

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 urbano para el centro poblado Heriberto Valdez Romero, 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	82.71	43.67
Equipamiento	12.33	6.51
Industria Ligera	4.96	2.62
Baldíos	-	-
		52.8

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 acciones de urbanización. El aprovechamiento de este suelo subordina a las necesidades de conservación, restauración o regeneración de sus elementos naturales.
- 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
E	EQUIPAMIENTO
AV	ÁREA VERDE
IMI	INDUSTRIA MEDIANO IMPACTO
ASD	ÁREA SUCEPTIBLE A DESARROLLO
ZPE	ZONA DE PRESERVACIÓN ECOLÓGICA
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 algunos servicios y comercio, siempre y cuando sean de nivel barrial; y bajo condición de no provocar alteraciones en las actividades relacionadas a la función de habitar, como problemas de estacionamiento, ruido, basura etc.

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 el destino de equipamiento 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 brindan servicios ambientales. Se permiten espacios abiertos y pueden ser de uso público o privado. Bajo condición de no deteriorar o



poner en riesgo la regeneración de los recursos naturales, 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 para abasto nacional. Se admiten además usos para comercio de tipo especializado local y regional; así como servicios técnicos, de administración privada, de transportes terrestres y aquellos usos relacionados con 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.

ZPE ZONA DE PRESERVACIÓN ECOLÓGICA

Este uso de suelo pretende conservar el conjunto de elementos geomórficos y biológicos que son propios de la región, y que son considerados de importancia por los servicios ambientales que prestan. Admite solo espacios libres y actividades que puedan llevarse a cabo sin afectar estos elementos.

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.

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 o el paso de infraestructura a través de líneas de conducción, en apego a las normas federales aplicables.

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

*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

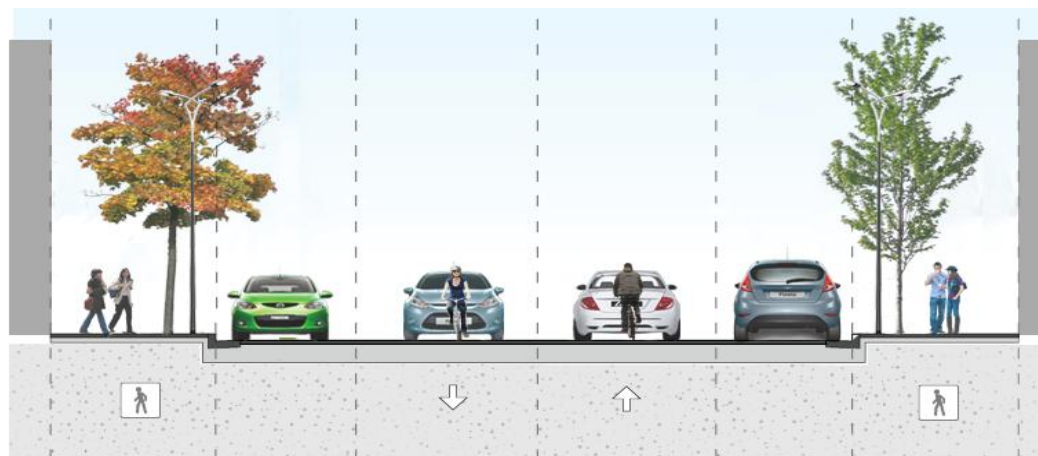
A. Jerarquía del Sistema Vial.

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:

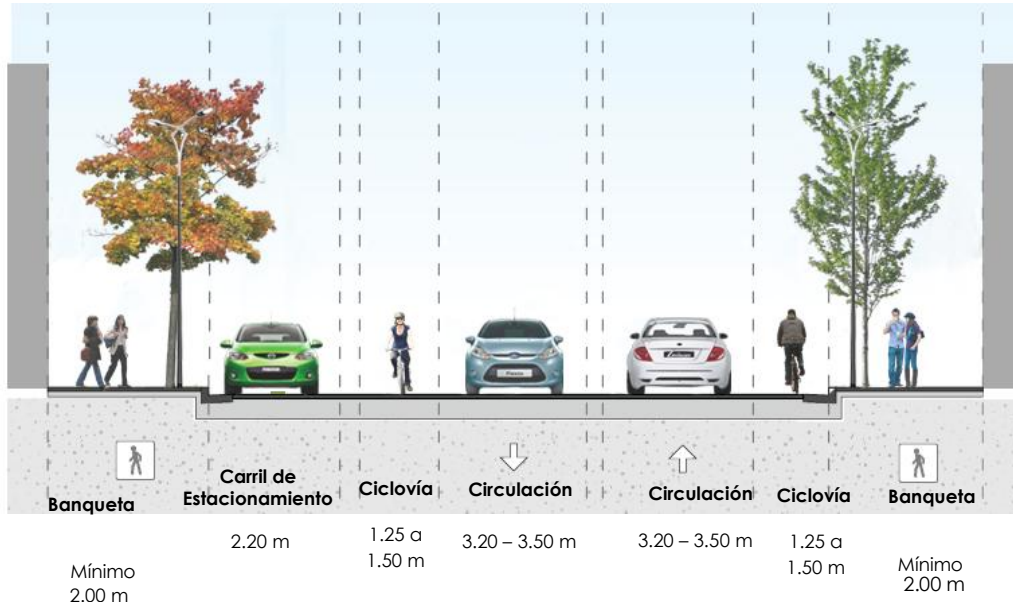
Vialidad Estructural: Estas vialidades tienen como característica principal un trazo cuya trayectoria permite atravesar el centro poblado de un extremo a otro de manera continua. Estas rutas permiten la integración de ciclovías en un solo sentido o el uso de carriles compartidos de baja velocidad. Cuando 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.



Banqueta	Carril de Estacionamiento	Circulación Compartida	Circulación Compartida	Carril de Estacionamiento	Banqueta
2.50 m Mínimo	2.20 m	4.50 m	4.50 m	2.20 m	2.50 m Mínimo

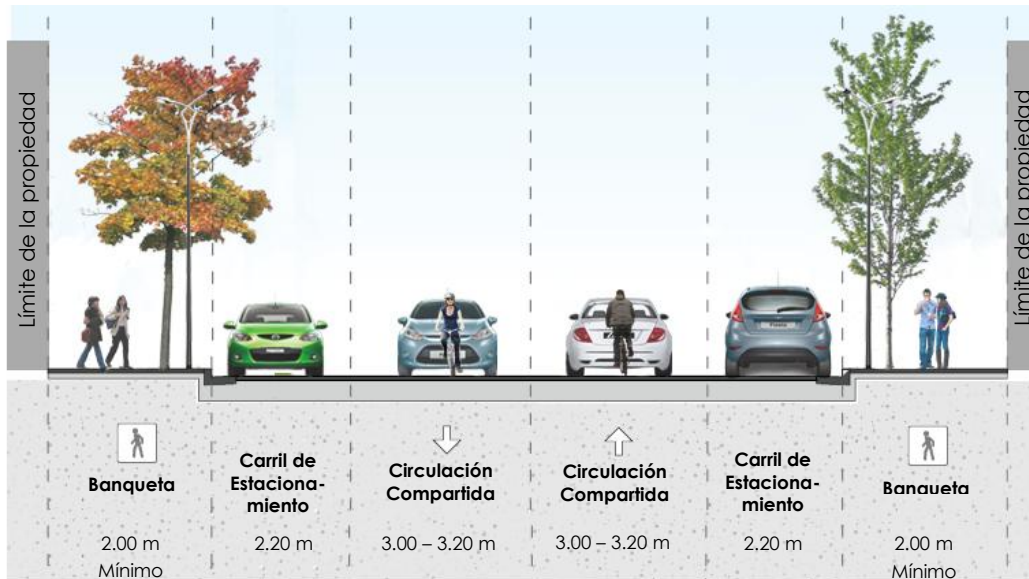
**Esquema tipo de sección, vialidad estructural.*



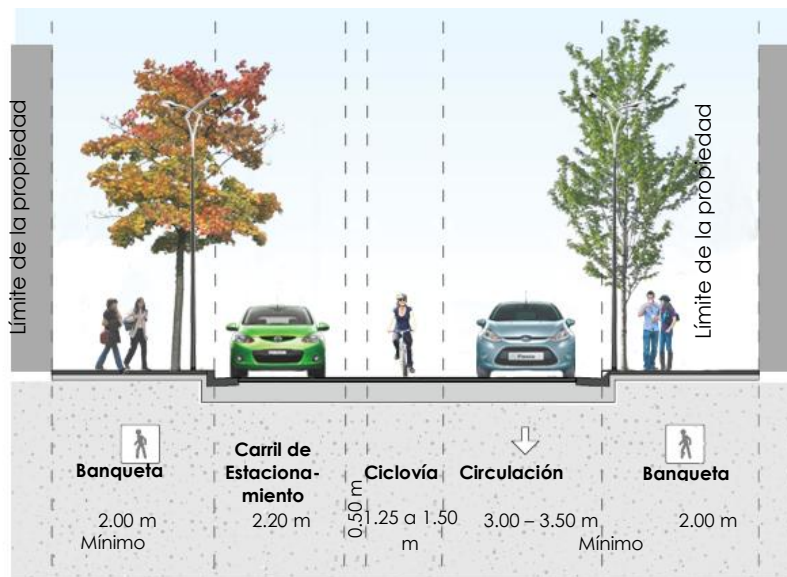


***Esquema tipo de sección, vialidad estructural.**

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)

a) Subsistema Vial Secundario

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.

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.

Ambas admiten la circulación compartida 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:

Al momento de construir cualquier vialidad, sin importar su jerarquía, si hubiese un excedente de arroyo, respecto a la sección indicada en este plano; se destinará a ampliar la superficie de banquetas, después camellones y por último arroyo vial.

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 vialtipo, 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.

Vialidades mayores a 6 metros:

Las vialidades cuya sección sea de 6 metros o más requerirán de la instalación de reductores de velocidad.

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 para incentivar la ocupación del suelo y mejorar las condiciones de movilidad para todos los usuarios de la vía pública. 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 mejorar 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.

c) Mejora de la organización de la vía pública

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, en condiciones equitativas. Estos elementos incluyen la colocación o construcción de mobiliario e 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.

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

Proyectos Viales para la consolidación del sistema vial:

A continuación se enlista una serie de proyectos e intervenciones para lograr los objetivos descritos para lograr una movilidad eficiente en Heriberto Valdez Romero.



1.-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, señaléticay 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	Carretera Dr. Alvarado Esparza	C. Enrique Armenta - C. Carpinterías	Mejora de Geometría Vial	2017
2	Carretera Dr. Alvarado Esparza	Salida a Carretera a Ahome - C. Enrique Armenta	Mejora de Geometría Vial	2018
3	Carretera Dr. Alvarado Esparza	C. Carpinterías - Salida Carretera a San Miguel Zapotitlán	Mejora de Geometría Vial	2019

2.- Vialidades Compartidas.- Son vialidades cuyo tratamiento de mejora dará prioridad al espacio 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. Emilio Chaparro	C. Heriberto Valdez - C. Cerro Los Santos	2016
2	C. Carlos Tamayo	C. Cerro del Cochi - Carretera Dr. Alvarado	2017
3	C. Carlos Tamayo	Carretera Dr. Alvarado - Av. Cahuinahua	2018
4	Av. Principal	Toda la vialidad hasta el puente peatonal.	2019
5	C. Cerro Los Santos	C. Emiliano Chaparro - C. Carlos Tamayo	2020
6	Prol. Calle Tercera	Puente vehicular de Cohuibampo – C. Primera Poniente	2025
7	C. Primera Poniente	C. S/N – Carretera Dr. Alvarado Esparza	2025

3.- 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 limite
1	Puente Peatonal en Av. Cahuinahua, conecta a la ampliación de Heriberto Valdez al suroriente	Mejora de geometrales en puente de Paso Peatonal	2017
2	Puente Vehicular en cruce de C. Heriberto Valdez y C. Carlos Tamayo	Mejora Puente Vehicular con accesibilidad universal	2018
3	Puente Vehicular en Prol. Calle Tercera, conecta a Cohuibampo con Buenos Aires	Mejora Puente Vehicular con accesibilidad universal	2020



4.- 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	Estadio de Béisbol ubicado en Carretera Dr. Alvarado Esparza	2017
2	Carretera Dr. Alvarado Esparza entre C. Enrique Armenta y C. Emilio Chaparro	2017
3	Cruce entre Carretera Dr. Alvarado Esparza y C. Carlos Tamayo	2018

5.- Estrategia de Seguridad Vial Carretera Manuel Alvarado Esparza (Tramo del Guayabo a Ahome y del Guayabo a San Miguel Zapotitlán).- Este proyecto consistirá en la colocación y construcción de elementos sobre y a los costados del arroyo de la carretera, ayudando a modificar la velocidad de los automovilistas a través de un cambio sensorial en la superficie, avisando la entrada al centro poblado (deberá generarse en un plazo no mayor al año 2018):

- 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 asenso 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.

6.- 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. Enrique Armenta	Prolongación de Carretera Dr. Alvarado Esparza con Av. Cahuinahua.	Construcción de vialidad	Largo Plazo
2	C. Paralela 1	Perpendicular a C. Enrique Armenta	Construcción de vialidad	Largo Plazo
3	C. Paralela 2	Perpendicular a C. Enrique Armenta	Construcción de vialidad	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 Heriberto Valdez romero.

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 Heriberto Valdez Romero. **(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 lateral 35+500	Largo Plazo
2	Canal lateral 35+000	Largo Plazo
3	Canal Cahuinahua	Largo Plazo



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 equipamientos públicos			
EDUCACIÓN			
	Elemento	Ubicación	Horizonte límite
1	Jardín de Niños 1ro de Mayo	Calle Heriberto Valdez Romero	2017
2	Primaria Juan Escutia	Carretera Manuel Alvarado Esparza	2018
3	COBAES 58	Carretera Manuel Alvarado Esparza. entre C. Cerro León y C. Rio Fuerte	2020
DEPORTE Y RECREACIÓN.			
4	Biblioteca Pública	Carretera Manuel Alvarado y Dr. Alvarado Esparza	2018
5	Estadio de Béisbol	Carretera Manuel Alvarado esparza y calle C.Cerro Calera	2020



C. Recuperación de parques y áreas de recreación

Consiste en la intervención y adecuación de dos espacios recreativos: primero, el parque ubicado sobre el cruce de la C. Carlos Tamayo y Carretera Dr. Alvarado Esparza (frente al tanque elevado de JAPAMA) y segundo, un espacio destinado a recreación y convivencia familiar a orillas del Rio Fuerte.

Con el parque al interior del centro poblado se beneficiará directamente a 688 habitantes de 2 a 12 años de edad. Mientras que el área recreativa a orillas del Rio Fuerte beneficiará a toda la población del centro poblado, brindando pertenencia y un orgullo más de su localidad y aumentando enormemente el atractivo turístico.

Entre las actividades a implementar se encuentran las siguientes:

- Se debe de hacer una nivelación y limpieza de los terrenos. En áreas de juego es necesario un tipo de suelo permeable, como: recubrimientos de caucho, virutas de madera, acolchado de paja o de cortezas, arena, gravilla o goma triturada.
- La modernización del equipamiento de juegos infantiles deteriorado.
- El tratamiento de vegetación e imagen urbana deberá responder a un trabajo paisajístico y arquitectónico, que represente al ecosistema y a la cultura de los pueblos nativos de la región, su arte, costumbres; promoviendo la conservación de la tradición e identidad.
- Los proyectos deberán considerar bebederos, bancas, áreas de descanso, aparcadero de bicicletas y alumbrado público.
(Ver Mapa E-05)



Imágenes Objetivo

D. Andadores Arbolados.

Trabajo para ligar al centro poblado con la Deportiva Ing. Heriberto Valdez Romero al norte y a la Rivera del Rio Fuerte al sur. El trabajo requiere la construcción de un recorrido arborizado para crear un andador agradable que motive a los usuarios a desplazarse caminando a los puntos de recreación y deporte.

- Se debe de utilizar un tipo de recubrimiento que sea atractivo visualmente para generar una buena imagen urbana y estimular a la población al uso de su equipamiento deportivo y sus espacios recreativos. Se deben considerar materiales como: adoquín, concreto estampado, alfombra de caucho o adocreto.
- Colocación de mobiliario urbano resistente a la intemperie, alumbrado público y señalética para el respeto del peatón y de los ciclistas.
- El tratamiento de vegetación e imagen urbana deberá responder a un trabajo paisajístico y arquitectónico, que represente al ecosistema y a la cultura de los pueblos nativos de la región, su arte, costumbres; promoviendo la conservación de la tradición e identidad.

(Ver Mapa E-05)



Imagen Objetivo de la propuesta

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.

7.1.3.5 POLÍTICA DE MEDIO AMBIENTE Y RIESGOS

Objetivo:

Mejorar la calidad de los servicios ambientales de los elementos naturales de Heriberto Valdez Romero

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.

- Bosque de galería en la ribera del Río Fuerte.

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. **(Ver Mapa E-05)**

- 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.



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

Fortalecimiento de capacidades para el desarrollo económico local.

Con objetivo de generar condiciones apropiadas para incentivar el desarrollo de comercio y servicios locales. La estrategia apunta a impulsar esta dinámica mediante la creación de espacios públicos adecuados para realizar, fomentar y desarrollar dichas actividades.

A. “Plaza Comunitaria”: Espacio de usos múltiples para el desarrollo de actividades económicas.

El objetivo es generar condiciones para el desarrollo de actividades comerciales, culturales y de recreación de manera ordenada, en el contexto de la convivencia social, mejorando así la calidad de vida de sus habitantes. Actualmente no existe un mercado o tianguis en la localidad, por lo cual es necesario construir un espacio para generar dinámicas de autoempleo.

Se ubicará de manera que el espacio no afecte la movilidad de vehículos y peatones, motivando a los comerciantes y productores locales a ofertar sus productos haciendo de esta actividad un evento atrayente. Brindará al mismo tiempo 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.

Los criterios de espacio deberán incluir:

- Incluir en el diseño elementos que permitan accesibilidad universal.
- Generar zonas de sombra y de descanso con arboledas.
- Andadores exteriores para acceso al predio, sombreados con vegetación y rampas.
- Espacios para trabajar con wi-fi.
- Bebederos y baños.
- Alumbrado público.

B. “Sinaloa Digital”: Internet gratis en espacios públicos.

Se buscará dotar a Heriberto Valdez Romero de espacios públicos con internet gratuito, contemplando al parque y a la plazuela 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-05)**



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 Heriberto Valdez Romero

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.

