

**AL AYUNTAMIENTO CONSTITUCIONAL
DEL MUNICIPIO DE TLAJOMULCO DE
ZÚÑIGA, JALISCO.
P R E S E N T E:**

El que suscribe, Maestro **GERARDO QUIRINO VELÁZQUEZ CHÁVEZ**, Presidente Municipal del Ayuntamiento Constitucional del de Tlajomulco de Zúñiga, Jalisco, con fundamento en lo dispuesto por el artículos 115, fracciones I y II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 2, 73, fracción I y II, y 77, fracciones I y II de la Constitución Política del Estado de Jalisco; 3, 10, 41, fracción I y 42 de la Ley del Gobierno y la Administración Pública Municipal del Estado de Jalisco; 1, 5, 39 y 40 del Reglamento de la Administración Pública del Municipio de Tlajomulco de Zúñiga, Jalisco, en vigor; 1, 3, fracción XIX, 5, 119, 120, 122, fracción I, 123 y 124 del Reglamento del Ayuntamiento del Municipio de Tlajomulco de Zúñiga, Jalisco; me permito someter a consideración de este Ayuntamiento en Pleno, la siguiente:

INICIATIVA DE ORDENAMIENTO MUNICIPAL

Mediante la cual se propone que el Ayuntamiento Constitucional del Municipio de Tlajomulco de Zúñiga, Jalisco, apruebe y autorice el turno del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS) del Área Metropolitana de Guadalajara a la Comisión Edilicia de Movilidad y Seguridad Vial, como convocante, y a la Comisión Edilicia de Planeación Socioeconómica y Urbana, como coadyuvante; con base en la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1.- Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, así lo establecen los artículos 4º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 9 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, elevando a la movilidad a la condición de un derecho en condiciones de seguridad y accesibilidad integral.

2.- Por su parte el artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos faculta al Congreso de la Unión para que pueda legislar en materia de seguridad vial y movilidad, mientras que en el artículo 115, fracción V, inciso a) otorga competencia para que los municipios formule, aprueben y administren planes en materia de desarrollo urbano, movilidad y seguridad vial.

3.- Así, los municipios que formemos áreas metropolitanas, podemos establecer mecanismos de coordinación administrativa en materia de planeación del desarrollo y ejecución de acciones regionales para la prestación de servicios públicos, en términos de la ley que emita el Congreso de la Unión. Para la eficaz coordinación de las áreas metropolitanas, dicha ley establecerá las bases para la organización y funcionamiento del Consejo de Desarrollo Metropolitano, al que corresponderá acordar las acciones en materia de asentamientos humanos, movilidad y seguridad vial, acorde con lo previsto por el artículo 122, apartado C de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

4.- En cuanto al marco internacional, la Resolución aprobada por la Asamblea General el 25 de septiembre del año 2015, denominada "Transformar Nuestro Mundo: La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible" Agenda 2030, adoptada por 193 Estados Miembros de la Organización de las Naciones Unidas, plantea Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS) con 169 metas de carácter integrado e indivisible que abarcan las esferas económica, social y ambiental, entre las que encontramos:

Objetivo 5: Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las niñas y mujeres.

5.2 Eliminar todas las formas de violencia contra todas las mujeres y las niñas en los ámbitos público y privado, incluidas la trata y la explotación sexual y otros tipos de explotación.

Objetivo 9: Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización sostenible y fomentar la innovación.

9.1 Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.

Objetivo 11: Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles.

11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todas las personas y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, las niñas, niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

11.6 De aquí a 2030, reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, incluso prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo.

11.7 De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres, niñas, niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.

5.- El Municipio de Tlajomulco de Zúñiga forma parte del Área Metropolitana de Guadalajara, una gran ciudad conformada por municipios conurbados, la cual fue decretada por la Declaratoria aprobada por el Congreso del Estado de Jalisco el 27 de julio del año 2009, mediante el decreto 23021. Esta declaratoria integró inicialmente a los municipios de Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque (hoy San Pedro Tlaquepaque), Tonalá, Tlajomulco de Zúñiga, El Salto, Juanacatlán e Ixtlahuacán de los Membrillos; posteriormente, se incorporó al Municipio de Zapotlanejo, a través del Decreto 25400, emitido también por la Legislatura Local.

6.- De acuerdo con información del Censo de Población y Vivienda 2020 del INEGI, el Área Metropolitana de Guadalajara concentra a una población de 5,243,392 habitantes, lo cual equivale al 62.8% de la población total del Estado de Jalisco. Así mismo, el 51% de la población corresponde a mujeres y el 49% a hombres, la cual se distribuye de la manera siguiente:

Población por municipio		
Municipio	Población 2020	
	Total	%
El Salto	232,852	4.4%
Guadalajara	1,385,629	26.4%
Ixtlahuacán de los Membrillos	67,969	1.3%
Juanacatlán	30,855	0.6%
San Pedro Tlaquepaque	687,127	13.1%
Tlajomulco de Zúñiga	727,750	13.9%
Tonalá	569,913	10.9%
Zapopan	1,476,491	28.2%
Zapotlanejo	64,806	1.2%
AMG	5,243,392	100%

Fuente: Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara (IMEPLAN), 2024, Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable del Área Metropolitana de Guadalajara (PIMUS).

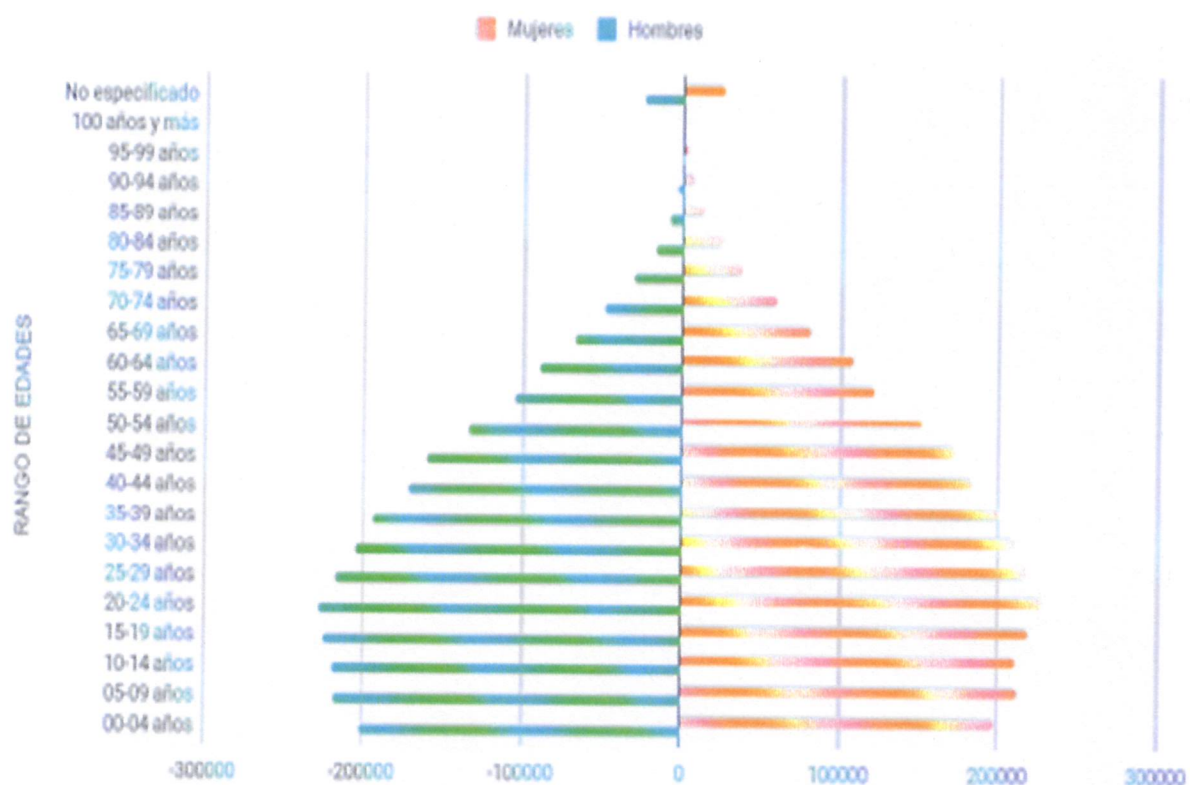
7.- En el Área Metropolitana de Guadalajara se tienen registrados 2,755,862 vehículos automotores, de los cuales sobresale que 1,776,201 son automóviles, lo que representa el 64.45%, y 423,765 son motocicletas, que representan el 15.37%, entre otras clasificaciones, como consecuencia de esto no es sorprendente que en 2022 la metrópoli se posicionara en el lugar número 3 de ciudades en México con mayores horas perdidas por la congestión vehicular, la distribución de vehículos por municipios se aprecia a continuación:

Vehículos registrados en circulación en el AMG					
Municipio	Autos particulares	Camiones para pasajeros	Camiones o camionetas de carga	Motocicletas	Total
El Salto	36,594	164	15,646	17,071	69,475
Guadalajara	687,714	4,218	202,971	147,125	1,042,028
Ixtlahuacán de los Membrillos	9,699	32	4,534	3,105	17,370
Juanacatlán	4,854	130	2,671	3,758	11,413
San Pedro Tlaquepaque	176,497	821	65,856	47,005	290,179
Tlajomulco de Zúñiga	122,196	294	34,514	40,605	197,609
Tonalá	131,340	580	43,214	44,190	219,324
Zapopan	589,362	2,043	162,897	98,247	852,549
Zapotlanejo	17,945	59	15,252	22,659	55,915
Total	1,776,201	6,261	547,555	423,765	2,755,862

Fuente: Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara (IMEPLAN), 2024, Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable del Área Metropolitana de Guadalajara (PIMUS).

8.- Con relación a las características de la población de la metrópoli, el grupo etario quinquenal con mayor porcentaje en relación con el total corresponde a la población de 20-24 años con el 8.7%, seguido por el de 15-19 años con el 8.5%. Siguiendo con los diferentes grupos etarios del Área Metropolitana de Guadalajara, la población de niñas, niños y adolescentes de 0 a 14 años se compone por 1,258,557 personas, lo cual equivale al 32% de la población total del AMG. Por otro lado, en lo que respecta a la población de personas adultas mayores, se contabilizan 597,294 personas de 60 años en adelante, lo que constituye el 11.4% del total de habitantes, la distribución de la población por rangos de edad se ilustra en la gráfica siguiente:

Distribución poblacional por grupos quinquenales



Fuente: Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara (IMEPLAN), 2024, Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable del Área Metropolitana de Guadalajara (PIMUS).

9.- Actualmente, de los 12 millones de viajes diarios en el Área Metropolitana de Guadalajara, el 28.1% se realizan en vehículos particulares. De mantener esta tendencia, se estima que para el año 2040 tendríamos un aumento del 31% en los kilómetros de vialidades rebasadas en su capacidad, alcanzando un total de 148 km de vías colapsadas. Para poner esto en perspectiva, esta distancia es mayor que el trayecto entre el centro de Guadalajara y ciudades como Arandas o Ciudad Guzmán, que es de aproximadamente 130 kilómetros.¹

10.- En este escenario, son de interés metropolitano la infraestructura vial, tránsito, transporte, la movilidad y la accesibilidad universal, como lo

¹ Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara (IMEPLAN), 2024, Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable del Área Metropolitana de Guadalajara (PIMUS)

prevén los artículos 34, fracción II de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano y 20.1, fracciones II y XII de la Ley de Coordinación Metropolitana del Estado de Jalisco.

11.- Para tal efecto y como lo marca el artículo 71 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, el Área Metropolitana de Guadalajara deberá contar con políticas y programas para:

- Procurar la accesibilidad universal de las personas, garantizando la máxima interconexión entre vialidades, medios de transporte, rutas y destinos, priorizando la movilidad peatonal y no motorizada; fomentar la distribución equitativa del Espacio Público de vialidades que permita la máxima armonía entre los diferentes tipos de usuarios.
- Incrementar la oferta de opciones de servicios y modos de transporte integrados, a los diferentes grupos de usuarios, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad universal, que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular, aquellas innovaciones tecnológicas que permitan el uso compartido del automóvil, el uso de la motocicleta y desarrollar nuevas alternativas al transporte público.
- Implementar políticas y acciones de movilidad residencial que faciliten la venta, renta, o intercambio de inmuebles, para una mejor interrelación entre el lugar de vivienda, el empleo y demás satisfactores urbanos, tendientes a disminuir la distancia y frecuencia de los traslados y hacerlos más eficientes.
- Establecer políticas, planes y programas para la prevención de accidentes y el Mejoramiento de la infraestructura vial y de Movilidad.
- Promover el acceso de mujeres y niñas a espacios públicos y transporte de calidad, seguro y eficiente, incluyendo acciones para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual.
- Aumentar el número de opciones de servicios y modos de transporte, por medio del fomento de mecanismos para el financiamiento de la operación del transporte público.
- Establecer políticas, planes y programas para la prevención de accidentes automovilísticos, que desincentiven el uso de los teléfonos celulares al conducir, o manejar bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente.
- Promover políticas que integren al transporte de carga y fomenten la movilidad realizada por el sector público y privado o instituciones académicas orientadas a racionalizar el uso del automóvil entre.

12.- Con sustento en el artículo 72 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, las políticas y programas referidas se desarrollarán mediante:

- Los instrumentos y mecanismos para garantizar el tránsito a la movilidad, a través del diagnóstico, información, seguimiento y la

evaluación de las mismas, incorporando entre otras, la perspectiva de género.

- La gestión de instrumentos en la materia, tales como: cargos por congestión o restricciones de circulación en zonas determinadas; infraestructura peatonal, ciclista o de pacificación de tránsito; sistemas integrados de transporte; zonas de bajas o nulas emisiones; cargos y prohibiciones por estacionamientos en vía pública; estímulos a vehículos motorizados con baja o nula contaminación; restricciones de circulación para vehículos de carga y autos.
- La priorización, congruencia y eficacia en las inversiones públicas, considerando el nivel de vulnerabilidad de usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad de la colectividad.

13.- En lo que respecta a la planeación metropolitana de la movilidad sustentable, tanto la legislación general, como la local coinciden en que deben existir políticas, planes y acciones sistémicas, congruentes, transversales, entre los distintos órdenes de gobierno, que establezcan las bases de coordinación entre las distintas dependencias, con fundamento en los artículos 1, fracción IV, 7, apartado B, fracciones I, IV, VII y XII, 30, 31, 42, 68, fracciones II, V, VIII, XV, XX, y 74, fracción VIII de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, 6.1, fracción XII, 8.1, 10.1, 35, 55.1, fracciones II y III, 61.1, fracciones VIII, XXIV, XXVII y XLV, 65 de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco.

14.- Particularmente y de conformidad con el artículo 66.1, fracción II de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, el Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara es competente para elaborar y, en su caso, proponer para su aprobación, los estudios, encuestas, normas, planes sectoriales e instrumentos de planeación de escala metropolitana, incluido el **Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS)**, los cuales deberán contener como mínimo el conjunto de políticas, lineamientos, especificaciones técnicas, estrategias y disposiciones relativas a la movilidad, todo en apego de los objetivos de las disposiciones legales y reglamentarias aplicables. Todos los instrumentos de carácter metropolitano incluidos los planes sectoriales serán de referencia obligada.

15.- Ante estas situaciones, el Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara (IMEPLAN), de acuerdo a sus atribuciones, presenta la actualización del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS), el cual ha sido elaborado con base en estudios técnicos especializados y construido con la participación y colaboración de una multitud de instancias gubernamentales, organizaciones internacionales y agentes de la sociedad civil y el sector privado.

16.- El Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS) presenta un diagnóstico integral de la movilidad en el Área Metropolitana de Guadalajara, que permite definir una visión, objetivos y estrategias a largo plazo para resolver, mitigar o revertir los problemas presentes de movilidad. Entre sus metas, se encuentran ambiciones como reducir el uso del transporte particular en un 60% e invertir en alternativas más sustentables de movilidad

como el transporte público, la bicicleta y la caminata. Aunque estas metas implican enfrentar numerosos retos, son fundamentales para lograr una movilidad más equitativa y eficiente. El plan ha sido creado bajo una perspectiva transversal de género e inclusión social, asegurando que la caracterización de los desplazamientos y necesidades de grupos en situación de vulnerabilidad permita la formulación de acciones específicas que les atiendan. El Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS) busca reflejar la realidad de la metrópoli y adaptarse a ella, ajustando sus acciones conforme la ciudad cambie.

17.- De acuerdo a las proyecciones de la CONAPO, al año 2040 se espera que la población del AMG alcance los 6,435,877 de habitantes y, según el Modelo de Transporte elaborado para este Plan, se anticipa un aumento significativo en los viajes diarios, alcanzando los 13,297,295 desplazamientos para el mismo año. Esta proyección pone en evidencia la necesidad de prever acciones que mejoren la movilidad de la metrópoli y puedan hacer frente al aumento de la demanda de viajes de forma eficiente en beneficio de toda la población.

18.- Frente a este pronóstico, el planteamiento de escenarios dentro del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS) resulta esencial para dirigir las acciones necesarias para mitigar y prevenir los efectos adversos derivados de las tendencias actuales, como el aumento de la motorización, el incremento en el uso de la motocicleta y la producción de emisiones contaminantes y la congestión vehicular, las muertes y lesiones por hechos de tránsito, entre otros.

19.- Estos escenarios, proyectados al 2040, están alineados con el horizonte de otros instrumentos de planeación como el Plan de Desarrollo Metropolitano (PDM) y el Programa de Ordenamiento Territorial Metropolitano (POTmet); y toman en cuenta tanto el diagnóstico presentado en este Plan, como los resultados del Modelo de Transporte del Área Metropolitana de Guadalajara, que se basa en los datos de la Encuesta Origen-Destino 2023 y en proyecciones sociodemográficas y de transporte para la metrópoli.

20.- El Modelo de Transporte permite proyectar la evolución de los volúmenes y flujos de viajes en transporte público y en vehículo privado, a través del tiempo y en diferentes escenarios, proporcionando así una base sólida para desarrollar estrategias efectivas de movilidad.

21.- De esta manera, la movilidad metropolitana se dirigirá al cuidado de sus habitantes, protegiendo el tránsito de la ciudadanía, a través de sus calles y espacios públicos, procurando aumentar el sentimiento de seguridad de las personas y reduciendo las muertes y lesiones relacionadas con los hechos de tránsito. El cuidado de las personas también significa el cuidado de su economía, puesto que la movilidad urbana procurará la distribución y acceso a bienes necesarios para que la ciudadanía pueda satisfacer sus necesidades. La movilidad será una pieza clave para la resiliencia, previniendo y adaptándose a los distintos desafíos que las crisis climáticas, sociales y de salud plantean para la sostenibilidad de la vida urbana.

22.- El Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS), con su propuesta estratégica, demuestra la voluntad de avanzar hacia un modelo de movilidad urbana sostenible. Este modelo tiene como objetivo transitar hacia

una movilidad más equitativa, eficiente, saludable, segura y resiliente, alineándose con los criterios y objetivos establecidos en diversos instrumentos de planeación, tratados internacionales y marcos de planeación a nivel local, nacional e internacional para establecer metas y temporalidades claras. Teniendo en cuenta estos criterios y la visión del modelo de movilidad deseado para la metrópoli,

23.- El Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS) se basa en cinco objetivos clave que se describen a continuación:

- a) Movilidad equitativa: Garantizar el acceso de todas las personas, sin importar su género, edad, origen étnico o condición, a un sistema de movilidad y transporte que atienda sus necesidades y las conecte con oportunidades de empleo, educación, recreación y desarrollo.
- b) Movilidad eficiente: Eficientar la movilidad de las personas y la distribución de mercancías, buscando que los traslados realizados en la metrópoli hagan un mejor uso de la energía y la infraestructura vial.
- c) Movilidad saludable: Mejorar la salud de la ciudadanía, reduciendo las emisiones nocivas relacionadas con el transporte como los gases de efecto invernadero, así como dotar de condiciones óptimas para el ejercicio de la movilidad activa.
- d) Movilidad segura: Garantizar un sistema seguro de movilidad que priorice la vida de las personas, reduciendo la probabilidad y el número de muertes y lesiones graves ante un siniestro vial.
- e) Movilidad resiliente: Contribuir a la adaptación de la metrópoli ante la diversidad de retos que vulneran su futuro, como la crisis climática, el aumento poblacional, la migración a las ciudades y futuras contingencias sanitarias, entre otras.

24.- La propuesta estratégica del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS) se estructura en 56 medidas, clasificadas en 8 ejes estratégicos, según el modo de desplazamiento o temática transversal a la que más aporten. Todas estas acciones tienen como objetivo abordar de manera integral la movilidad metropolitana para tener una metrópoli más segura, inclusiva, sostenible y accesible, desde una perspectiva de sustentabilidad ambiental y social.

25.- Es así que, en sesión de fecha 27 de noviembre del año 2024, la Junta de Coordinación Metropolitana del Área Metropolitana de Guadalajara acordó la aprobación de la actualización del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS) del Área Metropolitana de Guadalajara, cuyo antecedente es el Plan Integral de Movilidad y Transporte Sustentable del Área Metropolitana de Guadalajara, el cual data del año 2015; por lo que fue enviado a los ayuntamientos metropolitanos y que por esta vía se propone su turno a las Comisiones Edilicias permanentes para su análisis, estudio y dictaminación.

26.- Por los fundamentos y motivos ya expuestos, someto a consideración del Ayuntamiento Constitucional del Municipio de Tlajomulco de

Zúñiga, Jalisco, para su discusión, y en su caso, aprobación y autorización de los **resolutivos** a manera del siguiente:

PUNTO DE ACUERDO

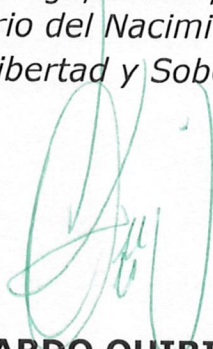
PRIMERO.- El Ayuntamiento Constitucional del Municipio de Tlajomulco de Zúñiga, Jalisco, aprueba y autoriza el turno del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS) del Área Metropolitana de Guadalajara a la Comisión Edilicia de Movilidad y Seguridad Vial, como convocante, y a la Comisión Edilicia de Planeación Socioeconómica y Urbana, como coadyuvante.

SEGUNDO.- Notifíquese mediante oficio, cúmplase y regístrese en el Libro de Actas de Sesiones correspondiente.

ATENTAMENTE.

Tlajomulco de Zúñiga, Jalisco, 16 de diciembre del año 2024.

"2024, Año del Bicentenario del Nacimiento del Federalismo Mexicano, así como de la Libertad y Soberanía de los Estados"



Municipio de Tlajomulco

MTRO. GERARDO QUIRINO VELÁZQUEZ CHAVEZ.

Presidente Municipal del Ayuntamiento de Tlajomulco de Zúñiga, Jalisco.

PRESIDENCIA

*JTTP/jhbm/jlpp

