



PROGRAMAS SECTORIALES Y ESPECIALES

20. Movilidad







PROGRAMA ESPECIAL DE MOVILIDAD PRIMERA ACTUALIZACIÓN

Elaborado y aprobado, abril 2011.
Publicado, enero 2012.
Jalisco, México.

Documento que contiene la primera actualización del *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.

Documento de trabajo para uso interno del Gabinete de Gobierno, clasificado de Libre Acceso, de conformidad a la Ley de Transparencia e Información Pública del Estado de Jalisco, generado y editado por la *Secretaría de de Vialidad y Transporte* del Gobierno del Estado de Jalisco. Prohibido su uso para fines distintos para los que fue publicado.

CONTENIDO

PRESENTACIÓN	8
INTRODUCCIÓN.....	11
I. MARCO NORMATIVO.....	13
II. EVALUACIÓN DEL PROGRAMA.....	31
III. DIAGNÓSTICO.....	36
LA MOVILIDAD EN SUS DISTINTOS CONTEXTOS	36
SITUACIÓN ACTUAL DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE.	45
OPCIONES DE TRANSPORTE COLECTIVO.	51
ACCIDENTES VIALES.....	56
IV. PROBLEMAS RELEVANTES Y LAS ÁREAS DE OPORTUNIDAD.....	74
ANÁLISIS DE LA CONSULTA CIUDADANA	74
SÍNTESIS DE LA IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS	77
V. OBJETIVO GENERAL Y ESPECÍFICOS.....	80
OBJETIVO GENERAL.....	80
OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	80
VI. SUBPROGRAMAS.....	81
VII. INTERRELACIÓN CON EL PED 2030 Y OTROS INSTRUMENTOS DE PLANEACIÓN.....	82
VIII. INDICADORES Y METAS.....	83
OBJETIVO GENERAL	83
OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	83
IX. AGENDA SECTORIAL.....	85
X. ÍNDICE DE FIGURAS	105
XI. ÍNDICE DE TABLAS	106
XII. PARTICIPANTES.....	107

Presentación

En el marco de la primera actualización del Plan Estatal de Desarrollo Jalisco 2030 (PED), que implicó la reducción y perfeccionamiento de los objetivos, así como la redefinición de sus estrategias, resulta necesario adecuar el contenido de los Programas Sectoriales y Especiales a un nuevo escenario social, económico y tecnológico que se ha visto alterado a nivel global y nacional en los últimos tres años.

En esta nueva versión del programa especial 20. Movilidad se han actualizado y enriquecido el diagnóstico y la problemática, además de incorporar una cartera de propuestas de acciones y/o proyectos con información aportada por más de 30,000 ciudadanos que participaron en la consulta ciudadana desarrollada en los 125 municipios del estado, en el marco de la actualización del Plan Estatal de Desarrollo.

Uno de los grandes retos en la integración de este programa, fue el de cuidar y asegurar su interrelación y contribución con el Plan Estatal de Desarrollo Jalisco 2030, por lo que, las acciones y/o proyectos que se realicen en el marco de éste, tendrán como objetivo: *mejorar la calidad de los sistemas para la movilidad de bienes y personas*. Para el logro de este objetivo, las estrategias del PED asociadas al mismo, se tradujeron en objetivos específicos del presente Programa Sectorial:

- Hacer más eficiente los sistemas de movilidad y el transporte público.
- Mejorar la cultura vial e incrementar el uso de transportes alternativos.
- Incrementar y mejorar la calidad de la señalización, semaforización y la vigilancia vial.

Con el logro de estos objetivos específicos, se espera “mejorar la calidad de los sistemas para la movilidad de bienes y personas” (Objetivo P206 del PED), y por consiguiente, contribuir a “lograr el desarrollo integral de los jaliscienses para vivir en un ambiente digno y estimulante a través del fortalecimiento del capital humano y el incremento del patrimonio natural, cultural y social.” (Propósito de Desarrollo Social del PED).

Esta alineación de instrumentos de planeación, facilitará el seguimiento y la evaluación de los objetivos y metas antes mencionados. En el capítulo VIII se precisan las metas e indicadores que permitirán monitorear el grado de cumplimiento de los mismos.



En la Agenda Sectorial que se incluye en el capítulo IX del presente documento, se detalla el conjunto de procesos y/o proyectos que el gobierno del estado, en un horizonte de tres años y en coordinación con la ciudadanía, deberá de impulsar para el logro de los objetivos propuestos. Las acciones y/o proyectos fueron sugeridos por la sociedad y representantes de los tres órdenes de gobierno, en diferentes espacios y ejercicios de planeación.

La Secretaría de Vialidad y Transporte agradece de manera muy especial a la ciudadanía por sus propuestas de mejora para el desarrollo de nuestro estado, las sugerencias y recomendaciones de investigadores y expertos, así como la colaboración y activa participación del Subcomité Especial de Movilidad y del Comité Técnico de Planeación y Evaluación.

Atentamente

L.A.E. Diego Monraz Villaseñor
Secretario de Vialidad y Transporte

Guadalajara, Jalisco a; 17 de diciembre de 2010

Introducción

En Jalisco, la planeación y acción urbanística en sus dimensiones regionales y metropolitanas se remontan a los años treinta, aunque sus principales transformaciones urbanas con un impacto evidente en la movilidad urbana y el transporte metropolitano se registran en el período comprendido entre 1957 y 1994, se siguió de manera un tanto intermitente hasta el 2006 con la realización de numerosos nodos viales que pretendieron dar mayor fluidez al tráfico urbano de largo desplazamiento y fortalecer la estrategia inmobiliaria expansiva y difusa.

La alta inversión destinada durante todos estos años al automóvil, además de no resolver el problema infraestructural, generó un efecto adverso propulsor de este medio, lo cual acrecentó la marginación de la dimensión social de la ciudad.

En 1987 el Gobierno del Estado de Jalisco decidió transformar el eje Norte - Sur de la Calzada del Federalismo en la línea 1 del tren ligero y crear un organismo público descentralizado denominado “Sistema del Tren Eléctrico Urbano” (SITEUR), el cual finalmente inició operaciones en 1989. En 1992 se inició la construcción del primer tramo de la línea 2 que se inauguró en 1994 para vincular el oriente de la ciudad desde Tetlán hasta el Centro de Histórico de Guadalajara a través de la Avenida Javier Mina - Juárez como parte de un proyecto de crecimiento metropolitano hacia Tonalá. Después de 12 años, sin intervenciones públicas en la materia, el Gobierno del Estado en el año 2007 retomó el tema de la Movilidad Urbana Sustentable al impulsar una nueva red de transporte público masivo con base en autobuses de alta capacidad y carriles exclusivos conocido como (BRT), Bus Rapid Transit, integrados al tren ligero denominado oficialmente “Macrobús” implementando con ellos la primera línea por el corredor de movilidad de la Calzada Independencia - Avenida Gobernador Curiel.

La construcción e implementación del sistema BRT en nuestra ciudad es una solución innovadora de alta capacidad y de bajo costo, que presenta una respuesta tangente a los graves problemas de movilidad urbana, consiguiendo los beneficios que brinda un sistema sobre rieles, pero sin el alto costo que éste representa. Desde su planeación se buscó la instalación de un sistema masivo de transporte que fuera rápido, seguro, eficiente, de bajo costo y esencialmente que redujera el impacto ambiental.

Un transporte sustentable es aquel que ofrece seguridad, un precio accesible y rapidez, a la vez que produce bajas emisiones contaminantes, como algunos de los conceptos que mejor se valoran en la ciudad. En ese sentido y de acuerdo a la primera encuesta de Satisfacción a usuarios de Macrobús, efectuada por Berumen,¹ Macrobús aprobó obteniendo un 65% de usuarios que consideran que el servicio tiene un precio

¹ Encuesta de satisfacción al usuario Macrobús, septiembre 2009*.



accesible, casi el 70% estima es un servicio rápido y, el 95% se siente seguro en cuanto a su integridad física y moral al interior del *Macrobús*.

A un año de la inauguración del sistema de transporte masivo *Macrobús*, los usuarios lo califican y dan a las autoridades del gobierno una clara señal y respuesta: es mejor opción de transporte público, incluso que los taxis y las unidades de transporte público; se trata de un transporte que tiene una clara aceptación respaldada por el 87% de los usuarios encuestados, además el 91% de ellos recomendaría este medio de transporte.

I. Marco Normativo

La legislación que rige a la movilidad en el Estado de Jalisco nace desde la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, donde en sus Artículos 115 y 116 habla sobre el Estado y las funciones que le atañen:

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.

Por otro lado, la Constitución Política del Estado de Jalisco nos marca lo siguiente:

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 H. Congreso del Estado.

Siguiendo con la Legislación local nos encontramos que 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-officio 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 H. 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.

Así las cosas, la Ley de la materia, es decir 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:

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>III. [...]</p> <p>VII. Organismo Coordinador: Organismo Coordinador de la Operación Integral del Servicio de Transporte Público; y</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> <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>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>

Vigente	Propuesta de Modificación
<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>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>e) El Organismo Regulador en cuanto a lo que le corresponde a su normatividad;</p> <p>II. [...]</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, 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 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>
<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</p>	<p>Artículo 34.- Derogado</p>

Vigente	Propuesta de Modificación
<p>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>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 sublocatarios 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 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</p>	<p>Artículo 35.- Derogado</p>

Vigente	Propuesta de Modificación
<p>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>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 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>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>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</p>

Vigente	Propuesta de Modificación
	<p>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>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: I. [...]</p>	<p>Artículo 56.- Para conducir vehículos, los operadores y conductores se clasifican en: I. [...]. V. Conductores de Transporte Masivo Rápido por Autobuses "TMRA" del Sistema Integral de Transporte Masivo de Pasajeros;</p>
<p>Artículo 66.- La licencia se cancelará en los siguientes casos: I. [...] 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: I. [...] 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</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</p>

Vigente	Propuesta de Modificación
<p>trate, en la formulación y aplicación de los programas de transporte público de pasajeros.</p>	<p>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 modalidades: I. Transporte de personas y objetos: a) [...] f) Servicio de transporte exclusivo de turismo; II. [...] Las diferentes modalidades del servicio público de transporte, se regularán por el reglamento respectivo.</p>	<p>Artículo 82.- El servicio público de transporte comprende las siguientes modalidades: I. Transporte de personas y objetos: a) [...] g) Servicio de Transporte Público Masivo de Pasajeros. II. [...] Las diferentes modalidades del servicio público de transporte, se regularán por el reglamento respectivo. 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: I. [...] II. Las características específicas de los vehículos para cada modalidad del servicio 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 III. [...]</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: I. [...] II. Las características específicas de los vehículos para cada modalidad del servicio 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 correspondiente; y 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. 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</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. 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. 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</p>

Vigente	Propuesta de Modificación
<p>nuevas concesiones o permisos, siempre y cuando se trate de vías públicas locales de carácter municipal.</p>	<p>concesiones o permisos, siempre y cuando se trate de vías públicas locales de carácter municipal. 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 períodos 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>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>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 períodos 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 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</p>	<p>Artículo 97.- Los titulares de concesiones del servicio de transporte público colectivo y de permisos de autos de alquiler, taxi o radiotaxi</p>

Vigente	Propuesta de Modificación
<p>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 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. [...]</p> <p>X. Solicitar la prórroga de la concesión;</p> <p>XI. [...]</p>	<p>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 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 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>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 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>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</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 previsto en este artículo, será sancionado de 20 a 50 días de salario mínimo general, vigente en la zona</p>

Vigente	Propuesta de Modificación
<p>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. 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>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. 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 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>Artículo 103.- La prórroga se autorizará por la dependencia del Ejecutivo del Estado, competente en materia de vialidad, tránsito y 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 con el propósito 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 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</p>	<p>Artículo 111.- El Ejecutivo estatal, a través de la dependencia competente en materia de vialidad, tránsito y transporte otorgará las concesiones para la prestación del Servicio de Transporte Público Convencional observando el siguiente procedimiento:</p> <p>I. Derogado</p>

Vigente	Propuesta de Modificación
<p>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 H. 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 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 H. Congreso del Estado en donde se haya otorgado su autorización cuando le corresponda;</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 H. 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>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 H. Congreso del Estado en donde se haya otorgado su autorización cuando le corresponda;</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 H. 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>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</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</p>

Vigente	Propuesta de Modificación
<p>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>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 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 113.- Derogado</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 la interposición de los medios de defensa que correspondan, en los términos previstos en el capítulo VIII de esta ley.</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> <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</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</p>

Vigente	Propuesta de Modificación
siguientes elementos: I. [...]	siguientes elementos: I. [...]
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.	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.
Artículo 143.- Para los efectos de lo dispuesto en los dos artículos anteriores, se deberá tomar en cuenta también lo siguiente: 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 distinta a la vigente; II. [...]	Artículo 143.- Para los efectos de lo dispuesto en el artículo anterior, se deberá tomar en cuenta lo siguiente: 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; II. [...]
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: I. [...] V. El Director del Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y el Transporte; VI. [...] 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; XII. [...] 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. La Comisión de Tarifas, bajo ninguna circunstancia puede asumir atribuciones que legalmente correspondan a las autoridades del Estado de Jalisco y sus Municipios.	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: I. [...] V. El Director del Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y el Transporte mismo que fungirá como secretario técnico; VI. [...] XI. Derogado; XII. [...] 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. La Comisión de Tarifas, bajo ninguna circunstancia puede asumir atribuciones que legalmente correspondan a las autoridades del Estado de Jalisco y sus Municipios.
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.	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.

Vigente	Propuesta de Modificación
<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 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>

Descripción del Sistema y su Organismo Regulador

Del Sistema Integral de Servicio de Transporte Público Masivo de Pasajeros

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.

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:

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 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 “El 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 “El 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 rijan 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 autofinanciable en los términos de las políticas y lineamientos que emitan para tal efecto.

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.

Por lo anterior, se 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.

Por otro lado, quedaría la fusión de dos Organismos Públicos Descentralizados siendo éstos SISTECOZOME y Servicios y Transportes fusionándose en uno que se encargará de regular el Transporte Público Convencional de Pasajeros.

En este orden de ideas, el transporte público en el Estado de Jalisco se conformaría de la siguiente forma:

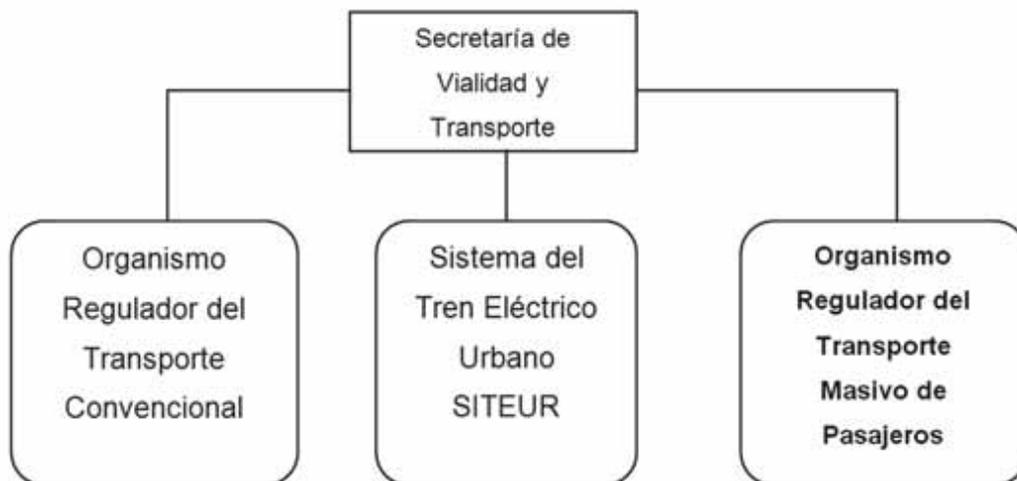


Figura 1.1 Regulación del transporte público en el Estado de Jalisco

Fuente: OCOIT 2007

II. Evaluación del programa

Evaluación de los programas sectoriales y especiales

En la primera mitad de esta gestión administrativa 2007-2013 y, en el marco de las atribuciones de la Ley de Planeación para el Estado de Jalisco y sus Municipios, se realizó el primer ejercicio formal de evaluación del Plan Estatal de Desarrollo Jalisco 2030, así como de sus planes y programas de acuerdo al **Modelo Integral de Evaluación**, aprobado por el Comité de Planeación y Desarrollo del Estado de Jalisco (COPLADE), tomando en cuenta distintos puntos de vista que permitieran que los procesos de evaluación fueran diversos y complementarios.

Para la evaluación de los Programas Sectoriales y Especiales se hizo una revisión de los instrumentos de planeación con la finalidad de identificar la factibilidad de las estrategias empleadas de acuerdo al cumplimiento de sus indicadores.

Los resultados de la evaluación de los 19 Programas Sectoriales y 3 Especiales se incluyen en un documento de 432 páginas en donde se muestra a detalle el cumplimiento de metas de las distintas dependencias y organismos del Ejecutivo Estatal durante el período 2007-2009. Asimismo, se presenta una serie de conclusiones y recomendaciones de acuerdo a cada uno de los programas.

Este documento está estructurado de acuerdo a los cuatro ejes estratégicos del Plan Estatal de Desarrollo Jalisco 2030 (PED). Por cada eje se alinean los indicadores y objetivos sectoriales a los objetivos estratégicos y estrategias contenidos en el Plan. De acuerdo a lo anterior, se presentan algunos programas cuyos objetivos, estrategias y/o indicadores no pudieron ser vinculados al PED.

A partir de esta alineación, se analizó el grado de cumplimiento que han mostrado los Programas Sectoriales y Especiales, siendo la dependencia coordinadora o cabeza de sector la responsable de la recopilación e integración de la información. Se presentan además, datos referentes a los logros y retos vinculados a cada objetivo sectorial.

Debido a esto fue posible determinar el promedio de cumplimiento de metas por objetivos sectoriales y por programa, poniendo especial cuidado en la realización de un mapeo de la contribución de los objetivos sectoriales a los objetivos estratégicos derivados del PED.

Este informe proporcionó los insumos que permitieron identificar las áreas de mejora, permitiendo con ello la propuesta de medidas que impulsen la eficiencia y eficacia en el desempeño de la función pública, asegurando así el mejor uso de los recursos públicos disponibles en beneficio de todos los jaliscienses.

Objetivo de la evaluación.

La evaluación de los Programas Sectoriales y Especiales 2007-2009 persiguió un objetivo general fundamentado en dos dimensiones:

- a) **Legal.** La *Ley de Planeación para el Estado de Jalisco y sus Municipios* establece en su Artículo 35, que el Plan Estatal de Desarrollo y los programas que de él se deriven, deberán de ser evaluados y, en su caso, actualizados o sustituidos en el segundo semestre del tercer año de la gestión administrativa.
- b) **Seguimiento del desempeño del Ejecutivo.** Los Programas Sectoriales y Especiales son
públicas, sociales y privadas que comparten a su vez fines similares con el Plan Estatal de Desarrollo. Al ser revisados y evaluados, permite a los involucrados intervenir de manera positiva y activa en la adopción de las medidas necesarias que corrijan y modifiquen aquellos apartados y temas que lo ameriten.

Por lo anterior, la evaluación presentada siguió el objetivo general de: Conocer los **avances** en el cumplimiento los **objetivos** y **metas** de los Programas Sectoriales y Especiales del Gobierno del Estado.

Metodología utilizada.

La metodología que se aplicó para la obtención de la evaluación de los Programas Sectoriales y Especiales 2007-2009 consta de los siguientes pasos:

- 1) **Planteamiento del modelo general de evaluación.** A partir del lo estipulado en el marco normativo relevante y lo establecido en el PED, se diseñó el Modelo Integral, en donde se revisó y evaluó centralmente la factibilidad, el diseño, la instrumentación y los resultados de los instrumentos de planeación, a partir de sondeos de percepción, ejercicios de autoevaluación y evaluación con bases formales de indicadores.

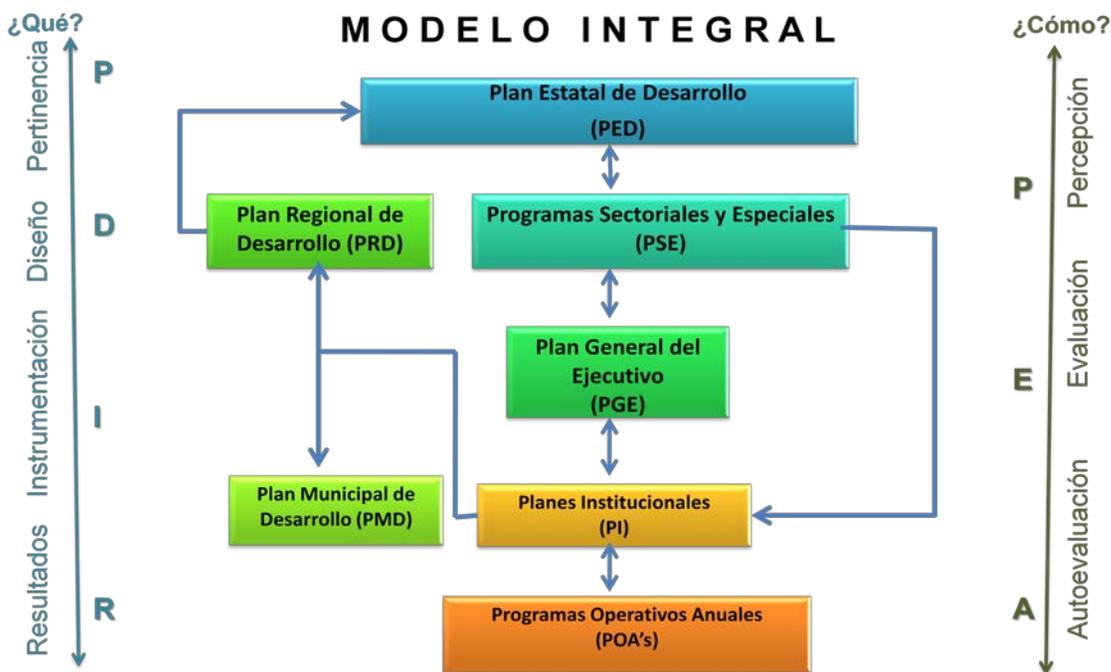


Figura 2.1 Metodología para la evaluación de los Programas Sectoriales y Especiales

Fuente: SEPLAN 2010.

- 2) **Determinación del Procedimiento general para la evaluación de los Programas Sectoriales y Especiales (PSyE).** Esta evaluación se realizó a través de la medición de los avances de cumplimiento que presentan las metas de los PSyE. Complementariamente se llevó a cabo una evaluación del diseño de los PSyE a partir de la revisión hecha por la Coordinación General de Planeación de la Secretaría de Planeación y su comparación con la estructura y contenidos que estipulaba la metodología cuando fueron construidos.
- 3) **Diseño y aplicación de formatos para discriminar la información relevante.** Se construyeron e implementaron formatos para la identificación y selección de información estratégica vinculada a los objetivos sectoriales y especiales y sus indicadores relacionados.
- 4) **Determinación y medición de las metas evaluables.** Se identificaron los porcentajes de cumplimiento por meta de cada indicador. Posteriormente se obtuvieron los promedios de cumplimiento por objetivo sectorial, dando con esto la oportunidad de calcular el nivel cumplimiento por programa.
- 5) **Análisis de logros y retos por objetivo sectorial.** Se redactaron logros y retos por objetivo sectorial, resaltando aquellos que alcanzaron un mayor porcentaje de cumplimiento.
- 6) **Mapeo de la contribución de los objetivos sectoriales a los objetivos estratégicos.** Los objetivos sectoriales fueron alineados a las estrategias y objetivos estratégicos del PED, tomando en cuenta su grado de cumplimiento.

- 7) **Planteamiento de conclusiones.** Se establecieron conclusiones por eje y generales, señalando principalmente los indicadores y objetivos que presentaron bajos niveles de cumplimiento. En cuestión de diseño del programa sectorial, se presentaron resultados de acuerdo al cumplimiento de metas por tema y apartado.

Conclusión sobre la Evaluación del Programa Especial de “Movilidad”.

Para la evaluación de este programa se requirió de la colaboración del Sistema de Tren Eléctrico Urbano (SITEUR) como dependencia coordinadora del Programa Especial de Movilidad, quien participó activamente para la generación de los resultados.

El Programa 20. Movilidad estuvo integrado por 6 objetivos sectoriales, instrumentados en 6 estrategias y alineados a 7 objetivos estratégicos emanados del Plan Estatal de Desarrollo Jalisco 2030, siendo éstos:

1. Fortalecer una cultura del uso del espacio público a favor de los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público.
2. La creación de un sistema de transporte público multimodal en base a corredores de alta eficiencia que atiende a todas las formas de transporte público.
3. Revisar la legislación actualizada en materia de transporte y uso de suelo.
4. Aumentar la accesibilidad a las diferentes colonias de la ciudad.
5. Mejorar la calidad del aire por la vía de la disminución de emisiones vehiculares.
6. Fomentar una mayor cooperación público - privada en el sector.

Cabe mencionar que no fue posible evaluar cuantitativamente ninguno de los seis objetivos sectoriales ya que no cuentan con indicadores reportados. Sin embargo, es posible dar cuenta del avance en el cumplimiento de los objetivos a través de las acciones y logros que la dependencia coordinadora llevó a cabo.

Durante el período 2007-2009 se trabajó en coordinación con el H. Ayuntamiento de Guadalajara en la rehabilitación de calles y banquetas; se inauguró la línea 1 del Sistema BRT, Macrobus, que opera transportando a 126,000 usuarios al día, a través del servicio troncal y de rutas alimentadoras. Con ello, la ciudad cuenta con un sistema de transporte más rápido, eficiente y seguro.

En el plano medioambiental, las emisiones de dióxido de carbono en el corredor de la Calzada Independencia se redujeron en un 80%, es decir, han disminuido de 13 a 3 toneladas.

Como reto quedó establecida la importancia de la construcción de la Línea 2 de Macrobus que recorrerá Zapopan, Guadalajara, Tlaquepaque y Tonalá, así como la concreción del esquema de Participación Público-Privado en los próximos corredores de Macrobus.

En la siguiente tabla se muestra el cumplimiento de cada objetivo sectorial y la alineación a los objetivos estratégicos del Plan Estatal de Desarrollo:

Tabla 2.1 Cumplimiento de cada objetivo sectorial por parte de la dependencia.

Objetivo estratégico	Estrategia	Objetivo Sectorial	% cumplimiento objetivo sectorial	Dependencia
Pr06	Pr06.E1	20.1	S/D*	SITEUR
Pr02	Pr02.E2	20.2	S/D	SITEUR
20.1	S/D	20.3	S/D	SITEUR
Pr02	Pr02.E2	20.4	S/D	SITEUR
Pd05	Pd05.E1	20.5	S/D	SITEUR
Pe04	Pe04.E1	20.6	S/D	SITEUR
Pe06	Pe06.E1		S/D	SITEUR

*S/D sin información reportada.

Fuente: SEPLAN 2010.

III. Diagnóstico

La Movilidad en sus distintos contextos

La movilidad en su contexto internacional.

La movilidad ha sido un tema de suma relevancia en algunas otras latitudes del mundo, como por ejemplo: en Barcelona, Bogotá y Curitiba, por mencionar algunos casos.

En este sentido, en Barcelona, España cuenta con un Plan Estratégico Metropolitano y un apartado especial denominado *modelos territorial y de movilidad*, que dentro de sus grandes acciones menciona como trascendental: “Promover un planeamiento territorial que establezca vinculaciones entre movilidad, accesibilidad y urbanismo, para favorecer un desarrollo urbano compacto, diverso y bien articulado con las redes y servicios de transporte público”, en donde se percibe como un modelo metropolitano de movilidad para conseguir, según lo enmarcan ellos, un modelo de gestión integral junto con otros dos temas rectores de metropolización.

Para el caso de Bogotá, Colombia cuenta con un Plan Maestro de Movilidad, tiene como sus principales iniciativas las siguientes:

- “Articulación del Sistema Integrado de Transporte conformado por el transporte colectivo y masivo en una sola estructura física, operacional y tarifaria. La SDM adelantó el contrato para el diseño técnico legal y financiero del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá y actualmente se están ajustando y validando los productos del estudio y definiendo el cronograma de implementación gradual que deberá tener el proyecto”².
- “Establecimiento de corredores viales para la operación de rutas de alta capacidad, media capacidad y complementarias de baja capacidad interna y externa. Estas rutas se adjudicarán vía licitación, tendrán características comunes de tecnología vehicular, estarán sujetas al diseño operacional de la red de rutas, incluyendo la definición de la ubicación de estaciones y terminales simples y de integración”.³
- “Conformación de zonas y corredores de actividad logística para mejorar la movilidad y productividad en Bogotá y la región. Los vehículos de carga provenientes de otras ciudades, durante las 24 horas del día y los 7 días a la semana, dispondrán de corredores viales específicos para tener acceso a sus lugares de origen y destino y al interior de la ciudad”⁴.

En conjunto, con estas y otras estrategias de este Plan Maestro de Movilidad ponen a Bogotá como una ciudad de vanguardia en casos de éxito en Latinoamérica.

² Consultado el 24 de Noviembre del 2010 en <http://www.movilidadbogota.gov.co/login-i.html?sec=170>

³ Idem.

⁴ Idem.

Por su parte, el Sistema Integrado de Transporte Público de Autobuses de Curitiba, es una de las regiones más desarrolladas de Brasil, la cual se ha destacado por alcanzar grados de planificación global muy parecidos al de algunas ciudades europeas, además de ser la ciudad pionera en la implementación de medidas de prioridad al autobús y ser actualmente un modelo de desarrollo urbano.

Curitiba, ha logrado avances en su sistema de transporte al punto de considerársele como el mejor sistema de transporte de Latinoamérica y uno de los mejores en el mundo. El sistema se basa principalmente en la implementación de vías exclusivas para buses y en la utilización de vehículos de gran capacidad de transporte de baja emisión de contaminantes, satisfaciendo la demanda de movilidad, operando de manera más eficiente a un bajo costo y en armonía con el desarrollo urbano de la ciudad.⁵

La movilidad en el ámbito nacional.

La ciudad de León, Guanajuato se ha caracterizado por el impulso constante ante el tema de la movilidad, por lo cual se cuenta con una Dirección Especial de Movilidad en el municipio, teniendo como una de sus principales funciones: “Generar las políticas para una movilidad sustentable, segura, integrada e incluyente”.⁶

En este sentido, actualmente se cuenta con un Sistema Integrado de Transporte (SIT), pionero en el país y con la red de ciclovías más grande de la nación.

Con el SIT se ha logrado cubrir la demanda de más del 30% de los viajes que se realizan en transporte público en la ciudad, beneficiando a 20 mil usuarios diarios con viajes más largos con un único pago.

De igual manera, cuentan con diversos programas para asistir el tema integral de la movilidad, en donde destacan: supervisión del servicio, revista físico-mecánica de las unidades del transporte, revisión de las condiciones físicas y mecánicas de los vehículos, revisión de las condiciones de aseo y seguridad de las unidades, verificación de horarios de frecuencia y paso de unidades en puntos estratégicos, estudios de la cantidad de pasajeros por vehículo y de conductores en capacitación para la obtención de su cédula o tarjetón de capacitación.

Parte de la visión de la movilidad urbana y el desarrollo sustentable en la ciudad de León, es generar estrategias de movilidad urbana sustentables que contemplen la Integración del transporte urbano como elemento fundamental de la planeación, desarrollo urbano y la salud pública; la provisión de un sistema de transporte público de alta capacidad, eficiente, poco contaminante, seguro, cómodo y accesible; promoción

⁵ Consultado en la web el 24 de noviembre del 2010 en: <http://movilidadsosteniblechile.blogspot.com/2007/08/sistema-integrado-de-transporte-pblico.html>

⁶ Consultado en la web el 24 de noviembre de 2010 en: <http://www.leon.gob.mx/movilidad/>

del uso racional del automóvil privado; la promoción del uso del transporte no motorizado⁷.

De igual manera la visión de movilidad en León, tiene como principales características, la integración del sistema de transporte público, el desarrollo urbano sustentable y una movilidad humana incluyente, comprende la recuperación y dignificación del espacio público; la incorporación de tecnologías vehiculares y combustibles más limpios.

Por lo anterior, se puede mencionar que la ciudad de León, Guanajuato ha sido una de las ciudades en el país, que han impulsado fuertemente el tema de movilidad en el contexto nacional.

En otro orden de ideas, es importante mencionar el caso es de Monterrey, Nuevo León que a través del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP), han impulsado que “las acciones deben, además de mejorar la movilidad de la ciudad, mejorar la seguridad a través de la recuperación de espacios públicos”, todo esto en el marco de la promoción del uso de la bicicleta, transporte público y recuperación de calles, plazas, como parte de las estrategias de movilidad integral que expertos en el tema propusieron en la mesa de diálogo “Hacia una movilidad urbana sustentable”⁸.

Por su parte, Chihuahua cuenta con un Plan Sectorial de Movilidad Urbana, donde las principales directrices son:

En un horizonte de planeación de 20 años, se tiene el objetivo de convertir a la movilidad en el elemento estructurador de la ciudad e inductor del desarrollo urbano, social y económico.

La movilidad urbana es una política pública que considera al peatón como el personaje principal en el diseño de la ciudad. Así mismo, busca reducir la congestión en la vialidad para facilitar su ocupación por diversos modos de transporte, incrementar el uso del transporte público y favorecer la conectividad de las colonias populares a la ciudad, logrando con esto, reducir la dependencia excesiva del automóvil particular que tenemos en la actualidad.

La movilidad favorece el uso de modos de transporte no motorizados y colectivos, basándose en una cultura vial de respeto. Otro aspecto importante es reducir la contaminación auditiva y atmosférica, así como incrementar la movilidad de las personas con capacidades diferentes⁹.

Por otro lado, la Ciudad de México, ha impulsado fuertes acciones y proyectos para mejorar la movilidad en sus entornos, destacando:

⁷ Consultado en la web el 24 de noviembre de 2010 en: <http://www.embarq.org/cts-mexico/node/231>

⁸ Consultado en la web el 25 de noviembre del 2010 en: <http://transeunte.org/2010/09/08/proponen-una-movilidad-integral-para-monterrey/>

⁹ Consultado en la web el 25 de noviembre del 2010 en: http://www.municipiochihuahua.gob.mx/implan/00_inicio/pdf/pmus/PSMUS_%20boletin002.pdf

El objetivo principal del Gobierno del Distrito Federal, en materia de transporte y vialidad, busca garantizar la movilidad de las personas y los bienes en la Ciudad de México, a través de una infraestructura de transporte segura, accesible para toda la población, de calidad, eficiente y de bajo impacto ambiental.

Las acciones prioritarias se proponen por tanto, incidir en este gran objetivo tanto en el ordenamiento e integración del transporte público, de gobierno y concesionado, como en el reforzamiento de las capacidades de tráfico de las vialidades primarias para aumentar su fluidez y velocidad, habiendo extrema preocupación por lo público como:

- Ordenar el espacio público de la movilidad, haciendo que coincidan los grandes flujos de viajes con la rehabilitación, integración y ordenamiento de la infraestructura vial y de transporte;
- Reforzar la captación de viajes de los medios públicos mediante corredores que les permitan utilizar las vías primarias, fortaleciendo la eficacia e integración de los transportes públicos y modificando su estructura modal a favor de la máxima utilización del transporte de gran capacidad y la sustitución de unidades de baja capacidad por transporte de mediana capacidad.¹⁰

La movilidad en su contexto local.

La planeación urbana municipal y del estado en los años setenta no fue suficiente para desencadenar procesos sociales y económicos que evitaran el proceso continuo de concentración poblacional en el Área Metropolitana de Guadalajara (AMG), de la misma manera, los intentos de regionalización de los ochenta y los noventa no lograron retener la población, lo cual incrementó el desequilibrio territorial, no obstante numerosas acciones de infraestructura carretera de cobertura municipal y estatal¹¹.

En este sentido, la movilidad urbana sustentable en el contexto regional y estatal debe permear las diferentes escalas urbanas a efecto de evitar las réplicas de la motorización individual producidas en las grandes concentraciones. El modelo urbano de las ciudades medias orientado al automóvil, aún vigente en las políticas públicas y las acciones privadas, debe transitar hacia un modelo que propicie ciudades humanas con calidad de vida¹².

Es por ello que, en el Estado de Jalisco y en particular en la Zona Metropolitana de Guadalajara (ZMG), a partir del año 2000 surgieron innumerables iniciativas, acciones, y documentos que se han focalizado a solucionar la movilidad, se mencionan algunos en la siguiente tabla:

¹⁰ Consultado en la web el 25 de noviembre del 2010 en: <http://www.fimevic.df.gob.mx/problemas/2lasmedidas.htm>

¹¹ Dos décadas en el desarrollo de Jalisco.

¹² Idem.

Tabla 3.1 Orden Cronológico de estudios y proyectos en el marco de Movilidad en Jalisco (2000-2010).

No.	Año /Mes	Título (documento, foros, seminarios, encuestas, talleres)	Principales aportaciones	Link/Observaciones
1	2000	Programa de Integración y Modernización del Transporte - CEIT	Se refiere al establecimiento de la factibilidad de la integración y modernización del sistema de transporte público de la ZMG. En las secciones siguientes se proporciona una descripción de ambos objetivos generales. En la tercera y última sección de este subcapítulo se indican los objetivos particulares del estudio.	http://seplan.app.jalisco.gob.mx/biblioteca/ficha/ver/50
2	2002	Movilidad. Una visión estratégica en la zona metropolitana de Guadalajara	Esta investigación realizada por el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidentes (ITESO) y el Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y el Transporte (CEIT), pretende crear una agenda de movilidad urbana sustentable en la ZMG para los próximos 10 años. El documento contó con la participación del sector académico, a través de la realización de encuestas a estudiantes universitarios con el propósito de identificar las barreras y los retos de los usuarios potenciales de la movilidad urbana. De igual forma, participaron líderes de opinión que aportaron sus puntos de vista en materia política, económica, ecológica, patrimonio histórico, el desarrollo urbano y la sociedad. El modelo de movilidad urbana sustentable considera cuatro áreas: desarrollo económico, integración social, medio ambiente urbano, capacidad para enfrentar los cambios. Cada uno de estos marcos de actuación está relacionado a diversas acciones. De tal manera que, el <i>desarrollo económico</i> buscará impulsar un transporte urbano atrayente; la <i>integración social</i> impulsará un transporte suficiente, accesible y con un costo razonable; <i>medio ambiente urbano</i> disminuirá las repercusiones negativas de la movilidad urbana, fomentando el uso de medidas más sustentables; <i>capacidad para enfrentar los cambios</i> busca establecer una visión estratégica de movilidad, generar un plan estratégico de movilidad y una agenda de movilidad, lo que permitirá el desarrollo de proyectos inmediatos, de corto, mediano y largo plazos; también permitirá organizar jornadas de prospectivas de movilidad urbana sustentable.	Documentos publicados por el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidentes (ITESO) y el Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y el Transporte (CEIT). (Se cuenta con el documento Impreso)
3	2006 (Octubre)	Hacia una agenda estratégica para Jalisco	Menciona impulsar un sistema integral de transporte multimodal metropolitano a través de un sistema movilidad multimodal eficiente.	Documento impreso.

No.	Año /Mes	Titulo (documento, foros, seminarios, encuestas, talleres)	Principales aportaciones	Link/Observaciones
4	2007	Encuesta de percepción ciudadana	En este apartado los ciudadanos tienen la percepción de que en la zona metropolitana el transporte público no es bueno en interior del estado, la percepción es mejor en relación al transporte público. En cuanto a tráfico, la zona metropolitana siente tener el problema, mientras que en el interior del estado la percepción es buena.	www.seplan.jalisco.gob.mx (encuesta disponible en el apartado de evaluación y a su vez al apartado de estudios y encuestas de percepción.)
5	2007 (Mayo)	Mesa temática "Movilidad Urbana" Gran Alianza	Se llevan consultas ciudadanas para plantear propuestas de solución bajo distintas perspectivas, como sociales, territoriales, técnico-económico y político.	http://granalianza.jalisco.gob.mx/?q=urbana
6	2007 (Junio)	Seminario taller "Hacia la integración del Plan Estatal de Desarrollo Jalisco 2030", realizado en CUAAD-Campus Huentitán - 18 de junio de 2007, participando CUAAD – U. de G. - SEPLAN	Se aborda la problemática actual en torno a la movilidad y se dan propuestas de solución.	Documento impreso.
7	2007 (Agosto)	"Gestión Ciudadana de la Movilidad Urbana en la ZMG."(Colectivo Ecologista Jalisco, A.C.)	Construir propuestas y alternativas que además de recuperar propuestas de expertos y académicos, incluyan las de líderes de opinión y tomadores de decisiones que puedan influir en este tema. Para lograr lo anterior, hemos convocado a la conformación de un Consejo Asesor, integrado por diversas personalidades, especialistas, funcionarios y líderes de opinión en materia de movilidad urbana y transporte público.	http://www.cej.org.mx/
8	2007 (Septiembre)	Protocolo del Macroproyecto: Movilidad y Recuperación de Espacio Público (OCOIT y SEPLAN)	Dotar a la ZMG de un sistema de movilidad integral.	http://seplan.app.jalisco.gob.mx/biblioteca/ficha/ver/53
9	2007 (Octubre)	Proyecto piloto de la política urbana nacional: "Guadalajara movilidad y rescate urbano".	Maneja un nuevo enfoque de la movilidad urbana para el mejoramiento de la movilidad en sus diversos modos.	http://seplan.app.jalisco.gob.mx/biblioteca/ficha/ver/49
10	2007 (Noviembre)	Plan Estatal de Desarrollo Jalisco 2030 (primera edición)	Se elabora un apartado especial de movilidad en donde se elaboran diagnóstico, problemática, objetivos y estrategias a implementar para mejorar la movilidad en aquel entonces.	http://www.jalisco.gob.mx/wps/wcm/connect/2f7c6980404fe4fe90c0dc5c12d504bf/PED2030_RespetoJusticia.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=2f7c6980404fe4fe90c0dc5c12d504bf

No.	Año /Mes	Título (documento, foros, seminarios, encuestas, talleres)	Principales aportaciones	Link/Observaciones
11	2008	Encuesta de percepción ciudadana	De los servicios públicos evaluados, el transporte público tiene una marcada diferencia entre la ZMG y el interior, 3 de cada 10 habitantes de la ZMG lo consideran malo. La vialidad es un problema que afecta principalmente a la población de la ZMG.	www.seplan.jalisco.gob.mx
12	2008 (Febrero)	Programa Sectoriales y Especiales (20. Movilidad)	Se describe el contenido del Programa Especial de Movilidad. En el segundo capítulo, se desarrollarán los aspectos legales en relación a los ajustes que se pretenden hacer a la legislación que rige la movilidad urbana en el estado, 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.	http://seplan.app.jalisco.gob.mx/files2/Programas/20%20Movilidad.pdf
13	2008 (Febrero)	Programa Sectoriales y Especiales (4. Desarrollo de Infraestructura Productiva)	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. (pág. 63)	http://seplan.app.jalisco.gob.mx/files2/Programas/04%20Desarrollo%20de%20Infraestructura%20Productiva.pdf
14	2008 (Septiembre)	Plan Regional 12 Centro	En el Plan Regional 12 Centro, se menciona la importancia del tema de vialidad y transporte, así como estrategias para mejorar el transporte público.	http://www.jalisco.gob.mx/wps/portal/sriaPlaneacion
15	2009 (Agosto)	Agenda 13 (13 y 14 agosto)	Maneja un apartado temático especial de infraestructura y movilidad, donde se menciona que se impulsará la construcción, mantenimiento, conservación y modernización de la infraestructura productiva que genere mayor competitividad y sirva de soporte para el desarrollo económico de las regiones, así como sus tendencias, principales retos y acciones para llevar a cabo.	http://seplan.app.jalisco.gob.mx/biblioteca/ficha/ver/51
16	2009 (Noviembre)	Taller de Movilidad Urbana Sustentable (9 y 10 de noviembre)	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.	http://seplan.app.jalisco.gob.mx/biblioteca/ficha/ver/44
17	2009	Encuesta de percepción ciudadana	7 de cada 10 personas evalúan como bueno o muy bueno el transporte de personas y bienes en el estado.	www.seplan.jalisco.gob.mx (dicha encuesta se encuentra en el apartado de evaluación y a su vez al apartado de estudios y encuestas de percepción.)
18	2009	Proyecto denominado "Guadalajara 2020"	Impulsar una movilidad inteligente.	http://www.gdl2020.com.mx/

No.	Año /Mes	Título (documento, foros, seminarios, encuestas, talleres)	Principales aportaciones	Link/Observaciones
19	2009	Plan de Movilidad Urbana Sustentable para la Zona Metropolitana de Guadalajara	Este documento tiene como objetivo mitigar el impacto ambiental, los costos económicos y sociales generados por el transporte público, asimismo, propone un objetivo estratégico de gestión de políticas públicas y de acciones concretas para un sistema integral de movilidad para la ZMG. Para lograr los objetivos planteados en el plan se establecen 5 ejes rectores, los cuales se expresan por medio de políticas públicas. Los ejes rectores del plan son: marco jurídico, estructura organizacional, infraestructura vial, sistema de transporte y sistema de apoyo.	http://seplan.app.jalisco.gob.mx/biblioteca/ficha/ver/47 , http://seplan.app.jalisco.gob.mx/biblioteca/ficha/ver/48 , http://seplan.app.jalisco.gob.mx/biblioteca/ficha/ver/49
20	2009	Hacia una Red Integral de Transporte	Establece las directrices que derivarán en la creación de un sistema de transporte colectivo integrado. Estas directrices están fundamentadas en tres ejes: movilidad urbana, gestión vial, red integral de transporte y desarrollo urbano. La red integral de movilidad está compuesta por 10 corredores: San Juan de Dios - Minerva; La Normal - Plaza Juárez; Barranca de Oblatos - Plaza de la Bandera - Álamo Industrial; Corredor Industrial Álamo Industrial; Tonalá - Nueva Central - Plaza de la Bandera; Calzada Independencia - Calzada Gobernador Curiel; Esteban Alatorre - Centro - Av. México -Concentro; Arcos del Triunfo - Zapopan - La Normal; El Palomar - Plaza del Sol - Zapopan; Mariano Otero -Plaza del Sol - Plaza de la Bandera.	Documento publicado por el Gobierno del Estado de Jalisco, a través de la Coordinación General de Innovación y Desarrollo, con el apoyo del Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y el Transporte. http://www.ceit.org.mx/
21	2009 (Diciembre)	“Tres Años de Logros y Acciones 2007-2009”	Se reportan los principales logros y acciones por parte del Gobierno del Estado de Jalisco en materia de movilidad	http://seplan.app.jalisco.gob.mx/RevistaSeplan/Tres/volumen12/movilidad.html
22	2010	Encuesta de percepción ciudadana	La percepción del ciudadano ha mejorado en cuanto a la movilidad en la zona metropolitana y dentro del Estado de Jalisco.	www.seplan.jalisco.gob.mx (dicha encuesta se encuentra en el apartado de evaluación y a su vez al apartado de estudios y encuestas de percepción.)
23	2010 (Enero)	SEDEUR, en su Programa Operativo Anual 2010 obras en el marco del proyecto de movilidad	Construcción de obras complementarias de la primera etapa de la fase II del proyecto de movilidad en la ZMG. (Obras que se llevan a cabo con base a los distintos instrumentos de Planeación).	http://sedeur.app.jalisco.gob.mx/transparencia/evaluacion%20y%20seguintimiento/14/POA-2010.pdf
24	2010 (Enero)	Consulta Ciudadana en el marco de la actualización del Plan Estatal de Desarrollo Jalisco 2030	Se evidencia que la población detecta promesas viales, inseguridad en caminos y la deficiente transporte público.	http://seplan.app.jalisco.gob.mx/consultaPed/
25	2010	Programa de Transporte y logística de la	Impulsar estudios de infraestructura y transporte, que abonen a mejorar la competitividad en la región centro occidente.	http://seplan.app.jalisco.gob.mx/moodle/course/view.php?id=106

No.	Año /Mes	Título (documento, foros, seminarios, encuestas, talleres)	Principales aportaciones	Link/Observaciones
		región centro occidente (FIDERCO)		
26	2010 (Abril)	Propuesta del Proyecto del Plan de Desarrollo Urbano de la Región Metropolitana de Guadalajara Segunda Etapa.(SEDEUR)	Lleva a cabo un análisis integral de la situación actual en cuanto al desarrollo urbano de la ZMG, desde diferentes perspectivas; social, económico, territorial, ecológico, desarrollo urbano y abordando el tema de movilidad, proponiendo sus estrategias y acciones conducentes.	Documento en proceso de terminación, no publicado aún.
27	2010 (Junio)	Plan Estatal de Desarrollo Jalisco 2030 (primera actualización)	Se actualiza el apartado de movilidad con la nueva problemática y se plantean nuevas estrategias.	http://seplan.app.jalisco.gob.mx/moodle/course/view.php?id=132
28	2010 (Junio)	Estudios y Proyectos Macrobús: Fase I a la IV	Contiene todas las fases y estudios del sistema BRT.	http://seplan.app.jalisco.gob.mx/biblioteca/ficha/ver/46
29	2010 (junio)	Taller de Movilidad sustentable del Centro Histórico de la Ciudad de Guadalajara (Ceit-Seplan)	Se realizó un taller con más de 150 personas involucrados en la movilidad del centro histórico de la ciudad de Guadalajara donde se identificaron los distintos problemas del centro de la ciudad y se propusieron distintas acciones para resolverlos y en algunos casos se pudo identificar los responsables para llevar a cabo los proyectos y acciones para llevarse a cabo.	
30	2010	Libro "2 Décadas en el Desarrollo de Jalisco 1990-2010"	Capítulo 9; La Movilidad urbana y el transporte: en búsqueda de un nuevo paradigma (pág. 161)	http://seplan.app.jalisco.gob.mx/biblioteca/ficha/ver/6
31	2010	Plan de Movilidad Urbana No Motorizada (iniciativa ciudadana)	El Plan Maestro de Movilidad Urbana No Motorizada del área Metropolitana de Guadalajara será un instrumento que indique cómo organizar y priorizar las acciones para armar una red unificada peatonal y ciclista de dimensiones metropolitanas, capaz y suficiente para articular los diferentes territorios de Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque, Tonalá, Ixtlahuacán de los Membrillos, Juanacatlán y El Salto. Con el Plan, los ciudadanos tendremos un instrumento para guiar las acciones gubernamentales y desarrollar una movilidad urbana más saludable.	http://www.planpeatonalciclista.com/introduccion.html
32	2010 (Junio)	Análisis para la identificación de la población atendida por la red carretera de caminos y carreteras del Estado de Jalisco	Lleva a cabo un análisis de la red carretera del estado en contraste con la conectividad de las poblaciones del estado y si su valoración es baja o muy baja.	http://sitel.jalisco.gob.mx/index2.php

No.	Año /Mes	Título (documento, foros, seminarios, encuestas, talleres)	Principales aportaciones	Link/Observaciones
33	2010 (Octubre)	Plan Estatal de Desarrollo Jalisco 2030 (primera actualización)	Se actualiza el apartado especial de movilidad así como el diagnóstico, su problemática y los objetivos y estrategias a implementar para mejorar la movilidad en aquel entonces.	http://www.jalisco.gob.mx/wps/portal/!ut/p/c1/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3gzb2djr1AXEwOLYAsLA8_gUAN3Q7NQ1cDU_1wkA6zeJ8QHw9jryAjA38TH2MDIzd_H0eXIFcDIIDIG-AAjgb6fh75uan6BdnZaY6OiooAzQCPbA!!/dl2/d1/L2dJQSEvUUt3QS9ZQnB3LzZfFRMSDNKUjIwOE9JRDBJMDBTRkE3RVJJQTU!/
34	2010 (Noviembre)	Proyecto SITI	Sistema Integral de Transporte Intermodal (SITI) incluirá a Guadalajara, para que exista una movilidad adecuada los proyectos deberán de incluir a Guadalajara. En el Sistema Integral de Transporte Intermodal (SITI) se especifican tres sistemas de transporte masivo: el tranvía, el sistema BRT (Bus Rapid Transit, por sus siglas en inglés) y el Tren Ligero.	http://www.informador.com.mx/8192/siti

Fuente: Construcción propia por SEPLAN a partir de las diversas instituciones, consultas ciudadanas, organismos e iniciativas ciudadanas en sus portales web (Noviembre 2010).

Como se puede observar, se ha hecho un gran esfuerzo por parte de distintas instituciones, organismos e iniciativas ciudadanas, entre ellas, la Universidad de Guadalajara, el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente (ITESO) y, las distintas alcaldías de la presente administración de la ZMG; Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque, Tonalá y Tlajomulco de Zúñiga tratando de solucionar este problema tan complejo y sensible de la movilidad entre la ciudadanía, en el estado y propiamente en la ZMG, como se verá a continuación a lo largo del diagnóstico de este sector.

Situación actual de movilidad y transporte.

Respeto, conciencia y valoración del medio ambiente son tres de las principales virtudes que se consideran en la movilidad urbana sustentable: una forma de desplazarse eficientemente por la ciudad, respetando las calles y colaborando con el entorno que es de todos.

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 a largo plazo, ha agudizado situaciones que en su momento pudieron haber sido previstas. Ante un historial de políticas, planes y construcción de infraestructura urbana que han incentivado el transporte motorizado privado, particularmente el uso del automóvil y ante el consecuente y continuo crecimiento del tráfico vehicular, se han perdido, o más aún, han quedado a la zaga los pretendidos beneficios alcanzados por la construcción

de la infraestructura vial, por la introducción de nuevas tecnologías y por la introducción de combustibles más limpios.

Guadalajara y su área metropolitana enfrentan importantes retos y desafíos que afectan directa e indirectamente el bienestar de las familias. El uso excesivo del automóvil privado con su consecuente impacto negativo en la movilidad urbana, los estilos de vida sedentarios, la deforestación, el modelo de crecimiento urbano de ciudad extendida, la deficiente calidad del aire, entre otros problemas, están disminuyendo la calidad de vida de la población.

Los automóviles contribuyen de manera importante a la generación de problemas de carácter social, ecológico, de salud y económico. En México el costo asociado a los accidentes viales es de entre 90,000 y 110,000 millones de pesos¹³. Se estima que los costos asociados a la congestión vehicular, los accidentes viales y a la salud corresponden hasta un 4% del Producto Interno Bruto.¹⁴ Con respecto a los gastos del sector salud debido a la contaminación del aire, México pierde entre 118,000 y 135,000 millones de pesos anuales¹⁵.

Los accidentes automovilísticos son la séptima causa de muerte a nivel nacional y la primera en la población de 15 a 30 años.¹⁶ Según el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), Jalisco tiene una tasa de 22 muertos por cada 100,000 habitantes por accidentes de tránsito, cuando el promedio del país está en 16 muertos por 100,000 habitantes. Es uno de los índices más altos en diferentes estados de la República Mexicana.

Los principales problemas que enfrenta la ciudad de Guadalajara, respecto a movilidad son:

a) 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 ZMG 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 sobreoferta y la gran cantidad de personas que se trasladan casa-trabajo-casa coincidiendo en tiempo y espacio.

Guadalajara posee el mayor índice de motorización de 11 ciudades de América Latina, que reúnen condiciones similares, como Buenos Aires, Bogotá ó Río de Janeiro. Nuestra ciudad actualmente tiene un auto por cada 1.5 habitantes¹⁷. Superando, incluso, a la Ciudad de México que cuenta con un vehículo por cada 4 habitantes. Por

¹³ Secretaría de Salud de Jalisco.

¹⁴ Idem.

¹⁵ Secretaría de Vialidad y Transporte.

¹⁶ Idem.

¹⁷ Idem.

ejemplo, en el Centro Histórico de Guadalajara (CHG), circulan más de 182 rutas de transporte público y más de 100,000 autos por día¹⁸.

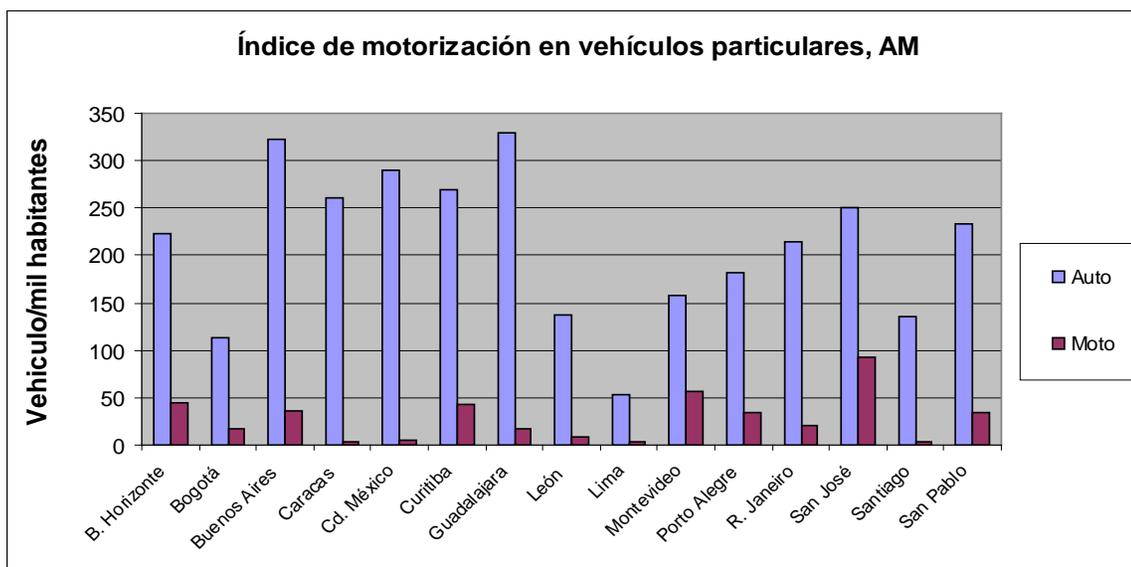


Figura 3.1 Índice de motorización en vehículos particulares, AM.

Fuente: CAF, Corporación Andina de Fomento, observatorio de movilidad de América Latina

Guadalajara ocupa una extensión territorial del orden de las 50,000 hectáreas con un parque vial cercano a 1'679,000 vehículos, de los cuales en promedio 5,000 son unidades de transporte público y 13,000 taxis¹⁹. Más una estimación de 300 mil autos que no están registrados como los autos chocolate y de turistas²⁰. Diariamente se incorporan a las calles de nuestra ciudad un promedio 378 autos.²¹ Esta situación representa un crecimiento anual del 7% de los autos que circulan en la metrópoli.

El parque vehicular ha crecido en Guadalajara un 50% del año 2000 al 2008. Esto representa más del doble del crecimiento de la población en los últimos 10 años.²² A causa de esto, la velocidad de desplazamiento promedio en la ciudad se ha reducido en los últimos 6 años de 45 km/hr. a 19 km/hr.²³ En la ciudad de México, en donde circulan más del doble de vehículos, el promedio es de 24 km/hr.

¹⁸ Idem.

¹⁹ INEGI

²⁰ Secretaría de Vialidad y Transporte.

²¹ Idem.

²² INEGI, 2008.

²³ Secretaría de Vialidad y Transporte, 2009.

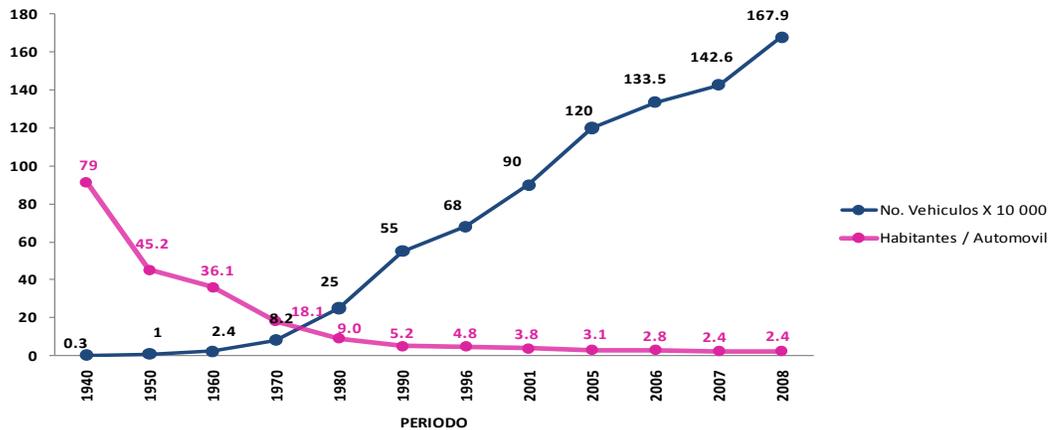


Figura 3.2 Número de vehículos por habitante

Fuente: INEGI y SVYT.

b) El sistema de transporte público urbano.

Indudablemente el tema del transporte urbano es, junto con la seguridad pública, uno de los temas más importantes en las grandes ciudades. Muchos han sido los intentos por mejorar la prestación de este servicio en Guadalajara en los últimos años: unos enfocados a la tecnología, otros a la ampliación de la cobertura y algunos en materia de organización de las líneas. Ahora, por primera vez, se plantea una reestructuración total con el Plan Maestro de Movilidad Urbana Sustentable, haciendo una propuesta integral para mejorar y hacer eficiente este sistema, que se estima transporta diariamente acerca de la mitad de la población de la ZMG, en aproximadamente 5,000 unidades.

Pese a que la red de transporte público sirve al 70%, el sistema se debe modernizar y adecuar a las necesidades propias de nuestra ciudad. Los problemas actuales que presenta se pueden 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. Los principales problemas detectados son: sobre posicionamiento de rutas de transporte público, crecimiento desordenado del sistema, número excesivo de paradas, administración deficiente, falta de información al usuario, infraestructura nula para el transporte no motorizado y de mala calidad para la movilidad peatonal.

Con datos del año 2007 de los casi 10'000,000 de viajes diarios que se generan, un 37.4% (3'661,512) se realizan exclusivamente a pie, 28.3 % (2'772,373) en transporte colectivo y casi a la par, se encuentran los viajes en vehículo motorizado particular con un 27.2% (2'661,894). Los viajes en bicicleta representan apenas el 2.2 % (212,089 desplazamientos diarios).

A pesar de que en la ZMG la mayoría de la población viaja en transporte público, se registra una gran concentración vehicular en las principales avenidas.

Únicamente el 24% de los viajes se realizan en vehículo privado utilizando 93.7% de las calles y avenidas de la ZMG.

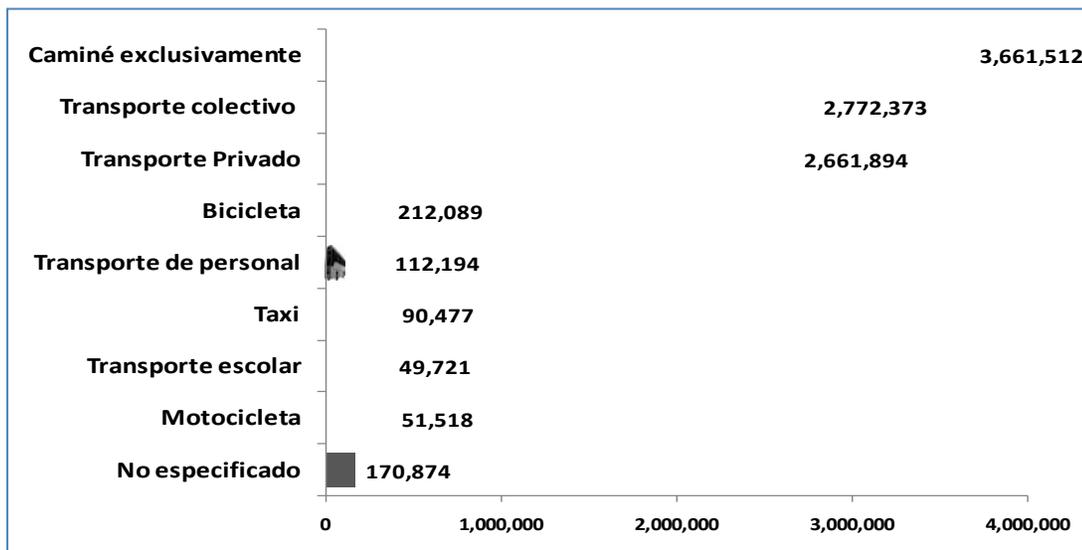


Figura 3.3 Medios de transporte utilizados por la población en Jalisco

Fuente: CEIT, Centro de Transporte Sustentable de México A.C. y OCOIT, *Estudio de Origen y Destino*, 2007.

c) Impactos al medio ambiente, a la salud y disminución de calidad de vida.

Los vehículos privados que circulan por la ZMG, generan y arrojan al medio ambiente más del 80% total de las emisiones contaminantes y contribuyen al 50% de las emisiones de los gases de efecto invernadero²⁴. Guadalajara ocupa en el país el segundo lugar en contaminación ambiental, detrás de la ciudad de México.

Estudios hechos por especialistas han demostrado que por cada litro de gasolina que se consume, se arroja al ambiente 2.3 Kg. de dióxido de carbono (CO₂), un promedio diario de 11.04 Kg., un promedio anual de 3.9 toneladas y un promedio en la vida de 6 millones de toneladas de CO₂²⁵. Se calcula que cada habitante respira una ración diaria de 323 g de gases tóxicos emitidos por el parque vehicular.

El uso excesivo del automóvil vincula además de enfermedades físicas y cardiovasculares, el sobrepeso y la obesidad, donde la población se ha acostumbrado a depender del auto, al hacerlo su medio de transporte por excelencia, sin darse cuenta

²⁴ SEMADES

²⁵ OMS

que está agravando su salud al dejar de realizar actividad física. Desde el 2001 las tres primeras causas de muerte en el país se derivan de complicaciones generadas por la esta causa,²⁶ siendo México el primer país con niños con este problema y el segundo a nivel mundial en población adulta²⁷. En Jalisco el 70% de la población lo manifiesta.

En la ZMG se han detectado niveles de contaminación auditiva por encima de lo considerado como permisible (60 decibeles), incluso arriba de lo que podría tomarse como amenaza para la salud (90 decibeles).²⁸ El ruido es uno de los contaminantes del medio ambiente que presenta mayor problema para la salud del hombre y de los animales; ya que las calles se ven afectadas por los ruidos de los escapes de los automóviles y los camiones, de las bocinas y del bullicio de las grandes aglomeraciones de gente. Pudiendo ocasionar enfermedades fisiológicas y psicológicas en el individuo.

d) Reordenamiento de rutas y vialidades.

Bajo el actual sistema vial urbano, se privilegia a algunas zonas periféricas que en su mayoría corresponden a la circulación privada, la escasa articulación de los ejes viales promueve el desarrollo de la ciudad dispersa, lo que implica una demanda cada vez mayor de suelo urbano que hace difícil disponer de una adecuada red de transporte público y donde las distancias de los desplazamientos interurbanos aumentan y el mantenimiento de la infraestructura es muy costoso.

La solución a la problemática del transporte, mucho dependerá de la instrumentación de mecanismos de planeación que permitan en el corto plazo la integración de sus diferentes redes, así como el desarrollo de un modelo sustentable de transporte en el largo plazo. La mejor estrategia para desincentivar el uso del automóvil e invitar a la ciudadanía a adoptar estilos de vida más sanos y sustentables sólo se puede lograr si se ofrecen alternativas de calidad. La renovación y mejoramiento del transporte público en la ZMG es ahora una de las acciones centrales de las políticas públicas metropolitanas.

Por ello, estamos trabajando en la implementación de medios de transporte masivos integrales, como son: Macrobus y Tren Ligero, los cuales no deben centrarse únicamente en la calidad del servicio, sino también en la oferta, la definición de rutas, los tiempos de espera y de traslado, las formas de pago, la integración con otras formas de movilidad y tarifa única, entre otros puntos. Un sistema de transporte masivo, rápido, ordenado y seguro, que cuente con infraestructura propia (carriles confinados, estaciones y terminales) y que se complemente con los otros modos de transporte. No debe considerarse como un sistema único, ya que éste se complementa con otros medios de transporte, promoviendo asimismo la utilización de medios no motorizados y

²⁶ Encuesta Nacional de Salud y Nutrición, 2006, Secretaría de Salud.

²⁷ Secretaría de Salud.

²⁸ Centro Universitario de Ciencias Biológicas y Agropecuarias de la Universidad de Guadalajara, 1998.

su intermodalidad. Estos medios ocupan menor espacio en el territorio, conectan comunidades y permiten aumentar las velocidades de desplazamiento.

El auto es entonces una de las múltiples movilidades de desplazamiento.

Opciones de transporte colectivo.

Sistema BRT o Macrobus.

La actual administración encabezada por el C. Gobernador Lic. Emilio González Márquez dentro del tema de “Movilidad urbana sustentable”, tiene como meta principal a largo plazo la creación de ocho corredores de Macrobus y una línea de tren ligero. Adicional con esta estrategia el gobierno estatal busca reordenar el Transporte Público en al menos 50% y que, en complemento con las dos líneas de tren eléctrico, se podrán garantizar alternativas sustentables de transporte a los usuarios tapatíos.

Existen actualmente dos visiones claras del proyecto de Movilidad urbana sustentable, especificando la Red Integral de Transporte Masivo, a corto y a largo plazo. A corto plazo se plantea la creación de cuatro corredores, para crear una red de al menos 79 km.

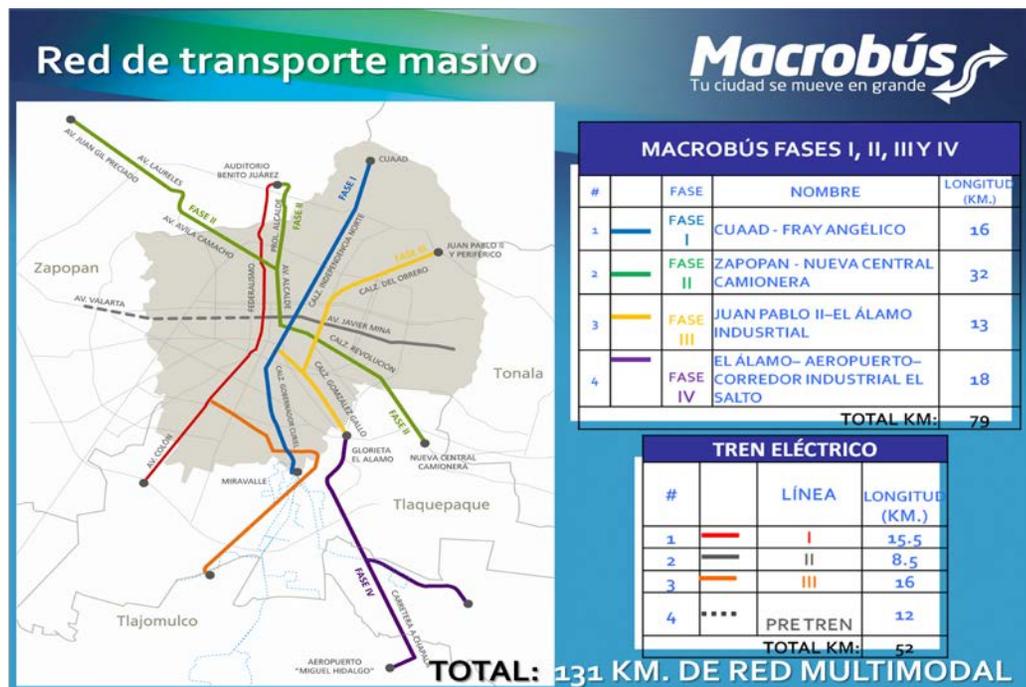


Figura 3.4 Red de transporte masivo

Fuente: Macrobus, 2009

A largo plazo se plantea la creación de una red de diez corredores de transporte masivo, dentro del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable, de los cuales tres ya se encuentran en operación, bajo la siguiente imagen:

RED DE CORREDORES PROPUESTOS

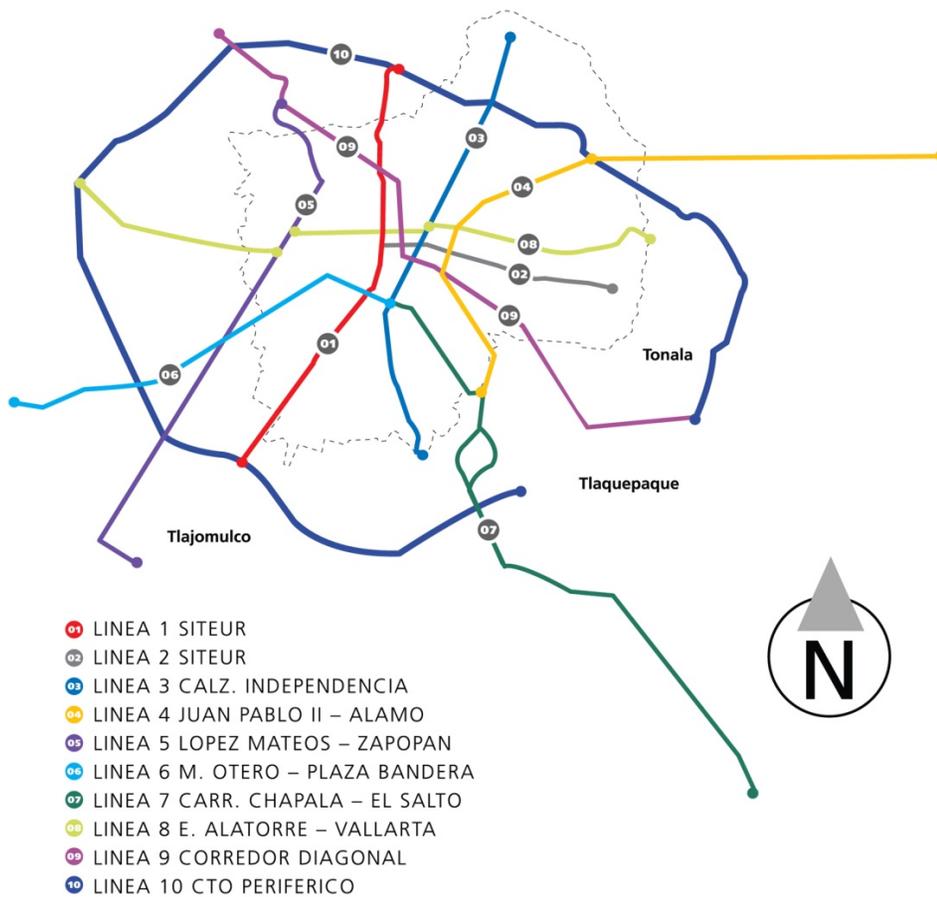


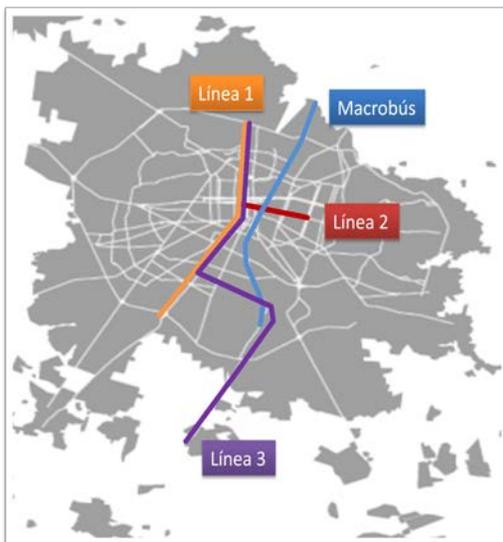
Figura 3.5 Red de corredores propuestos

Fuente: Macrobus, 2008

Tren eléctrico

Entre los proyectos de la presente administración, se plantean los estudios y proyectos, los cuales darán sustento a su futura construcción.

Línea 3: Santa Fé – Periférico Norte



Longitud:

Nueva construcción: 16.5km

Modernización L1: 13km

Estaciones:

Nuevas estaciones: 21

Remodelación L1: 14

Puntos de transbordo

Santa Fé

Las Juntas

Polanquito

Isla Raza

Periférico Norte

Figura 3.6 Línea 3: Santa Fé - Periférico Norte

Fuente: Coordinación General de Innovación y Desarrollo 2009, Gobierno del Estado Jalisco.

- Población beneficiada: **732 mil personas.**
- Usuarios promedio diario: **165 mil.**
- Reducción del viaje de Santa Fé a Isla Raza de **50** minutos en autobús y 30 minutos en automóvil a **20** minutos en tren eléctrico.
- Los usuarios de esta línea hoy en día no tienen acceso a sistemas de movilidad, son usuarios **directamente beneficiados.**
- Atención a tres puntos neurálgicos de transbordo (Santa Fé, Las Juntas y Polanquito) e integración con otros modos de transporte (**autobuses, tren eléctrico, Macrobus, automóvil, bicicletas**).
- Creación de un eje norte sur de transporte masivo de **29.5** km de altas especificaciones.
- Elemento promotor del ordenamiento y control del desarrollo urbano en el **sur de la ciudad.**
- Columna vertebral para desarrollo de transporte sustentable en los municipios de **Tlajomulco, Tlaquepaque y Guadalajara.**

- Rescate de 4 km del Canal del Sur y aprovechamiento de 11.5 km de los derechos de vía férreos.

Logros alcanzados en las últimas décadas con sistemas de transporte masivo en la ZMG.

Numeralia del Macrobus:

- 126 mil usuarios diarios.
- 27 estaciones.
- 45 minutos de recorrido total.
- 600 millones de pesos de inversión.
- Utiliza diesel Ultra Bajo en Azufre (UBA).
- 2 tipos de servicio, parador (27 estaciones), express (9 estaciones).
- El peatón tiene un 45% más de espacio recuperado.
- 10 de marzo de 2009 comenzó a operar.
- 16 km de longitud.
- 41 unidades articuladas, 103 unidades alimentadoras.
- Las emisiones de dióxido de carbono en la Calzada Independencia se redujeron diariamente de 13 toneladas a 3.
- El costo por abordar al BRT es de \$6.00 y tiene 4 modos de pago:
 - Depósito en efectivo.
 - Tarjeta inteligente. Recarga máxima \$700.00 pesos, se adquiere por \$15.00 pesos.
 - **Azul:** Todo tipo de usuario.
 - **Verde:** Personalizada para descuento otorgado a estudiantes, adultos mayores, niños, maestros, personas con discapacidad, pensionados a los cuales se les otorga el 50% sobre la tarifa ya establecida.
 - **Transbordo:** Si se usa el nuevo sistema Macrobus para transbordar al tren ligero, (con tarjeta inteligente) su costo será del 50% del valor de la tarifa actual.

Con respecto al medio ambiente, fue presentado el nuevo Manual de Manejo de Arbolado Urbano para los Corredores Tipo BRT (Macrobus), un documento que permitirá que las intervenciones que requieran realizar con arbolado urbano por necesidad de una obra pública, cumplan con estándares de calidad cada vez más altos y conocimientos técnicos adecuados.

El alcance de este manual está proyectado para los corredores de Macrobus, a fin de tener un proceso de manejo de arbolado urbano adecuado, con todos los fundamentos técnicos requeridos para ello.

El **tren eléctrico** (Light Rail) es una mezcla de tranvía y tren, es un excelente medio de transporte de viajeros a escala regional y metropolitana. El tren ligero permite la conexión entre núcleos urbanos y zonas rurales, creando además nuevos potenciales de desarrollo urbano. Una de sus características es que los vehículos operan en un sistema que está parcial o totalmente segregado del tránsito vehicular, con carriles reservados, vías apartadas y señalización propia pero mínima.

El tren eléctrico presenta una serie de ventajas sobre otros medios de transporte público:

- Es más accesible debido a sus paradas en superficie y al diseño de su material móvil con piso bajo.
- Es más cómodo y confortable, ya que cuenta con aire acondicionado, numerosos asientos por tren, silencioso.
- Menos contaminante que el vehículo privado.
- Es un transporte rápido y de gran conectividad con los principales nodos de transporte público, como son el Macrobus y el autobús normal.

Los resultados ahora son visibles, la numeralia que se presenta a continuación lo demuestra:

Línea 1

- 120 mil usuarios diarios.
- 1989 comenzó a operar.
- 15.5 kilómetros de longitud.
- 19 estaciones.
- 30 minutos de recorrido total.

Línea 2

- 80 mil usuarios diarios en línea 2.
- 1994 comenzó a operar.
- 8.5 kilómetros de longitud.
- 10 estaciones.
- 15 minutos de recorrido total.

PreTren

- Operación de Pre-Tren como extensión - en superficie - de la línea 2 del tren ligero (hay integración física y tarifaria; funciona como una línea, pero con dos modos distintos de transporte).
- 2006 comenzó a operar.
- 12 kilómetros de ruta.
- 44 paraderos.

Tipos de pago

- Ficha ranurada con un valor de \$6.00 pesos.
- Tarjeta inteligente con valor de \$20.00, recargable hasta \$200.00.
- Transvale \$3.00 (estudiantes, adultos mayores) y transbordos (en Pre-tren, también aceptan pago en efectivo, en monto exacto).

En comparación con el transporte público convencional de Guadalajara, al año el tren eléctrico deja de contaminar a la atmosfera un equivalente a 11,707 toneladas de dióxido de carbono (CO₂).²⁹

El beneficio ambiental del Pre-Tren radica en su orden, pues cuenta con paraderos establecidos que contribuyen a minimizar el número de arranques y paros de las unidades, movimientos que de lo contrario incrementarían las emisiones de CO₂ a la atmosfera.

Accidentes viales.

Panorama General.³⁰

Los traumatismos causados por el tránsito constituyen la principal causa de mortalidad por lesiones y la undécima causa más importante de defunción en el mundo.

Ocupan el noveno lugar entre los principales factores que contribuyen a la carga mundial de morbilidad.

Cada año, 1.2 millones de hombres, mujeres y niños de todo el mundo pierden la vida debido a colisiones en las vías de tránsito y centenares de miles más sufren traumatismos, que causan discapacidades permanentes.

²⁹ SITEUR, 2008.

³⁰ Información proporcionada por el Consejo Estatal para la Prevención de Accidentes en Jalisco – CEPAJ-noviembre 2010: sitio web: <http://www.jalisco.gob.mx/wps/portal/cepaj>

Más de la mitad del total de defunciones mundiales causadas por el tránsito corresponde a adultos jóvenes de 15 a 44 años de edad.

Aproximadamente el 62% de las muertes ocurren en 10 países India, China, Estados Unidos, Federación Rusa, Brasil, Irán, México, Indonesia, Sudáfrica y Egipto.

73% de las víctimas mortales del tránsito en el mundo son hombres, usuarios vulnerables de la vía pública - peatones, ciclistas y motociclistas - representan una proporción.

En México, el costo asociado a los accidentes viales es de entre 90,000 y 110,000 millones de pesos³¹. Se estima que los costos asociados a la congestión vehicular, los accidentes viales y a la salud corresponden hasta un 4% del producto interno bruto. 32% con respecto a los gastos del sector salud. Debido a la contaminación del aire, México pierde entre 118,000 y 135,000 millones de pesos anuales³³. Los accidentes automovilísticos son la séptima causa de muerte a nivel nacional y la primera en la población de 15 a 30 años.³⁴

Asimismo, en la República Mexicana se calcula que fallecen más de 24,000 personas a causa de accidentes de tránsito por vehículos de motor. El 58% de los muertos se localizan en diez estados de la república mexicana.

En el Estado de Jalisco fallecen alrededor de 1,250 personas por lesiones en accidentes de tránsito por vehículos de motor, es la cuarta causa de muerte. La primera causa en jóvenes de 15 a 29 años de edad. Se estima que por cada muerte hay 45 personas lesionadas y 2 con lesiones graves que causan discapacidad permanente, es la segunda causa de orfandad y la forma más rápida de ocasionar pobreza.

Las lesiones causadas por el tránsito representan una carga excesiva para las familias. Cada persona que pierde la vida o sufre heridas graves o discapacidades permanentes a causa de accidentes de tránsito deja como efecto la pobreza, debido a los costos de atención de salud, la pérdida del principal sostén de la familia o el dinero extra necesario para cuidar a las personas con discapacidades.

El enfoque sistémico que toma en cuenta las interacciones entre los distintos componentes procura identificar cómo remediar las principales fuentes de error o deficiencias del trazado vial que contribuyen a las colisiones causantes de muertes o

³¹ Secretaría de Salud de Jalisco.

³² Idem.

³³ Secretaría de Vialidad y Transporte.

³⁴ Idem.

lesiones graves, así como a mitigar la gravedad y las consecuencias de los traumatismos.

La particularidad de este enfoque es que toma en cuenta los factores básicos además del papel que desempeñan los distintos organismos y actores en materia de prevención.

Los traumatismos causados por el tránsito constituyen un problema multidimensional que requiere un enfoque integral de los factores determinantes, las consecuencias y las soluciones.

Todos los sistemas de tránsito son altamente complejos y entrañan riesgos para la salud humana, los elementos de estos sistemas son los vehículos motorizados, la vía pública y sus usuarios, así como su entorno físico, social y económico.

Para que un sistema de tránsito sea más confiable es necesario adoptar un enfoque sistémico, entendiendo el sistema en su conjunto y en la interacción de sus componentes e identificando las posibilidades de intervención.

En particular, es necesario reconocer que el cuerpo humano es muy vulnerable a los traumatismos y que las personas como usuarios de la vía pública cometen errores.

Un sistema de tránsito seguro tiene en cuenta la vulnerabilidad y la falibilidad humana, la interacción entre los componentes del sistema vial y de transporte permite vincular los factores relacionados con los traumatismos, algunas características del sistema vial o del vehículo y determinados aspectos del comportamiento de los usuarios de la vía pública y los efectos de algunas fallas del vehículo.

En Jalisco las cifras y las tendencias, consecuencias a la salud, zonas de siniestralidad vial en cartografía muestran la realidad:

- 145 accidentes de tránsito diarios en promedio.
- 7 de cada 100 ocurren en periférico.
- En 1 de cada 12 accidentes hay lesionados.
- 6 de cada 10 conductores son jóvenes de 20 a 39 años.
- 7 de cada 10 conductores son hombres.
- 3 de cada 10 vehículos son modelo 2000 a 2004.
- 70% no están asegurados.

Factores de riesgo atribuibles a la mortalidad y discapacidad por lesiones en accidentes de tránsito; factores que aumentan la exposición al riesgo y aumentan la gravedad de las lesiones:

- La no utilización de mecanismos de sujeción pasiva (cinturón de seguridad, silla portainfante, etc.)
- Falta de casco para motociclistas.
- Conducción bajo efectos del alcohol.
- Exceso de velocidad.
- Inseguridad peatonal.

Accidentes viales en la Zona Metropolitana de Guadalajara.³⁵

La ciudad de Guadalajara ocupa el segundo lugar en México, inmediatamente después de Monterrey en accidentes viales. En el año 2009 fueron 54,484. En promedio se presentan 149 accidentes diarios en los que han costado la vida a 7,350 personas, siendo éstos la segunda causa de mortalidad en el área urbana de Guadalajara. En lo que va del 2010 la cifra de accidentes es de 8,529. Los accidentes automovilísticos son la séptima causa de muerte a nivel nacional y la primera en la población de 15 a 30 años.

En el primer semestre del 2009, tan solo en Periférico se registraron un total de tres mil 447 percances de este tipo, distribuidos de la siguiente manera: Periférico y López Mateos 230; Periférico y Colón 165; Periférico y Parres Arías 155; Periférico e ITESO 128; Periférico y 5 de mayo 127; Periférico y antigua carretera a Chapala 124; el restante se reparte en los demás cruceros.

Los 10 cruceros más peligrosos en Periférico:

- López Mateos
- Colón
- Parres Arías
- ITESO
- Lázaro Cárdenas
- Antigua carretera a Chapala

³⁵ Apartado construido a partir de la información proporcionada por el Consejo Estatal para la Prevención de Accidentes en Jalisco – CEPAJ y la Secretaría de Vialidad y Transporte.

Con base a resultados en una línea basal del año 2008 aplicada en 2 municipios piloto, Guadalajara y Zapopan, Jalisco, se mostró lo siguiente:

- Uso del cinturón de seguridad del 36% en conductores de vehículos.
- 68% uso de casco en motociclista.
- 35.5 % de conductores de vehículos de motor maneja bajo efectos del alcohol.
- En el año 2009, en una segunda medición, los resultados que muestran una tendencia positiva (11%) en el uso del cinturón de seguridad.
- 14% en el uso de sillas portainfante.
- Ha disminuido a 29% de los conductores maneja bajo efectos del alcohol.

Entre las 4 principales causas de accidentes se señala:

- El conductor.
- El peatón y/o pasajero.
- Fallas de vehículo.
- Mala condición del camino.

Tabla 3.2 Defunciones por accidentes de tránsito en el área metropolitana de Guadalajara Enero a octubre 2010.

Evento	Defunciones todas las edades	Jóvenes de 15 a 29 años
Atropellamiento	317	55
Choque	221	109
Volcadura	110	49
Total	648	213

Fuente: Semefo, 2010.

La magnitud y consecuencias de traumatismos causados por el tránsito, los principales factores de riesgo, la necesidad de aplicar un enfoque con abordaje integral y trabajo multisectorial para prevenir las lesiones ocurridas en la vía pública, así como fortalecer la recopilación de datos probatorios que respalden las medidas de prevención, es poner en práctica intervenciones con criterio técnico y respaldo científico para prevenir los traumatismos causados por el tránsito por atropellamientos, choques y volcaduras y deben responder a las necesidades de educación, legislación y modificación del medio ambiente.

El 63% del parque vehicular se concentra en los cuatro municipios de la ZMG.

Se estima que ocurren 869 accidentes por cada 100,000 habitantes y 22 muertes por cada 100,000 habitantes.

La tasa de letalidad es de 25.3 muertes por cada 1,000 accidentes.

El costo de los accidentes en el 2008 se estimó en \$9'399,003.732 (nueve millones trescientos noventa y nueve mil tres pesos 73/100 m.n.)³⁶

Por su parte, de 1997 a la fecha, los accidentes ocasionados por choferes de transporte público han mostrado variaciones importantes, logrando una clara disminución hacia el 2009 con 585 casos.

La Secretaría de Vialidad en su Plan de Desarrollo Integral ha tomado algunas decisiones para solucionar la problemática vial aplicando instrumentos de planificación metropolitana como pares viales, sincronización semaforizada, carriles preferenciales y paradas escalonadas, programas de peritos itinerantes, que han resultado efectivos y de bajo costo. Respecto al transporte público, se implementaron medidas como el antidoping, operativos de radar, revisión médica, cumplimiento de calidad, no siendo suficientes aún.

De 2000 a 2005, el comportamiento de los accidentes en la ZMG mostró una tendencia a la baja, pasando de 416 a 192, respectivamente, mientras que en el año 2006, respecto a 2005, se incrementó en 255%, en 2007 se observó un incremento del 150%, reduciendo estos porcentajes en 2008, con un decremento del 43% en comparación con el año anterior, la cifra presentó un ligero descenso en 2009 del 1%, para 2010 hubo un descenso de 12%, registrándose 512 accidentes.

³⁶ Fuente de información: datos del Observatorio Nacional de Lesiones.

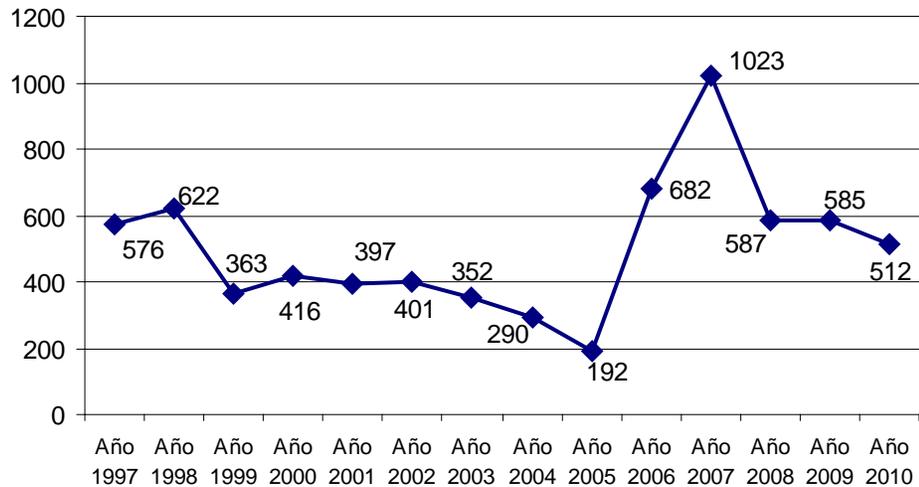


Figura 3.7 Accidentes viales de vehículos del servicio de transporte público en la zona metropolitana de Guadalajara, de 1997 a 2010

Fuente: Secretaría de Vialidad y Transporte 2010.

En la figura siguiente se puede apreciar el número de heridos originados por los accidentes del servicio de transporte público. En 1998 se presentaron 905 heridos, mientras que en 2006 se presentó el mayor número de incidencias con 1,258 percances al respecto. El incremento de personas con heridas en los percances viales donde intervienen unidades de transporte público se ha mantenido a la alza en 2007. Los datos de 2009 muestran un descenso en el número de heridos. La relación de personas heridas derivadas del transporte público hasta el año 2009, guarda una estrecha relación respecto al número de accidentes, ya que se observa la tendencia entre uno y otro sea la misma, en 2010, hubo un decremento en el número de accidentes, no siendo así el número de lesionados, ya que se presentaron 957 personas lesionadas en dicho período.

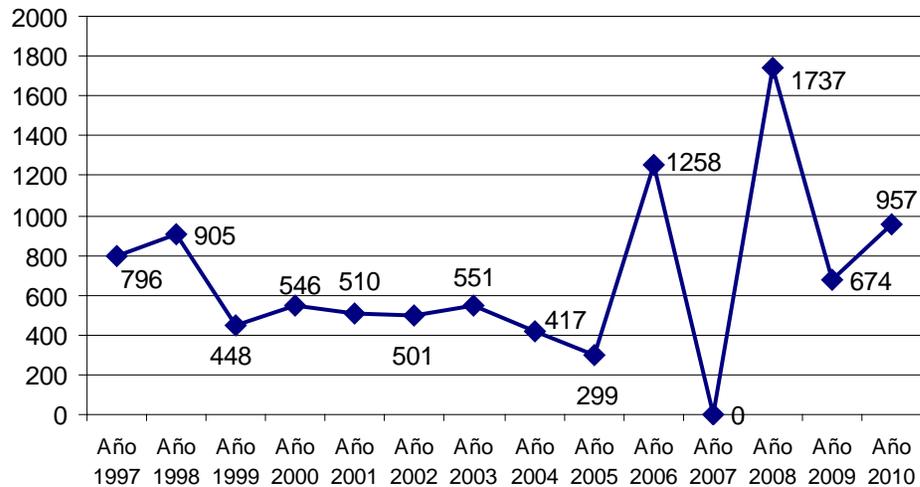


Figura 3.8 Número de heridos en accidentes viales de vehículos del servicio de transporte público en la zona metropolitana de Guadalajara, de 1997 a 2010

Fuente: Secretaría de Vialidad y Transporte 2010

En otro apartado relacionado con los accidentes del transporte público, el número de muertos en la ZMG, según nos muestra la siguiente figura, ha tenido un decremento a partir de 1997, con una pequeña alza nuevamente en 2008 y una disminución 2009, incrementándose de manera notable en 2010 a 67 personas fallecidas, a pesar de los dispositivos y medidas implementadas para contrarrestar estos hechos lamentables.

Muertos accidentes transporte público

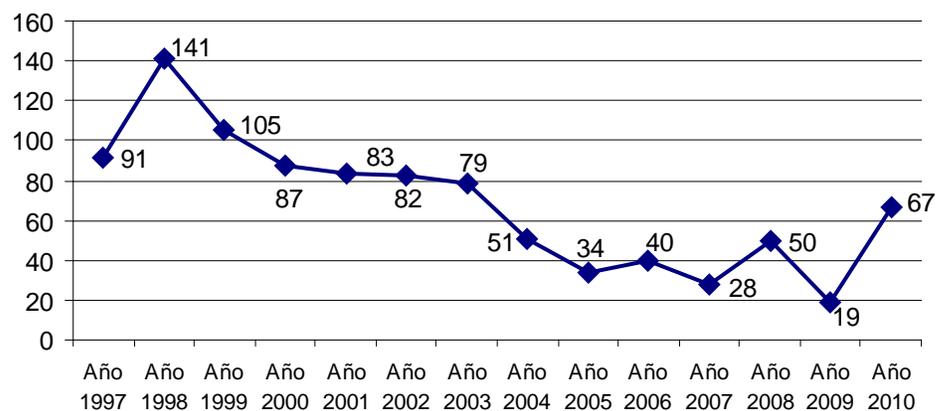


Figura 3.9 Número de muertos en accidentes viales de vehículos del servicio de transporte público en la zona metropolitana de Guadalajara, de 1997 a 2010

Fuente: Secretaría de Vialidad y Transporte 2010

Estas incidencias del transporte público generan una preocupación permanente para la ciudadanía y el estado, por lo cual se han implementado e intensificado las acciones de supervisión a este servicio público, como lo son operativos de radar, antidopaje, revisión médica y cumplimiento de la calidad, con el fin de resarcir este acontecimiento social negativo para todos los habitantes de la ZMG. Con la aplicación de los operativos de radar, el número de vehículos de transporte público transitando a una velocidad superior a la permitida se redujo de 998 en 2003 a 101 en 2006, lo que representa una disminución de más de 800%, continuando con la implementación de estos operativos de manera permanente hasta 2009, en 2010 se le dio mayor relevancia a los operativos realizados siendo 645.

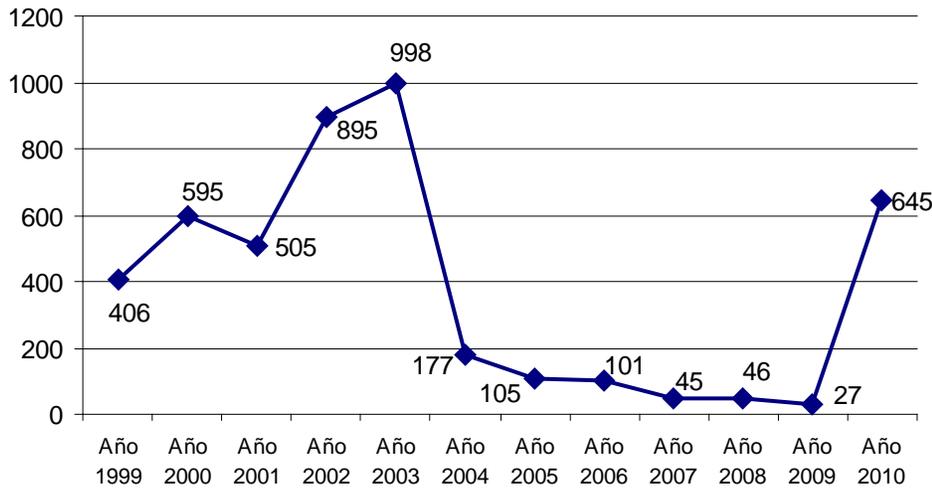


Figura 3.10 Operativos de supervisión por exceso de velocidad al servicio de transporte público, de 1999 a 2010

Fuente: Secretaría de Vialidad y Transporte 2010

De igual forma, como se puede apreciar en la siguiente figura, la aplicación de pruebas antidopaje en los conductores del transporte público ha tenido resultados importantes; el número de casos positivos se ha reducido de 18% en el 2000 a 0.86% en 2006, se han intensificado las revisiones con bajo índice de pruebas positivas, en el año 2010 se aplicaron 6,178 pruebas, resultando solo 63 positivas o sea solo el uno por ciento (1%).

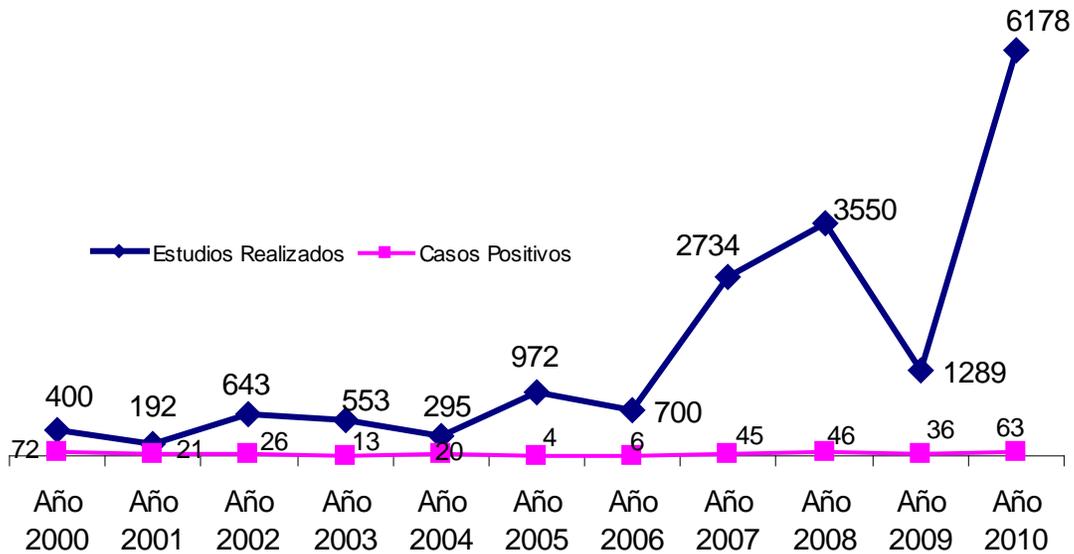


Figura 3.11 Operativos de supervisión al servicio de transporte público en dopaje

Fuente: Secretaría de Vialidad y Transporte 2010

Para mejorar la conciliación en accidentes viales en el lugar del siniestro, se han implementado programas de peritos itinerantes, demostrando una efectividad de 96% de casos resueltos; sin embargo, aún no se ha dado la cobertura que requiere la ciudadanía por la falta de capacidad, ya que sólo se tiene alcance del 10% del total de los accidentes viales ocurridos.

Haciendo un balance comparativo entre los operativos implementados en cuanto al exceso de velocidad y antidopaje, muestra impactos positivos en la reducción de muertos y heridos en donde se ha visto involucrado el transporte público; ahora el reto será tratar de erradicar dichos acontecimientos tan dolorosos que aquejan a la sociedad.

Otro de los males que aquejan en materia de movilidad a la ZMG, es el incremento de los accidentes viales en general, tanto público como privado, los cuales han sido considerables y constantes, con una tasa de incremento según lo muestra la gráfica siguiente, mostrando un ligero descenso en 2009, asimismo el comportamiento en la disminución de accidentes se generó en el 2010, ya que se registraron 45,540 accidentes un decremento del 9% en comparación al año inmediato anterior.

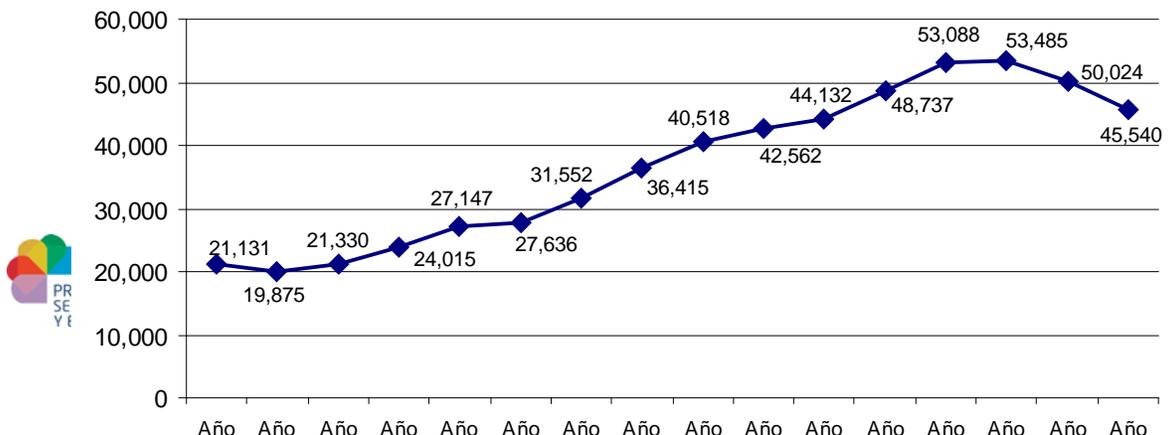


Figura 3.12 Accidentes viales en la zona metropolitana de Guadalajara, de 1995 a 2010

Fuente: Secretaría de Vialidad y Transporte 2010

Estos eventos (accidentes viales) pueden tener como consecuencia lesiones o muertes, o únicamente daños materiales. Para el caso de la ZMG el número de personas que han fallecido en accidentes viales en el período comprendido de 1995 a 2004 se ha reducido en un 41%, manteniendo un incremento del 10% de 2006 a 2009, en el 2010 se presentó un incremento lamentable en las personas fallecidas en 2010, registrándose 211 decesos.

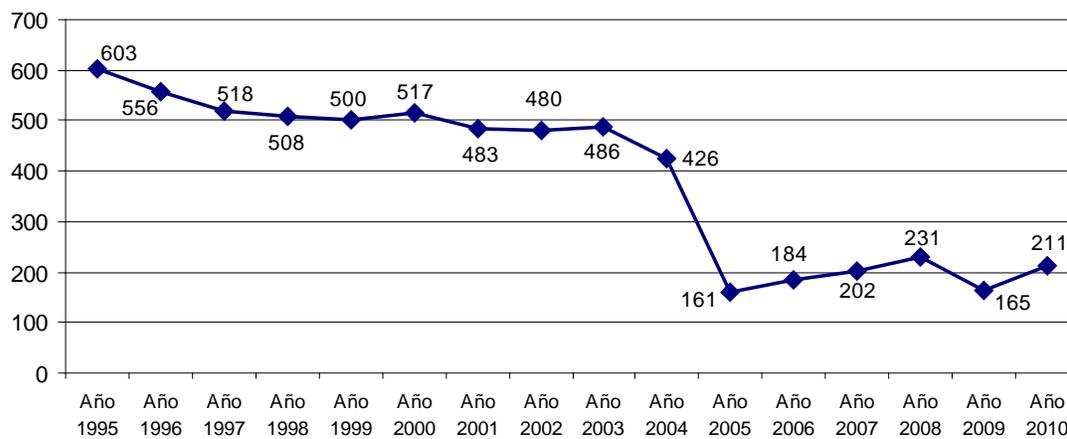


Figura 3.13 Muertos en accidentes viales en la zona metropolitana de Guadalajara, de 1995 a 2010

Fuente: Procuraduría General de Justicia del Estado de Jalisco, SVT 2009 (a partir de 2005).

La cultura vial y el respeto a los demás es un factor de primer orden. Las acciones realizadas han sido dirigidas a públicos específicos, como lo son los estudiantes del sistema escolar básico, medio y medio superior, principalmente, donde el impacto se verá reflejado en un futuro. Desafortunadamente no han llegado a un público mayor de población, ni con la constancia que se necesita para modificar el comportamiento y garantizar una mejor movilidad urbana en la ZMG.

Visión futura de la movilidad en la ZMG.

A partir de la segunda mitad del siglo anterior, el uso del automóvil particular y el desarrollo urbano sufrieron una serie de transformaciones que terminaron por cambiar el entorno de cada ciudad y de cada país, exigiendo además a los habitantes de cada localidad un alto precio por una movilidad que hoy por hoy se nota cada vez más lenta y cada vez más cara.

Está claro que los espacios ganados por el automóvil particular no podrán ser recuperados en su totalidad, ni podrán repararse los daños causados al medio ambiente y a la salud de las personas, pero sí pueden tomarse medidas para, dentro de los alcances de cada municipio en particular y de la zona conurbada de Guadalajara en conjunto, alcanzar mejores niveles en la calidad de vida para sus habitantes.

Estas acciones, se pueden resumir dentro de un nuevo modelo de movilidad urbana sustentable como sigue:

Reducción del uso del automóvil particular.

La contaminación (atmosférica y acústica), los congestionamientos, la peligrosidad del tránsito por las calles, las dificultades de estacionamiento o la pérdida de eficacia del transporte público tienen como denominador común, precisamente, el abuso del automóvil como medio de transporte, por lo que la reducción de su uso y su número son dos metas urgentes que se pretenden alcanzar al realizar conjuntamente las siguientes acciones.

Establecer corredores de movilidad.

Alentar el transporte público con vehículos de alta capacidad, es prioritario en la ZMG, debido a los altos volúmenes de pasajeros que se transportan de forma cotidiana a centros de trabajo, estudio, comercio y recreación. Un sistema de corredores de movilidad permitirá desarrollar los niveles de servicio del sistema de transporte público sin afectar en exceso la infraestructura urbana.

Incentivar la movilidad no motorizada a través del Plan Maestro de Movilidad No Motorizada de la ZMG.

Los modos alternativos de movilidad urbana, se verán incentivados al contar con una serie de acciones que podrán asegurar un mayor nivel de seguridad y comodidad para efectuar viajes mediante el ciclismo y la caminata. Mediante una red de ciclistas y el desarrollo de áreas urbanas para peatones, se espera una gradual recuperación de la calle por el ciudadano de a pie y el ciclista.

Reducción del consumo energético total.

Respecto al consumo de combustibles, el transporte representa casi el 60% (58.44) del consumo total de energía en la ciudad, la industria el 34.90% y los servicios el 6.66%. Por lo que, al reducir el uso y el número de automóviles de motor se podrán verificar las reducciones en los niveles de consumo de combustibles. Lograr una reducción en el consumo energético puede alcanzarse al aplicar, al menos, dos opciones que van de la mano; primero, impulsando aquellos medios que no necesitan del motor para los desplazamientos (bicicleta y marcha a pie). Segundo lugar, los que aún necesitando el uso del motor, son más eficientes energéticamente (el transporte público masivo mediante autobuses de alta ocupación y trenes urbanos).

Mediante este modelo, más integrado, más incluyente y más humano se podrán alcanzar una serie de beneficios para los ciudadanos, los gobiernos locales, la ciudad y la propia movilidad urbana.

Por último, el Plan incluye una serie de medidas concretas, que podrían definirse como alcances viables, entre otros, de manera que permitan conformar una imagen del escenario más deseable para la ZMG que nos permita transformar el servicio de transporte público hacia alternativas de elevada capacidad y calidad para los que menos tienen, a saber:

Transporte Motorizado.

- a) Aumento en la velocidad comercial, especialmente en los corredores de movilidad.
- b) Aumento en la cobertura geográfica por parte de las empresas del transporte público, con especial hincapié en las zonas que son origen y destino masivo de desplazamientos en automóvil (barrios residenciales, concentraciones de puestos de trabajo, etc.).
- c) Mejora de frecuencias y puntualidad, especialmente a las horas de alta circulación en el día.
- d) Catálogo de carriles exclusivos para autobús con calendario establecido de puesta en marcha.
- e) Dar preferencia al transporte público en puntos críticos de la red vial de la ZMG.
- f) Posibilidad de instaurar nuevos modos de transporte público (taxi colectivo, ciclo bus, carril para VAO (Vehículo de Alta Ocupación) en los accesos carreteros a la ciudad desde las áreas de desarrollo habitacional, etc.).
- g) Mejoras en la accesibilidad de las paradas de transporte público convencional.

- h) Mejora en la información al ciudadano sobre la oferta de transporte público.
- i) Estudiar la conversión a sistema de gas del parque vehicular del transporte público.
- j) Desarrollo de viaductos o vías de flujo continuo para reducir las emisiones de gases en vehículos parados y hacer más eficiente el consumo de combustibles.
- k) Desarrollo de pares viales para optimizar la movilidad urbana en diversas áreas de la ciudad.
- l) Aprovechamiento de las áreas de servicio de las vías de ferrocarril para desarrollar sistemas de tren ligero de alcance suburbano.
- m) Programa de limitación de estacionamientos en el CHG, dando prioridad a los residentes de dicha zona.
- n) Regular más específicamente el transporte de mercancías tanto en la ciudad como en los centros históricos municipales.

Transporte no motorizado

- a) Pasos al nivel de los peatones.
- b) Mejoramiento de aceras en las calles, adoptando una mejor distribución del espacio público conforme al Plan Maestro de Movilidad No Motorizada de la ZMG en donde se considera al peatón y la movilidad no motorizada una prioridad.
- c) Establecimiento de pasos peatonales amplios y seguros.
- d) Remodelación de vías de alta densidad de tráfico para dotarlas de un carácter más respetuoso con los peatones.
- e) Promover el día 21 de septiembre como el “día mundial sin automóviles”.
- f) Desarrollo de áreas peatonales en barrios y centros comunitarios, mediante intervenciones urbanas y creación de más áreas verdes.
- g) Reorganización de los ciclos de semaforización en función del número total de personas que utilizan cada modo de transporte.
- h) Diseño de una red básica de ciclovías o carriles para bicicletas que se extienda a toda la ciudad, principalmente a lo largo de las vías estructurantes de la ciudad.
- i) Desarrollar planes específicos de transporte público para los municipios conurbados a la ZMG.

Desarrollo urbano.

- a. Abundante arbolado de hoja caduca.

- b. Impulsar el uso de las líneas del ferrocarril.
- c. Desarrollar planes de reúso de las viviendas desocupadas en el centro de la ciudad (redensificación).
- d. Realizar diseño urbano en función de la prioridad peatón - transporte público - bicicleta - automóvil.
- e. Diseño de planes parciales como “Barrio sin automóviles”, siguiendo la experiencia de Bremen (urbanización de 210 viviendas con subvención de la UE, para familias que han renunciado al coche. Solo 30 espacios de estacionamiento para visitas y personas con discapacidad. Acceso por tranvía).

Con esto en mente, es que se elaboró un Plan de Movilidad Integral para la ZMG que permite ofrecer metas posibles y desarrollos alcanzables tanto para el transporte público en la ciudad, como para el transporte privado y de carga, además de incluir las necesidades de los elementos más expuestos dentro del sistema de movilidad en una ciudad: el peatón, el ciclista y las personas con discapacidad.

¿Hay una tecnología de transporte que resuelva todo? La respuesta es no. El asunto de la movilidad urbana y transporte es multimodal e intermodal, no se conoce internacionalmente una ciudad que haya resuelto sus necesidades de transporte con un solo sistema. La clave es asumir el tema con inteligencia y perspectiva diferente: la inteligencia en la creación integral del sistema de transporte vinculado al desarrollo de la ciudad, con una perspectiva de la calidad humana y ambiental.

Tabla 3.3 Plan de movilidad integral para la ZMG

		Ciudad automóvil	Ciudad sustentable
Movilidad urbana y transporte	Humana	Auto antes que peatón Auto antes que transporte público.	Peatón, ciclista, transporte público antes que el auto.
	Social	Fragmentación y polarización inducida por los flujos vehiculares.	Interacción social inducida por el transporte público y no motorizado vinculado al espacio público.
	Económica	Especialización espacial, económica, comercial y productiva, segregación de las funciones urbanas.	Combinación espacial de las funciones económicas, comerciales, productivas y residenciales. Articulaciones del transporte logístico comercial, productivo urbano y regional.
	Espacial	Crecimiento urbano disperso, de baja densidad y orientación al automóvil. Accesibilidad central y periférica orientada al	Crecimiento cohesivo orientado al transporte público y no motorizado. Estructura urbana jerarquizada y articulada por las redes de transporte público y no

	automóvil.	motorizado.
Ambiental	Contaminación visual, ambiental y auditiva.	Corredores y ejes verdes de renovación urbana, de mejoramiento de la calidad del aire y disminución de la producción de ruido.

Fuente: CEIT, 2009.

Como conclusión, es necesaria una visión de fondo y más incluyente, por eso estas medidas deberán acompañarse de iniciativas para introducir un nuevo modelo de desarrollo urbano, basado en usos de suelos mixtos y alta densidad, orientado al transporte público que incorpore medios no motorizados a las redes de transporte, manejo del tránsito y medidas de carácter ambiental, es decir un nuevo modelo de movilidad.

Con el nuevo modelo de movilidad:

- Se recuperan espacios para el peatón.
- Con menos autos, habrá menos ruido, menos emisiones contaminantes y más salud.
- La ciudad será más humana, con la reducción de la velocidad de paso de los vehículos.
- Habrá más medios e infraestructuras para canalizar la movilidad.
- Se ahorrará energía.
- Se incorporará la bicicleta como medio de transporte urbano.
- Se incrementará el uso del transporte público.
- Habrá áreas de estacionamiento que permitirán un uso más racional del espacio en la vía pública.
- Soluciones alternativas para el tránsito en horas de alta circulación.
- El reparto de mercancías será más ágil y con limitación horaria.
- Se mejorará la iluminación y el mobiliario urbano.
- Se genera tejido social.
- Se hace ciudad a escala humana.
- Se redistribuye la prioridad orientada a la gente.

Finalmente, podemos decir con base a la visión futura de la movilidad urbana, en Jalisco deberá considerarse la implementación de programas de políticas públicas en esta materia, para lo cual, el Gobierno del Estado de Jalisco pretende desarrollar unas ambiciosas y amplias baterías de Políticas de Transporte e Infraestructura dirigidas a incidir positivamente en la movilidad de los habitantes de la

ZMG. Se realiza con un amplio sentido social al priorizar la conexión de zonas de habitación popular con alternativas de elevada calidad como el tren ligero y el Macrobús, así como el transporte público convencional, tomando en consideración problemas importantes como es la cauterización, programa de regulación del transporte de carga y ciclotaxis híbridos en el CHG, peatonalización y recuperación del espacio público, programa de estacionamientos y un circuito de transporte público no contaminante, principalmente.

Centro Histórico de la Ciudad de Guadalajara.³⁷

Visión de futuro transporte no motorizado:

- Contamos 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, con una vinculación de distintos polos atractores, bahías para automóviles en las calles donde circulan 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 Macrobús y tren ligero los siete días de la semana. Transporte especial para discapacitados de capacidad reducida, que atraviesa el centro histórico. Un sistema de bicicletas públicas con una retícula cada 300 m entre cada estación.
- Racionalizamos el uso del automóvil; peatonalización y vinculación con áreas patrimoniales, se determina y articula el perímetro generando polos de atracción; calles más tranquilas, vialidades y mapas de la red peatonal debidamente señalizados.
- Redensificamos y habitamos la zona; articulación con los centros atractores fuera del polígono; contamos con un sistema de transporte no motorizado (bicicleta pública, bicitaxi).

Transporte colectivo:

- El Centro Histórico de Guadalajara cuenta con un reordenamiento global de todos los modos de transporte convertido en un orgullo de los tapatíos como un símbolo de la ciudad.
- Cuenta con un sistema tarifario integral a la par de un sistema articulado y multimodal (interconexión).
- 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

³⁷ Información obtenida a partir del taller especial para la movilidad del centro histórico de la ciudad de Guadalajara realizada por el CEIT en colaboración con el Seplan en Junio del 2010.

emisión de contaminantes. Criterio comparable con los mejores índices a nivel mundial.

- Es 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 programados y 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 en el trato a la ciudadanía), con infraestructura vial adecuada, reduciendo el costo de traslado y unificando la forma de pago, contamos con un plan integral de movilidad de la zona metropolitana, con un esquema de participación ciudadana y no autorizamos 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.
- Es peatonal y conviven en forma ordenada y segura los diferentes sectores de la sociedad.

IV. Problemas relevantes y las áreas de oportunidad

Análisis de la consulta ciudadana

La consulta ciudadana se utilizó como un mecanismo para conocer la opinión de la sociedad sobre los principales problemas que aquejan a la entidad, tanto durante la elaboración del Plan Estatal de Desarrollo Jalisco 2030, en el año 2007, como durante la actualización de este documento, en 2010; lográndose la participación de 21,806 y 31,435 ciudadanos, respectivamente. A continuación se presenta un breve análisis de los resultados de las consultas ciudadanas realizadas en los años mencionados.

- 1. Deficiente sistema de transporte público.**
- 2. Infraestructura vial saturada que afecta la movilidad de los ciudadanos.**

Percepción ciudadana 2007.

En 2007, el 7% de los participantes en la consulta consideró como uno de los principales problemas el deficiente transporte público.

Percepción ciudadana 2010.

De los ciudadanos consultados, el 11% consideró como deficiente el sistema de transporte público y con un 8% la infraestructura vial saturada que afecta la movilidad de los ciudadanos.

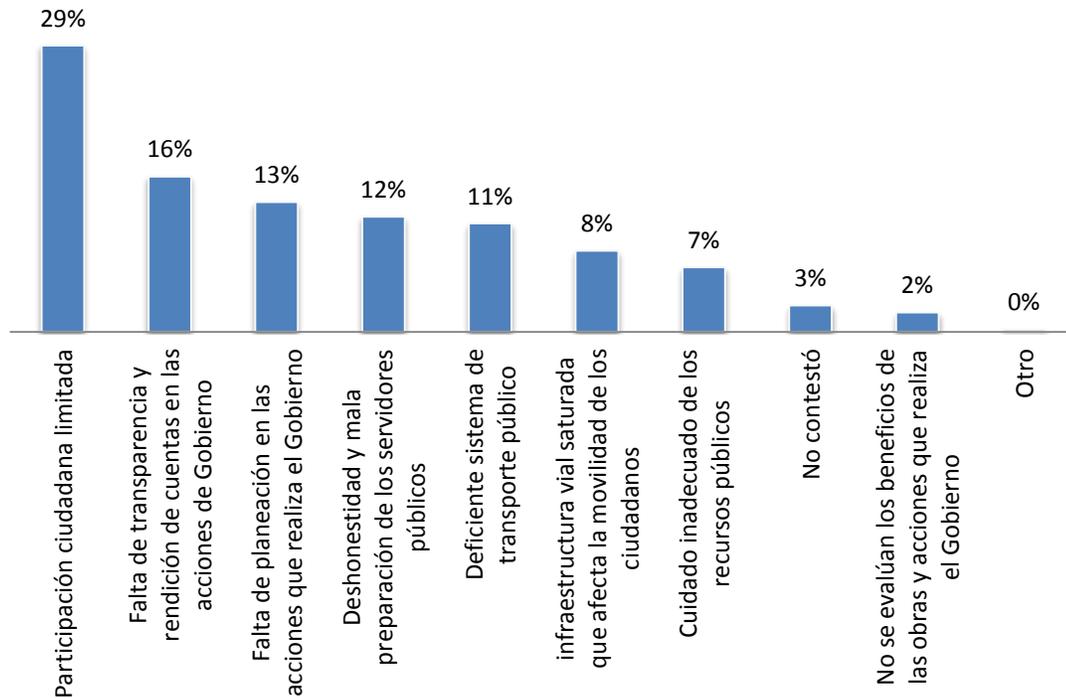


Figura 4.1 Problemática identificada mediante la consulta ciudadana 2010.

Fuente: <http://seplan.app.jalisco.gob.mx/consultaPed/filtrar.php>

La comparación de los resultados arrojados por las consultas ciudadanas en 2007 y 2010 permiten observar que el problema del deficiente transporte público creció de un 7% al 11%, así como la aparición en la percepción de la ciudadanía de un nuevo problema en el 2010 como lo es la infraestructura vial saturada que afecta la movilidad de los ciudadanos.

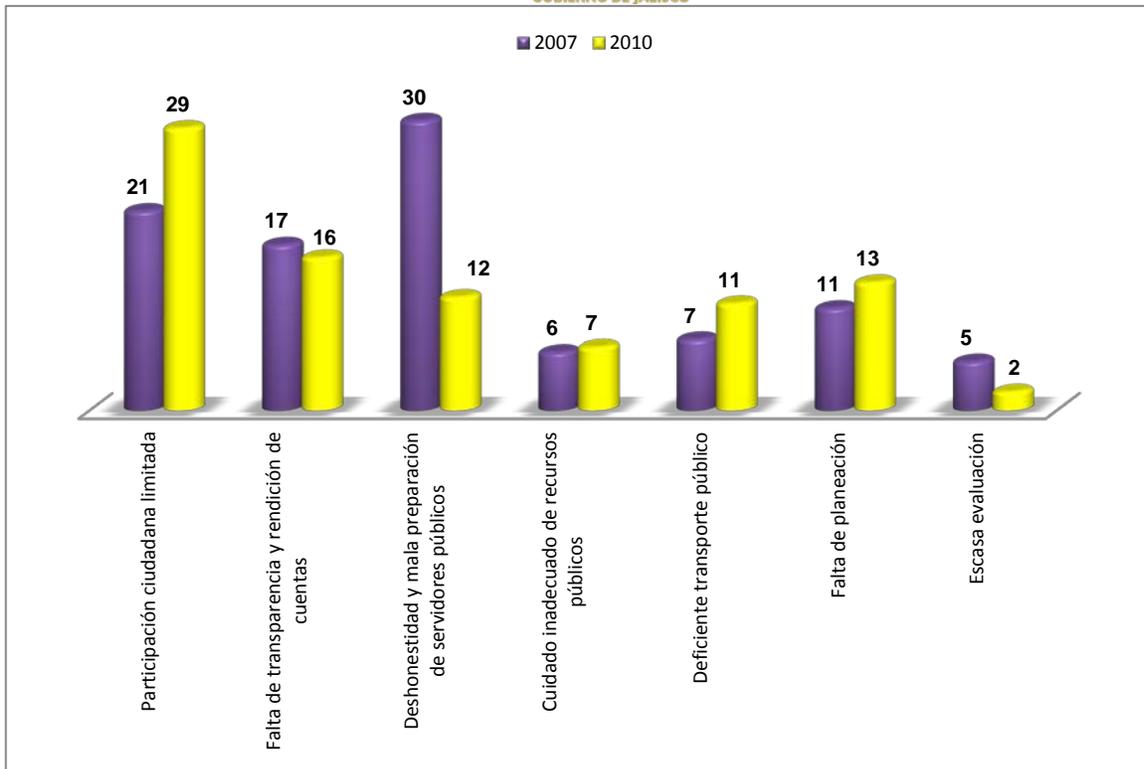


Figura 4.2 Comparación de los resultados de la consulta ciudadana 2010 vs 2007.

Fuente: Resultados de la consulta ciudadana 2007 y 2010 Secretaría de Planeación, Gobierno del Estado de Jalisco.

Principales problemas identificados a escala regional 2010.

El problema de sistema de transporte público en la mayoría de las regiones figura dentro de los tres principales problemas. Asimismo, destacando que tanto en las regiones 08 Costa Sur y la 10 Sierra Occidental, se encuentran posicionados en el segundo lugar de importancia.

Por su parte, el problema de la infraestructura vial saturada que afecta la movilidad de los ciudadanos es un problema que la ciudadanía empieza a percibir y se ubica dentro de los primeros cinco principales problemas en las regiones del estado.

Tabla 4.1 Resultados de la consulta ciudadana, 2010 por regiones.

Rótulos de fila	REGIÓN												ESTATAL
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Participación ciudadana limitada	34%	31%	42%	26%	15%	34%	30%	28%	20%	24%	23%	30%	29%
Falta de transparencia y rendición de cuentas en las acciones de Gobierno	12%	15%	16%	16%	17%	15%	16%	16%	17%	13%	17%	16%	16%
Falta de planeación en las acciones que realiza el Gobierno	17%	15%	10%	13%	13%	14%	13%	10%	12%	12%	11%	15%	13%
Deshonestidad y mala preparación de los servidores públicos	7%	10%	8%	12%	24%	8%	12%	10%	14%	8%	15%	11%	12%
Deficiente sistema de transporte público	17%	11%	7%	12%	12%	8%	7%	18%	17%	23%	12%	8%	11%
Infraestructura vial saturada que afecta la movilidad de los ciudadanos	6%	8%	9%	8%	4%	8%	7%	10%	8%	4%	8%	11%	8%
Cuidado inadecuado de los recursos públicos	4%	6%	5%	7%	6%	8%	9%	6%	7%	9%	8%	6%	7%
No contestó	2%	3%	1%	4%	3%	3%	3%	1%	2%	4%	2%	3%	3%
No se evalúan los beneficios de las obras y acciones que realiza el Gobierno	1%	2%	1%	1%	5%	2%	2%	1%	2%	2%	3%	1%	2%
Otro	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%

Fuente: Elaboración propia con base a los resultados de la consulta ciudadana 2010.

Síntesis de la identificación de problemas

En el siguiente apartado se presenta un resumen de los problemas relevantes identificados en el diagnóstico, en cuanto a movilidad.

1. Deficiente sistema de transporte público.
2. Infraestructura vial saturada que afecta la movilidad de los ciudadanos.
3. Impacto negativo en la salud humana por la contaminación atmosférica-auditiva.
4. Altos índices de accidentes viales.

1. Deficiente sistema del transporte público.

El deficiente modelo del sistema de transporte público sólo permite una cobertura de 79.6% en la ZMG; situación que se replica en las ciudades medias del interior del estado. El parque vehicular, que actualmente oscila entre los 2.8 millones de unidades y que se estima en 2013 tendrá más de 3 millones, para 2030 habrá triplicado su número de en relación al 2004, alcanzando los 6 millones de vehículos.³⁸

El incremento del parque vehicular para la prestación del servicio de transporte público ha sido de 5% de 2004 a 2009 en la ZMG, y de acuerdo con las cifras de la Secretaría de Vialidad y Transporte (SVT), no se ha incrementado en el interior del estado.

³⁸ Cifras de la Secretaría de Finanzas y Secretaría de Planeación

Por otro lado, se ha detectado que del total de los vehículos de transporte público circulando actualmente, es de 18,395 de los cuales 12% está fuera de norma. Asimismo el servicio de transporte público en el estado es considerado por la ciudadanía en un 51.90% bien y un 29% mal³⁹.

2. Infraestructura vial saturada que afecta la movilidad de los ciudadanos.

La saturación de la infraestructura vial es un problema que va en aumento. El crecimiento poblacional, el deficiente servicio de transporte público y la falta de planeación de largo plazo en materia de movilidad son algunos de los factores que han ocasionado esta saturación al propiciar un aumento acelerado en el parque vehicular que rebasa la provisión de infraestructura por parte del Gobierno del Estado de Jalisco y sus municipios.

Asimismo, del 2002 al 2006, el aumento del parque vehicular en el estado ha sido de 138,000 vehículos por año, lo que equivale a un 7% aproximado. En el año 2007 se presentó una desaceleración del crecimiento, para incrementarse nuevamente en 2008 y mantenerse en el 7% en 2009, por lo que no se prevén cambios en la tendencia. Se estima que en 2013 habrá más de 3 millones de vehículos y que para 2030 se habrá triplicado el número de unidades que había en 2004 (6 millones de vehículos).

El incremento del parque vehicular se atribuye a algunos factores económicos como son: mayor oferta, disminución en los precios de los vehículos nuevos y usados, créditos accesibles por parte de las instituciones bancarias u otras empresas, importación desmedida y el servicio deficiente e insuficiente del transporte público de la ZMG, saturando las vialidades en el Centro Histórico de Guadalajara.

3. Impacto negativo en la salud humana por la contaminación atmosférica-auditiva.

Los vehículos privados que circulan por la ZMG, generan y arrojan al medio ambiente más del 80% total de las emisiones contaminantes y contribuyen al 50% de las emisiones de los gases de efecto invernadero⁴⁰. Guadalajara ocupa el segundo lugar en contaminación ambiental en el país, enseguida de la ciudad de México.

Estudios hechos por especialistas han demostrado que por cada litro de gasolina que se consume, se arroja al ambiente 2.3 k de dióxido de carbono (CO₂), un promedio diario de 11.04 k, un promedio anual de 3.9 toneladas y un promedio en la vida de 6

³⁹ Percepción ciudadana del transporte público en el Estado de Jalisco, (Fuente: Muévete, 2009).

⁴⁰ SEMADES

millones de toneladas de CO₂⁴¹. Se calcula que cada habitante respira una ración diaria de 323 g de gases tóxicos emitidos por el parque vehicular.

El uso excesivo del automóvil vincula además de enfermedades físicas y cardiovasculares, el sobrepeso y la obesidad, donde la población se ha acostumbrado a depender del auto, al hacerlo su medio de transporte por excelencia, sin darse cuenta que está agravando su salud al dejar de realizar actividad física. Desde el 2001 las tres primeras causas de muerte en el país se derivan de complicaciones generadas por la esta causa,⁴² siendo México el primer país con niños con este problema y el segundo a nivel mundial en población adulta⁴³. En Jalisco el 70% de la población lo manifiesta.

En la ZMG se han detectado niveles de contaminación auditiva por encima de lo considerado como permisible (60 decibeles), incluso arriba de lo que podría tomarse como amenaza para la salud (90 decibeles).⁴⁴ El ruido es uno de los contaminantes del medio ambiente que presenta mayor problema para la salud del hombre y de los animales; ya que las calles se ven afectadas por los ruidos de los escapes de los automóviles y los camiones, de las bocinas y del bullicio de las grandes aglomeraciones de gente. Pudiendo ocasionar enfermedades fisiológicas y psicológicas en el individuo.

4. Altos índices de accidentes viales.

La ciudad de Guadalajara ocupa el segundo lugar en México, inmediatamente después de Monterrey en accidentes viales. En el año 2009 fueron 54,484. En promedio se presentan 149 accidentes diarios en los que han costado la vida a 7,350 personas, siendo éstos la segunda causa de mortalidad en el área urbana de Guadalajara. En lo que va del 2010 la cifra de accidentes es de 8,529. Los accidentes automovilísticos son la séptima causa de muerte a nivel nacional y la primera en la población de 15 a 30 años.

Por su parte, los accidentes viales suscitados por el transporte público de 2000 a 2005 en la ZMG mostraron una tendencia a la baja, pasando de 416 a 192, respectivamente, mientras que en el año 2006, respecto a 2005, se incrementó en 255%, en 2007 se observó un incremento del 150%, reduciendo estos porcentajes en 2008, con un decremento del 43% en comparación con el año anterior, la cifra presentó un ligero descenso en 2009 del 1%. Para agosto del 2010 se tiene una tasa del 20.9%⁴⁵ correspondiente al número de accidentes viales ocurridos por cada 1000 vehículos y que ha fluctuado de 21% en el 2006 a 22% en el 2009, denotando una ligera baja de accidentes.

⁴¹ OMS

⁴² Encuesta Nacional de Salud y Nutrición, 2006, Secretaría de Salud.

⁴³ Secretaría de Salud.

⁴⁴ Centro Universitario de Ciencias Biológicas y Agropecuarias de la Universidad de Guadalajara, 1998.

⁴⁵ Tablín consultado el 01 de octubre del 2010.

<http://seplan.app.jalisco.gob.mx/tablin/indicador/consultarDatos/1405?nivellid=&max=10&conceptold=&programald=20&palabra=&subprogramald=&offset=0&temald=&ejeld=&agregado=1&url=buscar>

V. Objetivo general y específicos.

Objetivo general.

Mejorar la calidad de los sistemas para la movilidad de bienes y personas

Objetivos específicos.

1. Hacer más eficiente los sistemas de movilidad y el transporte público.
2. Mejorar la cultura vial y el uso de transportes alternativos.
3. Incrementar la señalización, semaforización y la vigilancia vial.

VI. Subprogramas.

En este apartado se hará una descripción por cada subprograma del programa especial de movilidad:

20.1 *Sistemas de movilidad y transporte públicos.*

Este subprograma busca impulsar los sistemas de movilidad motorizada y no motorizada, mediante la articulación, innovación y control de los transportes públicos que consoliden la articulación interregional e interestatal. Todo ello en un adecuado del marco jurídico en materia de movilidad y, el establecimiento de mecanismos de transporte alternativos en las zonas urbanas del estado, que coadyuven a reducir la contaminación ambiental y los tiempos de desplazamiento de origen y destino de los habitantes y demás destinatarios al Estado de Jalisco, buscando así una movilidad integral sustentable.

20.2 *Cultura vial y de uso de transportes alternativos.*

El subprograma de la cultura vial y el uso del transporte alternativos, busca generar una buena cultura vial entre la población, así como impulsar a la ciudadanía al uso de medios de transportes alternativos tanto motorizados, preferenciando los no motorizados, inculcándola tanto a niños y jóvenes como a personas adultas, a través de la formación educativa integral.

20.3 *Señalización, semaforización y vigilancia viales*

Por su parte, este subprograma tiene como principal característica el impulsar la modernización de los sistemas de control y vigilancia vial, así como mejorar y adecuar la señalización existente (como la semaforización) de las ciudades medias y centros metropolitanos del estado, haciendo uso de la tecnología de punta para que coadyuven a mejorar el flujo de los desplazamientos al interior de los distintos centros urbanos y en las carreteras del Estado de Jalisco.

VII. Interrelación con el PED 2030 y otros instrumentos de planeación.

En la versión actualizada del PED Jalisco 2030, se establece entre sus objetivos el de Mejorar la calidad de los sistemas para la movilidad de bienes y personas y se plantean como sus grandes estrategias: La articulación, innovación y control de los sistemas de movilidad y transporte público, la generación de una cultura vial y de uso de medios de transportes alternativos y la modernización de los sistemas de control y vigilancia vial.

Para dar respuesta a este objetivo y atender sus estrategias, Movilidad asume como su objetivo general el “Mejorar la calidad de los sistemas para la movilidad de bienes y personas” y como objetivos específicos se establecen: “Hacer más eficiente los sistemas de movilidad y el transporte público; mejorar la cultura vial e incrementar el uso de transportes alternativos e incrementar y mejorar la calidad de la señalización, semaforización y la vigilancia vial”. Esta articulación permitirá mejorar el seguimiento y la evaluación de los objetivos establecidos en la actualización del Plan Estatal de Desarrollo.

Plan Estatal de Desarrollo		Programas y Subprogramas		
Objetivo	Estrategias	Objetivo General	Subprograma	Objetivo Específico
P2O6: Mejorar la calidad de los sistemas para la movilidad de bienes y personas	P2O6E1 La articulación, innovación y control de los sistemas de movilidad y transporte público que consolide la articulación interregional e interestatal; la adecuación del marco jurídico en materia de movilidad y, el establecimiento de mecanismos de transporte alternativos en las zonas urbanas del estado que reduzcan la contaminación ambiental y los tiempos de desplazamiento de origen y destino.	P2O6: Mejorar la calidad de los sistemas para la movilidad de bienes y personas.	20.1 Sistemas de movilidad y transporte públicos.	Hacer más eficiente los sistemas de movilidad y el transporte público.
	P2O6E2 La generación de una cultura vial y de uso de medios de transportes alternativos, que inicie desde la niñez a través de la formación educativa.		20.2 Cultura vial y de uso de transportes alternativos.	Mejorar la cultura vial e incrementar el uso de transportes alternativos.
	P2O6E3 La modernización de los sistemas de control y vigilancia vial, incursionando tecnología de punta; ampliando la semaforización y la señal ética de las ciudades medias y centros metropolitanos del estado.		20.3 Señalización, semaforización y vigilancia viales.	Incrementar y mejorar la calidad de la señalización, semaforización y la vigilancia vial.

VIII. Indicadores y metas.

Objetivo General

Subprograma	Objetivo General	Identificador	Indicador	Metas				Comentarios o precisiones sobre el indicador
				2010	2011	2012	2013	
	Mejorar la calidad de los sistemas para la movilidad de bienes y personas.	DS2-003	Velocidad promedio de desplazamiento (km/hr.).	25	25	24.5	24	

Objetivos Específicos

Subprograma	Objetivo Específico	Identificador	Indicador	Metas				Comentarios o precisiones sobre el indicador
				2010	2011	2012	2013	
Cultura vial y de uso de transportes alternativos.	Mejorar la cultura vial e incrementar el uso de transportes alternativos.	DS3-149	Defunciones por accidente de tráfico de vehículo de motor.	1,380.00				
Sistemas de movilidad y transporte públicos.	Hacer más eficiente los sistemas de movilidad y el transporte público.	DS3-144	Renovación de vehículos de transporte público.	2,000.00	2000	2000	2000	
Sistemas de movilidad y transporte públicos.	Hacer más eficiente los sistemas de movilidad y el transporte público.	DS3-141	Kilómetros de corredores habilitados.	22.00				
Sistemas de movilidad y transporte públicos.	Hacer más eficiente los sistemas de movilidad y el transporte público.	DS3-142	Procesos de las dependencias de transporte público mejorados que requirieron cambio de normatividad.	-				
Sistemas de movilidad y transporte públicos.	Hacer más eficiente los sistemas de movilidad y el transporte público.	DS3-143	Propuestas de mejora al marco normativo presentadas al H. Congreso.	-				
Sistemas de movilidad y transporte	Hacer más eficiente los sistemas de movilidad y el	DS3-145	Viajes realizados en el sistema Macrobus.	48.00				

Subprogrma	Objetivo Especifico	Identificador	Indicador	Metas				Comentarios o precisiones sobre el indicador
				2010	2011	2012	2013	
públicos	transporte público.							
Cultura vial y de uso de transportes alternativos	Mejorar la cultura vial e incrementar el uso de transportes alternativos.	DS3-146	Beneficiarios con el transvial (reducción a la tarifa del transporte).	1,500,000.00	1,500,000.00	1,500,000.00	1,500,000.00	
Cultura vial y de uso de transportes alternativos	Mejorar la cultura vial e incrementar el uso de transportes alternativos.	DS3-148	Tasa de accidentes viales con respecto al parque vehicular.	19	19	19	19	
Cultura vial y de uso de transportes alternativos	Mejorar la cultura vial e incrementar el uso de transportes alternativos.	DS3-147	Porcentaje de la población que opta por transportes alternativos.	72.00			73.00	
Señalización, semaforización y vigilancia viales	Incrementar y mejorar la calidad de la señalización, semaforización y la vigilancia vial.	DS3-153	Automóviles afinados (verificación vehicular).	1,000,000.00			2,500,000.00	
Señalización, semaforización y vigilancia viales	Incrementar y mejorar la calidad de la señalización, semaforización y la vigilancia vial.	DS3-150	Procedimientos resueltos (quejas e inconformidades).	40,000.00	30,000.00	30,000.00	30,000.00	
Señalización, semaforización y vigilancia viales	Incrementar y mejorar la calidad de la señalización, semaforización y la vigilancia vial.	DS3-151	Detección de vehículos contaminantes.	32,000.00	40,000	42,000	44,000	
Señalización, semaforización y vigilancia viales	Incrementar y mejorar la calidad de la señalización, semaforización y la vigilancia vial.	DS3-152	Estudios y dictámenes elaborados para la modificación y adecuación de la infraestructura vial.	25000	22000	23000	24000	

IX. Agenda Sectorial

Realización
n
Tentativa
46

Objetivo específico	Proceso / Proyecto	Tipo	Fuente	Dependencia	Alcance territorial (Estatal, Regional, Municipal)	Ubicación	2011	2012	2013
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Cumplimiento de la normatividad en acciones de la Secretaría de Vialidad y Transporte.	Proceso	POA 2011	SVyT	Estatal	Jalisco	x		
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Recursos suministrados en la Secretaría de Vialidad y Transporte.	Proceso	POA 2011	SVyT	Estatal	Jalisco	x		
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Prestación del servicio de transporte público mejorado.	Proceso	POA 2011	SVyT	Estatal	Jalisco	x		
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Registro oficial de permisos, concesiones, vehículos, lista de sucesión y conductores.	Proceso	POA 2011	SVyT	Estatal	Jalisco	x		
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Profesionalización, desarrollo informático, planeación y mejora de la SVT.	Proceso	POA 2011	SVyT	Estatal	Jalisco	x		
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Certificación Calea al Interior del Estado.	Proceso	POA 2011	SVyT	Estatal	Jalisco		x	
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Estudios de movilidad y transporte.	Proceso	POA 2011	SVyT	Estatal	Jalisco			
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	MOVILIDAD 2011 (Proyecto Vía express)	Proceso	POA 2011	SVyT	Estatal	Jalisco	x		

⁴⁶ Sujeta a la disponibilidad de recursos.

Objetivo específico	Proceso / Proyecto	Tipo	Fuente	Dependencia	Alcance territorial (Estatad, Regional, Municipal)	Ubicación	2011	2012	2013
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Crear un sistema único de tarifa intermodal con tarjeta Inteligente de prepago.	Proyecto	Gran Alianza	SVyT	Estatad	Jalisco	x		
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Normar la planeación, organización, operación, administración y control del transporte público.	Proyecto	Gran Alianza	H. Congreso del Estado	Estatad	Jalisco	x	x	x
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Implementar los sistemas alimentadores en calles exclusivas en vías secundarias.	Proyecto	Colegio Ecologista Jalisco	SVyT	Estatad	Jalisco	x		
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Definir horarios para carga y descarga de mecánicas así como servicios públicos.	Proyecto	Colegio Ecologista Jalisco	SVyT	Estatad	Jalisco	x		
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Definición del nuevo esquema institucional en materia de movilidad.	Proyecto	Protocolo de Movilidad ad-OCOI T	SGG-SVT	Estatad	Jalisco	X	X	
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Modernización del transporte urbano.	Proyecto	Planes Regionales de Desarrollo	SVyT	Regional	12 Centro	x	x	x
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Red de ciclovías metropolitanas.	Proyecto	Planes Regionales de Desarrollo	SEDUR	Regional	12 Centro	x		
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Construcción de obras de infraestructura de movilidad motorizada y no motorizada.	Proyecto	Agenda 13	SVT-SEDEUR	Regional	12 Centro	X	X	X

Objetivo específico	Proceso / Proyecto	Tipo	Fuente	Dependencia	Alcance territorial (Estatal, Regional, Municipal)	Ubicación	2011	2012	2013
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Integración de planes de estudios a programas de educación cívica y vial.	Proyecto	Taller de Movilidad Urbana Sostenible Centro Histórico de Guadalajara	SEJ-SVyT-Universidades	Municipal	Guadalajara	X	X	
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Implementar infraestructura ciclista y peatonal como incentivador del respeto a los mismos.	Proyecto	Taller de Movilidad Urbana Sostenible Centro Histórico de Guadalajara	Municipios de ZMG-SVyT-SEDEUR	Municipal	Guadalajara	X	X	
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Regulación del uso de suelo	Proyecto	Taller de Movilidad Urbana Sostenible Centro Histórico de Guadalajara	Ayuntamiento de Guadalajara-ONG's	Municipal	Guadalajara	X	X	
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Riguroso respeto de leyes y reglamentos.	Proyecto	Taller de Movilidad Urbana Sostenible Centro Histórico de Guadalajara	Ayuntamiento de Guadalajara-SVyT-ONG's	Municipal	Guadalajara	X	X	

Objetivo específico	Proceso / Proyecto	Tipo	Fuente	Dependencia	Alcance territorial (Estatal, Regional, Municipal)	Ubicación	2011	2012	2013
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Diagnóstico - pronóstico sustentado	Proyecto	Taller de Movilidad Urbana Sustentable Centro Histórico de Guadalajara	COPLAUR-Ayuntamiento de Guadalajara-ONG's	Municipal	Guadalajara	X	X	
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Programa de uso de infraestructura pública con un ejercicio puntual con una calle modelo.	Proyecto	Taller de Movilidad Urbana Sustentable Centro Histórico de Guadalajara	COPLAUR-Ayuntamiento de Guadalajara-ONG's-Universidades-Especialistas-SVyT	Municipal	Guadalajara	X	X	
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Impulsar Plan Maestro de Transporte	Proyecto	Taller de Movilidad Urbana Sustentable Centro Histórico de Guadalajara	SVT	Municipal	Guadalajara	X	X	
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Incorporar el Plan de Movilidad a los Planes Parciales de Desarrollo Urbano.	Proyecto	Taller de Movilidad Urbana Sustentable Centro Histórico de Guadalajara	SVT	Municipal	Guadalajara	X	X	

Objetivo específico	Proceso / Proyecto	Tipo	Fuente	Dependencia	Alcance territorial (Estatal, Regional, Municipal)	Ubicación	2011	2012	2013
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Estricta y permanente aplicación de las leyes.	Proyecto	Taller de Movilidad Urbana Sostenible Centro Histórico de Guadalajara	SVT	Municipal	Guadalajara	X	X	
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Programación y reestructuración del servicio en base a estudios de la oferta y la demanda y origen y destino.	Proyecto	Taller de Movilidad Urbana Sostenible Centro Histórico de Guadalajara	SVT	Municipal	Guadalajara	X	X	
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Identificación y creación de los nodos (señalética) e impresión gratuita para los usuarios.	Proyecto	Taller de Movilidad Urbana Sostenible Centro Histórico de Guadalajara	SVT	Municipal	Guadalajara	X	X	
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Reordenamiento y homologación de usos habitacionales y comerciales.	Proyecto	Taller de Movilidad Urbana Sostenible Centro Histórico de Guadalajara	SVT	Municipal	Guadalajara	X	X	

Objetivo específico	Proceso / Proyecto	Tipo	Fuente	Dependencia	Alcance territorial (Estatal, Regional, Municipal)	Ubicación	2011	2012	2013
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Reestructurar el transporte público, organizar-hombre-comunidad-empresa	Proyecto	Taller de Movilidad Urbana Sostenible Centro Histórico de Guadalajara	SVT	Municipal	Guadalajara	X	X	
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Instituto de Planeación con participación ciudadana con espacios para atender los asuntos públicos.	Proyecto	Taller de Movilidad Urbana Sostenible Centro Histórico de Guadalajara	SVT	Municipal	Guadalajara	X	X	
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Planes Parciales del Desarrollo Urbano.	Proyecto	Taller de Movilidad Urbana Sostenible Centro Histórico de Guadalajara	SVT	Municipal	Guadalajara	X	X	
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Sistema Integrado de Transporte (físico y tarifario).	Proyecto	Taller de Movilidad Urbana Sostenible Centro Histórico de Guadalajara	SVT	Municipal	Guadalajara	X	X	

Objetivo específico	Proceso / Proyecto	Tipo	Fuente	Dependencia	Alcance territorial (Estatal, Regional, Municipal)	Ubicación	2011	2012	2013
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Promover espacios confinados para optimizar el uso de la vía pública que genere equilibrios en su uso considerando espacio para bici, estacionamiento o regulado y circulación.	Proyecto	Taller de Movilidad Urbana Sostenible Centro Histórico de Guadalajara	Gobierno Municipal-SVyT	Municipal	Guadalajara	X	X	
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Estacionamientos en estaciones de transferencia (reasumir responsabilidad de municipios y estado para el desarrollo planeado de infraestructura).	Proyecto	Taller de Movilidad Urbana Sostenible Centro Histórico de Guadalajara	SEDEUR-Municipios-OCOIT	Municipal	Guadalajara	X	X	
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Habilitación de rutas alternas y pares viales.	Proyecto	Taller de Movilidad Urbana Sostenible Centro Histórico de Guadalajara	SVyT-CEIT-SEDEUR-Municipios	Municipal	Guadalajara	X	X	
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Implementación de sistemas masivos de transporte.	Proyecto	Taller de Movilidad Urbana Sostenible Centro Histórico de Guadalajara	OCOIT/CEIT/SVyT/SITEUR	Municipal	Guadalajara	X	X	

Objetivo específico	Proceso / Proyecto	Tipo	Fuente	Dependencia	Alcance territorial (Estatal, Regional, Municipal)	Ubicación	2011	2012	2013
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Creación de un equipo de especialistas en el tema de carga y descarga.	Proyecto	Taller de Movilidad Urbana Sostenible Centro Histórico de Guadalajara	CEIT-SVyT-CCCHG-CANACAR-CONATRAM	Municipal	Guadalajara	X	X	
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Creación de un observatorio de movilidad en el modo de transporte de carga.	Proyecto	Taller de Movilidad Urbana Sostenible Centro Histórico de Guadalajara	CEIT-OCOIT	Municipal	Guadalajara	X	X	
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Mejorar la movilidad urbana, dándole prioridad al peatón, seguido del ciclista, al transporte público y automotores.	Proyecto	Consulta Ciudadana PED 2010	Todos	Estatal		x	x	
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Integrar el municipio de Tonalá al circuito del Periférico	Proyecto	Consulta Ciudadana PED 2010	SVT-SEDEUR	Municipal	Tonalá	x		
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Mejorar la planeación de vías de accesos al área metropolitana antes de autorizar nuevos fraccionamientos a las afueras de la ciudad.	Proyecto	Consulta Ciudadana PED 2010	SVT-SEDEUR	Regional	12 Centro	x		

Objetivo específico	Proceso / Proyecto	Tipo	Fuente	Dependencia	Alcance territorial (Estatal, Regional, Municipal)	Ubicación	2011	2012	2013
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Inversión en un sistema metropolitano de transporte público (metro).	Proyecto	Consulta Ciudadana PED 2010	SVT	Regional	12 Centro	x		
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Creación de nuevas rutas suburbanas.	Proyecto	Consulta Ciudadana PED 2010	SVT	Regional	12 Centro	x		
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Mejores sistemas de transporte masivo.	Proyecto	Consulta Ciudadana PED 2010	SVT	Regional	12 Centro	x	x	x
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Crear más rutas de Macrobús, tren ligero, BRT a nivel de piso, pre tren y trolebús.	Proyecto	Consulta Ciudadana PED 2010	SVT	Regional	12 Centro	x		
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Impulsar el transporte multimodal.	Proyecto	GDL2 020	SGG-H. Congreso del Estado	Regional	12 Centro	x		
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Consolidar la movilidad integral.	Proyecto	GDL2 020	SGG- Congreso del Estado	Regional	12 Centro	x		
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Reestructurar el transporte convencional.	Proyecto	Plan de Movilidad Sustentable para la ZMG	SVT	Regional	12 Centro	x		
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Creación de corredores verdes.	Proyecto	Plan de Movilidad Sustentable para la ZMG	SVT	Regional	12 Centro	x		

Objetivo específico	Proceso / Proyecto	Tipo	Fuente	Dependencia	Alcance territorial (Estatal, Regional, Municipal)	Ubicación	2011	2012	2013
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Impulsar políticas de modelos territoriales sustentables.	Proyecto	Plan de Movilidad Sustentable para la ZMG	SVT	Regional	12 Centro	x		
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Impulsar políticas de movilidad urbana sustentable.	Proyecto	Plan Maestro de Movilidad No Motorizada	SVT	Regional	12 Centro	x		
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Creación de redes ciclistas y peatonales.	Proyecto	Plan Maestro de Movilidad No Motorizada	SVT	Regional	12 Centro	x		
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Impulsar transportes públicos responsables con el medio ambiente.	Proyecto	Plan Maestro de Movilidad No Motorizada	SVT	Regional	12 Centro	x		
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Estudios de los tres proyectos de transporte público (BRT, tren ligero y tranvía)	Proyecto	Sistema Integral de Transporte Intermodal (SITI)	SVT	Regional	12 Centro	x		
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Celebrar un convenio para el ejercicio coordinado de las competencias municipales en materia de vialidad, tránsito y transporte público.	Proyecto	Plan Municipal de Desarrollo de Guadalajara 2010-2012	SVT-SGG	Municipal	Guadalajara	x		

Objetivo específico	Proceso / Proyecto	Tipo	Fuente	Dependencia	Alcance territorial (Estatal, Regional, Municipal)	Ubicación	2011	2012	2013
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Enlaces y rutas cortas de transporte público entre centralidades existentes y redes de transportación masiva.	Proyecto	Plan Municipal de Desarrollo de Guadalajara 2010-2012	SVT-SGG	Municipal	Guadalajara	x		
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Estacionamientos para la integración del auto a la red de transporte, para la articulación de viviendas y pensión y para las facilidades a establecimientos comerciales y de servicios.	Proyecto	Plan Municipal de Desarrollo de Guadalajara 2010-2012	SVT-SGG	Municipal	Guadalajara	x		
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Proyectos de infraestructura y movilidad urbana metropolitana y regional como macro libramientos sur.	Proyecto	Agendas Regionales	SVT-SEDEUR	Regional	12 Centro	X		
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Estudio de movilidad urbana municipal.	Proyecto	Agendas Regionales	SVT-SEDEUR	Municipal	Puerto Vallarta	x		
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Incrementar las líneas y la movilidad mediante el transporte colectivo con eficiencia eléctrica.	Proyecto	Agenda Energética	SVT-SEMADES	Estatal		x	x	x
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Impulsar la utilización de biodiesel o bioetanol en el transporte público concesionado.	Proyecto	Agenda Energética	SVT-SEMADES	Estatal		x	x	x

Objetivo específico	Proceso / Proyecto	Tipo	Fuente	Dependencia	Alcance territorial (Estatal, Regional, Municipal)	Ubicación	2011	2012	2013
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Estudios de ordenamiento y activación de la movilidad urbana.	Proyecto	Plan Municipal de Desarrollo de Tlaquepaque 2010-2012	SVT-SGG	Municipal	Tlaquepaque	x	x	
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Acondicionamiento del mobiliario urbano existente.	Proyecto	Plan Municipal de Desarrollo de Zapopan 2010-2012	SVT-SGG	Municipal	Zapopan	x	x	
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Creación y consolidación de una red de ciclopuertos.	Proyecto	Plan Municipal de Desarrollo de Zapopan 2010-2012	SVT-SGG	Municipal	Zapopan	x	x	
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Servicio de transporte público prioritario a zonas marginadas, de alta demanda y de déficit de acceso.	Proyecto	Plan Municipal de Desarrollo de Zapopan 2010-2012	SVT-SGG	Municipal	Zapopan	x	x	
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Elaborar el Plan Especial de Movilidad en Centro Histórico de Tonalá.	Proyecto	Plan Municipal de Desarrollo de Tonalá 2010-2012	SVT-SGG	Municipal	Tonalá	x	x	
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Análisis y proyectos para áreas de atracción, tráfico y estacionamientos.	Proyecto	Plan Municipal de Desarrollo de Tonalá 2010-2012	SVT-SGG	Municipal	Tonalá	x	x	

Objetivo específico	Proceso / Proyecto	Tipo	Fuente	Dependencia	Alcance territorial (Estatal, Regional, Municipal)	Ubicación	2011	2012	2013
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Estudios sobre la movilidad urbana.	Proyecto	Plan Municipal de Desarrollo de Tonalá 2010-2012	SVT-SGG	Municipal	Tonalá	x	x	
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Estudios sobre la necesidad de transporte público	Proyecto	Plan Municipal de Desarrollo de Tonalá 2010-2012	SVT-SGG	Municipal	Tonalá	x	x	
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Colaboración en la implementación de la línea 3 del tren ligero con características suburbanas, que irá desde Tlajomulco pasando por Tlaquepaque e integrándose a los sistemas de transporte masivo actuales.	Proyecto	Plan Municipal de Desarrollo de Tlajomulco de Zúñiga 2010-2012	SVT-SGG	Municipal	Tlajomulco de Zúñiga	x	x	
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Apoyo a los trabajos para la implementación del Sistema Macrobús en su fase IV "Aeropuerto-El Salto".	Proyecto	Plan Municipal de Desarrollo de Tlajomulco de Zúñiga 2010-2012	SVT-SGG	Municipal	Tlajomulco de Zúñiga	x	x	
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Colaboración en la construcción de información, estudios, indicadores y proyectos en materia de movilidad.	Proyecto	Plan Municipal de Desarrollo de Tlajomulco de Zúñiga 2010-	SVT-SGG	Municipal	Tlajomulco de Zúñiga	x	x	

Objetivo específico	Proceso / Proyecto	Tipo	Fuente	Dependencia	Alcance territorial (Estatal, Regional, Municipal)	Ubicación	2011	2012	2013
			2012						
Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.	Creación de infraestructura ciclista.	Proyecto	Plan Municipal de Desarrollo de Tlajomulco de Zúñiga 2010-2012	SVT-SGG	Municipal	Tlajomulco de Zúñiga	x	x	
Incrementar la señalización, semaforización y la vigilancia vial.	Vigilancia vial operativa.	Proceso	POA 2011	SVyT	Estatal	Jalisco	x		
Incrementar la señalización, semaforización y la vigilancia vial.	Vigilancia vial operativa en delegaciones foráneas.	Proceso	POA 2011	SVyT	Estatal	Jalisco	x		
Incrementar la señalización, semaforización y la vigilancia vial.	Infraestructura y equipamiento vial efectivo.	Proceso	POA 2011	SVyT	Estatal	Jalisco	x		
Incrementar la señalización, semaforización y la vigilancia vial.	Renovación de alta tecnología en Periférico.	Proceso	POA 2011	SVyT	Estatal	Jalisco		x	
Incrementar la señalización, semaforización y la vigilancia vial.	Centro de control y sistemas de comunicaciones.	Proyecto	Protocolo de Movilidad-OCOI T	SVyT	Estatal	Jalisco	x	x	
Incrementar la señalización, semaforización y la vigilancia vial.	Elaboración de estudios y proyectos viales en zonas críticas, así como ejecución y seguimiento de las nuevas obras viales.	Proyecto	Planes Regionales de Desarrollo	SVyT	Regional	12 Centro	x	x	

Objetivo específico	Proceso / Proyecto	Tipo	Fuente	Dependencia	Alcance territorial (Estatal, Regional, Municipal)	Ubicación	2011	2012	2013
Incrementar la señalización, semaforización y la vigilancia vial.	Definición de corredores peatonales con señalización y dispositivos de control de tráfico (semáforos peatonales y personas invidentes).	Proyecto	Agenda 13	SVT-SEDEUR	Regional	12 Centro	X	X	
Incrementar la señalización, semaforización y la vigilancia vial.	Crear un programa de control y auditoría sobre la operación de las rutas.	Proyecto	Taller de Movilidad Urbana Sostenible Centro Histórico de Guadalajara	SVT	Municipal	Guadalajara	X	X	
Incrementar la señalización, semaforización y la vigilancia vial.	Difusión de la información de las rutas y paradas.	Proyecto	Taller de Movilidad Urbana Sostenible Centro Histórico de Guadalajara	SVT	Municipal	Guadalajara	X	X	
Incrementar la señalización, semaforización y la vigilancia vial.	Construcción de infraestructura necesaria (paraderos, áreas de ascenso y descenso).	Proyecto	Taller de Movilidad Urbana Sostenible Centro Histórico de Guadalajara	SVT	Municipal	Guadalajara	X	X	

Objetivo específico	Proceso / Proyecto	Tipo	Fuente	Dependencia	Alcance territorial (Estatal, Regional, Municipal)	Ubicación	2011	2012	2013
Incrementar la señalización, semaforización y la vigilancia vial.	Incrementar señalética que atienda necesidades propias de zona (más atinada e inteligente) que promuevan la habitabilidad y fortalezcan dinámicas de convivencia.	Proyecto	Taller de Movilidad Urbana Sustentable Centro Histórico de Guadalajara	SEDEUR-Municipios-SVyT	Municipal	Guadalajara	X	X	
Incrementar la señalización, semaforización y la vigilancia vial.	Mejoramiento de las paradas de transporte público.	Proyecto	Plan Municipal de Desarrollo de Zapopan 2010-2012	SVT-SGG	Municipal	Zapopan	x	x	
Incrementar la señalización, semaforización y la vigilancia vial.	Regulación del tráfico motorizado.	Proyecto	Plan Municipal de Desarrollo de Tonalá 2010-2012	SVT-SGG	Municipal	Tonalá	x	x	
Incrementar la señalización, semaforización y la vigilancia vial.	Tipología de calles diferenciadas.	Proyecto	Plan Municipal de Desarrollo de Tonalá 2010-2012	SVT-SGG	Municipal	Tonalá	x	x	
Incrementar la señalización, semaforización y la vigilancia vial.	Mejoramiento de medidas para la circulación peatonal y accesos a los sistemas de transporte público.	Proyecto	Plan Municipal de Desarrollo de Tlajomulco de Zúñiga 2010-2012	SVT-SGG	Municipal	Tlajomulco de Zúñiga	x	x	

Objetivo específico	Proceso / Proyecto	Tipo	Fuente	Dependencia	Alcance territorial (Estatad, Regional, Municipal)	Ubicación	2011	2012	2013
Mejorar la cultura vial y el uso de transportes alternativos.	Atención, información y servicios a la ciudadanía.	Proceso	POA 2011	SVyT	Estatad	Jalisco	x		
Mejorar la cultura vial y el uso de transportes alternativos.	Seguridad en la utilización de las vialidades, por peatones y conductores.	Proceso	POA 2011	SVyT	Estatad	Jalisco	x		
Mejorar la cultura vial y el uso de transportes alternativos.	Certificación Calea en la Zona Metropolitana de Guadalajara.	Proceso	POA 2011	SVyT	Regional	12 Centro		x	
Mejorar la cultura vial y el uso de transportes alternativos.	Comunicación en las delegaciones foráneas.	Proceso	POA 2011	SVyT	Estatad	Jalisco		x	
Mejorar la cultura vial y el uso de transportes alternativos.	MACROBÚS	Proyecto	POA 2011	SVyT	Municipal	Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque, Tonalá.		x	
Mejorar la cultura vial y el uso de transportes alternativos.	Consolidar un modelo de ciudad para reducir el uso del automóvil, las cantidades de tráfico y las distancias.	Proyecto	Gran Alianza	SVyT	Estatad	Jalisco	x	x	
Mejorar la cultura vial y el uso de transportes alternativos.	Posicionar al transporte público como una mejor alternativa en la ciudad para disminuir el uso del automóvil.	Proyecto	Colegió Ecologista Jalisco	SVyT	Estatad	Jalisco	x		
Mejorar la cultura vial y el uso de transportes alternativos.	Declarar un día sin auto.	Proyecto	Colegió Ecologista Jalisco	SVyT	Regional	12 Centro	x	x	x
Mejorar la cultura vial y el uso de transportes alternativos.	Impulsar campañas en medios masivos de comunicación para mejorar la cultura vial en el	Proyecto	Planes Regionales de Desarrollo	SVyT	Regional	12 Centro	x	x	x

Objetivo específico	Proceso / Proyecto	Tipo	Fuente	Dependencia	Alcance territorial (Estatal, Regional, Municipal)	Ubicación	2011	2012	2013
	estado.								
Mejorar la cultura vial y el uso de transportes alternativos.	Participación ciudadana de todos los sectores sociales incluyendo a especialistas	Proyecto	Taller de Movilidad Urbana Sostenible Centro Histórico de Guadalajara	Ayuntamiento de Guadalajara-ONG's (Parlamento de colonias, ciudad para todos, etc.)	Municipal	Guadalajara	X	X	
Mejorar la cultura vial y el uso de transportes alternativos.	Conformación de equipo de trabajo que incluya discapacitados, autoridades y permisionarios (Consejo).	Proyecto	Taller de Movilidad Urbana Sostenible Centro Histórico de Guadalajara	DIF Municipal-Asociaciones Civiles-ONG's-Ayuntamiento de Guadalajara-CODE Jalisco	Municipal	Guadalajara	X	X	
Mejorar la cultura vial y el uso de transportes alternativos.	Educación vial integral permanente a la población.	Proyecto	Taller de Movilidad Urbana Sostenible Centro Histórico de Guadalajara	SVT	Municipal	Guadalajara	X	X	
Mejorar la cultura vial y el uso de transportes alternativos.	Impulsar el uso racional del auto.	Proyecto	Taller de Movilidad Urbana Sostenible Centro Histórico de Guadalajara	SVT	Municipal	Guadalajara	X	X	

Objetivo específico	Proceso / Proyecto	Tipo	Fuente	Dependencia	Alcance territorial (Estatal, Regional, Municipal)	Ubicación	2011	2012	2013
			ajara						
Mejorar la cultura vial y el uso de transportes alternativos.	Lanzar campañas y dar seguimiento a los programas.	Proyecto	Taller de Movilidad Urbana Sostenible Centro Histórico de Guadalajara	SVT	Municipal	Guadalajara	X	X	
Mejorar la cultura vial y el uso de transportes alternativos.	Crear espacios de participación pública para la interacción autoridades y afectados.	Proyecto	Taller de Movilidad Urbana Sostenible Centro Histórico de Guadalajara	PCHG-Ayuntamiento de Guadalajara (COPLAUR)-SVyT-AECHG	Municipal	Guadalajara	X	X	
Mejorar la cultura vial y el uso de transportes alternativos.	Capacitación de supervisores.	Proyecto	Taller de Movilidad Urbana Sostenible Centro Histórico de Guadalajara	SVyT-CEIT-PCHG-AECHG	Municipal	Guadalajara	X	X	
Mejorar la cultura vial y el uso de transportes alternativos.	Crear nuevas vías rápidas, reordenar los autobuses y macrobuses.	Proyecto	Consulta Ciudadana PED 2010	SVT	Regional	12 Centro	x		

Objetivo específico	Proceso / Proyecto	Tipo	Fuente	Dependencia	Alcance territorial (Estatad, Regional, Municipal)	Ubicación	2011	2012	2013
Mejorar la cultura vial y el uso de transportes alternativos.	Construcción de nuevas líneas de tren eléctrico.	Proyecto	Consulta Ciudadana PED 2010	SVT	Regional	12 Centro	x		
Mejorar la cultura vial y el uso de transportes alternativos.	Mejorar el sistema de transporte público, para desincentivar el uso del automóvil.	Proyecto	Consulta Ciudadana PED 2010	SVT	Regional	12 Centro	x		
Mejorar la cultura vial y el uso de transportes alternativos.	Proyectos para impulsar las ciclovías.	Proyecto	Plan de Movilidad Sostenible para la ZMG	SVT	Regional	12 Centro	x		
Mejorar la cultura vial y el uso de transportes alternativos.	Proyectos para impulsar andadores peatonales.	Proyecto	Plan de Movilidad Sostenible para la ZMG	SVT	Regional	12 Centro	x		
Mejorar la cultura vial y el uso de transportes alternativos.	Incentivo al uso de autos híbridos al transporte particular.	Proyecto	Agenda Energética	SVT-SEMADES	Estatad		x	x	x
Mejorar la cultura vial y el uso de transportes alternativos.	Impulsar el programa de fortalecimiento a la movilidad urbana.	Proyecto	Agenda Digital	SVT-SGG	Estatad		x		
Mejorar la cultura vial y el uso de transportes alternativos.	Agilizar la movilidad metropolitana e integración municipal.	Proyecto	Plan Municipal de Desarrollo de Tonalá 2010-2012	SVT-SGG	Municipal	Tonalá	x	x	

X. Índice de Figuras

Figura 1.1 Regulación del transporte público en el Estado de Jalisco	30
Figura 2.1 Metodología para la evaluación de los Programas Sectoriales y Especiales	33
Figura 3.1 Índice de motorización en vehículos particulares, AM.....	47
Figura 3.2 Número de vehículos por habitante	48
Figura 3.3 Medios de transporte utilizados por la población en Jalisco.....	49
Figura 3.4 Red de transporte masivo.....	51
Figura 3.5 Red de corredores propuestos	52
Figura 3.6 Línea 3: Santa Fé - Periférico Norte	53
Figura 3.7 Accidentes viales de vehículos del servicio de transporte público en la zona metropolitana de Guadalajara, de 1997 a 2009	62
Figura 3.8 Número de heridos en accidentes viales de vehículos del servicio de transporte público en la zona metropolitana de Guadalajara, de 1997 a 2009	63
Figura 3.9 Número de muertos en accidentes viales de vehículos del servicio de transporte público en la zona metropolitana de Guadalajara, de 1997 a 2006	63
Figura 3.10 Operativos de supervisión por exceso de velocidad al servicio de transporte público, de 1999 a 2009.....	64
Figura 3.11 Operativos de supervisión al servicio de transporte público en dopaje	65
Figura 3.12 Accidentes viales en la zona metropolitana de Guadalajara, de 1995 a 2009	66
Figura 3.13 Muertos en accidentes viales en la zona metropolitana de Guadalajara, de 1995 a 2009	66
Figura 4.1 Problemática identificada mediante la consulta ciudadana 2010.	75
Figura 4.2 Comparación de los resultados de la consulta ciudadana 2010 vs 2007.....	76

XI. Índice de Tablas

Tabla 2.1 Cumplimiento de cada objetivo sectorial por parte de la dependencia.....	35
Tabla 3.1 Orden Cronológico de estudios y proyectos en el marco de Movilidad en Jalisco (2000-2010).....	40
Tabla 3.2 Defunciones por accidentes de tránsito en el área metropolitana de Guadalajara Enero a octubre 2010.....	60
Tabla 3.3 Plan de movilidad integral para la ZMG.....	70
Tabla 4.1 Resultados de la consulta ciudadana, 2010 por regiones.....	77

XII. Participantes

Directorio actualizado a enero, 2012

Miembros del COPLADE
C.P. Emilio González Márquez
Presidente del COPLADE
Gobernador del Estado de Jalisco

Mtro. Carlos Eduardo Anguiano Gómez
Coordinador General del COPLADE
Secretario de Planeación

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

Coordinación General de Planeación
Mtro. Carlos Eduardo Anguiano Gómez
Secretario de Planeación

Mtro. Gerardo de Jesús Valdivia Cervantes
Coordinador General de Planeación

Mtro. Héctor Pulido González
Coordinación de Planeación Sectorial e Institucional

Coordinación para la elaboración
Dr. Héctor E. Gómez Hernández
Secretario de Medio Ambiente para el Desarrollo Sustentable

Mtro. José Martínez Graciliano
Director General de Evaluación y Control de la Secretaría de Planeación

Mtro. Yered Gybram Canchola Pantoja
Coordinador de Proyectos para la Gestión Pública

Coordinación técnica
Sergio Israel Ramos Enríquez
José Alberto Loza López
Mauricio Gerardo Delezé Santa Cruz
Linda Ramos Alcalá
Mauro Gerardo Ruelas Betura
Jorge Armando González Galván
Mariana Loza Balderas



GOBIERNO DE JALISCO

Gabriela Rubio Maciel
Arturo González García

Secretaría de Vialidad y Transporte
Diego Monraz Villaseñor
Secretario de Vialidad y Transporte

Daniel Ramírez Linares
Director General de Servicios y Transportes

Francisco Javier Padilla Mancilla
Sistema de Tren Eléctrico Urbano

Francisco Javier Romero Pérez
Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y el Transporte

Flavio Tavera Muñoz
Organismo Coordinador de la Operación Integral
del Servicio de Transporte Público del Estado

Lázaro Salas Ramírez
Sistema de Transporte de la Zona Metropolitana

Compilación y estructuración
María del Rocío Morquecho Macías
Denise de Font Reaulx Rojas
Eva Catalina González Larios
Eva Kariya Takahashi
Teresa de Jesús Medina