



Gaceta Oficial

del Municipio de Tepic

Órgano de Difusión del Gobierno Municipal

Año II

22 de marzo del 2019

GACETA EXTRAORDINARIA
NO.16



GOBIERNO MUNICIPAL
2017 - 2021



El suscrito C. Rene Alonso Herrera Jiménez, Secretario del H. XLI Ayuntamiento Constitucional de Tepic, con fundamento en el artículo 114 fracción IV de la Ley Municipal para el Estado de Nayarit, y 10 de los lineamientos para regular la edición, publicación y distribución de la Gaceta Municipal Órgano de Difusión del H. Ayuntamiento de Tepic, hago constar y

CERTIFICO

Que en sesión ordinaria de cabildo celebrada el día 22 de marzo del 2019, dentro del punto número 3 del orden del día se aprobó el Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de Tepic (PIMUS).

Se extiende la presente certificación para los fines legales a que haya lugar, en la ciudad de Tepic, capital del Estado de Nayarit, a los (16) dieciséis ocho días del mes de abril del (2019) dos mil diecinueve.



INTRODUCCIÓN

Alcanzar la prosperidad y el bienestar de los habitantes de una ciudad son siempre los objetivos del gobierno como de la ciudadanía en su conjunto. Las ciudades del presente están obligadas a implementar estrategias de innovación para la gestión y planeación de su desarrollo y así convertirse en las ciudades del futuro que den la seguridad de una mejor calidad de vida para todos.

La Zona Metropolitana de Tepic es la principal concentración urbana del estado de Nayarit. Resulta imperante el estudio de las ciudades de Tepic y Xalisco, así como de las localidades urbanas periféricas debido a la dinámica cotidiana que ejercen, desde los flujos poblacionales y de transporte hasta las problemáticas sociales, urbanas, económicas y ambientales. Actualmente se enfrentan retos que hacen de este un momento propicio para generar las condiciones idóneas para alentar las variables estructurales y coyunturales que la hagan competitiva en los planos nacional e internacional, cada vez más capaz de atraer y retener talentos e inversiones.

La movilidad urbana y su planeación es un tema fundamental en las agendas de desarrollo de las ciudades, por lo que es necesario atender localmente y de manera integral el derecho que cualquier persona tiene de moverse con libertad y seguridad.

La problemática de la Zona Metropolitana de Tepic se ha agudizado en años recientes; el patrón de crecimiento caracterizado por el desmedido incremento de la mancha urbana entre otros factores, ha provocado que el aumento de los automóviles en circulación llegue a cifras alarmantes, al grado que ocupa uno de los primeros lugares a nivel nacional por su índice de motorización¹, con las consecuencias negativas y repercusiones directas en la calidad de vida de sus habitantes.

¹ La Zona Metropolitana de Tepic registra cerca de 400 automóviles por cada 1000 habitantes según datos del registro administrativo de vehículos de motor registrados en circulación perteneciente al Instituto Nacional de Estadística y Geografía.



El Instituto Municipal de Planeación de Tepic propone mejorar las condiciones de desplazamiento de habitantes, alentar la diversificación de las modalidades de movilidad y desincentivar las de mayores costos ambientales. El PIMUS Tepic propone una ciudad sostenible en beneficio de todas y todos, con políticas públicas de mediano y largo plazos y con la participación social.

El presente plan establece a través de diez capítulos un análisis exhaustivo de la movilidad urbana en las ciudades de Tepic y Xalisco, así como de las localidades urbanas periféricas. Desde la conceptualización misma de movilidad y de plan de movilidad urbana sustentable, la caracterización de los modos de desplazamiento de habitantes de la ciudad, hasta la formulación de estrategias y proyectos son parte del contenido de este instrumento de planeación.

En el primer capítulo se genera un conjunto de principios y datos que dan cuenta de la importancia de la planeación de la movilidad en las ciudades a nivel mundial. Se determina en este apartado los alcances de un Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable y todas aquellas características metodológicas que deben contemplar para ser verdaderos detonadores de una nueva realidad territorial, así como un análisis de la situación de la movilidad en las ciudades mexicanas.

El conocimiento de la historia de una ciudad da elementos contundentes para entender la dinámica en las que está inmersa actualmente, un análisis del desarrollo urbano de las ciudades de Tepic y Xalisco, permite tener en claro los por qué de la realidad que actualmente enfrentamos, por ello el segundo y tercer capítulo hacen referencia a una breve historia de la zona metropolitana y a los antecedentes de planeación que dan soporte al PIMUS Tepic.

En el siguiente capítulo se define y caracteriza el área de estudio y aplicación del presente plan. Con datos sociodemográficos, económicos y territoriales, se hace una aproximación general al diagnóstico de las ciudades de Tepic y Xalisco, así como de las localidades urbanas periféricas desarrollado posteriormente.

La etapa de diagnóstico se plantea dentro del capítulo cinco, respaldado por un trabajo de investigación documental y de campo que da certeza a lo resuelto. Se abordaron de manera minuciosa los temas de infraestructura vial, movilidad global, peatonal, ciclista, transporte público, de mercancías, foráneo, tránsito vehicular y contaminación atmosférica.

El diseño de objetivos y el establecimiento de horizontes de planeación van respaldados por la etapa de diagnóstico descrita anteriormente. En el capítulo seis se describen el objetivo general del PIMUS Tepic, así como los objetivos específicos que guiarán todo el diseño de estrategias para que estos se cumplan.



Con la única finalidad de cumplir con los objetivos planteados, el capítulo siete desarrolla una serie de diez estrategias acompañadas de proyectos que den respuesta y solución a la problemática planteada en los capítulos anteriores, cada uno de los proyectos cuentan con su caracterización técnica y su corresponsabilidad sectorial para llevarlos a cabo.

El octavo capítulo, por su parte, agrupa de manera general y a manera de visualización, el conglomerado total de proyectos surgidos del presente plan. Se presentan a manera de tabla con cada uno de los objetivos que alcanzan, así como los entes involucrados para su puesta en marcha.

El monitoreo para el seguimiento y evaluación del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable se plantea en el noveno capítulo. Este contenido es fundamental para garantizar su aplicación. Se desarrollaron indicadores para cada uno de los proyectos y con ellos medir su implementación.

Finalmente, en el apartado de anexos se detallan una serie de contenidos referentes al marco jurídico del presente plan, el análisis FODA realizado a cada una de las temáticas estudiadas en la etapa de diagnóstico y los resultados de la etapa de socialización del diagnóstico con la ciudadanía.

Es así como se conforma el Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable, instrumento de planeación que buscará implementar un nuevo modelo de desarrollo territorial de la mano de otros instrumentos en la materia. Con la participación activa de la ciudadanía que desde la elaboración del plan ha estado presente, se pretende establecer un nuevo paradigma en la planeación y gestión de la movilidad urbana.

Convencidos de la importancia de este instrumento de planeación, el PIMUS Tepic significa el mayor esfuerzo institucional de planeación de la movilidad realizado en la historia del municipio de Tepic.

MARCO TEÓRICO

La Nueva Agenda Urbana, aprobada en 2016 en la ciudad de Quito, Ecuador representa la voluntad de los países a nivel internacional para la construcción de normas y principios universales para la mejora del bienestar en los asentamientos humanos de nuestro planeta. Es en este documento donde reiteradamente se menciona a la movilidad urbana sustentable como un tema fundamental para el desarrollo integral de las ciudades.

Los compromisos se desarrollan en torno a la promoción del acceso a sistemas de transporte seguro, asequible, accesibles y sostenible, así como orientar la inversión pública y privada en infraestructuras seguras, suficientes, y adecuadas para peatones y ciclistas. Todo lo anterior fundamentado en la integración de planes de transporte y movilidad en las planificaciones urbanas y territoriales.



Es por ello que las ciudades a nivel nacional e internacional necesitan hoy en día la construcción de escenarios de planeación integrales e inclusivos. La movilidad entendida como un derecho universal de todo ser humano con necesidades de desplazamiento debe ser abordada y tratada como un tema central en el desarrollo de nuestras sociedades.

Al entenderla de esta forma, los gobiernos locales especialmente están obligados a introducir en su sistema de planeación instrumentos que garanticen la transformación de las ciudades en espacios humanos donde el ciudadano tenga plena disponibilidad de acceder a modos de desplazamiento que signifiquen la armonización de movilidad, desarrollo urbano y medio ambiente.

La planeación de la movilidad urbana es una herramienta de política pública eficaz en la eliminación de las desigualdades sociales y para alcanzar la sustentabilidad de las ciudades. ITDP, 2012, p.5

El Plan de Movilidad Urbana Sustentable de Tepic (PIMUS) pretende ser un instrumento eficaz para la generación de nuevos paradigmas en la forma de desplazamiento de sus habitantes, además de alentar la compactación de la ciudad y promover políticas públicas para la sustentabilidad de la movilidad urbana.

El nuevo marco jurídico nacional fortalece la necesidad de articular la planeación de la movilidad con el desarrollo urbano para alcanzar la prosperidad de las ciudades y los asentamientos humanos. La movilidad urbana debe entonces significar un tema de trascendencia para hacer de las ciudades territorios conectados, justos y equitativos.

Según SEDATU en su Estrategia Nacional de Movilidad Urbana Sustentable, las ciudades que están mejor conectadas son más justas y equitativas, por ende, seguras, sustentables y productivas (2013). El modelo de ciudades modernas que se ha centrado solo en el tránsito de vehículos es una forma excluyente y antidemocrática; en el que las propuestas de movilidad y uso del espacio público sólo se centran en solucionar las problemáticas de los automovilistas, lo que desdeña al resto de los habitantes.

Aunado a lo anterior, el crecimiento desenfrenado de las ciudades origina mayores demandas de infraestructura y servicios, tales como vialidades y transporte, que permitan la movilidad inter e intraurbana de las personas y bienes de manera digna, oportuna, confiable y económica. (ONU HABITAT, 2015, p.25)

Alcances del PIMUS Tepic

Principios Orientadores del PIMUS Tepic

El documento Planes Integrales de Movilidad. Lineamientos para una movilidad urbana sustentable, del Instituto de Políticas para el Transporte y del Desarrollo (ITDP por sus siglas en inglés), establece que los PIMUS deben regirse por ciertos principios para que



promuevan de forma adecuada la movilidad urbana sustentable. Estos son: integralidad, visión a largo plazo, participación ciudadana, sustentabilidad y que las metas sean cuantificables.

1. Integralidad
2. Largo Plazo
3. Participación Ciudadana
4. Sustentabilidad
5. Cuantificable

Integralidad:

Dado que la movilidad y el desarrollo urbano están relacionados con diversos procesos sociales, económicos, territoriales y ambientales, es fundamental dirigir las estrategias de movilidad para que la ciudad crezca hacia donde se desee. Esto implica alinear las políticas y las estrategias de usos de suelo y de movilidad y fomentar la coordinación entre las dependencias que las lleven a cabo.

Visión a largo plazo:

Hablamos de cualquier intento serio de modificar los modos de transporte, la infraestructura o las reglas que requieren de periodos que rebasan las administraciones gubernamentales. Esto quiere decir que, desde el inicio, cualquier esfuerzo en la materia debe contar con instrumentos e instituciones ciudadanas que garanticen continuidad a lo largo del tiempo.

Participación Ciudadana:

Para hacer realidad un proyecto urbano de largo plazo es necesaria la generación de acuerdos entre el gobierno y la sociedad. Esto implica la transformación de las instituciones públicas para adaptarlas a un modelo de operación más horizontal, más corresponsable socialmente y menos dependiente de un poder ejecutivo.

Sustentabilidad:

Se requiere por principio tener un equilibrio entre el desarrollo económico, la equidad social y la calidad ambiental de las ciudades. Por lo cual, es necesario, entre otras muchas acciones, revisar los costos del transporte y sus beneficios, a través de los sectores y en el medio ambiente.

Cuantificable:

Se requiere que sus objetivos sean estratégicos y sus metas cuantificables, los cuales deben estar alineados con una visión para el transporte e incluidos en una estrategia de desarrollo sustentable general.

Antecedentes de la planeación

Programa nacional de desarrollo urbano 2014-2018 (abril 2014)



El programa tiene como meta promover la transición hacia un modelo de desarrollo sustentable e inteligente. Este nuevo modelo busca fomentar un crecimiento ordenado de las ciudades para hacer de ellas sitios en las que las distancias no representen una barrera para las personas. El programa nacional establece estrategias que respecto a movilidad se abordan de la siguiente manera.

Estrategia 1.1

Impulsar una reforma urbana que propicie la adecuación, actualización, congruencia y coherencia del marco jurídico e institucional. Dentro de esta estrategia se enuncia la creación de un marco normativo nacional vinculante que facilite la integración de políticas de movilidad, desarrollo urbano y ordenamiento territorial.

Estrategia 1.5

Apoyar la construcción, renovación y mantenimiento del equipamiento e infraestructura para fomentar la densificación y consolidación de zonas urbanas estratégicas. Aquí se enlista la importancia de priorizar el apoyo a proyectos que promuevan la movilidad urbana sustentable.

Estrategia 2.4

Optimizar la inversión y el gasto en implementación, gestión y mantenimiento de servicios urbanos. En esta estrategia destaca el señalamiento de promover proyectos de regeneración urbana y densificación en zonas servidas con sistemas de transporte público masivo.

Estrategia 4.1

Consolidar el marco institucional y normativo nacional que facilite la implementación de la política de movilidad urbana sustentable. Es aquí donde se mencionan nueve líneas de acción que consideran la profesionalización en temas de movilidad en gobiernos locales, la inclusión de criterios en reglamentos a nivel local así como impulsar una legislación que promueva viajes seguros y equitativos y vele por el derecho a un medio ambiente sano.

Estrategia 4.2

Fortalecer y ampliar las capacidades técnicas de las administraciones locales para la planeación, gestión y ejecución de proyectos de movilidad sustentable. Es en esta estrategia donde se menciona la adopción del modelo del desarrollo orientado al transporte para la planeación de las ciudades mexicanas, así como impulsar en los institutos municipales de planeación proyectos de esta índole.

Estrategia 4.3

Promover una cultura de movilidad urbana sustentable. Se enuncian acciones como el fomentar la recuperación de los centros históricos promoviendo la movilidad no motorizada y mayores restricciones al uso del automóvil, también el implementar el



uso de tecnologías de la información en sistemas de movilidad urbana para mejorar la eficiencia de traslados y priorizar al peatón.

Estrategia 4.4

Promover la coordinación intersectorial para el impulso de obras y proyectos de movilidad urbana. Entre las acciones que destacan de esta estrategia son el fomentar una relación interinstitucional con los gobiernos locales para impulsar políticas de movilidad y generar condiciones sustentables e incluyentes.

Estrategia 4.5

Generar información e indicadores útiles para la toma de decisiones en materia de movilidad a nivel gubernamental, social y privado. Es aquí donde se menciona que se tienen que realizar y difundir estudios que permitan entender los procesos de expansión urbana en México y los patrones de movilidad asociados, así como promover la realización de encuestas origen destino e indicadores para el monitoreo a nivel local y metropolitano.

Programa estatal de vivienda, desarrollo urbano y ordenamiento territorial 2011-2017 (marzo 2014)

La misión de este programa es contribuir a mejorar la calidad de vida de la población urbana y rural del estado de Nayarit, mediante la generación de vivienda digna, urbanización de calidad y control del desarrollo urbano y del ordenamiento del territorio en un entorno sustentable.

En el objetivo específico de propiciar el ordenamiento territorial que permita el desarrollo urbano y del uso de suelo del territorio se enuncia la estrategia de inducir el desarrollo urbano en el estado para evitar el crecimiento anárquico de sus localidades. Es en este apartado donde se mencionan acciones como promover la aplicación de un modelo de desarrollo urbano integral sustentable, así como modernizar la infraestructura vial y movilidad en los centros de población urbanos privilegiando al peatón y ciclo vías.

Programa de gestión para mejorar la calidad del aire en el estado de Nayarit 2017-2026 (febrero 2018)

El ProAire Nayarit es un instrumento que establece y describe estrategias, medidas y acciones para el control, reducción y mitigación de emisiones contaminantes con la finalidad de definir medidas de control que permitan alcanzar el objetivo de mejorar la calidad del aire en la entidad.

Está integrado por 7 capítulos y 6 estrategias, de las cuales dos contienen medidas relacionadas con la movilidad urbana:



Estrategia 2

Reducción de emisiones de fuentes móviles

- Medida 3

Desarrollo e implementación de reingeniería vial sustentable en el municipio de Tepic

- Medida 4

Diseño e implementación del Programa de Verificación Vehicular

Estrategia 6

Fortalecimiento institucional

- Medida 11

Ampliación del sistema de monitoreo atmosférico en el estado

- Medida 12

Actualización y publicación del inventario de emisiones

- Medida 13

Seguimiento y Evaluación del ProAire

Plan Estatal de Desarrollo de Nayarit 2017-2021 (marzo 2018)

El Plan Estatal de Desarrollo 2017-2021 establece la visión y los objetivos estratégicos para avanzar hacia un mayor bienestar para la población nayarita,

Dentro de este instrumento se encuentra el Programa Estatal de Movilidad Integral, donde se enmarcan líneas de acción destinadas al estudio de la movilidad urbana sustentable en los municipios para la generación de proyectos detonantes, así como de los sistemas de transporte metropolitano de uso intensivo en la Zona Metropolitana de Tepic.

Plan Municipal de Desarrollo de Tepic 2017-2021 (diciembre 2017)

El plan municipal de desarrollo Tepic 2017-2021 tiene como visión lograr un municipio innovador, ordenado, seguro, participativo, dinámico y con oportunidades para todos sus habitantes. Durante la administración municipal 2017-2021, el plan guiará el trabajo y las acciones del gobierno del municipio. Este instrumento determina 5 ejes estratégicos, 11 políticas públicas y 32 programas.

En lo correspondiente al eje 3 denominado “Desarrollo Ecológico y Territorial” se trazó el objetivo de impulsar un desarrollo sostenible del municipio de Tepic que



logre el ordenamiento ecológico, territorial y urbano con una visión metropolitana, todo ello fundamentado en instrumentos de planeación, acciones y proyectos.

Incrustado en el eje 3, se encuentra el programa XXIII “Movilidad Urbana Sustentable” el cual fundamenta su estrategia en aplicar de manera adecuada el PIMUS Tepic para contribuir a la integralidad de la planeación de la movilidad. Es en este apartado donde las metas y líneas de acción que se proponen están totalmente alineadas a las correspondientes del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de Tepic, asegurando con ello la aplicabilidad de los proyectos planteados.

CARACTERIZACIÓN DEL ÁREA

Delimitación geográfica

Área de estudio

El área de estudio del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de Tepic corresponde a las localidades urbanas de la Zona Metropolitana de Tepic, contenidas en un polígono de 361 km² el cual representa la mayor representatividad de la caracterización de la movilidad en la zona metropolitana debido a la concentración de población, actividades y servicios.

El INEGI (2018) define a una zona metropolitana “como el conjunto de uno o más municipios donde se localiza una ciudad de 100 mil o más habitantes, cuya área urbana, funciones y actividades rebasan el límite del municipio que originalmente la contenía.” El INEGI clasifica a los municipios metropolitanos en tres categorías: los centrales, los exteriores identificados a partir de los criterios estadísticos y geográficos, y los exteriores definidos bajo los criterios de planeación y política urbana.

Con base en la categorización anterior se concluye que la Zona Metropolitana de Tepic se conforma por dos municipios metropolitanos centrales ya que “comparten una conurbación intermunicipal, definida como la unión física entre dos o más localidades geo-estadísticas urbanas de diferentes municipios entre dos o más localidades geo-estadísticas urbanas de diferentes municipios y cuya población asciende a 100 mil o más habitantes.” (INEGI, 2018)

Es así como Tepic y Xalisco forman una de las 74 Zonas Metropolitanas de México delimitadas en conjunto por la SEDATU, la CONAPO y el INEGI, basados en los resultados de la Encuesta Intercensal del 2015.

Por lo tanto, los asentamientos urbanos que serán objetos de estudio son las ciudades de Tepic, Xalisco y las localidades urbanas de San Cayetano, Francisco I. Madero y Pantanal.



Es de suma importancia el estudio conjunto de estas localidades debido a la dinámica metropolitana que comparten, lo que hace que existan patrones de movilidad de Xalisco hacia Tepic y viceversa.

Área de aplicación

El área de aplicación del presente plan, corresponde a la ciudad de Tepic y sus localidades urbanas.

La ciudad de Tepic tiene una altura promedio de 915 metros sobre el nivel del mar. Ambas localidades están asentadas parcialmente en las faldas de la sierra de San Juan, así como en la parte noroeste del Valle de Matatipac.

ANÁLISIS FODA

CARACTERIZACIÓN DEL ÁREA	
Fortalezas	Oportunidades
<p>1.- La Zona Metropolitana con una tasa de crecimiento de 2% está convertida en la principal área urbana del estado de Nayarit, atrayendo las principales inversiones y talento.</p> <p>2.- La Zona Metropolitana concentra el 35.4% de la población ocupada del estado, mientras que el porcentaje de la PEA total de la misma es mayor que la de Nayarit, contando con gran potencial laboral para el desarrollo de la metrópoli.</p> <p>3.- La Zona Metropolitana registra un índice de crecimiento menor que el del estado de Nayarit, lo que facilita la compactación y la vinculación de las ciudades.</p>	<p>1.- A nivel federal se han realizado programas para fomentar la redensificación urbana y la concentración de las ciudades.</p> <p>2.- La ley de vivienda del estado de Nayarit, promueve la densificación urbana en apoyo a la sustentabilidad y calidad del espacio habitable.</p>
Debilidades	Amenazas
1.- El 15% de las viviendas están	1.- Las políticas nacionales en cuanto a



<p>deshabitadas en la Zona Metropolitana, lo que ha provocado una baja densidad urbana.</p> <p>2.- La densidad media urbana de la Zona Metropolitana es de 72.08 hab/ha, por debajo de la media nacional.</p> <p>3.- Se cuenta con 5.4m² de área verde por habitante en la Zona Metropolitana de Tepic, por debajo de las recomendaciones nacionales e internacionales.</p> <p>4.- La población con discapacidad se concentra al norte de la metrópoli de Tepic, zona con bajos recursos económicos y donde no se ha invertido ni ejecutado obras para solucionar el problema.</p>	<p>movilidad, vivienda y desarrollo urbano no terminan por incidir y aplicarse directamente en el diseño de estrategias y acciones a nivel local en estos rubros.</p> <p>2. En el estado de Nayarit no se cumplieron los artículos transitorios de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de 2016, por lo que no se ha logrado establecer un marco jurídico consolidado y las políticas de movilidad no han sido incorporadas en la legislación.</p>
---	---

INFRAESTRUCTURA VIAL

Fortalezas	Oportunidades
<p>1.- La Zona Metropolitana de Tepic cuenta con vías de comunicación suficientes que ofrecen una buena conectividad nivel regional, nacional e internacional.</p> <p>2.-Se cuenta con un libramiento sur que forma parte fundamental del sistema de movilidad de la ciudad, enlazando las entradas y salidas norte y sur de la zona metropolitana.</p> <p>3.- Se abrió la circulación del libramiento norte que está sirviendo de alternativa para el tráfico foráneo.</p> <p>4.-La implementación del sistema “uno y</p>	<p>1.- Existen recursos a nivel federal y estatal para la rehabilitación y creación de nuevas vialidades</p> <p>2.- Por parte del gobierno del estado existe el proyecto para convertir el libramiento sur a vialidad urbana y así dotarla de elementos de seguridad vial para los usuarios.</p>



<p>uno” en las intersecciones es ya respetado por la mayoría de automovilistas.</p> <p>5.-Se encuentra en construcción el libramiento en la ciudad de Xalisco que conecta al libramiento sur con la carretera federal 200, agilizando el transporte foráneo y de mercancías que se dirige a la zona sur del estado de Nayarit.</p>	
<p>Debilidades</p>	<p>Amenazas</p>
<p>1.- La traza de vialidades en la ciudad se caracteriza por su irregularidad debido a las condiciones físicas del terreno y falta de continuidad de vialidades.</p> <p>2.- El crecimiento urbano de la ciudad de Tepic se ha generado de manera desordenada, sin ningún criterio de conectividad con la red vial existente.</p> <p>3.-Las vialidades en su mayoría presentan superficies de rodamiento deterioradas.</p> <p>4.-La infraestructura vial no responde a los preceptos de priorización en la utilización del espacio público, donde el peatón, los usuarios de bicicletas, transporte público y de mercancías tienen prioridad sobre el automóvil privado.</p> <p>5.- Falta de estudios que den un panorama claro y específico de las condiciones físicas de la infraestructura vial en la zona metropolitana.</p>	<p>1.- Insuficiencia en los recursos locales para atender las necesidades de rehabilitación y construcción de infraestructura vial.</p>



<p>6.- Baja conciencia de la población y entidades gubernamentales acerca de la importancia de llevar a cabo una política de vialidad sustentable.</p>	
--	--

<p style="text-align: center;">MOVILIDAD GLOBAL</p>	
<p>Fortalezas</p>	<p>Oportunidades</p>
<p>1.- Por primera ocasión, se cuenta con la encuesta origen destino que indaga en torno a las características de los viajes que la gente realiza cotidianamente en la zona metropolitana con el fin de conocer la problemática y requerimientos de vialidad y transporte.</p> <p>2.- El 71% de los viajes son en transporte público, lo que incita a impulsar mejores modelos para el beneficio del 84% de usuarios que se trasladan de este modo.</p> <p>3.- El tiempo promedio de viaje es de 20 minutos, lo que agiliza los tiempos de traslado y permite una mejor productividad.</p> <p>4.- La zona metropolitana registra una disminución en el número de accidentes viales año con año, encontrándonos en un momento de conciencia y traslación a nuevas formas de concebir la movilidad.</p>	<p>1.- La actualización de la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el estado de Nayarit, donde se incluyen títulos relacionados a la movilidad urbana.</p> <p>2.- La decisión de incidir en cambios verdaderos y permanentes por parte del gobierno municipal actual, como es el nuevo reglamento de tránsito y movilidad para el municipio de Tepic, donde se anexan temáticas referentes a nuevos modelos de movilidad sustentable y su priorización.</p>
<p>Debilidades</p>	<p>Amenazas</p>
<p>1.- La Zona Metropolitana registra un Índice de motorización de 400/1000, lo que la coloca en uno de los primeros lugares a nivel nacional al evaluar este</p>	<p>1.- Nayarit es uno de los estados con mayor número de automóviles por habitante en el país.</p>



indicador.	
------------	--

MOVILIDAD PEATONAL	
Fortalezas	Oportunidades
<p>1.- Existencia de infraestructura peatonal, semi-peatonal y vialidades en las que se ha aumentado la dimensión en banquetas en el Centro Histórico.</p> <p>2.- Existe este tipo de infraestructura en fraccionamientos y conjuntos habitacionales en la ciudad.</p>	<p>1.- El 10% de los viajes en la Zona Metropolitana se realizan a pie</p> <p>2.- La población aceptó la infraestructura existente que se propuso en el Centro Histórico en los años noventa.</p> <p>3. Existe la conciencia ciudadana de la necesidad de peatonalizar áreas en favor de priorizar al peatón en el espacio público.</p>
Debilidades	Amenazas
<p>1.- No se cuenta con la infraestructura adecuada suficiente para garantizar la movilidad peatonal.</p> <p>2.- No existe clasificación oficial de la infraestructura peatonal.</p> <p>3.- Existen puentes peatonales que relegan al peatón en la ciudad.</p> <p>4.- El 60% de las vialidades presenta insuficiencia en reparto de espacio en el Centro Histórico.</p>	<p>1.- Existe mayor orientación en inversión para el vehículo que para el peatón.</p> <p>2.- Falta de interés en adoptar la movilidad peatonal por parte de la ciudadanía.</p> <p>3.- El clima es limitante para poder transitar cómodamente.</p>

MOVILIDAD CICLISTA	
Fortalezas	Oportunidades
1.- El 12% de habitantes de la Zona	1.- El uso de la bicicleta como medio de



<p>Metropolitana de Tepic, refieren usar la bicicleta como medio de transporte.</p> <p>2.-El 26% de la población tiene acceso a una vía ciclista a menos de 350 m.</p> <p>3.-La topografía permite en la mayoría de la ciudad circular en bicicleta sin ningún esfuerzo adicional.</p>	<p>transporte se ha convertido en una alternativa que ciudades del mundo han adoptado para generar una movilidad sustentable.</p> <p>2.- La bicicleta es el modo más eficiente para hacer viajes de hasta 5 km de distancia con una velocidad promedio de 16.4 km/h.</p> <p>3.- Existen políticas y estrategias a nivel internacional y nacional para fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte.</p> <p>4.- Existen manuales y metodologías aplicables a gobiernos locales para el diseño de políticas ciclistas.</p>
<p>Debilidades</p>	<p>Amenazas</p>
<p>1.- En la Zona Metropolitana de Tepic los desplazamientos en bicicleta representan solo el 1% del total de viajes realizados.</p> <p>2.- La zona metropolitana cuenta con una deficiente e insuficiente infraestructura ciclista que no garantiza la seguridad de las personas usuarias.</p>	<p>1.- Sólo el 1% de la población a nivel nacional utiliza la bicicleta como medio de transporte.</p>

<p>TRANSPORTE PÚBLICO</p>	
<p>Fortalezas</p>	<p>Oportunidades</p>



<p>1.- Prácticamente el 100% de la población cuenta con una ruta de transporte público a menos de 350 metros lo que representa 5 minutos caminando.</p> <p>2.- El 84% de los habitantes utilizan el transporte público, representando el 71% de los viajes totales de la ciudad, colocando a la zona metropolitana en unos de los primeros lugares del país al evaluar este indicador.</p> <p>3.- Tepic es la segunda ciudad en el país con mayor percepción de seguridad al utilizar el transporte público según la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública 2015, publicada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía.</p> <p>4.- El transporte público representa menos gasto para desplazarse, el 76% de habitantes consideran como justo el precio del servicio.</p> <p>5.- El costo promedio total de viaje realizado en la zona metropolitana es de 12 pesos, considerando que el precio es justo.</p> <p>6.- Según la encuesta origen-destino, el 64% de la población afirma que el tiempo de espera para arribar una unidad de transporte público es aceptable.</p>	<p>1.- Se han desarrollado modelos organizativos exitosos de integración y modernización del servicio de transporte público en el país y en el resto del mundo.</p> <p>2.- Existen sistemas semi-masivos de transporte como el Bus Rapid Transit (BRT), que pueden ser incorporados a la zona metropolitana de Tepic, propiciando alternativas de movilidad sustentable.</p> <p>3.- La actual coordinación de los niveles de gobierno en el estado de Nayarit, posibilita la transparencia y el acceso a la información relativa a las rutas del transporte público y su funcionamiento.</p>
<p>Debilidades</p>	<p>Amenazas</p>
<p>1.- El 98% de las rutas de transporte público confluyen en el centro histórico de Tepic, saturando las vialidades y ocasionando ineficiencia en los tiempos de traslado de algunos usuarios.</p>	<p>1.- Los modelos organizativos tradicionales de transporte público del estado de Nayarit son ya obsoletos ante el gran reto de las ciudades de ofrecer un servicio de calidad, moderno y eficiente.</p>



<p>2.- La conducta del chofer es la principal queja de los usuarios del transporte público, haciendo necesaria una capacitación efectiva de los prestadores de servicio.</p>	<p>2.-El transporte público carece de planeación institucional por lo que las rutas y logísticas carecen de regulación.</p> <p>3.-Se carece de un marco jurídico moderno y vanguardista que sirva como base para generar los cambios necesarios en el servicio.</p>
--	---

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS	
Fortalezas	Oportunidades
<p>1.- La Zona Metropolitana de Tepic cuenta con vías de comunicación importantes a nivel regional, nacional e internacional.</p> <p>2.- Se cuenta con una zona industrial al sureste de la ciudad que concentra gran parte del transporte de mercancías a gran escala en la zona urbana.</p>	
Debilidades	Amenazas
<p>1.- Falta de normatividad y señalética para el transporte de mercancías.</p> <p>2.- El ingenio El Molino se encuentra ubicado prácticamente en el centro de la ciudad.</p> <p>3.- El transporte de caña se realiza en unidades deterioradas que contaminan el ambiente y lo hacen a cualquier hora del día.</p> <p>4.- La circulación de tránsito de mercancías que genera el mercado de abastos ubicado al norte de la ciudad causa conflictos viales.</p>	<p>1.- Poca atención y voluntad de empresas y gobierno por ordenar el tránsito de mercancías.</p>



TRÁNSITO VEHICULAR

Fortalezas	Oportunidades
<p>1.- Sólo el 15% de los viajes totales se realizan en vehículo privado, lo que demuestra que es conveniente invertir en alternativas de transporte que apoye a las mayorías.</p>	<p>1.- Existen políticas a nivel nacional para desincentivar el uso del automóvil como la Estrategia Nacional de Movilidad Urbana Sustentable.</p> <p>2.- Existen experiencias de ciudades a nivel internacional que han fomentado el uso de transportes diferentes al automóvil privado o la eficiencia de este, como el <i>carpooling</i> y la tarifización de los centros.</p> <p>3.- El reciente aumento en los combustibles propicia la búsqueda de alternativas de transporte más económicas.</p>
Debilidades	Amenazas
<p>1.- En el centro histórico de Tepic, se ubican el 60% de los estacionamientos de la ciudad, además que es permitido el estacionamiento vehicular en la vía pública, lo cual promueve el uso del automóvil para acudir a esta zona.</p> <p>2.- Los automovilistas buscan caminar lo menos posible, por lo que se prefiere obstruir la circulación antes de aparcar su vehículo de forma correcta en un lugar alejado de su destino.</p> <p>3.- El índice de motorización es de los más elevados en el país, aunado a ello la tasa de crecimiento vehicular es alta, incluso más que la tasa de crecimiento poblacional.</p>	<p>1.- En México, las facilidades para adquirir un vehículo son cada vez mayores, lo que propicia el uso masivo de este medio de transporte.</p> <p>2.- A nivel nacional, existe la tendencia de eliminar impuestos como la tenencia vehicular, lo que promueve el deseo de las personas a adquirir un vehículo particular.</p> <p>3.- En el país, no existen incentivos para las personas que utilización medios de transporte sustentables como en casos internacionales.</p>



TRANSPORTE FORÁNEO

Fortalezas	Oportunidades
<p>1.- La zona metropolitana cuenta con conexiones terrestres hacia al interior del estado y el resto del país.</p> <p>2.- Instalaciones aeroportuarias en condiciones operativas, que facilitan el traslado a otras ciudades del país.</p>	<p>1.- Existen proyectos de rehabilitación y remodelación en instalaciones aeroportuarias y terrestres.</p> <p>2.- La cercanía de la Riviera Nayarit y la reciente inversión de la autopista Jala-Compostela potencializa la apertura de nuevas conexiones aéreas a la Zona Metropolitana de Tepic, debido a la importancia turística de la costa sur del estado.</p>
Debilidades	Amenazas
<p>1.- Los destinos que ofrece el aeropuerto de la zona metropolitana son limitados respecto a aeropuertos de estados vecinos.</p> <p>2.- Las vías del ferrocarril ralentiza el flujo vehicular en la Zona Metropolitana.</p> <p>3.- Las centrales de autobuses se localizan dentro de la mancha urbana, lo que entorpece el tránsito en las vialidades.</p>	<p>1.- El ferrocarril no transporta pasaje, solo es de carga en la mayor parte del país.</p> <p>2.- En las zonas rurales y urbanas los trazos de las vías del ferrocarril son ineficientes.</p> <p>3.- No se ha logrado una coordinación con los diferentes niveles de gobierno y los propietarios para reubicar las vías férreas de acuerdo a proyectos existentes.</p>

CONTAMINACIÓN



Fortalezas	Oportunidades
<p>1.- El límite normado de la mayoría de los contaminantes no es rebasado a lo largo del año, según las mediciones de la calidad del aire en las estaciones instaladas en la zona metropolitana de Tepic.</p> <p>2.- En Tepic es posible tener una medición oportuna y actualizada de los contaminantes, llevando un control para la aplicación de estrategias medio ambientales.</p>	<p>1.- México ha firmado tratados internacionales como el Acuerdo de París en 2016, el Protocolo de Kioto en 1997, a través de los cuales se puede acceder a recursos internacionales para la inversión medio ambiental.</p> <p>2.- Existen normas que han contribuido a una mayor eficiencia de los autos nuevos y menores emisiones de contaminantes como la Norma Oficial Mexicana de Emergencia NOM-EM-167-SEMARNAT-2016.</p>
Debilidades	Amenazas
<p>1.- Existen contaminantes como Pm₁₀ (partículas) y Pm₂₅ en el aire que superan los límites, sobre todo en los primeros meses del año.</p> <p>2.- La verificación vehicular no se practica en la zona metropolitana.</p> <p>3.- La quema de caña en los campos de cultivo durante la temporada de zafra, genera importantes cantidades de contaminantes en el aire.</p>	<p>1.- Según estudios, la primer fuente móvil de contaminación en el aire es el automóvil.</p> <p>2.- El alto costo de las inversiones podrían complicar el cumplimiento de los acuerdos establecidos en los tratados internacionales.</p>

OBJETIVOS Y METAS

Objetivos

Objetivo General



El PIMUS Tepic fue concebido para responder integralmente a los problemas de movilidad, deberá adoptar el paradigma de la accesibilidad universal y orientar sus propuestas hacia la gestión de la movilidad.

Este plan tiene como objetivo general el promover los cambios en la movilidad urbana de Tepic que contribuyan a la calidad de vida y a la sustentabilidad, para la atracción y retención de inversiones y talento.

Objetivos Específicos

Como objetivos específicos se han establecido los siguientes:

1. Favorecer la movilidad urbana sustentable por medio de modificaciones y reformas al marco Jurídico – normativo existente para su fortalecimiento en cuestiones de diseño urbano, accesibilidad, movilidad y pertenencia del espacio público.
2. Promover mediante la construcción de corredores urbanos, bajo criterios de diseño específicos de movilidad sustentable y fomentar la redensificación de la ciudad.
3. Contar con la infraestructura vial adecuada, que cumpla con los lineamientos de diseño urbano enfocados a la movilidad sustentable, para asegurar la conectividad de la ciudad.
4. Desincentivar el uso del automóvil privado mediante el diseño, construcción y adecuación de infraestructura vial enfocada al peatón y a ciclistas, para contar con una ciudad donde la movilidad sea más amable y sostenible.
5. Aumentar la infraestructura peatonal para convertir a Tepic en una ciudad caminable.
6. Promover la utilización de la bicicleta como un transporte eficiente y sustentable, mediante la creación, adecuación y mantenimiento de infraestructura ciclista.
7. Modernizar y eficientar los traslados en transporte público, mediante la creación de un nuevo modelo organizativo.
8. Promover y eficientar la oferta de transportarse público, dotando de la infraestructura necesaria para su óptimo funcionamiento.
9. Establecer y aplicar normas y reglamentos y delimitar zonas de actividad para regular el transporte de mercancías y de carga que circula por la ciudad de Tepic.



10. Fomentar la cultura de movilidad urbana sustentable en la ciudad, por medio de acciones informativas dirigidas a la población, así como también a través de ejercicios urbanos que logren la apropiación del espacio público.
11. Coadyuvar en reducir las fuentes móviles de contaminación atmosférica y fortalecer la capacidad institucional en materia ambiental.
12. Promover dentro de la administración pública la adopción de modos de transporte no motorizados y la disminución del uso del automóvil.

Horizontes de la planeación

El PIMUS Tepic ha establecido horizontes de corto, mediano y largo plazo para el desarrollo y aplicación de los proyectos y acciones que en él se contemplan.

Corto Plazo:

Proyectos y acciones de bajo costo y rápido desarrollo que comprendan los tres primeros años a partir de la publicación del plan.

Mediano Plazo:

Aquellos proyectos que necesiten de un período de desarrollo establecido en los seis años posteriores al corto plazo con un plazo límite al año 2027

Largo Plazo:

Proyectos de gran visión a los cuales se les otorgue un plazo de culminación o consolidación que comprenda los años siguientes al mediano plazo con un límite al año 2037.

BATERÍA DE PROYECTOS

ESTRATEGIA JURÍDICA - NORMATIVA		
Objetivo específico del PIMUS		
1.- Favorecer la Movilidad Urbana Sustentable por medio de modificaciones y reformas al Marco Jurídico – Normativo existente para su fortalecimiento en cuestiones de diseño urbano, accesibilidad, movilidad y pertenencia del espacio público.		
Proyecto	Implementación	Responsable
Consolidación del Reglamento de Movilidad y Transporte del municipio de Tepic	Corto, mediano y largo plazos	Gobierno Municipal



Reforma al Reglamento de Movilidad y Transporte del municipio de Tepic para restringir la construcción de puentes peatonales	Corto plazo	Gobierno Municipal
Realización del Manual de Diseño Urbano para el municipio de Tepic	Corto y mediano plazos	Gobierno Municipal
Reformas al Reglamento de Construcción para disminuir requerimientos de estacionamiento	Corto Plazo	Gobierno Municipal
Adecuaciones al reglamento de funcionamiento para el Ejercicio del Comercio, Funcionamiento de Giros de Prestación de Servicios y Exhibición de Espectáculos Públicos del Municipio de Tepic	Corto Plazo	Gobierno Municipal
Reforma Ley de Tránsito y Transporte del estado de Nayarit	Mediano Plazo	Gobiernos Municipal, Estatal y Federal

ESTRATEGIA URBANA - TERRITORIAL

Objetivo específico del PIMUS

- 1.- Promover mediante la construcción de corredores urbanos, criterios de diseño urbano de movilidad urbana sustentable y se fomente la redensificación urbana.
- 2.- Desincentivar el uso del automóvil privado mediante el diseño, construcción y adecuación de infraestructura vial enfocada al peatón, para contar con una ciudad donde la movilidad sea más amable y sostenible.
- 3.- Aumentar la infraestructura peatonal para convertir a Tepic en una ciudad caminable.

Proyecto	Implementación	Responsable
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable México	Corto, mediano y largo plazos	Gobiernos Municipal, Estatal y Asociaciones Civiles
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Insurgentes-Tecnológico	Corto, mediano y largo plazos	Gobiernos Municipal, Estatal, Federal y Asociaciones Civiles
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Flores Magón	Corto, mediano y largo plazos	Gobiernos Municipal, Estatal, Federal y Asociaciones Civiles
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Villas de León	Corto, mediano y largo plazos	Municipio, Estado, Federación y Sociedad civil
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Victoria	Corto, mediano y largo plazos	Gobiernos Municipal, Estatal, Federal y Asociaciones Civiles
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Allende	Corto, mediano y largo plazos	Gobiernos Municipal, Estatal, Federal y Asociaciones Civiles
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Jacarandas	Corto, mediano y largo plazos	Gobiernos Municipal, Estatal, Federal y



		Asociaciones Civiles
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Zapopan	Corto, mediano y largo plazos	Gobiernos Municipal, Estatal, Federal y Asociaciones Civiles
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Juan Escutia	Corto, mediano y largo plazos	Gobiernos Municipal, Estatal, Federal y Asociaciones Civiles
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Colosio	Corto, mediano y largo plazos	Gobiernos Municipal, Estatal, Federal y Asociaciones Civiles
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Universidad	Corto, mediano y largo plazos	Gobiernos Municipal, Estatal, Federal y Asociaciones Civiles
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Av. Cultura	Corto, mediano y largo plazos	Gobiernos Municipal, Estatal, Federal y Asociaciones Civiles
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Río Suchiate- Rey Nayar	Corto, mediano y largo plazos	Gobiernos Municipal, Estatal, Federal y Asociaciones Civiles
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Los Sauces	Corto, mediano y largo plazos	Gobiernos Municipal, Estatal, Federal y Asociaciones Civiles
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Xalisco	Corto, mediano y largo plazos	Gobiernos Municipal, Estatal, Federal y Asociaciones Civiles
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Lagos del Country	Corto, mediano y largo plazos	Gobiernos Municipal, Estatal, Federal y Asociaciones Civiles
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Aguamilpa	Corto, mediano y largo plazos	Gobiernos Municipal, Estatal, Federal y Asociaciones Civiles
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Villa las Torres	Corto, mediano y largo plazos	Gobiernos Municipal, Estatal, Federal y Asociaciones Civiles
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Villas de Montalvo	Corto, mediano y largo plazos	Gobiernos Municipal, Estatal, Federal y Asociaciones Civiles
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Calzada del Ejército	Corto, mediano y largo plazos	Gobiernos Municipal, Estatal, Federal y Asociaciones Civiles
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Fresno	Corto, mediano y largo plazos	Gobiernos Municipal, Estatal, Federal y Asociaciones Civiles
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Zaragoza	Corto, mediano y largo plazos	Gobiernos Municipal, Estatal, Federal y Asociaciones Civiles
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Carrillo Puerto	Corto, mediano y largo plazos	Gobiernos Municipal, Estatal, Federal y Asociaciones Civiles



Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Av. del Valle	Corto, mediano y largo plazos	Gobiernos Municipal, Estatal, Federal y Asociaciones Civiles
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Vías del Tren	Corto, mediano y largo plazos	Gobiernos Municipal, Estatal, Federal y Asociaciones Civiles
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable España	Corto, mediano y largo plazos	Gobiernos Municipal, Estatal, Federal y Asociaciones Civiles
Objetivo específico del PIMUS		
4.- Promover mediante la construcción de corredores urbanos, criterios de diseño urbano de movilidad urbana sustentable y se fomente la redensificación urbana.		
Proyecto	Implementación	Responsable
Realización de estudios de gentrificación y vida pública	Corto y mediano plazos	Gobierno Municipal

ESTRATEGIA VIAL		
Objetivo específico del PIMUS		
1.- Contar con la infraestructura vial adecuada, que cumpla con lineamientos de diseño urbano enfocados a la movilidad urbana sustentable, para asegurar la conectividad de la ciudad. 2.- Desincentivar el uso del automóvil privado mediante el diseño, construcción y adecuación de infraestructura vial enfocada al peatón, para contar con una ciudad donde la movilidad sea más amable y sostenible.		
Proyecto	Implementación	Responsable
Construcción de la primera etapa de la Zona 30 en el Centro Histórico de Tepic	Mediano Plazo	Gobiernos Municipal, Estatal y Federal
Construcción de la segunda etapa de la Zona 30 en el Centro Histórico de Tepic	Largo Plazo	Gobiernos Municipal, Estatal y Federal
Objetivo específico del PIMUS		
3.- Desincentivar el uso del automóvil privado mediante el diseño, construcción y adecuación de infraestructura vial enfocada al peatón, para contar con una ciudad donde la movilidad sea más amable y sostenible.		
Proyecto	Implementación	Responsable
Instalación de un sistema de parquímetros en el Centro Histórico de Tepic	Mediano Plazo	Gobierno Municipal
Objetivo específico del PIMUS		
4.- Contar con la infraestructura vial adecuada, que cumpla con lineamientos de diseño urbano enfocados a la movilidad urbana sustentable, para asegurar la conectividad de la ciudad.		
Proyecto	Implementación	Responsable



Adecuación de la intersección en Av. Insurgentes y calle Alaska	Corto y Mediano Plazo	Gobierno Municipal
Adecuación de la intersección en Avenida Tecnológico y Boulevard Luis Donald Colosio	Corto y Mediano Plazo	Gobierno Municipal
Adecuación de la intersección en Avenida Aguamilpa y Niño Obrero	Corto y Mediano Plazo	Gobierno Municipal
Adecuación de la intersección en Avenida Aguamilpa y Avenida de las Torres	Corto y Mediano Plazo	Gobierno Municipal
Adecuación de la intersección en Avenida Allende y calle León	Corto y Mediano Plazo	Gobierno Municipal
Adecuación de la intersección en Avenida Tecnológico y calle Che Guevara	Corto y Mediano Plazo	Gobierno Municipal
Adecuación de la intersección en Avenida Insurgentes y calle Buenos Aires	Corto y Mediano Plazo	Gobierno Municipal
Adecuación de la intersección en Avenida Insurgentes y calle Fresno	Corto y Mediano Plazo	Gobierno Municipal
Adecuación de la intersección en Avenida Insurgentes y calle Oaxaca	Corto y Mediano Plazo	Gobierno Municipal
Adecuación de la intersección en Avenida México y Avenida Zapopan	Corto y Mediano Plazo	Gobierno Municipal
Adecuación de la intersección en Boulevard Tepic-Xalisco y calle Agustín Melgar	Corto y Mediano Plazo	Gobierno Municipal
Adecuación de la intersección en Boulevard Tepic-Xalisco e Iturbide	Corto y Mediano Plazo	Gobierno Municipal
Adecuación de la intersección en Boulevard Tepic-Xalisco y Avenida de la Cultura	Corto y Mediano Plazo	Gobierno Municipal
Adecuación de la intersección en Boulevard Tepic-Xalisco y calle Uruguay	Corto y Mediano Plazo	Gobierno Municipal
Adecuación de la intersección en Avenida Tecnológico y calle Francisco Villa	Corto y Mediano Plazo	Gobierno Municipal
Adecuación de la intersección en Avenida Aguamilpa y calle Alejandrina	Corto y Mediano Plazo	Gobierno Municipal
Adecuación de la intersección en Avenida Aguamilpa y calle Villa de Cervantes	Corto y Mediano Plazo	Gobierno Municipal
Adecuación de la intersección en Avenida Insurgentes y Avenida Universidad	Corto y Mediano Plazo	Gobierno Municipal
Adecuación de la intersección en Avenida Insurgentes y Avenida Flores Magón	Corto y Mediano Plazo	Gobierno Municipal
Adecuación de la intersección en Boulevard Colosio y Plaza FORUM	Corto y Mediano Plazo	Gobierno Municipal



Adecuación de la intersección en Boulevard Colosio y Avenida Principal.	Corto y Mediano Plazo	Gobierno Municipal
Construcción de vialidad sobre los terrenos donde actualmente se encuentran las vías del ferrocarril	Mediano y largo plazos	Gobiernos Municipal, Estatal y Federal
Adecuación del Libramiento Carretero Poniente para convertirlo en una vialidad urbana	Mediano plazo	Gobiernos Municipal, Estatal y Federal
Construcción de vialidad sobre la margen derecha del río Mololoa	Mediano y largo plazos	Gobiernos Municipal, Estatal y Federal
Adecuación de Vialidad para consolidar conectividad a la zona de la Cantera	Corto plazo	Gobierno Municipal
Estudio de reingeniería vial en zonas de alta concentración de vehículos	Corto plazo	Gobierno Estatal
Programa permanente de balizamiento	Corto, mediano y largo plazos	Gobierno Municipal
Objetivo específico del PIMUS		
5.- Fomentar la cultura de Movilidad Urbana Sustentable en la sociedad, por medio de acciones que brinden de información a todos los habitantes de ciudad, así como también a través de ejercicios urbanos que logren la apropiación del espacio público.		
Proyecto	Implementación	Responsable
Ciudad Legible	Mediano plazo	Gobierno Municipal e Iniciativa Privada

ESTRATEGIA PEATONAL		
Objetivo específico del PIMUS		
1.- Aumentar la infraestructura peatonal para convertir a Tepic en una ciudad caminable.		
Proyecto	Implementación	Responsable
Programa de dignificación de banquetas	Corto, mediano y largo plazos	Gobierno Municipal
Objetivo específico del PIMUS		
2.- Contar con la infraestructura vial adecuada, que cumpla con lineamientos de diseño urbano enfocados a la movilidad urbana sustentable, para asegurar la conectividad de la ciudad.		
3.- Desincentivar el uso del automóvil privado mediante el diseño, construcción y adecuación de infraestructura vial enfocada al peatón, para contar con una ciudad donde la movilidad sea más amable y sostenible		
4.- Aumentar la infraestructura peatonal para convertir a Tepic en una ciudad caminable.		
Proyecto	Implementación	Responsable
Peatonalización de la calle Amado Nervo entre las calles Durango y Puebla en el Centro Histórico de Tepic	Corto Plazo	Gobierno Municipal, Estatal y Federal



Construcción de andador peatonal en la calle Zaragoza entre la calle Durango y la Avenida México en el Centro Histórico de Tepic	Corto Plazo	Gobierno Municipal, Estatal y Federal
Construcción de andador peatonal en calle Zapata entre la calle Durango y Zacatecas en el Centro Histórico de Tepic	Corto Plazo	Gobierno Municipal, Estatal y Federal
Construcción de andador peatonal en calle Morelos entre calle León y Durango en el Centro Histórico de Tepic	Corto Plazo	Gobierno Municipal, Estatal y Federal
Construcción de andador peatonal en calle Lerdo entre Avenida México y calle San Luis	Mediano Plazo	Gobierno Municipal, Estatal y Federal
Peatonalización de calle Mina entre calle Veracruz y Avenida México	Mediano Plazo	Gobierno Municipal, Estatal y Federal
Peatonalización de calle Abasolo entre calle Veracruz y Avenida México	Mediano	Gobierno Municipal, Estatal y Federal
Ampliación de banquetas en calle Bravo entre calle Querétaro y San Luis	Mediano y largo plazos	Gobierno Municipal, Estatal y Federal
Ampliación de banquetas en calle Zaragoza en varios tramos del Centro Histórico de Tepic	Mediano y largo plazos	Gobierno Municipal, Estatal y Federal
Ampliación de banquetas en calle Amado Nervo en varios tramos del Centro Histórico de Tepic	Mediano y largo plazos	Gobierno Municipal, Estatal y Federal
Ampliación de banquetas en calle Guerrero entre calle Zacatecas y calle San Luis	Mediano y largo plazos	Gobierno Municipal, Estatal y Federal
Ampliación de banquetas en calle Mina entre calle Veracruz y Avenida México	Mediano y largo plazos	Gobierno Municipal, Estatal y Federal
Ampliación de banquetas en calle Zacatecas entre Avenida Allende y calle Lerdo	Mediano y largo plazos	Gobierno Municipal, Estatal y Federal
Ampliación de banquetas en calle Veracruz entre calle Hidalgo y calle Miñón	Mediano y largo plazos	Gobierno Municipal, Estatal y Federal
Ampliación de banquetas en calle Durango entre Av. Allende y calle Bravo	Mediano y largo plazos	Gobierno Municipal, Estatal y Federal
Ampliación de banquetas en calle Leon entre calle Morelos y calle Amado Nervo	Mediano y largo plazos	Gobierno Municipal, Estatal y Federal
Ampliación de banquetas en calle Lerdo en distintos tramos del Centro Histórico de Tepic	Mediano y largo plazos	Gobierno Municipal, Estatal y Federal
Ampliación de banquetas en calle Hidalgo en distintos tramos del Centro Histórico de Tepic	Mediano y largo plazos	Gobierno Municipal, Estatal y Federal
Ampliación de banquetas en calle Zapata en distintos tramos del Centro Histórico de Tepic	Mediano y largo plazos	Gobierno Municipal, Estatal y Federal
Ampliación de banquetas en calle Morelos entre calle Puebla y calle San Luis	Mediano y largo plazos	Gobierno Municipal, Estatal y Federal



Ampliación de banquetas en calle San Luis entre Av. Allende y Bravo	Mediano y largo plazos	Gobierno Municipal, Estatal y Federal
Ampliación de banquetas en Av. México de Av. Insurgentes a calle Amado Nervo	Mediano y largo plazos	Gobierno Municipal, Estatal y Federal
Ampliación de banquetas en calle Puebla de Av. Allende a calle Bravo	Mediano y largo plazos	Gobierno Municipal, Estatal y Federal
Objetivo específico del PIMUS		
5.- Contar con la infraestructura vial adecuada, que cumpla con lineamientos de diseño urbano enfocados a la movilidad urbana sustentable, para asegurar la conectividad de la ciudad.		
Proyecto	Implementación	Responsable
Sustitución de puente peatonal frente a la Universidad Autónoma de Nayarit sobre Boulevard Tepic-Xalisco por paso peatonal a nivel sobre la vía.	Mediano Plazo	Gobierno Municipal
Sustitución de puente peatonal ubicado en Boulevard Tepic-Xalisco y calle Iturbide por paso peatonal a nivel sobre la vía	Corto Plazo	Gobierno Municipal
Sustitución de puente peatonal ubicado sobre Avenida Tecnológico y Libramiento Carretero por paso peatonal a nivel sobre vía.	Mediano Plazo	Gobierno Municipal
Sustitución de puente peatonal ubicado sobre Avenida Insurgentes y Plaza Álica por paso peatonal a nivel sobre vía	Mediano Plazo	Gobierno Municipal
Sustitución de puente peatonal ubicado sobre Boulevard Tepic-Xalisco y Centro Penitenciario por paso peatonal a nivel sobre vía	Corto Plazo	Gobierno Municipal
Sustitución de puente peatonal ubicado sobre Avenida Insurgentes y Parque La Loma por paso peatonal a nivel sobre vía	Mediano Plazo	Gobierno Municipal
Sustitución de puente peatonal ubicado sobre Avenida Tecnológico e Instituto Tecnológico de Tepic por paso peatonal sobre vía	Corto Plazo	Gobierno Municipal
Sustitución de puente peatonal ubicado sobre Avenida México y Avenida Victoria por paso peatonal a nivel sobre vía	Corto Plazo	Gobierno Municipal
Sustitución de puente peatonal ubicado sobre Avenida Insurgentes y Ley Rodeo por paso peatonal a nivel sobre vía	Mediano Plazo	Gobierno Municipal
Objetivo específico del PIMUS		
6.- Fomentar la cultura de movilidad urbana sustentable en la ciudad, por medio de acciones informativas dirigidas a la población, así como también a través de ejercicios urbanos que logren la apropiación del		



espacio público.		
Proyecto	Implementación	Responsable
Realización de eventos "Zebraton"	Corto, mediano y largo plazos	Gobierno Municipal e Iniciativa Privada

ESTRATEGIA CICLISTA

Objetivo específico del PIMUS

- 1.- Desincentivar el uso del automóvil privado mediante el diseño, construcción y adecuación de infraestructura vial enfocada al peatón, para contar con una ciudad donde la movilidad sea más amable y sostenible.
- 2.- Aumentar la infraestructura peatonal para convertir a Tepic en una ciudad caminable.
- 3.- Promover la utilización de la bicicleta como un transporte eficiente y sustentable, mediante la creación y adecuación de infraestructura ciclista.

Proyecto	Implementación	Responsable
Construcción y equipamiento de 2.5 km de infraestructura ciclista en Av. Victoria	Corto Plazo	Gobiernos Municipal, Estatal y Federal
Construcción y equipamiento de 10 km de infraestructura ciclista en Av. Insurgentes y Av. Tecnológico	Corto, mediano y largo plazos	Gobiernos Municipal, Estatal y Federal
Construcción y equipamiento de 9 km de infraestructura ciclista en Boulevard Tepic-Xalisco, Av. México y Boulevard Bellavista	Corto, mediano y largo plazos	Gobiernos Municipal, Estatal y Federal
Construcción y equipamiento de 500 m de infraestructura ciclista en Boulevard Luis Donaldo Colosio	Corto Plazo	Gobiernos Municipal, Estatal y Federal
Construcción y equipamiento de 1 km de infraestructura ciclista en Av. Juan Escutia	Corto Plazo	Gobiernos Municipal, Estatal y Federal
Construcción y equipamiento de 1.5 km de infraestructura ciclista en Calzada del Ejército	Corto Plazo	Gobiernos Municipal, Estatal y Federal
Construcción y equipamiento de 1.5 km de infraestructura ciclista en Av. Jacarandas	Mediano Plazo	Gobiernos Municipal, Estatal y Federal
Construcción y equipamiento de 700 m de infraestructura ciclista en Av. Las Brisas	Mediano Plazo	Gobiernos Municipal, Estatal y Federal
Construcción y equipamiento de 700 m de infraestructura ciclista en calle Bucerias	Mediano Plazo	Gobiernos Municipal, Estatal y Federal
Construcción y equipamiento de 1 km de infraestructura ciclista en calle Bugambilias	Mediano Plazo	Gobiernos Municipal, Estatal y Federal
Construcción y equipamiento de 2.5 km de infraestructura ciclista en Av. Zapopan	Corto Plazo	Gobiernos Municipal, Estatal y Federal



Construcción y equipamiento de 1.5 km de infraestructura ciclista en Av. Fco. I. Madero	Mediano Plazo	Gobiernos Municipal, Estatal y Federal
Construcción y equipamiento de 1.5 km de infraestructura ciclista en Av. P. Sánchez	Corto Plazo	Gobiernos Municipal, Estatal y Federal
Construcción y equipamiento de 700 m de infraestructura ciclista en Av. Principal	Corto Plazo	Gobiernos Municipal, Estatal y Federal
Construcción y equipamiento de 2 km de infraestructura ciclista en Av. Independencia	Corto Plazo	Gobiernos Municipal, Estatal y Federal
Construcción y equipamiento de 4 km de infraestructura ciclista en calle Río Suchiate	Mediano Plazo	Gobiernos Municipal, Estatal y Federal
Construcción y equipamiento de 1.5 km de infraestructura ciclista en calle Brasil	Corto Plazo	Gobiernos Municipal, Estatal y Federal
Construcción y equipamiento de 2 km de infraestructura ciclista en Av. Los Sauces	Corto Plazo	Gobiernos Municipal, Estatal y Federal
Construcción y equipamiento de 1 km de infraestructura ciclista en Av. Xalisco	Corto Plazo	Gobiernos Municipal, Estatal y Federal
Construcción y equipamiento de 4 km de infraestructura ciclista en Boulevard Aguamilpa	Corto y mediano plazos	Gobiernos Municipal, Estatal y Federal
Construcción y equipamiento de 1.5 km de infraestructura ciclista en Av. Villas de León	Corto Plazo	Gobiernos Municipal, Estatal y Federal
Construcción y equipamiento de 2 km de infraestructura ciclista en Av. Villas las Torres	Corto y mediano plazos	Gobiernos Municipal, Estatal y Federal
Construcción y equipamiento de 1.5 km de infraestructura ciclista en Av. Villas de Montalvo	Mediano Plazo	Gobiernos Municipal, Estatal y Federal
Construcción y equipamiento de 2.5 km de infraestructura ciclista en Av. Lagos del Country	Mediano Plazo	Gobiernos Municipal, Estatal y Federal
Construcción y equipamiento de 2 km de infraestructura ciclista en Boulevard Gobernadores	Corto Plazo	Gobiernos Municipal, Estatal y Federal
Construcción y equipamiento de 2 km de infraestructura ciclista en Av. de la Cultura	Corto Plazo	Gobiernos Municipal, Estatal y Federal
Construcción y equipamiento de 1 km de infraestructura ciclista en calle Carrillo Puerto	Corto Plazo	Gobiernos Municipal, Estatal y Federal
Construcción y equipamiento de 5 km de infraestructura ciclista para conectar la localidad de San Cayetano	Mediano Plazo	Gobiernos Municipal, Estatal y Federal
Construcción y equipamiento de 3 km de infraestructura ciclista para conectar la localidad de El Ahuacate	Largo Plazo	Gobiernos Municipal, Estatal y Federal
Construcción y equipamiento de 4 km de infraestructura ciclista para conectar la localidad de Camichin de Jauja	Corto Plazo	Gobiernos Municipal, Estatal y Federal



Colocación de ciclopuertos a lo largo de la red ciclista	Corto, mediano y largo plazos	Gobiernos Municipal, Estatal y Federal e Iniciativa Privada
Objetivo específico del PIMUS		
4.- Promover la utilización de la bicicleta como un transporte eficiente y sustentable, mediante la creación y adecuación de infraestructura ciclista.		
Proyecto	Implementación	Responsable
Programa de préstamo de bicicletas públicas	Largo Plazo	Gobiernos Municipal, Estatal y Federal

ESTRATEGIA TRANSPORTE PÚBLICO		
Objetivo específico del PIMUS		
1.- Modernizar y eficientar los traslados en transporte público, mediante la creación de un nuevo modelo organizativo.		
2.- Promover y eficientar la oferta de transportarse público en la zona metropolitana, dotando de la infraestructura necesaria para su óptimo funcionamiento		
Proyecto	Implementación	Responsable
Creación del Sistema Integral de transporte	Corto, mediano y largo plazos	Gobiernos Municipal, Estatal y Federal e Iniciativa Privada
Estudio para la reordenación de rutas de transporte público	Corto, mediano y largo plazos	Gobierno Municipal
Construcción de estaciones de transferencia multimodal	Mediano y largo plazos	Gobiernos Municipal, Estatal y Federal
Adecuación y consolidación de paradas oficiales	Corto Plazo	Gobierno Municipal y Estatal
Objetivo específico del PIMUS		
3.- Fomentar la cultura de Movilidad Urbana Sustentable en la sociedad, por medio de acciones que brinden de información a todos los habitantes de ciudad, así como también a través de ejercicios urbanos que logren la apropiación del espacio público.		
Proyecto	Implementación	Responsable
Divulgación de información de las rutas de transporte público a la ciudadanía	Corto y mediano plazos	Gobierno Municipal y Estatal

ESTRATEGIA TRANSPORTE DE MERCANCÍAS		
Objetivo específico del PIMUS		
1.- Establecer y aplicar normas, reglamentos y zonas de actividad para regular el transporte de mercancías y de carga que circula por la ciudad de Tepic		
Proyecto	Implementación	Responsable



Refuerzo y mejora de la señalización vehicular para el transporte pesado	Corto, mediano y largo plazos	Gobierno Municipal
Establecimiento de zonas de carga y descarga para todo tipo de comercio e industria	Corto, mediano y largo plazos	Gobierno Municipal
Operativos permanentes para la vigilancia del cumplimiento de reglamentos y disposiciones	Corto, mediano y largo plazos	Gobierno Municipal

ESTRATEGIA COMUNICACIÓN Y CULTURA CIUDADANA

Objetivo específico del PIMUS

1.- Fomentar la cultura de Movilidad Urbana Sustentable en la sociedad, por medio de acciones que brinden de información a todos los habitantes de ciudad, así como también a través de ejercicios urbanos que logren la apropiación del espacio público.

Proyecto	Implementación	Responsable
Campañas de concientización de movilidad urbana sustentable en centros escolares	Corto, mediano y largo plazos	Gobierno Municipal
Estrategia de comunicación permanente de la importancia de la movilidad urbana sustentable	Corto, mediano y largo plazos	Gobierno Municipal
Campañas de concientización de movilidad urbana sustentable en colonias	Corto, mediano y largo plazos	Gobierno Municipal
Ejercicios urbanos de movilidad sustentable	Corto, mediano y largo plazos	Gobierno Municipal

ESTRATEGIA MEDIOAMBIENTAL

Objetivo específico del PIMUS

1.- Coadyuvar en reducir las fuentes móviles de contaminación atmosférica y fortalecer la capacidad institucional en materia ambiental.

Proyecto	Implementación	Responsable
Sistema municipal de medición de la calidad del aire	Mediano y Largo plazos	Gobierno Municipal
Verificación vehicular obligatoria	Corto y mediano plazos	Gobierno Municipal y Estatal

ESTRATEGIA INSTITUCIONAL

Objetivo específico del PIMUS

1.- Promover y eficientar la oferta de transportarse público en la zona metropolitana.

Proyecto	Implementación	Responsable
----------	----------------	-------------



Programa de certificación para prestadores del servicio de transporte público	Corto, mediano y largo plazos	Gobierno Municipal y Estatal
Objetivo específico del PIMUS		
2.- Promover dentro de la administración pública la adopción de modos de transporte no motorizados y la disminución del uso del automóvil.		
Proyecto	Implementación	Responsable
Aumento de agentes viales en la zona metropolitana	Mediano y largo plazos	Gobierno Municipal
Programas de desincentivación del uso del automóvil entre los trabajadores de las dependencias municipales	Corto, mediano y largo plazos	Gobierno Municipal
Objetivo específico del PIMUS		
3.- Contar con la infraestructura vial adecuada, que cumpla con lineamientos de diseño urbano enfocados a la movilidad urbana sustentable, para asegurar la conectividad de la ciudad.		
Proyecto	Implementación	Responsable
Adecuación de edificios gubernamentales para asegurar la accesibilidad universal	Corto, mediano y largo plazos	Gobierno Municipal
Objetivo específico del PIMUS		
4.- Garantizar la correcta aplicación del PIMUS y con ello lograr los objetivos planteados		
Proyecto	Implementación	Responsable
Programa de divulgación de avances del PIMUS Tepic	Corto, mediano y largo plazos	Gobierno Municipal

ESTRATEGIA INSTITUCIONAL/CICLISTA		
Objetivo específico del PIMUS		
1.- Contar con la infraestructura vial adecuada, que cumpla con lineamientos de diseño urbano enfocados a la movilidad urbana sustentable, para asegurar la conectividad de la ciudad.		
2.- Promover dentro de la administración pública la adopción de modos de transporte no motorizados y la disminución del uso del automóvil.		
Proyecto	Implementación	Responsable
Adecuación de biciestacionamientos en dependencias del municipio	Corto y Mediano Plazo	Gobierno Municipal

MONITOREO Y EVALUACIÓN

PROYECTO	INDICADOR	C	M	L
Consolidación del Reglamento de Movilidad y Transporte del municipio de Tepic	Difusión del Reglamento de Movilidad=(Campañas realizadas / Campañas programadas)*100			



Reforma al Reglamento de Movilidad y Transporte del municipio de Tepic para restringir la construcción de puentes peatonales	Reglamento de Movilidad y Transporte reformado = (Reforma aprobada / Reforma propuesta)*100			
Realización del Manual de Diseño Urbano para el municipio de Tepic	Creación del Manual de Diseño Urbano = (Manual publicado / Manual propuesto)*100			
Reformas al Reglamento de Construcción para disminuir requerimientos de estacionamiento	Reglamento de Construcción reformado = (Reforma aprobada / Reforma propuesta)*100			
Adecuaciones al reglamento de funcionamiento para el Ejercicio del Comercio, Funcionamiento de Giros de Prestación de Servicios y Exhibición de Espectáculos Públicos del Municipio de Tepic (Reglamento de Funcionamiento de Negocios)	Reglamento de Funcionamiento de Negocios Actualizado = (Adecuaciones aprobadas / Adecuaciones presentadas)*100			
Reforma Ley de Tránsito y Transporte del estado de Nayarit	Ley de Tránsito y Transporte del estado de Nayarit reformada = (Reforma aprobada / Reforma propuesta)*100			
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable México	CUMoS México = (Corredor urbano construido / Corredor urbano propuesto)*100			
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Insurgentes-Tecnológico	CUMoS Insurgentes-Tecnológico = (Corredor urbano construido / Corredor urbano propuesto)*100			
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Flores Magón	CUMoS Flores Magón = (Corredor urbano construido / Corredor urbano propuesto)*100			
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Villas de León	CUMoS Villas de León = (Corredor urbano construido / Corredor urbano propuesto)*100			
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Victoria	CUMoS Victoria = (Corredor urbano construido / Corredor urbano propuesto)*100			
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Allende	CUMoS Allende = (Corredor urbano construido / Corredor urbano propuesto)*100			



Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Jacarandas	CUMoS Jacarandas = (Corredor urbano construido / Corredor urbano propuesto)*100			
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Zapopan	Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Zapopan = (Corredor urbano construido / Corredor urbano propuesto)*100			
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Juan Escutia	CUMoS Juan Escutia = (Corredor urbano construido / Corredor urbano propuesto)*100			
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Colosio	CUMoS Colosio = (Corredor urbano construido / Corredor urbano propuesto)*100			
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Universidad	CUMoS Universidad = (Corredor urbano construido / Corredor urbano propuesto)*100			
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Av. Cultura	CUMoS Av. Cultura = (Corredor urbano construido / Corredor urbano propuesto)*100			
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Río Suchiate- Rey Nayar	CUMoS Río Suchiate- Rey Nayar = (Corredor urbano construido / Corredor urbano propuesto)*100			
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Los Sauces	CUMoS Los Sauces = (Corredor urbano construido / Corredor urbano propuesto)*100			
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Xalisco	CUMoS Xalisco = (Corredor urbano construido / Corredor urbano propuesto)*100			
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Lagos del Country	CUMoS Lagos del Country = (Corredor urbano construido / Corredor urbano propuesto)*100			
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Aguamilpa	CUMoS Aguamilpa = (Corredor urbano construido / Corredor urbano propuesto)*100			



Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Villa las Torres	CUMoS Villa las Torres = (Corredor urbano construido / Corredor urbano propuesto)*100			
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Villas de Montalvo	CUMoS Villas de Montalvo = (Corredor urbano construido / Corredor urbano propuesto)*100			
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Calzada del Ejército	CUMoS Calzada del Ejército = (Corredor urbano construido / Corredor urbano propuesto)*100			
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Fresno	CUMoS Sustentable Fresno = (Corredor urbano construido / Corredor urbano propuesto)*100			
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Zaragoza	CUMoS Zaragoza = (Corredor urbano construido / Corredor urbano propuesto)*100			
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Carrillo Puerto	CUMoS Carrillo Puerto = (Corredor urbano construido / Corredor urbano propuesto)*100			
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Av. del Valle	CUMoS Av. del Valle = (Corredor urbano construido / Corredor urbano propuesto)*100			
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable Vías del Tren	CUMoS Vías del Tren = (Corredor urbano construido / Corredor urbano propuesto)*100			
Corredor Urbano de Movilidad Sustentable España	CUMoS España = (Corredor urbano construido / Corredor urbano propuesto)*100			
Construcción de la primera etapa de la Zona 30 en el Centro Histórico de Tepic	Primera etapa de Zona 30 = (Metros lineales de vialidad acondicionada / Metros lineales de vialidad)*100			
Construcción de la segunda etapa de la Zona 30 en el Centro Histórico de Tepic	Segunda etapa de Zona 30 = (Metros lineales de vialidad acondicionada / Metros lineales de vialidad)*100			



Instalación de un sistema de parquímetros en el Centro Histórico de Tepic	Sistema de parquímetros = (Parquímetros instalados / Parquímetros programados)*100		
Adecuación de la intersección en Av. Insurgentes y calle Alaska	Adecuación de intersección vial en Av. Insurgentes y calle Alaska = (Adecuación vial realizada / Adecuación vial propuesta)*100		
Adecuación de la intersección en Avenida Tecnológico y Boulevard Luis Donaldo Colosio	Adecuación de intersección vial en Av. Tecnológico y Boulevard Luis Donaldo Colosio = (Adecuación vial realizada / Adecuación vial propuesta)*100		
Adecuación de la intersección en Avenida Aguamilpa y Niño Obrero	Adecuación de intersección vial en Av. Aguamilpa y Niño Obrero = (Adecuación vial realizada / Adecuación vial propuesta)*100		
Adecuación de la intersección en Avenida Aguamilpa y Avenida de las Torres	Adecuación de intersección vial en Av. Aguamilpa y Avenida de las Torres = (Adecuación vial realizada / Adecuación vial propuesta)*100		
Adecuación de la intersección en Avenida Allende y calle León	Adecuación de intersección vial en Av. Allende y calle León = (Adecuación vial realizada / Adecuación vial propuesta)*100		
Adecuación de la intersección en Avenida Tecnológico y calle Che Guevara	Adecuación de intersección vial en Av. Tecnológico y calle Che Guevara = (Adecuación vial realizada / Adecuación vial propuesta)*100		
Adecuación de la intersección en Avenida Insurgentes y calle Buenos Aires	Adecuación de intersección vial en Av. Insurgentes y calle Buenos Aires = (Adecuación vial realizada / Adecuación vial propuesta)*100		
Adecuación de la intersección en Avenida Insurgentes y calle Fresno	Adecuación de intersección vial en Av. Insurgentes y calle Fresno = (Adecuación vial realizada / Adecuación vial propuesta)*100		
Adecuación de la intersección en Avenida Insurgentes y calle Oaxaca	Adecuación de intersección vial en Av. Insurgentes y calle Oaxaca = (Adecuación vial realizada / Adecuación vial propuesta)*100		



Adecuación de la intersección en Avenida México y Avenida Zapopan	Adecuación de intersección vial en Av. México y Avenida Zapopan = (Adecuación vial realizada / Adecuación vial propuesta)*100		
Adecuación de la intersección en Boulevard Tepic-Xalisco y calle Agustín Melgar	Adecuación de intersección vial en Boulevard Tepic-Xalisco y calle Agustín Melgar = (Adecuación vial realizada / Adecuación vial propuesta)*100		
Adecuación de la intersección en Boulevard Tepic-Xalisco e Iturbide	Adecuación de intersección vial en Boulevard Tepic-Xalisco e Iturbide = (Adecuación vial realizada / Adecuación vial propuesta)*100		
Adecuación de la intersección en Boulevard Tepic-Xalisco y Avenida de la Cultura	Adecuación de intersección vial en Boulevard Tepic-Xalisco y Avenida de la Cultura = (Adecuación vial realizada / Adecuación vial propuesta)*100		
Adecuación de la intersección en Boulevard Tepic-Xalisco y calle Uruguay	Adecuación de intersección vial en Boulevard Tepic-Xalisco y calle Uruguay = (Adecuación vial realizada / Adecuación vial propuesta)*100		
Adecuación de la intersección en Avenida Tecnológico y calle Francisco Villa	Adecuación de intersección vial en Av. Tecnológico y calle Francisco Villa = (Adecuación vial realizada / Adecuación vial propuesta)*100		
Adecuación de la intersección en Avenida Aguamilpa y calle Alejandrina	Adecuación de intersección vial en Av. Aguamilpa y calle Alejandrina = (Adecuación vial realizada / Adecuación vial propuesta)*100		
Adecuación de la intersección en Avenida Aguamilpa y calle Villa de Cervantes	Adecuación de intersección vial en Av. Aguamilpa y calle Villa de Cervantes = (Adecuación vial realizada / Adecuación vial propuesta)*100		
Adecuación de la intersección en Avenida Insurgentes y Avenida Universidad	Adecuación de intersección vial en Av. Insurgentes y Av. Universidad = (Adecuación vial realizada / Adecuación vial propuesta)*100		



Adecuación de la intersección en Avenida Insurgentes y Avenida Flores Magón	Adecuación de intersección vial en Av. Insurgentes y Av. Flores Magón = (Adecuación vial realizada / Adecuación vial propuesta)*100	Green	Yellow	White
Adecuación de la intersección en Boulevard Colosio y Plaza FORUM	Adecuación de intersección vial en Boulevard Colosio y Plaza FORUM = (Adecuación vial realizada / Adecuación vial propuesta)*100	Green	Yellow	White
Adecuación de la intersección en Boulevard Colosio y Avenida Principal.	Adecuación de intersección vial en Boulevard Colosio y Av. Principal. = (Adecuación vial realizada / Adecuación vial propuesta)*100	Green	Yellow	White
Construcción de vialidad sobre los terrenos donde actualmente se encuentran las vías del ferrocarril	Construcción de vialidad sobre los terrenos de las vías del ferrocarril = (Vialidad construida / Vialidad propuesta)*100	White	Yellow	Red
Adecuación del Libramiento Carretero Poniente para convertirlo en una vialidad urbana	Adecuación de vialidad = (Vialidad intervenida / Vialidad propuesta)*100	White	Yellow	White
Construcción de vialidad sobre la margen derecha del río Mololoa	Construcción de vialidad sobre la margen derecha del río Mololoa = (Vialidad construida / Vialidad propuesta)*100	White	Yellow	Red
Adecuación de Vialidad para consolidar conectividad a la zona de la Cantera	Adecuación de vialidad para consolidar conectividad a la zona de la Cantera = (Vialidad intervenida / Vialidad propuesta)*100	Green	White	White
Ciudad Legible	Ciudad Legible = (Señalamientos instalados / Señalamientos programados)*100	White	Yellow	White
Estudio de reingeniería vial en zonas de alta concentración de vehículos	Estudio de reingeniería vial = (Estudio de reingeniería vial elaborado / Estudio de reingeniería vial propuesto)*100	Green	White	White
Programa permanente de balizamiento	Programa permanente de balizamiento = (Longitud de vialidad balizada / Longitud total de la vialidad)*100	Green	Yellow	Red
Programa de dignificación de banquetas	Programa de Dignificación de banquetas = (Cuadras de vialidad intervenidas / Cuadras totales de la vialidad programada)*100	Green	Yellow	Red



Peatonalización de la calle Amado Nervo entre las calles Durango y Puebla en el Centro Histórico de Tepic	Peatonalización de vialidad en el Centro Histórico en la calle Amado Nervo = (Vialidad peatonalizada / Vialidad propuesta)*100			
Construcción de andador peatonal en la calle Zaragoza entre la calle Durango y la Avenida México en el Centro Histórico de Tepic	Peatonalización de vialidad en el Centro Histórico en la calle Zaragoza = (Vialidad peatonalizada / Vialidad propuesta)*100			
Construcción de andador peatonal en calle Zapata entre la calle Durango y Zacatecas en el Centro Histórico de Tepic	Peatonalización de vialidad en el Centro Histórico en calle Zapata = (Vialidad peatonalizada / Vialidad propuesta)*100			
Construcción de andador peatonal en calle Morelos entre calle León y Durango en el Centro Histórico de Tepic	Peatonalización de vialidad en el Centro Histórico en calle Morelos = (Vialidad peatonalizada / Vialidad propuesta)*100			
Construcción de andador peatonal en calle Lerdo entre Avenida México y calle San Luis	Peatonalización de vialidad en el Centro Histórico en calle Lerdo = (Vialidad peatonalizada / Vialidad propuesta)*100			
Peatonalización de calle Mina entre calle Veracruz y Avenida México	Peatonalización de vialidad en el Centro Histórico de calle Mina= (Vialidad peatonalizada / Vialidad propuesta)*100			
Peatonalización de calle Abasolo entre calle Veracruz y Avenida México	Peatonalización de vialidad en el Centro Histórico de calle Abasolo = (Vialidad peatonalizada / Vialidad propuesta)*100			
Ampliación de banquetas en calle Bravo entre calle Querétaro y San Luis	Semipeatonalización de vialidad en el Centro Histórico en calle Bravo = (Vialidad semipeatonalizada / Vialidad propuesta)*100			
Ampliación de banquetas en calle Zaragoza en varios tramos del Centro Histórico de Tepic	Semipeatonalización de vialidad en el Centro Histórico en calle Zaragoza = (Vialidad semipeatonalizada / Vialidad propuesta)*100			
Ampliación de banquetas en calle Amado Nervo en varios tramos del Centro Histórico de Tepic	Semipeatonalización de vialidad en el Centro Histórico en calle Amado Nervo = (Vialidad semipeatonalizada / Vialidad propuesta)*100			



Ampliación de banquetas en calle Guerrero entre calle Zacatecas y calle San Luis	Semipeatonalización de vialidad en el Centro Histórico en calle Guerrero = (Vialidad semipeatonalizada / Vialidad propuesta)*100			
Ampliación de banquetas en calle Mina entre calle Veracruz y Avenida México	Semipeatonalización de vialidad en el Centro Histórico en calle Mina = (Vialidad semipeatonalizada / Vialidad propuesta)*100			
Ampliación de banquetas en calle Zacatecas entre Avenida Allende y calle Lerdo	Semipeatonalización de vialidad en el Centro Histórico en calle Zacatecas = (Vialidad semipeatonalizada / Vialidad propuesta)*100			
Ampliación de banquetas en calle Veracruz entre calle Hidalgo y calle Miñón	Semipeatonalización de vialidad en el Centro Histórico en calle Veracruz = (Vialidad semipeatonalizada / Vialidad propuesta)*100			
Ampliación de banquetas en calle Durango entre Av. Allende y calle Bravo	Semipeatonalización de vialidad en el Centro Histórico en calle Durango = (Vialidad semipeatonalizada / Vialidad propuesta)*100			
Ampliación de banquetas en calle Leon entre calle Morelos y calle Amado Nervo	Semipeatonalización de vialidad en el Centro Histórico en calle Leon = (Vialidad semipeatonalizada / Vialidad propuesta)*100			
Ampliación de banquetas en calle Lerdo en distintos tramos del Centro Histórico de Tepic	Semipeatonalización de vialidad en el Centro Histórico en calle Lerdo = (Vialidad semipeatonalizada / Vialidad propuesta)*100			
Ampliación de banquetas en calle Hidalgo en distintos tramos del Centro Histórico de Tepic	Semipeatonalización de vialidad en el Centro Histórico en calle Hidalgo = (Vialidad semipeatonalizada / Vialidad propuesta)*100			
Ampliación de banquetas en calle Zapata en distintos tramos del Centro Histórico de Tepic	Semipeatonalización de vialidad en el Centro Histórico en calle Zapata = (Vialidad semipeatonalizada / Vialidad propuesta)*100			
Ampliación de banquetas en calle Morelos entre calle Puebla y calle San Luis	Semipeatonalización de vialidad en el Centro Histórico en calle Morelos = (Vialidad semipeatonalizada / Vialidad propuesta)*100			



Sustitución de puente peatonal ubicado sobre Avenida México y Avenida Victoria por paso peatonal a nivel sobre vía	Paso peatonal sobre la vía Avenida México y Avenida Victoria = (Paso peatonal acondicionado / Paso peatonal propuesto)*100	█		
Sustitución de puente peatonal ubicado sobre Avenida Insurgentes y Ley Rodeo por paso peatonal a nivel sobre vía	Paso peatonal sobre la vía Avenida Insurgentes y Ley Rodeo = (Paso peatonal acondicionado / Paso peatonal propuesto)*100		█	
Realización de eventos "Zebratón"	Eventos Zebratón = (Cruce intervenido en Zebratón / Cruces programados)*100	█	█	█
Construcción y equipamiento de 2.5 km de infraestructura ciclista en Av. Victoria	Construcción y equipamiento de infraestructura ciclista Av. Victoria = (Longitud de infraestructura construida y equipada / Longitud propuesta de infraestructura ciclista propuesta)*100	█		
Construcción y equipamiento de 10 km de infraestructura ciclista en Av. Insurgentes y Av. Tecnológico	Construcción y equipamiento de infraestructura ciclista en Av. Insurgentes y Av. Tecnológico = (Longitud de infraestructura construida y equipada / Longitud propuesta de infraestructura ciclista propuesta)*100	█	█	█
Construcción y equipamiento de 9 km de infraestructura ciclista en Boulevard Tepic-Xalisco, Av. México y Boulevard Bellavista	Construcción y equipamiento de infraestructura ciclista en Boulevard Tepic-Xalisco, Av. México y Boulevard Bellavista = (Longitud de infraestructura construida y equipada / Longitud propuesta de infraestructura ciclista propuesta)*100	█	█	█
Construcción y equipamiento de 500 m de infraestructura ciclista en Boulevard Luis Donaldo Colosio	Construcción y equipamiento de infraestructura ciclista en Boulevard Luis Donaldo Colosio = (Longitud de infraestructura construida y equipada / Longitud propuesta de infraestructura ciclista propuesta)*100	█		
Construcción y equipamiento de 1 km de infraestructura ciclista en Av. Juan Escutia	Construcción y equipamiento de infraestructura ciclista en Av. Juan Escutia = (Longitud de infraestructura construida y equipada / Longitud propuesta de infraestructura ciclista propuesta)*100	█		



Construcción y equipamiento de 1.5 km de infraestructura ciclista en Calzada del Ejército	Construcción y equipamiento de infraestructura ciclista en Calzada del Ejército = (Longitud de infraestructura construida y equipada / Longitud propuesta de infraestructura ciclista propuesta)*100		
Construcción y equipamiento de 1.5 km de infraestructura ciclista en Av. Jacarandas	Construcción y equipamiento de infraestructura ciclista Av. Jacarandas = (Longitud de infraestructura construida y equipada / Longitud propuesta de infraestructura ciclista propuesta)*100		
Construcción y equipamiento de 700 m de infraestructura ciclista en Av. Las Brisas	Construcción y equipamiento de infraestructura ciclista Av. Las Brisas = (Longitud de infraestructura construida y equipada / Longitud propuesta de infraestructura ciclista propuesta)*100		
Construcción y equipamiento de 700 m de infraestructura ciclista en calle Bucerías	Construcción y equipamiento de infraestructura ciclista en calle Bucerías = (Longitud de infraestructura construida y equipada / Longitud propuesta de infraestructura ciclista propuesta)*100		
Construcción y equipamiento de 1 km de infraestructura ciclista en calle Bugambilias	Construcción y equipamiento de infraestructura ciclista en calle Bugambilias = (Longitud de infraestructura construida y equipada / Longitud propuesta de infraestructura ciclista propuesta)*100		
Construcción y equipamiento de 2.5 km de infraestructura ciclista en Av. Zapopan	Construcción y equipamiento de infraestructura ciclista en Av. Zapopan = (Longitud de infraestructura construida y equipada / Longitud propuesta de infraestructura ciclista propuesta)*100		
Construcción y equipamiento de 1.5 km de infraestructura ciclista en Av. Fco. I. Madero	Construcción y equipamiento de infraestructura ciclista en Av. Fco. I. Madero = (Longitud de infraestructura construida y equipada / Longitud propuesta de infraestructura ciclista propuesta)*100		



Construcción y equipamiento de 1.5 km de infraestructura ciclista en Av. P. Sánchez	Construcción y equipamiento de infraestructura ciclista en Av. P. Sánchez = (Longitud de infraestructura construida y equipada / Longitud propuesta de infraestructura ciclista propuesta)*100		
Construcción y equipamiento de 700 m de infraestructura ciclista en Av. Principal	Construcción y equipamiento de infraestructura ciclista en Av. Principal = (Longitud de infraestructura construida y equipada / Longitud propuesta de infraestructura ciclista propuesta)*100		
Construcción y equipamiento de 2 km de infraestructura ciclista en Av. Independencia	Construcción y equipamiento de infraestructura ciclista en Av. Independencia = (Longitud de infraestructura construida y equipada / Longitud propuesta de infraestructura ciclista propuesta)*100		
Construcción y equipamiento de 4 km de infraestructura ciclista en calle Río Suchiate	Construcción y equipamiento de infraestructura ciclista en calle Río Suchiate = (Longitud de infraestructura construida y equipada / Longitud propuesta de infraestructura ciclista propuesta)*100		
Construcción y equipamiento de 1.5 km de infraestructura ciclista en calle Brasil	Construcción y equipamiento de infraestructura ciclista en calle Brasil = (Longitud de infraestructura construida y equipada / Longitud propuesta de infraestructura ciclista propuesta)*100		
Construcción y equipamiento de 2 km de infraestructura ciclista en Av. Los Sauces	Construcción y equipamiento de infraestructura ciclista en Av. Los Sauces = (Longitud de infraestructura construida y equipada / Longitud propuesta de infraestructura ciclista propuesta)*100		
Construcción y equipamiento de 1 km de infraestructura ciclista en Av. Xalisco	Construcción y equipamiento de infraestructura ciclista en Av. Xalisco = (Longitud de infraestructura construida y equipada / Longitud propuesta de infraestructura ciclista propuesta)*100		



Construcción y equipamiento de 4 km de infraestructura ciclista en Boulevard Aguamilpa	Construcción y equipamiento de infraestructura ciclista en Boulevard Aguamilpa = (Longitud de infraestructura construida y equipada / Longitud propuesta de infraestructura ciclista propuesta)*100		
Construcción y equipamiento de 1.5 km de infraestructura ciclista en Av. Villas de León	Construcción y equipamiento de infraestructura ciclista en Av. Villas de León = (Longitud de infraestructura construida y equipada / Longitud propuesta de infraestructura ciclista propuesta)*100		
Construcción y equipamiento de 2 km de infraestructura ciclista en Av. Villas las Torres	Construcción y equipamiento de infraestructura ciclista en Av. Villas las Torres = (Longitud de infraestructura construida y equipada / Longitud propuesta de infraestructura ciclista propuesta)*100		
Construcción y equipamiento de 1.5 km de infraestructura ciclista en Av. Villas de Montalvo	Construcción y equipamiento de infraestructura ciclista en Av. Villas de Montalvo = (Longitud de infraestructura construida y equipada / Longitud propuesta de infraestructura ciclista propuesta)*100		
Construcción y equipamiento de 2.5 km de infraestructura ciclista en Av. Lagos del Country	Construcción y equipamiento de infraestructura ciclista en Av. Lagos del Country = (Longitud de infraestructura construida y equipada / Longitud propuesta de infraestructura ciclista propuesta)*100		
Construcción y equipamiento de 2 km de infraestructura ciclista en Boulevard Gobernadores	Construcción y equipamiento de infraestructura ciclista en Boulevard Gobernadores = (Longitud de infraestructura construida y equipada / Longitud propuesta de infraestructura ciclista propuesta)*100		
Construcción y equipamiento de 2 km de infraestructura ciclista en Av. de la Cultura	Construcción y equipamiento de infraestructura ciclista en Av. de la Cultura = (Longitud de infraestructura construida y equipada / Longitud propuesta de infraestructura ciclista propuesta)*100		



Construcción y equipamiento de 1 km de infraestructura ciclista en calle Carrillo Puerto	Construcción y equipamiento de infraestructura ciclista en calle Carrillo Puerto = (Longitud de infraestructura construida y equipada / Longitud propuesta de infraestructura ciclista propuesta)*100	Green		
Construcción y equipamiento de 5 km de infraestructura ciclista para conectar la localidad de San Cayetano	Construcción y equipamiento de infraestructura ciclista para conectar la localidad de San Cayetano = (Longitud de infraestructura construida y equipada / Longitud propuesta de infraestructura ciclista propuesta)*100		Yellow	
Construcción y equipamiento de 3 km de infraestructura ciclista para conectar la localidad de El Ahuacate	Construcción y equipamiento de infraestructura ciclista para conectar la localidad de El Ahuacate = (Longitud de infraestructura construida y equipada / Longitud propuesta de infraestructura ciclista propuesta)*100			Red
Construcción y equipamiento de 4 km de infraestructura ciclista para conectar la localidad de Camichin de Jauja	Construcción y equipamiento de infraestructura ciclista para conectar Camichin de Jauja = (Longitud de infraestructura construida y equipada / Longitud propuesta de infraestructura ciclista propuesta)*100	Green		
Programa de préstamo de bicicletas públicas	Programa de préstamo de bicicletas públicas = (Programa implementado / Programa propuesto)*100		Yellow	
Colocación de ciclopuertos a lo largo de la red ciclista	Colocación de ciclopuertos = (Ciclopuertos instalados / Ciclopuertos programados)*100	Green	Yellow	Red
Creación del Sistema Integral de Transporte	Creación del Sistema Integral de Transporte = (Sistema implementado / Sistema propuesto)*100	Green	Yellow	Red
Estudio para la reordenación de rutas transporte público	Estudio de Reordenación de Rutas = (Estudio de reordenación de rutas elaborado / Estudio de reordenación de rutas propuesto)*100	Green		



Construcción de estaciones de transferencia multimodal	Construcción de estaciones de transferencia multimodal = (Estaciones de transferencia construidas / Estaciones de transferencia propuestas)*100			
Adecuación y consolidación de paradas oficiales	Adecuación y consolidación de paradas oficiales = (Parada oficial establecida / Parada oficial programada)*100			
Divulgación de información de las rutas de transporte público a la ciudadanía	Divulgación de información de las rutas de transporte = (Campañas realizadas / Campañas programadas)*100			
Refuerzo y mejora de la señalización vehicular para el transporte pesado	Refuerzo y mejora de señalización = (Señalamientos instalados / Señalamientos programados)*100			
Establecimiento de zonas de carga y descarga para todo tipo de comercio e industria	Establecimiento de zonas de carga y descarga = (Zonas de carga y descarga acondicionada / Zonas de carga y descarga propuestas)*100			
Operativos permanentes para la vigilancia del cumplimiento de reglamentos y disposiciones	Vigilancia del cumplimiento de reglamentos y disposiciones = (Operativo permanente implementado / Operativo permanente propuesto)*100			
Campañas de concientización de movilidad urbana sustentable en centros escolares	Concientización de movilidad urbana sustentable en centros escolares = (Campañas realizadas / Campañas programadas)*100			
Estrategia de comunicación permanente sobre la importancia de la movilidad urbana sustentable	Estrategia de comunicación sobre la movilidad urbana sustentable = (Estrategia de comunicación establecida / Estrategia de comunicación propuesta)*100			
Campañas de concientización de movilidad urbana sustentable en colonias	Concientización de movilidad urbana sustentable en colonias = (Campañas realizadas / Campañas programadas)*100			



Ejercicios urbanos de movilidad sustentable	Realización de ejercicios urbanos de movilidad sustentable = (Ejercicios urbanos realizados / Ejercicios urbanos programados)*100			
Sistema municipal de medición de la calidad del aire	Sistema municipal de medición de la calidad del aire = (Sistema de medición implementado / sistema de medición propuesto)*100			
Verificación vehicular obligatoria	Verificación vehicular obligatoria = (Programa de verificación vehicular obligatoria establecido / Programa de verificación vehicular propuesto)*100			
Programa de certificación para prestadores del servicio de transporte público	Certificación para prestadores del servicio de transporte público = (Programas de Certificación realizados / Programas de Certificación propuestos)*100			
Aumento de agentes viales en la zona metropolitana	Aumento de agentes viales = (Agentes viales contratados / Agentes viales necesarios)*100			
Adecuación de edificios gubernamentales para asegurar la accesibilidad universal	Adecuación de edificios gubernamentales = (Edificios intervenidos / Total de edificios del gobierno municipal)*100			
Adecuación de biciestacionamientos en dependencias del municipio	Adecuación de biciestacionamientos en dependencias del municipio = (Biciestacionamientos instalados / Biciestacionamientos programados)*100			
Programas de desincentivación del uso del automóvil entre los trabajadores de las dependencias municipales	Desincentivación del uso del automóvil = (Programa de Desincentivación del uso del automóvil implementado / Programa de Desincentivación del uso del automóvil propuesto)*100			
Programa de divulgación de avances del PIMUS Tepic	Divulgación de avances del PIMUS = (Programa de divulgación de avances implementado / Programa de divulgación de avances propuesto)*100			



ESTRUCTURA ESTRATÉGICA DEL PIMUS

1. Objetivo General

Promover los cambios en la movilidad urbana de Tepic que contribuyan a la calidad de vida y a la sustentabilidad, para la atracción de inversiones y talento.

2. Objetivos específicos

1. Favorecer la movilidad urbana sustentable por medio de modificaciones y reformas al marco jurídico-normativo existente para su fortalecimiento en cuestiones de diseño urbano, accesibilidad, movilidad y pertenencia del espacio público.
2. Promover mediante la construcción de corredores urbanos, criterios de movilidad sustentable y fomentar la redensificación de la ciudad.
3. Contar con la infraestructura vial adecuada que cumple con los lineamientos de diseño enfocados a la monivilidad urbana sustentable, para asegurar la conectividad de la ciudad.
4. Desincentivar el uso del automóvil privado mediante el diseño, construcción y adecuación de la infraestructura para peatones y ciclistas.
5. Aumentar la infraestructura peatonal para convertir a Tepic en una ciudad caminable.
6. Promover la utilización de la bicicleta como un transporte eficiente y sustentable, mediante la ceración, adecuación y mantenimiento de infraestructura ciclista.
7. Modernizar y eficientar los traslados en transporte público, mediante la creación de un nuevo modelo organizativo.
8. Promover y eficientar la oferta de transporte público en la zona metropolitana, dotando de la infraestructura necesaria para su óptimo funcionamiento.
9. Establecer y aplicar normas y reglamentos y delimitar zonas de actividad para regular el transporte de mercancías y de carga que circula por la ciudad de Tepic.
10. Fomentar la cultura de movilidad urbana sustentable de la ciudad, por medio de acciones así como también a través de ejercicios urbanos que logren la apropiación del espacio público.
11. Coadyuvar en reducir las fuentes móviles de contaminación atmosférica y fortalecer la capacidad institucional en materia ambiental.
12. Promover dentro de la administración pública la adopción de modos de transporte no motorizados y la disminución del uso del automóvil.
13. Garantizar la correcta aplicación del PIMUS.

3. Estrategias

- Jurídico-Normativa
 - 6 proyectos



- Urbana Territorial
 - 2 proyectos
- Vial
 - 7 proyectos
- Peatonal
 - 5 proyectos
- Ciclista
 - 3 proyectos
- Transporte público
 - 5 proyectos
- Transporte de mercancías
 - 3 proyectos
- Comunicación y cultura ciudadana
 - 4 proyectos
- Medio ambiental
 - 2 proyectos
- Institucional
 - 6 proyectos

4. Monitoreo y Evaluación

BIBLIOGRAFÍA

CTS Embarq México. (2015). Rumbo a la reforma urbana. Retos y Oportunidades de la iniciativa de

Ley General de las Ciudades y el Territorio. México: CTS Embarq.

H. XL Ayuntamiento de Xalisco. (2015). Programa de Ordenamiento Territorial de Xalisco. Xalisco,

Nayarit: Ayuntamiento de Xalisco.

H. XXXV Ayuntamiento de Tepic. (2000). Plan de Desarrollo Urbano de Tepic 2000-2020. Tepic:

Ayuntamiento de Tepic.

Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo México. (2012). Hacia una Estrategia Nacional

Integral de Movilidad Urbana. México: ITDP.

Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo México. (2012). Planes Integrales de Movilidad.

Lineamientos para una Movilidad urbana Sustentables. México: ITDP.



Litman, T. (2012). Gestión de la movilidad para México. México: ITDP.

XL Ayuntamiento de Tepic. (2014). Atlas de Riesgos del Municipio de Tepic. Tepic, Nayarit, México:
SIGPOT.

XL Ayuntamiento de Tepic. (2015). Plan Municipal de Ordenamiento Territorial de Tepic, Nayarit 2015.
Tepic: Urbanik.

