

A detailed map of the Guadalajara Metropolitan Area (AMG) serves as the background. The map shows the city's layout, including major roads, green spaces, and surrounding municipalities. A thick horizontal bar with a color gradient from teal to dark red is positioned behind the main title. The title itself is in a large, bold, black sans-serif font.

DESARROLLO ORIENTADO AL TRANSPORTE SUSTENTABLE.

Área Metropolitana de Guadalajara

Área Metropolitana de Guadalajara

2da metrópoli más grande del país

9 municipios metropolitanos

3,265.46 km2 de superficie total

724 km2 de superficie urbana

5 millones de habitantes⁽¹⁾

Entre las Zonas Metropolitanas del país, Guadalajara fue la **mejor calificada según los Objetivos de Desarrollo Sostenible** que integran la Agenda 2030 de la UN⁽²⁾

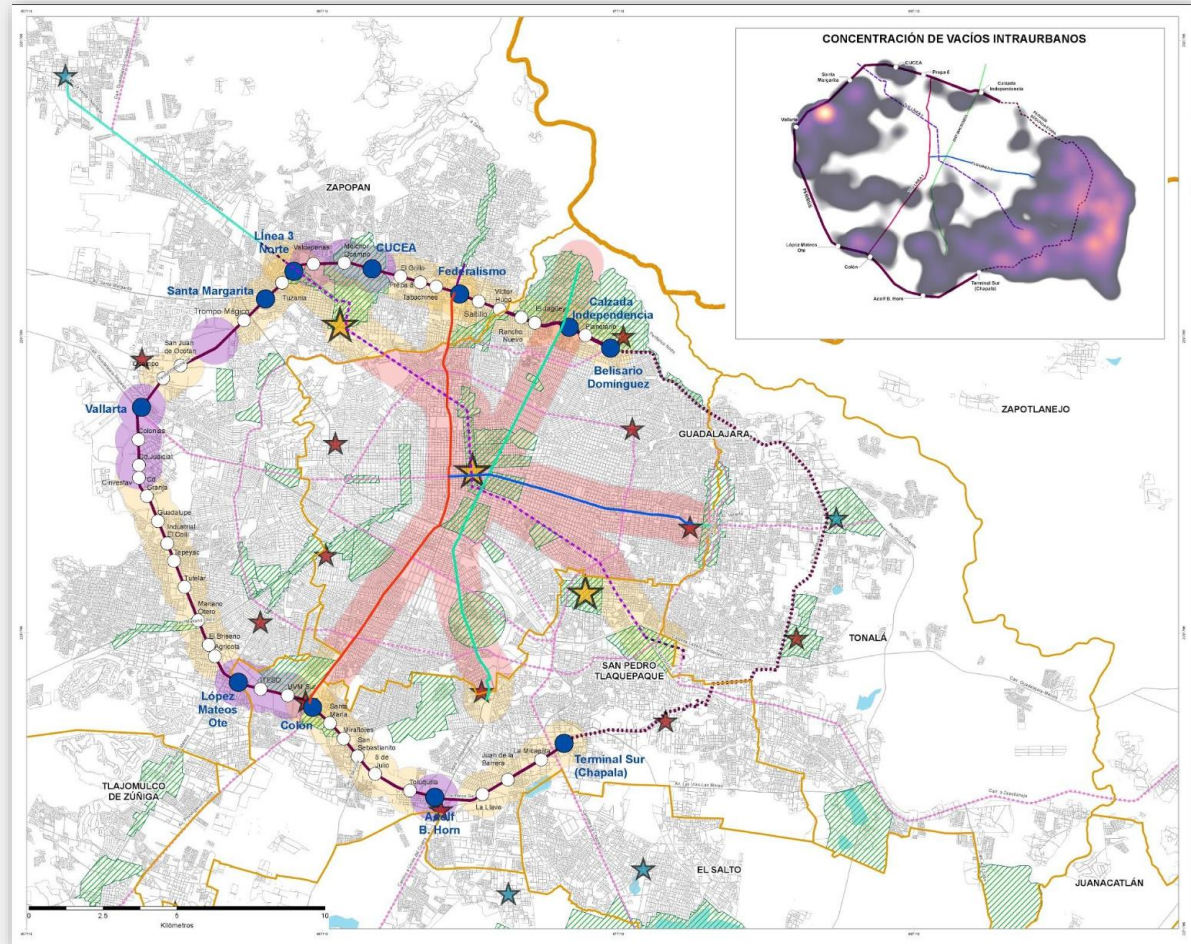


⁽¹⁾ Instituto de Información y Estadística Geográfica, 2017

⁽²⁾ Índice de Ciudades Sostenibles 2018, estudio realizado por Citibanamex, el Centro Mario Molina, el Instituto Mexicano para la Competitividad y el Laboratorio Nacional de Políticas Públicas del Centro de Investigación y Docencia Económicas.

Sistema Integral Peribus

Se priorizaron **27 centralidades** como los núcleos básicos para orientar el desarrollo metropolitano





Plan de Ordenamiento Territorial Metropolitano

Plan de Ordenamiento Territorial Metropolitano

POTmet

- Busca crear las condiciones del entorno urbano, usos de suelo, densidades habitacionales y medios de transporte sean eficientes.
- Busca que cuenten con las condiciones óptimas para aprovechar la cercanía de los servicios existentes.



Objetivos POTmet referentes al modelo DOT

Compacidad Urbana

- Busca orientar el crecimiento con criterios de proximidad y de densidad de usos y actividades que configuran la ciudad, a fin de **contrarrestar el modelo opuesto de expansión urbana.**

Estructura Metropolitana

- Este objetivo busca generar una estructura metropolitana ordenada, con base en un **sistema de centralidades y corredores de movilidad articulados**. Dentro de este objetivo están las estrategias siguientes:
 - **Modelo policéntrico** de ciudad y fortalecimiento de una estructura metropolitana.
 - **Sistema de ciudades:** busca disminuir los desplazamientos cotidianos y favorece el uso racional del suelo.

Integración regional

- **Reduce** las emisiones de CO².
- Promueve una **movilidad sostenible.**

Objetivos POTmet referentes al modelo DOT

Densidad sustentable

- Impulsa el **aprovechamiento óptimo de los sistemas de transporte, infraestructura y equipamientos**".
- Juega un papel importante para el desarrollo sustentable de la ciudad propiciando la **mejora en la vitalidad urbana y social**.
- Promueve el **balance equilibrado entre población y las condiciones urbanas** de la zona.

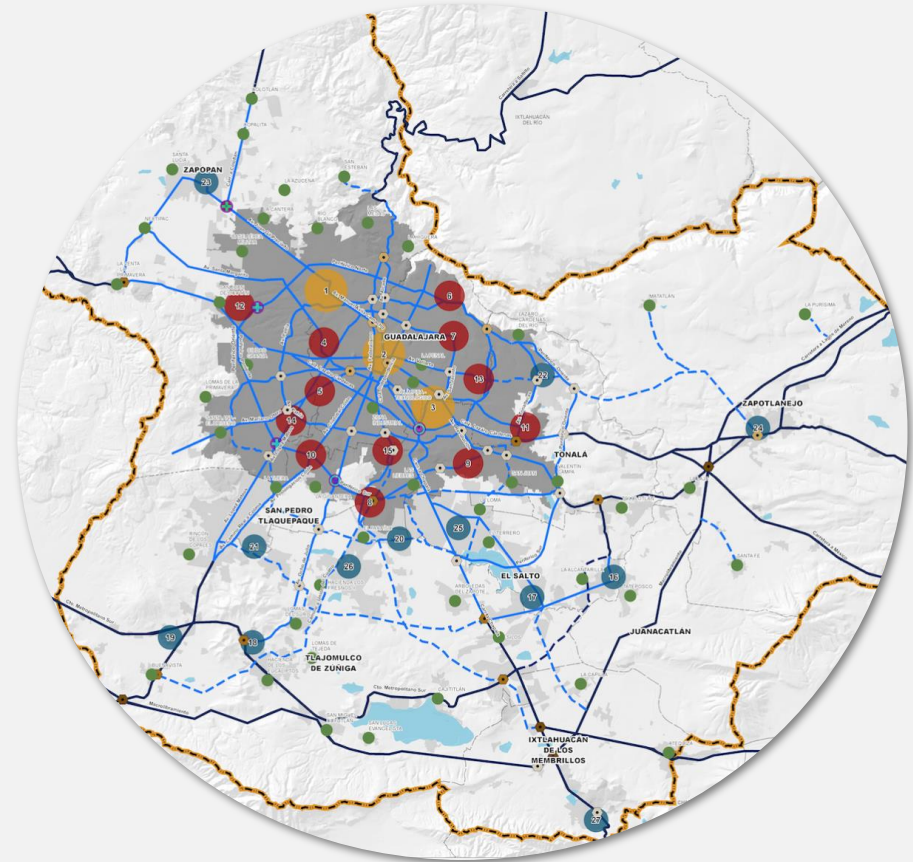


Modelo policéntrico de ciudad y estructura metropolitana

Modelo policéntrico de ciudad y estructura metropolitana

Las **centralidades metropolitanas** buscan aprovechar la alta conectividad urbana y en conjunto con un mejor aprovechamiento.

Para el caso de las centralidades **Periféricas** y **Satelites**, se busca impulsar nodos intermodales para el transporte público colectivo y masivo.



Modelo Policéntrico de ciudad y estructura metropolitana

Objetivos:

- Mejorar la distribución poblacional en relación con el empleo y los servicios.
- Conectar vivienda y promover el desarrollo de las centralidades.
- Generar estrategias para el desarrollo urbano en corredores de **Consolidación** y **Regeneración Urbana** y de entornos urbanos sustentables.
- Propiciar un mejor aprovechamiento del suelo que favorezca la contención de la dispersión urbana.

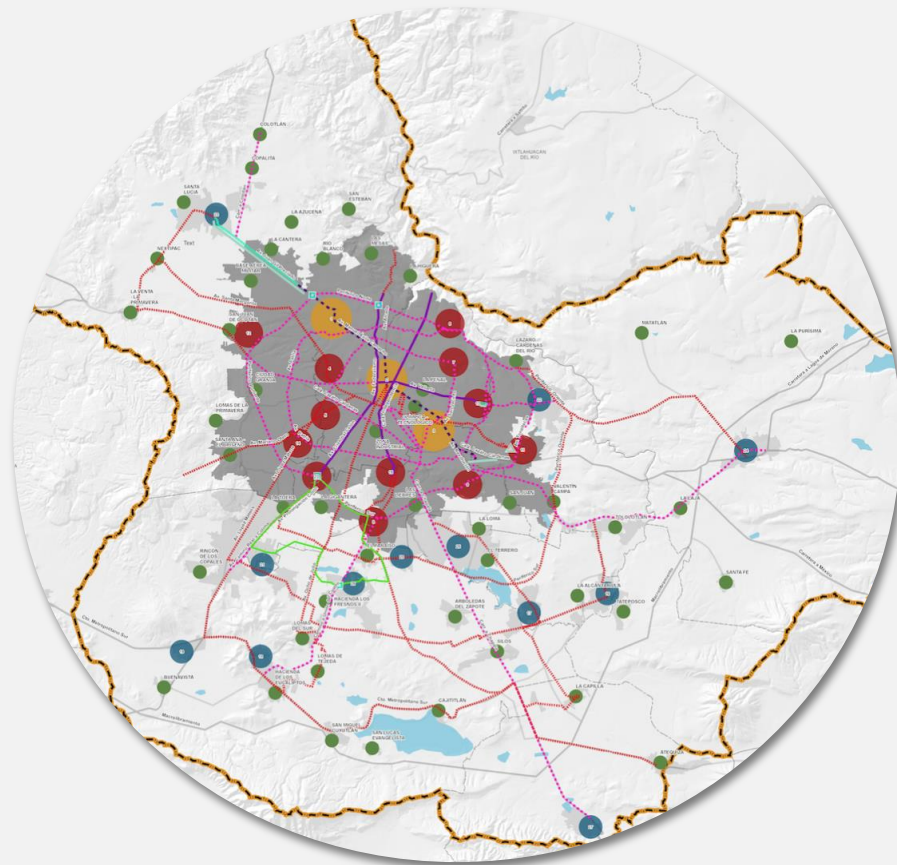


The background is a light gray map of a city grid. A vertical bar on the left side of the map is divided into four colored segments: red at the top, orange in the middle, yellow below orange, and blue at the bottom. The text is positioned to the right of this bar.

Modelo de movilidad integral en la metrópoli

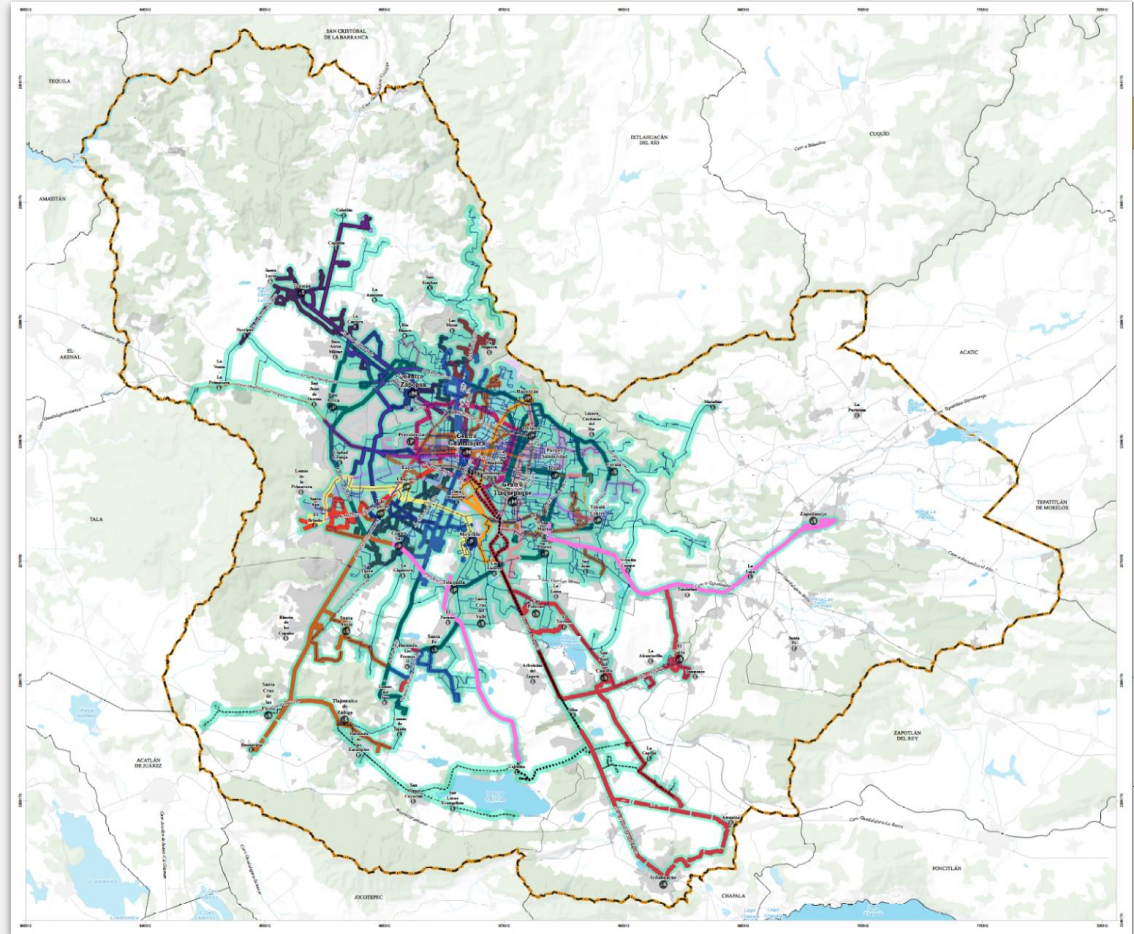
Modelo de movilidad integral en la metrópoli

Busca la **conectividad, ordenamiento e integralidad** para la conformación de un sistema vial que permita la movilidad eficiente, a través de **corredores metropolitanos de transporte público compatibles con los medios de transporte no motorizado.**



Modelo de movilidad integral en la metrópoli

**Mapa Base para la Cobertura
de Transporte Público del
AMG 2019-2020**



The background is a light gray map of a city grid. A vertical color bar is positioned on the left side, featuring a gradient from dark red at the top to dark blue at the bottom, with a yellow-orange segment in the middle. The text is centered vertically on this bar.

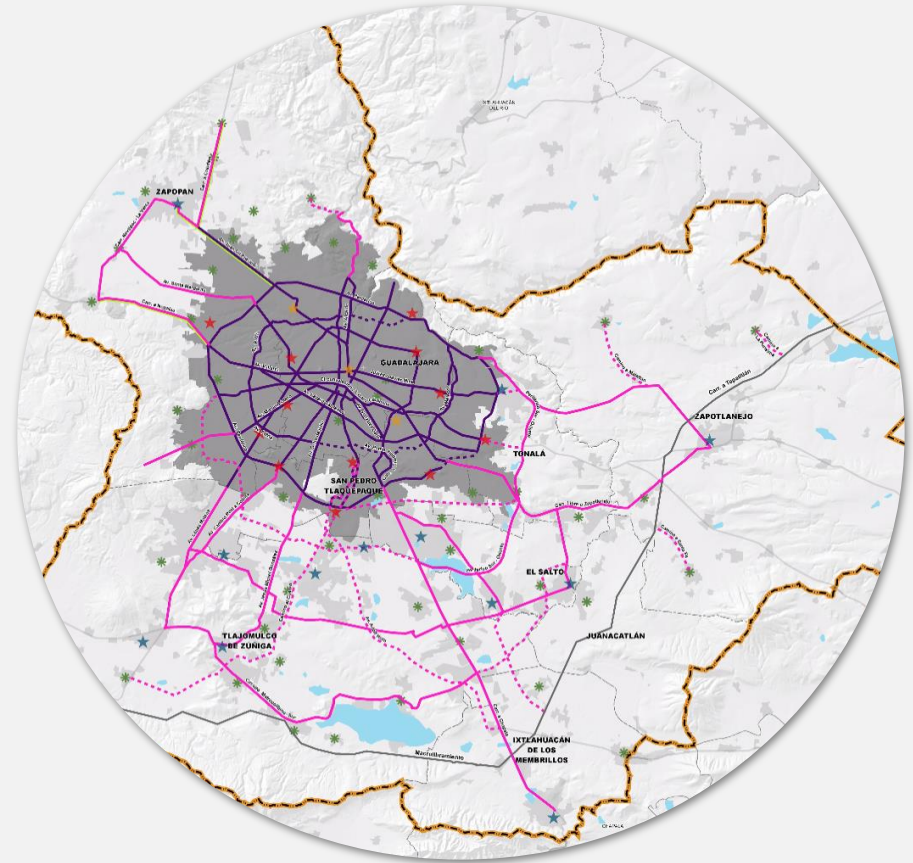
Desarrollo Orientado al Transporte Sustentable

Desarrollo Orientado al Transporte Sustentable (DOTS)

Los corredores metropolitanos de consolidación urbana **conectan** a las **centralidades de impulso** con las centralidades **emergentes** que requieren de vialidades, transporte masivo y alimentadoras para su efectiva integración con el AMG.

Propician acciones de mejoramiento urbano con el fin de **impulsar la intermodalidad** entre el transporte masivo y la movilidad no motorizada.

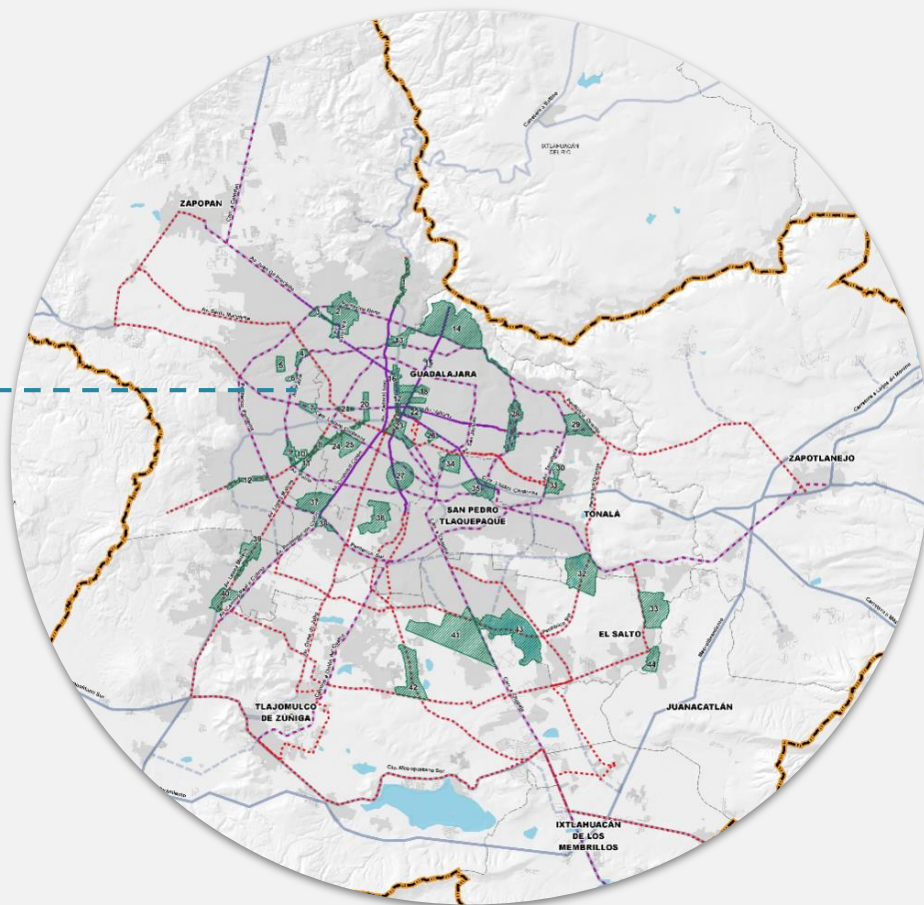
De esta forma se **fortalece el sistema policéntrico** y estimula el repoblamiento de la ciudad central.



Corredores de Consolidación y Regeneración Urbana

Desarrollo Orientado al Transporte Sustentable (DOTS)

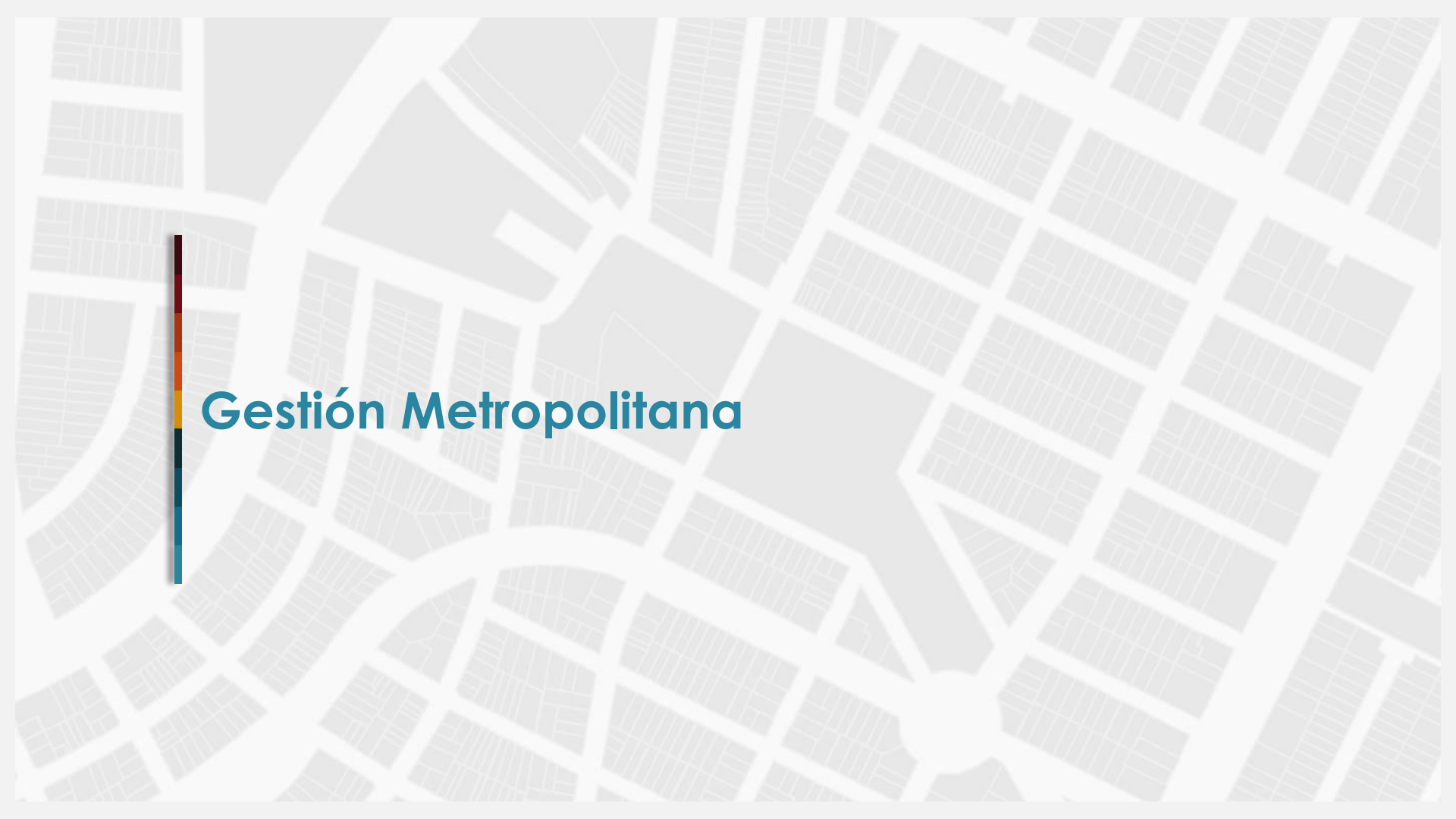
**Nuevos Entornos Urbanos
Sustentables (NEUS)**, El fomento
de los corredores DOTS en estas
zonas estratégicas.



Estrategia DOTS



Las estrategia DOTS busca el aprovechamiento de áreas y predios intraurbanos cercanos a las estaciones o corredores de movilidad lo que propicia una mayor interacción entre sus habitantes y mayor oferta de servicios sin la necesidad de realizar largos traslados.

The background of the slide is a light gray map of a city grid. The grid consists of various rectangular blocks of different sizes, separated by white lines representing streets. Some blocks are larger and more prominent, while others are smaller. The overall pattern is a complex, interconnected network of urban blocks.

Gestión Metropolitana

SISTEMA INTEGRAL DE DESARROLLO METROPOLITANO



FORTALEZAS – MESAS DE GESTIÓN

(Ley de Coordinación Metropolitana, Art. 40)

❑ **Mesa Metropolitana de Ordenamiento**

Coordinadores de Gestión Integral de la Ciudad municipales
Directores de Ordenamiento Territorial / Desarrollo Urbano municipales y estatal
Procuraduría de Desarrollo Urbano del Estado de Jalisco
Consejo Ciudadano Metropolitano

❑ **Mesa Metropolitana de Movilidad**

Directores de Movilidad municipales
Secretaría de Transporte
Agencia de Infraestructura
SITEUR
Observatorio Ciudadano de Movilidad y Transporte
Policía Vial (Secretaría de Seguridad Pública)
Consejo Ciudadano Metropolitano

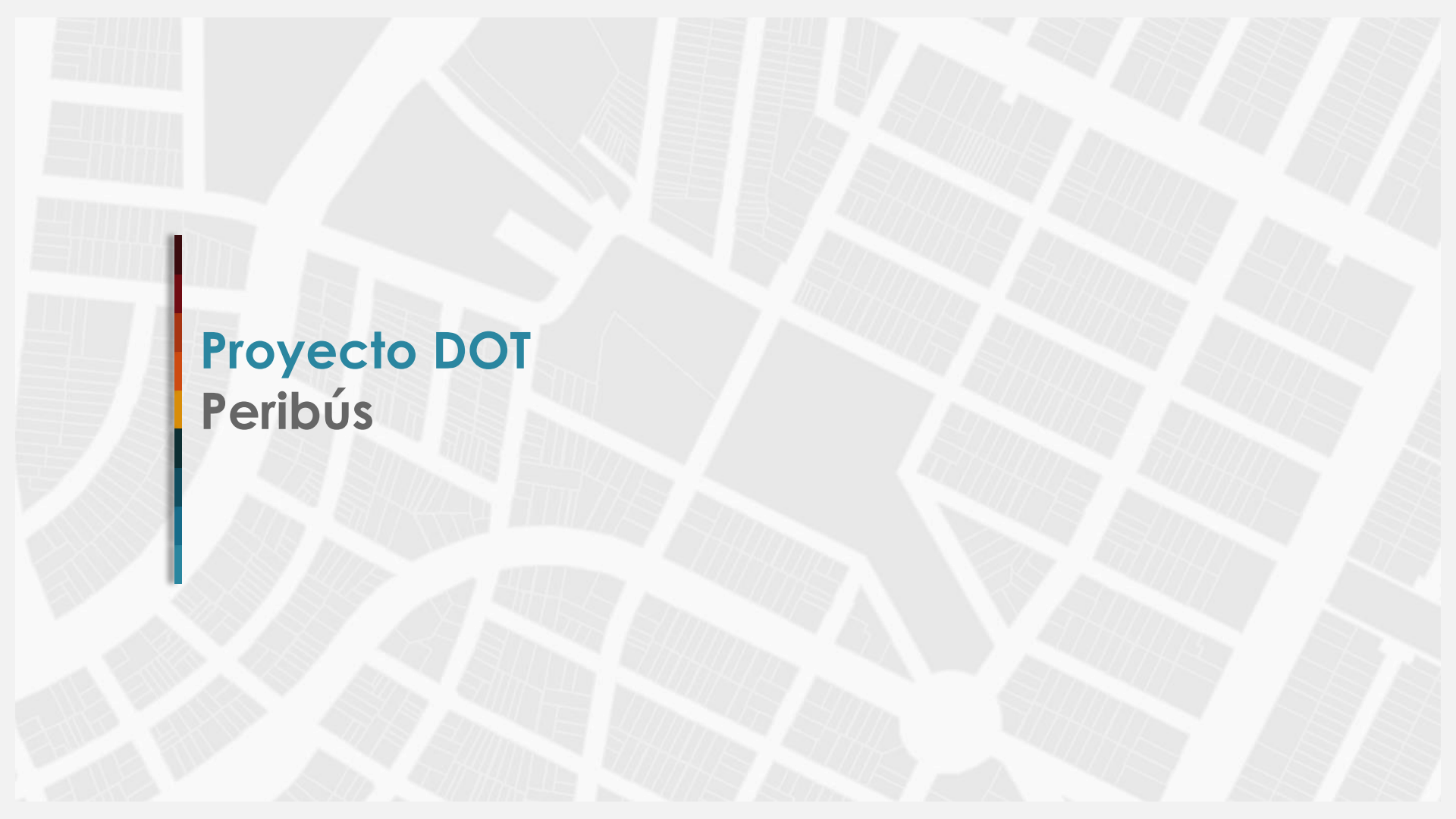
❑ **Mesa de Coordinación de Vivienda**

Directores de Instituto de Vivienda Municipales
Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (Delegación SEDATU)
Instituto del Fondo Nacional de Vivienda para los Trabajadores (INFONAVIT)
Cámara Nacional de Vivienda (CANADEVI)
Fondo Nacional del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado (FOVISSTE)
Universidades: TEC de Monterrey, ITESO, Universidad de Guadalajara, ESARQ
Consejo Ciudadano Metropolitano

Vinculación y Gestión Metropolitana

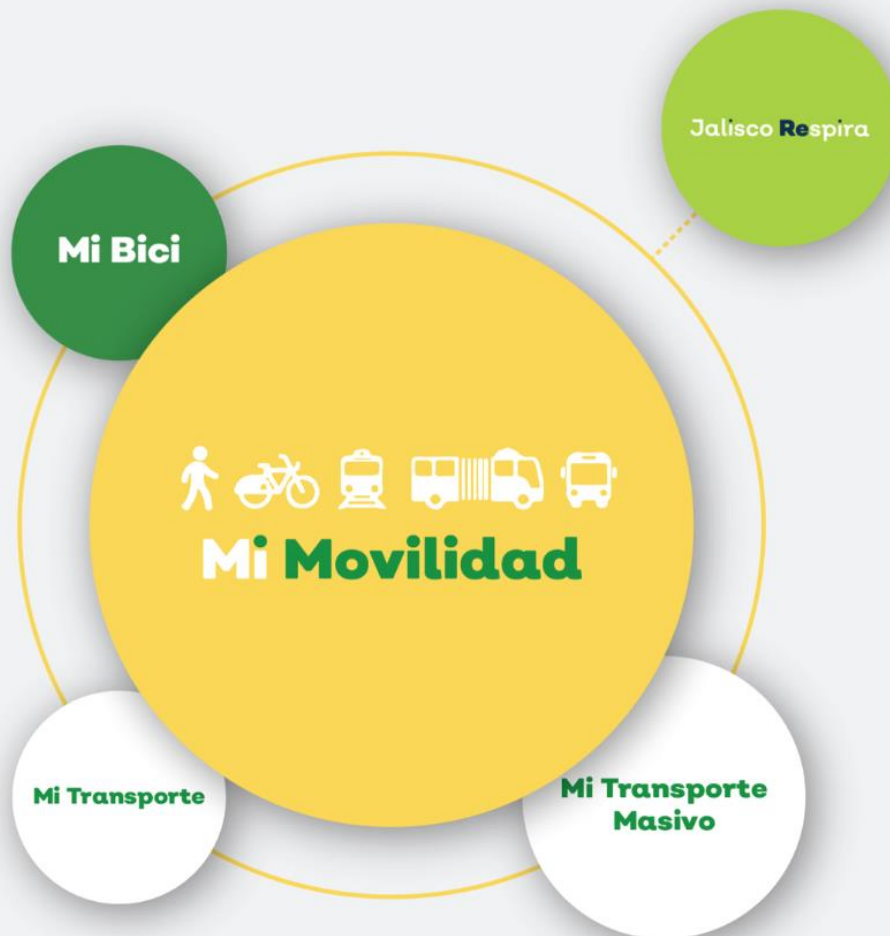


La estrategia que propone el POTmet se **articula con los instrumentos de desarrollo municipal**, para implementar de forma correcta el modelo DOT.

The background of the slide is a light gray map of Peribú, showing a grid of streets and a central circular plaza. A vertical bar with a color gradient from dark red at the top to dark blue at the bottom is positioned to the left of the text.

Proyecto DOT Peribús

Modelo integrado de movilidad para el AMG

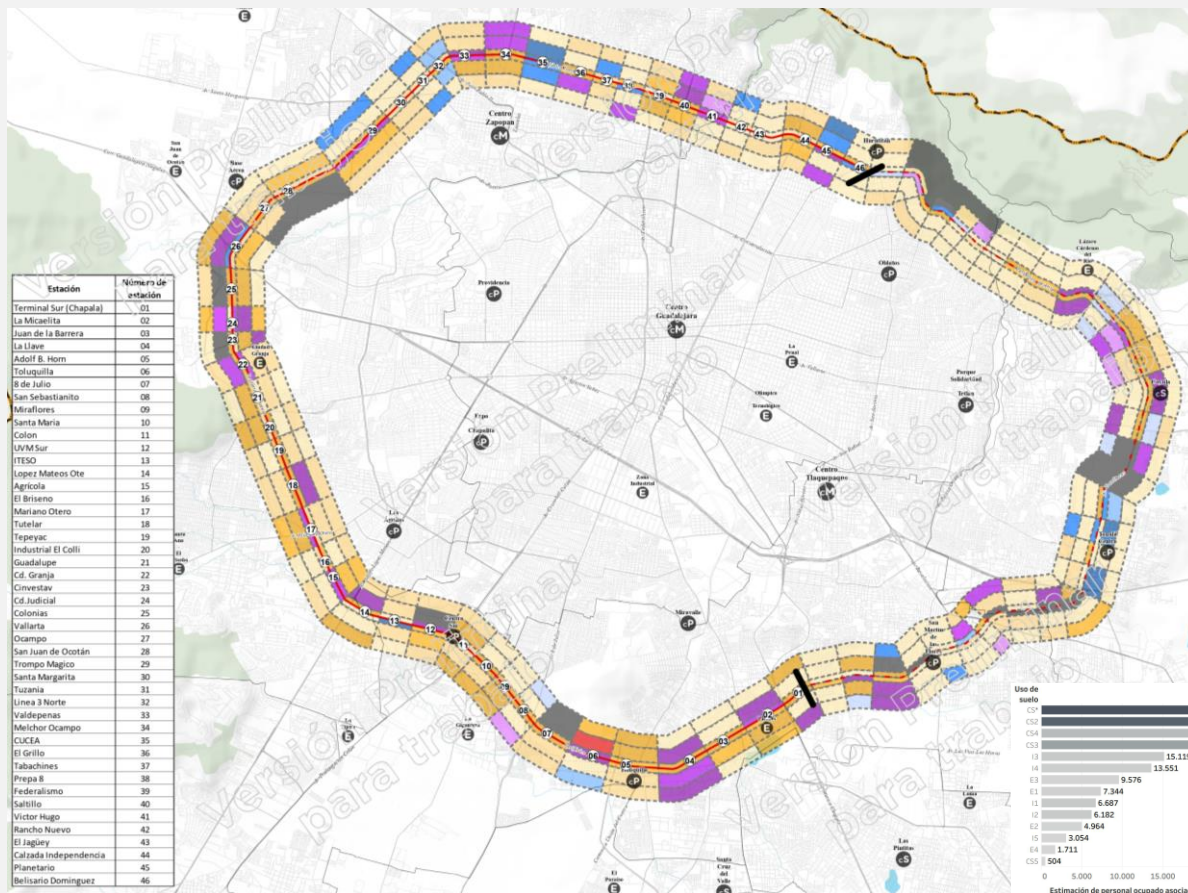


ANILLO PERIFÉRICO AMG



- **Circulación de transporte** de carga, público y particular.
- **18%** de atropellamientos del AMG .
- **354,000** viajes de transporte público al día.
- **84%** de factor de trasbordo.
- **Atraviesa 4 municipios metropolitanos:**
Guadalajara, Zapopan, San Pedro Tlaquepaque y Tonalá.

USOS ACTUALES AMG



USO DE SUELO PRINCIPAL POR CONCENTRACIÓN DE PERSONAL OCUPADO PERIBÚS



SIMBOLOGÍA

- Línea Peribús
- Primera etapa
- - Segunda etapa
- ① Estación Peribús
- Límite de etapa Peribús

Cobertura de estación (835 m)

Principal uso de suelo respecto al personal ocupado*

- Sin información
- Comercio y Servicio Impacto Mínimo (CS1)
- Comercio y Servicio Impacto Bajo (CS2)
- Comercio y Servicio Impacto Medio (CS3)
- Comercio y Servicio Impacto Alto (CS4)
- Comercio y Servicio Impacto Máximo (CS5)
- Equipamientos Impacto Mínimo (E1)
- Equipamientos Impacto Bajo (E2)
- Equipamientos Impacto Medio (E3)
- Equipamientos Impacto Alto (E4)
- Industrial Impacto Mínimo (I1)
- Industrial Impacto Bajo (I2)
- Industrial Impacto Medio (I3)
- Industrial Impacto Alto (I4)

SIMBOLOGÍA BASE

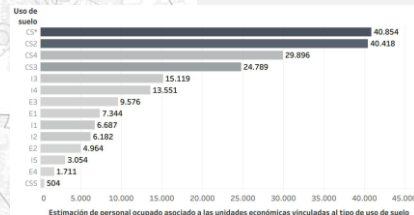
- Límite metropolitano
- Límite municipal
- Localidad rural
- Cauce principal
- Cuerpo de agua
- Vegetación densa
- Trazo urbano
- Área urbana

Jerarquía vial

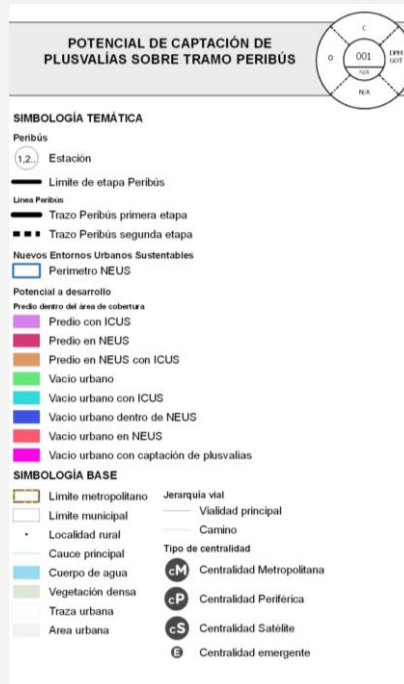
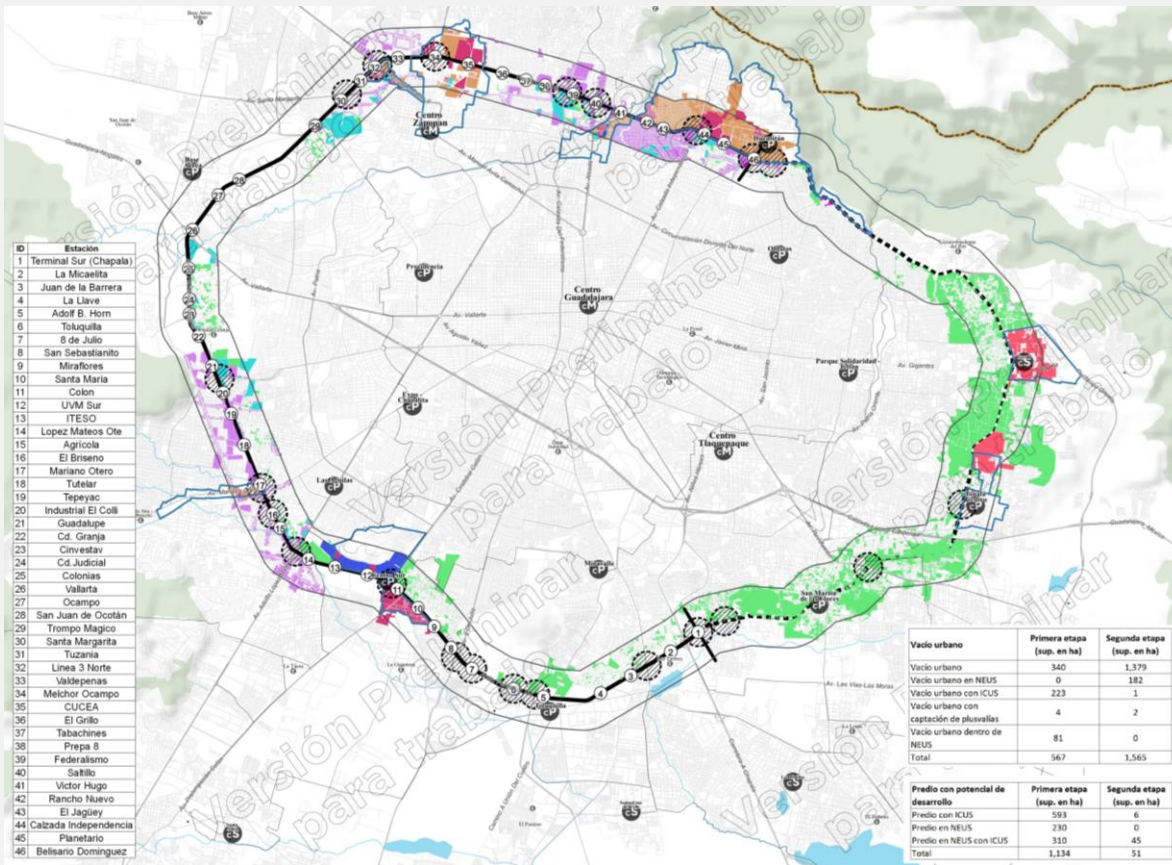
- Vialidad principal
- Camino

Estructura Urbana Metropolitana

- ① Centralidad Metropolitana
- ② Centralidad Periférica
- ③ Centralidad Satélite
- ④ Centralidad Emergente



POTENCIAL PLUSVALÍAS



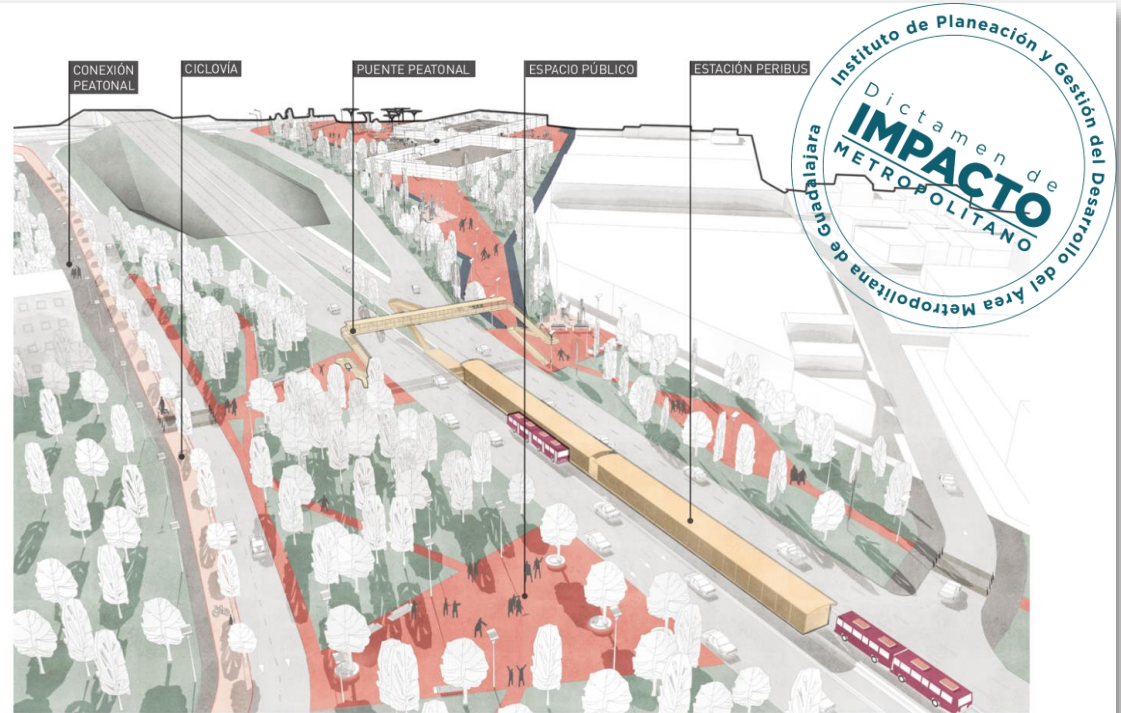
Vacio urbano	Primera etapa (sup. en ha)	Segunda etapa (sup. en ha)
Vacio urbano	340	1,379
Vacio urbano en NEUS	0	182
Vacio urbano con ICUS	223	1
Vacio urbano con captación de plusvalías	4	2
Vacio urbano dentro de NEUS	81	0
Total	567	1,565

Predio con potencial de desarrollo	Primera etapa (sup. en ha)	Segunda etapa (sup. en ha)
Predio con ICUS	593	6
Predio en NEUS	230	0
Predio en NEUS con ICUS	310	45
Total	1,134	51

Sistema Integral Peribus

El proyecto Peribús tiene una **longitud de 41.5 km**, desde su extremo en la avenida Artesanos hasta la Carretera a Chapala, tramo que representa **el 86,7% de la demanda de viajes** en esta vialidad, sobre la que operan actualmente 17 rutas de transporte colectivo (433 unidades).

El sistema prevé **46 estaciones**, la construcción de un carril adicional en la avenida Periférico, así como la integración de **11 rutas alimentadoras**, con lo cual se atenderá una demanda diaria estimada de **400,000 viajes**.





Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo

DEL ÁREA METROPOLITANA DE GUADALAJARA

Mario Silva Rodríguez/ Director General de Imeplan
mario.silva@imeplan.mx

Contacto:

(+052) 33 3040 0746 / 47

info@imeplan.mx www.imeplan.mx

@ / imeplan

Institución de los Tumburiles