Taller de Movilidad Urbana Sustentable

CENTRO HISTÓRICO DE GUADALAJARA

Versión 1.0

CONTENIDO

- Introducción
- Metodología
- Mesas de trabajo
- Visión de futuro
    - Transporte no motorizado
    - Transporte colectivo
    - Transporte particular
    - Transporte de carga
- Problemas relevantes
    - Transporte no motorizado
    - Transporte colectivo
    - Transporte particular
    - Transporte de carga
- Análisis de problemas
    - Transporte no motorizado
    - Transporte colectivo
    - Transporte particular
    - Transporte de carga
- Acciones relevantes
    - Transporte no motorizado
    - Transporte colectivo
    - Transporte particular
    - Transporte de carga

INTRODUCCIÓN

Estamos viviendo nuevos tiempos en los cuales es impostergable la participación de la sociedad en la toma de decisiones y en la definición de las políticas públicas. La Secretaria de Planeación consciente de ello, ha tenido a bien colaborar con el Centro de Investigación Estatal de la Vialidad y el Transporte y el Patronato del Centro Histórico de la ciudad de Guadalajara en el desarrollo del Taller de Sustentabilidad del Centro Histórico de Guadalajara. En este taller representantes de la sociedad y el gobierno disertaron sobre la visión de futuro, la problemática y las acciones a emprender a favor de la movilidad y la mejora en general del Centro Histórico de Guadalajara.

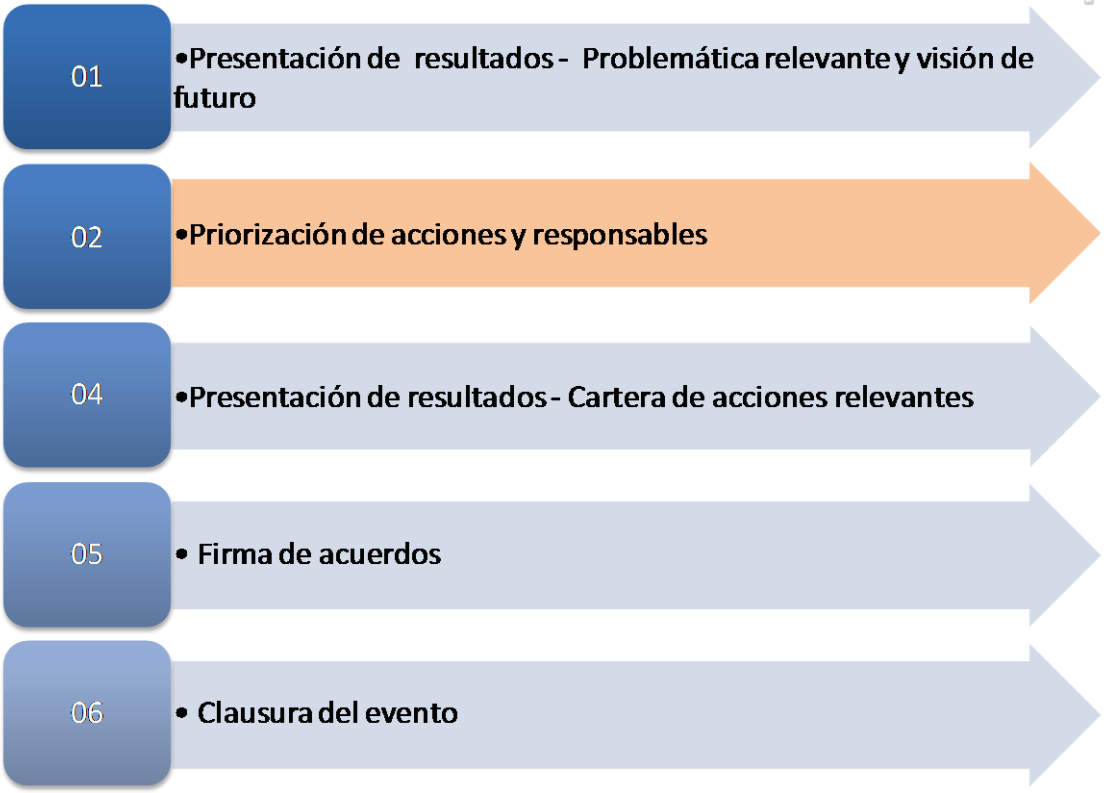
Los resultados contenidos en el presente documento son el fruto de los trabajos realizados en el ejercicio de planeación realizado los días 9 y 10 de noviembre y resume las aportaciones de diversos organismos no gubernamentales involucrados en el tema de la movilidad expresadas a través de sus representantes.

La Cartera de Acciones Relevantes, será uno de los principales insumos para las tareas de evaluación y actualización del Plan Estatal de Desarrollo Jalisco 2030, y formará parte de los elementos a considerar en la integración de los Programas Operativos Anuales.

Metodología: Día 01

01	•Inauguración, bienvenida y palabras del Secretario de VT
02	•Presentación de objetivos, metodología del taller y sugerencias de participación activa
03	•Identificar el perfil de los participantes
04	•Ponencia: Movilidad Sustentable
05	• Presentación del diagnóstico de movilidad en el CHG
06	• Identificación de Problemas y Áreas de oportunidad
07	• Presentación de resultados
08	• Ponencia: Buenas prácticas de movilidad en otras ciudades
09	• Ponencia : La Visión de la Movilidad Sustentable en el CHG
10	• Establecer la visión de futuro
11	• Priorización y análisis de problemas

Metodología: Día 02



MESAS DE TRABAJO

- Transporte no motorizado
- Transporte colectivo
- Transporte particular
- Transporte de carga

VISIÓN DE FUTURO

Transporte no motorizado:

- Contar con un centro histórico amplio y peatonal, con un sistema integral para bicicleta (pública y privada), con estacionamientos como nodos de servicios, con ejes para transporte público, calles con ceros obstáculos, contar con una vinculación de distintos polos atractores, bahías para automóviles en las calles donde circulen vehículos motorizados, incrementando así la seguridad peatonal;

- Programas del gobierno para el desarrollo de la movilidad a través de estímulos; implementación de espacios especiales para el traslado de bicicletas en macrobus y tren ligero los 7 días de la semana. Transporte especial para discapacitados de capacidad reducida, que atraviese el CHG; Implementar un sistema de bicicletas públicas con una retícula cada 300 mts. entre cada estación.

- Racionalizar el uso del automóvil; peatonalización y vinculación con áreas patrimoniales, determinar y articular el perímetro generando polos de atracción; tranquilizar las calles, señalizar debidamente las vialidades y mapas de la red peatonal.

- Redensificar y habitar la zona; articulación con los centros atractores fuera del polígono; Contar con un sistema de transporte no motorizado (bicicleta pública, bici-taxi).

Transporte Colectivo:

- El Centro Histórico cuenta con un reordenamiento global de todos los modos de transporte convertido en un orgullo de los tapatíos como un símbolo de la ciudad.
- El Centro Histórico cuenta con un sistema tarifario integral a la par de un sistema articulado y multimodal (interconexión).
- El centro histórico es un lugar que cuenta con un sistema de transporte que incluye todas las modalidades, con el menor número de contaminación auditiva, visual y de menor emisión de contaminantes. Criterio comparable con los mejores índices a nivel mundial.
- El centro histórico es un lugar seguro, confortable, habitado y atractivo, accesible para todo tipo de personas, que caminan con mayor cantidad de tiempo que 20 años atrás.
- Los operadores y conductores de vehículos y transporte público son responsables y están comprometidos con una cultura vial compartida por toda la sociedad, promoviendo la seguridad social cuya visión sea de largo plazo y no coyuntural.
- Observamos un transporte público organizado (en tiempos) programado (enlazado con las rutas actuales), limpio, ecológico, suficiente, eficiente, seguro, apto para personas discapacitadas, con un parque vehicular modernizado, con un diseño apropiado para los tapatíos, con tecnología de punta para las paradas y estaciones, con operadores capacitados (incluyendo el trato a la ciudadanía), con infraestructura vial adecuada, reduciendo el costo de traslado y unificar la forma de pago, que se cuente con un plan integral de movilidad de la zona metropolitana, modificar el esquema de participación ciudadana y no autorizar el estacionamiento en el centro histórico.
- Cuenta con un sistema de transporte efectivo conforme a la oferta y demanda acorde y en armonía entre los modos de transporte.
- Que sea peatonal en el que convivan en forma ordenada y segura los diferentes sectores de la sociedad.

Transporte Particular:

Un centro histórico con espacios públicos aptos para convivir con seguridad en donde el transporte privado este integrado de manera armónica permitiendo la movilidad plural y equilibrada.

Transporte de carga:

El Centro Histórico de Guadalajara (CHG) es una zona ordenada, orientada al bienestar comunitario, con un transporte de carga que integra un sistema inteligente de señalización, distribución e información en el que claramente se establecen espacios, horarios, tipos de vehículos amigables con el ambiente e incluye una red de corredores de servicios operando eficientemente.

PROBLEMAS RELEVANTES (POR ORDEN DE PRIORIDAD)

TRANSPORTE NO MOTORIZADO:

1. Nulo respeto al peatón, discapacitados y ciclistas; falta cultura, así como educación vial.
2. Tráfico excesivo de vehículos motorizados, unidades de transporte público, saturación de rutas y sistemas de transporte al centro.
3. Desorden de las actividades humanas (todo tipo).
4. Baja densidad poblacional.
5. Falta de red peatonal.
6. Nula interconexión bicicleta-transporte.
7. Alto nivel de contaminación (basura y del aire).
8. No aplicación de la ley y corrupción.
9. Falta de infraestructura para personas con discapacidad.
10. Alto costo de infraestructura.

TRANSPORTE COLECTIVO:

1. Congestionamiento vial generado por vehículos particulares y transporte público.
2. Planeación concentradora del sistema de transporte y mala calidad en el servicio.
3. Existe un sobre-posicionamiento de rutas así como un gran número de unidades que circulan en el centro histórico (sobre–oferta de transporte).
4. Infraestructura inadecuada (paraderos, pasos a desnivel, etc.).

5. Falta de interacción de diferentes modos de transporte.
6. Deficiente cultura vial (incumplimiento de reglamentos, impunidad y corrupción).
7. Ausencia de nodos de contacto entre distintas maneras de llegar y desplazarse en el centro.
8. Mala calidad ambiental (acústica y atmosférica) e imagen urbana caótica,
9. Invasión del espacio público por autos y comercio informal.
10. Deficiente información y señalética al usuario del transporte

TRANSPORTE PARTICULAR:

1. Inadecuado aprovechamiento (gestión) de la vía pública.
2. Inadecuada interacción vehículo/peatón.
3. El 30% de tráfico en el centro es de paso.
4. Contaminación ambiental (especialmente auditiva).
5. Plan de estacionamientos regulación de estacionamiento en vía publica
6. Intercambio modal.
7. Inseguridad.
8. Infraestructura vial y sistema de semaforización.
9. Concentración de tráfico en vías primarias.
10. Mala señalización.

TRANSPORTE DE CARGA:

1. Falta de identificación de puntos de transferencia de carga y descarga por volumen.

2. Carencia de un sistema de movilidad para el transporte de carga (mercancías y/o provisiones).

3. Falta de aplicación y actualización de norma y reglamento para la circulación de transporte de carga en el CHG.

4. Falta de espacios (diseñados) destinados en ciertos horarios específicos a la carga y descarga.

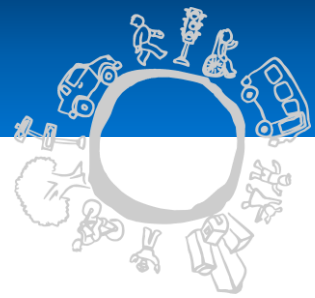
5. Ausencia de planeación de los servicios públicos y privados.

6. Falta de coordinación interinstitucional.

7. Carencia de señalética para carga y descarga.

8. Carencias de espacios de carga necesarios para el consumidor.

9. Falta de una clasificación por áreas y tipos de vehículos para carga y descarga.



ANÁLISIS DE PROBLEMAS

En esta sección se analizan las causas y se proponen soluciones a los problemas relevantes identificados

Mesa	Problema	¿Por qué lo tenemos?	¿Cómo lo resolvemos?	¿Qué acciones proponemos?
No motorizado	Nulo respeto al peatón, discapacitados y ciclistas; falta de cultura así como educación vial.	Falta de cultura vial (la indolencia).	Generando educación vial en todos los niveles y etapas.	Integración de planes de estudios, educación cívica y vial.
				Incluir en el examen para obtener la licencia una parte de educación vial hacia lo no motorizado.
				Examen a todos los ciudadanos en cuanto a cultura vial para obtener algún documento oficial.
		Reglamentos incompletos y desactualizados.	Revisar y completar el reglamento para que sean incluyentes y respetarlos.	Revisión de reglamentos con asesoría ciudadana técnica y legal.
				Modificaciones de Ley correspondiente.
				Divulgación de los Reglamentos.
		Nulos canales de comunicación (señalización)	A través de estrategias de comunicación continua y permanente en diferentes medios.	Señalización como instrumento.
				Campaña de comunicación en diferentes medios (creativos).
				Implementar infraestructura ciclista y peatonal como incentivador del respeto a los mismos.
	Tráfico excesivo de vehículos motorizados, unidades de transporte público, saturación de rutas y sistemas de transporte al	Concentración de servicios.	Redistribución de los servicios (regulación del uso del suelo).	Regulación del uso del suelo.
				Aplicación de Reglamentos vigentes.
				Riguroso respeto a Leyes y Reglamentos.
		Nula intermodalidad de medios de transporte.	Información para el uso de los medios de transporte y su	Capacitación para la calidad en el servicio.
				Rediseño integral de la información.

Mesa	Problema	¿Por qué lo tenemos?	¿Cómo lo resolvemos?	¿Qué acciones proponemos?
	centro.		integración.	
		Falta de aplicación de los planes de desarrollo y usos de suelo.	Ampliando el ámbito legal a más corporaciones (instituciones).	Otorgar facultades a diferentes jurisdicciones.
				Integración interinstitucional.
				Aplicación de incentivos y sanciones.
	Desorden de las actividades humanas.	Falta de planeación urbana.	Planeación fundamentada integral contemplando todos los factores sociales, técnicos, geográficos, etc.	Diagnóstico pronóstico sustentado.
				Participación ciudadana de todos los sectores sociales incluyendo especialistas.
				Participación de especialistas ajenos a la política.
		Corrupción.	Aplicar leyes y normas.	Observatorio ciudadano.
				Sistemas electrónicos y pago inmediato de sanciones.
				Sistematización sanciones.
	Falta de infraestructura para personas con discapacidad.	Falta de sensibilización y conciencia de las autoridades.	Que los funcionarios públicos se involucren, usando los servicios.	Programa de uso de infraestructura pública con un ejercicio puntual con una calle modelo.
		Inexistencia de reglamentos para infraestructura incluyente.	Creación de Reglamento.	Educación y civismo incluyente.
				Conformación de equipo de trabajo que incluya discapacitados, autoridades y permisionarios (Consejo)
				Campaña permanente sobre el Reglamento.
		Falta de difusión social sobre las necesidades de los discapacitados.	Campaña para difusión de necesidades y carencias.	Campaña social de sensibilización.
Colectivo	Planeación concentradora del sistema de transporte y mala calidad en el servicio	Modelo de desarrollo urbano .	Plan integral de transporte.	Sistema de prepago .
				Integración tarifaria.
		Falta de coordinación de las empresas que operan el sistema de transporte.	Plan Maestro.	Incorporar el plan de movilidad a los planes parciales de Desarrollo Urbano.
				Plan Maestro de transporte público.

Mesa	Problema	¿Por qué lo tenemos?	¿Cómo lo resolvemos?	¿Qué acciones proponemos?
		Sistema operativo actual lo hace deficiente .	Plan regulador del sistema de transporte público.	Plan regulador del sistema de transporte.
	Deficiente cultura vial (incumplimiento de reglamentos, impunidad y corrupción).	Falta de educación.	Programas masivos de concientización y educación.	Educación vial integral permanente a la población.
		Impunidad.	Aplicación del reglamento y de las leyes.	Estricta aplicación de las leyes.
				Aplicación general de un registro de antecedentes (multas, infracciones económicas más severas y penas).
		Arraigo cultural.	Desde la formación del hogar.	
	Existe un sobre-posicionamiento de rutas así como un gran número de unidades que circulan en el centro histórico (sobre –oferta de transporte).	No hay definición por los operadores de cómo la frecuencia debe corresponder a la demanda durante el día (horas valle dif. horas pico)	Hacer una planeación de frecuencia de paso que corresponde a la demanda (por tiempo).	Programación y reestructuración del servicio en base a estudios de la oferta y la demanda y origen y destino.
		No existe normatividad para monitorear el servicio.	Hay una organización que se revisa el servicio ofrecido.	Crear un programa de control y auditoría sobre la operación de las rutas.
		En el tramo del centro la programación no corresponde a la demanda que existe.	Adecuar la oferta a la demanda (por ubicación).	

Mesa	Problema	¿Por qué lo tenemos?	¿Cómo lo resolvemos?	¿Qué acciones proponemos?
	Ausencia de nodos de contacto entre distintas maneras de llegar y desplazarse en el centro.	Falta de información de los nodos de contacto para los usuarios .	Publicidad en medios masivos de comunicación y elaboración de mapas informativos.	Identificación y creación de los nodos (señalética) e impresión gratuita para los usuarios .
		Falta de planeación en la articulación de nodos por parte de la autoridad correspondiente y mala ejecución.	Definir la integración de los nodos de contacto (cercanía) y que existan condiciones físicas para ubicar el o los nodos.	Ejecutar y revisar ejecución con forme a la planeación .
		Falta de un medio que circule exclusivamente en el interior CHG (ecológico).	Implementación de un medio ecológico que circule solo por el CHG.	Transporte ciclista público con ciclo puertos (renta).
				Bici-taxis
	Mala calidad ambiental (acústica y atmosférica) e imagen urbana caótica.	Por la inadecuada planeación urbana.	Planeación urbana.	
				Reordenamiento y homologación de usos habitacionales y comerciales .
		Por corrupción.	Aplicación de leyes.	Aplicación de leyes .
		Falta de interacción y/o participación entre gobierno y ciudadanos.	Crear espacios donde se dé y se incentive y se tome en cuenta la participación ciudadana.	Invitar a los representantes de la ciudadanía.
				Crear espacios donde se promueva la participación ciudadana.
	Congestionamiento vial generado por vehículos particulares y transporte público.	Por la inadecuada planeación urbana.	Planeación eficiente con personal calificado técnico. Planeación participativa.	Instituto de planeación con participación ciudadana con espacios para atender los asuntos públicos.
				Creación de organismos ciudadanos.
		Por la corrupción.	Plan maestro de movilidad	Penas más severas.

Mesa	Problema	¿Por qué lo tenemos?	¿Cómo lo resolvemos?	¿Qué acciones proponemos?
			que abarque la ZMG.	Educar y concientizar a la población desde los niños.
				Aplicar el reglamento vial.
		Restructuración integral de rutas.	Aplicación de leyes.	Hacer los estudios y análisis para observar la realidad.
				Hacer adecuación de calles.
				Reestructurar el Transporte público organizar-hombre comunidad-empresa.
	Invasión del espacio público por autos y comercio informal.	Falta de aplicación de leyes y reglamentos.	Pugnado por contar con autoridades y vigilancia que si apliquen los reglamentos.	Presionando a los regidores para que tomen buenas decisiones.
				Informándonos primero de esta reglamentación.
				Buscando que los puestos públicos estén ocupados por personas idóneas.
				Aplicación de las leyes.
		Es más barato contar con un comercio formal que uno rentado.	Creando espacios agradables y más económicos y atractivos para las personas	Mejorar la seguridad en el centro.
				Incrementar la limpieza en espacios públicos.
				Dar facilidades para establecer negocios.
		Se le da una mayor preferencia al automóvil que al peatón.	Mejorando la educación cívica.	Ser promotores de la mejora de educación.
				Lanzar campañas y darles seguimiento a los programas.
				conseguir financiamiento para mejorar la educación.
	Deficiente información y señalética al usuario del transporte.	Faltan derroteros y datos operativos.	Planeando acorde a las necesidades.	Difusión de la información de las rutas y paradas.
				Reestructurar rutas.
				Optimizar los medios de transporte.
		Falta de mantenimiento al existente.	Estableciendo programas de mantenimiento permanente.	Conseguir patrocinadores.
				aportación de los prestadores de servicio.
				Apoyo de los concesionarios.
		Falta de normatividad y	Definiendo normas técnicas.	Revisión física periódica.

Mesa	Problema	¿Por qué lo tenemos?	¿Cómo lo resolvemos?	¿Qué acciones proponemos?
		vigilancia de la misma		Condicionamiento de incrementos de tarifa.
				Creando un departamento de renovación y adecuación de las normas técnicas.
	Infraestructura inadecuada (paraderos, pasos a desnivel, etc.)	Corrupción.	Transparencia.	Participación ciudadana.
				Acceso a la información.
				Aplicación de la ley.
		Deficiente planeación de rutas.	Profesionalización.	Estudio de origen y destino.
		Planeación urbana deficiente.	Profesionalización.	Planes parciales del desarrollo urbano.
				Ordenamiento Territorial.
				Construcción de infraestructura necesaria (paraderos, áreas de ascenso y descenso).
	Falta de interacción de diferentes modos de transporte.	Falta de liderazgo político.	Perfil del candidato.	
		Carencia de coordinación de los diferentes sectores del transporte público.	Continuidad en los planes y proyectos.	Sistema integrado de transporte (físico y tarifario).
				Creación de estaciones de transferencia con infraestructura segura y adecuada.
		Falta de legislación para peatones ciclistas.	Legislando .	Que tengamos fecha en corto plazo como compromiso de este taller.
Particular	Inadecuado aprovechamiento (gestión) de la vía pública.	Por una falta de transporte público eficiente y ordenado.	Ofertando un transporte público y ordenado, seguro y eficiente.	Metro/tren ligero/BRT .
				Estacionamientos en estaciones de transferencia.
				Multimodal (estacionamientos).
				Carriles exclusivos P/cada uno.
		Se le ha dada prioridad al	Dando equilibrio al espacio	Establecer peaje en zona centro.

Mesa	Problema	¿Por qué lo tenemos?	¿Cómo lo resolvemos?	¿Qué acciones proponemos?
		automóvil los últimos 60 años.	público y a otros medios de transporte.	Asignar espacios P/transporte no motorizado.
				Incentivar el uso de vehículos no contaminantes
		Falta de planeación urbana para la oferta de estacionamientos en ubicaciones estratégicas.	Asumiendo la responsabilidad de los gobiernos locales en la construcción de estacionamiento.	Integración de tarifas entre estacionamientos y transporte público.
				Promover estrategias mediante políticas de control para los habitantes de la zona centro.
	Inadecuada interacción vehículo/peatón.	Idiosincrasia.	Con información.	Campañas de comunicación y educación vial.
			Programa de protección al peatón.	Multas elevadas/legislación.
				Capacitar agentes viales.
		Infra vial.	Cruce de seguridad semáforos para peatón y mas señalética.	Eliminar vuelta a la derecha constante.
				Banquetas más amplias.
				Mejorar la señalización.
		Inversión pública al uso del auto	Racionalizar su uso	Vía recreativas 1 o 2 días por semana.
			Promover acciones para el peatón.	Equilibrio del gasto publico.
			Mejorar el transporte masivo.	Calles tranquilizadas.
	El 30% de tráfico en el centro es de paso.	Señalización inadecuada manda el tráfico al centro. No posibilita rutas alternas.	Señalizadas y apertura de pares viales fuera del centro histórico.	Habilitación de rutas alternas y pares viales.
				Sistema de señalética que consideren las diferentes capacidades de los usuarios.
		Falsa idea de rapidez y seguridad en el uso del par vial.	Semaforarización acorde.	Campaña de concientización vial.
			Aplicación y modificación del reglamento vial.	Difusión y aplicación del reglamento.
		Concentración de servicios de movilidad.	Reordenamiento de rutas de transporte impulsor nodos de intercambio transporte	Estudios para la optimización de las rutas de transporte.
				Ubicación de nodos de transferencia de transporte.

Mesa	Problema	¿Por qué lo tenemos?	¿Cómo lo resolvemos?	¿Qué acciones proponemos?
				Implementación de sistemas masivos de transporte.
De carga	Falta de identificación de puntos de transferencia de carga y descarga por volumen.	Inexistencia de datos sobre puntos de transferencia	Generación de un sistema de información geográfica.	Recopilación de datos de campo (CHG) para la elaboración de la base geográfica.
				Aplicación de encuestas (Empresarios y comerciantes).
		Desconocimiento de datos de transferencia en los espacios públicos.	Análisis, planeación y consenso con diferentes actores.	Creación de un equipo de especialistas en el tema de carga y descarga.
				Elaboración de un plan estratégico de control de centros de transferencias.
		Falta de recursos para construir un sistema de ubicación de espacios de transferencia.	Gestión ante las instancias correspondientes para la obtención de recursos que conlleven a la ejecución de las obras.	Elaborar pruebas pilotos previamente consensadas.
				Monitoreo y evaluación de los resultados.
				Creación de un observatorio de movilidad en el modo de transporte de carga.
	Carencia de un sistema de red vial de distribución de mercancías y/o provisiones.	Por falta de planeación de movilidad urbana en transporte de carga.	Revisando un proyecto que establezca una red de distribución de suministros y acopio de mercancías.	Que la SVyT lo realicé en conjunto con comerciantes, empresarios transportistas y autoridades correspondientes.
				Que la policía vial haga respetar el proyecto en conjunto con el municipio.
				Establecer horarios y tipos de vehículos para su óptima operación.
	Falta de aplicación y actualización de norma y reglamento para la circulación de transporte de carga en el CHG.	Autoridades no lo aplican y lo han actualizado.	Una mayor supervisión de la autoridad, crear conciencia de revisar y actualizar la norma	Capacitación de supervisores.
				Fiscalización ciudadana.
				Difusión sobre problemática actual.
		Los particulares hacen caso omiso de las disposiciones legales.	Difusión de la normatividad vigente.	Difusión de resultados de actualización.
				Priorización de soluciones.
		Resistencia de cumplimiento por no adecuarse a sus	Identificando necesidades de afectados y consensar soluciones	Crear espacios de participación pública para la interacción autoridades y afectados.
				Priorizar soluciones

Mesa	Problema	¿Por qué lo tenemos?	¿Cómo lo resolvemos?	¿Qué acciones proponemos?
		necesidades.		

CARTERA DE ACCIONES RELEVANTES

En esta sección se relacionan las acciones más relevantes identificadas por las Mesas de Trabajo

Mesa de Trabajo	Problema a resolver	Acción propuesta	Responsable
No Motorizado	Nulo respeto al peatón, discapacitados y ciclistas; falta de cultura así como educación vial.	Integración de planes de estudios a programas de educación cívica y vial.	Secretaría de Educación Jalisco/Secretaría de Vialidad y Transporte/Universidades
		Implementar infraestructura ciclista y peatonal como incentivador del respeto a los mismos.	Municipios de ZMG/Secretaría de Vialidad y Transporte/Secretaría de Desarrollo Urbano
	Tráfico excesivo de vehículos motorizados, unidades de transporte público, saturación de rutas y sistemas de transporte al centro.	Regulación del uso de suelo.	Ayto. de Guadalajara/ ONG´s
		Riguroso respeto de leyes y reglamentos.	Ayto. de Guadalajara/Secretaría de Vialidad y Transporte/ONG´s
	Desorden de las actividades humanas.	Participación ciudadana de todos los sectores sociales incluyendo a especialistas.	Ayto. de GDL. /ONG´s (Parlamento de Colonias, ciudad para todos, etc.)
		Diagnóstico - pronóstico sustentado	COPLAUR/Ayto. GDL/ONG's

Mesa de Trabajo	Problema a resolver	Acción propuesta	Responsable
	Falta de infraestructura para personas con discapacidad .	Conformación de equipo de trabajo que incluya discapacitados, autoridades y permisionarios (Consejo).	DIF Municipal/Asociaciones Civiles/ONG's/Ayto. de GDL/CODE Jalisco
		Programa de uso de infraestructura pública con un ejercicio puntual con una calle modelo.	COPLAUR/Ayto. de GDL/ONG´s/ Universidades/Especialistas/SVyT
Colectivo	Planeación concentradora del sistema de transporte y mala calidad en el servicio.	Plan Maestro de transporte.	
		Incorporar el plan de movilidad a los planes parciales de Desarrollo Urbano.	
	Deficiente cultura vial (incumplimiento de reglamentos, impunidad y corrupción).	Estricta y permanente aplicación de las leyes.	
		Educación vial integral permanente a la población.	
	Existe un sobre-posicionamiento de rutas así como un gran número de unidades que circulan en el centro histórico (sobre –oferta de transporte).	Programación y reestructuración del servicio en base a estudios de la oferta y la demanda y origen y destino.	
		Crear un programa de control y auditoría sobre la operación de las rutas.	
	Ausencia de nodos de contacto entre distintas maneras de llegar y desplazarse en el centro.	Identificación y creación de los nodos (señalética) e impresión gratuita para los usuarios.	
		Ejecutar y revisar ejecución con forme a la planeación.	
	Mala calidad ambiental con Imagen	Uso racional del auto	

Mesa de Trabajo	Problema a resolver	Acción propuesta	Responsable
	urbana caótica, acústica y atmosférica.	Reordenamiento y homologación de usos habitacionales y comerciales.	
	Congestionamiento vial generado por vehículos particulares y transporte público.	Reestructurar el Transporte público organizar-hombre comunidad-empresa.	
		Instituto de planeación con participación ciudadana con espacios para atender los asuntos públicos.	
	Invasión del espacio público por autos y comercio informal.	Aplicación de las leyes.	
		Lanzar campañas y darles seguimiento a los programas.	
	Deficiente información y señalética al usuario del transporte.	Difusión de la información de las rutas y paradas.	
		Aportación de los prestadores de servicio.	
	Infraestructura inadecuada (paraderos, pasos a desnivel, etc.)	Construcción de infraestructura necesaria (paraderos, áreas de ascenso y descenso).	
		Planes parciales del desarrollo urbano.	
	Falta de interacción de diferentes modos de transporte.	Sistema integrado de transporte (físico y tarifario).	

Mesa de Trabajo	Problema a resolver	Acción propuesta	Responsable
Particular	Inadecuado aprovechamiento (gestión) de la vía pública.	Promover espacios confinados para optimizar el uso de la vía pública que genere equilibrios en su uso considerando espacio para bici, estacionamiento regulado y circulación.	Gobierno Municipal/SVyT
		Estacionamientos en estaciones de transferencia (Reasumir responsabilidad de municipios y estado para el desarrollo planeado de infraestructura).	SEDEUR/Municipios/OCOIT
	Inadecuada interacción vehículo/peatón.	Campañas de comunicación y educación vial.	Sector Educativo/CS/SVyT
		Incrementar señalética que atienda necesidades propias de zona (más atinada e inteligente) que promuevan la habitabilidad y fortalezcan dinámicas de convivencia.	SEDEUR/Municipios/SVyT
	El 30% de tráfico en el centro es de paso.	Habilitación de rutas alternas y pares viales	SVyT/CEIT/SEDEUR/Municipios
		Implementación de sistemas masivos de transporte.	OCOIT/CEIT/SVyT/SITEUR
De carga	Falta de identificación de puntos de transferencia de carga y descarga por volumen.	Creación de un equipo de especialistas en el tema de carga y descarga.	CEIT/SVyT/CCCHG/CANACAR y CONATRAM

Mesa de Trabajo	Problema a resolver	Acción propuesta	Responsable
		Creación de un observatorio de movilidad en el modo de transporte de carga	CEIT/OCOIT
	Carencia de un sistema de red vial de distribución de mercancías y/o provisiones.	Que la SVyT lo realicé en conjunto con comerciantes, empresarios transportistas y autoridades	SVyT/OCOIT/CCCHG/CANACAR y CONATRAM
		Que la policía vial haga respetar el proyecto en conjunto con el municipio.	SVyT/SSPyRS/CANACO/CCCHG/AECHG
	Falta de aplicación y actualización de norma y reglamento para la circulación de transporte de carga en el CHG .	Crear espacios de participación pública para la interacción autoridades y afectados.	PCHG/H. AYUNTAMIENTO GUADALAJARA(COPLAUR)/SVyT/ AECHG
		Capacitación de supervisores.	SVyT/CEIT/PCHG/AECHG

ANEXOS

ENCUESTA 1: PERFIL DEL PARTICIPANTE

Pregunta	Opciones	Respuesta %
Género	Femenino	22
	Masculino	78
Rango de Edad	18-25	7
	26-30	12
	31-37	22
	38-45	24
	45 o más	35
¿Qué medio de transporte utilizó para llegar al taller?	Auto particular	77
	Transporte público	10
	Taxi	4
	Caminando	9
¿Su traslado lo hizo solo o acompañado?	Solo	70
	Acompañado	30
¿A qué sector pertenece?	Ciudadanía	17
	Empresarial	20
	Académico	13
	Especialista	11
	Público	38
Según su experiencia, ¿Cuál debe ser la prioridad de la movilidad de personas en el centro histórico?	Peatón, Bicicleta, Transporte Público y Automóvil.	74
	Automóvil, Transporte Público, Bicicleta y Peatón.	4
	Transporte Público, Automóvil, Bicicleta y Peatón.	22

ENCUESTA 2: PONENCIA DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

Pregunta	Opciones	Respuesta %
¿Cómo califica la calidad de las banquetas y espacios peatonales del CHG (amplitud, superficie y seguridad)?	Muy Bueno	6
	Bueno	16
	Regular	47
	Malo	21
	Pésimo	9
¿Cómo califica los espacios disponibles en el CHG para el uso de la bicicleta (seguridad, continuidad y respeto al ciclista)?	Muy bueno	0
	Bueno	3
	Regular	5
	Malo	34
	Pésimo	58
¿Cómo califica la calidad del servicio del transporte público (frecuencia, suficiencia y seguridad)?	Muy bueno	3
	Bueno	16
	Regular	22
	Malo	36
	Pésimo	23
¿Cómo califica la movilidad del transporte particular en el CHG (accesibilidad, estacionamiento y congestionamiento)?	Muy bueno	1
	Buen	9
	Regular	11
	Malo	45
	Pésimo	35
¿Cómo califica la logística del servicio del transporte de carga (espacios, horarios y tipo de vehículos)?	Muy bien	2
	Bueno	6
	Regular	30
	Malo	39
	Pésimo	23

ENCUESTA 3: PONENCIA BUENAS PRÁCTICAS

Pregunta	Opciones	Respuesta %
La tendencia de los centros históricos ha sido la racionalización del automóvil e incentivar la movilidad peatonal-ciclista y el transporte público. ¿Considera que estas acciones ayudarían a contar con un centro histórico más accesible, amigable, vivible, disfrutable, habitable, caminable y seguro?	Totalmente de acuerdo	73
	Parcialmente de acuerdo	17
	Desacuerdo en algunas cosas	8
	Totalmente desacuerdo	0
	Me es indistinto, no aplica al CHG	1