

VII.- POLÍTICAS Y ESTRATEGIAS

VII.- POLÍTICAS Y ESTRATEGIAS

7.1 Objetivos Generales y Específicos

7.1.1 Objetivo General

Inducir un modelo de desarrollo urbano, socialmente integrador, económicamente productivo y competitivo, ambientalmente amable y capaz de sostenerse a través del tiempo.

7.1.2 Modelo de desarrollo urbano

Orientado a generar un centro poblado eficiente, accesible, integrador y con un grado de gobernanza alto. Se estructura a partir de 7 políticas orientadas a fortalecer las instituciones, crear marcos normativos que den certeza a cualquier acción urbana para todo agente y actor participe del desarrollo urbano. Además orienta sus políticas a la creación de condiciones de desarrollo social y económico equilibrados, mejorando la infraestructura y servicios públicos, facilitando inversiones para el desarrollo local, restaurando y aprovechando los recursos naturales.

7.1.3 Políticas y estrategias

7.1.3.1 POLÍTICA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Objetivo:

Determinar los límites y aptitud del suelo, necesarios para la expansión y desarrollo del centro poblado, así como las zonas de conservación y no urbanizable.

ESTRATEGIA 1

A. Zonificación Primaria:

Indica la superficie considerada como suelo urbano para el centro poblado San Miguel Zapotitlán, dentro del municipio de Ahome; así como las aptitudes de aprovechamiento para el suelo, conformadas de la siguiente manera: **(Ver Mapa E-01)**.

- Zona de acción del Plan (ZAP):
Zona sujeta a la normativa y directrices de este Plan.
- Límite del centro de población (L):
Indica el perímetro que contiene el suelo necesario para el crecimiento y desarrollo del centro de población.
- Área urbana actual (AU):
Es la superficie dentro de los límites del centro de población que ha sido urbanizada. Está se compone de la siguiente manera:

Ocupación del Suelo Urbano		
Porcentajes Correspondientes	Ha	Área Urbana Actual sin vialidades (Ha)
Vivienda	62.92%	124.10
Equipamiento	22.01%	43.41
Industria Ligera	11.16%	22.02
Baldíos	3.91%	7.72
		197.25 Has
Fuente: Cálculo realizado en el IMPLAN a partir de información oficial y datos obtenidos en labor de campo.		

- Zona Federal (ZF).-
Corresponde a la superficie de suelo propiedad de la nación determinada por la orilla del cauce del Río Fuerte hasta la línea límite que estipula La Ley de Aguas Nacionales; **es competencia de la Comisión Nacional del Agua su uso y aprovechamiento**; y deberá ser certificado con una concesión de carácter federal.
- Zona No Urbanizable (ZNU):
Suelo que no es aprovechable para desarrollo urbano.
- Área de Conservación (AC):
Proveen servicios ambientales. Forman parte del patrimonio agrícola y ecológico de la región y no es factible llevar a cabo actividades de ocupación de suelo.
- Área susceptible de desarrollo (ASD):
Superficie dentro de los límites del centro de población sujeta a acciones urbanas, apegándose a la normativa y directrices de este Plan.
- Vialidades estructurales (VE):
Principales vías para la movilidad urbana y su articulación con el resto del territorio municipal, las cuales estructuran la morfología de mancha urbana.

7.1.3.2 POLÍTICA DE USOS Y APROVECHAMIENTO DEL SUELO

Objetivo:

Hacer más eficiente la ocupación y aprovechamiento del suelo.

ESTRATEGIA 1

A. Zonificación Secundaria

Indica los giros y aprovechamientos específicos del suelo urbano. Además fija las directrices básicas para establecer mezclas y compatibilidades entre los distintos aprovechamientos. Para ello se establecen los siguientes instrumentos:

1. Mapa de zonificación secundaria

Determina el aprovechamiento del suelo dentro de los límites, asignando diversos usos y destinos (*Ver mapa E-02*).

Los aprovechamientos para el suelo urbano serán los siguientes:

H	HABITACIONAL
CU	CENTRO URBANO
E	EQUIPAMIENTO
AV	ÁREA VERDE
IMI	INDUSTRIA MEDIANO IMPACTO
ASD	ÁREA SUCEPTIBLE A DESARROLLO
AC	ÁREA DE CONSERVACIÓN
ZAUR	ZONA DE AMORTIGUAMIENTO URBANO
ZNU	ZONA NO URBANIZABLE
ZF	ZONA FEDERAL
VE	VIALIDAD ESTRUCTURAL
VP	VIALIDAD PRIMARIA

H HABITACIONAL

Uso de suelo destinado para la vivienda unifamiliar y plurifamiliar con una densidad máxima de 200 Hab/Ha. Admite equipamiento de educación y servicios bajo condición, siempre y cuando no provoquen alteraciones en las actividades relacionadas a la función de habitar.

CU CENTRO URBANO

Uso de suelo destinado para las actividades relacionadas al intercambio de bienes y servicios. Permite una mezcla de servicios, comercio y el desarrollo de vivienda tipo plurifamiliar mixto con servicios.

E EQUIPAMIENTO

Suelo destinado a servicios sociales y a toda aquella actividad de carácter formativo, cultural, de salud, deportivo, recreativo, de bienestar social y de apoyo funcional a la administración pública y servicios urbanos básicos del centro poblado.

Las áreas de donación generadas por el desarrollo de vivienda, tendrán como destino equipamientos o áreas verdes.

AV ÁREA VERDE

Uso de suelo reservado para espacios cubiertos en mayor proporción por vegetación, mismos que funcionen como áreas de amortiguamiento y brinden servicios ambientales. Se permiten espacios abiertos y pueden ser de uso público o privado. Bajo condición se admiten algunos servicios de exhibición, deporte, entretenimiento y recreación.

IMI INDUSTRIA DE MEDIANO IMPACTO

Uso de suelo que permite instalaciones en las que se desarrollan procesos de transformación que implican cúmulo de residuos poco contaminantes, con altos volúmenes de producción. Se admiten además usos para comercio de tipo especializado

local y regional; así como servicios técnicos, de administración privada, de transportes terrestres y relacionados con la seguridad.

ASD *ÁREA SUSCEPTIBLE DE DESARROLLO*

Superficie dentro de los límites del centro de población sujeta a acciones urbanas, apegándose a la normativa y directrices de este Plan.

AC *ÁREA DE CONSERVACIÓN*

Estas áreas no podrán ser urbanizadas y serán sujetas a una estricta política de conservación. Queda prohibido en estas áreas:

- Verter o descargar contaminantes en el suelo, subsuelo y cualquier clase de corriente o depósitos de agua, así como desarrollar cualquier actividad que cause deterioro de orden ecológico
- Interrumpir o desviar los flujos hidráulicos
- Realizar actividades cinegéticas o explotación y aprovechamiento de especies silvestres y acuáticas.

Dentro de esta zona se consideran las siguientes áreas de valor ambiental y patrimonio ecológico:

- Bosque de galería de la ribera del Río Fuerte.
- Cerro Juricahui.
- Cerro Parascahui.
- Zonas agrícolas

ZAUR *ZONA DE AMORTIGUAMIENTO URBANO*

Uso de suelo destinado a comercio y servicios de apoyo a las actividades agrícolas, residuales o apoyo a las actividades de la administración pública, servicios carreteros, y actividades relacionadas al reciclaje.

ZNU *ZONA NO URBANIZABLE*

Suelo que no es aprovechable para desarrollo urbano. Podrá generarse ocupación para servicios de apoyo a las actividades primarias de la zona.

ZF *ZONA FEDERAL*

Corresponde a la superficie de suelo propiedad de la nación determinada por la orilla del cauce del Río Fuerte hasta la línea límite que estipula La Ley de Aguas Nacionales; **es competencia de la Comisión Nacional del Agua su uso y aprovechamiento**; y deberá ser certificado con una concesión de carácter federal.

VE *VIALIDAD ESTRUCTURAL*

Permite usos para comercio de orden local y regional, así como servicios e industria de bajo impacto de manera condicionada, en relación a vivienda plurifamiliar tipo vertical.

VP *VIALIDAD PRIMARIA*

Admite usos para comercio de orden local (a nivel localidad), servicios e industria de bajo impacto de manera condicionada, en relación a vivienda.

ESTRATEGIA 2**A. Tabla de Mezcla de Usos de Suelo**

Es el complemento del Mapa de Zonificación Secundaria, y en esta se establecen todas las mezclas posibles entre los usos y destinos para el aprovechamiento del suelo urbano. **(Ver tabla de mezcla de usos de suelo)**

Dentro de la tabla de mezcla de usos de suelo, se considerarán los siguientes términos:

Permitido.- El elemento es plenamente compatible con el aprovechamiento predominante en una zona del centro de población.

No permitido.- El elemento es incompatible con los usos de suelo indicados.

Condicionado.- Usos que por su naturaleza requerirán de por lo menos uno de los siguientes estudios de impacto para determinar su compatibilidad, para establecer su procedencia o prohibición:

Estudio de impacto urbano: Estudio mediante el cual se evalúa la compatibilidad de un uso de suelo con el entorno urbano preexistente, requerirá de la elaboración de una matriz de impactos y de la anuencia de los vecinos. La matriz de impactos se construirá tomando como principales indicadores los efectos de las actividades derivadas de la operación del proyecto propuesto y con indicadores de valor del suelo o propiedades.

Estudio de impacto vial: Estudio que evaluará la capacidad del sistema vial, identificará conflictos de movilidad, accesibilidad y tránsito de estos proyectos. Tomará como indicadores las características del flujo vial dentro de un radio de influencia asignado para cada caso, las condiciones de la estructura vial actual y las proyecciones de crecimiento y desarrollo futuras.

Estudio de impacto ambiental: Se solicitará un estudio especializado que presente un análisis de los impactos que el proyecto pudiera generar sobre el medio ambiente, a las instancias competentes de acuerdo a cada caso.

Estudio de riesgos: Evaluará los posibles factores de riesgo, amenaza, daño o consecuencias que resultaran de la construcción y operación de estos proyectos. Los riesgos que se deben de considerar desde este punto de vista son: Naturales (Inundaciones, lluvias, sismos, etc.) y antropogénicos (Industriales, agroquímicos, alimenticios, energéticos, químico, etc.).

Todos los estudios citados, deberán indicar de modo explícito en los apartados de conclusiones, resolución o dictamen final, la compatibilidad del uso de suelo determinado. Si fuere el caso indicarán las medidas necesarias, para mitigar, reducir o corregir impactos negativos.

Los estudios serán elaborados a través de las instituciones que determine y requiera la Dirección de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente en conjunto con el Consejo Municipal de Desarrollo Urbano, de acuerdo al Reglamento de construcción de Ahome.

En cuestiones referentes a Equipamiento Urbano, deberá consultarse el Sistema Normativo de Equipamiento Urbano de la SEDESOL, como referencia de los requerimientos básicos de proyecto.

7.1.3.3 POLÍTICA DE TRÁNSITO Y VIALIDAD

Objetivo:

Establecer adecuaciones y mejoras del sistema vial, procurando la eficiencia y accesibilidad universal para la movilidad de los habitantes, así como la orientación de patrones de extensión deseable de la mancha urbana del centro poblado.

ESTRATEGIA 1

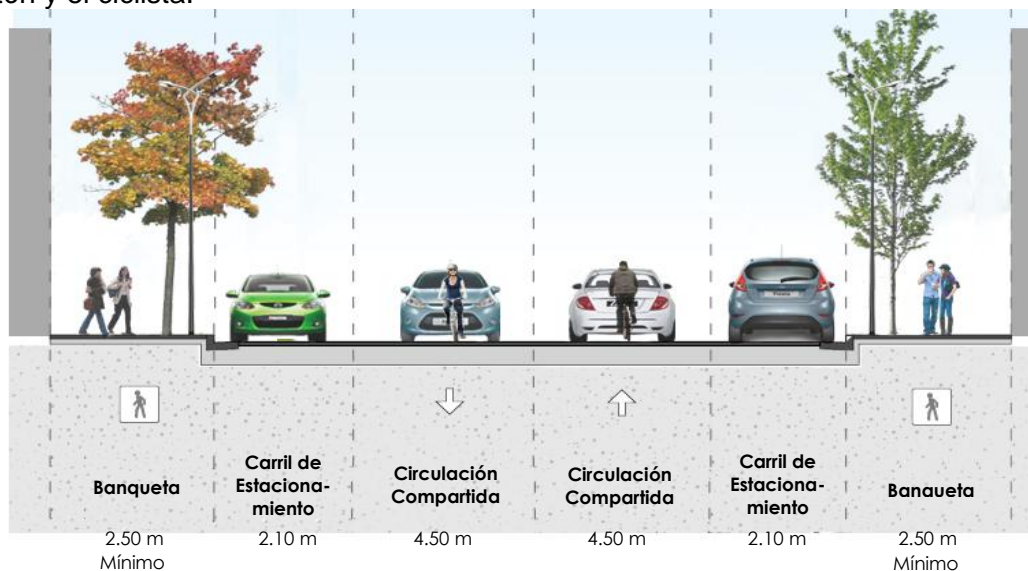
A. Jerarquía del Sistema Vial.

Sistema Vial:

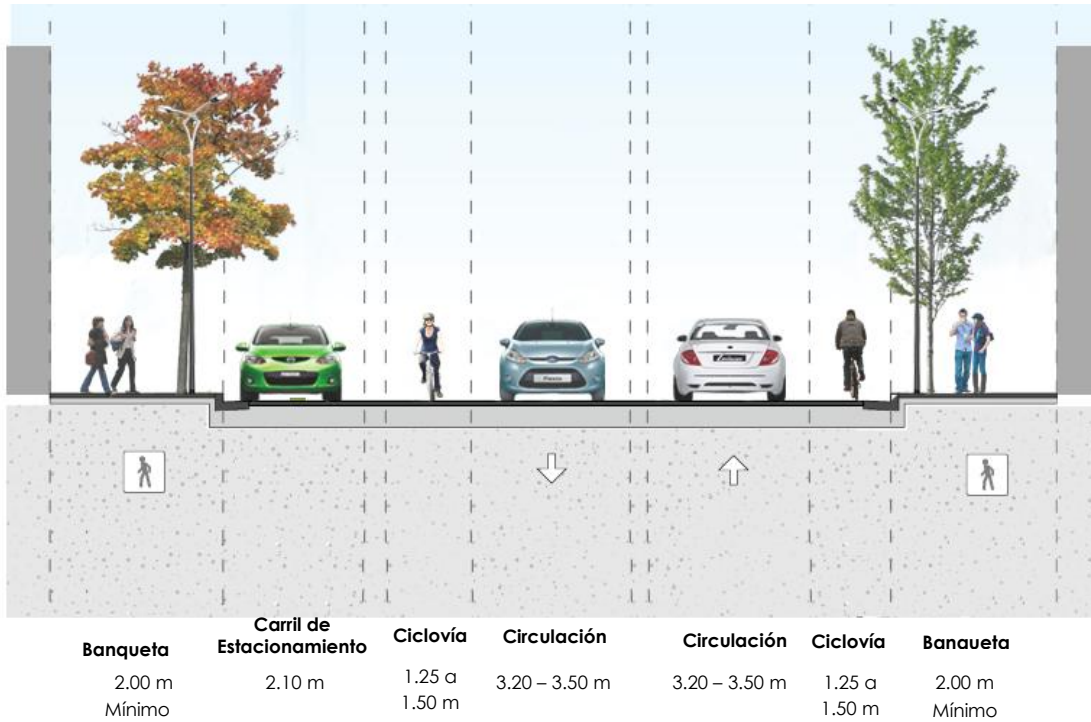
- El sistema vial interurbano comprende las vialidades regionales que enlazan los centros de población, y pueden ser federales, estatales y rurales.
- El sistema vial intraurbano se compone de vialidades dentro de los límites del centro de población, uniendo sus diferentes unidades urbanas a través de diversos repartos modales. **(Ver mapa E-03)** Clasificándose en Sistema vial primario y Sistema vial secundario.

a) Subsistema Vial Primario:

Vialidad Estructural: Estas vialidades tienen como característica principal un trazo cuya trayectoria permite atravesar el centro poblado de un extremo a otro de manera continua. Estas rutas permiten la integración de ciclovías en un solo sentido o el uso de carriles compartidos de baja velocidad. Cuando se permite el estacionamiento, puede generarse espacio de un solo lado del arroyo, con el objeto de brindar mayor superficie para el peatón y el ciclista.

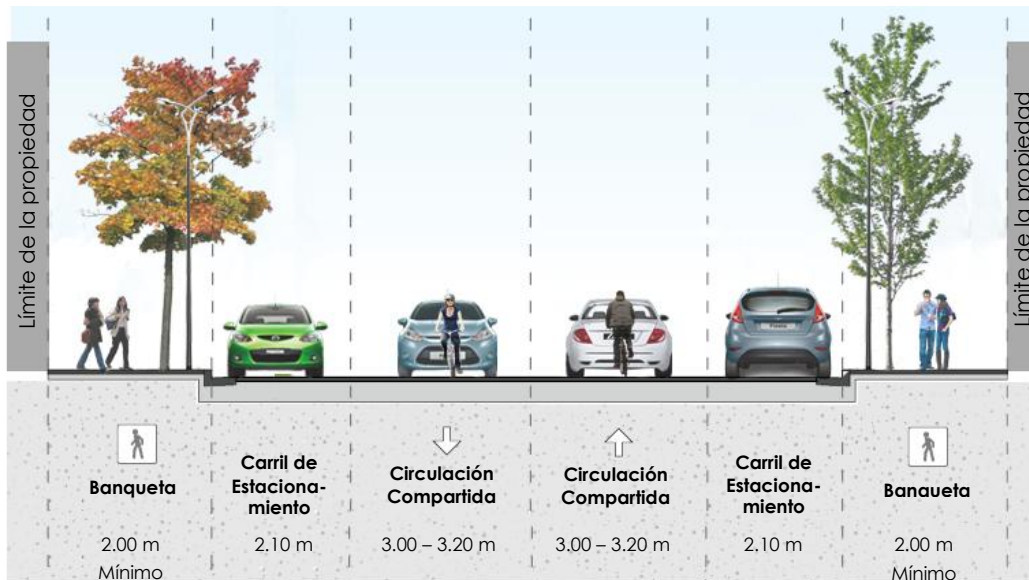


***Esquema tipo de sección, vialidad estructural.**

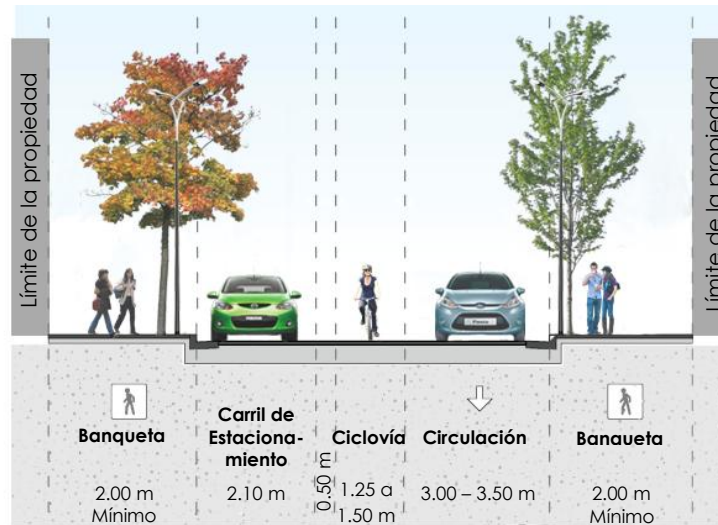


***Esquema tipo de sección, vialidad estructural.**

Vialidad Primaria: Su principal función es articular el sistema de vialidades estructurales. El tránsito de vehículos de carga pesada queda restringido con permiso de la Dirección de Seguridad Pública y Tránsito Municipal, así como de la Delegación de Tránsito y Transporte del Estado. Dependiendo de la dimensión del arroyo admite la construcción de ciclovías con un solo sentido sobre su arroyo. En casos excepcionales donde la sección del arroyo sea menor a 13 metros, se generará un carril compartido para el tránsito de ciclistas.



***Esquema tipo de sección, vialidad estructural.**



***Esquema tipo de sección, vialidad primaria, menor de 13mts.**

Restricciones:

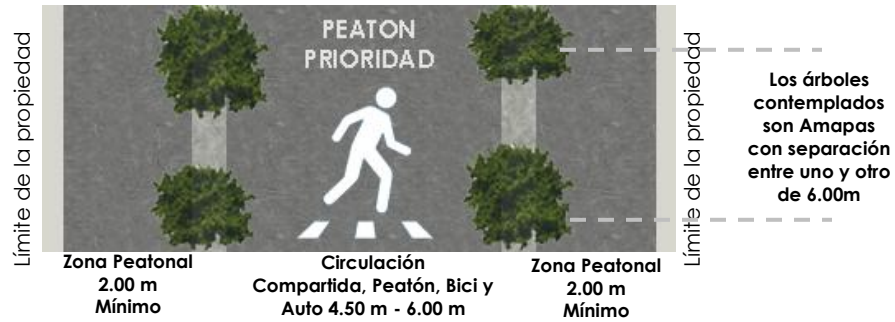
Las vialidades del sistema primario pueden indicar condicionantes para la configuración de la sección vial y restricciones de edificación en los frentes de lotes dispuestos sobre ellas. Las condicionantes y restricciones de construcción tienen el objetivo de mantener canales, desarrollar, regenerar y conservar áreas verdes; las cuales serán determinadas por la Dirección de Desarrollo Urbano, sobre las vialidades indicadas en este plan o aquellas que la Dirección determine. **(Ver mapa E-03)**

b) Subsistema Vial Secundario

Vialidad local: Su función es servir la circulación interior de los núcleos habitacionales, generalmente la circulación es en doble sentido con un arroyo mínimo de 8.5 metros, los recorridos del tránsito son cortos y los volúmenes de tránsito son bajos. La circulación de peatones y ciclistas tiene prioridad sobre los vehículos, queda estrictamente prohibido el acceso a vehículos de carga pesada y mediana.

Vialidad Compartida: Su función es servir la circulación interior de los núcleos habitacionales, generalmente la circulación es en doble sentido, los recorridos del tránsito son cortos y los volúmenes de tránsito son bajos. La circulación de peatones y ciclistas tiene prioridad sobre los vehículos, queda estrictamente prohibido el acceso a vehículos de carga pesada y mediana.

Admiten la circulación conjunta de vehículos automotores y bicicleta.(Ver mapa E-03)



***Esquema tipo de sección, vialidad secundaria, menor de 10mts.**



***Esquema tipo de sección, vialidad secundaria de 6mts.**

Secciones Viales con dimensiones excedentes:

Se deberá tomar en cuenta al construir una vialidad independientemente de su jerarquía, el excedente de la de la sección vial respecto a la sección vial tipo, se repartirá dándole prioridad a los peatones, es decir, en las banquetas; después a los camellones y por último en el carril vehicular.

Área Verde Obligada en vialidad:

Los lotes, predios o terrenos dispuestos directamente sobre estas vialidades, quedan sujetos a las condicionantes de proyecto o restricciones de construcción frontales, que determine necesarias la Dirección de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente, para la conservación, regeneración o desarrollo de áreas verdes.

Consideraciones generales para el desarrollo de proyectos viales:

[Ver Anexo del mapa E-03]

- Considerar colocación o reemplazo de señalización horizontal y vertical.
- Construcción de rampas con criterios de acceso universal.
- En el caso de vialidades primarias, deberá integrarse al proyecto los pasos peatonales seguros, frente a equipamientos.
- No colocar pasto, césped o flores de ornato; considerar árboles de la región para la generación de sombra.
- Los acabados de los arroyos deben procurar permeabilidad.
- Los proyectos deben satisfacer principalmente las necesidades de los peatones, pudiendo generar las secciones de banqueta.
- Considerar el equipamiento, señales y construcciones especiales para el servicio de transporte público.



*Imágenes
Objetivo de la
propuesta
vialidades para
el impulso de
una movilidad
sustentable.*

ESTRATEGIA 2

A. Consolidación del Sistema Vial.

Estos proyectos tienen el objetivo de renovar y mejorar las condiciones físicas de la infraestructura del sistema vial, incorporando los criterios de diseño enunciados en el apartado anterior, centrándose en el desarrollo de las vialidades estructurales primarias y al interior del centro poblado. Estas adecuaciones deberán regirse por los siguientes criterios:

a) Mejora de accesibilidad y entorno urbano.

Este criterio manifiesta que deben incorporarse a los proyectos de mejora y construcción de vialidades, elementos de diseño universal que faciliten el tránsito y uso de la infraestructura vial a personas con capacidades diferentes, niños, ancianos y personas extranjeras.

Por otro lado el aspecto estético y formal de la infraestructura deberá tender a mejorarse para generar ambientes que delimiten las áreas de cada reparto modal del sistema vial, permitan la visibilidad, no obstaculicen el tránsito de vehículos o personas y concuerden con el contexto urbano.

b) Reducción de factores de riesgo.

Supone que el conjunto de mejoras enunciadas en esta estrategia permiten reducir los factores de riesgos causantes de accidentes viales.

c) Integración de repartos modales.

Se entiende como la inclusión en el diseño de la infraestructura vial de elementos que permite el tránsito de distintos repartos modales de modo eficiente y seguro para sus usuarios. Estos elementos incluyen infraestructura de apoyo como apeaderos, ciclovías o carriles compartidos, rampas para peatones, etc.

d) Señalética.-

Dotar de señalamiento requerido tanto vertical como horizontal. Se deben de considerar los señalamientos adecuados para peatones y automovilistas que indiquen, velocidad, pasos, ubicación de equipamientos y mapa genérico del centro poblado.

e) Mejora de la eficiencia del flujo vehicular.

Consiste en integrar al proyecto criterios de diseño que permitan que el flujo de los vehículos sea más eficiente -no necesariamente más rápido-, la modificación de geometrales viales, la implementación de sistemas de control de tráfico y la correcta señalización de las normas de tránsito.

La consolidación del sistema vial atenderá acciones en 6 frentes, detallando el horizonte con plazo al 2020:

- Mejora de geometría vial
- Conclusión de encarpetados
- Prolongación de vialidades estratégicas
- Construcción de vialidades a largo plazo
- Construcción de rampas y puentes
- Paso peatonal seguro

1.- Proyectos Viales para la consolidación del sistema vial:

1.- Conclusión de encarpetados.-Trabajos para concluir las obras de encarpetado en vialidades al interior de la mancha de población en zonas con una ocupación del suelo consolidado.

La realización de estos trabajos deberá incorporar, adaptar o adecuar los criterios de organización de secciones viales establecidos en este Plan.

Prioridad	Vialidad	Tramo	Periodo
1	C. Ignacio Zaragoza	Carretera México 15 – C. Ignacio Allende.	2017
2	C. Ignacio Zaragoza	C. Principal – C. Primera Oriente.	2018
3	C. Revolución	Carretera México 15 – C. Primera Oriente.	2018
4	C. Lorenzo F. Robles	C. Justo Sierra – Carretera México 15.	2019
5	C. Francisco Lugo	Carretera México 15 – C. Pablo Sidar	2020

2.- Mejora de geometría vial y vía pública.-Consiste en la mejora de de los geometrales y/o condiciones físicas y estéticas de vialidades al interior del lugar, así como la reorganización del arroyo y la adecuación de rampas de acceso esquinas o pasos peatonales identificados.

Estas mejoras también abarcan la conservación o regeneración de la vegetación urbana y ordenamiento de comercio en vía pública, retiro de obstáculos sobre la vía pública, señalética y ordenamiento de la publicidad; así como la mejora de acabados y terminados en las superficies de rodamiento.

La reorganización y diseño de la sección vial se hará en apego a la **Estrategia 1** de esta política. **(Ver mapa E-04)**

Prioridad	Vialidad	Tramo	Acción	Periodo
1	C. Licenciado Benito Juárez	Carretera México 15 – C. S/N	Mejora de Geometría Vial	2017
2	C. Ignacio Zaragoza	C. Ignacio Allende – C. Principal		2018

3.- Proyectos de Vialidades Compartidas.-Son vialidades cuyo tratamiento de mejora dará prioridad al espacio de circulación destinado para personas con discapacidad, peatón y ciclistas.

Por lo que consistirá en el revestimiento, señalización, arborización, iluminación y detallado de cruces de un andador, para un uso mixto en el cual el peatón y los ciclistas llevarán prioridad, tal como se especifica en los esquemas de la estrategia anterior de este capítulo.

Permitiendo únicamente el tránsito de vehículos particulares de manera restringida a un carril compartido. **(Ver detalle en Estrategia 1 Vialidad Compartida)**

Prioridad	Vialidad	Tramo	Periodo
1	C. Guillermo Prieto/ Vicente Guerrero	C. 5 de mayo – C. Sinaloa	2017
2	C. Justo Sierra	C. Lorenzo F. Robles- C. Primera Poniente	2017
3	C. 5 de mayo	Carretera México 15 – C. Revolución	2018
4	C. Primera Oriente	C. Revolución – E.C. (México 15 - El Porvenir) - Ahome	2018
5	C. Sinaloa	C. Revolución - C. Miguel Hidalgo y Costilla	2019
6	C. Cuauhtémoc	C. Revolución - C. Miguel Hidalgo y Costilla	2020
7	C. General Ángel Flores	C. Cuauhtémoc - C. Pablo Sidar	2020
8	C. Miguel Hidalgo y Costilla	Carretera México 15 - C. Pablo Sidar	2020

4.- Prolongación de vialidades.-Vialidades necesarias para servir el suelo urbano de la etapa de crecimiento. **(Ver mapa E-04)**

Prioridad	Vialidad	Tramo	Acción	Periodo
1	C. Lic. Benito Juárez	C. Parascahui - C. Francisca Guerrero Hermosillo.	Prolongación de Vialidad	Largo Plazo
2	C. Francisco Lugo	C. Pablo Sidar – C. Francisca Guerrero Hermosillo.	Prolongación de Vialidad	Largo Plazo
3	C. 5 de Mayo	C. Pablo Principal – C. Francisca Guerrero Hermosillo.	Prolongación de Vialidad Estratégica	Largo Plazo
4	C. Francisca Guerrero Hermosillo	C. Ignacio Zaragoza – C. Benito Juárez	Prolongación de Vialidad Estratégica	Largo Plazo
5	C. Francisca Guerrero Hermosillo	C. Benito Juárez – C. 5 de Mayo.	Prolongación de Vialidad Estratégica	Largo Plazo

5.- Construcción y mejora de puentes.-Son acciones de construcción, ampliación o remodelación de elementos, para la óptima movilidad de carga, peatonal y mejora de accesibilidad de los habitantes del centro de población, reduciendo riesgos en intersecciones con carreteras regionales o locales. **(Ver mapa E-04)**

Construcción y Mejora de Puentes			
Prioridad	Vialidades	Elemento Sugerido	Horizonte límite
1	Carretera México 15 – E.C. (México 15 - El Porvenir) - Ahome	Distribuidor o nodo vial	2017-2020

6.- Paso peatonal seguro.-Las mejoras consisten en la construcción de elementos que faciliten y prioricen el cruce de peatones a través del arroyo vial, utilizando criterios de diseño para accesibilidad universal. El diseño de estos pasos puede generar el alto total o parcial de los vehículos automotores, dependiendo el perfil de sus usuarios.

Su ubicación no es limitativa a la indicada en este plan, la Dirección de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente puede proponer la colocación o construcción de este tipo de cruces en otros puntos. **(Ver mapa E-04)**

Paso Peatonal Seguro		
Prioridad	Paso Peatonal	Horizonte límite
1	C. Benito Juárez entre C. Libertad y C. 5 de Mayo	2017
2	C. Ignacio Zaragoza entre C. Libertad y C. 5 de Mayo	2017
3	C. Ignacio Zaragoza entre C. Goros y C. Francisco Lugo	2018
4	C. Ignacio Zaragoza entre C. Francisco Lugo y C. Parascahui	2018

7.-Estrategia de Seguridad Vial Carretera Internacional México 15.-Proyecto que deberá generarse en un plazo no mayor al año 2017.

Este proyecto consistirá en la colocación y construcción de elementos sobre y a los costados del arroyo de la carretera:

- Que permitan la reducción de velocidad de los vehículos, previo y durante el paso a través de la zona urbana.
- Indiquen áreas de transición para incorporación y desincorporación de tránsito.
- Segreguen y protejan el tránsito de bicicletas y personas, con la construcción de banquetas y carriles de bicicleta.
- Indiquen, faciliten y prioricen el cruce de personas a través de la carretera.
- Identifiquen y delimiten de manera clara y digna las zonas de ascenso y descenso de usuarios del transporte público. Siendo necesario la construcción de apeaderos dignos.
- Restrinjan el paso de camiones de carga a un carril.
- Iluminen las zonas de paso de personas.
- Mejoren la señalización actual.



* Imagen Objetivo del Proyecto de Seguridad Vial Carretera Internacional México 15.

8.- Construcción de vialidades a largo plazo.-Vialidades necesarias para servir el suelo urbano de la etapa de crecimiento a largo plazo. **(Ver mapa E-04)**

Prioridad	Vialidad	Tramo	Acción	Periodo
1	C. Lic. Benito Juárez	C. Francisca Guerrero Hermosillo - E.C. (México 15 - El Porvenir) - Ahome	Construcción de vialidad a largo plazo	Largo Plazo
2	C. 5 de Mayo	C. Francisca Guerrero Hermosillo - C. S/N	Construcción de vialidad a largo plazo	Largo Plazo
3	C. Francisca Guerrero Hermosillo	C. 5 de Mayo - E.C. (México 15 - El Porvenir) - Ahome	Construcción de vialidad a largo plazo	Largo Plazo
4	C. Leopoldo Solís	C. Ignacio Zaragoza - E.C. (México 15 - El Porvenir) - Ahome	Construcción de vialidad a largo plazo	Largo Plazo

7.1.3.4 POLÍTICA DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO

Objetivo:

Determinar una cartera de proyectos estratégicos para mejorar la oferta y las condiciones de equipamiento urbano del centro poblado, en beneficio de los servicios que prestan.

ESTRATEGIA 1

Proyectos y programas destinados a cubrir el déficit de equipamiento e infraestructura en el centro poblado San Miguel Zapotitlán.

Proyectos:

A. Saneamiento de pasos de lluvia y canales.

Consiste en coordinar acciones de limpieza y ordenamiento, mismas que se realizarán en los espacios pertenecientes a los derechos de vía de drenes y canales que atraviesan el centro poblado de San Miguel Zapotitlán; al igual que los pasos de lluvia paralelos y a través de la Carretera México 15. **(Ver mapa E-05)**

Acciones:

- Retirar vegetación, basura o cualquier otro elemento que pueda obstruir o bloquear el paso del agua.
- Instalación elementos para el resguardo de personas o vehículos.
- Colocación de señales de peligro o advertencia.
- Retiro o reubicación de construcciones cercanas.

Se considerarán sujetos a integrarse para estas acciones los siguientes drenes y canales:

Saneamiento de pasos de lluvia y canales		
Prioridad	Ubicación	Horizonte límite
1	Canal paralelo a la Carretera Vecinal El Porvenir	2017
2	Canal paralelo a la Calle Primera	2017
3	Paso de agua Pluvial #1 y #2	2018

B. Programa social de conservación de equipamientos públicos.

El H. Ayuntamiento, con la participación de las dependencias con atribuciones en la materia, elaborará e instrumentará un programa de intervención en los equipamientos públicos de educación, salud, deporte y asistencia social del centro urbano. **(Ver mapa E-05)**

Estas intervenciones tendrán como fines en los equipamientos:

- Mejorar las condiciones y estética de los patios, jardines o áreas comunes
- Dar mantenimiento preventivo a los inmuebles o equipos.
- Generar corresponsabilidad con la sociedad civil organizada.
- Coadyuvar a la mejora de los recursos escolares.

Tal programa deberá calendarizar las actividades a realizar, la estrategia para formar y crear comités o patronatos ciudadanos, la celebración de pactos ciudadanos para compartir la responsabilidad y los mecanismos de seguimiento del programa.

El mismo programa deberá ser transversal con otros esquemas del gobierno municipal, que ayuden a los objetivos enunciados arriba.

Para los programas de mejora de condiciones y estética, así como mantenimiento preventivo, debe considerarse la participación de la academia y órganos colegiados para la elaboración de proyectos, los cuales tengan como condición su involucramiento en la ejecución y supervisión de actividades, y la posibilidad de llevarse a cabo por ciudadanos comunes.

La mejora de los recursos humanos podrá plantearse a través de prestadores de servicio y practicantes que impartan cursos para el desarrollo de recursos humanos en el manejo de equipo, herramientas o enseñanza de conocimiento.

El papel de los comités o patronatos en todo caso, será en conjunto con las autoridades municipales, el de la gestión de recursos para llevar a cabo estas acciones o adquirir el equipo o material necesario para la prestación óptima de los servicios públicos.

Con esto el mantenimiento de las condiciones óptimas del equipamiento consistirá de actuaciones integrales sobre cada inmueble, abordando aspectos de infraestructura, servicios, tecnologías; con el involucramiento de agentes locales.

Como acciones prioritarias de este programa se consideran los siguientes proyectos de plazo inmediato:

Programa de conservación de escuelas públicas			
Tipo A	EDUCACIÓN		
	Elemento	Ubicación	Horizonte límite
1	Jardín de Niños Bertha Von Glumer.	C. Ángel Flores entre c. Libertad y c. 5 de mayo.	2017
2	Escuela Primaria Rigoberto Aguilar Pico.	C. 5 de mayo.	2018
3	Escuela Río Zuaque.	C. Guillermo Prieto.	2019
4	COBAES 05	C. Ignacio Zaragoza entre c. Francisco Lugo y c. Parascahui.	2019

Tipo B	SALUD Y ASISTENCIA SOCIAL		
5	Unidad básica de rehabilitación social del DIF	C. Cuauhtémoc entre c. Benito Juárez y c. Ángel Flores.	2017
6	Centro de Salud	C. Guillermo Prieto entre c. Miguel Hidalgo y carretera a Juricahui.	2018
Tipo C	DEPORTE Y RECREACIÓN.		
7	Estadio de Basquetbol	C. 5 de Mayo y C. Cuauhtémoc	2017
8	Estadio de Béisbol	C. Miguel Hidalgo y C. Libertad	2019

7.1.3.5 POLÍTICA DE MEDIO AMBIENTE Y RIESGOS

Objetivo:

Mejorar la calidad de los servicios ambientales de los elementos naturales de San Miguel Zapotitlán.

ESTRATEGIA 1

Acciones para hacer más eficiente y eficaz la administración y gestión de áreas verdes; integrando para la formulación de planes, programas y proyectos a profesionistas relacionados a las disciplinas de biología, medio ambiente, ecología, desarrollo sustentable, paisajismo y jurídicos.

A. Zonas de preservación ecológica.

- a. De acuerdo al artículo 57 de la Ley Ambiental para el Desarrollo Sustentable del Estado de Sinaloa, el cual señala que en los programas y los planes parciales y sectoriales de desarrollo urbano y vivienda deben incorporar criterios de regulación ambiental; se establecen como zonas de preservación ecológica.

- Cerro Juricahui
 - Cerro Parascahui
 - Bosque de galería en la ribera del Río Fuerte.
- (Ver Mapa E-06)**

Con el fin de conservar los elementos naturales presentes en los elementos enunciados arriba, deberá generarse un instrumento legal de política pública de manejo ambiental de estas zonas.

- b. Esto se llevará a cabo mediante la promoción del decreto de zona de preservación ecológica del polígono señalado en el Mapa E-05.

Para ello se tomará en cuenta las disposiciones de los Artículos 85, 87, 97, 98 y 99 de la Ley Ambiental para el Desarrollo Sustentable del Estado de Sinaloa.

ESTRATEGIA 2

Control y aprovechamiento eficiente de la disposición de residuos sólidos.

A. Programa de limpieza de tiraderos clandestinos

Este programa tiene como objetivo inicial la limpieza de tiraderos clandestinos o de basura dispersa en el poblado, ubicados cercanos a la Carretera Internacional México 15 y dentro del perímetro urbano.

Es necesario generar con la participación de la sociedad civil un programa de limpieza periódica de tiraderos clandestinos, el cual involucre a la empresa de concesión de limpieza del municipio, el sector de salud municipal y los sectores productivos como formadores de líderes sociales que coadyuven a reducir esta problemática.

Los rasgos generales del programa deberán partir de las siguientes condicionantes:

- Funcionará en dos ámbitos:
 - a) Recolección, acopio y separación de basura dispersa en áreas verdes y vía pública.
 - b) Recolección, acopio y separación de basura en tiraderos clandestinos.
- No incluirá vegetación producto de poda, limpia o escombro.
- Polígonos de acción: Son aquellos sitios identificados para el arranque del programa. **(Ver Mapa E-06)**

7.1.3.6 POLÍTICA DE DESARROLLO ECONÓMICO**Objetivo:**

Facilitar medios para el desarrollo de actividades económicas flexibilizando la vocación del suelo, renovando o incentivando la inversión en infraestructura, inmuebles y servicios públicos.

ESTRATEGIA 1

Fomento al desarrollo de actividades turísticas.

El objetivo es generar condiciones apropiadas para incentivar el desarrollo de servicios y productos locales, ligados a consumos derivados de actividades de turismo deportivo y cultural.

La estrategia apunta a impulsar esta dinámica mediante la creación de espacios públicos adecuados para realizar, fomentar y desarrollar dichas actividades.

Para ello se proponen acciones que permita generar intervenciones a partir de la identificación elementos con potencial de desarrollo ya presentes en el centro de población y sus alrededores.

A. Plaza del Centro ceremonial y espacios de apoyo.

Consiste en intervenir el predio en cual se encuentra el centro ceremonial y las vialidades en los alrededores, al igual que mejorar sus edificios, instalaciones e infraestructura de servicios.

- El tratamiento de la explanada debe responder al uso y costumbre de las celebraciones de la población indígena de la localidad, al igual que fungir como un espacio abierto para el uso del público en general.
- Las vialidades deben ser intervenidas con los criterios establecidos en la estrategia de tránsito y movilidad. Desarrollando proyectos viales de calles mixtas, para el uso prioritario de peatones y ciclistas, en convivencia con el automóvil.
- El tratamiento de vegetación e imagen urbana deberá responder a un trabajo paisajístico que represente el ecosistema y la cultura de los pueblos nativos de la región.
- Los proyectos arquitectónicos se ajustarán a la arquitectura tradicional de la región y promoverán la conservación de sus valores artísticos y culturales.

(Ver Mapa E-07)

B. Circuito de ciclismo de montaña Cerros-Ribera del Río.

- Consiste en delimitar y generar un trazo simple de una ruta para la práctica del deporte de ciclismo de montaña.
- Esta ruta o circuito deberá abarcar los cerros de Juricahui y Jarascahui así como la ribera del río, tal como se indica en el polígono del mapa E- 07.
- Los trabajos deberán ser principalmente hechos con la señalización de la ruta. Dándole formalidad y mayor carácter con la construcción únicamente de puntos de acceso al circuito y puntos de descanso y asistencia.
- Los puntos de acceso, descanso y asistencia, deberán de asegurar espacios para descanso, aparcadero de bicis, provisión de aire, bebederos, alumbrado público; procurando que todos estos espacios se encuentren sombreados, por medio de cubiertas o vegetación.
- De igual manera en los puntos descritos arriba, deberá tenerse acceso a infografía con información sobre la ruta, medidas de seguridad básicas para la práctica del deporte y reglamento y obligaciones para los usuarios.
- Este proyecto complementa el parque de la Ribera del Río Fuerte descrito en el apartado anterior.

(Ver Mapa E-07)

C. Parque de la Ribera del Río Fuerte

- Espacio que se constituirá por un conjunto de elementos y obras para mejorar las condiciones para realizar actividades de recreación, convivencia deporte y esparcimiento del entorno natural, en la ribera del río Fuerte, dentro del polígono que se indica en el mapa E-07
- El proyecto requiere de la realización de obras de conservación de instalaciones deportivas existentes cerca de la ribera.
- La construcción de dos puentes peatonales y la mejora del puente ya existente.
- Las acciones principales del proyecto consistirán en la ejecución de obras para constituir áreas de uso común, las cuales enmarcaran el acceso al parque y concentraran equipamiento y mobiliario para la recreación y convivencia.
- El proyecto deberá considerar baños públicos, bebederos, áreas de descanso, aparcadero de bicicletas, alumbrado público.
- A la par del evento se diseñara un programa de reforestación y conservación ambiental.
- De igual manera en los puntos descritos arriba, deberá tenerse acceso a infografía con información sobre la ruta, medidas de seguridad básicas para la práctica del deporte y reglamento y obligaciones para los usuarios.
- Las concesiones existentes o que se otorguen en la zona federal de la ribera, deberán atender las disposiciones de uso de suelo del municipio.
- Es importante que cualquier obra, infraestructura o mobiliario se diseñe, coloque o especifique con la capacidad de soportar inundaciones.

(Ver Mapa E-07)

D. Remodelación de la Plazuela.

- Intervención que busca modernizar el aspecto de la plazuela, misma que puede ser realizada mediante un proyecto de paisajismo urbano, iluminación y reposición de losas.
- Este proyecto debe considerar la remodelación de las vialidades con los criterios establecidos en la estrategia de tránsito y movilidad. Desarrollando proyectos viales de calles mixtas, para el uso prioritario de peatones y ciclistas, en convivencia con el automóvil.

(Ver Mapa E-07)

Los proyectos pueden generarse con el apoyo de las escuelas de arquitectura, los colegios de profesionistas; así como brigadas de practicantes profesionales o prestadores de servicio social de licenciatura.

ESTRATEGIA 2

Fortalecimiento de capacidades para el desarrollo económico local.

A. Centro de Desarrollo Económico Comunitario.

Es necesario construir un espacio para el desarrollo de capital humano con habilidades para generar dinámicas de autoempleo principalmente; partiendo de las oportunidades y disponibilidad de recursos de la región en áreas como la industria empacadora, producción artesanal de alimentos, desarrollo de oficios y artes regionales, etc. Sin dejar de lado la posibilidad de generar capacidad para el empleo en industria manufacturera. **(Ver Mapa E-07)**

B. Internet gratis en espacios públicos.

Se buscará dotar a Gustavo Díaz Ordaz de espacios públicos con internet gratuito, contemplando el COBAES 05, la Plazuela y Oficinas de la Sindicatura como parte del programa estatal "Sinaloa Digital" que tiene como objetivo brindar a la población tecnología y acceso a la información de manera oportuna mejorando los servicios públicos y las condiciones tecnológicas del lugar. **(Ver Mapa E-07)**

C. Módulo o Cartera de Promoción Turística y de suelo industrial.

Es necesario generar un cuerpo o estrategia promotora de la oferta turística de las sindicaturas, la ubicación de los servicios de apoyo y las modalidades de estos; así como del suelo susceptible para desarrollo industrial con las características de la infraestructura disponible, accesibilidad a puertos, disponibilidad de recursos humanos, proyectos de inversión programados, así como de incentivos económicos existentes.

D. Dotar de Módulo Digital para trámites y servicios públicos.

Equipar de tecnología correspondiente, para la digitalización de trámites administrativos y servicios públicos, generando una gestión pública eficiente tanto para los habitantes, como para el personal de la Sindicatura, a fin de mejorar las funciones de atención y respuesta.

7.1.3.7 POLÍTICA DE FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL

Objetivo:

Optimizar las capacidades de gestión y administración del Centro de Población, haciéndolas más flexibles, eficientes y abiertas a la participación ciudadana.

ESTRATEGIA 1

Crear Comité de Desarrollo Urbano Local.

A. Comité de Desarrollo Urbano Local.

Establecer un Comité de Desarrollo Urbano Local integrado por habitantes del lugar, siendo un órgano de consulta, de opinión y de participación social, en el cual se tendrá plena atribución en la planeación de desarrollo urbano del centro poblado, así como en lo que a ecología y medio ambiente respecta.

B. Agenda pública de Desarrollo Urbano.

Mediante ella se crearán acuerdos entre sociedad y gobierno con el objetivo de consolidar un pacto social que genere consenso y corresponsabilidad para la ejecución de las acciones contenidas en este plan.

C. Modernización de la Gestión Pública en la Sindicatura de San Miguel Zapotitlán

Busca la optimización del sistema operativo de la Sindicatura, evaluando la capacidad de respuesta que esta brinda en base a la atención a la ciudadanía, aplicando nuevos esquemas de trabajo que identifiquen oportunidades para la mejora continua de los procesos, servicios y atenciones a los habitantes del lugar.

D. Dotar de módulo digital para trámites y servicios públicos.

Equipar de tecnología correspondiente, para la digitalización de trámites administrativos y servicios públicos, generando una gestión pública eficiente tanto para los habitantes, como para el personal de la Sindicatura, a fin de mejorar las funciones de atención y respuesta.

E. Modernización de cuerpos de protección civil y vinculación a los Atlas de Riesgos.

Los efectos del cambio climático y las características de las actividades económicas de la región, hacen vulnerables estas localidades, por lo cual contar con cuerpos de respuesta para prevenir, atender y o mitigar cualquier evento industrial o natural es vital para generar de condiciones de desarrollo viables en este centro de población.

Por lo tanto la Sindicatura deberá promover una agenda en conjunto con la sociedad civil, las cámaras empresariales, las academias y los colegios de profesionistas, para modernizar los cuerpos de protección civil para la prevención de riesgos naturales e industriales, así como la atención de desastres de estos tipos.