

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 partícipe 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 del centro de población Gustavo Díaz Ordaz; así como las aptitudes de aprovechamiento dentro de sus límites, 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.
- Zona No Urbanizable (ZNU):
Suelo que no es aprovechable para desarrollo urbano.

- Área de Conservación (AC):
Proveen servicios ambientales. Forman parte del patrimonio ecológico de la región y no es factible llevar a cabo actividades de recursos naturales.
- Área susceptible de desarrollo (ASD):
Superficie dentro de los límites del centro de población sujeta a acciones urbanas, apeándose a la normativa y directrices de este Plan.
- 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 (Ha)	Área Urbanizable	Total (Ha)
Vivienda	84.8%	189	223 Ha	42.31 Ha	281.05 Ha
Equipamiento	10.3%	23			
Área Verde	0.9%	2			
Baldíos	4.0%	9			

Fuente: Cálculo realizado en el IMPLAN a partir de información oficial y datos obtenidos en labor de campo.

- Vialidades de acceso y estructurales:
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
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 de comercio, artes y oficios, 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.

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:

- Alameda C. Presa de Mocuzari
- Alameda C. Río de las Cañas

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.

VA VIALIDADES DE ACCESO

Admite usos para comercio de orden regional y servicios carreteros.

VE VIALIDADES ESTRUCTURALES

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 VIALIDADES PRIMARIAS

Admite usos para comercio de orden local (a nivel localidad), servicios e industria de bajo impacto de manera condicionada, en relación a la 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 requerirán de un análisis más detallado para establecer su compatibilidad y que por lo tanto deberán ser turnados al Consejo Municipal de Desarrollo Urbano:

- Cuando no pudiese tomarse una determinación en el tiempo de sesión ordinaria, será el Consejo Municipal de Desarrollo Urbano, en apego a las leyes y reglamentos aplicables, quien determine la figura que deberá realizar un estudio más extendido.
- Será el mismo consejo quien determine, que tipo o tipos de estudios será requerido:

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. Sí fuere el caso indicarán las medidas necesarias, para mitigar, reducir o corregir impactos negativos.

Los estudios serán elaborados a través **de las comisiones especiales del Consejo de Desarrollo Urbano del Municipio de Ahome** o a través de las instituciones que determine y requiera la Dirección de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente.

En cuestiones referentes a Equipamiento Urbano, deberá consultarse el manual del Sistema Normativo de Equipamiento Urbano de la SEDESOL, para verificar compatibilidades de elementos y 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 de Acceso:

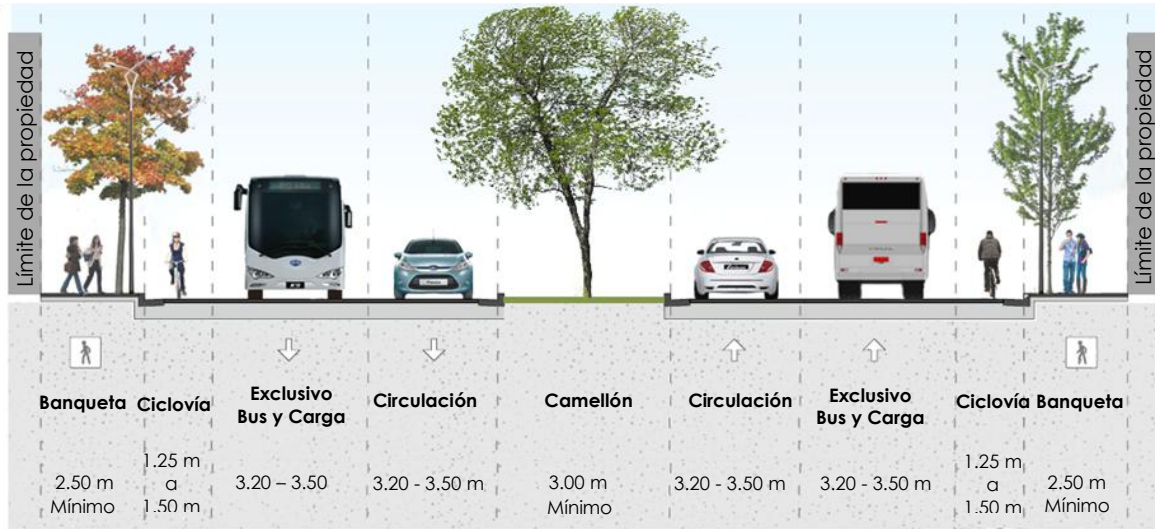
La función de ésta vialidad es la de facilitar la movilidad, agilizando el tránsito de paso a través del área urbana, a su vez ésta puede captar y canalizar el tránsito de las vialidades estructurales y primarias. Generalmente son vialidades que admiten todo tipo de transportes automotor con secciones transversales de dos carriles de circulación en doble sentido y uno de acotamiento por sentido, separando el flujo por un camellón central.

Se recomienda limitar o restringir el estacionamiento, así como confinar los vehículos de carga y pasajeros al carril lateral derecho según la sección del arroyo. En el caso de la zona urbana se sugiere incorporar carriles exclusivos para la bicicleta, considerando que es uno de los medios de transporte importante en estas zonas.

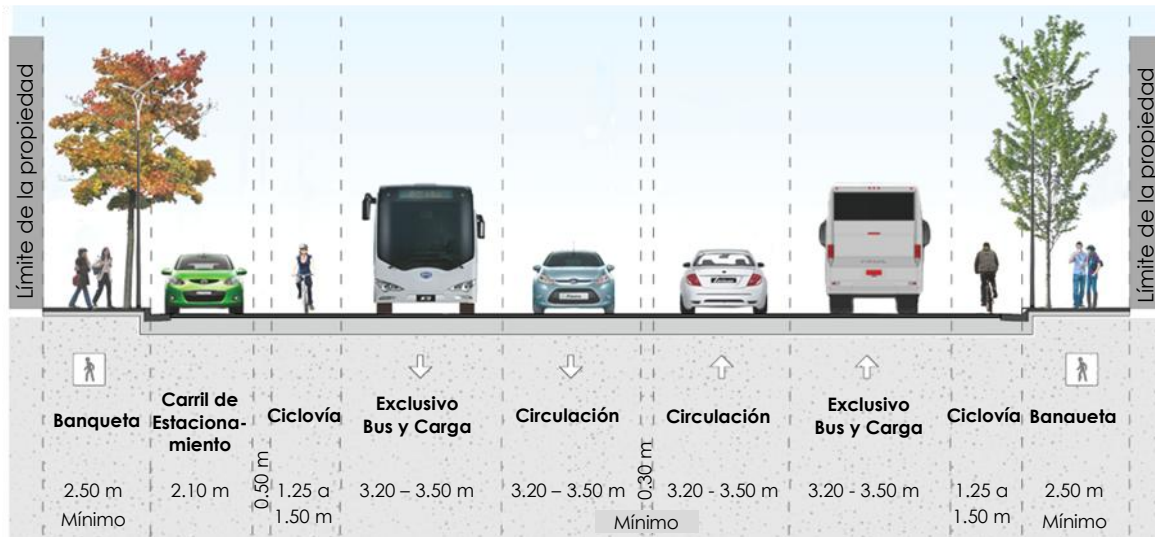


***Esquema tipo de sección vialidad de acceso**

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. El acceso a transporte de carga puede estar restringido parcial o totalmente y al igual que el transporte público puede ser confinado a carriles de baja velocidad. Estas rutas permiten la integración de ciclovías en un solo sentido. Cuando se permite el estacionamiento, debe generarse espacio de un solo lado del arroyo.



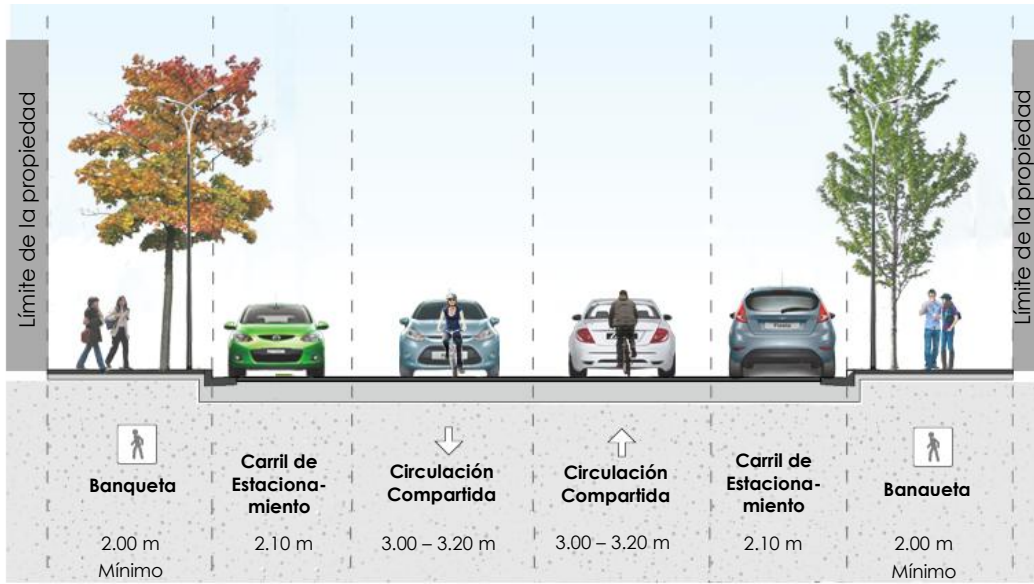
***Esquema tipo de sección, vialidad de estructural. SIN ESTACIONAMIENTO.**



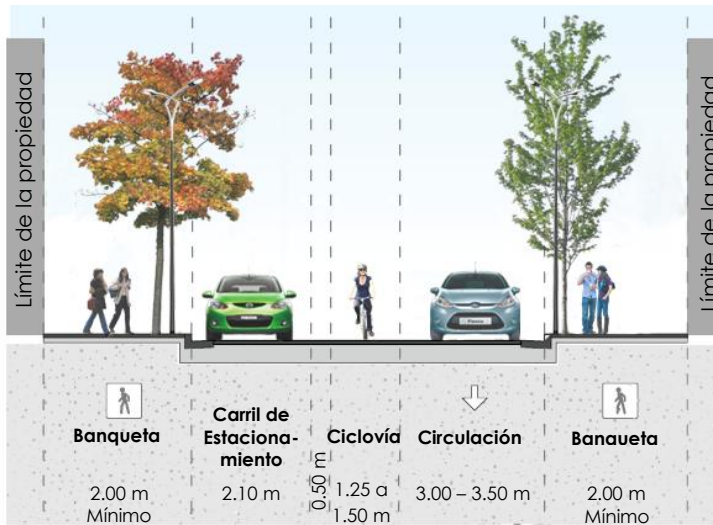
***Esquema tipo de sección, vialidad de estructural. CON ESTACIONAMIENTO.**

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.

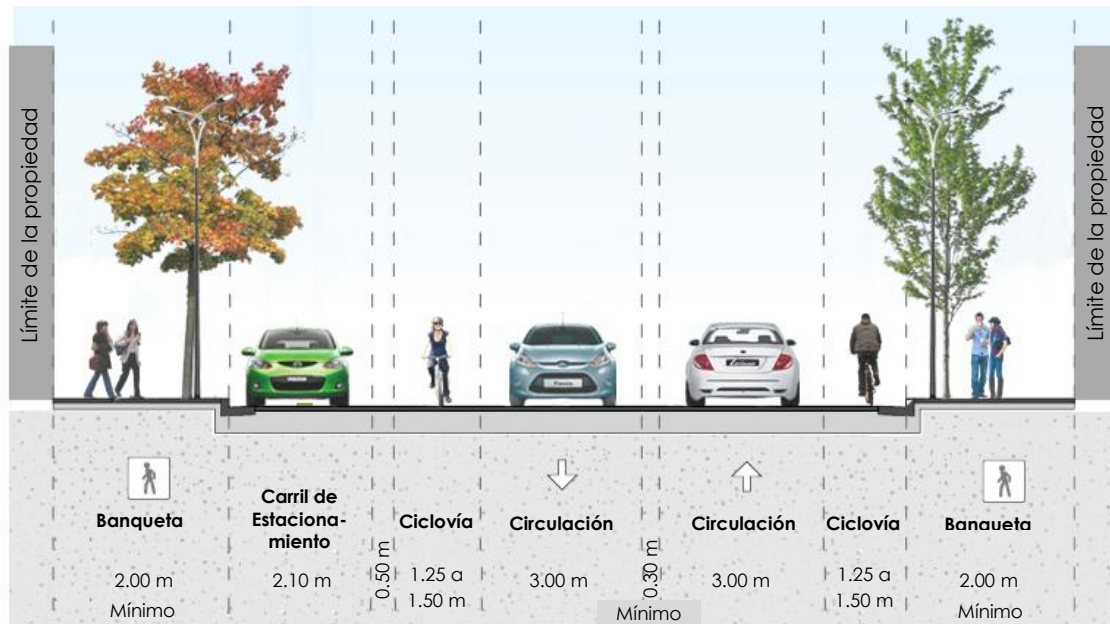
En casos excepcionales donde la sección del arroyo sea menor a 13 metros, se generará un carril compartido para el tránsito de ciclistas.



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



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



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

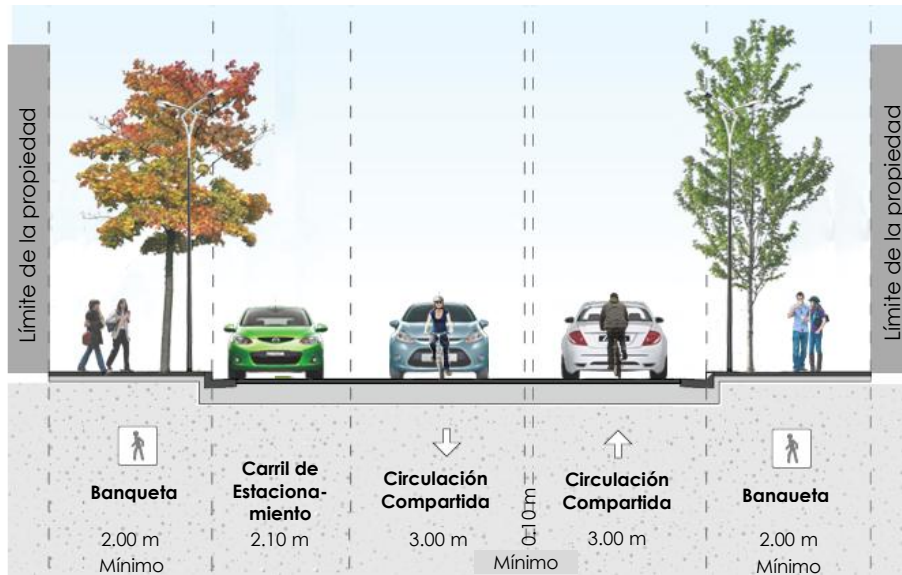
Restricciones:

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)**

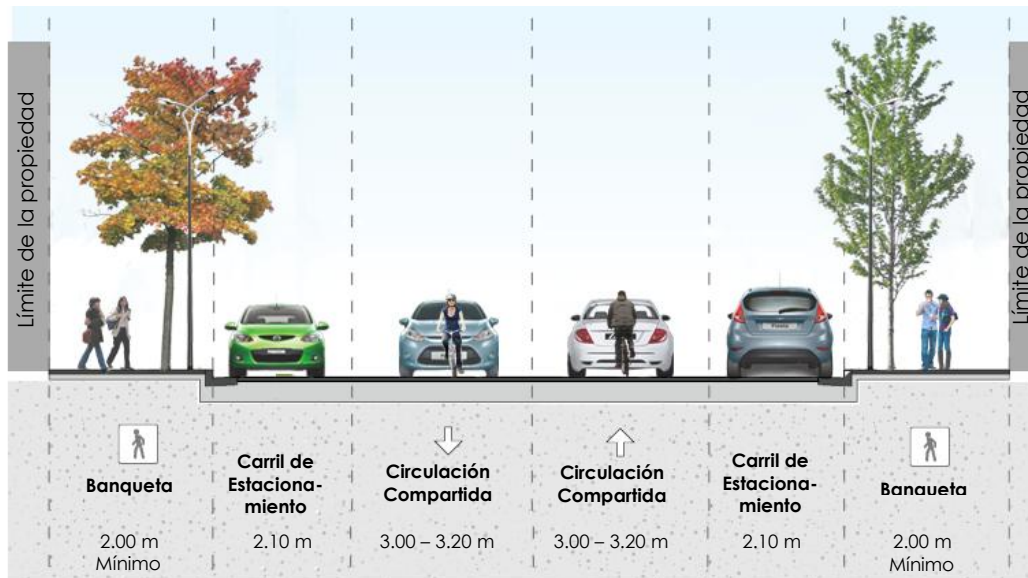
b) Subsistema Vial Secundario

Vialidad local y 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.

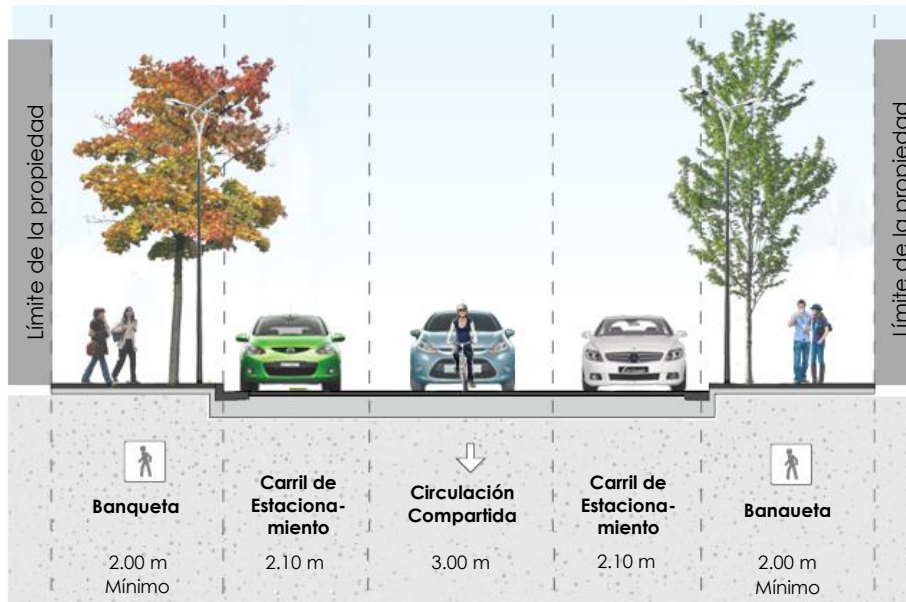
Admiten la circulación conjunta de vehículos automotores y bicicleta. (Ver mapa E-03)



***Esquema tipo de sección, vialidad local**



***Esquema tipo de sección, vialidad local y compartida**



***Esquema tipo de sección, vialidad local y compartida**

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 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.

b) 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.

c) 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.

d) 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.

La consolidación del sistema vial atenderá acciones en 7 frentes, detallando el horizonte con plazo al 2020:

- Conclusión de encarpetados.
- Mejora de geometría vial y vía pública.
- Prolongación de vialidades estratégicas.
- Construcción Distribuidores, Nodos y Puentes.
- Paso Peatonal Seguro.
- Construcción de Rampas.
- Construcción de Paraderos de Autobús.

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.

(Ver mapa E-04)

Prioridad	Vialidad	Tramo	Horizonte límite.
1	C. Presa Josefa Ortiz de Domínguez	Av. Río San Lorenzo – Av. Río Lerma	2016-2017
2	C. Presa del Oviachic	Av. Río Fuerte – Av. Río Piaxtla.	2016-2017
3	Av. Río Sinaloa	Blvr. Presa Josefa Ortiz de Domínguez - C. Presa de Mocuzari.	2018
4	Av. Río San Lorenzo	C. Presa Sanalona – C. Presa de Mocuzari	2018
5	Av. Río San Lorenzo	C. Presa Adolfo López Mateos – C. Presa Miguel Hidalgo.	2018
6	Av. Río Fuerte	C. Presa Adolfo López Mateos - C. Presa Ocoroni	2020
7	C. Río Culiacán	Blvr. Presa Josefa Ortiz de Domínguez - C. Presa de Mocuzari	2020
8	Av. Río Fuerte	C. Presa Sanalona- C. Presa de Mocuzari	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.

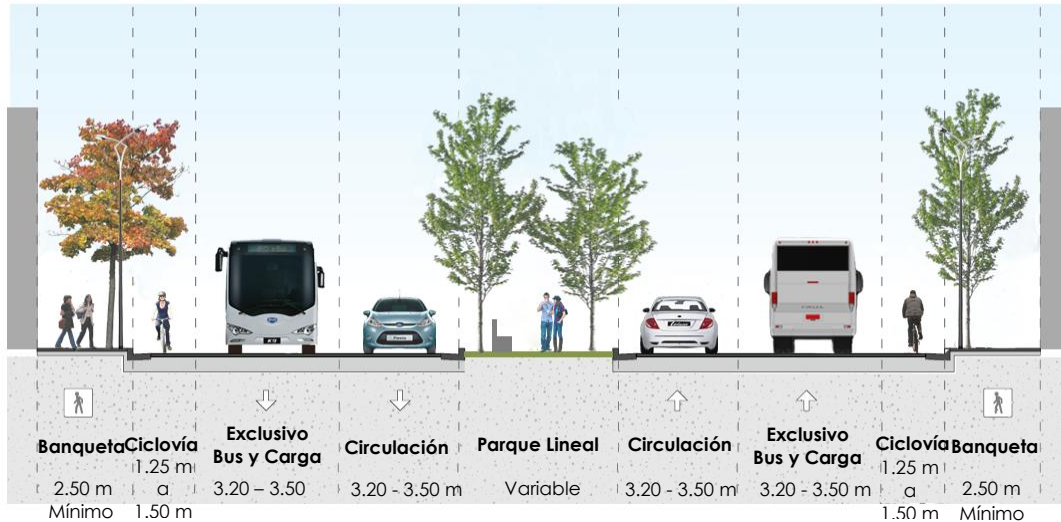
Estas mejoras también abarcan la conservación o regeneración de la vegetación urbana y ordenamiento de comercio en vía pública, retiro de obstáculos sobre la vía pública, señalética y ordenamiento de la publicidad; así como la mejora de acabados y terminados en las superficies de rodamiento.

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	Periodo
1	C. Presa Adolfo López Mateos	Carretera Federal México 15 – Av. Río de Las Cañas	2016-2020
2	Blvr. Presa Josefa Ortiz	Carretera Federal México 15 – Av. Río Culiacán	2016-2020
3	C. Presa Miguel Hidalgo	Carretera Federal México 15 – C. Río Piaxtla	2016-2020
4	C. Río Fuerte	C. Presa Sanalona – C. Presa Ocoroni	2016-2020

3.- Vialidad con Parque Lineal: Consiste en la rehabilitación de la Av. Río Las Cañas, considerando una sección con arroyo vial óptimo, contemplando un parque lineal al interior de esta, mejorando las condiciones de espacio urbano y generando un sitio de interés paisajístico y de recreación dentro del centro poblado.

Prioridad	Vialidad	Tramo	Periodo
1	Av. Río de las Cañas	C. Presa Mocuzari – C. Presa Adolfo López Mateos	2020



***Esquema tipo de sección con parque lineal a considerar.**

4.- Prolongación de vialidades estratégicas: Vialidades del sistema primario necesarias para servir el suelo urbano de la etapa de crecimiento. **(Ver mapa E-04)** El desarrollo de estos proyectos seguirá las pautas indicadas en los Mapas Estratégicos E-03.

Prioridad	Vialidad	Tramo	Periodo
1	C. Río Lerma	Blvr. Presa Josefa Ortiz de Domínguez - C. Presa de Mocuzari	2020-2025
2	Av. Río Sinaloa	C. El Pitayal – Calle no. 2	2020-2025
3	Av. Río San Lorenzo	Carretera Federal México 15 - C. Río Lerma	2020-2025
4	C. S/N sector sur.	Av. Río Sinaloa – Av. Río de las Cañas	2020-2025
5	Av. Río de las Cañas	C. S/N sector sur – C. Presa Adolfo López Mateos.	2020-2025

5.- Distribuidores, Nodos y Puentes. Son puntos o tramos del sistema vial donde se mezcla el transporte de carga con el tránsito urbano, por lo general son el entronque entre una vialidad de acceso y un camino regional o carretera regional; en los cuales es necesario mejorar las condiciones de paso para el peatón, el ascenso y descenso de pasajeros, así como la eficiencia del tránsito de carga y personas.

Por lo tanto se requiere estudiar, desarrollar y ejecutar un conjunto de obras especiales para mejorar la seguridad y la eficiencia del tránsito de personas y vehículos, sin perder de vista su relación con el centro de población.

Se requiere que todas las sendas de tránsito peatonal se hagan a nivel de calle. **(Ver mapa E-04)**

Construcción de Cruce Peatonal				
Prioridad	Vialidades	Tramo	Elemento Sugerido	Horizonte limite
1	Carretera Federal México 15 (ubicado a la altura de la UAS).	C. Presa Adolfo López Mateos – C. Presa de Mocuzari.	Líneas Logarítmicas, topes y señalización. Así como ampliación y reorganización de la sección vial.	2020

6.- Paso peatonal seguro: Esta acción se orienta a la mejora de pasos peatonales, priorizando aquellos que sirven en equipamientos urbanos con mayor concentración de personas. 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 Corto Plazo	Horizonte limite
1	Calle Río Sinaloa, frente a la clínica del IMSS.	2016
2	Calle Río Piaxtla y Calle Presa de Oviachic, frente a Cobas 06 y Primaria Jacinto L. Moreno.	2016
Paso Peatonal a considerar en proyectos viales de conclusión de encarpados.		
3	Calle Río Piaxtla, frente al nuevo Hospital General y la reubicación de la Estación de Bomberos.	2016
4	Blvr.Presa Josefa Ortiz de Domínguez, frente a la Secundaria Técnica no. 3.	2017
5	Av. Río Sinaloa, frente a jardín de niños Jesusita Neda y módulo de supervisión escolar.	2018
6	Av. Río San Lorenzo, frente a Modulo de rehabilitación del DIF y biblioteca pública.	2018

7.- Construcción de Paraderos de Autobús: Se requiere la construcción de paraderos adecuados contando con infraestructura y mobiliario necesarios para brindar una mayor comodidad al usuario del transporte público. Estos serán ubicados en las vialidades por donde pasa la ruta de autobuses local. **(Ver mapa E-04)**

Construcción de Paraderos de Autobús.			
Prioridad	Vialidades	Tramo	Horizonte limite
1	Carretera Federal México 15 (ubicado a la altura de la UAS).	C. Presa Adolfo López Mateos – C. Presa de Mocuzari.	2018

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 Gustavo Díaz Ordaz.

A. Conclusión de obra de la Nueva Unidad Deportiva

La obra se encuentra ubicada al nororiente del centro poblado. Debe integrarse de manera gradual al proyecto:

- Áreas para juego y nuevos productos de recreación como skatepark y ciclovías.
- Espacios para la impartición de clases de zumba.
- Área de gimnasio.
- Andadores para trote.
- Zonas de sombras, graderías y áreas de descanso, mediante arboledas.
- Alumbrado con celdas solares.
- Zona de bebederos.
- Baños.

El objetivo es generar un espacio con mayor oferta de actividades para el deporte y la recreación, de tal manera que su uso pueda extenderse a todos los segmentos de población del centro de poblado. **(Ver Mapa E-05)**

B. Construcción de Hospital General

Dotar de una unidad de salud descentralizada, cuyo propósito principal es la atención de pacientes en las especialidades básicas como los son: medicina familiar, pediatría, ginecología, medicina interna entre otras.

La ubicación se plantea en el lote que alberga actualmente la unidad deportiva ubicada sobre la C. Presa Adolfo López Mateos y C. Río Piaxtla, la unidad deportiva está contemplada para reubicarse en otra zona. **(Ver Mapa E-05)**

C. Estación de Socorro

Se busca la ubicación de un puesto de socorro en la intersección de la Carretera Internacional México 15 y la C. Josefa Ortiz de Domínguez, colocado estratégicamente sobre dicha carretera ya que la afluencia vehicular es grande y esto la convierte en un punto inseguro tanto para conductores de un vehículo automotor, como para los peatones.

D. Construcción de Centro de Usos Múltiples

El propósito de esta edificación es el brindar a los pobladores de Gustavo Díaz Ordaz un espacio para el desarrollo de actividades y programación de eventos de toda índole, en el contexto de la convivencia social, mejorando así la calidad de vida de sus habitantes. La ubicación se propone en el mismo lote que el Hospital General, colindante con la C. Presa Adolfo López Mateos y C. Río Piaxtla. **(Ver Mapa E-05)**

E. Centro Cultural

Brindará un espacio que permita el desarrollo de actividades culturales mediante el acompañamiento de programas que propicien en los habitantes una mayor adopción e incentive el desarrollo de los valores, tradiciones y oficios regionales.

El lugar se ubicará en el lote que actualmente ocupa la biblioteca local, colindante con la C. Presa Ocoroni y la C. Río San Lorenzo, ambos espacios deberán contar con:

- Biblioteca
 - Sala audiovisual
 - Centro de Computación
 - Sala de exposiciones
 - Plaza de eventos
- (Ver Mapa E-05)**

F. Proyectos Pluviales.

Se requiere del desarrollo y elaboración de un proyecto para resolver y evitar inundaciones en Gustavo Díaz Ordaz que pongan en riesgo el patrimonio de las personas, generen focos de infección o interrumpan las actividades productivas.

Por lo cual es necesario atender los siguientes puntos de manera prioritaria: **(Ver Mapa E-05)**

Proyectos Pluviales contra inundación			
Prioridad	Calle	Tramo o Punto	Horizonte limite
1	C. Presa Adolfo López Mateos	Av. Río de Las Cañas- Carretera Internacional México 15	2020-2025
2	C. Presa Mocuzari	Carretera Internacional México 15 – Av.Río Lerma	2020-2025
3	Av. Río Lema	C.Presa Mocuzari – C.Presa Adolfo López Mateos	2020-2025
4	Av. Río de las Cañas	C.Presa Mocuzari – C.El Pitayal	2020-2025

ESTRATEGIA 2

Acciones orientadas a mejorar la calidad de los servicios públicos mediante la mejora de equipamiento o infraestructura.

A. Reubicación de Estación de Bomberos

Se propone mover el módulo actual a fin de brindar un rápido y eficiente servicio, ubicándolo estratégicamente al oriente del centro poblado, sobre vialidades estructurales y primarias, para la optimización de recorridos al momento de acudir a un evento de emergencia. La reubicación se propone en el lote colindante con la calle Presa Adolfo López Mateos y C. Río Piaxtla. **(Ver Mapa E-05)**

B. Rehabilitación de Parques y Espacios Recreativos

Se busca regenerar espacios ya existentes y dispuestos para recreación, abordando de manera integral aspectos de infraestructura, servicios, tecnologías; dotando de mobiliario y áreas aptas para la recreación y esparcimiento, con el fin de revalorizar la utilidad de estos equipamientos.

Los criterios para la rehabilitación de espacio deberán incluir:

- Incluir en el diseño elementos que permitan accesibilidad universal.
- Generar zonas de sombra, graderías y de descanso con arboledas.
- Andadores exteriores para acceso al predio, sombreados con vegetación y rampas.
- Retiro de cercas, bardas o rejas.
- Espacios para trabajar con wi-fi.
- Bebederos y baños.
- Alumbrado Con celdas solares.

Rehabilitación de Parques y Espacios Recreativos			
Prioridad	Elemento	Ubicación	Horizonte limite
1	Parque	C. Presa Álvaro Obregón y Av. Río Sinaloa.	2016
2	Parque	C. No.2 y Av. Río Piaxtla.	2016
3	Cancha de Básquetbol	C. Río Sinaloa - C. Presa de del Oviachic.	2019
4	Unidad Deportiva	C. Río Piaxtla - C. Álvaro Obregón.	2019

(Ver Mapa E-05)

C. Reubicación de Seguridad Pública

La nueva ubicación del departamento de Seguridad Pública se plantea al lado sur del centro poblado sobre la C. Río Mocorito y C. Presa La Angostura, donde actualmente se encuentra la estación de bomberos, misma que será trasladada hacia el lado oriente del lugar. Se busca conservar y adaptar las instalaciones actuales para brindar espacios que cumplan con los requerimientos necesarios que el departamento de Seguridad Pública determine. Teniendo rápido acceso a una vialidad estructural que

conecta al Municipio de El Fuerte y la Carretera Internacional México 15. **(Ver Mapa E-05)**

D. Programa Social de Conservación de Escuelas Públicas.

El H. Ayuntamiento, con la participación de las dependencias con atribuciones en la materia, elaborará e instrumentará un programa de intervención en las escuelas públicas de la Sindicatura con cuatro objetivos:

- Mejorar las condiciones y estética de los patios escolares
- Dar mantenimiento preventivo a los inmuebles escolares.
- 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 llevar a cabo por ciudadanos comunes.

La mejora de los recursos escolares 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 patronato en todo caso, será el de la gestión de recursos para llevar a cabo estas acciones o adquirir el equipo o material necesario. **(Ver Mapa E-05)**

Programa de conservación de escuelas públicas			
Prioridad	Elemento	Ubicación	Horizonte límite
1	Jardín de Niños Jesusita Neda.	C. Río Sinaloa entre C. Presa Janitzio y C. Presa Oviachic.	2016
2	Primaria Emiliano Zapata.	C. Río Tamazula – C. Presa Sanalona.	2017
3	Secundaria Técnica no. 3.	Blvr. Presa Josefa Ortiz de Domínguez.	2017
4	Primaria Jacinto L. Moreno.	C. Presa Janitzio – C. Miguel Lerdo de Tejada.	2018
5	COBAES 06.	C. Río Piaxtla – C. Presa Janitzio.	2018
6	Preparatoria UAS.	Carretera Federal México 15	2018

7.1.3.5 POLÍTICA DE MEDIO AMBIENTE

Objetivo:

Mejorar la calidad de los servicios ambientales de los elementos naturales de Gustavo Díaz Ordaz.

ESTRATEGIA 1

A. Parque Lineal Canal Río de Las Cañas.

Proyecto que debe ser desarrollado a la par del proyecto de vialidad -Av. Río de las Cañas-, el cual considera generar un espacio de valor ambiental y paisajístico, aprovechable para la recreación, descanso y esparcimiento de los habitantes, dentro de los límites del derecho de vía del canal que corre a través de la Av. Río de las Cañas. **(Ver Mapa E-06)**

Con este proyecto se busca:

- Sanear de fauna nociva la zona adjunta al canal Río de las Cañas.
- Mejorar las condiciones de un espacio actualmente para la recreación.
- Darle certeza legal a la propiedad y derecho de uso de tales espacios.
- Consolidar el sistema vial de la localidad.
- Generar un sitio de interés con aprovechamiento regional para el turismo y la recreación.

ESTRATEGIA 2

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. Programa de Forestación y Mejoramiento de la calidad del aire.

Con el fin de mejorar la calidad del aire en el poblado, se propone aumentar el volumen de masa verde mediante la forestación de espacios públicos y privados con superficies de gran tamaño disponibles para la siembra de árboles.

Para lograr estas acciones será necesario elaborar un programa de corresponsabilidad y participación social que cumpla con los mínimos siguientes:

Criterios para la selección de espacios o inmuebles a intervenir de acuerdo a:

- Superficie disponible
- Potencial de impacto
- Valor paisajístico
- Relevancia cultural y de identidad

Criterios de arborización y diseño paisajístico:

- Uso eficiente de los recursos naturales
- Responder al objetivo del programa
- Inventario de especies a utilizar

Áreas a Forestar			
Prioridad	Elemento	Ubicación	Horizonte limite
1	Blvr. Presa Josefa Ortiz D.	Tramo Av. Río Fuerte – Av. Río de las Cañas	2016
2	Av. Río Culiacán	Tramo C. Presa Pabellón – C. Presa Gustavo Díaz Ordaz	2016
3	Av. Río San Lorenzo	Tramo C. Presa Pabellón – C. Presa Gustavo Díaz Ordaz	2016
4	C. Presa Pabellón	Tramo Av. Río Culiacán – Av. Río San Lorenzo	2016
5	C. Presa Gustavo Díaz Ordaz	Tramo Av. Río Culiacán – Av. Río San Lorenzo	2016
6	C. Presa Mocuzari	Av. Río de las Cañas- C/S (termina Unidad Deportiva)	2016
7	Parque	Calle Presa Sanalona – Av. Río Sinaloa	2020
8	Parque	Calle Presa Miguel Hidalgo – Av. Río Sinaloa	2020
9	Parque	C.2 – Av. Río Sinaloa	2020
10	Plazuela	Av. Río Culiacán – C. Presa Gustavo Díaz Ordaz	2020

(Ver Mapa E-06)

ESTRATEGIA 3

Control y aprovechamiento eficiente de la disposición de residuos sólidos.

A. Programa de limpieza de tiraderos clandestinos

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

Es necesario generar con la participación de la sociedad civil un programa de limpia 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

Aprovechamiento de edificios con valor histórico, cultural, social y estético.

A. Rehabilitación de la Plazuela.

Restauración y acondicionamiento de la plazuela localizada sobre el Blvr. Presa Josefa Ortiz de Domínguez y la C. Río Culiacán; y vialidades aledañas, unificando el estilo arquitectónico en kiosco, mobiliario, iluminación, pavimento y otros elementos, así como dotar de jardinería y mantenimiento periódico de áreas verdes.

Requiere de un trabajo de intervención sobre las vialidades de tal manera que se genere mayor espacio para los peatones y más confort para quienes buscan un espacio de descanso, mediante la forestación y la colocación de mobiliario urbano confortable; así como la oferta de internet gratuito en el sitio.

Como parte de las estrategias para generar un espacio de recreación y descanso más accesible, debe considerarse el diseño universal del espacio público. Al mismo tiempo que la consideración de construcción o destino de espacios especiales para personas con discapacidad, usuarios de bicicleta y transporte público.

Para la ejecución de este proyecto es necesario un reacondicionamiento del tianguis.
(Ver Mapa E-07)

B. Rehabilitación del Mercado de Abasto.

El objetivo es generar condiciones de comercialización similares a las de supermercados y tiendas de auto servicio, a través de las siguientes acciones:

Lineamientos económicos:

- Capacitación para los locatarios, orientada a ofrecer un mejor servicio para organizar de mejor manera sus compras y finanzas y para establecer relaciones y estrategias con productores locales.
- Promover la introducción de sistemas de cobro con tarjetas bancarias de débito o crédito (terminales bancarias).

- La Dirección de Economía convocará semestralmente a un encuentro entre locatarios y productores locales, con el fin de establecer relaciones directas para la comercialización del producto.

Socialización e imagen:

- Motivar a la población a comprar en el mercado promoviendo el consumo local.
- Deberá llevarse a cabo la actualización de reglamentos internos, y deberán ser incluidos capítulos específicos para la imagen del mercado, la asignación de derechos y obligaciones, la compatibilidad de áreas y usos en las instalaciones.

(Ver Mapa E-07)

C. Reubicación del Tianguis.

El propósito es generar condiciones de comercialización de forma ordenada; el Tianguis es un evento que se lleva a cabo los días jueves y se busca reubicar esta actividad económica en la Alameda de la Av. Río de Las Cañas adecuando el espacio de forma óptima para no afectar la movilidad de los vehículos y peatones, motivando a los comerciantes y productores locales a ofertar sus productos haciendo de esta actividad un evento atrayente. **(Ver Mapa E-07)**

D. Construcción de Arco de Acceso.

Con el propósito de mejorar la imagen urbana del centro poblado se proyecta el enmarcado de la entrada principal, construyendo un arco que de la bienvenida a sus pobladores y visitantes.

(Ver Mapa E-07)

E. 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)

ESTRATEGIA 2

Generar patrones de ocupación del suelo, para la creación de polos de desarrollo económico.

A. Reconstrucción de la Central de Autobuses.

Su ejecución deberá de ser liderada por la Dirección General de Obras Públicas, la Dirección de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente.

Proyecto que consiste en adecuar los usos de suelo al sur de la calle Adolfo López Mateos como Industria de Mediano Impacto, al igual que promover la realización por etapas del circuito vial que lo rodea.

Poniendo como prioridad de este sistema vial el desplazamiento eficiente de carga.

A la par debe desarrollarse una estrategia de promoción de este suelo con incentivos fiscales para facilitar su ocupación de acuerdo a la Ley de Fomento a la Inversión para el Desarrollo Económico del Estado de Sinaloa, así como la culminación del proyecto de mejora de vialidad de la calle Adolfo López Mateos. **(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 Centro de Usos Múltiples, 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. **(Ver Mapa E-07)**

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. **(Ver Mapa E-07)**

E. Atención integral de la Sindicatura.

Tiene su campo de acción en las principales localidades de la Sindicatura Gustavo Díaz Ordaz, y contempla un programa de obras a fin de cubrir las necesidades más inmediatas de equipamiento e infraestructura. Es necesario mencionar, que en las intervenciones de pavimentación, se deberá considerar como prioridad al peatón, manteniendo espacios para este por sobre el arroyo vial.

Las localidades a intervenir son:

- Poblado #7 (Alfonso G. Calderón)
- Poblado #5
- Ejido Chihuahuita
- Ejido Bacorehuis
- Poblado #6 (Los Natoches)
- Ejido Revolución Mexicana
- Ejido Sinaloa de Leyva
- Ejido Venustiano Carranza

El programa de obras deberá incluir:

- Mejora o construcción de una Plazuela.
- Mejora o construcción de un Centro de Usos Múltiples.
- Mejora de espacios verdes y áreas recreativas.
- Solución integral a la vialidad principal.
- Circuito vial interior.

Del mismo modo, las localidades que no se encuentren en el listado, podrán sumarse al programa, siempre que las obras planteadas puedan englobarse en las mencionadas.
(Ver Mapa E-07a)

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

A. Fortalecer el Comité de Desarrollo Urbano Local.

Socializar con sus integrantes el Plan Director del Centro de Población y otros instrumentos de desarrollo urbano.

Generar acercamiento con el Consejo Municipal de Desarrollo Urbano para el seguimiento de desarrollo de las estrategias de su Plan Director.

Integrar a promotores del desarrollo del centro de población al comité.

Acercar al comité de Desarrollo Urbano Local a los sectores productivos de la región.

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.

Estos acuerdos deberán tomar como punto de partida una agenda de impulso de los proyectos de corto plazo de este Plan.

Para el desarrollo de esta agenda es importante involucrar a los sectores productivos, organizaciones civiles, academia y las dependencias de gobierno encargadas de la ejecución de las acciones y obras.

C. Modernización de la Gestión Pública en la Sindicatura de Gustavo Díaz Ordaz.

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.