IMEPLAN/DIC/001/2019

Guadalajara, Jalisco a 10 de julio de 2019

Dictamen de Impacto Metropolitano para el proyecto "Corredor integral de movilidad urbana sustentable para el Área Metropolitana de Guadalajara mediante la integración urbana y paisajística, ciclovía, andadores peatonales, cruceros seguros, reforestación y laterales en el Periférico Manuel Gómez Morín".

I. Cédula básica de proyecto

DATOS GENERALES DEL PROYECTO	
Nombre del proyecto	Corredor integral de movilidad urbana sustentable para el Área Metropolitana de Guadalajara mediante la integración urbana y paisajística, ciclovía, andadores peatonales, cruceros seguros, reforestación y laterales en el Periférico Manuel Gómez Morín.
Tipo de proyecto	Movilidad urbana sustentable
Número de registro en Banco de Proyectos Metropolitano.	BPM/003/2019
Solicitante	Secretaría de Infraestructura y Obra Pública (SIOP)
DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO	
Se trata de un proyecto de movilidad urbana sustentable que busca reordenar el espacio público en la estructura vial del anillo Periférico Gómez Morín, desde el retorno sur de Calle 5 de mayo hasta Av. Artesanos, en los municipios de Guadalajara y Zapopan, a través de construcción de ciclovía, andadores peatonales, cruceros seguros, carriles centrales y laterales, renovación de alumbrado público, red de drenaje y agua potable, ampliación de puente vehicular, adecuación de camellón y forestación. El proyecto se desarrolla a lo largo de 17.12 km de esa vialidad, por lo que se relaciona directamente con el proyecto Integrado Peribús, toda vez que 20 de sus estaciones se ubican en este trazo. Además, vincula las Líneas 1 y 3 de Tren Ligero y Macrobús. En ese sentido, a través de este proyecto se pretende brindar las condiciones necesarias para realizar desplazamientos sustentables, intermodales, accesibles y seguros en la estructura vial del anillo Periférico Gómez Morín.	

II. Fundamento Legal

De conformidad con lo dispuesto por la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano en sus articulos 7, 8 fracción XI, XII y XXXII, 31, 32, 33, 34; en relación con los numerales 80 fracción X, 81 Bis fracción I y II y 87 de la Constitución Politica del Estado de Jalisco, aunado a los decretos 23021/LVIII/09, 25400/LX/15 y 27236/LXII/19 publicados en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco" con fecha 26 de diciembre de 2009, 22 de agosto de 2015 y 16 de febrero de 2019 respectivamente, y por los cuales se aprobó la Declaratoria del Área Metropolitana de Guadalajara con los diez municipios que la integran actualmente, es por lo que en términos de lo dispuesto por los articulos 5 fracción XXXVIII Bis, 55, 56, 57, 81, 102, 131 fracción II y 208 fracción II del Código Urbano para el estado de Jalisco, en relacion con el articulos 3 numerales 5 y 7, 5, 15, 26, 30 y 31 fracción VI, VII y XIII de la Ley de Coordinación Metropolitana del estado de Jalisco, así como lo dispuesto en el Estatuto organico de las Instancias de Coordinacion Metropolitana en sus articulos 1, 3, 4, 7, 8, 13, 14 fraccion XI, 30, 31, 46, 60, 63 fracción XI y XII, aunado a la Metodología de Evaluación de Impacto Metropolitano, publicada en el Periodico Oficial "El Estado de Jalisco" el 06 de abril de 2019; se expide el presente Dictamen de impacto urbano Metropolitano en los términos siguientes.

III. Características Generales

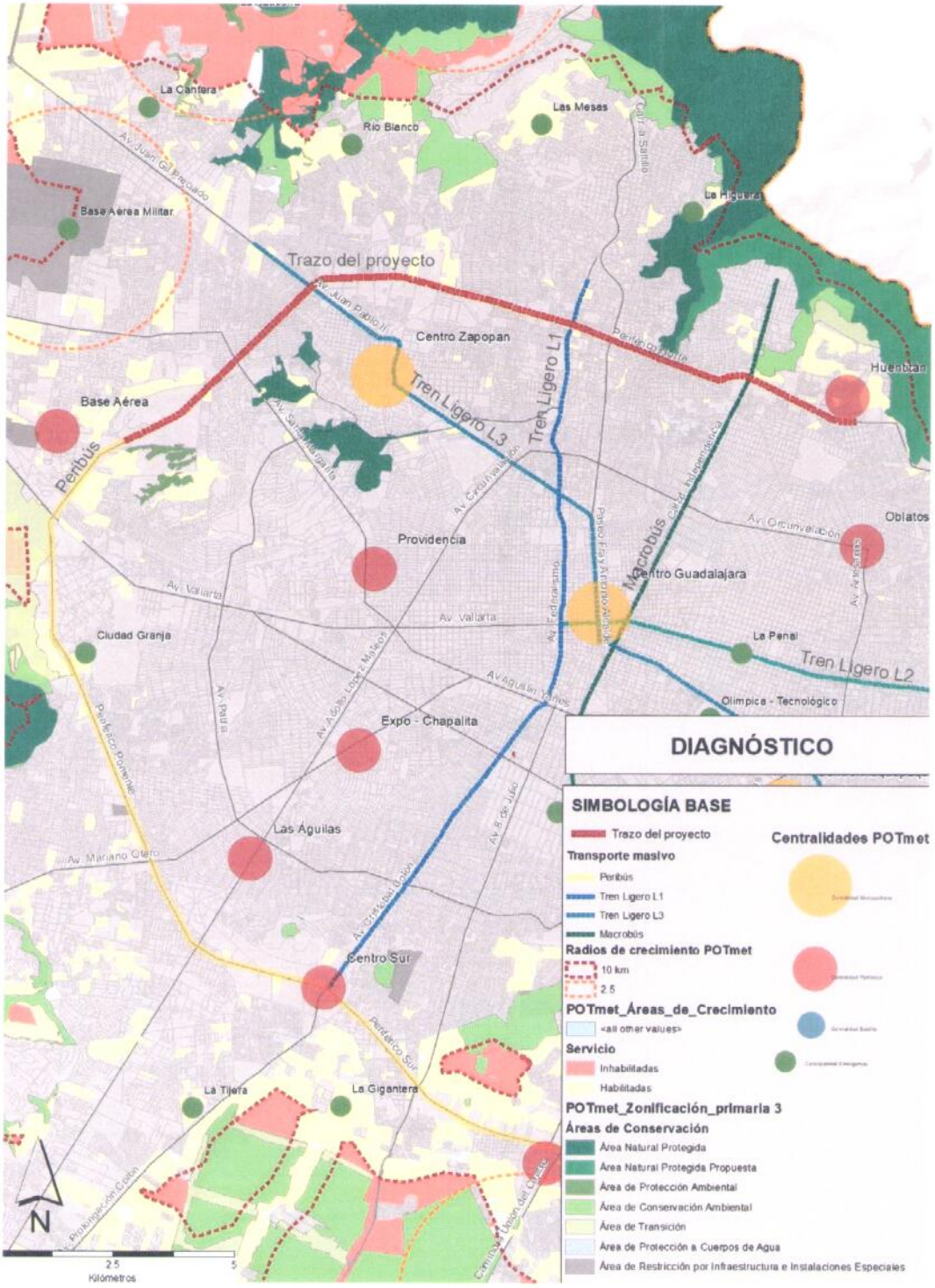
a) **Nombre del Proyecto:** Corredor integral de movilidad urbana sustentable para el Área Metropolitana de Guadalajara mediante la integración urbana y paisajística, ciclovía, andadores peatonales, cruceros seguros, reforestación y laterales en el Periférico Manuel Gómez Morín.
b) **Tipo de proyecto:** Movilidad urbana sustentable
c) **Descripción del proyecto:** Se trata de un proyecto de movilidad urbana sustentable que busca reordenar el espacio público en la estructura vial del anillo Periférico Gómez Morín, desde el retorno sur de Calle 5 de mayo hasta Av. Artesanos, en los municipios de Guadalajara y Zapopan, a través de construcción de ciclovía, andadores peatonales, cruceros seguros, carriles centrales y laterales, renovación de alumbrado público, red de drenaje y agua potable, ampliación de puente vehicular, adecuación de camellón y forestación. El proyecto se desarrolla a lo largo de 17.12 km de esa vialidad, por lo que se relaciona directamente con el proyecto Integrado Peribús, toda vez que 20 de sus estaciones se ubican en este trazo. Además, vincula las Líneas 1 y 3 de Tren Ligero y Macrobús. En ese sentido, a través de este proyecto se pretende brindar las condiciones necesarias para realizar

desplazamientos sustentables, intermodales, accesibles y seguros en la estructura vial del anillo Periférico Gómez Morín.

d) **Descripción de la problemática:** El modelo de expansión en baja densidad ha sido uno de los detractores de la movilidad no motorizada en el Área Metropolitana de Guadalajara (AMG). La desarticulación del desarrollo urbano y los sistemas de transporte han contribuido a crear comunidades segregadas, dependientes del automóvil, desprovistas de servicios, y decadentes espacios públicos transitables y seguros. Dicha desarticulación, ha dejado en evidencia la necesidad de adecuar el ecosistema urbano para ofrecer espacios que ayuden a mejorar la calidad de vida en la ciudad. Ello implica, entre otras cosas, infraestructura y condiciones adecuadas para la movilidad de personas (y no de automóviles). El Anillo Periférico Manuel Gómez Morín es una de las vialidades más importantes y transitadas del AMG que comunica de manera directa a 4 municipios: Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque y Tonalá. Hace 65 años que inició su construcción, pretendía limitar el crecimiento urbano y funcionar como vialidad regional. De manera perimetral, se construyeron industrias con la intención de mantenerse alejadas de la urbe, y al ser una vialidad rápida, no se contempló un sistema de movilidad no motorizado. Las condiciones bajo las cuales fue concebida han cambiado y sus características ya no responden a las necesidades actuales; el Anillo Periférico Manuel Gómez Morin ahora se encuentra dentro de la mancha urbana, rodeado en su mayoría por viviendas, centros universitarios, preparatorias, unidades administrativas, entre otros equipamientos, y no cuenta con infraestructura adecuada para la movilidad de personas. Su funcionamiento actual no corresponde con la demanda peatonal y ciclista prevista en el Plan Maestro de Movilidad No Motorizada (PMMNM), donde se encuentra dentro de una zona de *"Alta" y "Muy Alta"* demanda; además de ubicarse dentro de los corredores ciclistas prioritarios, según resultados de la encuesta del PMMNM. A su vez, según el indicador de valoración de infraestructura del entorno urbano orientado a la discapacidad para una ciudad incluyente, desarrollado por el Instituto de Información Estadística y Geográfica del Estado de Jalisco (IIEG), ciertos tramos del proyecto se sitúan en una zona con índices de discapacidad altos e infraestructura insuficiente; es decir, no cuenta con infraestructura necesaria para ser transitada por personas con discapacidad; al tiempo que se encuentran en una zona de marginación "Alta" y "Media", con índices delictivos "Medios" y "Altos", según el análisis exploratorio del Anillo Periférico realizado por la Secretaría de Infraestructura y Obra Pública (SIOP) en el año 2018.

e) **Objetivo general del proyecto:** Contribuir a mejorar las condiciones de accesibilidad facilitando desplazamientos peatonales y ciclistas, promoviendo la intermodalidad y optimizando el trayecto de los viajes de las personas de manera integral en Anillo Periférico Gómez Morín, desde el retorno sur de Calle 5 de mayo hasta Av. Artesanos, en los municipios de Guadalajara y Zapopan. Lo anterior, mediante la construcción de ciclovías y banquetas bajo criterios de diseño de acceso universal, a lo largo de 17.12 km.

f) Mapa de ubicación:



g) **Monto estimado de inversión:** $ 1,199.10 MDP

h) **Fuentes de financiamiento:**

Origen	Monto	%
Municipal	N/A	N/A
Gobierno del Estado de Jalisco	449.10 MDP	37.45
Federal	750 MDP	62.55
Privado	N/A	N/A
Otro	N/A	N/A

IV. Listado de Anexos

Información adicional	Análisis socioeconómico preliminar

V. Proceso de evaluación

La presente propuesta del proyecto: **CORREDOR INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE PARA EL ÁREA METROPOLITANA DE GUADALAJARA MEDIANTE LA INTEGRACIÓN URBANA Y PAISAJÍSTICA, CICLOVÍA, ANDADORES PEATONALES, CRUCEROS SEGUROS, REFORESTACIÓN Y LATERALES EN EL PERIFÉRICO MANUEL GÓMEZ MORÍN** ha sido sometida a un proceso de evaluación técnico que estudia si éste atiende a un hecho metropolitano, entendidos como fenómenos sociales, económicos, culturales, políticos e institucionales que son el origen de relaciones de interdependencia y que afectan o impactan a dos o más municipios de un área metropolitana.

Para su identificación, la metodología de evaluación de impacto metropolitano distingue cuatro dimensiones principales: bio-física (ecosistemas y servicios ecosistémicos), socioeconómica (flujos de bienes y servicios), funcionales (movilidad-flujos de personas y diferentes formas de transporte; y servicios públicos y sociales), e institucionales (normas formales e informales que favorecen u obstaculizan la planeación del territorio). La identificación de los hechos metropolitanos se realizó a partir de la normativa metropolitana, principalmente del diagnóstico elaborado por el IMEPLAN para el POTmet.

Después de determinar la correspondencia a un hecho metropolitano, la propuesta de proyecto se estudia a la luz de indicadores, con información recopilada por el interesado, para analizar criterios técnicos que provienen principalmente del POTmet y que determinarán el grado de aporte al interés metropolitano. En este sentido, la propuesta metodológica determina si el proyecto sometido a evaluación contribuye a gestionar algunas de las problemáticas

De lo anteriormente expuesto, la evaluación determina que el proyecto atiende a diez de los trece hechos metropolitanos, lo que quiere decir que para tres de ellos no obtuvo puntos, como se observa en el siguiente cuadro:

Cuadro 1. Resultados por hecho metropolitano

Hecho Metropolitano	Puntos
Modelo Policéntrico	0.075
Polígonos Estratégicos	0.0119
Movilidad Metropolitana	0.046
Cobertura de Servicios Públicos y Privados	0.059
Servicios ambientales	0.023
Gestión integral del agua	0.000
habitabilidad metropolitana	0.021
Brechas socioeconómicas	0.027
Riesgo de desastres y cambio climático	0.000
Recursos Financieros a escala metropolitana	0.000
Coordinación Metropolitana	0.086
Participación ciudadana	0.018
Espacio público, cultura e identidad metropolitanas	0.049

Si bien existe una relación de interdependencia entre los hechos metropolitanos, esto no quiere decir que un proyecto por sí mismo tenga la posibilidad de obtener puntos de cada hecho. Dada la naturaleza del proyecto sometido a evaluación, no cuenta con la posibilidad de obtener puntos del hecho metropolitano "Gestión integral del agua", sin embargo, existe la posibilidad de obtener puntos de "Riesgo de desastres y cambio climático" y "Recursos Financieros a escala metropolitana", mediante la incorporación de algunas características que le permitan ganar los puntos antes referidos; por ejemplo, respecto a Riesgo de desastres y cambio climático, podría especificar si el proyecto contribuirá a identificar y reducir alguna de las amenazas identificadas en el POTMet y de qué manera.

Respecto a Recursos Financieros a escala metropolitana, se podrían identificar y gestionar recursos de fuentes de financiamiento alternas a los recursos públicos, por ejemplo provenientes del sector privado o de organismos no gubernamentales.

Por último, el proyecto alcanza un puntaje de **0.415** conforme la metodología de evaluación de impacto metropolitano, lo que significa que supera el umbral mínimo requerido establecido en .200.

VI. Resolución

Se emite el **DICTAMEN DE IMPACTO URBANO METROPOLITANO POSITIVO PARA EL PROYECTO: CORREDOR INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE PARA EL ÁREA METROPOLITANA DE GUADALAJARA MEDIANTE LA INTEGRACIÓN URBANA Y PAISAJÍSTICA, CICLOVÍA, ANDADORES PEATONALES, CRUCEROS SEGUROS, REFORESTACIÓN Y LATERALES EN EL PERIFÉRICO MANUEL GÓMEZ MORÍN**. El presente dictamen es resultado de la evaluación técnica mediante el cual se avala que el proyecto se enmarca en la visión metropolitana impulsada por el IMEPLAN y definida en el Plan de Ordenamiento Metropolitano del Área Metropolitana de Guadalajara. Este no constituye ninguna autorización, licencia o permiso. Durante el proceso de elaboración del proyecto se deberá remitir para visto bueno del área correspondiente del Banco de Proyectos Metropolitano, a efecto de validar que el proyecto se apega a los criterios presentados por el interesado para la emisión del presente dictamen y con ello asegurarse que cumple con los criterios establecidos por diversas fuentes de financiamiento

Atentamente,

Mario Ramón Silva Rodríguez

Director General del Instituto Metropolitano de Planeación y Gestión del Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara