



**Ciudades Humanas:
La Movilidad Urbana de León**

Objetivo del Estudio

- Conocer la situación actual sobre movilidad en León
- Identificar y recomendar buenas prácticas sobre movilidad urbana para la construcción de una Ciudad Humana

Ciudades Humanas

Equitativa - Incluyente - Segura - Sustentable



**“Movilidad Urbana
como un instrumento
para la construcción
de una Ciudad Humana”**

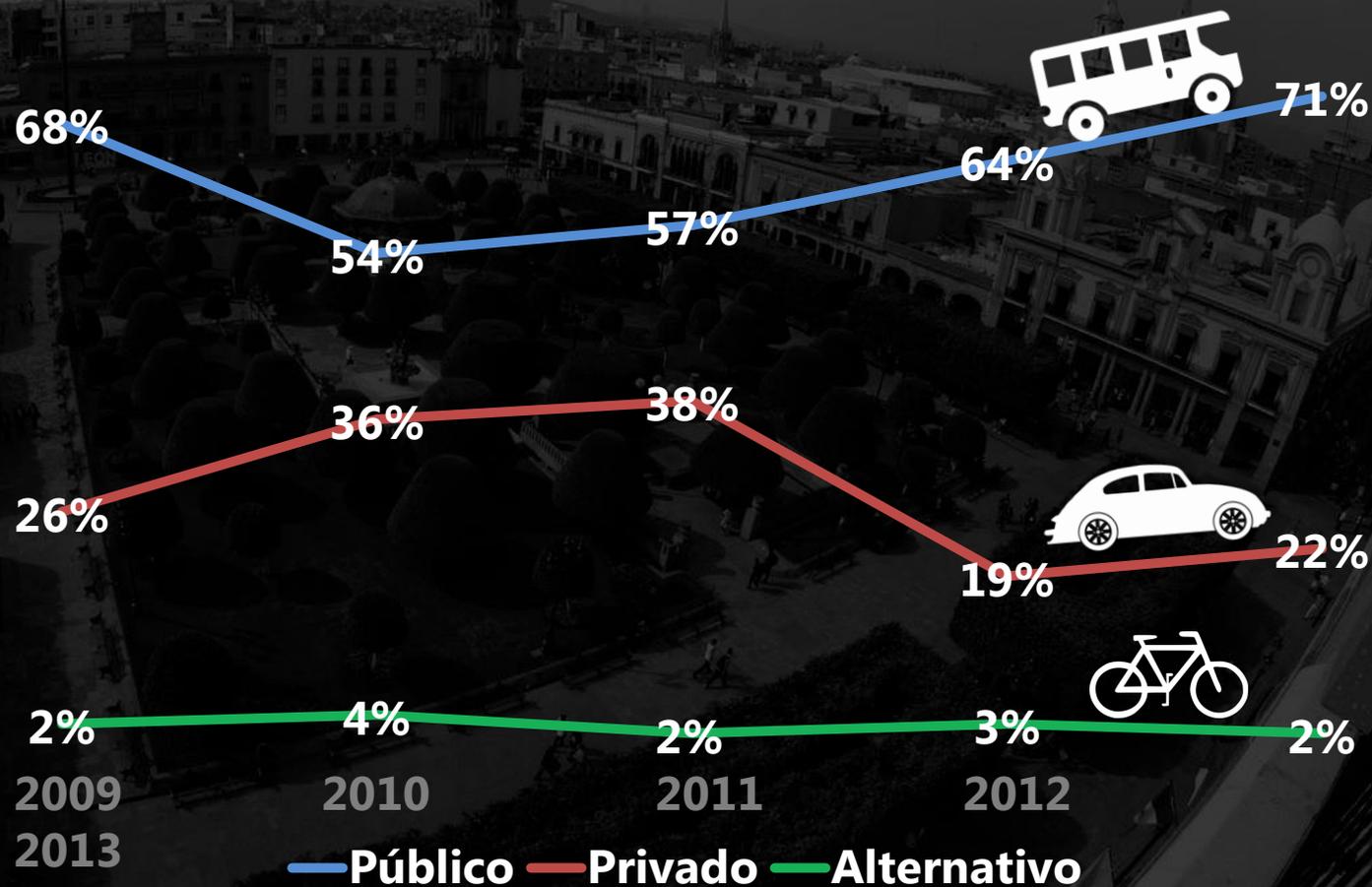


¿Qué es Movilidad Urbana?

La **“Movilidad Urbana”** es el conjunto de desplazamientos que se producen en un determinado espacio físico



Tendencia de uso



Transporte motorizado



Público

48%



Privado

52%

Transporte público incluye rutas de transporte urbano, y colectivo.

Transporte privado automóvil, motocicletas, transporte escolar o de empresas, camiones de carga.

Fuente: CAF- Banco de desarrollo de América Latina y Estudio "Desarrollo urbano y movilidad en América Latina", 2011.

Oferta y Demanda del SIT

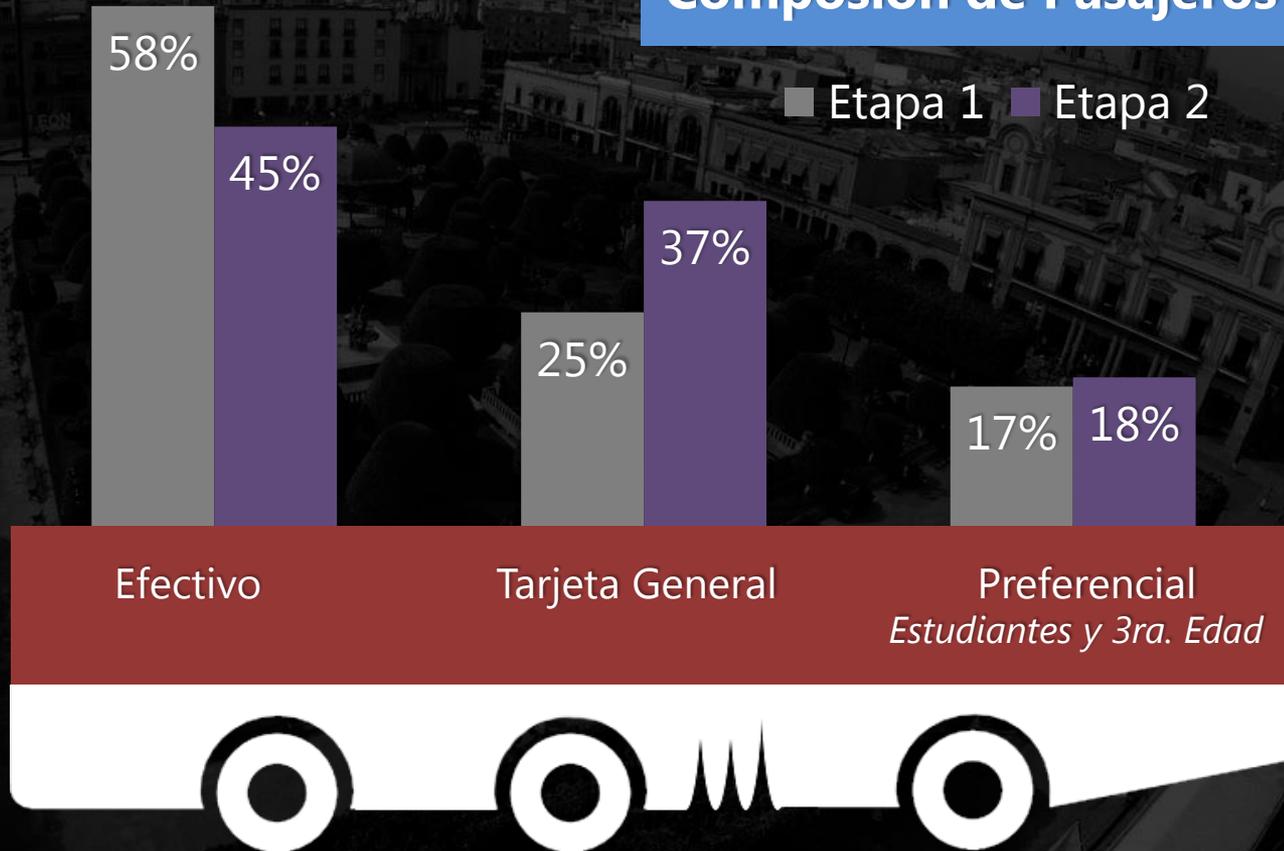
Demanda diaria (miles)



Promedio de abordajes en días hábiles (pasajeros por día)

Oferta y Demanda del SIT

Composición de Pasajeros



Oferta y Demanda

Población



27%

Matriculada
392,642

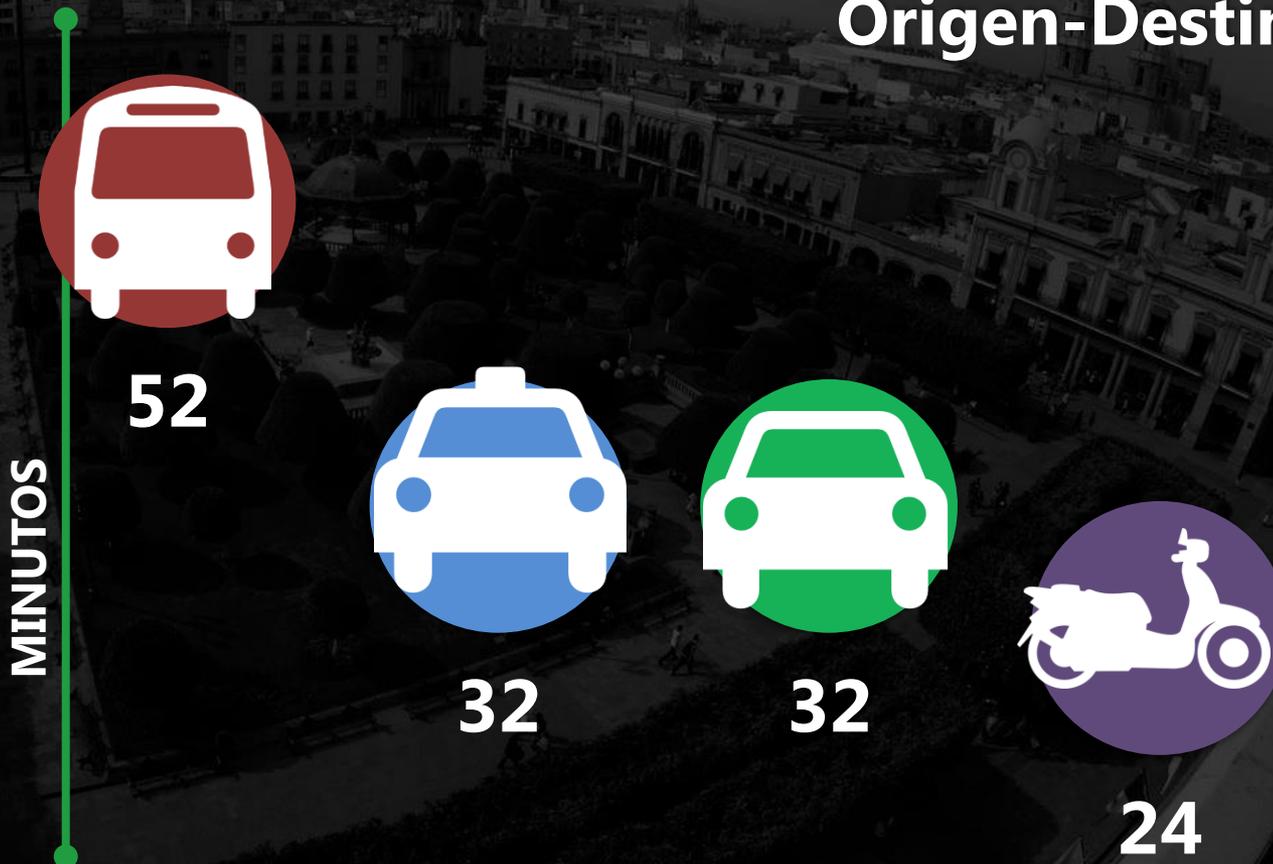
41%

Ocupada
414,849

100% = 1,436,480

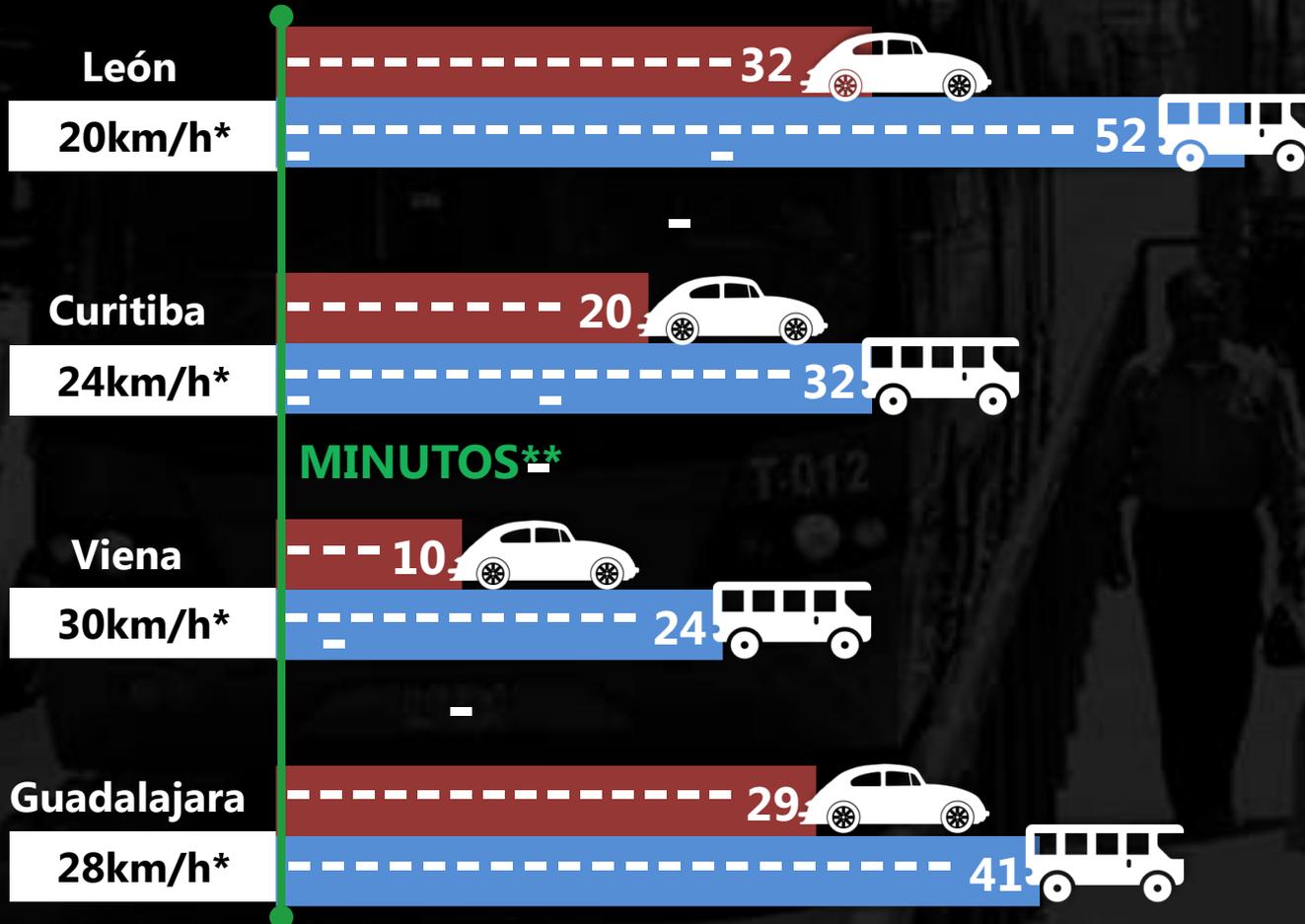
Tiempo Promedio de Viaje

Origen-Destino



Velocidad y tiempo

Modelos de Movilidad Urbana



*Velocidad únicamente de transporte público. **Tiempo promedio desplazamiento origen-destino, transporte motorizado público y privado.

Fuente: Caf- Banco de desarrollo de América Latina, Estudio "Desarrollo urbano y movilidad en América Latina", BIRT- Asociación Latinoamericana de Sistemas de Sistemas Integrados y BRT, "Fichas Técnicas" EMTA "Autoridades Europeas de Transporte Metropolitano", Sustainable Urban Mobility Plans.

Indicadores de Movilidad Urbana

Costo

Público



**Costo unitario en pesos de transporte público.*

Fuente: Caf- Banco de desarrollo de América Latina, Estudio "Desarrollo urbano y movilidad en América Latina", EMTA "Autoridades Europeas de Transporte Metropolitano" y Sustainable Urban Mobility Plans.

Impacto Social

Si se disminuyen
20 minutos de traslado



La población ocupada
(414,849 personas)



Generaría **\$7,674,706**
(\$18.5 Salario promedio
por 40 min.)*

Una persona



Podría convivir **4 horas**
más con su familia,
a la semana
* 6 días laborales

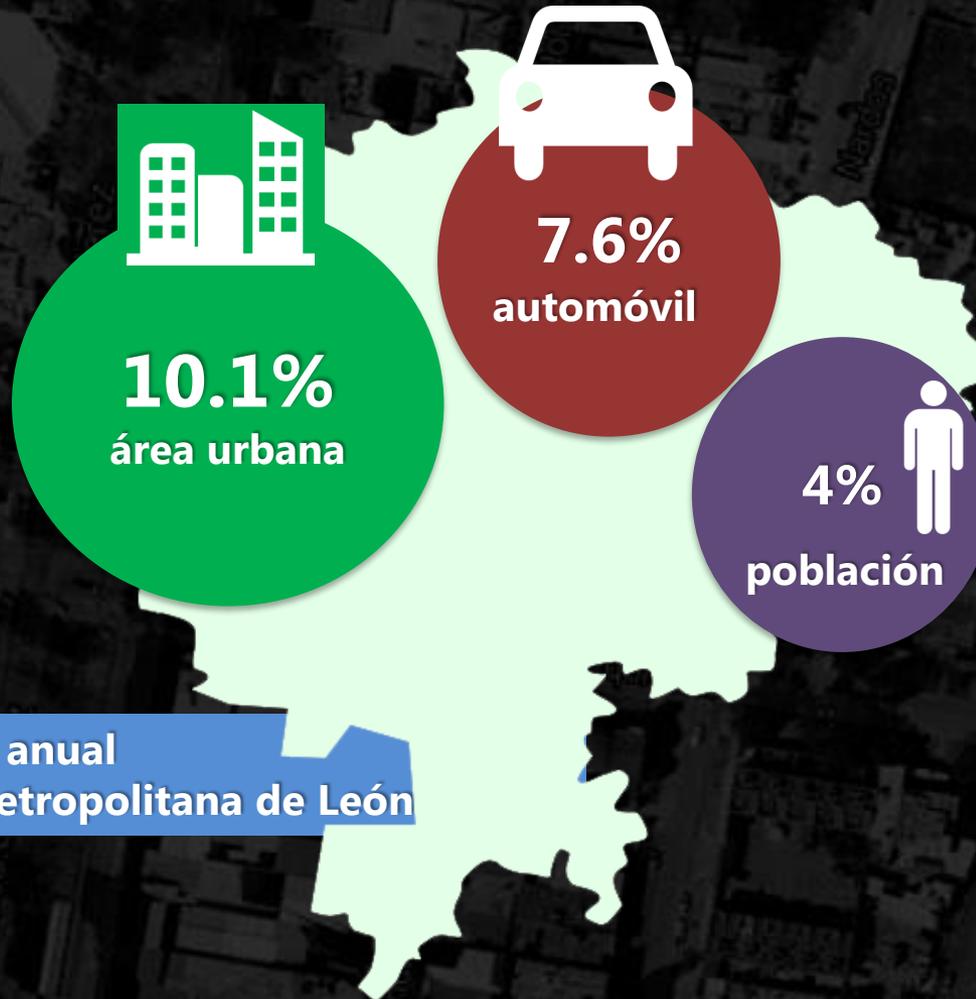
Infraestructura



Sólo en el 30% de la ciudad *se puede viajar en bicicleta*

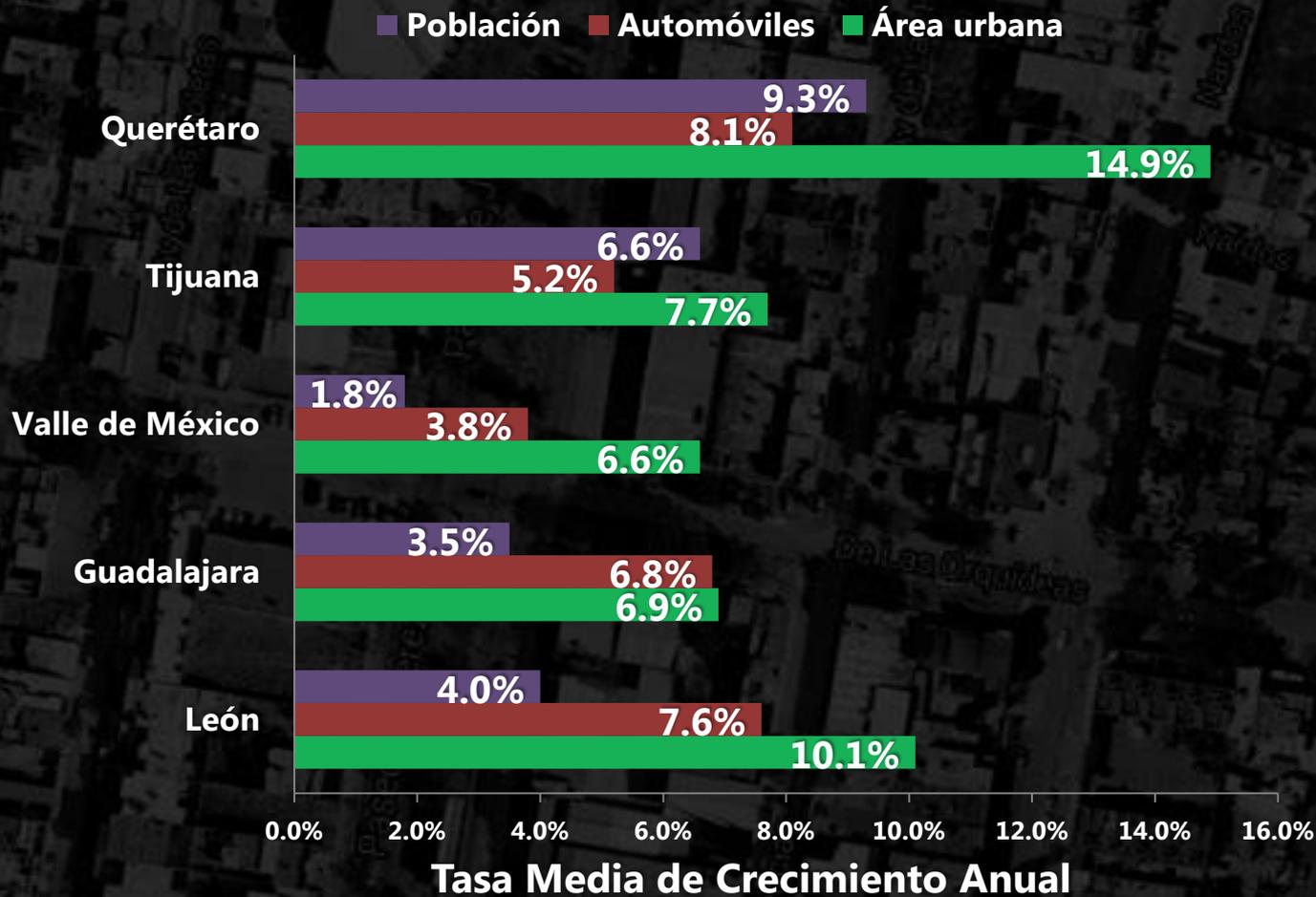
Una mejor infraestructura y mantenimiento en ciclovías “motiva” su uso

Crecimiento



Crecimiento medio anual
1980-2010 Zona Metropolitana de León

Crecimiento



Percepción Ciudadana



Sondeo de Percepción

¿Cómo Califican?



Transporte



Áreas
Peatonales



Seguridad
del Peatón

	Muy Bueno	Bueno	Regular	Malo
Transporte	2%	34%	41%	23%
Áreas Peatonales	3.8%	47.5%	46.2%	2.5%
Seguridad del Peatón	-	30%	55%	15%

Percepción Ciudadana



Aspecto	Bueno	Regular y Malo
Derrotero de rutas	48.3%	51.7%
Precio del pasaje	27.7%	72.3%
Accesibilidad	54.3%	45.7%
Limpieza	54.1%	46%
Trato de los choferes	51.6%	48.3%
Frecuencia	50.7%	49.3%

Conclusiones y recomendaciones

Plan Integral de Movilidad, con un enfoque sustentable y participativo entre el gobierno, el sector empresarial y la ciudadanía, articulado con el Plan de Movilidad de la Zona Metropolitana.

Principios Orientadores del PIM:

Integridad
Largo plazo
Participación
Sustentabilidad
Cuantificable

Conclusiones y recomendaciones

- Mejorar la infraestructura para aumentar la competitividad, disminuir los tiempos de traslados para contribuir a la calidad de vida de los ciudadanos.
- Implementar mecanismos de movilidad fácil, eficiente y accesible, que promueva el desarrollo social y económico del área metropolitana.
- La ciudadanía demanda al Sistema Público de Transporte: optimizar el precio, aumentar la frecuencia, mejorar la puntualidad, limpieza y calidad en el servicio.

Conclusiones y recomendaciones

- Evitar el crecimiento desordenado de la ciudad mediante políticas adecuadas de estímulo a la densificación ordenada de tal forma que la ciudad quede al servicio de la ciudadanía, disminuyendo la necesidad de traslados.
- Terminar la red primaria vial estratégica que beneficie al mayor número de habitantes.

Conclusiones y recomendaciones



Peatones

- **Campañas** de sensibilización que fomenten: respeto al ciclista, al peatón y seguridad vial.
- **Infraestructura peatonal:** mayor inversión en cruces seguros e infraestructura, tanto en centro histórico como en zonas comerciales.

Conclusiones y recomendaciones



Ciclista

- Dar continuidad al “Plan Maestro de ciclovías” para que exista conectividad en toda la ciudad.
- Implementar acciones que mejoren la seguridad en las ciclovías, y dar mantenimiento a las ya existentes.

Conclusiones y recomendaciones



Transporte público

- Mejorar la calidad del servicio, establecer estrategias que **optimicen la oferta en función a la demanda**, para evitar la aglomeración en horarios y zonas específicas (oruga express)
- Generar mecanismos de cobro que incentiven el mayor uso del transporte a través de estrategias (pases semanales o mensuales).



Conclusiones y recomendaciones

Transporte colectivo



- Incentivar el transporte colectivo para las escuelas y empresas con horarios escalonados.

Transporte privado



- Planear una mejor movilidad basada en alternativas de transporte público y no motorizado y en la reducción de la intensidad del uso del automóvil.
- Hay que entender que nunca le vamos a ganar la carrera al automóvil, por lo tanto hay que disminuir el uso.
- Sincronización inteligente de semáforos.
- Cambio de circulación de avenidas (revisar los sentidos de circulación).



**Gracias por
su atención**

www.ocl.org.mx



@ocl_mx



/OCL.mx