicación y destino de rutas, número de usuarios y horas de uso, aforos, tráfico vehicular, etc., para tener las bases que nos permitan desarrollar un modelo con alternativas de solución viables. A continuación se enumeran por grandes grupos los estudios que conforman este apartado:

Actividades y tareas

1.- Estudios de campo para análisis de demanda

- Recolección de información existente
- Aforos área de influencia del corredor BRT
 - Frecuencia y ocupación visual
 - Volúmenes vehiculares

- Aforos direccionales
- Aforos peatonales
- Velocidades
- Aforos en estaciones maestras
- Encuestas de preferencia declarada

2.- Diagnostico

- Redes de transporte público
- Demanda por transporte público
- Tráfico vehicular

3.- Pronóstico

- Modelo de estimación de la demanda por transporte público
- Desarrollo de alternativas de solución
- Pronóstico de condiciones futuras
- Alternativas de solución por impactos al tráfico vehicular

4.- Proyecto operacional y funcional

- Proyecto operacional
 - Reestructuración de rutas
 - Definición de los servicios troncales y de alimentación
 - Programación de los servicios y flotas
- Proyecto funcional
 - Geometría del corredor, secciones típicas y especiales
 - Circulación de tránsito
 - Estaciones, terminales y talleres de buses

5.- Estudios ambientales

- Trabajos preliminares
- Situación corriente (baseline)
- Impacto ambiental y socio económico
- Plan de reasentamiento
- Plan de mitigación y gestión ambiental

6.- Plano de implementación de proyecto

- Definiciones de procesos y marcos clave
- Plan de manejo de tráfico para la construcción

Mecanismos de control

Los estudios de Infraestructura se basan en levantamientos topográficos y proyectos ejecutivos como el de infraestructura, jardinería y paisajes, estaciones, terminales y estaciones intermodales y talleres, que nos permiten tener un conocimiento detallado de la infraestructura actual de la Zona Metropolitana que permite tener las bases suficientes para el diseño del Proyecto de Movilidad Urbana Sustentable:

7.- Levantamiento Topográfico I

- Levantamientos de planimetría
- Levantamientos de altimetría
- Levantamiento de inmuebles

8.- Proyectos ejecutivos de infraestructura

- Geometría corredor e intersecciones
- Pavimentos
- Drenaje
- Cálculos estructurales
- Pasos peatonales, puentes
- Señalización vial
- Reubicación de otros servicios públicos
- Telecomunicaciones y semáforos
- Especificaciones
- Presupuestos

9.- Proyectos ejecutivos de jardinería y paisaje

- Proyectos de jardinería y paisaje en vía pública en el corredor
- Sistemas de riego
- Proyecto de mobiliario urbano
- Proyecto de alumbrado
- Proyecto de instalaciones eléctricas
- Especificaciones
- Presupuestos

10.- Proyectos ejecutivos de estaciones

- Proyecto arquitectónico
- Fundaciones y estructuras
- Instalaciones eléctricas, hidráulicas, telecomunicaciones, inst. de cobro

- Señalización interna
- Especificaciones para la construcción
- Mantenimiento y operación
- Presupuestos

11.- Terminales y estaciones intermodales

- Topografía
- Proyecto funcional y geométrico
- Proyecto arquitectónico
- Fundaciones y estructuras
- Hidráulica y drenaje
- Instalaciones eléctricas, hidráulicas, telecom, cobro
- Pavimento/terminales
- Especificaciones construcción, mantenimiento y operación
- Presupuestos
- Oportunidades de desarrollo comercial

12.- Proyectos ejecutivos de talleres

- Topografía
- Proyecto funcional y geométrico
- Proyecto arquitectónico
- Fundaciones y estructuras
- Hidráulica y drenaje
- Instalaciones eléctricas, hidráulicas, telecom, cobro
- Jardinería y paisaje
- Pavimento/terminales
- Especificaciones construcción, mantenimiento y operación
- Presupuestos

Jurídico-Institucional a Implementar

Los estudios jurídicos buscan adecuar el marco normativo y regulatorio que rige tanto a las dependencias públicas como a las privadas que se relacionan con el Proyecto de Movilidad. De manera paralela a través de los estudios institucionales se pretende sentar las bases para la capacitación y la coordinación de los operadores del transporte. A continuación se enlistan los estudios que los conforman.

Actividades y tareas

1.- Organización Metropolitana:

- Coordinación metropolitana
- Mecanismos de coordinación en materia de transporte
- Definiciones de atribuciones y participaciones estatales y municipales
- Iniciativas a leyes y reglamentos

2.- Recursos y operación

- Diagnóstico de la operación actual
- Escenarios de operación
 - Concesiones
 - Permisos
 - Permisos subrogados
- Iniciativas a Leyes y Reglamentos
- Definición de características de operación
- Diseño de Contratos:
 - Concesiones
 - Permisos
 - Permisos Subrogados

3.-Desarrollo Institucional

- Diagnóstico del andamiaje institucional actual
- Definición del nuevo esquema institucional
- Planeación de la infraestructura y las estrategias de movilidad a largo plazo
- Planeación de la operación
- Control y supervisión de la operación
- Sistema de cobro
- Mecanismos de coordinación de los organismos
- Iniciativas a leyes y reglamentos

4.- Desarrollo organizacional

- Esquema operativo Institucional previo a la reforma
- Nuevas atribuciones y funciones de los organismos
- Manuales de procedimientos
- Manuales de administración
- Reglamentos Internos
- Reglamentos de Consejos de gobierno y administración

5.- Concesiones de operación

- Documentación para el proceso de licitación del contrato-concesión
- Estrategia para la venta de concesiones
- Coordinación con transportistas

6.- Licitaciones varias

- Infraestructura:
 - Corredor
 - Estaciones
 - Estaciones intermodales
 - Terminales
 - Talleres de Autobuses
- Operación de los servicios
- Recaudación
- Control de la operación
- Equipos
- Publicidad
- Espacios comerciales

Plan de Negocios y Evaluación Económica a Implementar

La elaboración del Plan de Negocios y la evaluación económica propician el sentar las bases para el desarrollo del modelo de negocios para la rentabilidad del sistema y la adecuación de tarifas.

Actividades y tareas

1.- Evaluación General del Sistema

- Descripción del proyecto
- Integración de insumos para evaluación de costos
 - Infraestructura: Construcción y mantenimiento
 - Expropiación/adquisición de inmuebles
 - Operación del sistema
 - Recaudo
 - Control de operación
- Proyecciones financieras/costos
- Evaluación económica y financiera para el gobierno

2.- Recursos de administración pública

- Planeación
- Ejecución de obras
- Mantenimiento
 - Infraestructura, inmuebles, equipos
- Operaciones inmobiliarias
- Regulación
- Monitoreo del BRT (Bus Rapid Transit, por sus siglas en ingles).
- Capacitación
- Planes de inversiones
- Financiamientos, aportaciones, otros subsidios

3.- Sistema de operación y recaudo

- Equipos, infraestructura y procesos
- Costos operativos y financieros
- Rentas del sistema y sistemas de pagos
- Diseño de tarifa técnica de equilibrio

4.- Desarrollo organizacional operadores

- Condiciones jurídicas
- Especificaciones de la forma de contratación
- Escenarios de conversión
- Adopción de criterios y especificaciones para la prestación de servicios
- Sistema de administración
- Aspectos legales por empresa
- Finanzas

5.- Control de la operación

- Proyecto de componentes
- Estructura organizacional para la administración del sistema
- Inversiones
- Costos de operación y mantenimiento

6.- Viabilidad financiera del sistema

- Desarrollo del modelo financiero del sistema
 - Operador privado
 - Recaudo
 - Control operacional
 - Administración central
- Tarifa técnica de equilibrio
- Sensibilidad tarifaria en Viajes Por Hora (VPH)

- Evaluación de escenarios en sistemas, tecnologías y equipo
- Flujo de recursos entre los agentes del sistema

Análisis del propósito general con los que se articula el programa

El Organismo Coordinador de la Operación Integral del Servicio de Transporte Público del Estado encabeza un programa especial de carácter transversal de manera coordinada interinstitucionalmente, dichos programas contribuyen principalmente con el propósito del eje estratégico de Desarrollo Social y en cierta medida con los de Respeto y Justicia, Empleo y Crecimiento, y Buen Gobierno. Sus programas y subprogramas que rigen la operación se encuentra definidos en el Proyecto Especial “Movilidad”.

20.1 Movilidad urbana, acceso, agilización e infraestructura vial.

20.2 Corredores, macrolibramientos y autopistas estatales.

20.3 Sistemas de transporte rápido, efectivo, seguro e innovador.

20.4 Fomento a la cultura vial y becas de transporte.

20.5 Promoción de transportes alternativos más saludables.

20.6 Mejoramiento de los servicios de vialidad, tránsito y transporte.

20.7 Vigilancia Vial operativa.

20.8 Mejoramiento de sistemas “semaforizados” y señalamientos viales.

20.9 Rediseño institucional de las dependencias del transporte público.

20.10 Adecuación del marco normativo en materia de movilidad urbana.

Análisis de los objetivos estratégicos con los que se articula el programa

Del eje estratégico de Respeto y Justicia:

Los objetivos estratégicos son:

Pr02 Garantizar la movilidad sustentable y la seguridad de personas, bienes y servicios que circulan en los diferentes ámbitos del territorio estatal, desde el peatón y el ciclista, hasta el transporte público y los vehículos particulares.

Pr06 Fortalecer la Convivencia social más sana y segura a través de la recuperación y creación de espacios públicos seguros y la consolidación de un sistema de protección civil que proporcione condiciones de seguridad al patrimonio e integridad física de las personas.

Las estrategias son:

Mejorar y ampliar la infraestructura y la seguridad en carreteras, puertos, aeropuertos y en general toda la infraestructura de movilidad que consolide la articulación interregional e interestatal y brinde protección y seguridad a personas y bienes.

Modernizar los sistemas de control vehicular, adecuar la infraestructura urbana y vial existente; fortalecer la vigilancia vial y establecer mecanismos de transporte alternativos en las zonas urbanas del Estado que reduzcan la contaminación ambiental y los tiempos de desplazamiento de origen y destino.

Adecuar el marco jurídico en materia de movilidad y promover una cultura vial entre la población, que inicie desde la niñez a través de la formación educativa básica.

Del eje estratégico de Desarrollo Social:

Los objetivos estratégicos son:

Pd05 Lograr el desarrollo sustentable a través de la prevención y el combate a la contaminación ambiental, la promoción de la conservación y el uso racional de los recursos naturales.

Pd08 Mejorar la salud física y mental de las personas y la familia a través del impulso de la educación física, el deporte, la recreación y la convivencia social.

Del eje estratégico de Empleo y Crecimiento:

Los objetivos estratégicos son:

Pe01 Generar condiciones de competitividad sistémica mediante el desarrollo de infraestructura de clase mundial.

Pe04 Generar capital humano vinculado a las actividades productivas rentables.

Pe06 Promover e incentivar una dinámica que prevea la formación gerencial, el asociacionismo, el conocimiento del mercado, la incubación de empresas, la adaptación al cambio y la innovación.

Del eje estratégico de Buen Gobierno:

Los objetivos estratégicos son:

Pb01 Incrementar la participación ciudadana en la toma de decisiones, en la vigilancia de la ejecución y en la evaluación de los planes, proyectos y resultados de la gestión pública.

Pb04 Lograr la confianza y mejorar la percepción ciudadana sobre la actuación de la función pública, privilegiando más las acciones preventivas que las correctivas.

Tabla 1.2 Análisis de las metas estratégicas con las que se articula el programa

EJE ESTRATÉGICO	OBJETIVO ESTRATÉGICO	META	ESTRATÉGIA
Respeto y Justicia	<p>Pr02 Garantizar la movilidad sustentable y la seguridad de personas, bienes y servicios que circulan en los diferentes ámbitos del territorio estatal, desde el peatón y el ciclista, hasta el transporte público y los vehículos particulares.</p>	Por definir	<p>E2 Modernizar los sistemas de control vehicular, adecuar la infraestructura urbana y vial existente; fortalecer la vigilancia vial y establecer mecanismos de transporte alternativos en las zonas urbanas del Estado que reduzcan la contaminación ambiental y los tiempos de desplazamiento de origen y destino.</p>
Respeto y Justicia	<p>Pr06 Fortalecer la Convivencia social más sana y segura a través de la</p>	Por definir	<p>E1 Recuperar y desarrollar con la participación de la sociedad espacios</p>

(Continuación)

	recuperación y creación de espacios públicos seguros y la consolidación de un sistema de protección civil que proporcione condiciones de seguridad al patrimonio e integridad física de las personas		públicos seguros que funjan como articuladores de convivencia de las ciudades y comunidades, donde se promuevan el sano esparcimiento familiar, la cultura, el deporte, las tradiciones y las diferentes expresiones artísticas de la población.
Desarrollo Social	Pd05 Lograr el desarrollo sustentable a través de la prevención y el combate a la contaminación ambiental, la promoción de la conservación y el uso racional de los recursos humanos.	Reducir el IMECA de la ZMG por debajo de la media nacional ZMVM y debajo de la NOM	E1 Prevenir y combatir la contaminación ambiental, promoviendo la conservación y el uso racional de los recursos naturales. E2 Impulsar el uso equilibrado y sustentable de los recursos naturales en el estado a través de la

(Continuación)

			<p>aplicación de los programas para la conservación, evaluación y monitoreo para la restauración del medio ambiente.</p>
Desarrollo Social	<p>Pd08 Mejorar la salud física y mental de las personas y la familia a través del impulso de la educación física, el deporte, la recreación y la convivencia social</p>	<p>Incrementar el porcentaje de participación en alguna actividad física</p>	<p>E1 Impulsar la educación física, el deporte, la recreación y la convivencia social.</p> <p>E2 Incrementar los niveles de salud física y mental de la población, mediante un programa que fomente y desarrolle la cultura por la educación física y el deporte, las bellas artes y mejore la convivencia social.</p> <p>E3 Ampliar y mejorar los espacios para el</p>

(Continuación)

			esparcimiento, la recreación y el deporte de las familias jaliscienses.
Empleo y Crecimiento	Pe01 Generar condiciones de competitividad sistémica mediante el desarrollo de infraestructura de clase mundial.	Pe/1 Mejorar la posición nacional de Jalisco en el índice de competitividad. Pe01/1 Incrementar la calificación en el subíndice de competitividad sectores precursores de clase mundial	E1 Instrumentar y mantener los acuerdos surgidos en las mesas de la Gran Alianza por Jalisco.
Empleo y Crecimiento	Pe04 Generar capital humano vinculado a las actividades productivas rentables.	Pe04 Incrementar el porcentaje de PEA que ha recibido capacitación.	E1 Establecer acuerdos interinstitucionales entre el gobierno y las universidades para la implementación de cursos de capacitación que respondan a las demandas de manos de obra de los sectores

(Continuación)

			productivos de las regiones
Empleo y Crecimiento	Pe06 Promover e incentivar una dinámica que prevea la formación gerencial, el asociacionismo, el conocimiento del mercado, la incubación de empresas, la adaptación al cambio y la innovación.	Pe06 Incremento en el índice económico empresarial	E1 Instrumentar la formación gerencial, el asociacionismo, conocimiento del mercado, incubación adaptación al cambio e innovación
Buen Gobierno	Pb01 Incrementar la participación ciudadana en la toma de decisiones, en la vigilancia de la ejecución y en la evaluación de los planes, proyectos y resultados de la gestión pública.	Pb01/1 Mejorar el índice de eficacia política	E2 Ampliar la participación de la ciudadanía en la ejecución y administración de la obra pública y programas de desarrollo social. E3 Dotar a la sociedad de instrumentos para la planeación y evaluación del desarrollo estratégico de

(Continuación)

			Jalisco.
Buen Gobierno	Pb04 Lograr la confianza y mejorar la percepción ciudadana sobre la actuación de la función pública, privilegiando más las acciones preventivas que las correctivas	Pb04/1 Mejorar el porcentaje de percepción positiva por parte de la ciudadanía	E2 Establecer un sistema de seguimiento y evaluación de la gestión para monitorear e informar a la sociedad del impacto de las acciones del gobierno en las condiciones y calidad de vida de la población.

Fuente: Plan Estatal de Desarrollo 2030



PROGRAMAS
SECTORIALES
Y ESPECIALES

ESPECIALES
JALISCO 2030

Participación Social

2. Participación Social

El Gobierno del Estado ha sido sensible a estos esfuerzos ciudadanos y ha realizado una serie de foros de consulta a través de la Gran Alianza por Jalisco. En la mesa de movilidad de la Alianza, se definieron cuatro grandes ámbitos: social, territorial, económico-operativo y político-legislativo.

Para los ámbitos señalados, se establecieron una serie de objetivos específicos y propuestas. Para cada propuesta se determinaron objetivos estratégicos y acciones de corto, mediano y largo plazo. A continuación se presentan, los objetivos específicos y las propuestas de cada tema:

Resultados de la mesa de movilidad de la gran alianza

La respuesta a la convocatoria de la Gran Alianza por Jalisco para participar en una Mesa de Movilidad pone de relieve la importancia del capital humano en el análisis del tema. Muestra de ello fue la discusión sobre las alternativas, la formulación de objetivos, las propuestas y la determinación de acciones para abordarlo.

Una nueva relación entre habitantes y ciudad tuvo como fruto, las acciones propuestas en la mesa, en un ámbito de respeto y equidad: entre los recursos naturales y el desarrollo urbano; entre los automovilistas y los peatones, los ciclistas y los usuarios del transporte público; entre los ciudadanos de diferentes edades, niveles socioeconómicos y capacidades.

En la mesa participaron empresarios ligados y no ligados directamente al tema de la movilidad urbana; miembros de organizaciones civiles; especialistas y funcionarios, quienes actuaron en el diagnóstico y elaboración de las diversas propuestas provenientes de diferentes sectores ciudadanos: entre aquellos quienes ocupan 500 m² per cápita de suelo urbano y aquellos que cuentan con solo 10 m² de tierra de la

ciudad por habitante, entre quienes requieren al circular 30 m² y los que ocupan solo 2 m², entre quienes emiten 20 toneladas al año de contaminantes tóxicos y gases de efecto invernadero y quienes contaminan con la centésima parte de esa cifra, entre quienes consumen 3,500 litros anuales de gasolina (una SUV o todo-terreno) y quienes utilizan 50 litros anuales, o menos.

La organización de la mesa de movilidad, se divide en cuatro ámbitos: SOCIAL, TERRITORIAL, TÉCNICO-ECONÓMICO y POLÍTICO-LEGISLATIVO, permitió dar cabida a las diferentes inquietudes, especialidades y enfoques de los participantes y preparó los temas que después fueron expuestos y evaluados de forma general. Los resultados muestran un alto nivel de conocimiento sobre la problemática del tema, en el que se concibe la movilidad como la generalidad de los desplazamientos de las personas que tienen lugar en una zona urbana: de forma peatonal, ciclista, vehicular (camión de carga, automóvil), en autobús o camión de pasajeros, trolebús, tren ligero.

También permitieron a numerosos miembros de la colectividad manifestarse conscientes de la necesidad de 1) reorientar las políticas públicas y los planes de inversión, 2) lograr un cambio cultural que conlleve nuevas prácticas de movilidad y uso del espacio público. Sin embargo, esto exige una serie de reformas legislativas e institucionales, políticas claras en cuanto a subsidios, un impacto socioeconómico y ambiental de las inversiones, y de modo enfático espacios para la participación ciudadana, incluyendo a los usuarios de las calles, banquetas, rutas ciclistas y transporte público.

De esta manera, se pudo encontrar entre los diferentes temas múltiples relaciones y coincidencias, que corresponderá a las autoridades evaluar e incorporar a sus acciones de gobierno. Las propuestas implican una acción coordinada entre actores públicos,

privados y sociales para una planeación de largo plazo. Con sustento que ligue al transporte y su infraestructura con el uso del suelo y construya sistemas de transporte jerarquizados (rutas tronco-alimentadoras), ordenados, interconectados, racionales y eficientes, basados y monitoreados mediante indicadores ambientales, urbanos y socioeconómicos.

Considerando lo anterior, se puede concluir que existe un consenso generalizado sobre la oportunidad que se presenta a esta generación de ciudadanos y autoridades. Para los primeros, una mayor conciencia de causas, efectos y objetivos para enfrentar la contaminación, la congestión, la degradación acelerada de nuestro entorno, la agresión a los usuarios no-motorizados de las vías públicas, y el aumento de las enfermedades producto de un entorno no favorable al desenvolvimiento de las actividades humanas. Para los segundos: asumir la aplicación de las políticas públicas, que consistan precisamente en favorecer las prácticas de protección a la salud, a la justicia social y con prioridad a la conservación y el uso compartido de los recursos comunes.

Los resultados se presentan clasificados en los siguientes ámbitos:

ÁMBITO SOCIAL

Objetivo específico:

Propuesta 1

Que se fomenten mecanismos para la promoción de la cultura de la movilidad y de la corresponsabilidad social.

Objetivos estratégicos

1. Instituir programas permanentes de cultura vial cuyas acciones atiendan de manera prioritaria la capacitación, el reforzamiento y la participación de la comunidad en la cultura y en la educación vial.

2. Mejorar las condiciones del servicio a los usuarios más vulnerables: discapacitados, 3ª. Edad y estudiantes.

Acciones a corto plazo:

- Programas permanentes de cultura vial

Propuesta 2

Que as tarifas preferenciales (hoy TRANSVALES) - que son causa de innumerables problemas entre usuarios y conductores por tener el subsidio con cargo a los conductores y transportistas-, se traslade al gobierno.

Objetivos estratégicos:

1. Dar seguimiento a las propuestas hasta eliminar los problemas producidos por los transvales como, el negar el servicio, el mal trato y los enfrentamientos frecuentes entre usuarios y conductores.

2. Hacer que el objetivo del transportista sea mejorar el servicio a los usuarios más vulnerables: discapacitados, 3ª. Edad y estudiantes.

Acciones a corto plazo:

- Proponer al Ejecutivo que El Gobierno del Estado asuma el subsidio de los TRNSVALES.

Propuesta 3

Que se elaboren programas permanentes de cultura vial.

Objetivos estratégicos:

1. Contar con acciones permanentes de capacitación, reforzamiento y participación de la comunidad en la cultura y en la educación civil con enfoque en la seguridad en la movilidad.

Acciones a Corto Plazo:

- Reforzamiento de la labor institucional con la participación de las Cámaras y otras organizaciones civiles para la impartición de cursos y campañas de cultura vial.

- Establecimiento de la corresponsabilidad de las empresas transportistas en la promoción de la cultura de la seguridad y respeto al peatón.

Propuesta 4

Que se revisen los sistemas de entrega y control de licencias de conducir.

Objetivos estratégicos:

1. Contar con mecanismos eficientes y ágiles para el otorgamiento y control de las licencias, de las reincidencias y de las cancelaciones y/o suspensiones.

Acciones a Corto Plazo:

- Mayor nivel de exigencia a los conductores de vehículos previa revisión a la falla de los sistemas por el Consejo Consultivo.

Acciones de Mediano Plazo:

- Organización de campañas de corresponsabilidad hacia el ciudadano que tome conciencia de la importancia de la elevación del nivel de exigencia y responsabilidad del conductor de vehículos.

Propuesta 5

Que se registren y analicen los datos de accidentes de tránsito para resolver problemas operativos del tránsito o de infraestructura vial.

Objetivos estratégicos:

1. Contar con mecanismos ciudadanos para obtener la información sobre accidentes de tránsito que

sirvan para la detección de lugares peligrosos y para aplicar acciones de prevención.

Acciones a Corto Plazo:

- Identificación de los mecanismos que permitan vincular las tarifas de aseguramiento de autos con los índices de accidentalidad de los conductores.

- Creación de instituciones ciudadanas especializadas en el procesamiento de la información sobre accidentes y en la promoción de acciones consecuentes, como la promoción de la ciudadanía del Consejo Estatal para la Prevención de Accidentes.

Propuesta 6

Que se fomente la Movilidad Urbana Sustentable

Objetivo estratégico:

1. Favorecer la movilidad urbana facilitando el uso de medios menos contaminantes de transporte.

Acciones a Corto Plazo:

- Promoción de la construcción de la infraestructura adecuada para la movilidad no motorizada.

- Mejoramiento de los Sistemas de Transporte Público.

- Aplicación de las medidas que permitan reducir el uso excesivo del transporte privado motorizado.

Propuesta 7

Que se estructuren mecanismos para que el usuario pueda evaluar el desempeño del servicio de transporte público.

Objetivo estratégico:

1. Hacer que los usuarios del transporte público contribuyan mediante la información interactiva a la mejora de la calidad en el servicio.

Acciones a Corto Plazo:

- Promoción de la participación de los usuarios en la evaluación del desempeño del transporte público dándoles la seguridad que tendrán positivas consecuencias jurídicas y administrativas como resultado de sus opiniones sobre la operación de los servicios.

ÁMBITO TERRITORIAL

Que la configuración, regulación y control de los planes de desarrollo urbano tengan como ejes estructurantes del territorio sistemas de transporte y accesibilidad urbana sustentables.

Objetivos específicos:

1. Cambiar los modelos de movilidad y accesibilidad urbana y metropolitana.

2. Fortalecer la estructura policéntrica distrital metropolitana a través de una estrategia de transporte público y transporte no motorizado.

3. Integrar el transporte público y no motorizado al uso del territorio, propiciando un desarrollo más compacto, más cohesivo y de mayor equidad en el intercambio social y económico.

4. Aplicar medidas restrictivas a los modelos de movilidad y accesibilidad territorial que favorezcan el uso desordenado del automóvil, incentivar mediante medidas compensatorias, modelos sustentados en el transporte público y el transporte no motorizado.

5. Vincular el diseño de la infraestructura vial y de transporte a la calidad ambiental del territorio.

6. Incentivar el suministro de valores ambientales vinculados a los medios de transporte público y no motorizado.

Propuesta 1

Que se instauren en los tres niveles de gobierno de economía ambiental como detonante de la movilidad urbana y el desarrollo social sustentable.

Objetivos estratégicos:

1. Establecer parámetros de mercado para medir el usufructo de los bienes y servicios ambientales (BSA), que consumimos para la movilidad y el desarrollo social. La valoración económica de los BSA deberían considerarse como materias primas de las actividades económicas y como aporte al PIB.

Acciones a corto plazo:

- Establecimiento de la práctica en la aplicación de parámetros para obtener la estimación económica de los BSA, como aporte del PIB y de las políticas públicas de movilidad urbana sustentable (MUS) que evalúen al sistema actual y futuro de acuerdo con la accesibilidad de los BSA vigentes: infraestructura (espacio urbano), tecnología, energía.

Acciones a mediano plazo:

- Mantenimiento sistémico de la evaluación actualizada del estado que guardan los BSA, sobre el desarrollo y la MUS, para así aplicar políticas de estado más inteligentes para desincentivar el uso del automóvil mediante los siguientes métodos: tarificación vial o cargos por congestión y restricción de la accesibilidad del transporte privado al espacio urbano, así como compensación por medios de transportación pública y no privada.

Acciones a largo plazo:

- Restricción de la construcción de obras onerosas que motivan el uso del automóvil. Esta política pública mejorará la coordinación de las redes del sistema de transporte, liberará espacio urbano para transporte masivo ecológico y para desplazamientos no motorizados, reducirá el consumo energético, las emisio-

nes contaminantes, el ruido, mejorará la calidad de la salud ambiental y humana y de la visibilidad. En el largo plazo nos permitirá generar certificaciones internacionales de calidad ambiental para atraer fondos internacionales por la reducción de contaminación del aire y el uso de energías limpias (bonos carbono, fondos hemisféricos de energía y transporte sustentable, BID, BM, etc.). Pues diversos países ya lo hacen, e incluso la Ciudad de México que ya tiene apoyos de este tipo por la instalación del Metrobus (20mill de dólares/año de apoyos).

Propuesta 2

Que se reduzcan los índices de contaminación.

Objetivos estratégicos:

1. Promover la creación de las áreas verdes con una adecuada planeación del crecimiento de la ciudad, para mejorar la calidad del aire.

Acciones a corto plazo:

- Modificación de la normatividad urbana, para que los fraccionamientos nuevos cuenten con franjas separadoras de áreas verdes, entre el nuevo y los ya existentes. Así como diseñar vialidades adecuadas para vehículos tanto motorizados y no motorizados.
- Implementación de las normas de calidad en los diversos combustibles, que usan para los distintos vehículos motorizados

Propuesta 3

Que se realice un estudio de la normatividad existente en la materia bajo criterios de movilidad urbana sustentable para su correspondiente aplicación en la planeación urbana y los proyectos de movilidad y transporte correspondientes.

Objetivos estratégicos:

1. Elaborar normas de movilidad urbana y transporte de clase mundial aplicables al contexto local.

Acciones a corto plazo:

Reforma de la normatividad actual bajo conceptos compatibles con la movilidad urbana y transporte sustentable que tengan vinculación con los ámbitos social, económico y ambiental, estrechamente relacionados con las legislaciones y la normatividad territorial, ambiental y edificatoria.

Propuesta 4

Que se desarrollen sistemas de transporte urbano económicos, más eficientes, menos contaminantes y más seguros, en particular sistemas de transporte colectivo integrados a otras modalidades de transporte motorizado y no motorizado urbano y regional, así como redes de infraestructura vial, ecológicamente sostenibles, teniendo en cuenta la necesidad de establecer prioridades sociales, económicas y de desarrollo sostenibles.

Objetivos estratégicos:

1. Impulsar sistemas de transporte intermodal integrados a sistemas de transporte motorizado urbano y regional, así como a modalidades de transporte urbano no motorizado, con redes de caminos ecológicamente racionales, teniendo en cuenta la necesidad de establecer prioridades sociales, económicas y de desarrollo sustentable.

Acciones a corto plazo:

- Promoción de políticas y programas eficaces que incluyan medidas administrativas, sociales y económicas a fin de fomentar el uso de modos de transporte que reduzcan al mínimo los efectos perjudiciales para la atmósfera.

Propuesta 5

Que se realice formalmente el análisis sistemático de la relación entre el medio ambiente y el transporte, con base en indicadores, a fin de que implementen medidas para mitigar oportunamente sus efectos negativos.

Objetivos estratégicos:

1. Analizar la relación entre el medio ambiente y el transporte, con particular atención a las emisiones para la elaboración de una base de datos sobre transporte y contaminación y llevar el control y mitigación de efectos.

Acciones a corto plazo:

- Elaboración de una primera base de datos en la Zona Metropolitana de Guadalajara y en las ciudades medias. Revisar y actualizar los datos con una frecuencia trimestral.

Propuesta 6

Que se vincule la relación entre la planeación del transporte y del ordenamiento urbano y regional para que el transporte público se convierta en el eje estructurante del territorio y se reduzcan los efectos del transporte sobre el medio ambiente.

Objetivos estratégicos:

1. Desarrollar mecanismos para integrar las estrategias de planeación del transporte y las estrategias de planeación de los asentamientos urbanos y regionales. Con miras a reducir los efectos del transporte sobre el medio ambiente.

Acciones a corto plazo:

Diseño de los mecanismos y las estrategias de vinculación y gestión entre la planeación del transporte y del ordenamiento urbano y regional, tendientes a reducir los efectos del transporte sobre el medio ambiente.

Propuesta 7

Debe detenerse la ocupación de banquetas y de los carriles de circulación por la avalancha de vehículos porque están agudizando los problemas de movilidad pública y privada y dado que las vialidades no pueden -ni deben- crecer a la misma velocidad, el resultado de este crecimiento ha sido la invasión privada del espacio público. Que se lleven acciones de rescate del espacio público invadido por los automóviles.

Objetivos estratégicos:

1. Recuperar el espacio público: plazas, derechos de vía y banquetas, carriles de circulación utilizados como estacionamiento; carriles de circulación para obligar a los actuales beneficiarios de ese espacio público a estacionamientos privados y liberar las vías públicas.

2. También, se deben revisar las políticas de los estacionamientos públicos para vincularlos con el transporte público.

Acciones a corto plazo:

- Recuperar banquetas y carriles de circulación.
- Obtener recursos financieros para el transporte público.
- Inducir y facilitar la inversión privada en estacionamientos públicos.
- Modernizar el transporte público.

Acciones a largo plazo:

- Recuperar, plenamente, la rectoría de la movilidad urbana.

Propuesta 8

Que se realice una planeación de la vialidad como infraestructura del transporte multimodal futuro

generando los espacios exclusivos para el transporte público y no motorizado

Objetivos estratégicos:

1. Contar con un plan de infraestructura vial que tome en cuenta los sistemas de transportación y no motorizada, conservando los derechos de vía y las áreas de reserva para su crecimiento.

Acciones a corto plazo:

- Elaboración de programas municipales y estatales de rescate y conservación de derechos de vía.

Propuesta 9

Que se optimicen las condiciones físicas y operativas de la vialidad actual.

Objetivos estratégicos:

1. Elaborar con un plan de acciones inmediatas para la corrección y mejoramiento de la vialidad actual, a través de obras viales mínimas, como el mejoramiento de la geometría, la circulación, la sincronización y coordinación de semáforos, el mejoramiento de la señalización vial horizontal y vertical, el control de estacionamientos, y acciones de fluidización vial que no afecten el tránsito no motorizado.

Acciones a corto plazo:

- Programa de mejoramiento físico y operativo de la red vial metropolitana.
- Programa de fluidización vial.

Propuesta 10

Que se proceda al reordenamiento y jerarquización vial física y operativa para que funcionen como elementos estructuradores de las unidades territoriales (distritos, subdistritos y barrios).

Objetivos estratégicos:

1. Llevar a cabo un plan de reordenamiento de la infraestructura vial que sirva como apoyo integrador del desarrollo urbano y del desarrollo de los sistemas de transportación.

Acciones a corto plazo:

- Plan y programa de reordenamiento vial metropolitano.

Propuesta 11

Que se realicen Auditorías de Seguridad Vial en obras de infraestructura vial recientes y se establezca como mecanismo permanente en proyectos y obras de infraestructura futuras.

Objetivos estratégicos:

1. Revisar las obras que se han construido en la vialidad y que no cuentan con las especificaciones técnicas de diseño y que por ello crean conflictos y se vuelven peligrosas para los usuarios.

Acciones a corto plazo:

- Programa de auditorías viales en las obras viales recientes para establecer las acciones de corrección y mejoramiento.

Propuesta 12

Que se utilicen los espacios abiertos generados por causas naturales para parques lineales y acciones de movilidad urbana sustentable.

Objetivos estratégicos:

1. A partir de la recuperación de cauces de arroyos, canales y drenes se sugiere la puesta en práctica de sistemas de movilidad colectiva y alterna.

Acciones a corto plazo:

Programa de parques lineales coordinados con las dependencias federales y estatales y establecer la posibilidad de coordinar la recuperación de los espacios públicos.

Propuesta 13

Que se modernice el Sistema de Ascenso y descenso en el Transporte Público.

Objetivos estratégicos:

1. Optimizar la infraestructura de paraderos y la utilización de los carriles de circulación.

Acciones a corto plazo:

- Establecimiento de paradas oficiales obligatorios en todas las rutas, lo cual reduciría aproximadamente en un 65% las paradas de las unidades del transporte público, reduciendo los índices de contaminación y mejorando el tránsito en general.

- Mejoramiento las condiciones de la accesibilidad a los paraderos, y el espacio y localización de las paradas.

- Eliminación de los conflictos con otras funciones y accesibilidad urbana adyacente.

Acciones a mediano plazo:

- Implementar paraderos a desnivel, para eliminar los escalones de las unidades y disminuir el riesgo de accidentes, ofrecer mayor rapidez en el servicio a los usuarios, con la reducción del tiempo en los ascensos y descensos.

Acciones a largo plazo:

- Tomar en cuenta la infraestructura de nuestra ciudad y asignar calles exclusivas para el transporte público, con ello se tendría un transporte más seguro, confortable y con mayor fluidez.

Propuesta 14

Que se realice una planeación integral de la movilidad y el transporte urbano.

Objetivos estratégicos:

1. Resolver los problemas de accesibilidad con soluciones que consideren al transporte público, al automóvil, a la movilidad a pie y en bicicleta, y al transporte mercancías, con la integración de acciones que impulsen un sistema más amigable con el medio ambiente.

Acciones a corto plazo:

Desarrollar el plan de movilidad y transporte como un instrumento con el cual cada acción que se desarrolle o asegure los objetivos de la sustentabilidad urbana.

Acciones a corto plazo:

- Implementar el plan integral de movilidad y transporte metropolitano y regional.

Acciones a largo plazo:

- Institucionalizar el control y las actualizaciones periódicas del plan integral de transporte metropolitano y regional.

Propuesta 15

Que se realicen los planes parciales de movilidad y accesibilidad urbana sustentable de los corredores de movilidad metropolitana troncal y de los centros distritales y barriales.

Objetivo estratégico:

1. Mejorar e intensificar el intercambio social y económico con base en el fortalecimiento de la estructura territorial de corredores y nodos vinculados a las redes de movilidad y accesibilidad urbana.



Acciones a corto plazo:

- Elaborar los planes parciales de movilidad y accesibilidad urbana de los corredores de movilidad metropolitana y subcentros urbanos.
- Aplicar programas de acción y promoción urbana intermunicipal para desarrollar los corredores de movilidad y accesibilidad metropolitana intermodal.
- Dar seguimiento a los programas de acción y promoción estatal y municipal para la consolidación de los subcentros urbanos y sus redes intermodales de movilidad y accesibilidad.

Acciones a mediano plazo y largo plazo:

- Elaborar los planes parciales de movilidad y accesibilidad urbana barrial con base en la gestión comunitaria sin descuidar los programas de acción y promoción urbana comunidad-municipio para la consolidación de los centros barriales, así como para el desarrollo de las redes intermodales de movilidad y accesibilidad.

Propuesta 16

Que se cree un sistema de estacionamientos disuasorios a la accesibilidad vehicular individual en torno al centro metropolitano y centros urbanos municipales, vinculados a líneas de transporte público expreso con características de alta calidad de servicio.

Objetivo estratégico:

1. Disminuir el acceso de automóviles al centro metropolitano y centros de cuando menos 4 municipios metropolitanos, para reducir el congestionamiento y contaminación ambiental, dando prioridad y accesibilidad al transporte público y no motorizado.

Acciones a corto plazo:

- Elaborar un proyecto piloto para el centro metropolitano de Guadalajara.

Acciones a mediano plazo y largo plazo:

- Aplicar la estrategia para los demás centros de los municipios conurbados.

ÁMBITO TÉCNICO - ECONÓMICO

Objetivo específico:

Planear y conformar un sistema de movilidad integral y sustentable, adecuado a las necesidades de la Zona Metropolitana de Guadalajara y de las ciudades medias en el Estado de Jalisco. Que incluya un sistema de transporte público de alta capacidad con rutas tronco alimentadoras y con sistemas inteligentes operativos, administrativos, de control y de cobro del peaje. Además impulsar la movilidad a pie y en bicicleta con la construcción de la infraestructura necesaria para que pueda ser atractiva y segura. Así mismo, incentivar los sistemas de transporte especializado de personal y el sistema de mercancías en las zonas urbanas. Finalmente, definir mecanismos de evaluación a través de indicadores de la movilidad urbana que permitan dar seguimiento a las acciones propuestas.

Propuesta 1

Que se desarrollen los estudios de Movilidad Urbana necesarios como parte del Plan Integral de Movilidad y Accesibilidad Metropolitana, entre ellos la actualización del Estudio de Origen y Destino elaborado en el año 2002.

Objetivo Estratégico:

1. Disponer de la información actualizada para efectos de planeación y diseño de redes de transporte motorizado y no motorizado.

Acciones a corto plazo:

- Actualización del estudio de origen y destino del 2002, y elaborar estudios de oferta y demanda de transporte urbano.

Acciones a mediano y largo plazo:

Mantenimiento actualizado de la información para retroalimentar el Plan Integral.

Propuesta 2

Que se elabore el Plan Integral de Movilidad y Accesibilidad Metropolitana como marco de referencia para las acciones específicas a seguir en materia de transporte urbano motorizado y no motorizado.

Objetivo estratégico:

1. Construir un marco general del cual se deriven las acciones y proyectos específicos para evitar intervenciones parciales y garantizar su inserción integral.

Acciones a corto plazo:

- Elaboración del Plan Integral de Movilidad y Accesibilidad Metropolitana.

Acciones a mediano plazo:

- Implementación de los proyectos estratégicos de transporte motorizado y no motorizado en sus diferentes etapas.

Acciones a largo plazo:

- Verificación de aplicación del Plan y actualización periódica.

Propuesta 3

Que se realicen estudios de evaluación y factibilidad de nuevos sistemas de transporte público en los que se integre la planeación, operación, administración y control inteligente, para acceder a recursos internacionales y nacionales. Impulsando la integración de una red de mediana capacidad (BRT), complementada con una red de ciclo vías que funcione como alimentadora, con estacionamientos para automóviles y bicicletas en sus paraderos.

Objetivos estratégicos:

1. Superar la realidad actual de la oferta de transporte para reducir el uso del automóvil particular, reducir la contaminación ambiental, el índice de accidentes, mejorar la calidad de vida en la región, al favorecer la intermodalidad entre todos los medios y modos de transporte. Todo esto aunado al diseño de una red de ciclo vías con lugares de estacionamiento con vigilancia y con espacios seguros para la guarda y pernocta de bicicletas.

Acciones a corto plazo:

- Presentación de los estudios de factibilidad para obtener los recursos económicos de organismos nacionales e internacionales para el diseño de una primera ruta piloto con el sistema BRT que en su infraestructura contemple una red de ciclo vías con estacionamiento.

- Impulso de las acciones para obtener transferencia de tecnologías de transporte seguras, eficientes en cuanto al uso de recursos y menos contaminantes.

Acciones a mediano plazo:

- A partir de los resultados de la prueba piloto, impulsar e implementar una red de rutas con el sistema BRT.

- Sostenimiento de una política de vinculación con los organismos nacionales e internacionales que apoyan acciones enfocadas al transporte sustentable.

Propuesta 4

Que se identifiquen los actuales y nuevos desarrollos habitacionales en los que se pueda adecuar un sistema alimentador, que se integre en puntos relevantes al de alta capacidad propuesto.

Objetivos estratégicos:

1. Identificar derroteros con destinos en estaciones de transferencia, que permitan la incorporación y utilización del transporte colectivo en zonas habitacionales.

Acciones a corto plazo:

- Convenios con los municipios para aplicar criterios de movilidad y accesibilidad urbana sustentable en su municipio y en las nuevas urbanizaciones.

Propuesta 5

Que se identifiquen y dimensionen los volúmenes de tráfico de transporte especializado (Escolar, de Empleados y de Mercancías) para controlar y reducir el impacto sobre las vialidades.

Objetivos estratégicos:

1. Reducir el impacto vial de la convergencia en espacio y tiempo de los desplazamientos de personas con motivos educativos y de trabajo, y de mercancías.

Acciones a corto plazo:

- Planeación y puesta en operación de un plan de transporte de empleados y escolar convenido con empresas y centros educativos.

Propuesta 6

Que se cree el Observatorio de Movilidad Urbana autónomo integrado por ciudadanos y técnicos independientes como instancia que se encargará del análisis, seguimiento y evaluación del resultado de la aplicación de los indicadores para una movilidad y accesibilidad sustentable.

Objetivos estratégicos:

1. Evaluar la evolución de los indicadores de la movilidad y accesibilidad urbana sustentable, para co-

regir oportunamente las desviaciones y/o alentar su correcto desarrollo, con la participación de las instituciones sociales, privadas y gubernamentales

Acciones a corto plazo:

- Constituir el Observatorio de Movilidad Sustentable autónomo con base ciudadana y perfil técnico.

Acciones a mediano plazo y largo plazo:

- Medición anual de la evolución de los indicadores proponiendo en su caso medidas correctivas.

Propuesta 7

Que se realicen estudios de factibilidad técnica económica y financiera de cualquier proyecto de optimización del transporte urbano.

Objetivo estratégico:

1. Lograr que en cada proyecto de transporte urbano, esté debidamente fundamentada y que las soluciones técnicas, económicas y financieras sean las más ventajosas para el prestador y usuario del servicio. De modo habitual tomar en cuenta la óptima utilización de los recursos tanto humanos como materiales, la eficiencia y eficacia económica, así como sistematizar los planes para su puesta en operación, cuidando que la inversión responda a las necesidades de la economía de la Zona Metropolitana de Guadalajara.

Acciones a corto plazo:

- Realización de un estudio de la conveniencia de la inversión y no dedicar esfuerzos y recursos a proyectos que no cumplan con los requerimientos del estudio de factibilidad.

- Optimización de los recursos existentes para alcanzar la misión, visión y objetivos de la implementación del nuevo sistema de transporte.

- Identificación de la futura demanda en el mercado y la contribución que podría aportar en reciprocidad por el servicio.

- Conocimiento de las posibilidades de oferta de los competidores en calidad, cantidad y tiempo, valorando la situación del mercado en un futuro y las ventajas competitivas que se podrían utilizar, a partir del cálculo de los recursos disponibles y necesarios de la nueva adquisición y el cálculo de los recursos necesarios de la inversión.

Acciones a mediano plazo:

- Obtención de todos aquellos parámetros e indicadores que se necesitan; éstos serán precisos y confiables, con el apoyo de las proyecciones económicas y financieras que permitan decisiones sobre la conveniencia o no de la inversiones en materia de transporte urbano.

Propuesta 8

Que se apliquen esquemas de financiamiento y tarifa adecuada que garantice la sustentabilidad económica de proyecto de transporte público.

Objetivos estratégicos:

1. Desarrollar un modelo de negocios que permita la obtención de financiamientos para los operadores del servicio de transporte público.

2. Establecer una tarifa justa y equitativa para el prestador del servicio de manera actualizada y real a las condiciones de operación y calidad del servicio.

Acciones a corto plazo:

- Implementación de un sistema tarifario a la situación real y a las políticas proyectadas para la red de transporte público de la Zona Metropolitana de Guadalajara.

- Realización de estudios en los que se precise el impacto que tendrían los aumentos y cambios

tarifarios sobre los diversos actores de la red de transporte público, teniendo como base la sostenibilidad económica de todos, pero con especial prioridad para los usuarios.

Acciones a mediano plazo:

- Elaboración de un modelo de simulación tarifaria que identifique el impacto económico en los operadores y en los usuarios.

- En caso que el impacto no sea viable para los usuarios, establecer políticas de subsidio de apoyo social.

ÁMBITO POLÍTICO Y LEGISLATIVO

Objetivos específicos:

1. Estructurar y la promulgar la Ley o leyes en la materia que integren los tres conceptos de la movilidad: la planeación territorial, la infraestructura vial y los sistemas de transporte urbano acorde a las nuevas condiciones de la planeación estratégica de la movilidad.

2. Definir las funciones de una estructura institucional que tenga la capacidad para soportar y facilitar la reestructuración integral del transporte y de la movilidad en todo el estado.

3. Formular criterios para el manejo metropolitano coordinado de los servicios en materia de vialidad, tránsito y transporte en todas sus modalidades.

4. Crear un nuevo régimen de las concesiones de los prestadores del servicio de transporte público que permita la participación de los concesionarios y de la iniciativa privada en las nuevas políticas y esquemas de movilidad urbana.

Propuesta 1:

- Que se revise el marco legal que rige los servicios de transporte en el estado, ya que existe caren-



cia de sustento jurídico sólido para implementar y gestionar la movilidad urbana sustentable. (Normatividad específica para el transporte. Normatividad específica para la vialidad).

- Que se consolide la estructura institucional del transporte y la movilidad urbana.
- Que se integren las estrategias sectorizadas, agudizado por Leyes de gestión urbana obsoletas.
- Qué se precise y establezca claramente el mandato sobre la autoridad local (Ayuntamientos) en la Ley de Desarrollo Urbano del Estado.
- Que se adapte el marco legal para priorizar las acciones e inversiones en transporte público y transporte no motorizado.
- Que se determinen los indicadores que evaluarán la calidad de servicio de los sistemas de transporte.

Objetivos estratégicos:

1. Adecuar el marco jurídico- normativo, de forma integral para la gestión, prospección y consolidación del desarrollo de la movilidad en el estado de Jalisco.
2. Crear o adecuar la normatividad en materia de transporte público, definiendo los ámbitos de competencia de los órdenes de gobierno y de las funciones a realizar (planeación, operación y supervisión).
3. Crear o adecuar la normatividad en materia de vialidad y tránsito, definiendo los ámbitos de competencia de los órdenes de gobierno y de las funciones a realizar (planeación, operación y supervisión).
4. Verificar las leyes y normas que inciden en la movilidad, tales como las relacionadas con el medio ambiente, el desarrollo urbano, normas técnicas para la construcción de nuevas infraestructuras etc. y hacer las adecuaciones correspondientes para garantizar su congruencia.

5. Establecer la obligatoriedad de los promotores de nuevos desarrollos urbanos de construir la infraestructura para el transporte público y no motorizado.

6. Creación de leyes y reglamentos que permitan reorientar las acciones e inversiones públicas, dando mayor énfasis a las inversiones en infraestructura para el transporte público y los sistemas no motorizados (peatonal y bicicleta).

7. Fortalecer las instituciones para el debido cumplimiento de sus atribuciones. Reactivación de los organismos públicos con base en una operación coordinada y eficiente, privilegiando el proceso de diagnóstico, planeación, instrumentación, evaluación, supervisión y control.

8. Incorporar a la opinión ciudadana (en foros especializados) en el proceso de diagnóstico y propuesta de actualización del marco legal.

Acciones a corto plazo:

- Diagnostico de la vigencia de las disposiciones legales respecto a su operatividad en la realidad actual. (Un Foro de consulta especializado para la elaboración de leyes y reglamentos de transporte público y de Movilidad Urbana.)
- Realización de un estudio del marco normativo. (Diseño del proyecto de adecuación del marco legal con la actualización de leyes y reglamentos vinculados).
- Elaboración de las normas técnicas específicas para unidades de transporte público, normas técnicas operativas, de calidad de servicio, etc.
- Actualización de la Ley de Desarrollo Urbano y el Reglamento Estatal de Zonificación en relación con los criterios que definen una movilidad urbana sustentable.

Acciones a mediano plazo:

- Actualización de los instrumentos jurídicos en la materia.
- Seguimiento puntual a la coordinación de las instituciones y cumplimiento a los compromisos de acuerdo con la agenda pactada.

Propuesta 2:

- Que se “despoliticen” los asuntos relativos al transporte público de pasajeros, pues entorpece en tiempo y forma la toma de decisiones, y representa un freno a cualquier acción que se pretenda tomar.
- Que se reestructure el marco institucional y operativo en materia de transporte creando un organismo estatal que regule, ordene y controle el transporte público.
- Que se reactiven los organismos de participación ciudadana creados por Ley (Consejo Consultivo de Tránsito y Vialidad).

Objetivos estratégicos

1. Tomar decisiones con base en elementos técnicos y no politizados para facilitar al Ejecutivo dicha toma de decisiones, que en esta materia tiene tantas aristas y así se establecen las bases objetivas, no manipulables, para la toma de decisiones.
2. Adecuar el régimen jurídico de concesiones y regulación del transporte en el Estado por medio de una ley y un organismo único que coordine del transporte público, con el fin de fortalecer las instituciones para el debido cumplimiento de sus atribuciones.
3. Incorporar a los organismos técnicos externos y de participación ciudadana en la toma de decisiones sustentada en una operación coordinada y eficiente, privilegiando el proceso de diagnóstico,

planeación, instrumentación, evaluación, supervisión y control y de esta manera se aproveche la estructura de participación que la ley prevé para que los ciudadanos opinen y participen en las decisiones en materia de vialidad y transporte.

Acciones a corto plazo:

- Diagnóstico de la situación actual de los organismos en el marco legal vigente.
- Promoción de la participación de actores ciudadanos interesados en el tema, así como de las instituciones de investigación y educación superior en el Estado.
- Diseñar la agenda de trabajo, para establecer los mecanismos de coordinación de las instituciones
- Propugnar por la creación de la iniciativa de ley del Organismo Estatal del Transporte de Jalisco, donde se concentren el área técnica (investigación, planeación, evaluación, etc.) el área operativa, el área Jurídica, el área administrativa, etc.

Acciones a mediano plazo:

- Fomentar a través de campañas de difusión por parte del ORGANISMO DEL TRANSPORTE, el uso del transporte público, la prevención de accidentes, una cultura vial con alternativas de movilidad, sin el uso masivo de automóvil, reduciendo el parque vehicular, aumentando la fluidez vial y reduciendo los índices de contaminación.
- Aplicar evaluaciones mediante indicadores de desempeño en la prestación del servicio.

Acciones a largo plazo:

- Vigilancia y evaluación permanentemente de la operación del funcionamiento del Organismo del Transporte.

Propuesta 3:

1. Que se defina en los planes de desarrollo las acciones por implementar en materia de infraestructura para el transporte público y transporte no motorizado.

2. Que se institucionalice la participación del municipio en materia de tránsito y de transporte.

3. Que se elimine como factor de toma de decisiones el factor "tiempos políticos" y en su lugar se establezca una verdadera política de transporte que tenga continuidad con objetivos y metas muy específicos.

Objetivos estratégicos:

1. Introducir en los planes de desarrollo un capítulo específico que contenga las acciones a realizar en materia de infraestructura para el transporte público y no motorizado conforme al Plan Estatal de Desarrollo.

2. Establecer la relación entre los sistemas de movilidad urbana y el patrimonio inmobiliario del centro de población, como agente de calidad de vida.

3. Incluir en la ley que los municipios participen tomando decisiones en materia de vialidad y tránsito y en el transporte público.

Acciones a corto plazo:

- Elaboración del PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD URBANA para las Zonas Metropolitanas de Guadalajara y Puerto Vallarta, que incluya fundamentalmente los estándares de calidad.

Propuesta 4:

- Que se revise y adecue el régimen jurídico de las concesiones y de la organización

de los prestadores del servicio de transporte público.

- Que se preserven los derechos de los trabajadores y de los concesionarios actuales en los nuevos esquemas de transporte.

- Que se establezcan las políticas y procedimientos técnicos mediante los cuales se actualicen las tarifas del transporte público.

Objetivos estratégicos:

1. Adecuación del régimen jurídico de concesiones y de la forma de organización del transporte en el estado por medio de una ley y un organismo único que coordine el transporte público.

2. Creación de nuevas formas de organización de los prestadores del servicio que permitan integrarse a los nuevos esquemas de transporte público, dando prioridad a los concesionarios locales y los trabajadores actuales.

3. Indexación de las tarifas con base en parámetros oficiales y hacer los ajustes anualmente a fin de minimizar su impacto, o cuando el contexto económico lo requiera, en la sostenibilidad operativa de los sistemas de transporte y la economía de sus usuarios.

Acciones a mediano plazo:

- Conformación de sociedades civiles y/o mercantiles en todas las rutas.

- Solicitar al ejecutivo la Aprobación y puesta en operación del mecanismo para indexación de tarifas.

Acciones a largo plazo:

- Sistematización de la evaluación de resultados y toma de medidas de ajuste necesarias.

Resultados de los talleres y foros organizados por el colectivo ecologista de Jalisco A.C.

PRESENTACIÓN

Con una situación compleja, la Zona Metropolitana de Guadalajara (ZMG) ha iniciado un debate sobre las perspectivas que tiene como ciudad en el mediano y largo plazo; en esta discusión, el tema de la Movilidad Urbana cobra relevancia por el potencial que tiene para contribuir en la transformación de la urbe y en el mejoramiento de las condiciones ambientales, sociales, económicas y culturales del territorio y sus habitantes.

Nuestra ciudad se encuentra de cara a escenarios positivos que puedan facilitar su transformación hacia un modelo más accesible, sustentable y equitativo. ¿Cuáles cambios son necesarios? ¿Qué es más prioritario en el tiempo y el espacio? ¿Cuál es la responsabilidad de las autoridades estatal y municipal? ¿Qué podemos hacer desde la ciudadanía? Estas son tan sólo algunas de las preguntas que han surgido a lo largo de más de un año de realizar un ejercicio de reflexión, análisis, discusión y propuesta con diversos actores que tienen algo que decir y proponer sobre la ciudad y el cómo nos movemos en ella.

Pese a una coyuntura favorable que puede posibilitar los cambios pertinentes, nos enfrentamos a una crisis ambiental a nivel general, que en ciudades como Guadalajara cobra una importancia relevante; se trata no sólo de los impactos negativos al medio ambiente, sino de una disminución dramática de nuestra calidad de vida, con severas afectaciones a la salud, y, sobre todo, con niveles de normalización y aceptación por parte de la población que han facilitado que nos acostumbremos a vivir en una ciudad en la que respiramos aire sucio, nos exponemos a contaminación auditiva y visual y corremos peligro de sufrir accidentes viales. Todo esto porque en el actual modelo de ciudad hemos dado un lugar privilegiado al automóvil por encima de otras formas de desplazamiento que son más económicas, saludables y ambientalmente adecuadas.

Es en este contexto en el que, en alianza con expertos, académicos, organizaciones civiles, empresarios, tomadores de decisión y sobre todo, ciudadanos y ciudadanas comprometidos con su ciudad, hemos logrado integrar en este documento titulado Acciones para la Movilidad Sustentable en la Zona Metropolitana de Guadalajara, ideas y propuestas que puedan apropiarse los distintos actores de la sociedad para avanzar hacia una ciudad que pueda garantizar a sus habitantes condiciones de habitabilidad, movilidad y accesibilidad, con un énfasis especial en la salud y la equidad.

Se trata de un documento de divulgación que recoge el trabajo conjunto que el Colectivo Ecológico de Jalisco, A.C. (CEJ) ha venido realizando durante el 2007 con distintos sectores, como parte de su proyecto “Gestión Ciudadana de la Movilidad Urbana”: los medios de comunicación, el gobierno del Estado, los técnicos expertos en movilidad y la ciudadanía interesada en el tema, así como con Presencia Ciudadana Mexicana, el Centro Mexicano de Derecho Ambiental, el Centro de Transporte Sustentable y el Instituto para el Desarrollo de Políticas de Transporte, con el apoyo de la Fundación William and Flora Hewlett. El proyecto se tradujo en cuatro actividades fundamentales:

- Integración e instalación del Consejo Asesor del Proyecto Gestión Ciudadana de la Movilidad Urbana. Este Consejo trabajó durante 6 sesiones de Marzo a Agosto, con exposiciones de temas clave y retroalimentación de los asistentes. (Anexo 1).
- Fortalecimiento de la Opinión Pública y capacitación con Medios de Comunicación. Viaje de capacitación con Medios de Comunicación a las ciudades de Sao Paulo y Curitiba, Brasil y Bogotá, Colombia, durante el mes de julio. (Anexo 2).
- Realización del Taller de Expertos para la elaboración del documento “Acciones para la Movilidad Sustentable en la Zona Metropolitana de Guadalajara”, en la Exhacienda El Carmen, durante el mes de Julio. (Anexo 3).



- Articulación con el Poder Legislativo. Se realizó durante el mes de Agosto, la primera “Reunión de Trabajo sobre Legislación y Movilidad”, en colaboración con la Comisión Legislativa de Vialidad y Transporte con el objeto de socializar información que contribuyera a mejorar los trabajos de las comisiones relacionadas con la movilidad y el transporte público. (Anexo 4).

- Realización del Seminario Taller “Salud y Equidad en la Movilidad”. Con la intención de posicionar en la discusión pública los aspectos de salud y equidad en la movilidad, se realizó en el mes de septiembre este Seminario Taller con la participación de expertos en diversas temáticas. (Anexo 5).

- Integración y desarrollo del documento Acciones para la Movilidad Sustentable en los meses de agosto y septiembre.

Acciones para la Movilidad Sustentable en la Zona Metropolitana de Guadalajara pretende articularse con las propuestas generadas en otros espacios y momentos como por ejemplo las Jornadas de Movilidad Urbana realizadas durante el año 2002 y las propuestas surgidas de la Mesa de Movilidad de la Gran Alianza por Jalisco en el 2007. Su principal meta es sumar y articular. Por la experiencia generada en este proceso, en el Colectivo Ecologista Jalisco, A.C. consideramos que es fundamental recuperar todo el conocimiento y las capacidades generadas hasta ahora, reunir y analizar la información más actualizada en el campo, fomentar la investigación al respecto y, de manera ineludible, promover políticas públicas de transporte público con criterios de eficiencia y sustentabilidad, es decir, con una visión que contemple el largo plazo y las soluciones como el transporte no motorizado, los autos eficientes y los combustibles de menor impacto, entre otros aspectos.

Con el objeto de estructurar y facilitar la lectura, hemos dividido en cuatro partes principales este documento:

- ¿Qué se ha hecho en relación a la Movilidad en la ZMG? Con la intención de recuperar las iniciati-

vas y propuestas que a lo largo del tiempo diversos actores han desarrollado en este tema.

- ¿Cuál es la situación actual al respecto? Un breve diagnóstico de los problemas que enfrentamos como ciudad en relación a la movilidad urbana.

- ¿Qué acciones proponemos? Como resultado del trabajo realizado en las sesiones del Consejo y del Taller de expertos, se logró obtener un conjunto de acciones que pueden ser ejecutadas en el corto, mediano y largo plazo, de forma coordinada y complementaria a los documentos de planeación oficiales y a otras propuestas ya presentadas.

- ¿Hacia dónde movilizarnos? Consiste en una propuesta clara y sencilla sobre cuáles son los temas estructurales en los que debemos poner atención y priorizar.

Esperamos que este trabajo ciudadano sea de utilidad no sólo para quienes en este momento tienen la responsabilidad de tomar las decisiones que definirán el futuro de la ciudad y la movilidad, sino de aquellos ciudadanos y ciudadanas que estén interesados en impulsar desde sus espacios y cotidianidad una forma más equitativa, incluyente y sustentable de vivir Guadalajara.

OBJETIVOS

El trabajo que se presenta en este documento de Acciones para la Movilidad en la ZMG tiene los siguientes objetivos:

General

Aportar desde diferentes sectores, particularmente la sociedad civil organizada, ideas y propuestas que contribuyan a la construcción de políticas públicas que garanticen la construcción y desarrollo de una ciudad sana a través de un transporte público eficiente y sustentable para la Zona Metropolitana de Guadalajara.

Particulares

- Incentivar a las autoridades concurrentes para que los sistemas de transporte público eficientes y sostenibles sean la prioridad de la gestión urbana, tanto en términos administrativos y presupuestales como de planeación e instrumentación.
- Fomentar la movilidad no motorizada y la creación de la infraestructura necesaria para su desarrollo.
- Fomentar la participación ciudadana activa y propositiva en relación a todas aquellas decisiones que afecten la ciudad y su dinámica, a través de una cultura vial, cívica y ambiental.
- Promover la integración de las políticas de transporte y planeación urbana en la perspectiva del Gobierno Estatal y de los municipios integrantes de la Zona Metropolitana de Guadalajara.

¿QUÉ SE HA HECHO POR LA MOVILIDAD EN LA ZMG?

Breve recuento de los esfuerzos por resolver el problema de la movilidad en la zona metropolitana de Guadalajara.

Los problemas de movilidad, vialidad y accesibilidad en Guadalajara no se han generado de forma reciente. Durante los últimos 30 años hemos experimentado un crecimiento urbano y demográfico que, ante la falta de planeación en el largo plazo, ha agudizado situaciones que en su momento pudieron haber sido previstas. Ante el continuo crecimiento del tráfico, se han perdido los beneficios alcanzados por la construcción de la infraestructura vial, por la introducción de nuevas tecnologías, y por la introducción de combustibles más limpios. Al no integrar los planes y programas de desarrollo urbano con la infraestructura existente, la infraestructura proyectada y el desarrollo del transporte público, se han atacado los efectos y no las causas, y se han generado reacciones insuficientes con lo que el problema se ha vuelto crónico.

Antecedentes

Desde finales de los años sesenta, se han realizado estudios y proyectos para mejorar o resolver cuestiones de movilidad en Guadalajara, pues, luego de la introducción del sistema del Metro en la Ciudad de México, se realizaron análisis con miras a modernizar a la ciudad, entre las que destacó la propuesta de construir un tren urbano subterráneo, que se concretaría unos años más tarde cuando en 1974, el Plan General Urbano para el Área Metropolitana de Guadalajara, propuso la creación de una empresa pública de transporte, que se denominó Sistema de Transporte Colectivo de la Zona Metropolitana de Guadalajara – SISTECOZOME-, como alternativa de transporte ante el monopolio de la iniciativa privada, utilizando trolebuses en sus – entonces - dos rutas.

En 1982, el gobierno estatal creó un sistema subrogado de transporte que desplazó algunas rutas de autobuses urbanos, porque tiempo después la empresa Servicios y Transportes fue vendida al gobierno. Tres años después, el Comité Técnico para la Racionalización del Transporte Urbano en la Zona Metropolitana de Guadalajara, presentó un proyecto de rutas ortogonales. Esta propuesta que se canceló a las pocas semanas de su implementación.

En 1989 se inauguró la primera línea de Tren Eléctrico Urbano, sustituyendo a los trolebuses en una de sus rutas.

Hasta 1994 se inauguró la línea 2 del Tren Ligero, hacia el oriente de la ciudad. Ese mismo año se inauguró el Centro de Control Vial, que coordina, mediante una red computarizada, más de mil cruceros en la metrópoli.

En 1996 se crea el Centro Estatal de Investigación del Transporte (CEIT) como un organismo desconcentrado de la Secretaría de Vialidad y Transporte.

En 1997 el CEIT presentó el proyecto denominado “Hacia una Red Integral de Transporte Público”, donde se proponía un sistema integrado de transpor-



te, mediante Corredores de Movilidad, y un sistema tronco – alimentador de rutas, con el fin de distribuir más equitativamente el servicio de transporte y alcanzar una complementariedad de la oferta.

En 1998, se establecieron más de 1,500 paradas oficiales en las principales avenidas de la ciudad, con una distancia de 300 metros en promedio, entre cada una de ellas, que se incluyeron en un Plan Maestro de Transporte Público, presentado por el CEIT en 1999.

En el 2001, mediante una colaboración entre el CEIT y el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente (ITESO), se inició la Agenda de Movilidad Urbana Sustentable (AMUS), y en ese mismo año presentaron en co-edición el libro MOVILIDAD, una Visión Estratégica en la Zona Metropolitana de Guadalajara, como un análisis de la movilidad urbana en toda la Zona Metropolitana de Guadalajara.

Posteriormente, y como segunda fase de la Agenda de Movilidad, se efectuaron las Jornadas de Movilidad Urbana, ejercicio de prospectiva efectuado por primera vez en la ciudad, con la participación de autoridades, universidades y sociedad civil, donde se recabaron más de 450 propuestas.

Durante el año 2002 se llevó a cabo el Estudio de Origen y Destino en la Zona Metropolitana de Guadalajara, mediante un procedimiento de encuestas que ha permitido elaborar propuestas más prácticas para los usuarios del sistema de transporte público.

Entre los años 2002 y 2007 se han gestado las condiciones para efectuar, de cara a los ineludibles retos que se avecinan, un cambio radical no sólo en la manera en que las autoridades gestionan el sistema de transporte público, sino, tal vez más importante, la manera en que los ciudadanos hacemos uso de los medios de movilidad en la ciudad; pues sólo con un cambio de actitud de y hacia el sistema de transporte público, podrá éste pasar de ser un problema a un factor más de la solución de varios de los problemas que aquejan a la ciudad en su conjunto.

¿CUÁL ES LA SITUACIÓN DE LA MOVILIDAD EN LA ZMG?

Recuento de los principales síntomas registrados en la Zona Metropolitana de Guadalajara en materia de movilidad:

Congestionamientos viales.- Dado su carácter crónico, el congestionamiento vial es uno de los problemas más evidentes.

Los factores principales que generan los congestionamientos viales en la Zona Metropolitana de Guadalajara son: el alto número de autos particulares que circulan en ella, la saturación de rutas de unidades del transporte público que convergen en un mismo punto, provocando sobre - oferta y la gran cantidad de personas en tránsito casa-trabajo-casa que coinciden en tiempo y espacio, por la actual organización de las jornadas laborales, establecidas en forma genérica.

En el año 1950 el número de autos particulares registrados se estimaba en 10,000, esto es 45 habitantes por unidad.

En 1970 la cifra se estimaba en 82,000 vehículos en circulación.

En el año 2000 la Secretaría de Finanzas registró 754,000 unidades 4.6 habitantes por unidad y en la actualidad (2007) se registraron 1'426,027 vehículos para una población de 3' 458, 667 habitantes, tenemos un índice de 2.4 habitante/unidad, con la misma superficie vial que en el año 2000, se comprende fácilmente el incremento de la dificultad de desplazamiento, y la necesidad apremiante de ampliar la infraestructura vial.

Contaminación atmosférica.- En los últimos 5 años el nivel promedio de contaminación del aire se ha mantenido por arriba de los 100 puntos IMECA, nivel considerado no satisfactorio.

Los principales generadores de estas partículas son los vehículos de combustión interna, pues al

consumir gasolina y diesel producen monóxido de carbono, hidrocarburos, óxido de nitrógeno y bióxido de azufre, entre otros contaminantes responsables de afecciones que van desde irritación nasal y bronquitis crónica hasta edema pulmonar, depresión del sistema inmunológico y tumores cancerígenos.

Contaminación auditiva.- En la Zona Metropolitana de Guadalajara se han detectado niveles de contaminación auditiva por encima de lo considerado permisible (60 decibeles), incluso arriba de lo que podría tomarse como amenaza para la salud (90 decibeles). En un estudio realizado por la Universidad de Guadalajara (1998), se detectaron algunos puntos en el centro de la ciudad con niveles mayores a 90 decibeles promedio por día (16 de septiembre-Juárez con 92.5 Calzada Independencia-Tenerías con 92.5).

Deterioro del sistema de transporte público.- Pese a que la red de transporte público sirve al 68% de la población, el sistema se nota descuidado y poco atendido. Esto se puede atribuir a los escasos incentivos para su uso, la intensa promoción del auto particular el enfoque monetario de las empresas prestadoras del servicio y la ausencia de estándares de calidad. Dentro de este mismo apartado se pueden mencionar:

Sobreposicionamiento de Rutas de Transporte Público.- Un gran número de rutas pasan por el centro de la ciudad, esta sobre-posición produce un servicio de baja eficiencia tanto para las empresas, como para los usuarios.

Crecimiento desordenado del Sistema.- Han surgido nuevas rutas y se han prolongado algunas otras sin un estudio técnico previo para su operación donde realmente eran necesarias, lo que redundó en excesivos transbordos del usuario, con sus respectivos pagos y retrasos para llegar a su destino.

Excesivo número de paradas.- Por costumbre las paradas para el ascenso y descenso se realizan en cualquier punto a lo largo del derrotero, aún cuando se ha demostrado el ahorro en tiempo y combustible que traen consigo la implantación de paradas escalonadas. Por ello, es prioritario continuar con la instalación de paradas escalonadas en todas las rutas y por todas las calles donde exista transporte público y no solamente en los corredores de movilidad.

Administración deficiente.- Al ser común la figura "hombre – camión", es decir, un permiso por persona, no se le ha dado un enfoque empresarial y de economía de escala a la actividad del transporte público.

Falta de información al usuario.- En general el usuario no tiene acceso a folletos y mapas con los derroteros de la red de transporte público proporcionados por las empresas transportistas, principales interesadas de incrementar el número de usuarios; bajo estas condiciones salta a la vista la necesidad de difundir la información pertinente –número de ruta, origen y destino, principales calles por las que circula, horario de la 1ª vuelta y de la última, etc.- así como también, una forma expedita y satisfactoria para externar sus quejas sobre los problemas de recursos humanos tales como: Circulación de algunas unidades fuera de ruta, trato descortés al usuario, malos hábitos al conducir, todo lo anterior por parte de los conductores.

Numeralia sobre Movilidad y Transporte Público en la ZMG¹:

- Una Zona Metropolitana con más de 50 mil hectáreas.

¹ Fuente: Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y el Transporte (CEIT), Septiembre, 2006.



- Un parque vehicular registrado cercano al 1.5 millones.

- 16 empresas de transporte para el servicio urbano y sub-urbano, con 207 rutas y más de 100 vías

- 5 mil unidades de transporte

- Índice de cobertura de servicio: 80.2 por ciento

- Red vial restituida al año 2005 de: 11,046 km.

- Kms concesionados al sistema de transporte: 11,855 km.

- Red vial utilizada por el sistema de transporte público: 1,840 km.

- 6.44 veces sobrepuesta la red de transporte.

- Por una superficie de 600 ha del Centro Histórico, circulan 182 rutas.

- Tipos de Concesión para la operación del transporte público: Para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, la Ley de Vialidad, Tránsito y Transporte del Estado de Jalisco reconoce tres figuras jurídicas:

- La subrogación,
- La concesión, y
- El permiso

¿QUÉ ACCIONES PROPONEMOS PARA MEJORAR LA MOVILIDAD EN LA ZMG?

Un marco jurídico eficaz para transformar la Movilidad en la ZMG.

1. Crear una Ley Marco sobre Movilidad que sea transversal en los temas de: Transporte Público, Desarrollo Urbano, Vialidad, Salud y Medio Ambiente.

2. Revisar la figura de las concesiones y crear mecanismos eficaces para modificar su regulación en caso de ser necesario.

3. Reformar o crear leyes particulares que ayuden a complementar la visión de sustentabilidad en la movilidad: en educación, en salud, desarrollo municipal. Este trabajo implica una revisión y actualización del marco normativo vigente, de manera que se pueda integrar a la nueva legislación necesaria.

4. Contar con una estructura institucional que impulse una gestión que promueva una movilidad sustentable de forma tal que se puedan integrar y mejorar las actividades de Planeación y Operación del Transporte.

Formación y participación ciudadana como detonante del cambio cultural y de hábitos.

5. Priorizar la educación y capacitación para la movilidad sustentable como el eje articulador del Proyecto de Movilidad para la ZMG y el Estado de Jalisco.

6. Elaborar un Programa de Educación y Capacitación para la Movilidad Sustentable que sea transversal a las diferentes dependencias del gobierno estatal y los municipios metropolitanos.

7. Incrementar los recursos humanos y económicos en este rubro.

8. Plantear una campaña permanente para la formación ciudadana en movilidad urbana.

- a. Inducir en los conductores particulares la perspectiva del peatón

- b. Fortalecer en los peatones la cultura del caminante urbano.

- c. Capacitar a conductores del transporte público en el cumplimiento de normas.

d. Mejorar en los usuarios del transporte público el respeto de las disposiciones.

9. Potencializar las iniciativas ciudadanas que promuevan la sensibilización para el uso de formas de transporte no motorizado y desincentiven el uso del automóvil en la ciudad.

10. Actualizar a autoridades y funcionarios públicos en materia de movilidad urbana.

Acciones para promover el uso racional del Automóvil y desincentivar su uso.

11. Posicionar al transporte público como la mejor alternativa en la ciudad para disminuir el automóvil.

12. Crear incentivos fiscales y económicos para las empresas que fomenten entre su planta laboral formas de transporte no motorizado.

13. Explorar el uso de instrumentos económicos y de regulación que nos ayuden a controlar el crecimiento del parque vehicular en el corto plazo y en el mediano a su disminución y sustitución. Estos instrumentos pueden ser impuestos “verdes”.

14. Crear Fondo Metropolitano de Compensación Ambiental, al cuál se canalicen los recursos obtenidos mediante la aplicación de impuestos verdes, multas de tránsito y aportaciones de otras fuentes. Los recursos de este Fondo deberán ser usados para la implementación de Campañas de Educación y Capacitación para la Movilidad Sustentable y difusión para desincentivar el uso del automóvil.

15. Aprovechar las tecnologías existentes que nos ayudan a mejorar el desempeño ambiental del parque vehicular privado, tales como el Retrofit (Convertidor catalítico que reduce y oxida los gases emitidos por los motores de combustión interna) y la doble afinación por año.

16. Gestionar ante las autoridades federales competentes, la distribución de combustibles (Diesel y Gasolina) de Ultra Bajo Azufre(UBA) en la ZMG.

17. Declarar “Un día sin Auto” como una medida que permita aumentar la conciencia sobre los impactos negativos del uso del automóvil y los beneficios que podemos obtener al usarlo racionalmente.

18. Diseñar e implementar medidas de restricción territorial al auto, tales como políticas sobre estacionamiento, creación de zonas peatonales, ingresos restringidos a los centros históricos de los municipios metropolitanos.

19. Construir estacionamientos tipo Park and ride y bike and ride que permitan el transporte multimodal.

20. Hacer un uso más inteligente de la expedición de licencias de manejo, aprovechando el trámite para facilitar información que nos ayude a mejorar las actitudes de los conductores, asimismo, incrementar las exigencias para la obtención de la licencia.

21. Promover que los impuestos que generen la adquisición y uso del automóvil sean utilizados para mitigar los impactos negativos de los mismos.

Responsabilidad Social Empresarial: El papel de la Industria Automotriz como actor en la Movilidad.

22. Corresponsabilizar a la industria automotriz en la gestión de la ciudad, la educación vial y la mitigación de los impactos ambientales por medio de la aportación de recursos económicos para campañas de sensibilización que promuevan el uso inteligente y eficiente de los autos.

23. Identificar y gestionar mecanismos fiscales, legales, técnicos y sociales para corresponsabilizar a la Industria Automotriz a nivel local y federal.



24. Desarrollar una política de “compensación ambiental” en dónde, por cada automóvil, se pueda garantizar la plantación/conservación del número necesario de árboles para las emisiones que genera un vehículo vendido.

25. Aprovechar el potencial de información que tiene el manual del conductor para educar en materia vial y ambiental

26. Exigir campañas de publicidad compensadas, en donde cada campaña, además de la mercadotecnia y publicidad de los vehículos, se añadan mensajes sobre los impactos ambientales de los vehículos.

27. Fortalecer el consumo responsable de los vehículos entre la población, a través de la difusión de los impactos positivos y negativos al ambiente por la producción, uso y deshecho de automóviles.

Un mejor uso del espacio: ordenación y aprovechamiento de la vialidad.

28. Mejorar y complementar la Señalización existente en la ZMG que indica el uso de las vialidades a los usuarios; esta acción debe hacerse inicialmente, a través de la aplicación de la ley, por medio de la homologación de la señalización de acuerdo a los estándares internacionales y articulado a una campaña de comunicación que fomente el buen uso y respeto de la infraestructura y señalética.

29. Hacer un mejor aprovechamiento del Sistema de semaforización que actualmente se encuentra subutilizado así como también, la renovación de la infraestructura que se encuentre deficiente, la actualización y complementación.

30. Incentivar a la Iniciativa Privada para invertir en estacionamientos con el fin de desalojar autos del espacio vial de ubicación satelital y como nodos de transporte Intermodal (Lugares de trasbordo).

31. Aumentar el número de zonas y calles peatonales como una estrategia no sólo de promoción de

transporte no motorizado, sino de recuperación de espacio público.

32. Mejorar las políticas de transporte no motorizado, en particular las relativas al uso de la bicicleta con acciones concretas: Establecimiento de ciclopuestos -estacionamientos para bicicletas, creación de reglamentos municipales que exijan a los establecimientos y centros comerciales contar con instalaciones para las bicicletas.

33. Desarrollar una política metropolitana sobre el Uso y Ordenamiento de Espacios Viales a través de un estudio del porcentaje de los modos de transporte que ocupan el espacio vial que nos permita establecer criterios y mecanismos de aprovechamiento y buen uso del espacio.

34. Incentivar la actualización de las leyes donde se impida la utilización de las vías públicas como zonas de estacionamiento.

Una ciudad de caminos cortos: Disminución de longitud de desplazamientos y aumento de la accesibilidad.

35. Promover acciones de desarrollo urbano compacto como modelo de crecimiento urbano entre las colonias y asentamientos humanos cercanos a las estaciones del Tren Ligero.

36. Reconvertir el entorno de las estaciones del Tren Ligero con equipamiento urbano, espacios públicos y servicios.

37. Fomentar en los nuevos desarrollos urbanos inmobiliarios la creación de espacios afines al encuentro y vinculación con las redes y nodos de movilidad.

38. Desarrollar políticas de densificación y diversificación de usos del suelo alrededor de las estaciones y a lo largo de los corredores del tren ligero

39. Implementar acciones que proporcionen accesibilidad universal y prioridad al transporte no motorizado en torno a los nodos de transporte.

40. Establecer políticas de participación vecinal en la gestión de los entornos barriales alrededor de los nodos y corredores de movilidad

41. Concertar con los municipios los instrumentos de política para el desarrollo urbano de las acciones en las unidades de gestión territorial correspondientes

Nodos de integración de los modos de transporte público.

42. Impulsar la clasificación de los nodos de transporte dentro del Reglamento de Zonificación de la ZMG, así como de los documentos de planeación pertinentes, de forma tal que permita desarrollar un entorno urbano adecuado a los sistemas de transporte propuesto o existente. Se sugiere la siguiente clasificación:

- T1 nodo de integración entre las líneas del tren.
- T2 nodo de integración entre las líneas de tren y los corredores BRT (Bus Rapid Transit).
- T3 nodos de integración entre ruta troncal BRT y ruta alimentadora.
- N1 nodo de ascenso y descenso en rutas alimentadoras.
- N2 nodo de ascenso y descenso en rutas convencionales.

Mejora y aprovechamiento de la Red Estructural Intermodal.

43. Aprovechar la intervención urbanista para potencializar el uso de suelo de forma sustentable e incrementar la densidad de personas/hectáreas con políticas de poblamiento más inteligentes.

44. Implementar los corredores de movilidad troncales en la red primaria.

45. Establecer la figura legal de calles exclusivas para transporte público en zonas que tengan las características urbanas necesarias y el potencial social requerido.

46. Implementar los sistemas alimentadores en calles exclusivas en vías secundarias.

47. Establecer corredores BRT sobre las vías (corredores) con mayor demanda del servicio de transporte público.

48. Establecer un modelo más articulado de transporte público sobre el Anillo Periférico, modificando los paraderos e integrando la infraestructura de forma más eficiente.

49. Promover unidades de transporte público modificadas para que puedan ser compatibles con paraderos que requieran la utilización de rampas en las unidades, de esta forma se hace más eficiente y seguro el abordaje y se reducen riesgos y tiempos.

50. Promover la modalidad del Transporte Público para troncales, alimentadoras y ramales.

51. Impulsar mayor involucramiento de los actores que intervienen en la implementación de la nueva movilidad (Empresas de transporte público, colonos, gobiernos, iniciativa privada).

52. Adecuar la infraestructura de las calles exclusivas, paraderos, señalamiento semaforización sincronizada, estacionamientos nodos y tecnología.

El uso de la Tarjeta de Prepago como una herramienta para mejorar la calidad del Transporte Público.

53. Posicionar a la tarjeta de Prepago como una herramienta que puede ayudarnos a mejorar la calidad del servicio en el transporte público, a través de la difusión de las ventajas económicas y sociales de la misma entre usuarios y prestadores del servicio.



54. Transformar el sistema tarifario; esto implica hacer cambios, ajustes, gestiones y modificaciones atendiendo las siguientes características:

- i. Mantiene diferenciación tarifaria.
- ii. Que integre el trasbordo.
- iii. Que quien mas viaja en el TP pague proporcionalmente menos.

55. Promover tarjeta prepago multifuncional que integre museos, cines, transporte, compras, de tal forma que sea rentable y conveniente su utilización.

56. Contar con la tecnología necesaria para el buen funcionamiento de esta herramienta.

Transporte y horario especializado para personas, mecanismos y servicios.

57. Acordar el desfazamiento de horarios con la Iniciativa Privada y el Sector Patronal.

58. Fomentar el transporte público escolar entre los diversos centros educativos y niveles escolares.

59. Fomentar normatividad flexible en lo laboral y escolar, de manera que podamos tener horarios diferenciados gracias a que las instituciones tienen esa posibilidad en relación a lo normativo.

60. Promover la utilización de vehículos especializados y compartidos en oficinas, escuelas, industria y comercios.

61. Zonificar para restringir el libre acceso de vehículos de carga y servicios públicos.

62. Definir horarios para carga y descarga de mercancías así como servicios públicos.

6. ¿HACIA DÓNDE MOVILIZARNOS PARA CONVERTIRNOS EN UNA CIUDAD SANA, ACCESIBLE E INCLUYENTE?

Si bien las acciones que se han planteado con anterioridad constituyen una propuesta concreta que puede ser adoptada como parte del Plan Integral de Movilidad que presente el Gobierno del Estado de Jalisco, consideramos que existen todavía algunos puntos clave hacia los que tenemos que movilizarnos como sociedad:

- **Articulación Intersectorial:** Es necesario que las diferentes iniciativas que existen sobre la movilidad urbana, transporte público y gestión de la ciudad se puedan articular de forma tal que se genere un movimiento más amplio y plural de ciudadanas y ciudadanos que trabajen desde distintos frentes por una agenda de ciudad colectiva.

- **Una estrategia más amplia de sensibilización, educación y capacitación para la movilidad sustentable.** En los diferentes espacios de consulta y análisis sobre los principales problemas que enfrenta la ciudad, la necesidad de más educación y cultura urbana se han hecho evidentes. Sin embargo, es necesario dar un impulso mayor, posicionando esta acción como algo transversal, estratégico y de largo plazo.

- **Los Juegos Panamericanos como un medio y no como un objetivo:** Se necesita tener una visión de largo plazo sobre la coyuntura que representan los Juegos Panamericanos para la ZMG; la experiencia de otras ciudades indica que es necesario que las intervenciones, modificaciones y transformaciones en el espacio urbano deben aportar infraestructura permanente que funcione no sólo para este evento sino que pueda trascender como parte de la imagen e identidad de Guadalajara.

- **Transporte público de calidad:** No sólo en términos de calidad en el servicio, sino también en la oferta, la definición de rutas, los tiempos, las formas de pago, la integración con otras formas de movilidad,

tarifa única, entre otros puntos. La mejor estrategia para desincentivar el uso del automóvil consiste en la puesta en marcha de un sistema de transporte integrado, que atienda las diferentes necesidades de los usuarios con una oferta variada de opciones para movilizarlos.

- Mayor impulso en el uso de vehículos eficientes y tecnologías limpias: Si bien es cierto que hay que fortalecer las políticas para desincentivar el uso del automóvil, la realidad es que en el corto plazo debemos encontrar formas y mecanismos que nos permitan hacer de esta forma de movilidad, algo más sustentable en términos económicos, sociales y ambientales. El uso de vehículos eficientes (híbridos, eléctricos), así como el de tecnologías que permitan mejorar su desempeño ambiental, requieren del impulso que sólo desde la gestión gubernamental se le puede dar. Es necesario contar con los mecanismos e instrumentos económicos y legales que faciliten el cambio paulatino de tecnologías y unidades.

- Sistema BRT (Bus Rapid Transit) como columna vertebral del Sistema de Transporte Público de la Zona Metropolitana de Guadalajara. Por su eficacia, seguridad, viabilidad económica, desempeño ambiental y potencial para integrar a la ciudad, el sistema BRT debe ser un elemento clave en la reestructuración del Sistema de Transporte Público de la ZMG. Aprender de las lecciones de ciudades como Bogotá, Curitiba y Santiago de Chile, nos permiten entender que, si bien no existen recetas de éxito en la implementación de estas medidas técnicas, si hay experiencias que pueden ser un punto de partida adaptables a nuestra realidad y contexto, de forma

tal, que se pueda aportar una solución a los problemas de transporte público en la ciudad.

- Monitoreo Ciudadano. La participación ciudadana es fundamental para movilizar socialmente hacia estos cambios. Se ha comprobado que los problemas que se generan y viven en la ciudad afectan a la mayoría de las personas y hacen que la ciudadanía se organice para atenderlos en diversos niveles. En los últimos meses se ha generado un interés muy marcado en los habitantes de la ZMG por los temas de movilidad y transporte, a diferencia de años anteriores. Sin embargo, la participación sin organización, puede ser menos efectiva. Es por esto que en el CEJ nos hemos planteado la necesidad de trabajar en el Monitoreo Ciudadano de las acciones que se emprendan desde el gobierno estatal y los municipales para implementar el nuevo esquema de Movilidad Urbana. Sólo mediante la fiscalización social de los programas, proyectos y presupuestos públicos podremos lograr cambios significativos y permanentes.

- Una visión ecosistémica de la ciudad. El debate y discusión sobre las alternativas que hay para la ciudad están centradas en mejorar la calidad de vida de quienes la habitamos; entender a los entornos urbanos desde una perspectiva ecosistémica implica pensar en las soluciones desde un enfoque integral. Es importante mejorar la movilidad, recuperar espacio público, rehabilitar áreas urbanas, contar con mejor infraestructura, pero también con árboles sanos, aire limpio, plantas y animales con su nicho ecológico.



PROGRAMAS
SECTORIALES
Y ESPECIALES

ESPECIALES
JALISCO 2030

Diagnóstico del Sector

3. Diagnóstico del Sector

Estudios recientes de la movilidad urbana en la zona metropolitana de Guadalajara.

El Gobierno del estado realizó un estudio de opinión a cerca de la movilidad urbana en la Zona Metropolitana de Guadalajara, con el objetivo de conocer la percepción que tienen los usuarios del transporte

público y automovilistas en torno al transporte público, identificando sus ventajas y desventajas. Las características del estudio y sus resultados se presentan en los siguientes cuadros y esquemas:



Figura 3.1 Metodología

Fuente: Berumen, 2007

Tabla 3.1 Distribución de los grupos

Grupo	Características Generales	Características Específicas	Participantes
1	Jóvenes	Usuarios del Transporte Público	10
2	Adultos	Usuarios del Transporte Público	10
3	Jóvenes	Conductores de auto, con posibilidad de usar un transporte público novedoso	10
4	Adultos	Conductores de auto con posibilidad de usar un transporte público novedoso.	10

Fuente: Berumen, 2007

Tabla 3.2 Rutas y ocasiones en que usan el transporte público

USUARIOS	NO USUARIOS
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rutas más empleadas: <ul style="list-style-type: none"> → <i>Jóvenes:</i> 33, 142, 645, 629, 360, 30, 640, 358, 646, 232. → <i>Adultos:</i> 80, 647, 142, 51 A y B, 260, 33, 275, 631, 101, 622. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ocasiones en que se emplea: <ul style="list-style-type: none"> → Para ir al centro y no perder tiempo y/o dinero en estacionamientos. → Para ir a lugares con mucho tráfico como Santa Tere. → Cuando el automóvil propio se descompone.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Promedio de camiones diarios: <ul style="list-style-type: none"> → <i>Jóvenes:</i> 2 diarios para ir a la escuela. → <i>Adultos:</i> De 4 a 6 diarios para asistir a sus empleos o lugares de compra. 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Los fines de semana el transporte se emplea para ir a lugares de diversión como plazas o centros comerciales. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Por lo general, se emplean medios que no les implican transbordos y que los dejan casi de manera exacta, en el lugar al cual pretenden ir.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Otros medios que han empleado son: Línea Turquesa (ocasional), Tren Ligero y Par Vial. 	

Fuente: Berumen, 2007

Tabla 3.3 Ventajas y desventajas del Transporte Público

VENTAJAS	DESVENTAJAS
<ul style="list-style-type: none"> •Es económico. •Variedad de rutas. •Continuidad en la parada de las rutas. •Existen unidades para discapacitados. •Un solo camión recorre distancias largas con un bajo costo. •Ahorran el costo del estacionamiento cuando vas a lugares con tráfico como el centro de la ciudad. •Las amas de casa, descansan en el trayecto. •Son altos y no se inundan en época de lluvias. <p><u>Por parte de los NO usuarios:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> •Reduce el estrés del manejo, vas cómodo (si te toca sentado), reducen contaminación. 	<ul style="list-style-type: none"> •Choferes mal educados. •Alta velocidad de manejo, provocan accidentes. •Inseguridad. •Unidades descuidadas y en mal estado: sucias, rotas, con fallas mecánicas. •Sobre cupo. •Algunas rutas tardan mucho en pasar: pérdida de tiempo. •No se pueden transportar cosas pesadas y/o de valor. •Mal servicio a quienes portan transvales, adultos mayores y a mujeres con niños. •No pasan por puntos estratégicos. •Horarios deficientes, no hay en las noches.

Fuente: Berumen, 2007

Tabla 3.4 Ventajas de otros transportes que no sean parte del esquema ordinario

SISTEMA	VENTAJAS
Tren Eléctrico	<ul style="list-style-type: none"> • Es eficiente, rápido y limpio. • Seguro. • Tiene una buena organización y programación de horarios.
Turquesa	<ul style="list-style-type: none"> • Rapidez y comodidad. • Rutas bien planeadas. • Limpieza (aunque se admite que las unidades ya están deterioradas y que el servicio ya no tiene la misma ventaja)
Pre Tren	<ul style="list-style-type: none"> • Es la línea más valorada actualmente, sobre todo por el segmento de los jóvenes. • Es rápida, cómoda, segura, confiable. • Choferes amables. • Ruta adecuada y relacionada con el Tren Eléctrico. • La única desventaja es que no dan cambio.

Fuente: Berumen, 2007

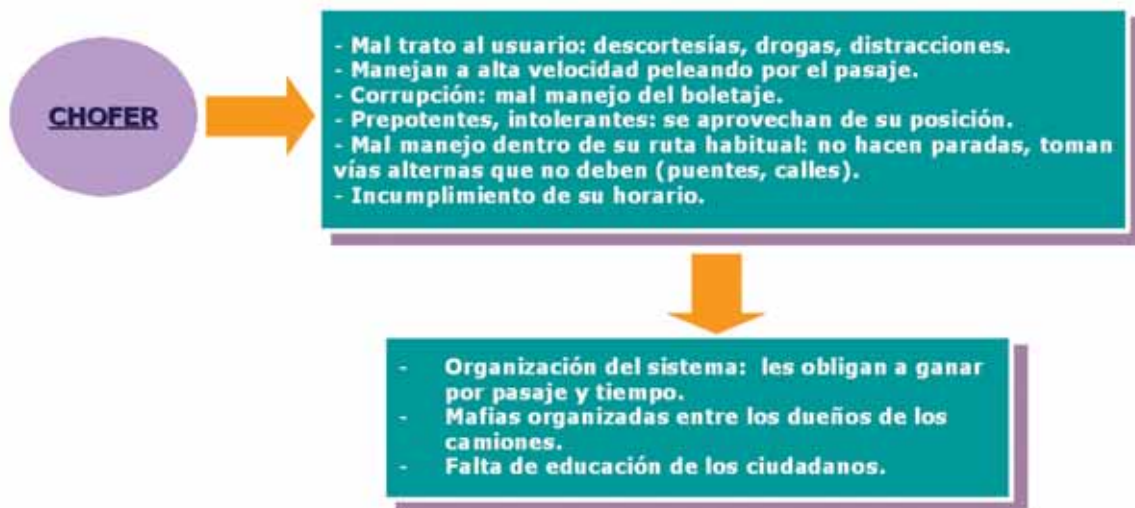
(Continuación)

Principales ventajas:

Bajo costo, variedad de rutas, recorrido de distancias largas.

Principales desventajas:

Los choferes, alta velocidad en el manejo, inseguridad.



- El problema del Transporte Público es un problema del sistema y de su organización, en el cual, los ciudadanos aceptan tener ciertas responsabilidades.

EL SISTEMA	CHOFERES	CIUDADANOS
<ul style="list-style-type: none"> •Corrupción y mafias de los dueños. •Manejo y organización de las rutas. •Descuido de las unidades. 	<ul style="list-style-type: none"> •Mal sistema de remuneración que ocasiona accidentes y problemas. 	<ul style="list-style-type: none"> •Falta de cultura vial. •Mal trato de las unidades. •Mal comportamiento social y falta de respeto.



Tabla 3.5 Quejas en torno al Transporte Público

- **Las principales quejas expresadas se pueden englobar en:**
 - Los choferes (principalmente el mal trato a los usuarios).
 - Sobre cupo (relacionado con el sistema de pago del chofer).
 - Organización y sistemas de remuneración (alta velocidad en el manejo, accidentes).

- **La queja secundaria gira en torno a la educación e implicación de los ciudadanos en el uso y cuidado del sistema de transporte público.**

- **Sin pensar en la condición socioeconómica, se acepta que la falta de educación tanto cívica, como vial; es un asunto que requiere de muchos años y que se debe de hacer por medio de una labor de concientización a todos los segmentos y niveles sociales.**

Fuente: Berumen, 2007

Tabla 3.6 Soluciones planteadas

- **Unidades en mejor estado.**
- **Choferes capacitados, conscientes.**
- **Reorganizar el sistema para que no les exijan sobre tiempo y cantidad de pasajeros.**
- **Cumplimiento y ampliación de horarios, que sean puntuales.**
- **Cultura ciudadana.**
- **Más líneas del Tren Ligero.**



ACTITUDES RELACIONADAS CON LAS SOLUCIONES

- **Positivismo: por medio de la limpieza y mejora de las unidades.**
- **Eficiencia.**
- **Eficacia.**
- **Calidad.**
- **Tranquilidad.**

Fuente: Berumen, 2007

(Continuación)

Las soluciones que plantean los participantes deben de iniciar con:

Los choferes:

- Seleccionar al personal indicado: exámenes psicológicos, médicos y de aptitud.
- Capacitarlos: amables, cordiales.
- Mejorar sueldos, proporcionar incentivos.
- Minimizar el nivel de estrés que tienen.

Cultura ciudadana:

- Educación y respeto por las unidades y el usuario.
- Campañas mediáticas que transformen la conciencia ciudadana.

El sistema:

- Mejores unidades: más limpias, más amplias. Mejorar el ambiente de trabajo para lograr alegría y efectividad en el trabajo.
- Horarios y puntualidad.
- Camiones sin sobre cupo, por medio de contadores electrónicos.
- Diseño de rutas adecuado.

Tabla 3.7 El Transporte Público ideal

USUARIOS	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Los jóvenes plantean como modelo ideal el "Pre Tren". ▪ Camiones amplios y limpios. ▪ Horarios establecidos. ▪ No sobre cupo. ▪ Choferes capacitados. ▪ Un sistema mejor organizado. ▪ Seguridad. ▪ Más rutas. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Los jóvenes plantean como modelo ideal el de Estados Unidos: puntuales y limpios. ▪ Espacios y adecuación para discapacitados. ▪ Unidades en buen estado: con aire acondicionado, limpio, televisión. ▪ Seguridad que radica en el respeto a las leyes, no aumentar la velocidad. ▪ Posibilidad de transbordar con el mismo costo de un boleto. ▪ Existencia de rutas ligadas, que crucen la ciudad. ▪ Puntualidad. ▪ Que no contaminen.

Valores ideales: comodidad, rapidez, puntualidad, agilidad, tranquilidad.

Fuente: Berumen, 2007

Diagnóstico situacional de la movilidad urbana en la Zona Metropolitana de Guadalajara:

El Gobierno del estado a través de sus diferentes dependencias realizó una diagnóstico situacional de la movilidad urbana en la Zona Metropoli-

tana de Guadalajara cuyos resultados se presentan a continuación:



Figura 3.2 Resultados del diagnóstico situacional de la movilidad en la Zona Metropolitana de Guadalajara

Fuente: Comisión Intersecretarial para la Movilidad Urbana del Estado de Jalisco, 2007



Situación Actual de la Movilidad en el Estado de Jalisco

- Introducción
- Relación actual del servicio de transporte de pasajeros de la ZMG
- Infraestructura Vial
- Sobreposición de la Red Transporte Público
- Conclusiones

INTRODUCCIÓN

Uno de los problemas de la movilidad urbana es la congestión vial considerada como el más urgente problema de la transportación. En tiempos caracterizados como constreñimiento de las inversiones tanto públicas como privadas encontrar fuentes de financiamiento para invertir en la infraestructura del transporte, necesariamente deviene en una creciente dificultad. Para quienes toman las decisiones en el ámbito gubernamental de entre una gama de posibilidades de inversión, es vital que tenga acceso a la mejor y más reciente información así como a las investigaciones que consideren el mayor impacto en la inversión pública.



Situación Actual de la Movilidad en el Estado de Jalisco

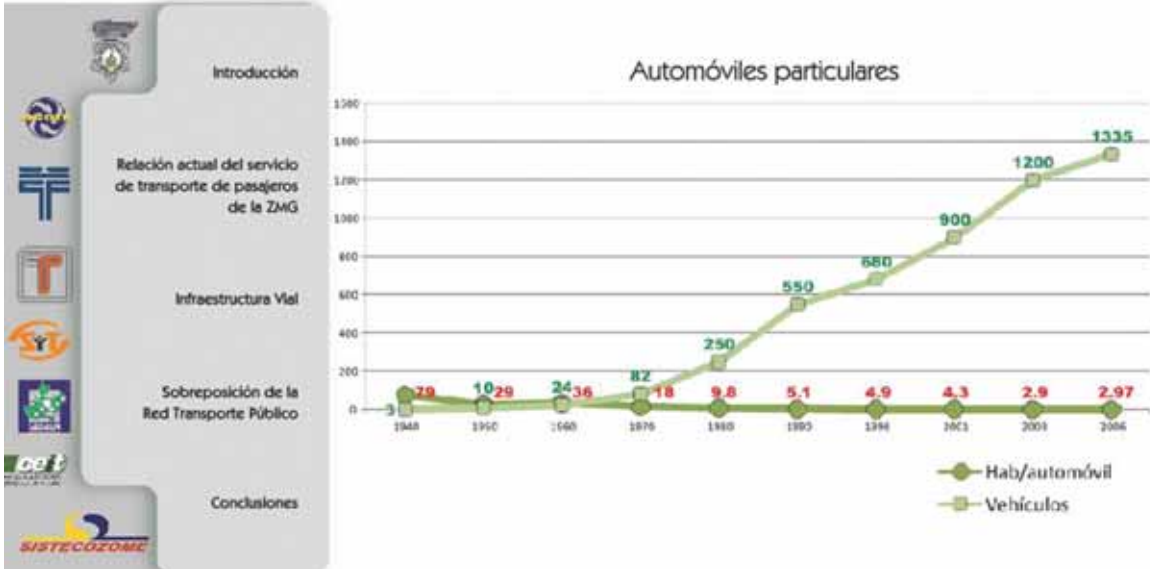
INTRODUCCIÓN

- Introducción
- Relación actual del servicio de transporte de pasajeros de la ZMG
- Infraestructura Vial
- Sobreposición de la Red Transporte Público
- Conclusiones

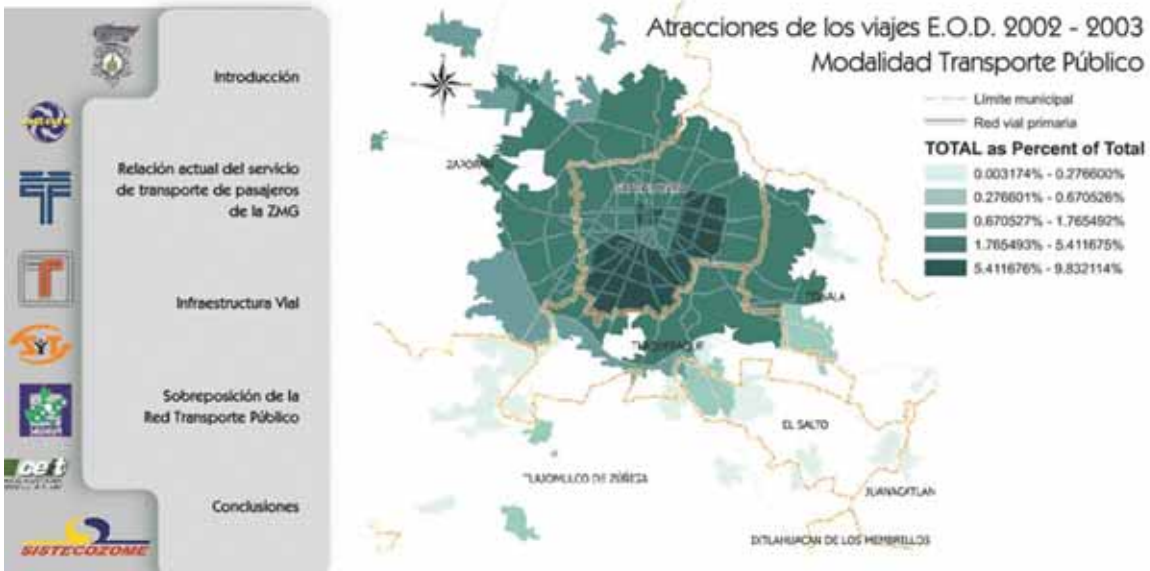


(Continuación)

RELACIÓN ACTUAL DE LA DEMANDA EN LA Z.M.G.



RELACIÓN ACTUAL DE LA DEMANDA EN LA Z.M.G.



(Continuación)

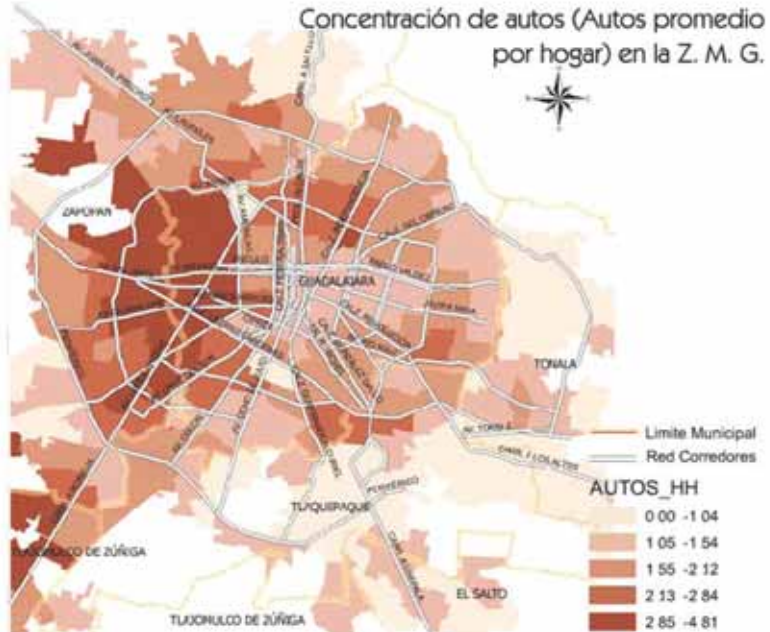


Comisión Intersecretarial para la Movilidad Urbana del Estado de Jalisco

Situación Actual de la Movilidad en el Estado de Jalisco

INTRODUCCIÓN

- Introducción
- Relación actual del servicio de transporte de pasajeros de la ZMG
- Infraestructura Vial
- Sobreposición de la Red Transporte Público
- Conclusiones



Comisión Intersecretarial para la Movilidad Urbana del Estado de Jalisco

Situación Actual de la Movilidad en el Estado de Jalisco

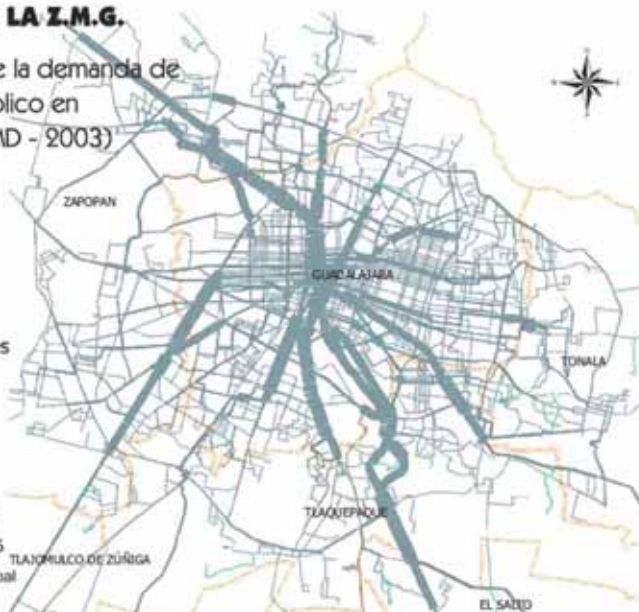
RELACION ACTUAL DE LA DEMANDA EN LA Z.M.G.

- Introducción
- Relación actual del servicio de transporte de pasajeros de la ZMG
- Infraestructura Vial
- Sobreposición de la Red Transporte Público
- Conclusiones

Distribución de la demanda de transporte público en la Red Vial (HMD - 2003)

Demanda de Viajes

- 0 - 887
- 888 - 2000
- 2001 - 3359
- 3360 - 5145
- 5146 - 7855
- 7856 - 12235
- 12236 - 20816
- Limite municipal
- Área urbana



(Continuación)



Situación Actual de la Movilidad en el Estado de Jalisco

RELACIÓN ACTUAL DE LA DEMANDA EN LA Z.M.G.

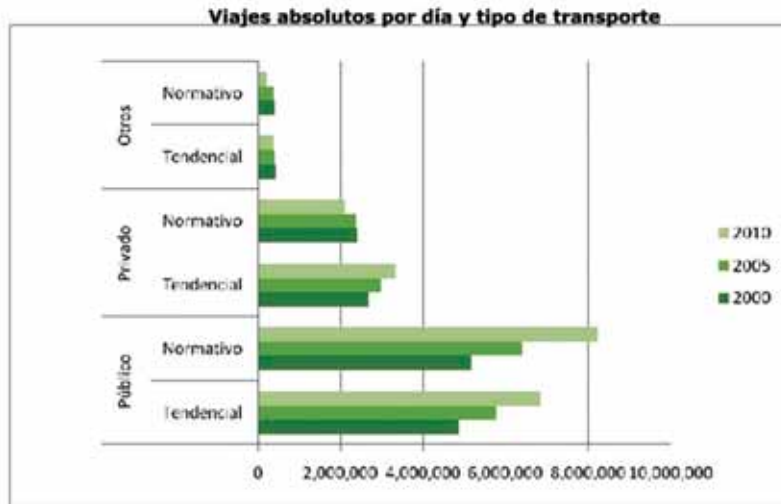
Introducción

Relación actual del servicio de transporte de pasajeros de la ZMG

Infraestructura Vial

Sobreposición de la Red Transporte Público

Conclusiones



* Normativo = Reversión de la tendencia mediante el impulso al T. P.
 * Tendencial = Datos de proyección estadísticos



Situación Actual de la Movilidad en el Estado de Jalisco

RELACIÓN ACTUAL DE LA DEMANDA EN LA Z.M.G.

Introducción

Relación actual del servicio de transporte de pasajeros de la ZMG

Infraestructura Vial

Sobreposición de la Red Transporte Público

Conclusiones

Concentración de Espacios Ofertados



Situación Actual de la Movilidad en el Estado de Jalisco

RELACIÓN ACTUAL DE LA OFERTA EN LA Z.M.G.

Introducción

Relación actual del servicio de transporte de pasajeros de la ZMG

Infraestructura Vial

Sobreposición de la Red Transporte Público

Conclusiones



*2 A partir de 2004 se agrega a la red las rutas suburbanas a ésta paravial
 *4 En el proceso de metropolización donde se incluye el servicio actual
 *5 En el proceso de metropolización y se incluye su servicio a regularizar
 Fuente: Datos de acuerdo a las autorizaciones por la SVT

Situación Actual de la Movilidad en el Estado de Jalisco

RELACIÓN ACTUAL DE LA OFERTA EN LA Z.M.G.

Introducción

Relación actual del servicio de transporte de pasajeros de la ZMG

Infraestructura Vial

Sobreposición de la Red Transporte Público

Conclusiones



*1 Área total bruta sobre 400 metros de cuenca calculada mediante geoprocreso con la red de transporte a julio de 2006

(Continuación)

Situación Actual de la Movilidad en el Estado de Jalisco

RELACIÓN ACTUAL DE LA OFERTA EN LA Z.M.G.

Introducción

Relación actual del servicio de transporte de pasajeros de la ZMG

Infraestructura Vial

Sobreposición de la Red Transporte Público

Conclusiones



*1 Área total bruta sobre 400 metros de cuenca calculada mediante geoproceso con la red de transporte a julio

Situación Actual de la Movilidad en el Estado de Jalisco

RELACIÓN ACTUAL DE LA OFERTA EN LA Z.M.G.

Introducción

Relación actual del servicio de transporte de pasajeros de la ZMG

Infraestructura Vial

Sobreposición de la Red Transporte Público

Conclusiones





Situación Actual de la Movilidad en el Estado de Jalisco

RELACIÓN ACTUAL DE LA OFERTA EN LA Z.M.G.

Introducción

Relación actual del servicio de transporte de pasajeros de la ZMG

Infraestructura Vial

Sobreposición de la Red Transporte Público

Conclusiones



Situación Actual de la Movilidad en el Estado de Jalisco

RELACIÓN ACTUAL DE LA DEMANDA EN LA Z.M.G.

Introducción

Relación actual del servicio de transporte de pasajeros de la ZMG

Infraestructura Vial

Sobreposición de la Red Transporte Público

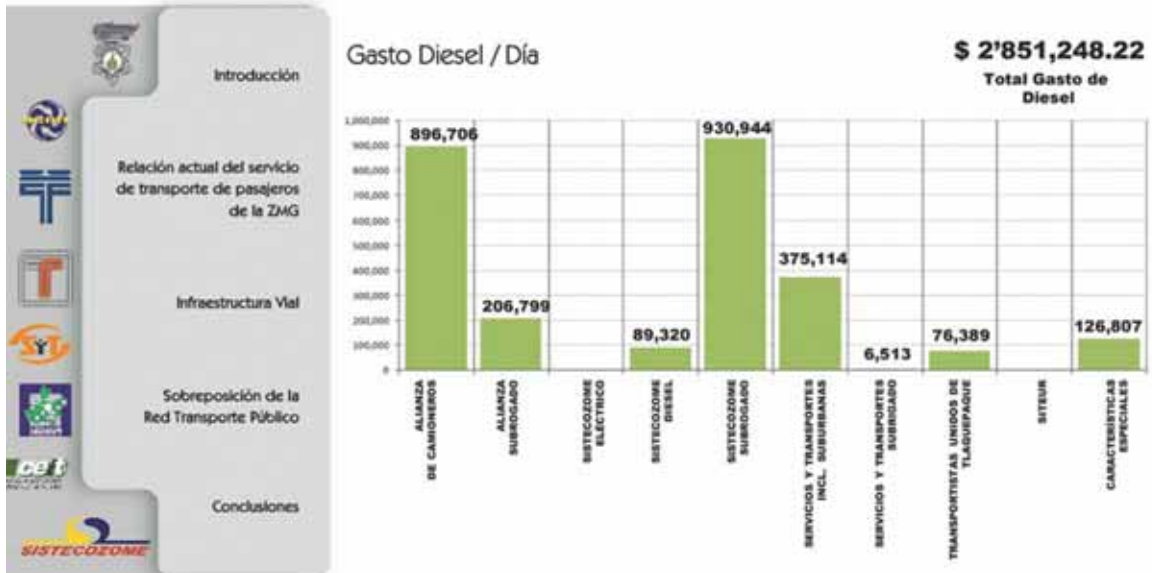
Conclusiones



(Continuación)

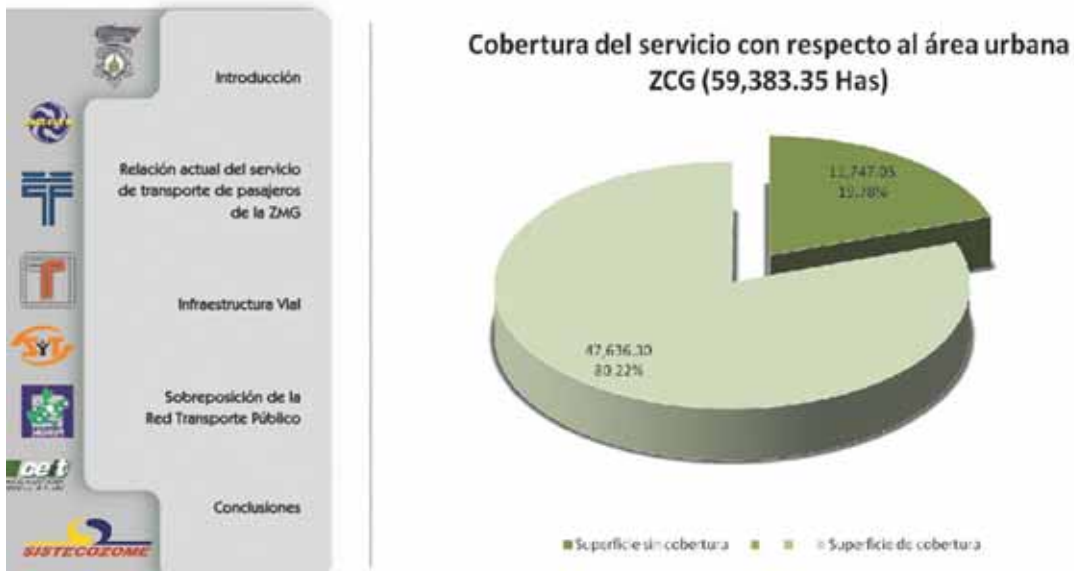
Situación Actual de la Movilidad en el Estado de Jalisco

RELACIÓN ACTUAL DE LA DEMANDA EN LA Z.M.G.



Situación Actual de la Movilidad en el Estado de Jalisco

RELACIÓN ACTUAL DE LA OFERTA EN LA Z.M.G.



(Continuación)



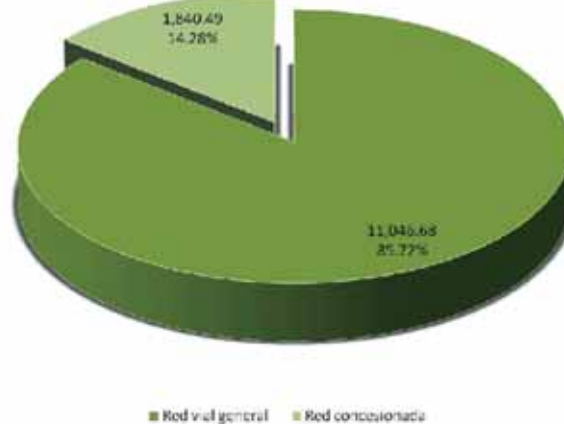
Comisión Intersecretarial para la Movilidad Urbana del Estado de Jalisco

Situación Actual de la Movilidad en el Estado de Jalisco

RELACIÓN ACTUAL DE LA OFERTA EN LA Z.M.G.



Longitud de las vialidades concesionadas al servicio de transporte con respecto al total de la longitud de vialidades existentes en la ZCG



Comisión Intersecretarial para la Movilidad Urbana del Estado de Jalisco

Situación Actual de la Movilidad en el Estado de Jalisco

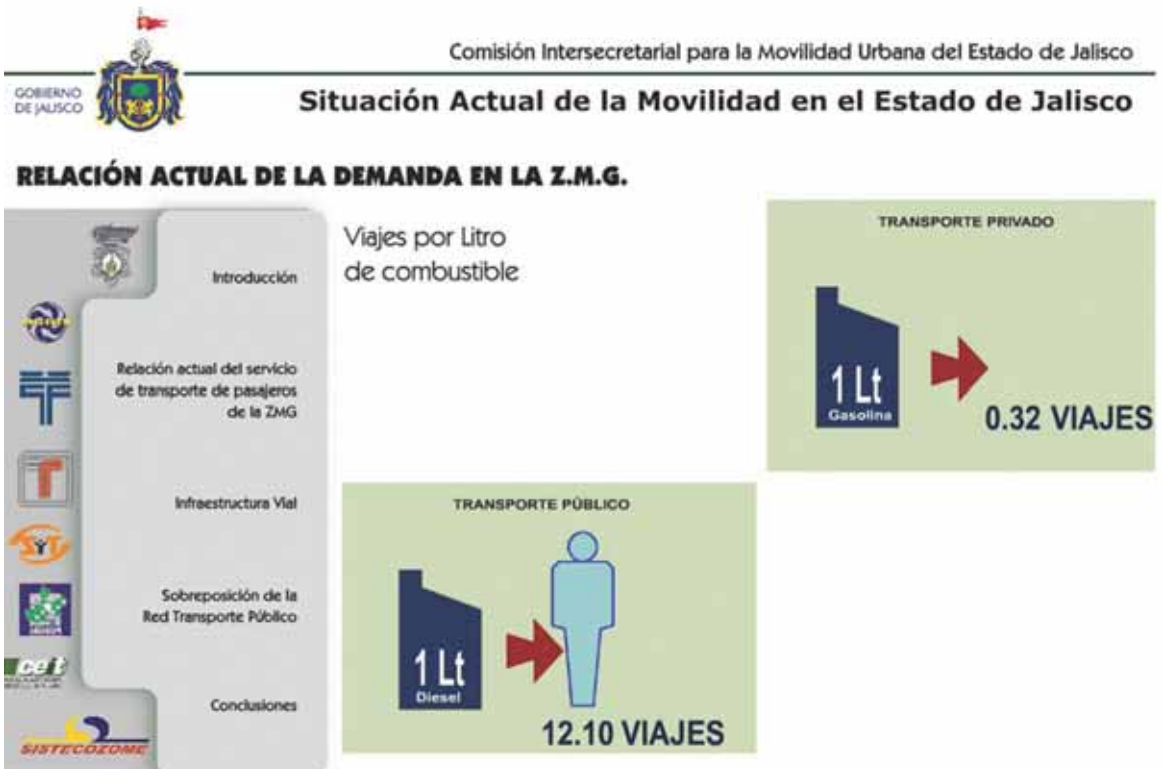
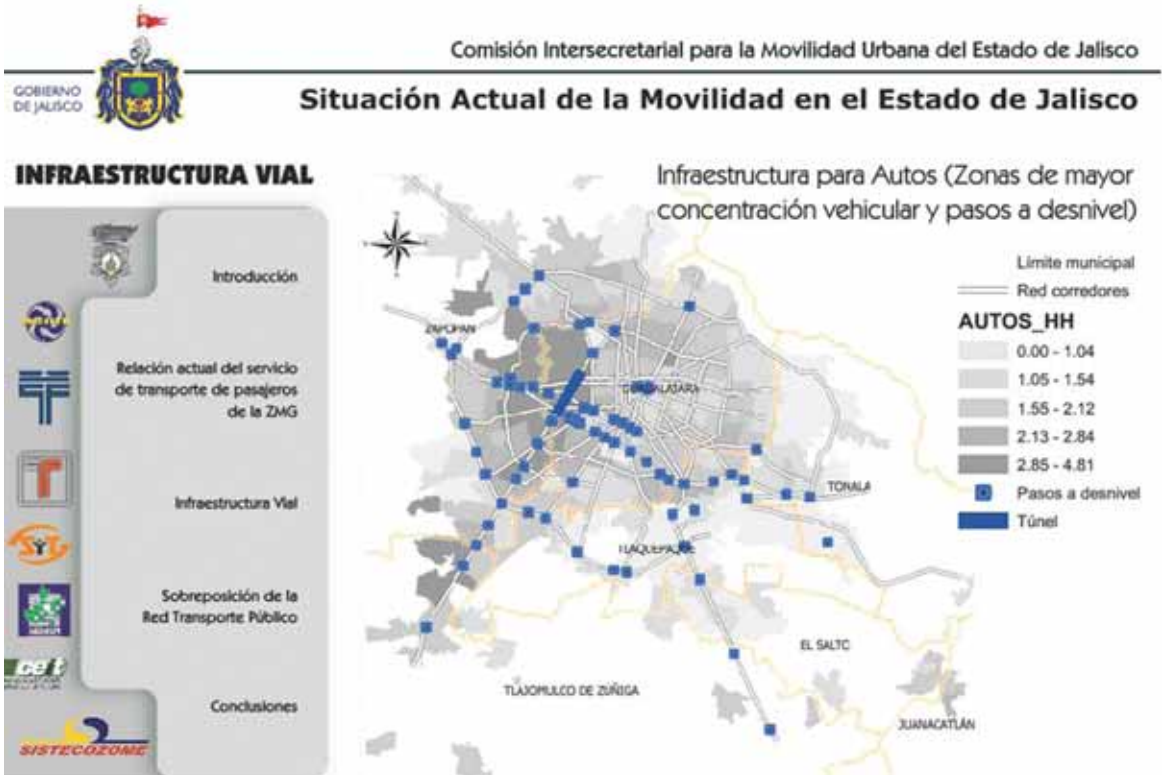
RELACIÓN DE LA OFERTA DE TRANSPORTE ESPECIALIZADO EN LA Z. M. G.



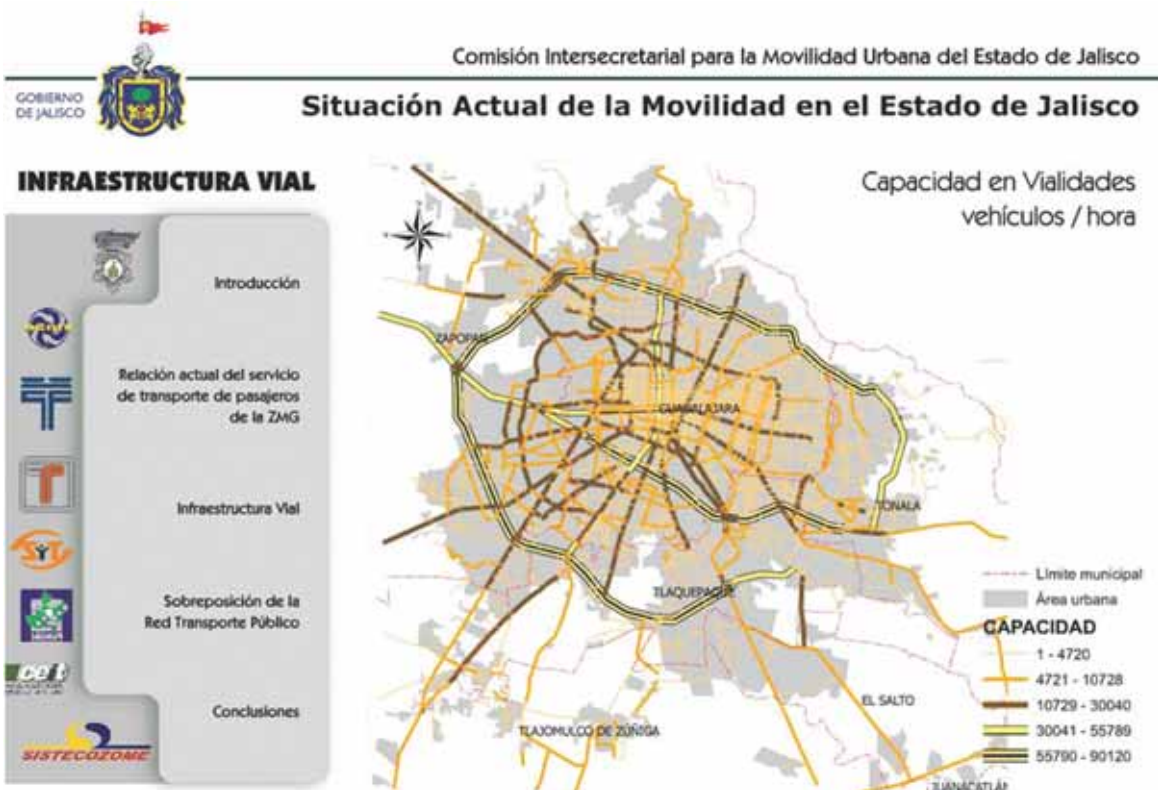
Ubicación de los sitios en la Zona Metropolitana de Guadalajara



(Continuación)



(Continuación)



(Continuación)

Comisión Intersecretarial para la Movilidad Urbana del Estado de Jalisco

Situación Actual de la Movilidad en el Estado de Jalisco

SOBREPOSICIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE Oferta de servicio de transporte público en la Z. M. G.

Introducción

Relación actual del servicio de transporte de pasajeros de la ZMG

Infraestructura Vial

Sobreposición de la Red Transporte Público

Conclusiones

Comisión Intersecretarial para la Movilidad Urbana del Estado de Jalisco

Situación Actual de la Movilidad en el Estado de Jalisco

Introducción

Relación actual del servicio de transporte de pasajeros de la ZMG

Infraestructura Vial

Sobreposición de la Red Transporte Público

Conclusiones

CONCLUSIÓN

Finalmente, si la congestión es demasiado severa conducirá al sistema multimodal de transporte hacia una convergencia de tiempo. La convergencia de tiempo de viaje en los corredores urbanos congestionados y los factores que promueven esa convergencia, podrían ser elementos cruciales en el desarrollo de políticas de transporte. Esto es particularmente cierto en una situación de presupuesto restringido y con limitadas y nula posibilidades de aplicar un costo a quienes producen los congestionamientos (de manera fundamental a los usuarios del automóvil particular).



En este apartado se presentan los resultados que en materia de movilidad urbana realizó

por la Secretaría de Planeación del Gobierno del Estado de Jalisco:

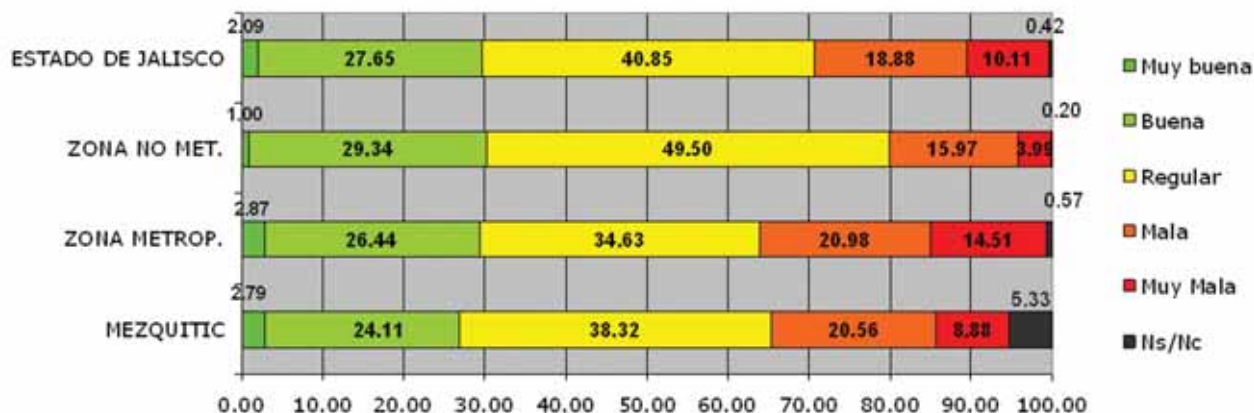


Figura 3.3 A continuación por favor evalúe en la escala de Muy buena, Buena, Regular, Mala y Muy mala los siguientes aspectos: Transporte público.

Fuente: SEPLAN, 2007

Tabla 3.8 Evaluación del Transporte Público

	MEZQUITIC	ZONA METROP.	ZONA NO MET.	ESTADO DE JALISCO
Muy buena	2.79	2.87	1.00	2.09
Buena	24.11	26.44	29.34	27.65
Regular	38.32	34.63	49.50	40.85
Mala	20.56	20.98	15.97	18.88
Muy Mala	8.88	14.51	3.99	10.11
Ns/Nc	5.33	0.57	0.20	0.42
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00
Evaluaciones	26.90	29.31	30.34	29.74
Evaluaciones	38.32	34.63	49.50	40.85
Evaluaciones	29.44	35.49	19.96	28.99

Fuente: Muévete, mercadotecnia activa, 2007

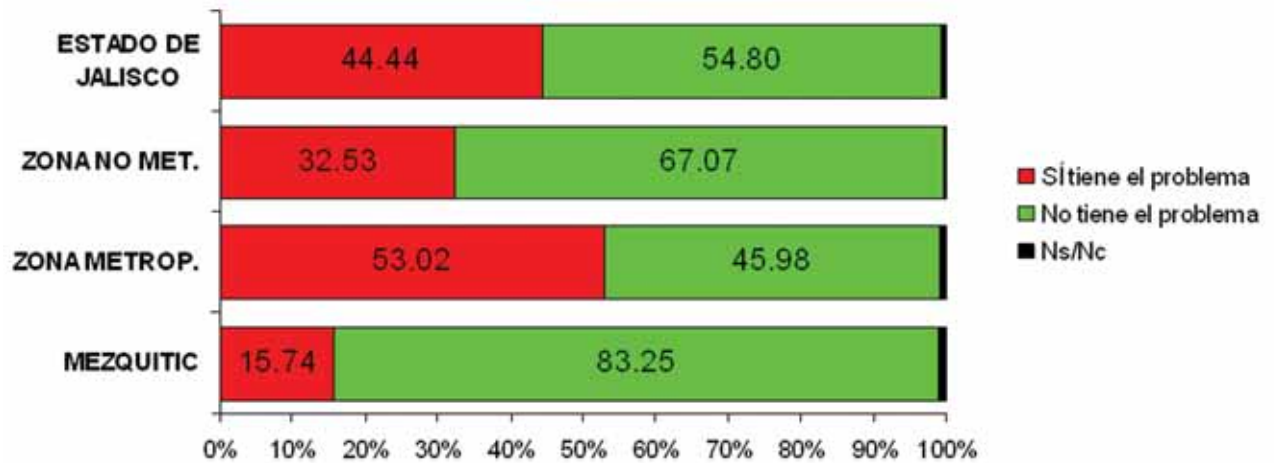


Figura 3.4 ¿Tiene la vivienda en la que usted vive el siguiente problema?: 3. Ruidos producidos por los vecinos o procedentes del exterior (tráfico, negocios, fábricas colindantes, etc.)

Fuente: SEPLAN, 2007

Tabla 3.9 Problemas en viviendas por ruidos exteriores

	MEZQUITIC	ZONA METROP.	ZONA NO MET.	ESTADO DE JALISCO
SÍ tiene el problema	15.74	53.02	32.53	44.44
No tiene el problema	83.25	45.98	67.07	54.80
Ns/Nc	1.02	1.01	0.40	0.75
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00

Fuente: Muévete, mercadotecnia activa, 2007

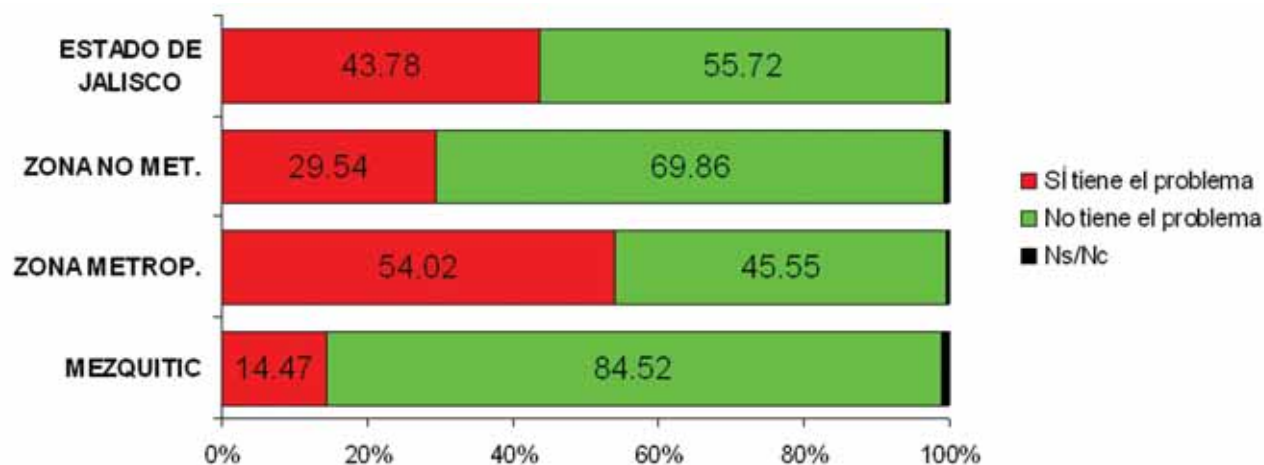


Figura 3.5 ¿Tiene la vivienda en la que usted vive el siguiente problema?: 4. Contaminación, suciedad u otros problemas medioambientales producidos por la industria o el tráfico?

Fuente: SEPLAN, 2007

Tabla 3.10 Problemas de contaminación en viviendas producidos por la industria o el tráfico

	MEZQUITIC	ZONA METROP.	ZONA NO MET.	ESTADO DE JALISCO
Sí tiene el	14.47	54.02	29.54	43.78
No tiene el	84.52	45.55	69.86	55.72
Ns/Nc	1.02	0.43	0.60	0.50
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00

Fuente: Muévete, mercadotecnia activa, 2007

Conclusiones generales del análisis de las condiciones de la movilidad urbana:

El estudio de Berumen nos da un panorama general inicial con el cual se definen de manera global los aspectos positivos y negativos, carencias y debilidades del actual sistema de movilidad urbana, así como sus cualidades. Derivado de ello encontramos que hay un sector de la población que está dispuesto a utilizar con mayor frecuencia el transporte público, siempre y cuando se mejore su calidad en el

servicio, la imagen y puntualidad, principalmente. Un aspecto relevante es la aceptación, por parte de los encuestados de la carencia de una cultura vial, ante la cual están dispuestos a mejorar, para el beneficio de todos.

De acuerdo a los análisis hechos por Gobierno del Estado, para diagnosticar la movilidad urbana



en nuestro estado, se pueden rescatar varios aspectos que están estrechamente relacionados unos de otros, enfocados a entender la congestión vial que cada día aumenta y tiene efectos secundarios, los cuales, más adelante se describen con el análisis hecho por la Secretaría de Planeación (SEPLAN).

La demanda de transporte es un factor determinante que define la relación de habitante por automóvil, la cual cada vez se hace menor, ejemplo de ello en 1980 la relación era de 9.8 habitantes por automóvil y en el 2006 fue de 2.97.

En la zona poniente y sur de la ZMG, se encuentra la mayor concentración de automóviles por hogar con una relación de 2.85 a 4.81 autos.

En la zona Este u oriente de la ZMG, la concentración de automóviles por hogar se refleja en una relación mayor a la zona poniente. El centro, hay una mayor movilidad peatonal y de transporte público y por lo tanto una alta concentración de viajes en el mismo, así como en algunas líneas que conectan el noroeste y suroeste de la Zona Metropolitana de Guadalajara; llegando en las zonas más demandantes hasta más de 20,800 viajes persona día.

Reflejo de ello es un aumento constante en los viajes absolutos por día a través del transporte público, aunque se prevé que puede darse una disminución por la tendencia creciente al uso de automóviles privados.

La periferia oriente esta marcada por una carencia o poca existencia de automóviles por hogar.

De manera general al hablar del servicio de transporte público, podemos decir que son 5 las empresas en las cuales se encuentra la mayor concentración de Kms. concesionados al 2006. En este mismo año hubo un aumento en el total de las hectáreas concesionadas al servicio del transporte público, lo que representa casi 12,000 Kms. concesionados en la ZMG.

Las rutas asignadas por empresa van desde 8 hasta casi 60 en promedio, con 200 hasta 1,200 unidades aproximadas, por empresa. Con ello, se da atención a 1'528,846.80 Km. por día totales recorridos por el sistema de transporte público y un gasto de 2'851,248.22 Diesel por día. Evidentemente, el uso del combustible es más eficiente en el transporte público que en el privado, con una relación de 0.32 a 12.10 viajes por litro de combustible.

La cobertura del servicio en el área urbana es del 80.22 %, pero representa el 14.28% en longitud de vialidades concesionadas frente al 85.72% de la red vial general en la ZMG.

El transporte especializado (sitios) tiene una dispersión más homogénea en toda la ZMG y la infraestructura vial para autos (túneles, pasos a desnivel), se condensan en la zona poniente y sur. En este mismo sentido, el volumen de vehículos por hora está ubicado en el anillo Periférico y en la parte centro y poniente de la ZMG.

De acuerdo con el análisis hecho por SEPLAN, el transporte público es percibido y calificado como regular en la ZMG, al igual que el resto del Estado, y bajo un contexto de aumento en el tránsito de unidades e industrias, la mayoría de las viviendas se ven afectadas por el ruido exterior, así como una marcada contaminación o problemas medioambientales, producto de esta concentración en la movilidad urbana de la ciudad.

De manera paralela a estos estudios, el Instituto de Información Territorio del Estado de Jalisco, se encuentra enfocado en estudiar los mecanismos para apoyar y mejorar la calidad de vida en la Zona Metropolitana de Guadalajara a través de la conformación de un Sistema de Información Estadística y Geográfica del Transporte Urbano, con propuestas coordinadas con el OCOIT, CEIT, GDL2020, A.C., para analizar los ajustes en el sistema de transporte, la disminución del uso del transporte privado y la disminución en la contaminación de la ciudad, con el



objetivo de hacer una planeación a largo plazo para prever el desarrollo y la infraestructura que se requerirá en su momento y lograr que la Movilidad Urbana de nuestra ciudad sea sustentable a favor de los ciudadanos y su entorno.

Por su parte SEDEUR, a través de la Dirección de Planeación Metropolitana expone de manera sintética el estado actual de la movilidad urbana en nuestra ciudad y municipios conurbados, al describir "la carencia de un marco legal y normativo al que se le tiene que hacer adecuaciones, la falta de integración de las rutas, un sistema tarifario inadecuado, alta contaminación ambiental,

falta de educación vial e infraestructura peatonal y de características especiales, principalmente. Derivado de este status quo, se plantea reestructurar el modelo de movilidad en el sector público y privado, establecer estrategias que coadyuven a la seguridad pública, recuperar espacios públicos, incorporar diferentes modos de transporte, como las ciclovías, para fomentar una cultura de deporte y de inclusión, implementar un sistema BRT (Bus Rapid Transit) con módulos de transferencia de líneas troncales y alimentadoras, así como reactivar los espacios públicos para una mejor integración social".



4. Síntesis de Problemática y Áreas de Oportunidad

Resumen Ejecutivo

Durante los días 20 y 21 de Junio el equipo de proyecto de movilidad liderado por el OCOIT se reunió en el taller Enmarcando la Oportunidad apoyado por el Centro de Transporte Sustentable de México.

El trabajo realizado en los dos días fue enfocado a analizar el alcance del proyecto y los factores claves a considerar en el corto plazo para asegurar el éxito del proyecto.

Se definió la oportunidad, el éxito y otros factores relevantes para analizar el proyecto como son los riesgos y el camino a seguir.

El Equipo de proyectos se presentó frente a dos meses clave en Julio y Agosto donde se concentraron en tomar las siguientes decisiones:

- La ruta 1
- El marco legal más conveniente considerando la complejidad del sistema y los tiempos establecidos
- La definición de la imagen del sistema y el mensaje
- La fuente de financiación para la infraestructura
- La tarifa y el modelo de negocio

Estas decisiones son consideradas claves para el avance del proyecto.

La tarifa y el modelo de negocio deben ser definidos para estar ya analizando los términos del precontrato a firmar con los transportistas y asegurar que la participación de los transportistas será a tiempo

po y en la forma esperada. Los transportistas deberán formar empresas y conseguir la financiación para dar el enganche de sus buses, después de ello se prevé el comienzo de obras y se espera que los operadores ya estén conformados en empresas antes de empezar las obras, confirmando el compromiso de las dos partes antes de comenzar la fase de altas inversiones.

El marco legal deberá ser definido, ya que será dependiente de esta decisión si deberá modificarse la ley y eso afectará el cronograma esperado.

La definición de la imagen deberá ser también acordada para poder ser incluida en el mensaje del Gobernador presentando el concepto del sistema a los ciudadanos.

La financiación de la infraestructura deberá también acordarse para estar a tiempo para considerar en el presupuesto y tener los fondos disponibles en el 2008.

Las actividades claves en los próximos meses serán:

- Cabildeo con transportistas
- Análisis de Demanda de los 4 corredores (insumo básico para decidir ruta 1)
- Modelo de negocio
- Asesoría Legal para definir marco legal
- Asegurar patios
- Manejo de grupos de interés (evitar que salga el mensaje equivocado con el vocero equivocado y fuera de tiempo)



5. Objetivos Específicos y Metas del Programa

Tabla 5.1 Contribución al PED, Jalisco 2030

Eje Estratégico	Objetivos estratégicos	Indicador	Meta	Estrategia/Acción
Respeto y Justicia	Pr02 Garantizar la movilidad sustentable y la seguridad de personas, bienes y servicios que circulan en los diferentes ámbitos del territorio estatal, desde el peatón y el ciclista, hasta el transporte público y los vehículos particulares.	Índice de movilidad urbana (por construir)	Por definir	E2 Modernizar los sistemas de control vehicular, adecuar la infraestructura urbana y vial existente; fortalecer la vigilancia vial y establecer mecanismos de transporte alternativos en las zonas urbanas del Estado que reduzcan la contaminación ambiental y los tiempos de desplazamiento de origen y destino.
Respeto y Justicia	Pr06 Fortalecer la Convivencia social más sana y segura a través de la recuperación y creación de espacios públicos seguros y la consolidación de un sistema de protección civil que proporcione condiciones de seguridad al patrimonio e integridad física de las personas	Índice de espacio público por habitante (por construir)	Por definir	E1 Recuperar y desarrollar con la participación de la sociedad espacios públicos seguros que funjan como articuladores de convivencia de las ciudades y comunidades, donde se promuevan el sano esparcimiento familiar, la cultura, el deporte, las tradiciones y las diferentes expresiones artísticas de la población.
Desarrollo Social	Pd05 Lograr el desarrollo sustentable a través de la prevención y el combate a la contaminación ambiental, la promoción de la conservación y	Índice Metropolitano de la Calidad del Aire (IMECA) PM10	Reducir el IMECA de la ZMG por debajo de la media nacional ZMVM y debajo de la NOM	E1 Prevenir y combatir la contaminación ambiental, promoviendo la conservación y el uso racional de los recursos

(Continuación)

	el uso racional de los recursos humanos.			naturales. E2 Impulsar el uso equilibrado y sustentable de los recursos naturales en el estado a través de la aplicación de los programas para la conservación, evaluación y monitoreo para la restauración del medio ambiente.
Desarrollo Social	Pd08 Mejorar la salud física y mental de las personas y la familia a través del impulso de la educación física, el deporte, la recreación y la convivencia social	Porcentaje de la población con actividad física	Incrementar el porcentaje de participación en alguna actividad física	E1 Impulsar la educación física, el deporte, la recreación y la convivencia social. E2 Incrementar los niveles de salud física y mental de la población, mediante un programa que fomente y desarrolle la cultura por la educación física y el deporte, las bellas artes y mejore la convivencia social. E3 Ampliar y mejorar los espacios para el esparcimiento, la recreación y el deporte de las familias jaliscienses.
Empleo y Crecimiento	PeO1 Generar condiciones de competitividad sistémica mediante el desarrollo de infraestructura de clase	Índice de Infraestructura	Pe/1 Mejorar la posición nacional de Jalisco en el índice de	E1 Instrumentar y mantener los acuerdos surgidos en las mesas de la Gran Alianza por Jalisco.

(Continuación)

	mundial.		competitividad. Pe01/1 Incrementar la calificación en el subíndice de competitividad sectores precursores de clase mundial	
Empleo y Crecimiento	Pe04 Generar capital humano vinculado a las actividades productivas rentables.	Porcentaje de la población económicamente activa que ha recibido capacitación	Pe04 Incrementar el porcentaje de PEA que ha recibido capacitación.	E1 Establecer acuerdos interinstitucionales entre el gobierno y las universidades para la implementación de cursos de capacitación que respondan a las demandas de manos de obra de los sectores productivos de las regiones
Empleo y Crecimiento	Pe06 Promover e incentivar una dinámica que prevea la formación gerencial, el asociacionismo, el conocimiento del mercado, la incubación de empresas, la adaptación al cambio y la innovación.	Porcentaje de empleos permanentes generados e Índice de crecimiento económico empresarial	Pe06 Incremento en el índice económico empresarial	E1 Instrumentar la formación gerencial, el asociacionismo, conocimiento del mercado, incubación adaptación al cambio e innovación
Buen Gobierno	Pb01 Incrementar la participación ciudadana en la toma de decisiones, en la vigilancia de la ejecución y en la evaluación de los planes, proyectos y resultados de la	Índice de eficacia política	Pb01/1 Mejorar el índice de eficacia política	E2 Ampliar la participación de la ciudadanía en la ejecución y administración de la obra pública y programas de desarrollo social.

(Continuación)

	gestión pública.			E3 Dotar a la sociedad de instrumentos para la planeación y evaluación del desarrollo estratégico de Jalisco.
Buen Gobierno	Pb04 Lograr la confianza y mejorar la percepción ciudadana sobre la actuación de la función pública, privilegiando más las acciones preventivas que las correctivas	Calificación de la población al gobierno	Pb04/1 Mejorar el porcentaje de percepción positiva por parte de la ciudadanía	E2 Establecer un sistema de seguimiento y evaluación de la gestión para monitorear e informar a la sociedad del impacto de las acciones del gobierno en las condiciones y calidad de vida de la población.

Fuente: Plan Estatal de Desarrollo 2030 y OCOIT, 2007

**Tabla 5.2 Objetivos específicos
(SUB-PROGRAMAS SECTORIALES)**

Objetivo específico (SECTORIAL)	Eje	Objetivo estratégico (del PED)	Indicador	Meta	Estrategia/Acción
1) Fortalecer una nueva cultura de uso del espacio público a favor de los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público.	Respeto y Justicia	Pr06 Fortalecer la Convivencia social más sana y segura a través de la recuperación y creación de espacios públicos seguros y la consolidación de un sistema de protección civil que proporcione condiciones de seguridad al patrimonio e integridad física de las personas	Índice de espacio público por habitante (por construir)	Recuperación de espacio público en las áreas de influencia de los corredores	E1 Recuperar y desarrollar con la participación de la sociedad espacios públicos seguros que funjan como articuladores de convivencia de las ciudades y comunidades, donde se promuevan el sano esparcimiento familiar, la cultura, el deporte, las tradiciones y las diferentes expresiones artísticas de la población.
2) Crear un sistema de transporte público	Respeto y Justicia	Pr02 Garantizar la movilidad sustentable y la seguridad de	Índice de movilidad urbana (por	• Sistema multimodal de transporte con	E2 Modernizar los sistemas de control vehicular, adecuar la

(Continuación)

<p>multimodal en base a corredores de alta eficiencia que atiende todos los modos de transporte público, pero prioritariamente a los peatones, los ciclistas, usuarios de transporte público y transporte privado.</p>		<p>personas, bienes y servicios que circulan en los diferentes ámbitos del territorio estatal, desde el peatón y el ciclista, hasta el transporte público y los vehículos particulares.</p>	<p>construir)</p>	<p>55 km. de rutas troncales en tres etapas bi- anuales</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reestructuración de las rutas alimentadoras relativas a los corredores seleccionados • La integración ciclista a la movilidad con 200 km de ciclorutas, 	<p>infraestructura urbana y vial existente; fortalecer la vigilancia vial y establecer mecanismos de transporte alternativos en las zonas urbanas del Estado</p>
<p>3) Revisar la Legislación actualizada en materia de transporte y uso del suelo.</p>	<p>Programa especial de Movilidad (PED) y Buen Gobierno.</p>	<p>20.10 Adecuación del Marco Normativo en materia de Movilidad Urbana.</p>	<p>Índice de eficacia política</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Legislación y control en materia urbana y de vialidad 	<p>Revisar e integrar las propuestas de modificación al marco legal.</p>
<p>4) Aumentar la accesibilidad para las personas y hacia todas las colonias de la ciudad.</p>	<p>Respeto y Justicia</p>	<p>Pr02 Garantizar la movilidad sustentable y la seguridad de personas, bienes y servicios que circulan en los diferentes ámbitos del territorio estatal, desde el peatón y el ciclista, hasta el transporte público y los vehículos particulares.</p>	<p>Porcentaje de la población con actividad física</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sistema multimodal de transporte con 55 km. de rutas troncales en tres etapas bi- anuales • Reestructuración de las rutas alimentadoras relativas a los corredores seleccionados • La integración ciclista a la movilidad con 200 km de ciclorutas, 	<p>E2 Modernizar los sistemas de control vehicular, adecuar la infraestructura urbana y vial existente; fortalecer la vigilancia vial y establecer mecanismos de transporte alternativos en las zonas urbanas del Estado</p>
<p>5) Mejorar la Calidad del aire por la disminución de emisiones vehiculares.</p>	<p>Desarrollo Social</p>	<p>Pd05 Lograr el desarrollo sustentable a través de la prevención y el combate a la contaminación ambiental, la promoción de la conservación y el uso racional de los recursos humanos.</p>	<p>Índice Metropolitano de la Calidad del Aire (IMECA) PM10</p>	<p>Reducir el IMECA de la ZMG por debajo de la media nacional ZMVM y debajo de la NOM</p>	<p>E1 Prevenir y combatir la contaminación ambiental, promoviendo la conservación y el uso racional de los recursos naturales.</p>

(Continuación)

<p>6) Fomentar una mayor Cooperación público privada en el sector.</p>	<p>Empleo y Crecimiento</p>	<p>Pe04 Generar capital humano vinculado a las actividades productivas rentables.</p> <p>Pe06 Promover e incentivar una dinámica que prevea la formación gerencial, el asociacionismo, el conocimiento del mercado, la incubación de empresas, la adaptación al cambio y la innovación.</p>	<p>Porcentaje de la población económicamente activa que ha recibido capacitación</p> <p>Porcentaje de empleos permanentes generados e Índice de crecimiento económico empresarial</p>	<p>Pe04 Incrementar el porcentaje de PEA que ha recibido capacitación.</p> <p>Pe06 Incremento en el índice económico empresarial</p>	<p>E1 Establecer acuerdos interinstitucionales entre el gobierno y las universidades para la implementación de cursos de capacitación que respondan a las demandas de mano de obra de los sectores productivos de las regiones.</p> <p>E1 Instrumentar la formación gerencial, el asociacionismo, conocimiento del mercado, incubación adaptación al cambio e innovación</p>
--	-----------------------------	---	---	--	--

Fuente: Plan Estatal de Desarrollo 2030 y OCOIT, 2007

ESPECIALES
JALISCO 2030



**PROGRAMAS
SECTORIALES
Y ESPECIALES**

Líneas de Acción agrupadas en Subprogramas

6. Líneas de Acción agrupadas en Subprogramas

Tabla 6.1 Alineación de objetivos por dependencia

Área de trabajo	Objetivos Específicos (SECTORIALES)					
	Fortalecer una nueva cultura de uso del espacio público a favor de los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público.	Crear un sistema de transporte público multimodal en base a corredores de alta eficiencia que atiende todos los modos de transporte público, pero prioritariamente a los peatones, los ciclistas, usuarios de transporte público y transporte privado.	Revisar la Legislación actualizada en materia de transporte y uso del suelo.	Aumentar la accesibilidad para las personas y hacia todas las colonias de la ciudad.	Mejorar la calidad del aire por la disminución de emisiones vehiculares.	Fomentar una mayor Cooperación público privada en el sector.
OCOIT	X	X	X	X	X	X
SEDEUR		X	X			
CEIT		X		X		
SV Y T		X	X	X	X	
Asociación Intermunicipal	X	X	X			
SEMADES					X	
CGID	X	X				X
SADMÓN			X			X
SEDESOL	X					
CONGRESO ESTATAL			X			X

Fuente: OCOIT, 2007, a partir de datos del Plan Estatal de Desarrollo 2030

Tabla 6.2 Indicadores de 3er. Nivel

Objetivo Específico	Indicador de 3er. Nivel
Un sistema de transporte público multimodal en base a corredores de alta eficiencia que atiende todos los modos de transporte público, pero prioritariamente a los peatones, los ciclistas, usuarios de transporte público y transporte privado.	% del gasto familiar que se destina a desplazamiento.
Una nueva cultura de uso del espacio público a favor de los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público	M2 de espacio público por persona.
Una mayor movilidad de las personas a través del transporte público, al poder trasladar a más pasajeros por cada kilómetro recorrido	Índice de Pasajeros por Kilómetro
Mejorar la calidad del aire por la disminución de emisiones vehiculares.	Nivel de Contaminación en IMECAS
La disminución en el tiempo de desplazamiento	Tiempo de Ahorro en el Desplazamiento en Km.

Fuente: OCOIT, 2007

Tabla 6.3 Metas por objetivo específico

Objetivo específico	Meta año 2008	Meta año 2009	Meta año 2010	Meta año 2011	Meta año 2012	Meta año 2013
Fortalecer una nueva cultura de uso del espacio público a favor de los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público	Fase 1	Fase 1a +1b+ 1c Y Sist. Elect. 1	Fase 2 Y Sist. Elect.2	Fase 3	Fase 4	Fase 5
Crear un sistema de transporte público multimodal en base a corredores de alta eficiencia que atiende todos los modos de transporte público, pero prioritariamente a los peatones, los ciclistas, usuarios de transporte público y transporte privado.	Fase 1	Fase 1a +1b+ 1c Y Sist. Elect. 1	Fase 2 Y Sist. Elect.2	Fase 3	Fase 4	Fase 5
Revisar la Legislación actualizada en materia de transporte y uso del suelo	Creación del Nuevo Marco Jurídico	Aplicación Nuevo Marco Jurídico	Aplicación Nuevo Marco Jurídico	Aplicación Nuevo Marco Jurídico	Aplicación Nuevo Marco Jurídico	Aplicación Nuevo Marco Jurídico
Aumentar la accesibilidad para las personas y hacia todas las colonias de la ciudad	Fase 1	Fase 1a +1b+ 1c Y Sist. Elect. 1	Fase 2 Y Sist. Elect.2	Fase 3	Fase 4	Fase 5
Mejorar la calidad del aire por la disminución de emisiones vehiculares	Por definir	Por definir	Por definir	Por definir	Por definir	Por definir
Fomentar una mayor Cooperación pública privada en el sector	Incremento del % de PP en el estado (por definir)	Incremento del % de PP en el estado (por definir)	Incremento del % de PP en el estado (por definir)	Incremento del % de PP en el estado (por definir)	Incremento del % de PP en el estado (por definir)	Incremento del % de PP en el estado (por definir)

Fuente: OCOIT, 2007

ESPECIALES
JALISCO 2030



**PROGRAMAS
SECTORIALES
Y ESPECIALES**

Cartera de Proyectos Estratégicos

7. Cartera de Proyectos Estratégicos

Agenda Institucional

Subprograma: Movilidad Urbana, accesos, agilización e infraestructura vial

Meta: Planeación y rediseño de rutas de transporte público

Tabla 7.1 Subprograma: Movilidad Urbana, accesos, agilización e infraestructura vial

Título de la acción	Como se hace	Responsables	Resultados	Fecha de cumplimiento
Elaboración del Plan Maestro Integral de Movilidad Urbana y Transporte hacia el futuro	Realizando diversos Estudios e integrándolos	OCOIT	Contar con el documento rector de la movilidad del estado	2011
Reestructuración de las rutas alimentadoras relativas a los corredores seleccionados	Considerando la demanda en base a los resultados del estudio de origen y destino	OCOIT CEIT SV Y T	Una red de transporte adecuada a las necesidades	2011

Fuente: Plan Estatal de Desarrollo 2030 y OCOIT, 2007

Subprograma: Sistema de transporte rápido, efectivo, seguro e innovador

Meta: Garantizar el desplazamiento de personas con mayor rapidez y eficiencia

Tabla 7.2 Subprograma: Sistema de transporte rápido, efectivo, seguro e innovador

Título de la acción	Como se hace	Responsables	Resultados	Fecha de cumplimiento
Sistema multimodal de transporte de rutas troncales	Implementando los resultados de los diversos estudios	OCOIT SEDEUR CGID SVYT MUNICIPIOS	Un sistema de transporte, ágil, moderno y eficiente	2011
Conformación de nuevas empresas operadoras de transporte para operación de troncales y alimentadores	Adecuación del marco legal existente y socializando a la vez el proyecto	OCOIT SEFIN CGID SVYT SADMON CONGRESO DEL ESTADO	Contar con nuevo esquema de empresas operadoras de transporte eficientes.	2008

Fuente: Plan Estatal de Desarrollo 2030 y OCOIT, 2007

Subprograma: Fomento a la cultura vial y becas de transporte

Meta: Modificación de hábitos de movilidad

Tabla 7.3 Subprograma: Fomento a la cultura vial y becas de transporte

Título de la acción	Como se hace	Responsables	Resultados	Fecha de cumplimiento
Comunicación para una nueva cultura de movilidad y uso del espacio público de la ciudad	Desarrollando e implementando estrategias de comunicación	OCOIT CGID DIRECCIÓN DE COMUNICACIÓN SOCIAL DEL ESTADO SEMADES SV Y T	Campañas de inducción e información sobre hábitos de movilidad	2011

Fuente: Plan Estatal de Desarrollo 2030 y OCOIT, 2007

Subprograma: Promoción de transportes alternativos más saludables

Meta: Mejorar la calidad de vida de las personas

Tabla 7.4 Subprograma: Promoción de transportes alternativos más saludables

Título de la acción	Como se hace	Responsables	Resultados	Fecha de cumplimiento
Difusión de alternativas de transporte sustentable	Desarrollando e implementando estrategias de comunicación	OCOIT CGID DIRECCIÓN DE COMUNICACIÓN SOCIAL DEL ESTADO SEMADES SV Y T	Un impacto en los hábitos de movilidad, que se traduzca por un mejor calidad del aire y salud (índices en cuanto a modos de transporte, índices de emisiones)	2011

Fuente: Plan Estatal de Desarrollo 2030 y OCOIT, 2007

Subprograma: Rediseño institucional de las dependencias del Transporte Público

Meta: Nueva estructura organizacional

Tabla 7.5 Subprograma: Rediseño institucional de las dependencias del Transporte Público

Título de la acción	Como se hace	Responsables	Resultados	Fecha de cumplimiento
La transformación institucional de la planeación, control y supervisión del transporte	Realizando estudios de fortalecimiento institucional y marco legal e implementando los resultados	OCOIT SEDESOL SV y T SADMON. CGID	Organismos e instituciones de transporte adecuadas a las necesidades del proyecto	2008

Fuente: Plan Estatal de Desarrollo 2030 y OCOIT, 2007



Subprograma: Adecuación del marco normativo en materia de movilidad urbana

Meta: Leyes y reglamentos

Tabla 7.6 Subprograma: Adecuación del marco normativo en materia de movilidad urbana

Titulo de la acción	Como se hace	Responsables	Resultados
Legislación y control en materia urbana y de vialidad	Analizando y modificando los diferentes ordenamientos en materia de urbanismo y vialidad	OCOIT SV y T CGID SEDEUR MUNICIPIOS CONGRESO DEL ESTADO	Marco legal en materia de movilidad urbana sustentable

Fuente: Plan Estatal de Desarrollo 2030 y OCOIT, 2007

Propuestas ciudadanas por sector

Tabla 7.7 Propuestas Ciudadanas por SECTOR

Propuesta	Origen	Eje Estratégico del PED2030
Desarrollar los estudios de Movilidad Urbana necesarios como parte del Plan Integral de Movilidad y Accesibilidad Metropolitana, entre ellos la actualización del Estudio de Origen y Destino elaborado en el año 2002.	Mesa de Gran Alianza	Respeto y Justicia
Elaborar el Plan Integral de Movilidad y Accesibilidad Metropolitana como marco de referencia para las acciones específicas a seguir en materia de transporte urbano motorizado y no motorizado	Mesa de Gran Alianza	Respeto y Justicia
Realizar estudios de evaluación y factibilidad de nuevos sistemas de transporte público en los que se englobe la planeación, operación, administración y control inteligente para acceder a recursos internacionales y nacionales. Impulsar una red de mediana capacidad (BRT), complementada con una red de ciclo vías que funcione como alimentadora, con estacionamientos para automóviles y bicicletas en sus paraderos.	Mesa de Gran Alianza	Empleo y Crecimiento

(Continuación)

Propuesta	Origen	Eje Estratégico del PED2030
1. Organizar Ferias Productivas 2. Formar cooperativas 3. Realizar juntas de pequeños empresarios para poder llegar a crecimientos regionales de las microempresas.	Mesa de Gran Alianza	Empleo y Crecimiento
Identificar los actuales y nuevos desarrollos habitacionales en los que se pueda adecuar un sistema alimentador, que se integre en puntos relevantes al de alta capacidad propuesto.	Mesa de Gran Alianza	Empleo y Crecimiento
Identificar y dimensionar los volúmenes de tráfico de transporte especializado (Escolar, de Empleados y de Mercancías). para controlar y reducir el impacto sobre las vialidades.	Mesa de Gran Alianza	Empleo y Crecimiento
Creación del Observatorio de Movilidad Urbana autónomo integrado por ciudadanos y técnicos independientes como instancia que se encargará del análisis, seguimiento y evaluación del resultado de la aplicación de los indicadores para una movilidad y accesibilidad sustentable.	Mesa de Gran Alianza	Empleo y Crecimiento
Plantear la realización de estudios de Factibilidad Técnica Económica y Financiera de cualquier proyecto o sub-proyecto para la optimización del servicio.	Mesa de Gran Alianza	Empleo y Crecimiento
Aplicar esquemas de Financiamiento y Tarifa adecuada que garantice la sustentabilidad económica del Proyecto	Mesa de Gran Alianza	Empleo y Crecimiento
Dar seguimiento a las propuestas hasta eliminar los problemas producidos por los transvales como, el negar el servicio, el mal trato y los enfrentamientos frecuentes entre usuarios y conductores.	Mesa de Gran Alianza	Respeto y Justicia y Programa especial de Movilidad
Estructuración de programas permanentes de cultura vial.	Mesa de Gran Alianza	Respeto y Justicia y Programa especial de Movilidad

(Continuación)

Propuesta	Origen	Eje Estratégico del PED2030
Fomentar la Movilidad Sustentable	Mesa de Gran Alianza	Respeto y Justicia y Programa especial de Movilidad
Estructurar mecanismos para darle consecuencias prácticas a la opinión del usuario del transporte público sobre el desempeño del servicio.	Mesa de Gran Alianza	Respeto y Justicia y Programa especial de Movilidad
Hacer que los usuarios del transporte público contribuyan mediante la información interactiva a la mejora de la calidad en el servicio.	Mesa de Gran Alianza	Respeto y Justicia y Programa especial de movilidad
Instauración por los tres niveles de gobierno de la economía ambiental, detonante de la movilidad urbana y el desarrollo social sustentable.	Mesa de Gran Alianza	Respeto y Justicia, Desarrollo Social y Programa especial de Movilidad
Reducción de los índices de contaminación.	Mesa de Gran Alianza	Desarrollo Social
Establecer formalmente el análisis sistemático de la relación entre el medio ambiente y el transporte	Mesa de Gran Alianza	Programa especial de movilidad
Estrechar la relación entre la planeación del transporte y la de asentamientos urbanos y regionales para reducir los efectos del transporte sobre el medio ambiente.	Mesa de Gran Alianza	Desarrollo Social y Programa especial de movilidad
Debe detenerse la ocupación de banquetas y de los carriles de circulación por la avalancha de vehículos porque están agudizando los problemas de movilidad pública y privada y dado que las vialidades no pueden -ni deben- crecer a la misma velocidad, el resultado de este crecimiento ha sido la invasión privada del espacio público.	Mesa de Gran Alianza	Respeto y Justicia y Programa especial de movilidad
Proponer al legislativo la iniciativa de ley que subsane la falta de un Ordenamiento urbano ya que a diario se viven los problemas del transporte público por los muchos accidentes provocados por la falta de orden en la movilidad urbana.	Mesa de Gran Alianza	Programa especial de movilidad

(Continuación)

Propuesta	Origen	Eje Estratégico del PED2030
Planeación de la estructura vial para los sistemas de transporte a futuro.	Mesa de Gran Alianza	Respeto y justicia y Programa especial de movilidad
Utilización de los espacios abiertos para la movilidad sustentable.	Mesa de Gran Alianza	Programa especial de movilidad
Modernización en el Sistema de Ascenso y descenso en el Transporte Público.	Mesa de Gran Alianza	Respeto y Justicia y Programa especial de movilidad
Optimización de nuestras vialidades (Avenidas, Calles y Aceras).	Mesa de Gran Alianza	Programa especial de movilidad
Desarrollo integral de la infraestructura de transporte, que considere a todos los sistemas, para garantizar una optimización de la movilidad.	Mesa de Gran Alianza	Programa especial de movilidad
Elaboración de planes parciales de movilidad y accesibilidad urbana sustentable de los corredores de movilidad metropolitana troncal y de los centros distritales y barriales.	Mesa de Gran Alianza	Programa especial de movilidad
Creación de un sistema de estacionamientos disuasorios a la accesibilidad vehicular individual en torno al centro metropolitano y centros urbanos municipales, vinculados a líneas de transporte público expreso con características de alta calidad de servicio.	Mesa de Gran Alianza	Programa especial de movilidad
Planeación urbana de largo plazo y centrada en el individuo, no en el automóvil, es imperativo y urgente un sistema de transporte colectivo en toda el área metropolitana. Para ello, es necesario el control de los grupos de presión del sistema de transporte.	Propuesta de la Ciudadanía para PED.	Programa especial de Mov.
Obviamente la urgente ampliación del tren ligero y hacerlo tan eficiente que cuestione a los ciudadanos la necesidad de tener más de un automóvil por familia. Por consecuencia, un buen sistema de transporte público, rápido, eficiente y no contaminante.	Propuesta de la Ciudadanía para PED.	Programa especial de Mov.
Que hubiera más reglamentos para los transportistas y hacer que los cumplan y respeto para los que lo usan.	Propuesta de la Ciudadanía para PED.	Respeto y Justicia y Programa especial de Mov.

(Continuación)

Propuesta	Origen	Eje Estratégico del PED2030
Control con los empresarios del transporte, que se respete el reglamento de tránsito y más rutas.	Propuesta de la Ciudadanía para PED.	Respecto y Justicia
Definitivamente mejorar el nivel académico y económico de los conductores de servicio, exigir más a las empresas permisionarias para que sus operadores tengan más criterio y sentido común. Y también que mejoren el parque vehicular, que se esté renovando.	Propuesta de la Ciudadanía para PED.	Respecto y Justicia y Programa especial de Mov.
Invertir en infraestructura vial para que facilite la entrada y movilidad de más personas.	Propuesta de la Ciudadanía para PED.	Programa especial de Mov.
Que se invierta en obras bien hechas y de calidad para que sean duradera y no tirar nada mas el dinero	Propuesta de la Ciudadanía para PED.	Buen Gobierno
Concientizar a los ciudadanos del beneficio a la salud y medio ambiente de caminar algunas cuadras o de usar bicicleta (como en países europeos), transporte público de mejor calidad y servicio para así usarlo todos los ciudadanos	Propuesta de la Ciudadanía para PED.	Programa especial de Mov. Y Desarrollo Social
Suficientes señalamientos para poder transitar y caminar sin ningún riesgo.	Propuesta de la Ciudadanía para PED.	Desarrollo Social, Respeto y Justicia, Programa especial de Mov.
Que baje el precio del camión y que den mejor servicio	Propuesta de la Ciudadanía para PED.	Respeto y Justicia y Programa especial de movilidad
No elevar el costo de la tarifa de transporte publico	Propuesta de la Ciudadanía para PED.	Respeto y Justicia y Programa especial de movilidad
Urgen ciclistas en la ciudad, hay muchos carros, congestionamiento. Es necesario que la gente por salud personal y evitar la contaminación se transporte de esta manera.	Propuesta de la Ciudadanía para PED.	Desarrollo Social y Programa especial de movilidad
Replantear el sistema de transporte, como modelo alterno bicicletas, en vías de comunicación como calles tranquilas, conectar lugares de interés, ejemplo Zapopan Centro a Guadalajara, centro por calles locales en doble sentido y señalización.	Propuesta de la Ciudadanía para PED.	Programa especial de Mov.

(Continuación)

Propuesta	Origen	Eje Estratégico del PED2030
Promover la actualización del parque vehicular de los particulares mediante incentivos en el pago de la tenencia a aquellos que tengan autos con menos de 5 años de antigüedad.	Propuesta de la Ciudadanía para PED.	Buen Gobierno y Respeto y Justicia
Revisar el marco legal que rige los servicios de transporte en el estado, ya que existe carencia de sustento jurídico sólido para implementar y gestionar la movilidad urbana sustentable. (Normatividad específica para el transporte. Normatividad específica para la vialidad).	Mesa de Gran Alianza	Respeto y Justicia
Despolitizar los asuntos relativos al transporte público de pasajeros, pues entorpece en tiempo y forma la toma de decisiones, y representa un freno a cualquier acción que se pretenda tomar.	Mesa de Gran Alianza	Respeto y Justicia
Reestructurar el marco institucional y operativo en materia de transporte creando un organismo estatal que regule, ordene y controle el transporte público.	Mesa de Gran Alianza	Respeto y Justicia
Reactivar los organismos de participación ciudadana creados por Ley (Consejo Consultivo de Tránsito y Vialidad).	Mesa de Gran Alianza	Respeto y Justicia
Definir en los planes de desarrollo las acciones por implementar en materia de infraestructura para el transporte público y transporte no motorizado.	Mesa de Gran Alianza	Respeto y Justicia
Institucionalizar la participación del municipio en materia de tránsito y de transporte.	Mesa de Gran Alianza	Respeto y Justicia
Eliminar el factor de "tiempos políticos".	Mesa de Gran Alianza	Respeto y Justicia
Revisar y adecuar el régimen jurídico de las concesiones y de la organización de los prestadores del servicio de transporte público.	Mesa de Gran Alianza	Respeto y Justicia
Preservar los derechos de los trabajadores y de los concesionarios actuales en los nuevos esquemas de transporte.	Mesa de Gran Alianza	Respeto y Justicia
Establecer las políticas y procedimientos técnicos mediante los cuales se establezcan y actualicen las tarifas del transporte público.	Mesa de Gran Alianza	Respeto y Justicia

Fuente: Mesa de Movilidad de la Gran Alianza, 2007

(Continuación)

Propuestas	Origen	EMPLEO Y CRECIMIENTO				BUEN GOBIERNO				RESPECTO Y JUSTICIA				DESARROLLO SOCIAL				PROGRAMA ESPECIAL MOVILIDAD															
		Objetivo estratégico del PED				Objetivo estratégico del PED				Objetivo estratégico del PED				Objetivo estratégico del PED				Objetivo estratégico del PED															
		M1	M2	M3	M4	M1	M2	M3	M4	M1	M2	M3	M4	M1	M2	M3	M4	M1	M2	M3	M4	2011	2012	2013	2014	2015							
Modernización en el Sistema de Ascenso y descenso en el Transporte Público.	Mesa de Gran Alianza	X																							X	X							
Optimización de nuestras vialidades (Avenidas, Calles y Aceras).	Mesa de Gran Alianza	X																								X	X						
Desarrollo integral de la infraestructura de transporte, que considere a todos los sistemas, para garantizar una optimización de la movilidad.	Mesa de Gran Alianza	X																								X	X						
Elaboración de planes parciales de movilidad y accesibilidad urbana sustentable de los corredores de movilidad metropolitana troncal y de los centros distritales y barriales.	Mesa de Gran Alianza	X																								X	X						
Creación de un sistema de estacionamientos disuasorios a la accesibilidad vehicular individual en torno al centro metropolitano y centros urbanos municipales, vinculados a líneas de transporte público expreso con características de alta calidad de servicio.	Mesa de Gran Alianza	X																								X	X						
Planeación urbana de largo plazo y centrada en el individuo, no en el automóvil, es imperativo y urgente un sistema de transporte colectivo en toda el área metropolitana. Para ello, es necesario el control de los grupos de presión del sistema de transporte.	Propuesta de la Ciudadanía para PED.	X																								X	X						
Obviamente la urgente ampliación del tren ligero y hacerlo tan eficiente que cuestione a los ciudadanos la necesidad de tener más de un automóvil por familia. Por consecuencia, un buen sistema de transporte público, rápido, eficiente y no contaminante.	Propuesta de la Ciudadanía para PED.	X																								X	X						

Propuestas ciudadanas y subprogramas

Tabla 7.9 Propuestas Ciudadanas por SECTOR

Propuesta	Origen	Objetivo Especifico	Subprograma
Desarrollar los estudios de Movilidad Urbana necesarios como parte del Plan Integral de Movilidad y Accesibilidad Metropolitana, entre ellos la actualización del Estudio de Origen y Destino elaborado en el año 2002.	Mesa de Gran Alianza	Un sistema de transporte público multimodal en base a corredores de alta eficiencia que atiende todos los modos de transporte público, pero prioritariamente a los peatones, los ciclistas, usuarios de transporte público y transporte privado.	Movilidad Urbana, accesos, agilización e infraestructura vial
Elaborar el Plan Integral de Movilidad y Accesibilidad Metropolitana como marco de referencia para las acciones específicas a seguir en materia de transporte urbano motorizado y no motorizado	Mesa de Gran Alianza	Un sistema de transporte público multimodal en base a corredores de alta eficiencia que atiende todos los modos de transporte público, pero prioritariamente a los peatones, los ciclistas, usuarios de transporte público y transporte privado.	Movilidad Urbana, accesos, agilización e infraestructura vial
Realizar estudios de evaluación y factibilidad de nuevos sistemas de transporte público en los que se englobe la planeación, operación, administración y control inteligente para acceder a recursos internacionales y nacionales. Impulsar una red de mediana capacidad (BRT), complementada con una red de ciclo vías que funcione como alimentadora, con estacionamientos para automóviles y bicicletas en sus paraderos.	Mesa de Gran Alianza	Un sistema de transporte público multimodal en base a corredores de alta eficiencia que atiende todos los modos de transporte público, pero prioritariamente a los peatones, los ciclistas, usuarios de transporte público y transporte privado.	Movilidad Urbana, accesos, agilización e infraestructura vial

(Continuación)

<p>1. Organizar Ferias Productivas 2. Fomentar cooperativas 3. Realizar juntas de pequeños empresarios para poder llegar a crecimientos regionales de las microempresas.</p>	<p>Mesa de Gran Alianza</p>	<p>Mayor Cooperación público privada en el sector</p>	<p>Sistema de transporte rápido, efectivo, seguro e innovador.</p>
<p>Identificar los actuales y nuevos desarrollos habitacionales en los que se pueda adecuar un sistema alimentador, que se integre en puntos relevantes al de alta capacidad propuesto.</p>	<p>Mesa de Gran Alianza</p>	<p>Aumento en la accesibilidad para las personas y hacia todas las colonias de la ciudad</p>	<p>Movilidad Urbana, accesos, agilización e infraestructura vial</p>
<p>Identificar y dimensionar los volúmenes de tráfico de transporte especializado (Escolar, de Empleados y de Mercancías), para controlar y reducir el impacto sobre las vialidades.</p>	<p>Mesa de Gran Alianza</p>	<p>Un sistema de transporte público multimodal en base a corredores de alta eficiencia que atiende todos los modos de transporte público, pero prioritariamente a los peatones, los ciclistas, usuarios de transporte público y transporte privado.</p>	<p>Movilidad Urbana, accesos, agilización e infraestructura vial</p>
<p>Creación del Observatorio de Movilidad Urbana autónomo integrado por ciudadanos y técnicos independientes como instancia que se encargará del análisis, seguimiento y evaluación del resultado de la aplicación de los indicadores para una movilidad y accesibilidad sustentable.</p>	<p>Mesa de Gran Alianza</p>	<p>Una nueva cultura de uso del espacio público a favor de los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público</p>	<p>Fomento a la cultura vial y becas de transporte</p>
<p>Plantear la realización de estudios de Factibilidad Técnica Económica y Financiera de cualquier proyecto o sub-proyecto para la optimización del servicio.</p>	<p>Mesa de Gran Alianza</p>	<p>Un sistema de transporte público multimodal en base a corredores de alta eficiencia que atiende todos los modos de transporte público, pero prioritariamente a los peatones, los ciclistas, usuarios de transporte</p>	<p>Movilidad Urbana, accesos, agilización e infraestructura vial</p>

(Continuación)

		público y transporte privado.	
Aplicar esquemas de Financiamiento y Tarifa adecuada que garantice la sustentabilidad económica del Proyecto	Mesa de Gran Alianza	Mayor Cooperación pública privada en el sector	Sistema de transporte rápido, efectivo, seguro e innovador.
Dar seguimiento a las propuestas hasta eliminar los problemas producidos por los trasvales como, el negar el servicio, el maltrato y los enfrentamientos frecuentes entre usuarios y conductores.	Mesa de Gran Alianza	Mayor Cooperación pública privada en el sector	Sistema de transporte rápido, efectivo, seguro e innovador.
Estructuración de programas permanentes de cultura vial.	Mesa de Gran Alianza	1) Una nueva cultura de uso del espacio público a favor de los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público	Fomento a la cultura vial y becas de transporte
Fomentar la Movilidad Sustentable	Mesa de Gran Alianza	1) Una nueva cultura de uso del espacio público a favor de los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público	Promoción de transportes alternativos más saludables
Estructurar mecanismos para darle consecuencias prácticas a la opinión del usuario del transporte público sobre el desempeño del servicio.	Mesa de Gran Alianza	Un sistema de transporte público multimodal en base a corredores de alta eficiencia que atiende todos los modos de transporte público, pero prioritariamente a los peatones, los ciclistas, usuarios de transporte público y transporte	Fomento a la cultura vial y becas de transporte

(Continuación)

		privado.	
Hacer que los usuarios del transporte público contribuyan mediante la información interactiva a la mejora de la calidad en el servicio.	Mesa de Gran Alianza	Un sistema de transporte público multimodal en base a corredores de alta eficiencia que atiende todos los modos de transporte público, pero prioritariamente a los peatones, los ciclistas, usuarios de transporte público y transporte privado.	Fomento a la cultura vial y becas de transporte
Instauración por los tres niveles de gobierno de la economía ambiental, detonante de la movilidad urbana y el desarrollo social sustentable.	Mesa de Gran Alianza	Calidad del aire mejorada por la disminución de emisiones vehiculares	Promoción de transportes alternativos más saludables
Reducción de los índices de contaminación.	Mesa de Gran Alianza	Calidad del aire mejorada por la disminución de emisiones vehiculares	Promoción de transportes alternativos más saludables
Establecer formalmente el análisis sistemático de la relación entre el medio ambiente y el transporte	Mesa de Gran Alianza	Calidad del aire mejorada por la disminución de emisiones vehiculares	Promoción de transportes alternativos más saludables
Estrechar la relación entre la planeación del transporte y la de asentamientos urbanos y regionales para reducir los efectos del transporte sobre el medio ambiente.	Mesa de Gran Alianza	Calidad del aire mejorada por la disminución de emisiones vehiculares	Promoción de transportes alternativos más saludables
Debe detenerse la ocupación de banquetas y de los carriles de circulación por la avalancha de vehículos porque están agudizando los problemas de movilidad pública y privada y dado que las vialidades no pueden -ni deben-	Mesa de Gran Alianza	Una nueva cultura de uso del espacio público a favor de los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público	Movilidad Urbana, accesos, agilización e infraestructura vial

(Continuación)

crecer a la misma velocidad, el resultado de este crecimiento ha sido la invasión privada del espacio público.			
Proponer al legislativo la iniciativa de ley que subsane la falta de un Ordenamiento urbano ya que a diario se viven los problemas del transporte público por los muchos accidentes provocados por la falta de orden en la movilidad urbana.	Mesa de Gran Alianza	Legislación actualizada en materia de transporte y uso del suelo	Adecuación del marco normativo en materia de movilidad urbana
Planeación de la estructura vial para los sistemas de transporte a futuro.	Mesa de Gran Alianza	Aumento en la accesibilidad para las personas y hacia todas las colonias de la ciudad	Movilidad Urbana, accesos, agilización e infraestructura vial
Utilización de los espacios abiertos para la movilidad sustentable.	Mesa de Gran Alianza	Una nueva cultura de uso del espacio público a favor de los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público	Movilidad Urbana, accesos, agilización e infraestructura vial
Modernización en el Sistema de Ascenso y descenso en el Transporte Público.	Mesa de Gran Alianza	1) Un sistema de transporte público multimodal en base a corredores de alta eficiencia que atiende todos los modos de transporte público, pero prioritariamente a los peatones, los ciclistas, usuarios de transporte público y transporte privado.	Sistema de transporte rápido, efectivo, seguro e innovador.
Optimización de nuestras vialidades (Avenidas, Calles y Aceras).	Mesa de Gran Alianza	Una nueva cultura de uso del espacio público a favor de los peatones, ciclistas y usuarios del	Movilidad Urbana, accesos, agilización e infraestructura vial

(Continuación)

		transporte público	
Desarrollo integral de la infraestructura de transporte, que considere a todos los sistemas, para garantizar una optimización de la movilidad.	Mesa de Gran Alianza	Aumento en la accesibilidad para las personas y hacia todas las colonias de la ciudad	Movilidad Urbana, accesos, agilización e infraestructura vial
Elaboración de planes parciales de movilidad y accesibilidad urbana sustentable de los corredores de movilidad metropolitana troncal y de los centros distritales y barriales.	Mesa de Gran Alianza	1) Un sistema de transporte público multimodal en base a corredores de alta eficiencia que atiende todos los modos de transporte público, pero prioritariamente a los peatones, los ciclistas, usuarios de transporte público y transporte privado.	Movilidad Urbana, accesos, agilización e infraestructura vial
Creación de un sistema de estacionamientos disuasorios a la accesibilidad vehicular individual en torno al centro metropolitano y centros urbanos municipales, vinculados a líneas de transporte público expreso con características de alta calidad de servicio.	Mesa de Gran Alianza	1) Un sistema de transporte público multimodal en base a corredores de alta eficiencia que atiende todos los modos de transporte público, pero prioritariamente a los peatones, los ciclistas, usuarios de transporte público y transporte privado.	Sistema de transporte rápido, efectivo, seguro e innovador.
Planeación urbana de largo plazo y centrada en el individuo, no en el automóvil, es imperativo y urgente un sistema de transporte colectivo en toda el área metropolitana. Para ello, es necesario el control de los grupos de	Propuesta de la Ciudadanía para PED.	1) Un sistema de transporte público multimodal en base a corredores de alta eficiencia que atiende todos los modos de	Sistema de transporte rápido, efectivo, seguro e innovador.

(Continuación)

presión del sistema de transporte.		transporte público, pero prioritariamente a los peatones, los ciclistas, usuarios de transporte público y transporte privado.	
Obviamente la urgente ampliación del tren ligero y hacerlo tan eficiente que cuestione a los ciudadanos la necesidad de tener más de un automóvil por familia. Por consecuencia, un buen sistema de transporte público, rápido, eficiente y no contaminante.	Propuesta de la Ciudadanía para PED.	1) Un sistema de transporte público multimodal en base a corredores de alta eficiencia que atiende todos los modos de transporte público, pero prioritariamente a los peatones, los ciclistas, usuarios de transporte público y transporte privado.	Sistema de transporte rápido, efectivo, seguro e innovador.
Que hubiera más reglamentos para los transportistas y hacer que los cumplan y respecto para los que lo usan.	Propuesta de la Ciudadanía para PED.	Legislación actualizada en materia de transporte y uso del suelo	Adecuación del marco normativo en materia de movilidad urbana
Control con los empresarios del transporte, que se respete el reglamento de tránsito y más rutas.	Propuesta de la Ciudadanía para PED.	Mayor Cooperación público privada en el sector	Rediseño institucional de las dependencias del transporte público
Definitivamente mejorar el nivel académico y económico de los conductores de servicio, exigir más a las empresas permisionarias para que sus operadores tengan más criterio y sentido común. Y también que mejoren el parque vehicular, que se esté renovando.	Propuesta de la Ciudadanía para PED.	Mayor Cooperación público privada en el sector	Rediseño institucional de las dependencias del transporte público
Invertir en infraestructura vial para que facilite la entrada y movilidad de más personas.	Propuesta de la Ciudadanía para PED.	1) Un sistema de transporte público multimodal en base a corredores de alta	Movilidad Urbana, accesos, agilización e infraestructura vial

(Continuación)

		eficiencia que atiende todos los modos de transporte público, pero prioritariamente a los peatones, los ciclistas, usuarios de transporte público y transporte privado.	
Que se invierta en obras bien hechas y de calidad para que sean duradera y no tirar nada mas el dinero	Propuesta de la Ciudadanía para PED.	Mayor Cooperación pública privada en el sector	Sistema de transporte rápido, efectivo, seguro e innovador.
Concientizar a los ciudadanos del beneficio a la salud y medio ambiente de caminar algunas cuadras o de usar bicicleta (como en países europeos), transporte público de mejor calidad y servicio para así usarlo todos los ciudadanos	Propuesta de la Ciudadanía para PED.	Calidad del aire mejorada por la disminución de emisiones vehiculares	Promoción de transportes alternativos más saludables
Suficientes señalamientos para poder transitar y caminar sin ningún riesgo.	Propuesta de la Ciudadanía para PED.	Una nueva cultura de uso del espacio público a favor de los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público	Movilidad Urbana, accesos, agilización e infraestructura vial
Que baje el precio del camión y que den mejor servicio	Propuesta de la Ciudadanía para PED.	Un sistema de transporte público multimodal en base a corredores de alta eficiencia que atiende todos los modos de transporte público, pero prioritariamente a los peatones, los ciclistas, usuarios de transporte público y transporte privado.	Sistema de transporte rápido, efectivo, seguro e innovador.
No elevar el costo de la tarifa de transporte	Propuesta de la	Un sistema de transporte	Sistema de transporte

(Continuación)

<p>Promover la actualización del parque vehicular de los particulares mediante incentivos en el pago de la tenencia a aquellos que tengan autos con menos de 5 años de antigüedad.</p>	<p>Propuesta de la Ciudadanía para PED.</p>	<p>Mayor Cooperación público privada en el sector</p>	<p>Adecuación del marco normativo en materia de movilidad urbana</p>
<p>Revisar el marco legal que rige los servicios de transporte en el estado, ya que existe carencia de sustento jurídico sólido para implementar y gestionar la movilidad urbana sustentable. (Normatividad específica para el transporte. Normatividad específica para la vialidad).</p>	<p>Mesa de Gran Alianza</p>	<p>Legislación actualizada en materia de transporte y uso del suelo</p>	<p>Adecuación del marco normativo en materia de movilidad urbana</p>
<p>Despolitizar los asuntos relativos al transporte público de pasajeros, pues entorpece en tiempo y forma la toma de decisiones, y representa un freno a cualquier acción que se pretenda tomar.</p>	<p>Mesa de Gran Alianza</p>	<p>Mayor Cooperación público privada en el sector</p>	<p>Adecuación del marco normativo en materia de movilidad urbana</p>
<p>Reestructurar el marco institucional y operativo en materia de transporte creando un organismo estatal que regule, ordene y controle el transporte público.</p>	<p>Mesa de Gran Alianza</p>	<p>Legislación actualizada en materia de transporte y uso del suelo</p>	<p>Adecuación del marco normativo en materia de movilidad urbana</p>
<p>Reactivar los organismos de participación ciudadana creados por Ley (Consejo Consultivo de Tránsito y Vialidad).</p>	<p>Mesa de Gran Alianza</p>	<p>Mayor Cooperación público privada en el sector</p>	<p>Rediseño institucional de las dependencias del transporte público</p>
<p>Definir en los planes de desarrollo las acciones por implementar en materia de infraestructura para el transporte público y transporte no motorizado.</p>	<p>Mesa de Gran Alianza</p>	<p>Un sistema de transporte público multimodal en base a corredores de alta eficiencia que atiende todos los modos de transporte público, pero prioritariamente a los peatones, los ciclistas, usuarios de transporte público y transporte privado.</p>	<p>Movilidad Urbana, accesos, agilización e infraestructura vial</p>

(Continuación)

Institucionalizar la participación del municipio en materia de tránsito y de transporte.	Mesa de Gran Alianza	Legislación actualizada en materia de transporte y uso del suelo	Adecuación del marco normativo en materia de movilidad urbana
Eliminar el factor de "tiempos políticos".	Mesa de Gran Alianza	Mayor Cooperación público privada en el sector	Rediseño institucional de las dependencias del transporte público
Revisar y adecuar el régimen jurídico de las concesiones y de la organización de los prestadores del servicio de transporte público.	Mesa de Gran Alianza	Mayor Cooperación público privada en el sector	Adecuación del marco normativo en materia de movilidad urbana
Preservar los derechos de los trabajadores y de los concesionarios actuales en los nuevos esquemas de transporte.	Mesa de Gran Alianza	Mayor Cooperación público privada en el sector	Adecuación del marco normativo en materia de movilidad urbana
Establecer las políticas y procedimientos técnicos mediante los cuales se establezcan y actualicen las tarifas del transporte público.	Mesa de Gran Alianza	Legislación actualizada en materia de transporte y uso del suelo	Adecuación del marco normativo en materia de movilidad urbana

Fuente: Mesa de Movilidad de la Gran Alianza, 2007



8. Presupuesto Estimado

Tabla 8.1 Presupuestación de los Proyectos

Proyectos	Subprograma	Costo Aproximado 2008	Costo Aproximado 2009
Estudios y Proyectos	Movilidad Urbana, accesos, agilización e infraestructura vial	41,850,000	36,618,750
Infraestructura Vial	Movilidad Urbana, accesos, agilización e infraestructura vial	493,169,000	431,522,875
Centro de Control y Sistema de Comunicaciones	Sistemas de transporte rápido, efectivo, seguro e innovador	28,050,000	12,000,000
Comunicación Social	Sistemas de transporte rápido, efectivo, seguro e innovador	22,000,000	24,000,000
Operación	Rediseño institucional de las dependencias de transporte público	30,000,000	54,000,000
TOTAL		\$615,069,000	\$558,141,625

Fuente: OCOIT, 2007

Tabla 8.2 Responsabilidades

Proyectos	Subprograma	Responsable
Estudios y Proyectos	Movilidad Urbana, accesos, agilización e infraestructura vial	OCOIT
Infraestructura Vial	Movilidad Urbana, accesos, agilización e infraestructura vial	SEDEUR
Centro de Control y Sistema de Comunicaciones	Sistemas de transporte rápido, efectivo, seguro e innovador	OCOIT
Comunicación Social	Sistemas de transporte rápido, efectivo, seguro e innovador	OCOIT/ CGID
Operación	Rediseño institucional de las dependencias de trans público	OCOIT

Fuente: OCOIT, 2007

ESPECIALES
JALISCO 2030



**PROGRAMAS
SECTORIALES
Y ESPECIALES**

Directorio de Participantes



Directorio de Participantes

Miembros del COPLADE

C.P. Emilio González Márquez
Presidente del COPLADE
Gobernador del Estado

Dr. Víctor Manuel González Romero
Coordinador General del COPLADE
Secretario de Planeación

Lic. Felipe de Jesús Vicencio Álvarez
Secretario Técnico
Delegado de SEDESOL

Consejos Estatales Ciudadanos

Lic. Tomas López Miranda
Consejo Económico y Social

C. Mauro Jiménez Iñiguez
Consejo Agropecuario de Jalisco

Comisiones para el Desarrollo Socioeconómico

Lic. Leonardo García Camarena
Gran Alianza

SUBCOMITÉ ESPECIAL

Movilidad

1. Organismo Coordinador de la Operación Integral del Servicio de Transporte Público del Estado (OCOIT)
2. Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y el Transporte (CEIT)
3. Secretaría de Desarrollo Urbano
4. Secretaría de Vialidad y Transporte
5. SEMADES - Sistema Estatal de Información Ambiental Centro de Transporte Sustentable



6. BANOBRAS

7. PEMEX

8. Representante del Congreso del Estado de Jalisco

9. Secretaría de Desarrollo Social

10. H. Ayuntamiento de Zapopan

11. CID - Coordinación de Innovación y Desarrollo

12. Comisión Intersecretarial para la Movilidad Urbana

13. Alianza de Camioneros de Jalisco A.C.

14. SISTECOZOME

15. MUTUJAL

16. Servicios y Transportes

17. SITEUR

18. EMBARQ/WRI

19. UITP, Latinoamérica

20. CANACO - Cámara Nacional de Comercio

21. GDL 2020, AC.

22. Colectivo Ecologista Jalisco, A.C.

23. Transportes Tlajomulco, A.C.

24. Asociación Intermunicipal de la Zona Metropolitana de Guadalajara

Gabinete Estratégico del CTPE

Dr. Víctor Manuel González Romero.

Secretario de Planeación.

Representante Dr. Héctor E. Gómez Hernández



Lic. Fernando Guzmán Pérez Peláez.
Secretario General de Gobierno.
Representante Lic. Alfonso Villaseñor Díaz

Lic. Herbert Taylor Arthur.
Coordinación General de Innovación y Desarrollo.
Representante Arq. Esteban Wario Hernández

Ing. Alonso Ulloa Vélez.
Coordinación General de Políticas Públicas.
Representante Ing. César Neri Gutiérrez

Integración y Edición

Dr. Víctor Manuel González Romero
Secretario de Planeación

Coordinación General de Planeación

Dr. Héctor Eduardo Gómez Hernández
Coordinador General de Planeación

Mtro. Carlos Eduardo Anguiano Gómez
Coordinador de Planeación Sectorial

Mtro. José Martínez Graciliano
Coordinador de Planeación Territorial

L.C.P. Juan Miguel Martín del Campo Verdín
Coordinador de Proyectos para la Gestión Pública

Revisión final del documento

Arq. Mario Córdoba España

Agradecimientos

Participantes en la Mesa de la Gran Alianza

A todos los ciudadanos de Jalisco

Programa Especial 20 "Movilidad"

ISBN: 968-832-464-7

1ra. Edición

Responsable de la publicación: Dirección de Publicaciones del Gobierno de Jalisco

Responsable de la impresión: Equilátero "Desarrollos Impresos de México, S.A. de C.V."

Guadalajara Jalisco., México. Febrero de 2008

Tiraje : 1,000 ejemplares