



# Diálogos para la planeación:

Transformemos unidos nuestra ciudad

## PLAN DE DESARROLLO URBANO DEL CENTRO DE POBLACIÓN



### RELATORÍA MESA DE MOVILIDAD

25 de julio de 2022

Coordinador de la mesa: Mtro. Nicolás López Duarte

Moderador: Arq. José Luis Hernández Cordero

Relatora: Dra. Frida Landa Rivera

El Ing. Alberto Nicolás López (NL) da inicio la mesa de movilidad a las 10:20 horas, haciendo la presentación del personal del IMIP que está a cargo del seguimiento de esta mesa. Se explicó la dinámica de la participación a través de propuestas factibles con base a las siguientes preguntas: “¿Cuál es el escenario que le depara a la ciudad con base al diagnóstico presentado? Y ¿Qué propuestas factibles podrían ser incluidas en el PDUS para que se tengan mejoras en cuestión de movilidad? Se recordó que además de la participación en la mesa, podían hacerse propuestas más extensas de forma escrita o a través del correo electrónico del IMIP.

Comenzó la primera ronda de propuestas en la que cada uno de los participantes se presentó con su nombre y la institución de procedencia, si es que provenían de alguna, o si asistían por interés individual.

Las participaciones se presentaron en el siguiente orden:

- **Alejandro Rascón (AR); Consejo de Movilidad de Juárez.** Comenta que en el diagnóstico no se mostro acerca del porcentaje de abandono del transporte, sin ese indicador lo que nos depara es una anarquía en el mismo, no hay regulación. La propuesta va enfocada en identificar los indicadores que se deben tener para cada medio de transporte urbano, de una sociedad sustentable respecto a la movilidad. Al menos en transporte público y de personal.
- **Alma Rodríguez Moreno (ARM); UACJ.** Comenta que no hay certeza sobre lo que nos depara por ausencia de información. El único dato que se ha monitoreado consistentemente es el tema de los autos registrados. La tendencia parece indicar que la tasa de motorización aumentará sino se crean estrategias para detenerla. Propone que se recaben más datos, como aforos peatonales, aforos ciclistas, encuestas O-D con una periodicidad establecida. Otra propuesta tiene que ver con la integración de los planes de los diferentes modos de transporte, como es el Plan de Movilidad Ciclista y las rutas troncales. Comenta que, si bien no hay un plan peatonal, en el PDUS actual están definidos los corredores de densificación que podrían incluirse dentro del panorama. Propone que se integren las ciclo rutas, dentro de un apartado, en el que se visualice la proyección y priorización de avances definidos para el 2040 y periodos intermedios. Establecer si se trabajará a través de calles completas, en las cuáles se tendrán otras rutas troncales y pretroncales. Asimismo, integrar la información ausente. Comenta que hay que añadir la visión para mejorar y fomentar la movilidad peatonal. El transporte público va ligado al tema de peatones, ya que generará nuevas rutas para ellos. Por último,



# Diálogos para la planeación:

Transformemos unidos nuestra ciudad

## PLAN DE DESARROLLO URBANO DEL CENTRO DE POBLACIÓN



comenta que dentro de ese mismo plan integral se debe incluir las rutas de transporte de carga, que deben ser pensados para no generar conflictos.

- **Javier Venegas (JV); Consejo de Movilidad de Juárez.** Como escenario a partir del diagnóstico, dice ver una ciudad dispersa y que sigue dispersándose. Así como una serie de organismos bien diseñados con personal que tiene el conocimiento de los temas, pero que no trabajan en unidad por lo que no funcionan a consecuencia del trabajo aislado. Por lo tanto, cree que todos los temas sobre movilidad deberían ser tratados sin politizar para unir las visiones de ciclistas, peatones, transporte público, transporte de personal, transporte de carga y automovilistas. Propone realizar otras mesas de trabajo con expertos y representantes ciudadanos con periodos definidos para establecer estrategias y su seguimiento. Incluyendo presidentes de distintas cámaras y directores de organismos que lleven tareas para delegar a su propio gremio. Se le pide especificar en dónde se integrarían estas mesas, por ejemplo, en el Cabildo, en un consejo o en una asociación, entre otras. JV contesta que podría ser a través de Cabildo para que sea posible aterrizar las propuestas en hechos.
- **Christian Velázquez (CV); Coparmex-Mesa de Movilidad de Juárez.** Considera que el rol del Municipio debe pasar de visor a “accionador” de soluciones. Comenta que en todos los años que se ha hablado sobre la movilidad, el tema se queda en transporte, dejándolo el rol al Gobierno del Estado, ya que legalmente así se establece. Sin embargo, al municipio le toca sortear de primera mano con los problemas. Por lo tanto, su propuesta es que, con base en el diagnóstico, el municipio se apropie de las acciones que se tienen que ejecutar para resolver los problemas de movilidad. Comenta que así, como el usuario es el gran ausente de la movilidad, el municipio debe enfocarse en la acción y exigir que las autoridades se alineen a la visión. Convirtiéndose en el líder del proceso.
- **Dafne Guereque (DF); Empresa privada.** Los medios alternativos como el transporte y las ciclo rutas son propuestas en la visión 2040 como un elemento de la movilidad, pero en la realidad se requiere incentivar a las personas para que se use y funcione como en el proyecto. Comenta que una de las razones por las que no utiliza el transporte público es por la seguridad. Se le pregunta si tiene una propuesta para la promoción del uso. CL comenta que podría ser a través de campañas de Comunicación Social.
- **Hernán Ortiz (HO); Ciudadanos por una Mejor Administración Pública.** Coincide con ARM sobre lo que le depara a la ciudad. En cuanto a la propuesta pide que venga de manera explícita el art. 73 de LGAHOT donde se habla de la movilidad urbana, el mismo tema en la ley estatal (LAHOTDU) y todo lo establecido Ley General de Movilidad Urbana y Seguridad Vial. Principalmente en todos los aspectos como la pirámide de movilidad, la promoción de usos alternativos al vehículo. En el artículo 73 de la LGAHOT se menciona que los municipios tienen que realizar políticas que desestimen el uso del vehículo particular. Que quede explícito en el PDUS que las vialidades tienen que realizarse a través de una inversión que busquen calles completas, que sean un espacio seguro para incluir a personas con discapacidad, de movilidad asistida, peatones, vehículos no motorizados,



# Diálogos para la planeación:

Transformemos unidos nuestra ciudad

## PLAN DE DESARROLLO URBANO DEL CENTRO DE POBLACIÓN



también automóviles, y el transporte público, de acuerdo a la pirámide de movilidad, haciendo calles incluyentes.

- **Michelle Acosta (MA); Dirección General de Desarrollo Urbano-Usos de suelo.** Considera que a la ciudad le depara, de forma optimista, que se siga cumpliendo, lo establecido en el PDUS actual, sobre la compactación de la ciudad. Dentro de las propuestas le gustaría que estuviéramos más actualizados a nivel mundial, dentro de los nuevos programas que existen de urbanismo, como la NACTO. Esta asociación toma el tema de las vialidades como ecosistemas, por lo que esta metodología podría estar explícita en el PDUS. Considera que en el PDUS actual es ambiguo, ya que no tiene elementos específicos. Otro ejemplo es la metodología del Diseño Orientado al Transporte Público que se debe referenciar para lograr la movilidad sustentable. Por último, propone establecer como normativa que las empresas estén obligadas a responder a esta metodología, ya que las empresas no retoman en el diseño exterior a su predio, pide que inviertan en las banquetas y vialidades conforme a la metodología comentada. Comenta que ciudades como El Paso en EEUU y Puebla en México, han trabajado con NACTO, propone que Juárez sea un laboratorio urbano trabajando con ellos. Otra propuesta es que la información sea accesible para todos, en ocasiones la parte técnica no es interpretada por varias personas que solicitan permisos, como ejemplo el propietario de un negocio pequeño.
- **Oscar Daniel López (OL). Transporte de carga.** El escenario que ve para 2040 es una ciudad muy extendida, por lo que se tiene que hacer algo para evitarlo. Considera que las ciclo rutas está muy bien pero sin segregar a otros usuarios como automovilistas o peatones. Comenta que si bien, tiene una estación de BRT cercana a su hogar, no existe una cercana a su trabajo, por lo que no usaría el sistema. Su propuesta es desarrollar un plan que integre todos los modos de transporte. No tiene una propuesta concreta. Considera que es un tema complejo porque la ciudad ha crecido desproporcionadamente y que muchos la comparan con El Paso, pero se debe considerar que esta última es una ciudad pequeña. Por lo tanto, el tema de la movilidad está en crisis. Considera que los automovilistas están segregados y actualmente sus tiempos de recorrido se han duplicado.
- **Gabriel García (GG); UACJ.** Comenta que el pronóstico no es muy satisfactorio, mayor dispersión, mayor congestión vial, daños ambientales. Sus propuestas son incorporar otras escalas de planificación, no solo la escala urbana general. Las estrategias actuales en el centro histórico o suroriente podrían convertirse en un problema similar a Valle del Sol. Considera que podría trabajarse a escala de distritos, quizá la escala de barrios sea muy pequeña. El modelo en el que se trabaja actualmente impide considerar otros métodos, como los mencionados de la NACTO o las Ciudades de 15 minutos. Añade que se requiere cambiar la normativa sobre estacionamiento, propone que se definan estrategias por zonas diferenciadas, ligadas al uso de suelo y no solamente considerar el número de cajones respecto a la superficie de construcción, ya que ese es un modelo centrado en el automóvil. Retoma el tema de AMR sobre los corredores de densificación



# Diálogos para la planeación:

Transformemos unidos nuestra ciudad

## PLAN DE DESARROLLO URBANO DEL CENTRO DE POBLACIÓN



como un avance en el tema de zonas diferenciadas, añade que los subcentros identificados también son elementos que se pueden retomar. Seguridad Pública sabe que para tratar el tema de seguridad tiene que sectorizar para poder abasto a la problemática existente, por lo que es un tema que se debe incluir en el desarrollo urbano. También comenta que la movilidad requiere la inclusión de temas transversales como el uso de suelo, medio ambiente, equipamiento, por lo que solicita abrir fechas calendarizadas para realizar mesas de trabajo a lo largo de la elaboración del documento. Por lo tanto, considera que en el PDUS se pueden establecer estrategias distritales de las que puedan extraerse posteriormente planes parciales para que el tiempo sea efectivo. Es decir, identificar las zonas que requieren tratamiento diferenciado en algunos temas, por ejemplo, el estacionamiento en el Centro Histórico o que exista un plan de movilidad ciclista específico para Riberas y Suroriente que después se integren a la red general.

- **Laura Antillón (LA). Fundación Integra-Peatones Heroicos-Consejo de Movilidad de Juárez.** Señala que representa a un sector que históricamente ha sido borrado, como son las personas con discapacidad. Comenta que no hay estadísticas en la ciudad al respecto, se tienen cifras globales, pero no específicas. La OMS menciona que un 15% de la población mundial presenta alguna condición de discapacidad, la cifra aumenta mientras la población aumenta y envejece. Las propuestas que presenta para el PDUS son acciones que se centran en la persona, y bajo esa perspectiva deberían tomarse las decisiones correspondientes a infraestructura, funcionalidad, tanto de diseño de edificios como de espacios públicos. Comenzar con la construcción de banquetas, de acuerdo a un estudio, solo el 40% de la ciudad tiene banquetas, y se requiere regularizar. Estas deberán estar libres de obstáculos, ser seguras y accesibles, con rampas que cumplan con la normativa de accesibilidad universal, quitar la infraestructura obsoleta en las banquetas, tener un plan de forestación y reforestación, tener cruces peatonales seguros, y la visión de calles completas. Se requiere el seguimiento a las acciones que salgan del PDUS de acuerdo a los intereses de los ciudadanos, considera que este seguimiento debería ser por parte del IMIP.
- **Cynthia López (CL); Alcaldesa de la bicicleta en Cd. Juárez – Peatones Heroicos.** Comenta que 9.5% de la población de Juárez se mueve en bicicleta de acuerdo al último censo del INEGI, por lo que considera que tenemos un retraso en comparación a lo que sucede en ciudades como la CDMX y Guadalajara. Sus propuestas son: continuar la inversión en el BRT y continuar la integración del Plan de Movilidad Ciclista cómo se maneja en el PDUS actual. Añade que el tema de la ciclovía recreativa dominical se pasó por Cabildo, que es una forma en que se fomenta el uso de la bicicleta en la población, como ejemplo comenta que en CDMX el 45% de los ciclistas urbanos comenzaron en una ciclovía recreativa. Solicita actualizar las encuestas de O-D, establecer la reducción de límites de velocidad, dar mantenimiento a infraestructura ciclista y continuar con la ejecución del proyecto que quedó pendiente sobre el Sistema de Bicicleta Pública. Finaliza pidiendo que



# Diálogos para la planeación:

Transformemos unidos nuestra ciudad

## PLAN DE DESARROLLO URBANO DEL CENTRO DE POBLACIÓN



se cree una plataforma más amigable para planear trayectos ciclistas y de transporte público, así como hacer un Manual Ciclista.

- **Jorge Terrazas Osuna (JT); Colegio de ingenieros Civiles de Ciudad Juárez.** Considera que es importante que estas mesas de trabajo sean constantes durante un periodo de tiempo para lograr un documento con un mayor impacto, esto para ir revisando el documento. Comenta que la visión del futuro de la ciudad se divide en dos: uno el camino utópico que viene en el documento y otro que por lo regular ocurre. Propone que se involucre a otras dependencias como Vialidad y Control de tráfico, para lograr un documento que funcione en la realidad. Respecto a transporte público, comenta que se tiene que buscar la manera de que los horarios sean más extensos, pone de ejemplo trabajadores que no pueden laborar después de las 7 pm porque se interrumpe el servicio, al no cubrir las necesidades se buscan otros medios como automóviles y motos. Finaliza comentando que antes de hacer la estrategia vial dentro del documento deberían revisarse los espacios reales a través de estudios, aforos y levantamientos.
- **Alejandro Hernández (AH); Particular.** Considera que uno de los problemas de la ciudad es copiar los modelos de otros países sin adaptarlo al contexto, por ejemplo, los modelos de Curitiba y Barcelona. Comenta que hay una enorme diferencia entre la realidad y la teoría. Considera que hay que planear pensando en el clima desértico y tomando en cuenta que es una ciudad viva, es decir, en constante cambio. Reafirma lo comentado por JT, de que lo marcado en el Plan en ocasiones no empata con el desarrollo actualizado.
- **Manuel López Poo (ML); Particular.** Su propuesta es homologar lo dicho en la LGAHOT y LAHOTDU. Además de la recién aprobada Ley de Movilidad y Seguridad Vial. Las leyes ya dicen qué hacer para resolver varios temas que tenemos en la ciudad. Si bien, la ley estatal apenas se está adecuando a la Ley de Movilidad, y en ocasiones se tienen definiciones distintas, éstas podrían adelantarse en el trabajo del Plan en lo que se resuelve en el Congreso. Estos cambios llegarán posteriormente incluso en el Reglamento de Tránsito. Por lo tanto, las estrategias en el plan deberán ir armonizadas con la Ley a nivel Federal.
- **Anabel Ramírez (AR); Particular.** Se presenta como una ciudadana preocupada por la situación de la ciudad. Coincide en temas como propiciar otros medios, pero cree que dentro de la realidad de la ciudad no son posibles incluirlas, en temas como las ciclorrutas y el BRT ya que acá las personas pueden adquirir un automóvil de manera sencilla. Solicita mesas de trabajo continuas. Considera que hay gente que vive la problemática de forma real y que no se empata con las propuestas creadas en las dependencias siguiendo modelos de otras ciudades.
- **Néstor Acosta (NA); Particular.** Presenta varias observaciones sobre lo que sucede en la ciudad, como el programa de regularización de autos importados que incentiva a empeorar la movilidad, y aumentar la contaminación. Su propuesta es desincentivar el uso de automóvil, a través de aumentar la oferta de movilidad sustentable, es decir la movilidad ciclista, peatonal y de transporte público. Esta búsqueda de otras formas de movilidad ya viene reflejada en la ley por lo que es lo que se debe cumplir. Si bien un tema



# Diálogos para la planeación:

Transformemos unidos nuestra ciudad

## PLAN DE DESARROLLO URBANO DEL CENTRO DE POBLACIÓN



en contra, son las condiciones climáticas de la ciudad para no usar otros medios, crea un ciclo en el que a mayor uso del automóvil aumentan los problemas medioambientales. Comenta que las ciudades en el desierto suelen tener horarios nocturnos, pero en la ciudad los horarios se ven fijados por la industria maquiladora. Añade que es un tema complicado porque sería muy difícil que esto cambie. Otro problema es que no se tienen horarios escalados, lo que genera horas pico. Por lo tanto, la movilidad es un tema que tiene ejes transversales como el medioambiente y la economía. Otra propuesta es el transporte de carga, que a pesar de que tiene normas en el PDUS actual sobre límites en horarios y calles sigue sin regularse en la realidad. Añade otro tema como los Puentes Internacionales como fuentes de contaminación, siendo este un tema binacional que no se termina de resolver.

Se hace una ronda para una participación más.

- **CV.** Comenta que municipio tiene un presupuesto limitado para las acciones propuestas y que se requieren soluciones para aumentar el presupuesto del año siguiente. Observa que aun cuando el municipio tiene facultades reglamentarias, no las está ejecutando, posiblemente por falta de presupuesto o personal. Sin embargo, tampoco se está buscando la solución a través de pagos de derechos, contribuciones y aprovechamientos cargados a las personas que aprovechan la infraestructura. Comenta el ejemplo de Monterrey, CDMX y Guadalajara que cobra derechos por horarios de carga diferentes a los establecidos. Comenta que el pensamiento de querer que cambie todo, pero sin que cambie nada no permite ningún avance. Por lo tanto, su propuesta va a revisar los impuestos, derechos y recursos que podrían aplicarse para el presupuesto y así contribuir a las acciones del municipio.
- **HO.** Comenta que el clima no impide a usar medios sustentables. Referente al presupuesto comenta las diferencias en la repartición del mismo, compara el presupuesto asignado al IMIP en relación con la oficina de Comunicación Social. Comenta que se debe participar en las mesas en las que se discute la repartición del presupuesto.
- **DG.** Hace énfasis en el levantamiento en campo con el estado actual de la urbanización para realizar las propuestas.
- **AH.** Reafirma su comentario sobre la disociación de la realidad con la teoría. Comenta que las leyes no se aplican por estar distanciadas con la realidad. Comenta que las maquiladoras aportan lo que les toca, lo que no sucede con varias empresas juarenses que buscan amparos para disminuir las contribuciones. No realiza propuesta en esta participación.
- **Elvira Maycotte (EM);** UACJ. Realiza su primera participación dentro de la mesa comentando que la movilidad es uno de los detonantes de la plusvalía del suelo. En este sentido la movilidad no deber ser vista solamente como la forma más rápida y eficiente de llegar de un lado a otro, sino como un elemento de la plusvalía y de la justicia social. A través de la movilidad es cómo podemos lograr que la ciudad esté menos segregada. Se



# Diálogos para la planeación:

Transformemos unidos nuestra ciudad

## PLAN DE DESARROLLO URBANO DEL CENTRO DE POBLACIÓN



sabe la configuración de la ciudad en relación con los niveles socioeconómicos por lo que la planeación de la movilidad ayuda a equilibrar disonancias. Dentro del tema de la competitividad también está el efecto social, por lo que aminorar las brechas entre distintos sectores sociales tiene efectos positivos sobre esta. Respecto al tema de que los modelos probados en otras ciudades no funcionan al replicarse aquí, comenta que es una visión limitante, siendo un paradigma que se debe romper. La propuesta sería continuar con el BRT y las ciclo rutas, para tener sistemas alternativos de transporte. Se comenta sobre los beneficios económicos de las ciclo rutas a los comercios cercanos.

- **JT.** Comenta que para que funcione cualquier propuesta se tiene que trabajar en la implementación. Llegar a acuerdos de intereses de todos los involucrados, en los que cada uno tiene intereses propios para lograr acuerdos en las mesas de trabajo.
- **NL.** Comenta que el IMIP tiene un trabajo técnico extenso detrás de las decisiones y estrategias reflejadas en los planes, que además incluye las Encuestas de Preferencias Declaradas, en las que se le presentan los diferentes escenarios de propuestas de movilidad y con base a estos escenarios, las personas reflejan sus preferencias.
- **NA.** Comenta que hay un circuito que busca contener a la ciudad, para densificar el interior, pero que no sabe qué tanto se ha cumplido con el objetivo. Propone que el diseño de la ciudad tome en cuenta las distancias caminables, continuando con la densificación y fomentando los usos de suelo mixto. Añade que las licencias de manejo mal administradas están relacionadas con problemas de movilidad, generación de accidentes, etc. Retoma el tema de los autos importados, los automóviles que circulan en México ya no son admitidos en EEUU porque no son seguros, suelen carecer de elementos de seguridad que inciden en la fatalidad de los accidentes, además que no cuentan con regulaciones ambientales, por lo que terminan dañando la salud de los niños, y que esos datos están documentados. Por lo tanto, en el plan se deberían reforzar las estrategias de densificación, además de intensificar la regulación en las licencias de manejo y en la legalización de automóviles importados. Así como propiciar nuevos espacios públicos que funcionen como elemento para incentivar la movilidad ciclista peatonal y colectiva, como lugares de encuentro y descanso.
- **ARM.** En relación con el tema de seguridad comenta que se deben incentivar las fachadas activas, reflejarlo al Reglamento de Construcción prohibiendo los muros ciegos. Añade la revisión de los permisos provisionales que se dieron para cerrar vialidades por la percepción de inseguridad y que en este momento limitan la circulación. Añade que, si bien la compra de un vehículo es más accesible en la ciudad, el costo real no se ve reflejado. Propone que el estacionamiento sea cobrado cuando se encuentre en espacio público. Comenta que la inseguridad vial se da porque hay vehículos transitando a altas velocidades. Añade que hay que promover la estrategia de la ciudad de 15 minutos, pensando en un barrio o distrito que contenga todo lo necesario accesible a una distancia de 15 minutos caminando.



# Diálogos para la planeación:

Transformemos unidos nuestra ciudad

## PLAN DE DESARROLLO URBANO DEL CENTRO DE POBLACIÓN



- **JV.** Pregunta cuándo se reúne la ciudad para revisar lo que se planeó en el 2016 y qué se tiene que revisar. NL comenta que los PDU tienen un apartado de instrumentación en el cual se especifican los indicadores que permiten revisar avances proyectados y el Cabildo es quién tiene capacidad para realizar las acciones de revisión y sanción. HO comenta que se tendría que acceder a otros mecanismos de exigencia, los ciudadanos pueden proponer al cabildo los temas que se requieren revisar. EM comenta que el ciclo de planeación se cierra con la evaluación, por lo que el instrumento debe incluir la forma de realizar la evaluación con indicadores y fechas. GG comenta que el inicio de la actualización del plan sería más entendible si se presentara a partir del diagnóstico más la evaluación del avance.

### RESUMEN DE PROPUESTAS

1. Añadir indicadores respecto a cada medio de transporte para monitorear el avance.
2. Presentar la información de aforos peatonales, ciclistas y encuestas O-D con periodicidad establecida y de forma más clara.
3. Integrar gráficamente los planes de transporte público, movilidad ciclista, vehículos de carga, incluyendo un plan peatonal que, integrando los corredores de densificación y los subcentros urbanos, ayude a crear estrategias sectorizadas que permitan la proyección y ejecución de calles completas y distancias caminables.
4. Realizar mesas de trabajo con expertos y representantes de dependencias involucradas en los temas transversales a la movilidad.
5. Establecer al orden Municipal como líder del proceso en temas de movilidad.
6. Promover los modos sustentables de transporte a través de Comunicación Social.
7. Incluir de manera explícita los apartados de la LGAHOTDU, la LAHOTDU del estado y la Ley General de Movilidad Urbana y Seguridad Vial en el PDUS, homologando y armonizando los conceptos.
8. Desincentivar el uso del auto e inducir el uso de los sistemas de transporte alternativo.
9. Establecer en la ciudad un laboratorio urbano en coordinación con NACTO como lo han hecho otras ciudades.
10. Hacer accesible la información debería ser accesible técnica del documento.
11. Exigir que las empresas diseñen las vialidades y banquetas del entorno del predio que construirán, bajo la metodología del Diseño Orientado al Transporte.
12. Incorporar otras escalas de planificación, no solo la escala urbana general. Trabajar por zonas diferenciadas, por ejemplo, distritales.
13. Revisar la normativa sobre estacionamiento, proponer que sea sectorizado, ligado al uso de suelo y no solamente al número de cajones respecto a la superficie de construcción. Propiciar el cobro cuando se encuentre en lugares públicos.
14. Realizar acciones urbanas centradas en la persona en cuanto a infraestructura, funcionalidad y diseño.
15. Construir banquetas faltantes, aumentar la forestación y reforestación, ejecutar cruces peatonales seguros, propiciar el diseño de calles completas.





# Diálogos para la planeación:

Transformemos unidos nuestra ciudad

## PLAN DE DESARROLLO URBANO DEL CENTRO DE POBLACIÓN



16. Continuar la proyección y ejecución de modos sustentables, como el Plan de Movilidad Ciclista y el BRT.
17. Retomar el Sistema de Bicicleta Pública.
18. Apoyar el tema de la ciclovía recreativa como una forma en que se integra el uso de la bicicleta en la población.
19. Tener una plataforma en línea más amigable para planear trayectos ciclistas y peatonales.
20. Hacer un Manual Ciclista.
21. Revisar la propuesta de estrategia vial contra el desarrollo real de la ciudad y la disponibilidad de los espacios.
22. Revisar los impuestos, derechos y recursos que podrían aplicarse para el presupuesto del año siguiente y así contribuir a las acciones del municipio para ejecutar el Plan.
23. Planear pensando en el clima desértico y considerando que es una ciudad viva, es decir, en constante cambio.
24. Extender el horario de funcionamiento del transporte público.
25. Considerar horarios escalados en la industria maquiladora para disminuir horas pico.
26. Limitar el transporte de carga (horarios y calles).
27. Añadir el tema de puentes internacionales como fuentes de contaminación, siendo este un tema binacional.
28. Intensificar la regulación en las licencias de manejo y en la legalización de automóviles importados.
29. Apoyar la creación de espacios públicos que funcionen como elemento para incentivar la movilidad ciclista peatonal y colectiva, como lugares de encuentro y descanso.
30. Incentivar fachadas activas y desincentivar los muros ciegos.
31. Revisar los permisos de vialidades cerradas que limitan la circulación y reducir al máximo su operación.
32. Evaluar los avances del plan propuesto estableciendo indicadores y fechas.