



Plan Estratégico con visión del desarrollo urbano, articulación y convivencia ciudad y puerto Manzanillo 2050

Programa Municipal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de Manzanillo, Col.

Proceso de participación y Consulta pública:

AAE 6. Movilidad urbana y suburbana ineficiente:

Déficit en la accesibilidad universal, traslape de rutas de transporte público de pasajeros y de carga, desequilibrio en el reparto modal, limitada intermodalidad en el transporte de carga y urbano.

AAE 6 bis. Movilidad urbana saludable, segura, sustentable, y solidaria ante COVID-19



Manzanillo, Colima. Noviembre 3 de 2020

An aerial photograph showing a coastal town with a mix of urban buildings and green agricultural fields. The town is situated along a dark blue coastline with a bay. The surrounding area is dominated by green, hilly terrain with some roads and smaller structures scattered across the landscape.

1. Definición de Ámbitos de Atención Estratégica (AAEs)

Diagnóstico integrado: Ámbitos y Zonas de Atención Estratégica (AAEs y ZAES)

Ámbitos de Atención Estratégica AAEs

- Fenómeno o problema concreto de la ciudad o una oportunidad para su desarrollo, y que por su magnitud, características o comportamiento, es fundamental para su presente y/o para su futuro.
- Es causa de otros fenómenos o problemas, o los encadena de forma tal, que es o se vuelve determinante o condicionante de ellos.
- Es por naturaleza, interdisciplinario, intersectorial e intergubernamental.

Zonas de Atención Estratégica ZAES

- Es “UNA PARTE” del territorio de Manzanillo (una colonia, un curso de agua, un corredor comercial, un tramo de costa, entre muchos otros) que requieren de una atención especial porque ahí ocurren problemas fundamentales, se concentran valores estratégicos (biodiversidad, patrimonio, otros) o se localizan oportunidades de desarrollo.

Definición de Ámbitos de Atención Estratégica (AAEs)

Ámbitos de Atención Estratégica (AAEs)	Alineación con los ODS	Alineación con la NAU
 <p>AAE 1. Baja capacidad de resiliencia urbana y rural ante los efectos del cambio climático: cambios de uso de suelo, ineficiencia en el aprovechamiento de recursos energéticos, contaminación y riesgos.</p>	 	 <p>LA NUEVA AGENDA URBANA PROMUEVE UNA CIUDAD RESILIENTE</p>
 <p>AAE 2. Crisis hídrica: Deficiencia en suministro y dotación de agua para uso doméstico, de servicios y para la industria.</p>	 	 <p>LA NUEVA AGENDA URBANA PROMUEVE UNA CIUDAD SOSTENIBLE</p>
 <p>AAE 3. Zonas precarias y con alta marginación social: Zonas con déficit de servicios públicos e infraestructura social e inseguridad</p>	     	  <p>LA NUEVA AGENDA URBANA PROMUEVE UNA CIUDAD INCLUSIVA</p> <p>LA NUEVA AGENDA URBANA PROMUEVE UNA CIUDAD SEGURA</p>
 <p>AAE 4. Ocupación Insostenible del territorio: patrón de crecimiento disperso, segregado, inequitativo y especulativo.</p>	 	  <p>LA NUEVA AGENDA URBANA PROMUEVE UNA CIUDAD COMPACTA</p> <p>LA NUEVA AGENDA URBANA PROMUEVE UNA CIUDAD INCLUSIVA</p>

Definición de Ámbitos de Atención Estratégica (AAEs)

Ámbitos de Atención Estratégica (AAEs)

Alineación con los ODS

Alineación con la NAU



AAE 5. Desequilibrio en la relación puerto-ciudad: Crecimiento disociado que favorece al puerto en detrimento de la ciudad y del medio ambiente.



AAE 6. Movilidad urbana y suburbana ineficiente: Déficit en la accesibilidad universal, traslape de rutas de transporte público de pasajeros y de carga, desequilibrio en el reparto modal, limitada intermodalidad en el transporte de carga y urbano.




AAE 7. Alto potencial para la diversificación económica: particularmente en los sectores turístico, energético, agropecuario, logístico y de infraestructura de TICs.



AAE 8. Fortalecimiento de la Planeación-Gestión-Acción: Planeación urbana limitada, desarticulada y con poca incidencia real en las decisiones sobre el territorio.



An aerial photograph showing a coastal town with a large bay or harbor. The town is built on a hillside overlooking the water. The surrounding area is a mix of green fields and brown patches, possibly indicating agricultural land or a forest fire. The water is dark blue, and the sky is not visible.

**2. Principales
hallazgos del AAE 6
y 6 bis.**

Contexto de la problemática

La ciudad de Manzanillo ha experimentado un proceso de urbanización **intenso y descontrolado**.



La forma de ocupación del espacio está generando un patrón desordenado de **circulación de personas y mercancías que afecta el ordenamiento urbano y la calidad ambiental**.



Este patrón presenta **problemas para los peatones y motociclistas** y para la mayoría de la población que precisa del transporte público.

Alineación con los ODS y NAU



Fuente: AFmedios (2020).

Principales problemáticas identificadas

AAE 6Bis. Movilidad urbana saludable, segura, sustentable y solidaria ante COVID-19

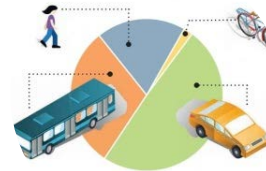
AAE 6. Movilidad urbana y suburbana ineficiente



1. Desequilibrio en el reparto modal con déficit de oferta para el peatón y el ciclista y entre el transporte de pasajeros y de carga a favor de esta.



2. Déficit en la accesibilidad universal a empleo, servicios y equipamientos agudizado por COVID 19.



3. Traslape de rutas de transporte público de pasajeros y de carga y desorden generalizado en la movilidad de carga y guardado de vehículos.



4. Insuficiente infraestructura y planeación de rutas limitando la intermodalidad en el transporte de carga y urbano e incrementando costos en tiempo, dinero y mantenimiento de vialidades.

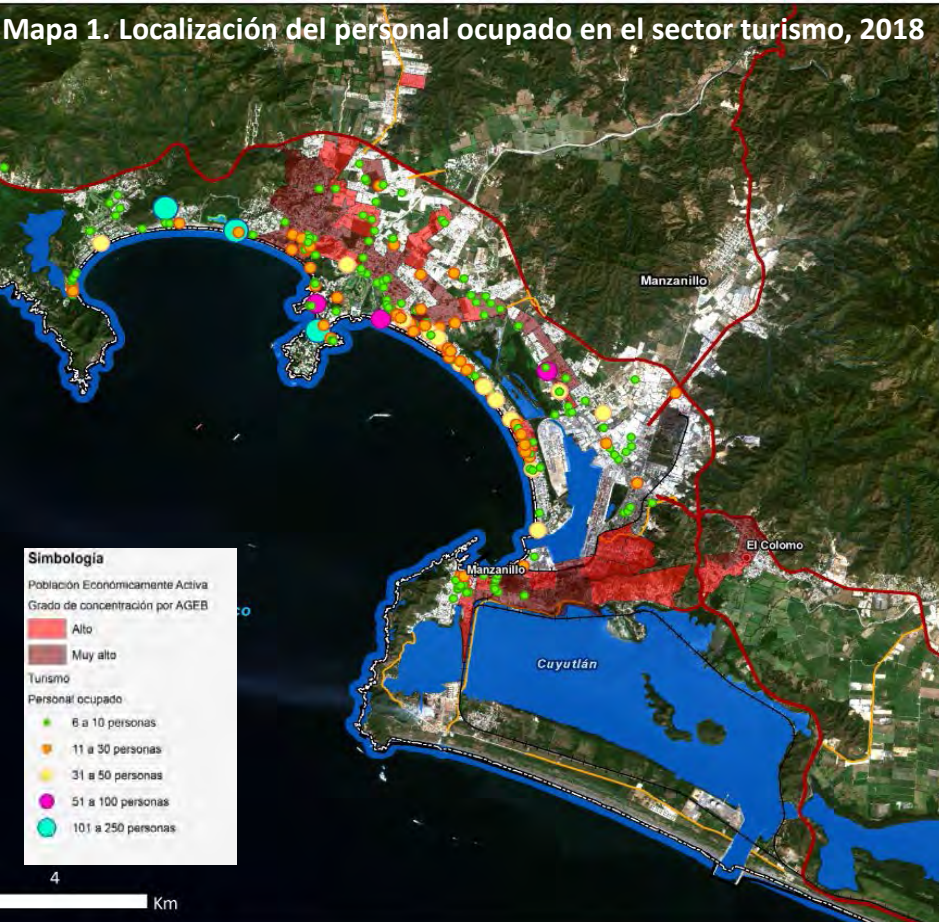
Alineación con los ODS y NAU



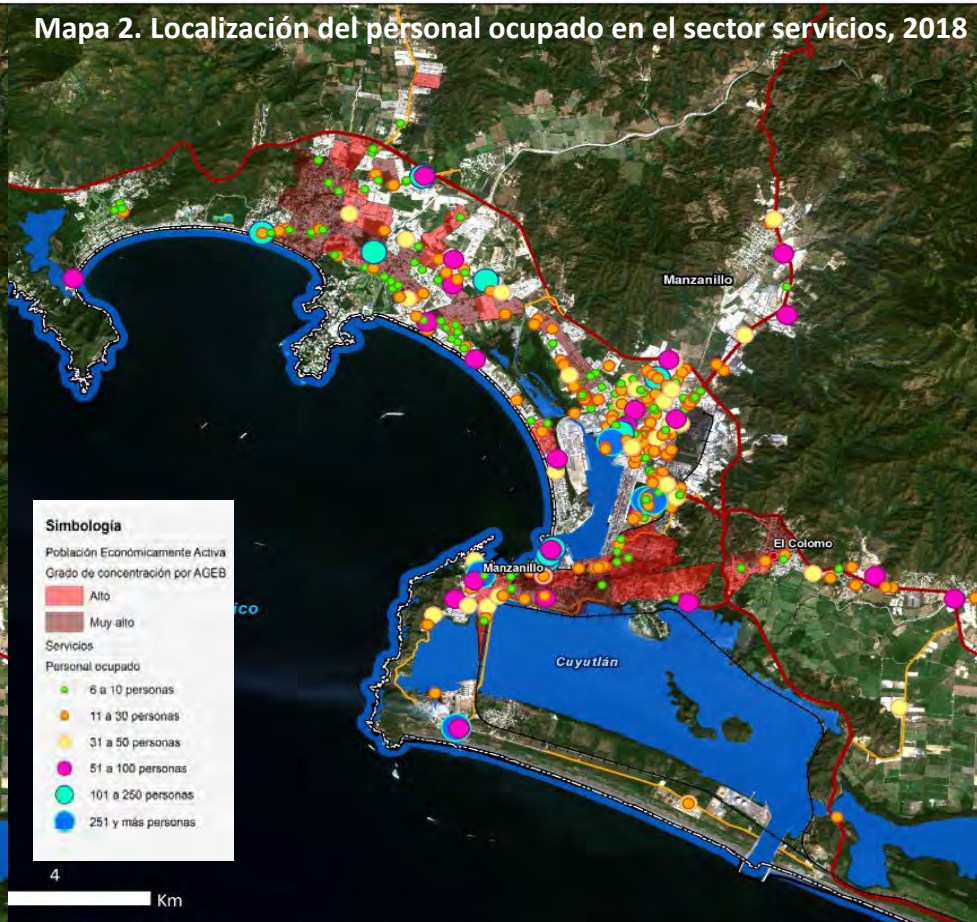
Zonas atractoras de viajes

Zonas atractoras de viajes desde las áreas habitacionales

Mapa 1. Localización del personal ocupado en el sector turismo, 2018



Mapa 2. Localización del personal ocupado en el sector servicios, 2018



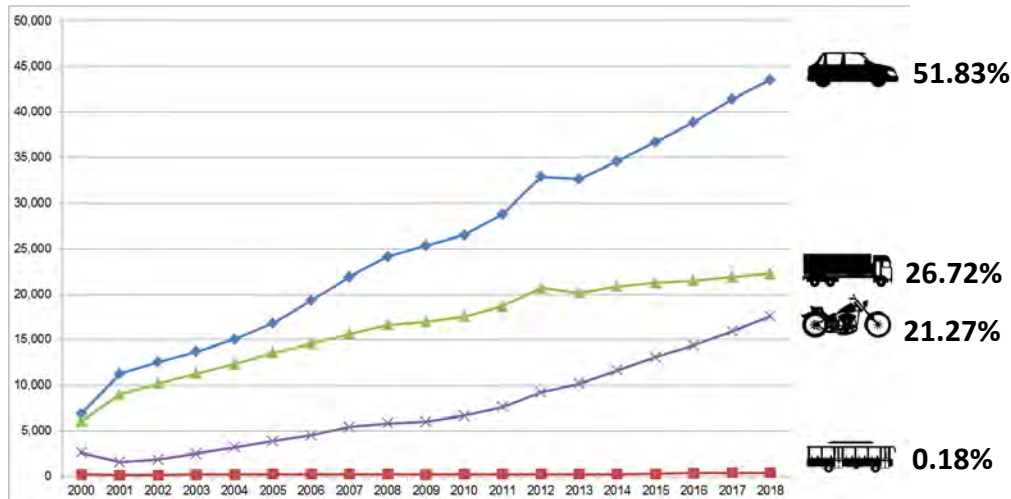
Fuente: Centro Eure S.C., a partir de INEGI, (2018). Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas, Imágenes satelitales Sentinel 2ª 10m/píxel (2019).

Actividades económicas atractoras de viajes:
portuarias, turísticas, industriales y de esparcimiento

26% de los viajes realizados en la ciudad, tuvieron como **destino el Puerto de Manzanillo**

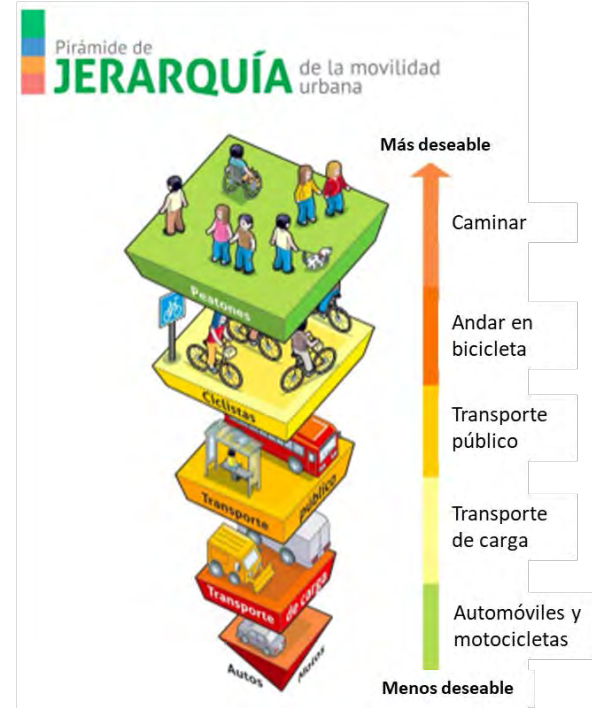
Desequilibrio en el reparto modal

Crecimiento de vehículos de motor registrados por clase, 2000-2018



Fuente: INEGI, (2015). Encuesta Intercensal .

- En el periodo 2000-2018, **los vehículos de motor registrados en circulación crecieron 5.3 veces** (mayor que el crecimiento de la población que fue de 1.5 veces).
- En el municipio circulan a diario una cantidad similar de transporte de carga y motocicletas.
- La relación de vehículos de motor por cada cien habitantes manifiesta un **crecimiento abrupto de 2000 a 2018, al transitar de 13 a 44 vehículos por cada cien personas.**



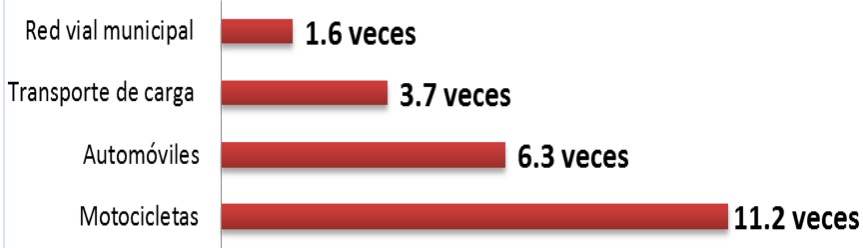
Fuente: ITDP, Infografías. Recuperado de: <https://mexico.itdp.org/multimedia/infografias/jerarquia-de-la-movilidad-urbana-piramide/>

Reparto modal en Manzanillo (PIMUS (2020):



Desequilibrio en el reparto modal

Crecimiento red vial y vehículos, 2000-2018



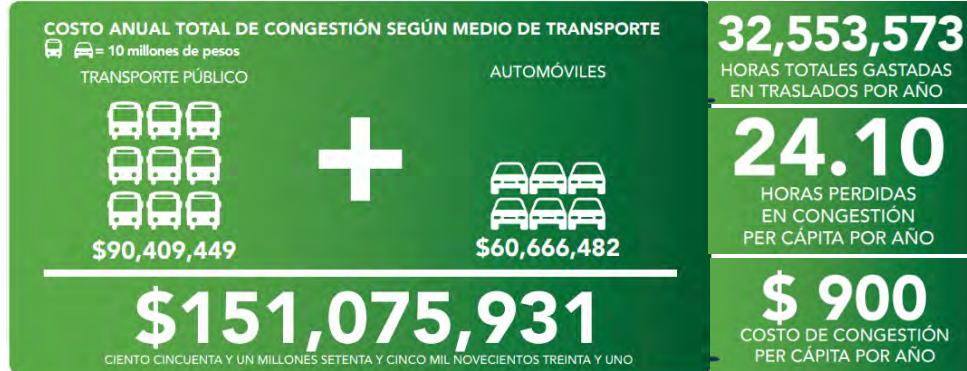
La congestión vehicular deriva en costos económicos, sociales y ambientales

Alineación con los ODS y NAU



SITUACIÓN APLICABLE A MANZANILLO

COLIMA, COLIMA



Fuente: IMCO (2018). 1er Estudio Nacional del Costo de la Congestión en México

Imagen 2. Acceso al puerto de Manzanillo



Fuente: Televisa News (2018). Colapsan vías de ingreso al puerto de Manzanillo, Colima, por arribo de carga, 26 de Octubre de 2018

Movilidad peatonal y ciclista

- En 2018, 13.4% de los heridos en accidentes en Manzanillo eran peatones y ciclistas.
- Por tipo de accidentes destacan las **colisiones de vehículos automotores (56.87%)** y de **motocicletas (19.16%)**.
- Según víctimas mortales, **50% eran conductor (es), 40% peatón (es) y 10% pasajero (os)**.

Imagen 3. Ciclovía Av. Elías Zamora Verduzco



Fuente: Imagen obtenida de Google (2020). Street View.

* INEGI (2015) y ** De acuerdo con el Banco Interamericano de Desarrollo, por cada 100 mil habitantes, se requieren 25 kilómetros de red ciclista

Infraestructura
peatonal

Infraestructura
ciclista

En Manzanillo existen 2,874
vialidades sin recubrimiento
(15.9% del total)

El resto presentan
recubrimiento de
pavimento/concreto (35.2%),
empedrado/adoquín (33.4%) y
no especificado (15.5%).

Con ciclovía actual y
propuesta se alcanzaría un
total de 34.2 kilómetros

Manzanillo debería contar con
al menos 49 kilómetros de
ciclovías y
biciestacionamientos **

Sin continuidad, seguridad,
coherencia e identidad

Movilidad peatonal y ciclista

Mapa 3. Ciclovías actuales y propuestas por el INPLAN



Fuente: Centro Eure S.C., a partir de INPLAN Manzanillo, (2019). Sistema de Información Territorial y Urbana.

Es indispensable ampliar y habilitar la red de ciclovías en el Centro de Población de Manzanillo

En el PLAN ESTRATÉGICO 2050 se aplica una metodología para el análisis de la movilidad, incluyendo la peatonal y ciclista alineada a PIMUS

Infraestructura ciclista sin identidad



Fuente: Imagen obtenida de Google (2020). Street View

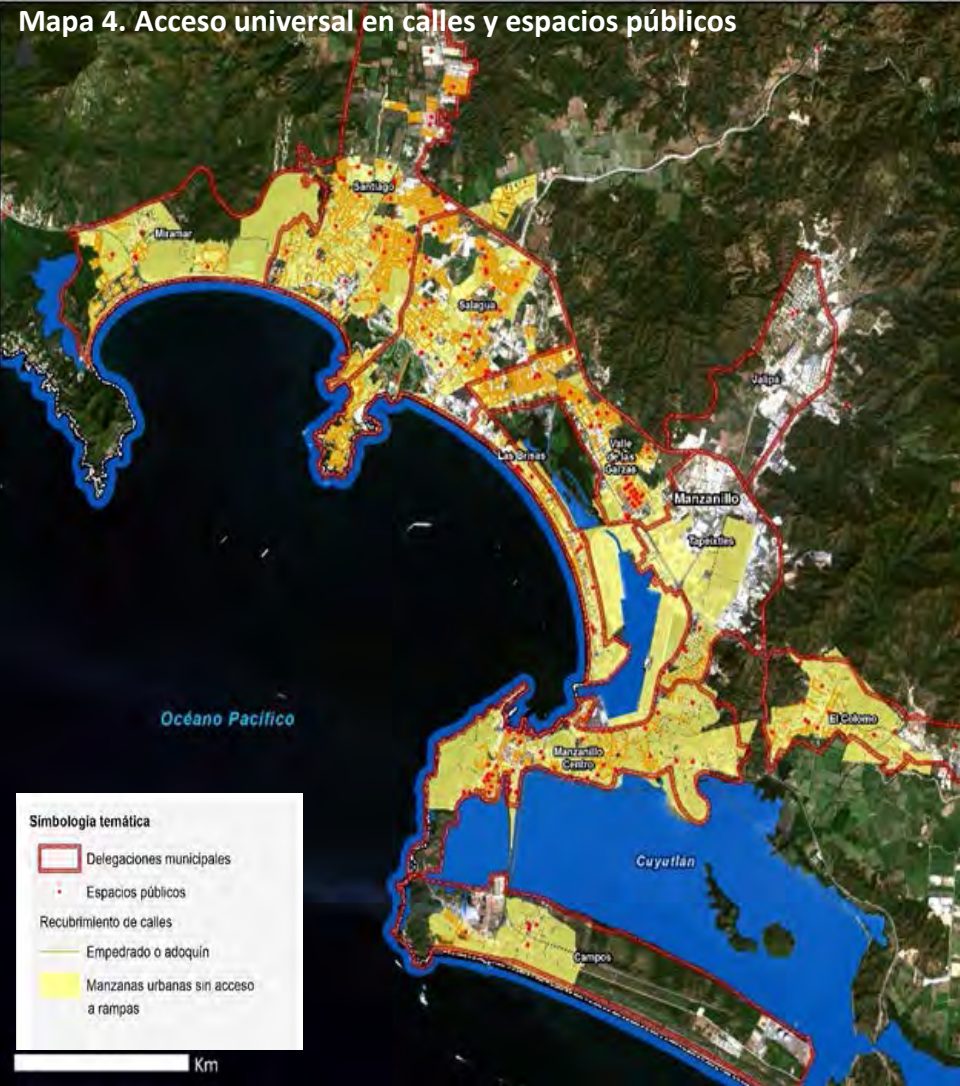


Fuente: Imagen obtenida de Google (2020). Street View

Accesibilidad universal

Limitada accesibilidad para quien más lo necesita

Mapa 4. Acceso universal en calles y espacios públicos



El entorno urbano por el cual se desplaza la **población con alguna discapacidad**, carece de elementos básicos:

- Adecuación de rampas en banquetas,
- Señalamientos luminosos y sonoros en intersecciones peligrosas,
- Instalación de marcas y texturas en el pavimento y banquetas,
- Transporte público adecuado para personas con discapacidad.

El 69% de las manzanas carecen de rampa para sillas de ruedas y 37.7% carecen de banqueta

Ausencia de elementos en vialidades, 2015



Fuente: Centro Eure S.C., a partir de INEGI, (2016). Inventario Nacional de Viviendas.

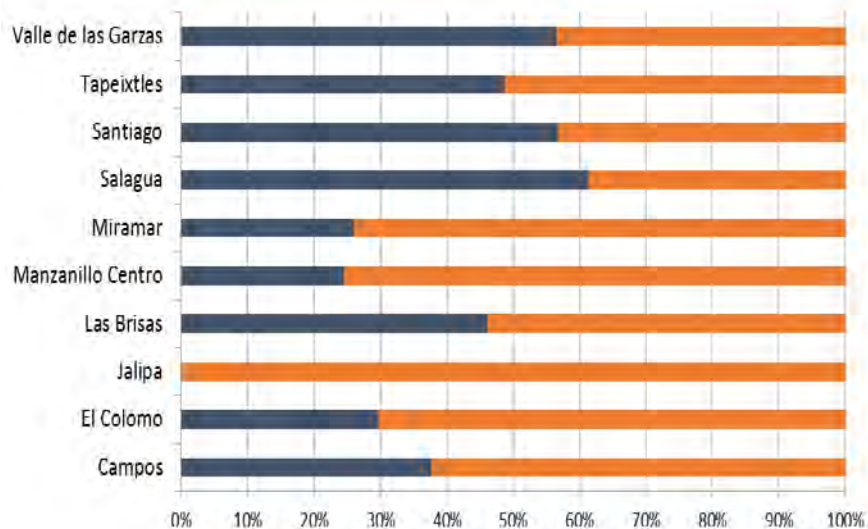
Fuente: INEGI (2015). Características de las Localidades y del Entorno Urbano.

Accesibilidad universal

Existen en Manzanillo cerca de **7,000 personas** con alguna limitación o discapacidad: caminar o moverse, ver y/o escuchar

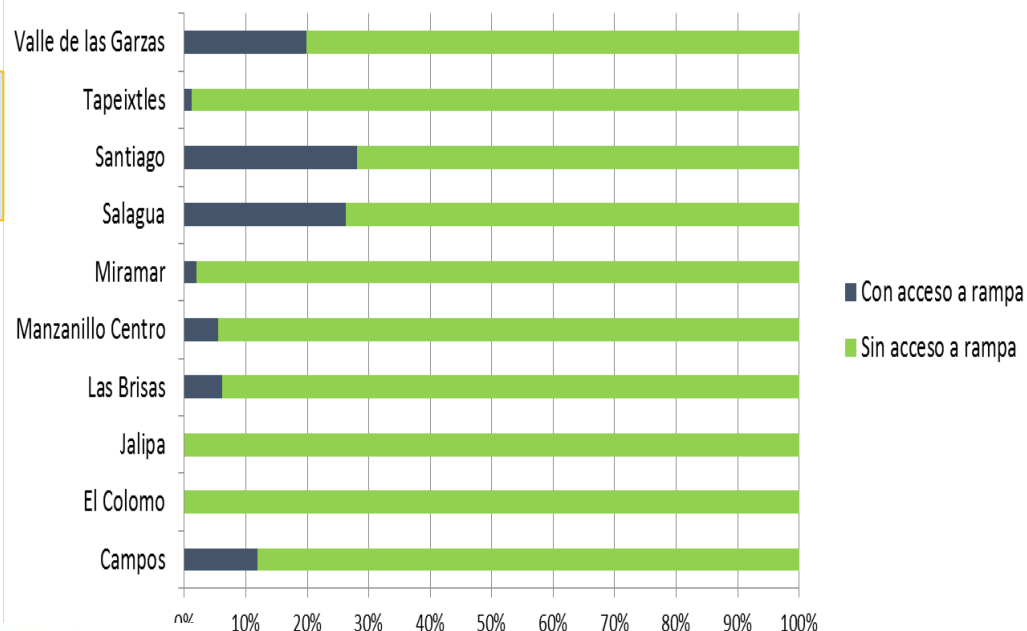
- Delegación Manzanillo Centro, Santiago y Valle de las Garzas con **mayor número de adultos mayores y personas con discapacidad**
- Delegación Jalipa, Campos y El Colomo con el mayor porcentaje de **vialidades sin recubrimiento**

Vialidades con banqueta. 2016



Fuente: Centro Eure S.C., a partir de INEGI, (2016). Inventario Nacional de Viviendas.

Vialidades con acceso a rampas, 2016



Centro Eure S.C., a partir de INEGI, (2016). Inventario Nacional de Viviendas.

- Delegación El Colomo, Jalipa y Tapeixtles con el mayor porcentaje de **vialidades sin acceso a rampa**
- Delegación El Colomo, Manzanillo Centro y Miramar con el mayor porcentaje de **vialidades sin banqueta**

Transporte público

- 15 rutas de transporte público y 214 unidades.
- 56% de las unidades tiene una antigüedad mayor a 10 años
- Lo anterior, **Incentiva el uso del automóvil y motocicleta.**

Es **urgente** una reorganización y modernización del transporte público de pasajeros

Imagen 6. Taxi y urbano chocan en el Boulevard de Manzanillo



Fuente: AFmedios (2019).

Transporte público de pasajeros ineficiente: El modelo de Empresa operadora es hombre-camión en el que existe ausencia de la autoridad, (PIMUS, 2020)

Prevalece un modelo operativo y administrativo que dificulta su planeación y reestructuración



Competencia de mercado, operatividad sin base de análisis y estudio de movilidad.



NO existen en el municipio unidades para personas con movilidad reducida, derroteros y centros de transferencia multimodal.



Superposición de itinerarios / Saturación de vialidades

Zona Centro, Zona portuaria, Zona turística.

Medios de transporte emergentes

Servicio de mototaxis, sin que previamente se tenga integrado un sistema adecuado, seguro y regulado



Uso de motocicletas ha incrementado en los últimos años como medio de transporte personal y utilitario

Es cotidiano el problema de estacionamiento



Es necesario regular y mejorar la infraestructura, señalética y destinar áreas específicas para el estacionamiento de motocicletas



La operación de mototaxis NO aporta a la eficiencia del transporte formal

Traslape entre rutas de transporte público de pasajeros y de carga

En 2016 se movieron en Manzanillo **21.7 millones** de toneladas de mercancías*

81.4% en transporte motorizado tipo tráiler y **18.6%** en ferrocarril

Crecimiento vehículos de carga, Manzanillo 1980-2018



Fuente: Centro Eure S.C., a partir de INEGI, (2020). Vehículos de Motor Registrados en Circulación.

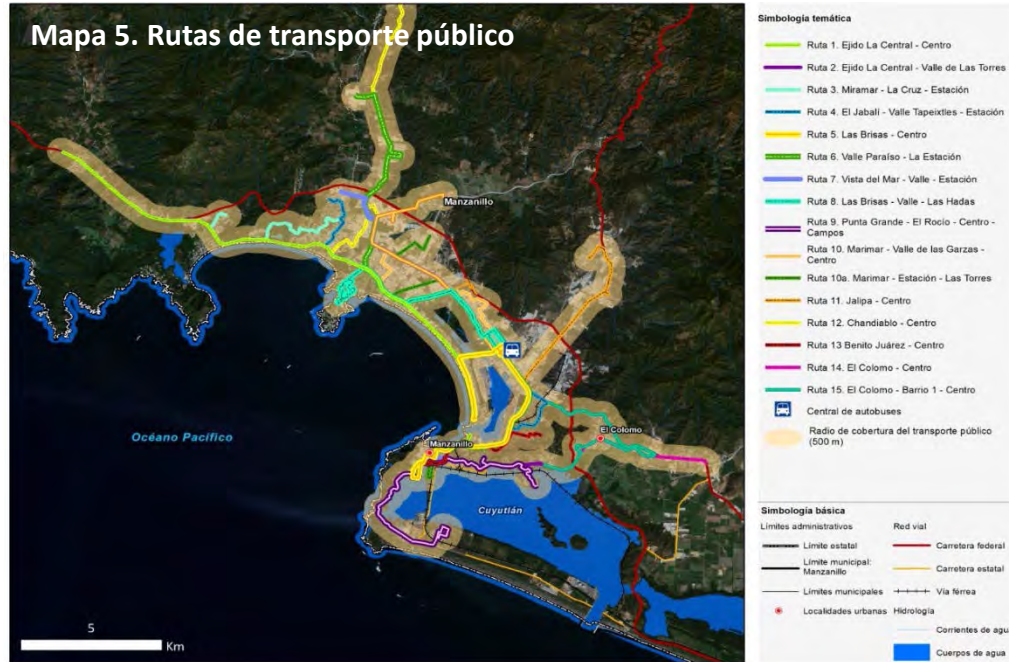
De **3,156** a **22,285** unidades en circulación de 1980 a 2018, respectivamente

- **26.6%** de los vehículos de motor registrados en Manzanillo en 2018 eran vehículos de carga (22,285 mil unidades)**

* Córdoba (2017)

** INEGI (2018). Vehículos de motor registrados

Mapa 5. Rutas de transporte público



Mapa 6. Rutas de transporte de carga



Fuente: Centro Eure S.C., a partir de INPLAN Manzanillo, (2019). Sistema de Información Territorial y Urbana e imágenes satelitales Sentinel 2A 10m/pixel (2019).

Traslape entre rutas de transporte público de pasajeros y de carga



Carretera federal 200, 200D y 98 son vías donde circulan vehículos pesados y ligeros **sin ninguna restricción o norma**



No se regula la circulación de transporte de sustancias químicas.



No existen corredores exclusivos de transporte de carga, corredores con horario restringido a carga, y corredores sin acceso a carga.



El **transporte de carga afecta** el estado físico de vialidades



Propicia contaminación auditiva y ambiental



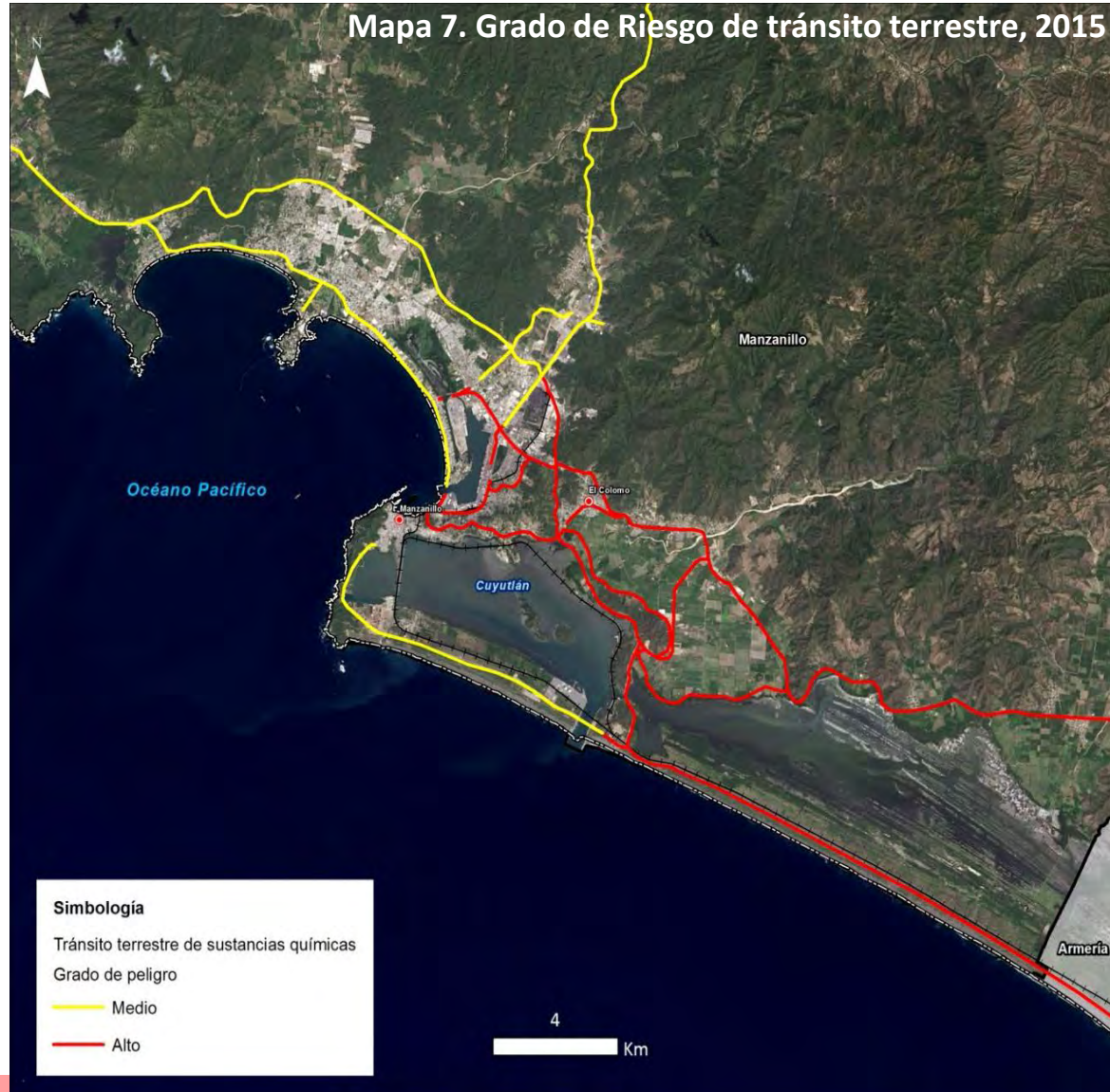
Afecta el turismo



Contribuye a la inseguridad vial



Genera grandes afectaciones al tránsito vehicular



Fuente: Gobierno del Estado de Colima, Universidad de Colima y Unidad Estatal de Protección Civil. 2015

Zonas conflictivas por congestión vial

Traslape de rutas de transporte público de pasajeros y de carga.

Influencia de la Zona Industrial y Portuaria en la movilidad urbana



La vía que presenta un mayor flujo de transporte de carga es la carretera 98 en su tramo Minatitlán-Entronque Pez Vela.



Creando un espacio con serios conflictos viales y agresiones ambientales



Durante 2019 ingresaron al recinto portuario **2,387** camiones por día



Miles de horas camión pérdidas para acceder al puerto de Manzanillo

Rutas de transporte de carga se traslapan con itinerario de transporte público, en Jalipa, El Colomo y Tapeixtles

Zonas conflictivas por congestión vial

Limitada intermodalidad en el transporte de carga y urbano

Intermodalidad inexistente entre el transporte de carga y el sistema ferroviario



No existe una adecuada conectividad entre la red carretera y ferroviaria, por tanto, la intermodalidad es inexistente



Son ausentes los centros de transferencia intermodal, capaces de transferir carga al sistema ferroviario



Se identifican costos económicos y ambientales que podrían disminuirse con la intermodalidad



De acuerdo con API (2019), la **TCMA 2013-2019 del ingreso de camiones al recinto portuario creció 15%** causando alto congestionamiento y utilizando muelles para mantener la circulación en vialidades.

CAPACIDAD DE CARGA



Fuente: Transeop (2020)

Un tren cargado con granel agrícola tiene la misma capacidad que 300 tráiler viajando por carretera*

Fortalecer el sistema ferroviario de Manzanillo para reducir costos de combustible, conflictos viales, reparación y mantenimiento de infraestructura vial, reducción de emisiones

EFICIENCIA ENERGÉTICA

EMISIONES (GRAMOS TONELADAS KM)	CO ₂	CO	N ₂ O
	(LITROS CARBONO)	(KILÓGRAMOS DE CARBONO)	(CUBO METROS)
TRANSPORTE MARÍTIMO	0,25	0,56	1,49
FERROCARRIL	1,29	1,80	5,15
TRANSPORTE POR CARRETERA	1,77	5,35	28,66

Fuente: Transeop (2020)

Limitada intermodalidad en el transporte de carga y urbano

Problemática del Puerto de Manzanillo por el congestionamiento autotransporte terrestre de carga: (API, 2019)

- Pérdida de 15.9% de carga en Transbordos, por complicaciones en transferencias por falta de conectividad vial entre la Zona Norte y la Zona de San Pedrito.
- Alto congestionamiento de camiones de carga en la carretera Manzanillo – Jalipa, generado por los ingresos y salidas del puerto.
- Alto congestionamiento de camiones de carga al interior del puerto, utilizando muelles para mantener la circulación en vialidades.
- Alto congestionamiento en ruta fiscal.

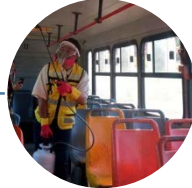
Imagen 7 y 8. Congestionamiento autotransporte terrestre de carga



Fuente: Administración Portuaria Integral (2019). Ampliación del Puerto de Manzanillo en el Vaso II de la Laguna de Cuyutlán, Proyecto versión 2019.

AAE 6Bis. Movilidad urbana saludable, segura, sustentable y solidaria ante COVID-19

Estrategias para el AAE 6Bis



Garantizar vehículos limpios y sana distancia en el transporte público de pasajeros



Establecer entornos estratégicos seguros en áreas de alta demanda peatonal (escuelas, centros laborales, hospitales y mercados)



Ampliar la infraestructura peatonal, ciclista y áreas públicas. Donde se han instalado ciclovías temporales por COVID 19, se ha reducido el contacto físico y se propone hacerlas permanentes

Movilidad 4s para México: Saludable, Segura, Sustentable y Solidaria

Ante la emergencia del SARS-Cov-2 (Covid 19)

- Reorganizar rutas de transporte público (gestión de velocidad, frecuencia y horarios a partir de demanda).
- Cambio en la logística del transporte de carga (establecer corredores de carga, corredores con horario restringido a carga, y corredores sin acceso a carga).
- Controlar el uso del automóvil y motocicleta. Conformar ciclovías emergentes y ampliar banquetas.

AAE 6Bis. Movilidad urbana saludable, segura, sustentable y solidaria ante COVID-19

Propuestas de ciclovías en vialidades de la zona urbana de Manzanillo elaboradas por el INPLAN



PROPUESTAS DE CICLOVIAS EN VIALIDADES DE LA ZONA URBANA DE MANZANILLO

INPLAN
MANZANILLO



CICLOVIA DE AV. ELIAS ZAMORA

Esta ciclovía se encuentra incompleta, es necesario continuarla mínimo hasta la estación ubicada en el jardín público del barrio V, en el Valle de las Garzas.

Otra de las propuestas es la de integrar el circuito av. Elias Zamora - av. Garzas - av. Gaviotas - av. Halcones, a la ciclovía existente



RUTAS DE BICI PASEOS REALIZADAS POR EL IMJUVE

JARDIN DEL BARRIO V – GLORIETA DE LAS BRISAS

ESTACION DE CICLOVIA EN BARRIO V, VALLE DE LAS GARZAS

GLORIETA DE LAS BRISAS



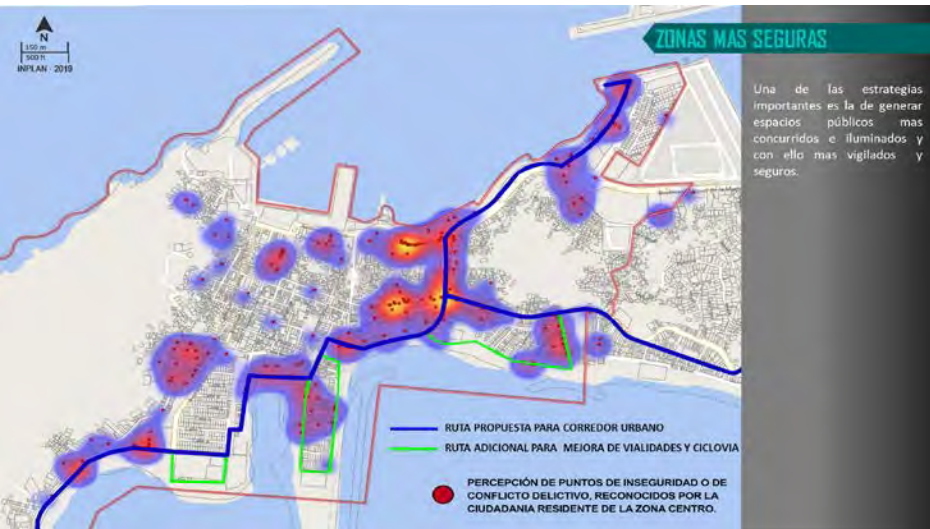
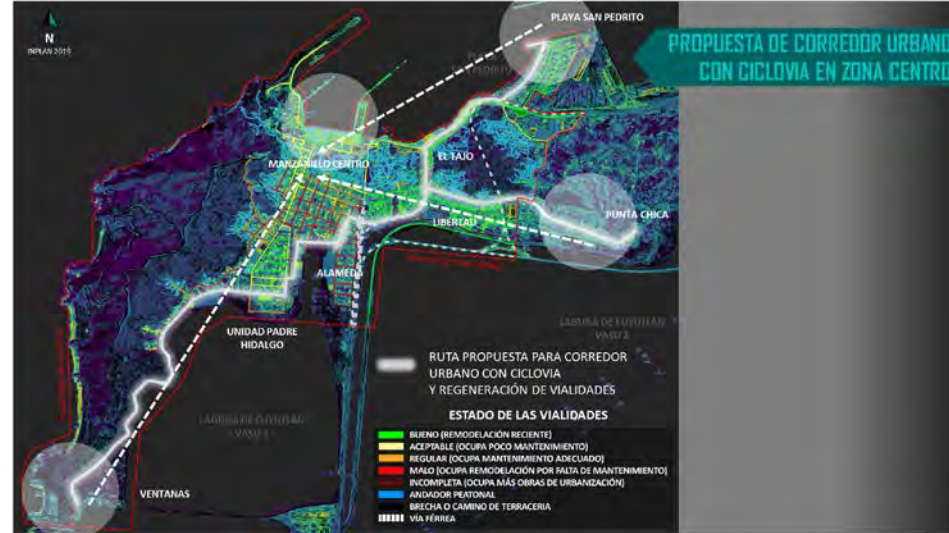
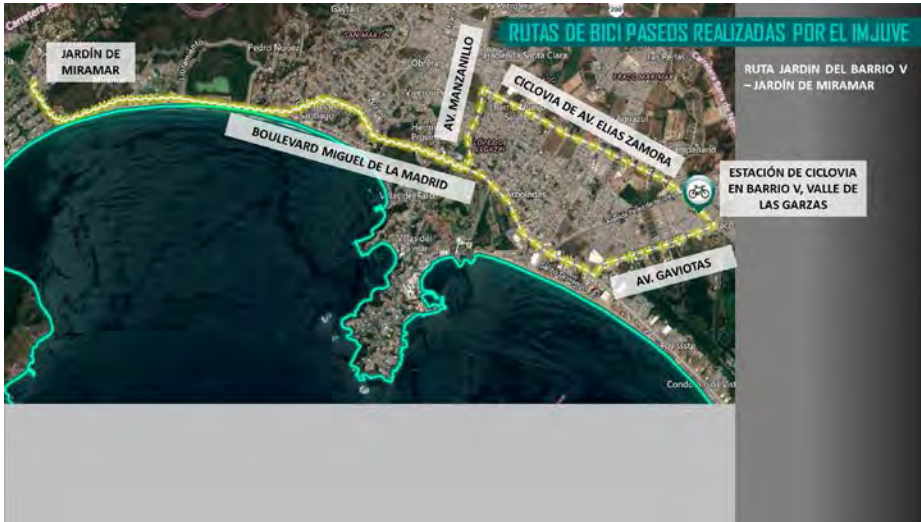
RUTAS DE BICI PASEOS REALIZADAS POR EL IMJUVE

RUTA JARDIN DEL BARRIO V – JARDIN DE SANTIAGO

ESTACION DE CICLOVIA EN BARRIO V, VALLE DE LAS GARZAS

AAE 6Bis. Movilidad urbana saludable, segura, sustentable y solidaria ante COVID-19

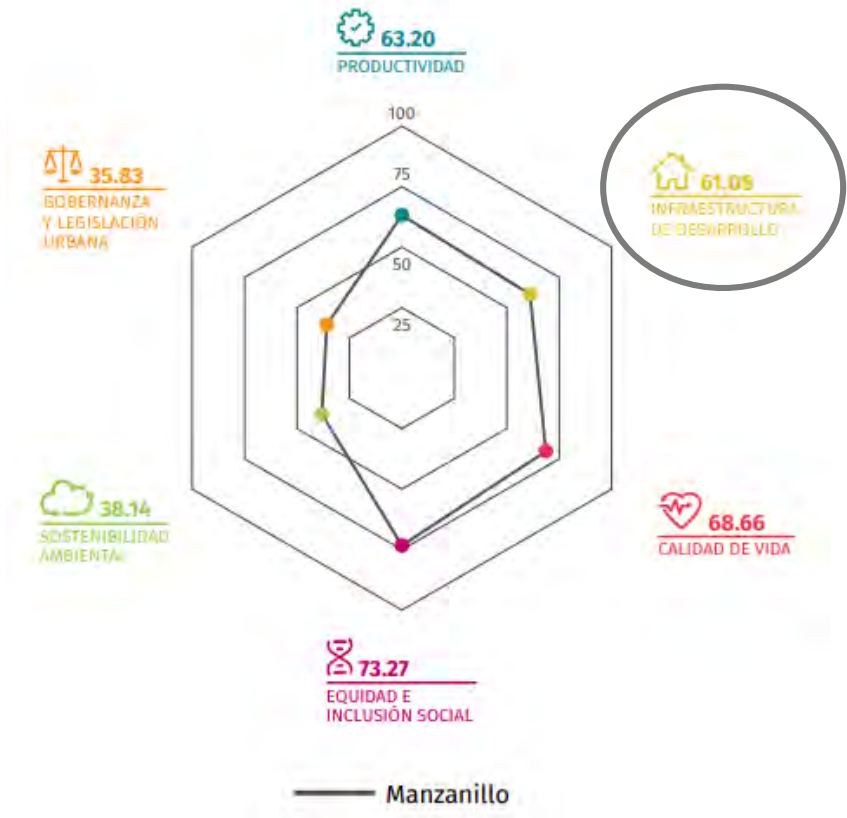
Propuestas de ciclovías en vialidades de la zona urbana de Manzanillo elaboradas por el INPLAN



Resultados del Índice de Ciudades Prósperas (CPI) ONU- Hábitat, 2018

Resultados de la Dimensión Infraestructura de Desarrollo: Moderadamente Sólido

Gráfico 1. Resultados del CPI para Manzanillo



Retos:


- Mejorar las condiciones de conectividad y espacios dedicados a la densidad vial.
- Implementar sistemas de transporte masivo, de acuerdo al crecimiento demográfico proyectado (BRT, tren ligero, tranvía, metro y tren suburbano)

Tabla 1. Síntesis de resultados de la dimensión Infraestructura de Desarrollo para Manzanillo

INFRAESTRUCTURA DE DESARROLLO	61.08	●
Movilidad urbana	65.15	●
Longitud de transporte masivo	-	-
Fatalidades de tránsito	65.15	●
Forma urbana	63.67	●
Densidad de la interconexión vial	100.00	●
Densidad vial	40.72	●
Superficie destinada a vías	50.30	●

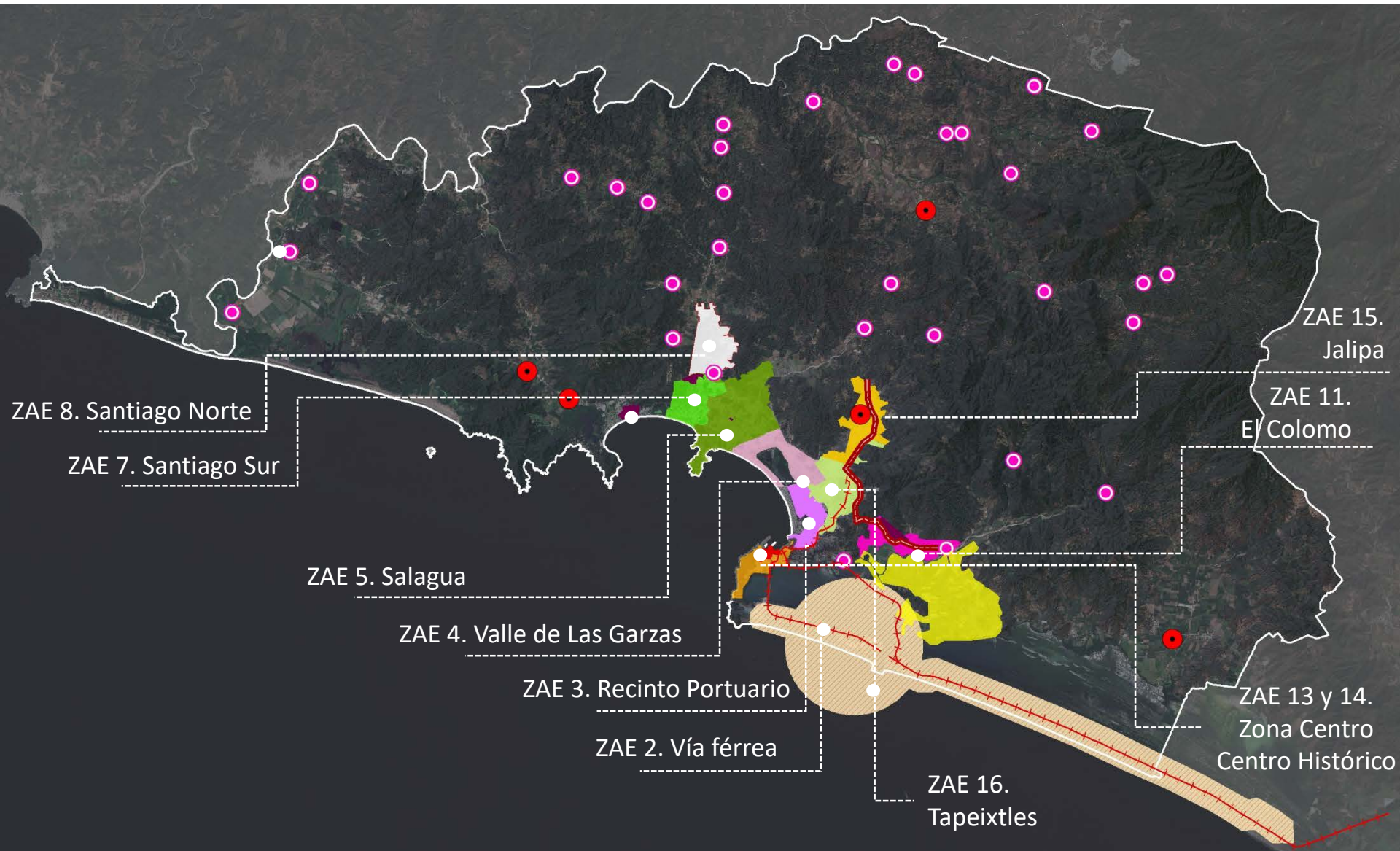
Resultados CPI	Factores del estado de prosperidad	Nivel de intervención
● 80 - 100	Muy sólidos	Consolidar políticas urbanas ●
● 70 - 79	Sólidos	
● 60 - 69	Moderadamente sólidos	Fortalecer políticas urbanas ●
● 50 - 59	Moderadamente débiles	
● 40 - 49	Débiles	Priorizar políticas urbanas ●
● 0 - 39	Muy débiles	


Fuente: ONU-Hábitat (2018). Índice básico de las ciudades prósperas, Manzanillo.

An aerial photograph showing a coastal town with a large bay or harbor. The town is built on a hillside overlooking the water. The surrounding area is a mix of green fields and brown patches, likely agricultural land. The water is dark blue, and the sky is not visible. The text is overlaid on the bottom left of the image.

**3. Zonas de Atención
Estratégica (ZAEs)
del AAE 6**

Sitios de aplicación prioritaria de acciones: Zonas de Atención Estratégica (ZAEs) urbano-territoriales: AAE 6 y 6 bis



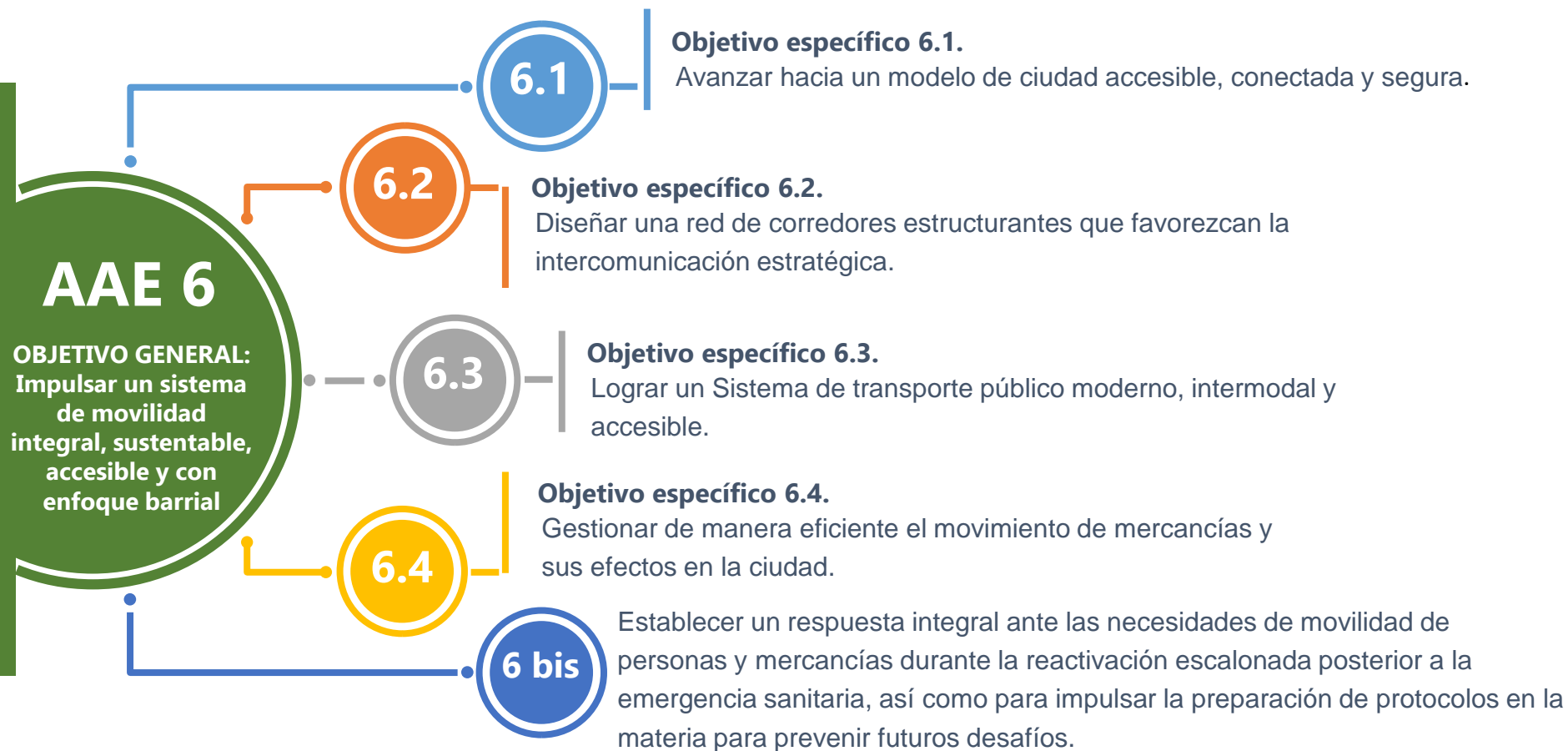
An aerial photograph showing a coastal town with a large bay or harbor. The town is built on a hillside overlooking the water. The surrounding area is a mix of green fields and brown patches, possibly indicating agricultural land or deforestation. The water is dark blue, and the sky is not visible.

**4. Avances de la
propuesta
estratégica para el
AAE 6 y 6 bis**

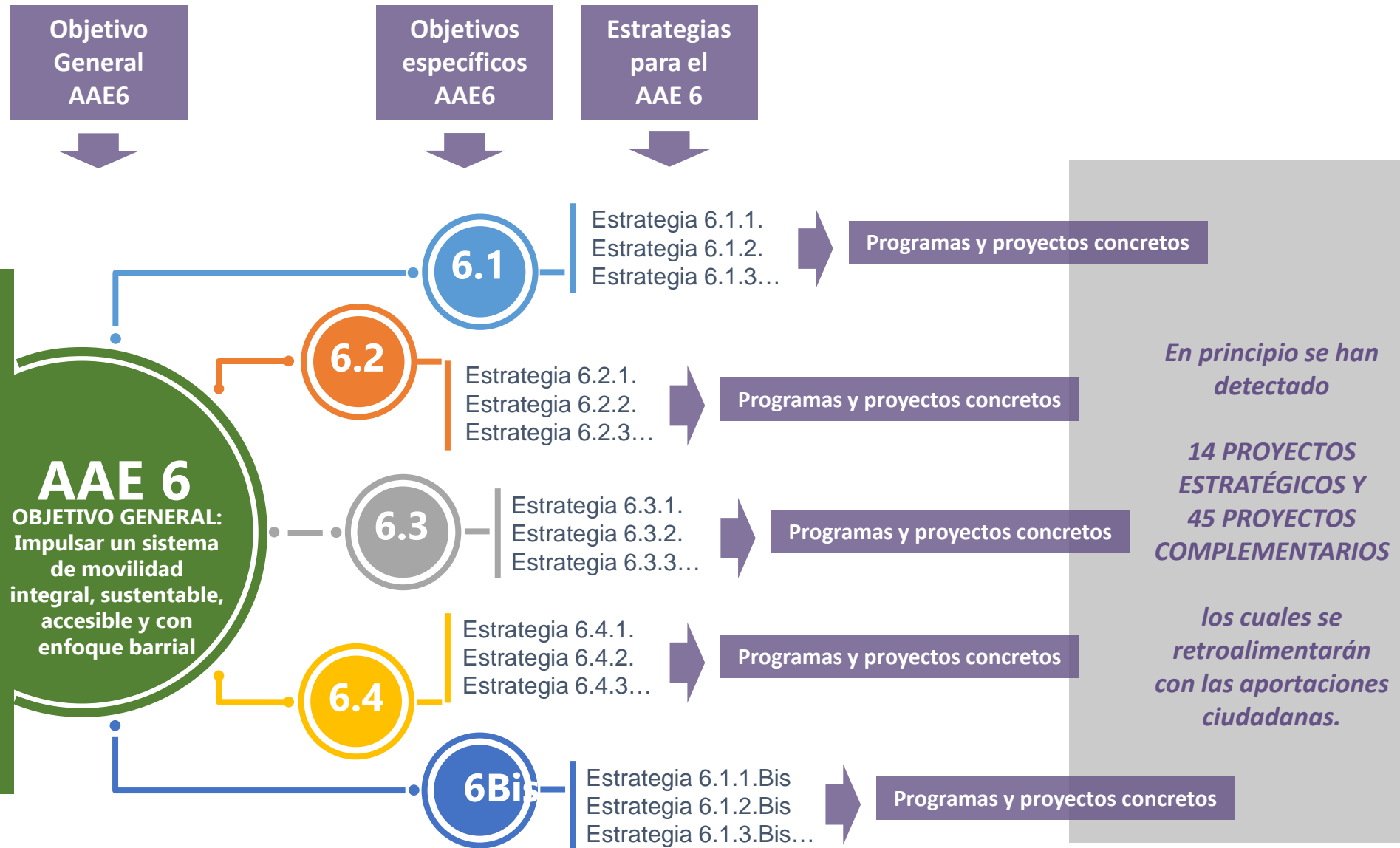
Programas y proyectos preliminares del Plan Estratégico 2050

Hasta el momento, el Plan Estratégico contiene:

- ✓ **8 objetivos generales** y **34 específicos**, alineados con los 8 Ámbitos de Atención Estratégica (AAE)
- ✓ **396 propuestas** (proyectos concretos) preliminares.



Programas y proyectos preliminares del Plan Estratégico 2050



Estrategias y/o proyectos de mayor relevancia: AAE 6

Implementar un sistema de transporte público que sea moderno, multimodal, accesible y jerarquizado en los niveles de servicio.

Ampliar la infraestructura peatonal, ciclista y áreas públicas

Consolidar una intercomunicación estratégica entre los asentamientos humanos del corredor logístico-portuario Jalipa-San Pedrito-El Colomo

Mejorar las condiciones de accesibilidad universal en el Centro Histórico.

Reforzar la seguridad vial para la movilidad peatonal a través de senderos seguros, integrando a los espacios públicos existentes como elementos estructuradores.

Habilitación del "camino viejo a Jalipa para garantizar la conectividad a la zona urbana y disminuir el índice de accidentes.

Fortalecer la red ferroviaria para optimizar la movilidad de mercancías en la zona urbana de Manzanillo.

Proyecto geométrico de esta vialidad VAC-3 en el tramo Jalipa- libramiento al Naranjo y que con el sector portuario se buscará la ejecución de las obras correspondientes

Mejorar las condiciones de conectividad del patio regulador Puerto San Pedrito, para la logística eficiente del transporte de carga.

Estrategia de vialidades y corredores verdes en Zonas Industriales

ZONAS USOS LOGÍSTICOS INDUSTRIALES PORTUARIOS (ULIP)

- Propuesta de implementación de una **red de corredores verdes** en zonas de actividades logísticas portuarias de Manzanillo, Colima elaborada por el INPLAN.
- Retoma los corredores verdes planteados en el PDUM 2013

Imagen 1. Potencial para el desarrollo sustentable de las zonas industriales



Fuente: Instituto Municipal de Planeación (INPLAN).

ZONAS USOS LOGÍSTICOS INDUSTRIALES PORTUARIOS (ULIP)

Imagen 2. Infraestructura vial requerida en Tapeixtles

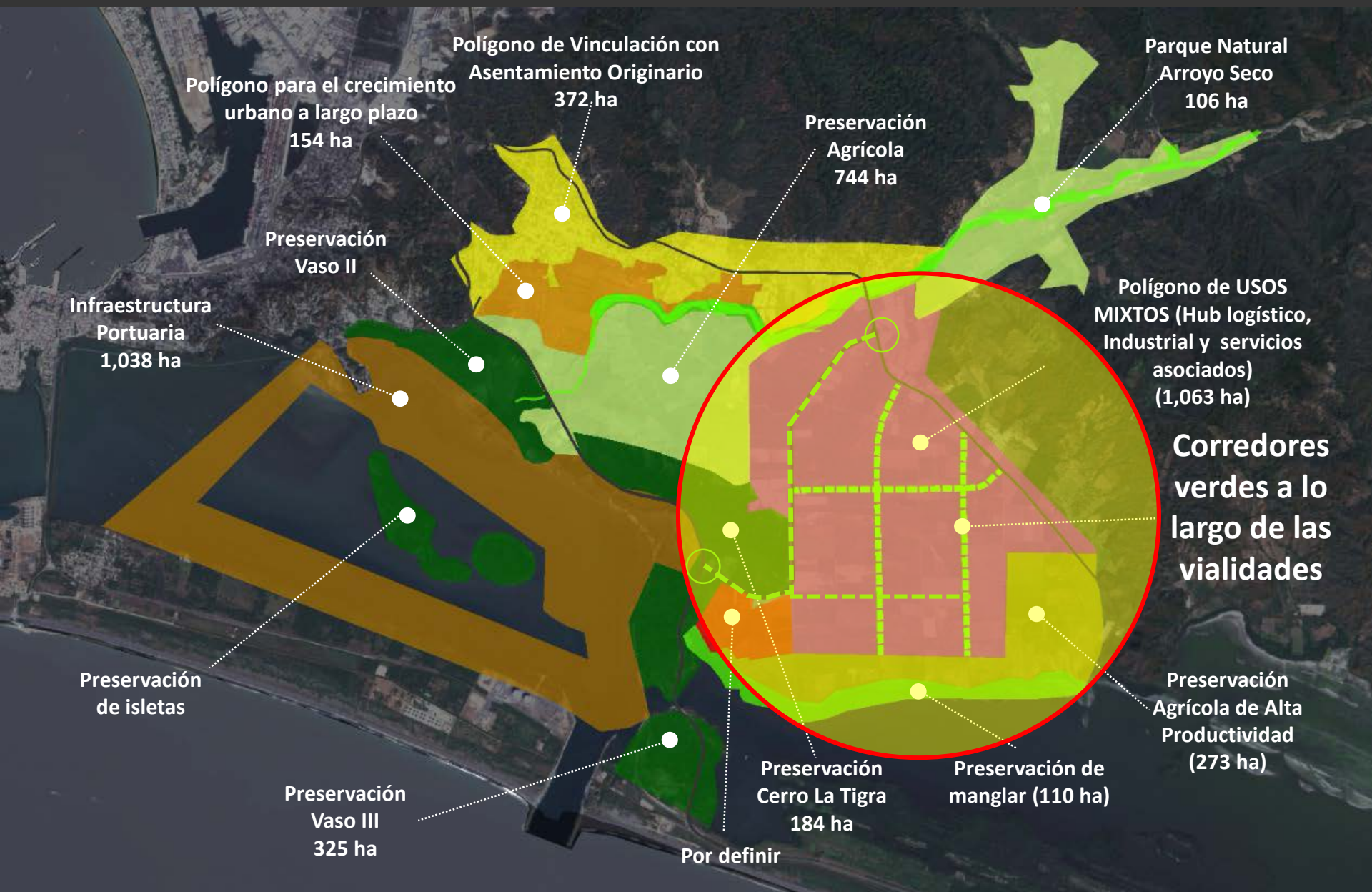


Infraestructura vial con visión estratégica para el ordenamiento, la movilidad del transporte de carga y la implementación de corredores verdes

(calle Tapeixtles, Acámbaro, nodos libramiento carretero - gasa de retorno y Fideicomiso/app)

Fuente: Instituto Municipal de Planeación (INPLAN).

Avance del proceso de zonificación del territorio (Propuesta COPOMA + EURE)



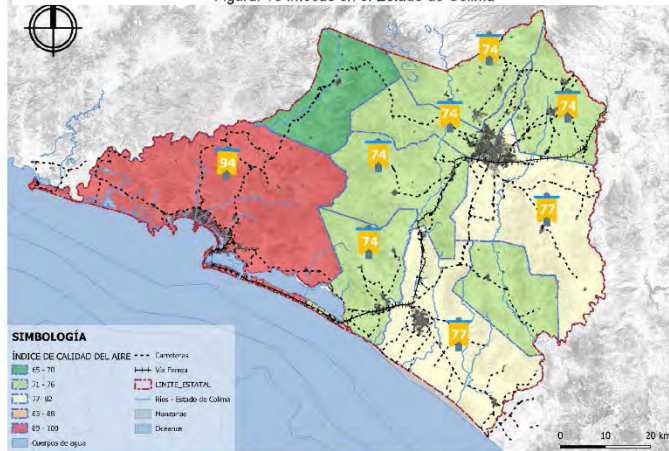
Alineación con las propuestas del PIMUS 2020

Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de la ciudad de Manzanillo, 2020

- Programa integral de acciones a corto, mediano y largo plazo
- Programa centros de monitoreo Manzanillo Programa ampliación de vialidades Manzanillo
- Programa ampliación de vialidades Manzanillo
- Programa creación de nuevas vialidades Manzanillo

- Programa sistemas de semáforos Manzanillo
- Programa integral de movilidad no motorizada
- Programa integral de estacionamientos
- Programa de transporte de mercancías

Figura: 15 Imecas en el Estado de Colima





GRACIAS

Dr. Alfonso Iracheta Cenecorta
axicorta@gmail.com

Mtra. Jimena Iracheta Carroll
jimena.iracheta@gmail.com

