



Jalisco

GOBIERNO DEL ESTADO
PODER EJECUTIVO

SECRETARÍA GENERAL
DE GOBIERNO

DIRECCIÓN DE PUBLICACIONES

GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL
ESTADO DE JALISCO
ENRIQUE ALFARO RAMÍREZ

SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO
JUAN ENRIQUE IBARRA PEDROZA

DIRECTOR DE PUBLICACIONES
Y DEL PERIÓDICO OFICIAL
**EMANUEL AGUSTÍN
ORDÓÑEZ HERNÁNDEZ**

Registrado desde el
3 de septiembre de 1921.
Trisemanal:
martes, jueves y sábados.
Franqueo pagado.
Publicación periódica.
Permiso número: 0080921.
Características: 117252816.
Autorizado por SEPOMEX.

periodicooficial.jalisco.gob.mx



EL ESTADO DE JALISCO

PERIÓDICO OFICIAL



**SÁBADO 16 DE OCTUBRE
DE 2021**

**GUADALAJARA, JALISCO
TOMO CDII**

23

SECCIÓN
VII



EL ESTADO DE JALISCO

PERIÓDICO OFICIAL

GOBERNADOR CONSTITUCIONAL
DEL ESTADO DE JALISCO
ENRIQUE ALFARO RAMÍREZ

SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO
JUAN ENRIQUE IBARRA PEDROZA

DIRECTOR DE PUBLICACIONES
Y DEL PERIÓDICO OFICIAL
**EMANUEL AGUSTÍN
ORDÓÑEZ HERNÁNDEZ**

Registrado desde el
3 de septiembre de 1921.
Trisemanal:
martes, jueves y sábados.
Franqueo pagado.
Publicación periódica.
Permiso número: 0080921.
Características: 117252816.
Autorizado por SEPOMEX.

periodicooficial.jalisco.gob.mx



Jalisco
GOBIERNO DEL ESTADO

ACUERDO

Al margen un sello que dice: Estados Unidos Mexicanos. Gobierno del Estado de Jalisco. Secretaría del Transporte. Despacho de Secretario.

21920687

ACUERDO DEL CIUDADANO SECRETARIO DE TRANSPORTE DEL ESTADO DE JALISCO, MEDIANTE EL QUE SE CREA LA ESTRATEGIA DE MODIFICACION DE RUTAS DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE EN LA MODALIDAD DE PASAJEROS QUE SE CLASIFICA EN COLECTIVO PARA ADECUAR LA PRESTACIÓN DEL MISMO EN LA CLASIFICACIÓN DE MASIVO EN LA VIALIDAD DENOMINADA PERIFÉRICO MANUEL GÓMEZ MORÍN, PARA DAR PASO AL NUEVO SISTEMA DE TRANSPORTE BRT DENOMINADO "MI MACRO PERIFÉRICO"

Guadalajara, Jalisco a 05 de Octubre del 2021 dos mil veintiuno.

Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 36, 46 y 50 fracción XXII y XXVII de la Constitución Política del Estado de Jalisco, 1°, 2, 3 punto 1 fracción I, 4 punto 1 fracciones I, IV y XIX, 7 fracción III, 14, 15, 16 punto 1 fracción XIX, 35 fracciones I, XI y XXIII de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco; 1°, 19 fracción II, XXII, XXIV y XXXVIII, 21 fracciones I y XVIII, 84, 85 fracción I, inciso a), 121 fracción I así como del transitorios séptimo del decreto 27212/LXII/18, todos de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco, 1° y 4 del Reglamento de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco, 8 fracción I, VI y XXIV del Reglamento Interno de la Secretaría de Transporte del Estado de Jalisco, así como el artículo 2 fracción VIII, XXXI, XXXIV y XXXVII del Programa General de Transporte del Estado de Jalisco.

ANTECEDENTES:

I. Mediante decreto 24451/LX/13, publicado en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco" el día 10 de agosto del 2013, se expidió la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco, la cual tiene por objeto entre otros, prescribir las bases para programar, organizar, administrar y controlar el transporte público en el Estado de Jalisco.

II. Que con fecha 13 de agosto de 2015, el Gobierno de Jalisco presento el proyecto "Sistema Integrado de Transporte Peribús de la zona Metropolitana de Guadalajara" al Grupo de Trabajo Consultivo (GTC) del Programa de Apoyo Federal al Transporte Masivo (POTRAM), quién otorgó la elegibilidad al proyecto para recibir Apoyo del Fondo Nacional de Infraestructura.

EL ESTADO DE JALISCO

PERIÓDICO OFICIAL

4

III. Con fecha 05 de noviembre del año 2016 se publicó, en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco", acuerdo mediante el cual se expidió el Programa General de Transporte Público en el Estado, el cual tenía por objeto reorganizar la red de rutas para la prestación del servicio público de transporte en la modalidad de pasajeros colectivo y masivo, elaborado con base en los marcos de planeación legal y normativos a efecto de que se transitara de un modelo "hombre-camión" a la implementación de un modelo de "Ruta-Empresa", bajo el esquema de concesión única, integrado por sociedades de transportistas que promovieran el uso del sistema de transporte masivo y colectivo, en el que se fomentará la integralidad del transporte, que garantizarán un desplazamiento seguro, eficiente y de calidad para los usuarios.

IV. El 26 de febrero del 2019 se publicó acuerdo emitido por el C. Gobernador Constitucional del Estado de Jalisco, mediante el cual se establece La Nueva Política Integral para el reordenamiento, reestructuración e implementación del sistema de transporte público "Mi Transporte".

CONSIDERANDOS:

I. Que la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco establece en sus artículos 1º, 2º, 3º punto 1 fracción I, 4 punto 1 fracciones I, IV y XIX, 7 fracción III 14, 15, 16 punto 1 fracción XIX y 35 fracciones I, XI y XXIII que dicho ordenamiento tiene por objeto regular las facultades y establecer las bases de la Administración Pública del Estado de Jalisco a efecto de auxiliar al Gobernador del Estado en el despacho de los asuntos de su competencia y delegar en el ámbito administrativo cuando no exista disposición contraria para ello, el ejercicio de las facultades legales y constitucionales que correspondan.

Que dentro de las atribuciones de la Secretaría de Transporte se cita; planear, regular, vigilar y supervisar la operación del Transporte en el Estado de conformidad con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y la particular del Estado, así como las Leyes y Reglamentos de la Materia.

II. Que la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco en su numeral 19 fracción II refiere como atribución del Ejecutivo del Estado de manera directa o a través de las dependencias; *establecer, ordenar, administrar y regular las comunicaciones terrestres y los transportes en el ámbito de su competencia*, de la misma forma en su fracción XXII señala como una de sus atribuciones *establecer nuevos servicios, eliminar, sustituir y reformar los ya existentes previstos en esta Ley* asimismo en su fracción XXIV determina como una de sus facultades *incorporar las condiciones conforme a las cuales se lleva a cabo un servicio público, todas las modalidades que redunden en beneficio del interés público considerando las necesidades de todos los ciudadanos, para lo cual tomará en cuenta las opiniones, estudios y datos proporcionados por los organismos auxiliares.*

Asimismo, el numeral 21 de la Ley en mención, destaca dentro de sus atribuciones; *elaborar, fijar y conducir las políticas en materia de movilidad transporte, en el ámbito de su competencia, así como planear, coordinar evaluar y aprobar los programas en los términos de las disposiciones legales vigentes y realizar en general todas aquellas acciones encomendadas por esta Ley, y las demás que se establezcan en otros ordenamientos y normatividad aplicables.*

III. Con base en el Plan Estatal de Gobernanza y Desarrollo de Jalisco (2018-2024) Visión 2030 se estableció que el sistema de transporte en el Área Metropolitana de Guadalajara (AMG) presenta serias deficiencias no acordes al crecimiento de la mancha urbana y la moderna metrópoli en la que se ha convertido hoy en día la ciudad de Guadalajara y su área conurbada, se identifican los siguientes aspectos que ponen de manifiesto que nuestro sistema de transporte no se ha desarrollado en equilibrio con el crecimiento de las ciudades:

- Acelerado crecimiento de la mancha urbana en la AMG.
- Cobertura de transporte público insuficiente, sobre todo en las zonas habitacionales periféricas.
- Poca certeza en la frecuencia del paso de los vehículos del transporte.
- Conectividad limitada con el resto de las rutas del propio circuito del Periférico Manuel Gómez Morín y de las rutas que lo cruzan.
- Las condiciones físicas de los vehículos del transporte colectivo no son las óptimas.
- Viajes inseguros, lentos con elevados tiempos de traslado para llegar a sus destinos.
- Mayores emisiones contaminantes, la AMG ha registrado niveles superiores a la CDMX (Informador, 2019).

En este sentido el Gobierno del Estado, está impulsando cambios sustanciales para garantizar a los jaliscienses que el servicio público de transporte de pasajeros, se brinde con los más altos estándares de calidad, seguridad e higiene llevando a cabo acciones estratégicas vinculadas, a la organización de su prestación, en aras de preservar la utilidad pública e interés general del servicio público de transporte en la Entidad. Con este propósito la Secretaría de Transporte se convirtió en una dependencia que se encuentra enfocada a optimizar de manera sustentable la calidad del servicio público, siempre en concordancia con el marco jurídico.

IV. La agenda de Movilidad es una de las grandes apuestas del actual Gobierno de Jalisco teniendo como prioridad garantizar el transporte público de calidad que merecen las y los usuarios en el Estado y en el Área Metropolitana de Guadalajara, para como seguirlo se implementó Mi Movilidad, un modelo integrado cuyo objeto es recuperar el control de transporte público y reordenarlo para lograr un solo sistema, interconectado, eficiente y de calidad.

En ese sentido, el Gobierno del Estado de Jalisco implementará el nuevo modelo de transporte "Mi Macro Periférico": ordenado, seguro, de calidad; una línea de BRT que correrá a lo largo del Anillo Periférico, articulará la movilidad de los habitantes del Área Metropolitana de Guadalajara y se integrará con todo el sistema de transporte "Mi Movilidad".

V. Que con fecha 13 de Abril del 2021 dos mil veintiuno, mediante oficio IMP.142/2021 se emitió el Dictamen técnico de viabilidad técnico del Corredor Integral de Movilidad Urbana Sustentable para el Área Metropolitana de Guadalajara mediante la integración urbana de "Mi Macro Periférico", por parte del Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara (IMEPLAN), el citado estudio técnico concluye *que las 9 nueve rutas involucradas en el estudio, tomando en cuenta sus datos operativos, si tienen una demanda representativa que se considera con viabilidad técnica para el proyecto del Corredor integral de Movilidad Urbana Sustentable para el Área Metropolitana de Guadalajara mediante la integración urbana de "Mi Macro Periférico".*

VI. Con la finalidad de mejorar la prestación del servicio público de transporte que se brinda en la vialidad denominada Periférico Manuel Gómez Morín, el Gobierno del Estado a través de la Secretaría de Transporte tiene por objeto implementar la estrategia de modificación de rutas de transporte público, es decir, *la adecuación o sustitución de rutas derivadas de la implementación de sistemas masivos y ordenamiento del transporte público colectivo*, a efecto de reducir el tiempo de trayecto que una persona emplea en el transporte público, incrementar la capacidad de pasajeros y reducir las emisiones contaminantes.

VII. En consecuencia de lo anterior, es necesaria la colaboración y el compromiso de los prestadores del servicio público de transporte de pasajeros en la modalidad de colectivo, los cuales deberán constituirse bajo la figura personas jurídicas, es decir, concurrir a la prestación del servicio uno o más concesionarios y así, conjuntamente con el Gobierno del Estado, conseguir la implementación de la Estrategia de Modificación de Rutas de Transporte Público, que consiste en sustituir el servicio público de transporte en la modalidad de pasajeros que se clasifica en Colectivo por el Masivo para conseguir con ello, un mayor beneficio en la prestación del servicio del corredor denominado "Mi Macro Periférico", de conformidad con lo establecido en el numeral 121 fracción III de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado.

Que, en razón de los antecedentes y considerandos expresados con antelación, tengo a bien emitir el siguiente

ACUERDO:

PRIMERO. –Se crea la Estrategia de Modificación de rutas del Servicio Público de Transporte en la vialidad denominada Periférico Manuel Gómez Morín, para dar paso al nuevo Sistema de Transporte BRT denominado "Mi Macro Periférico".

EL ESTADO DE JALISCO

PERIÓDICO OFICIAL

7

SEGUNDO.- Se aprueba la Modificación de Rutas del Servicio Público de Transporte en la modalidad de Pasajeros, para lo cual, se lleva a cabo la sustitución de las **09 nueve rutas** que actualmente prestan el servicio público de transporte en la clasificación de colectivo para autorizar la prestación del mismo en la clasificación de masivo en la vialidad denominada Periférico Manuel Gómez Morín a través de la conformación de personas jurídicas para el concesionamiento y modelo de participación, siendo las siguientes rutas:

RUTA ANTERIOR	RUTA ACTUAL	Demanda Hábil	% Participación
380	T19A	114,416	35.01
380	T19B		
380-A	T19-C01	21,562	6.60
78-C	T19-C03	32,449	9.93
78	T19-C04	35,044	10.72
368	T19-C05	22,228	6.80
619 AZUL	T19-C06	27,891	8.53
619 ROJA	T19-C07	43,478	13.30
320	C68	21,726	6.65
368-CUT	C98	8,055	2.46
TOTAL:		326,849	100

TERCERO.-Para la operación, mantenimiento, conservación y vigilancia de las estaciones de "Mi Macro Periférico" en el corredor Periférico Manuel Gómez Morín del Área Metropolitana de Guadalajara, se instruye al Director General de Transporte Público para que por su conducto se solicite a la Secretaría de Administración del Gobierno del Estado de Jalisco el comodato a favor del Organismo Público Descentralizado Sistema del Tren Eléctrico Urbano (SITEUR) de las estaciones que serán habilitadas de acuerdo al Programa "Mi Macro Periférico".

CUARTO.-Se instruye a la Dirección General de Transporte Público para que realice las gestiones correspondientes para llevar a cabo los instrumentos jurídicos ante la Secretaría de Administración del Gobierno del Estado de Jalisco de los inmuebles que deberán ser destinados para el resguardo de las unidades, así como de los sistemas interoperable de recaudo.

QUINTO.-El presente Acuerdo entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco".

8

Así lo acordó el Secretario de Transporte del Gobierno del Estado de Jalisco.

DIEGO MONRAZ VILLASEÑOR

Secretario del Transporte

ANEXO I

ESTRATEGIA DE MODIFICACIÓN DE RUTAS DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE EN LA VIALIDAD DENOMINADA PERIFÉRICO MANUEL GÓMEZ MORÍN, PARA DAR PASO AL NUEVO SISTEMA DE TRANSPORTE BRT DENOMINADO “MI MACRO PERIFÉRICO”.

I. Antecedentes

- En 1982, el gobierno estatal creó un sistema subrogado de transporte que desplazó algunas rutas de autobuses urbanos, porque tiempo después la empresa Servicios y Transportes fue vendida al gobierno. Tres años después, el Comité Técnico para la Racionalización del Transporte Urbano en la Zona Metropolitana de Guadalajara, presentó un proyecto de rutas ortogonales. Esta propuesta que se canceló a las pocas semanas de su implementación.
- En 1989 se inauguró la primera línea de Tren Eléctrico Urbano, sustituyendo a los trolebuses en una de sus rutas.
- Hasta 1994 se inauguró la línea 2 del Tren Ligero, hacia el oriente de la ciudad. Ese mismo año se inauguró el Centro de Control Vial, que coordina, mediante una red computarizada, más de mil cruceros en la metropoli.
- En 1996 se crea el Centro Estatal de Investigación del Transporte (CEIT) como un organismo desconcentrado de la Secretaría de Vialidad y Transporte.

- En 1997 el CEIT presentó el proyecto denominado “Hacia una Red Integral de Transporte Público”, donde se proponía un sistema integrado de transporte, mediante Corredores de Movilidad, y un sistema tronco – alimentador de rutas, con el fin de distribuir más equitativamente el servicio de transporte y alcanzar una complementariedad de la oferta.
- En 1998, se establecieron más de 1,500 paradas oficiales en las principales avenidas de la ciudad, con una distancia de 300 metros en promedio, entre cada una de ellas, que se incluyeron en un Plan Maestro de Transporte Público, presentado por el CEIT en 1999.
- En el 2001, mediante una colaboración entre el CEIT y el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente (ITESO), se inició la Agenda de Movilidad Urbana Sustentable (AMUS), y en ese mismo año presentaron en co-edición el libro *MOVILIDAD, una Visión Estratégica en la Zona Metropolitana de Guadalajara, como un análisis de la movilidad urbana* en toda la Zona Metropolitana de Guadalajara. Posteriormente, y como segunda fase de la Agenda de Movilidad, se efectuaron las Jornadas de Movilidad Urbana, ejercicio de prospectiva efectuado por primera vez en la ciudad, con la participación de autoridades, universidades y sociedad civil, donde se recabaron más de 450 propuestas.
- Durante el año 2002 se llevó a cabo el Estudio de Origen y Destino en la Zona Metropolitana de Guadalajara, mediante un procedimiento de encuestas que ha permitido elaborar propuestas más prácticas para los usuarios del sistema de transporte público.
- Entre los años 2002 y 2007 se gestaron las condiciones para efectuar, de cara a los ineludibles retos que se avecinaban, un cambio radical no sólo en la manera en que las autoridades gestionarían el sistema de transporte público, sino, tal vez más importante, la manera en que los ciudadanos haríamos uso de los medios de movilidad en la ciudad; pues sólo con un cambio de actitud de y hacia el sistema de transporte público, podría éste pasar de ser un problema a un factor más de la solución de varios de los problemas que aquejaban a la ciudad en su conjunto.
- En 2008, se puso en marcha el primer corredor BRT del sistema Macrobus, sobre la Calzada Independencia y Prolongación Gob. Curiel, con una longitud de 16 km y las siguientes características operativas:

Líneas Troncales:

Autobuses grandes (mín.12m) circulando en las calzadas exclusivas con movimiento de pasajeros en estaciones cerradas

Demanda mínima para implementación: 3.000 pasajeros por hora pico

Demanda óptima: 8.000 pasajeros por hora pico

A lo largo de las rutas troncales, todas las rutas competidoras serán removidas y reorganizadas

Líneas Alimentadoras:

Autobuses pequeños o medianos que circulan en tráfico mixto

Longitud recomendada: 3 km ~ 14 km

Demanda mínima para implementación: 100 pasajeros por hora pico

A lo largo de las rutas de alimentadores, servicios competidores pueden ser reorganizados

No podrán entrar en calzada exclusiva, pero de hecho existen para llevar a los pasajeros a el sistema de BRT

Desempeñan función de servicios locales

Líneas Complementarias:

Autobuses no articulados (mín.12m), con puertas en ambos lados para operar en las calzadas exclusivas y en calles normales

Demanda mínima para implementación: 500 pasajeros por hora pico

Permite altos volúmenes de transferencia con las líneas troncales en la propia estación del BRT → mayor confort, rapidez y seguridad

Necesarias en los casos en que las transferencias son superiores a 400 pasajeros por hora pico

En aquel momento, en conjunto con las dos líneas existentes del tren, se definió la red integral de transporte público masivo de la Zona Metropolitana de Guadalajara.

- Mediante decreto 24451/LX/13, publicado en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco" el día 10 de agosto del 2013, se expidió la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco, la cual tiene por objeto entre otros, prescribir las bases para programar, organizar, administrar y controlar el transporte público en el Estado de Jalisco.

- Con fecha 05 de noviembre del año 2016 se publicó en el Periódico Oficial “El Estado de Jalisco”, el acuerdo gubernamental mediante el cual se expidió el Programa General de Transporte Público en el Estado, el cual tenía por objeto reorganizar la red de rutas para la prestación del servicio público de transporte en la modalidad de pasajeros colectivo y masivo, elaborado con base en los marcos de planeación legal y normativos a efecto de que se transitara de un modelo “hombre-camión” a la implementación de un modelo de “Ruta-Empresa”, bajo el esquema de concesión única, integrado por sociedades de transportistas que promovieran el uso del sistema de transporte masivo y colectivo, en el que se fomentara la integralidad del transporte, que garantizaran un desplazamiento seguro, eficiente y de calidad para los usuarios.

El mismo día se publicó en el Periódico Oficial “El Estado de Jalisco” la declaratoria de necesidad del sistema integrado de transporte público del Área Metropolitana de Guadalajara, en el cual se proyectó la integración de 18 rutas troncales metropolitanas y una red de 86 rutas complementarias de las 277 rutas de transporte público en la modalidad de pasajeros conurbado o metropolitano, que tenía como finalidad optimizar el Sistema Integrado de Transporte Público en el Área de Metropolitana de Guadalajara, Jalisco. Sin embargo, dicho modelo de Ruta-Empresa no se implementó en su totalidad, en virtud de que solamente el 10% de las unidades del servicio público de transporte de pasajeros en la modalidad de colectivo fueron los que participaron, viéndose inconclusos el objetivo de reestructuración y reorganización del servicio en el Estado.

- Mediante decreto 26421/LXI/17, publicado en el Periódico Oficial “El Estado de Jalisco” el día 08 de agosto del 2017, se abrogó la Ley Orgánica del Sistema de Transporte Colectivo de la Zona Metropolitana y se establecieron las bases para la extinción y liquidación del organismo público descentralizado denominado Sistema de Transporte Colectivo de la Zona Metropolitana, sin que se haya generado algún instrumento jurídico-administrativo para los prestadores de este servicio que genere seguridad jurídica a los mismos.

Al asumir este Gobierno la Administración Pública del Estado, se advirtió la existencia de una prestación irregular del servicio de transporte de pasajeros en la modalidad de colectivo, ya que solo el 10% de la flota total del parque vehicular participaron en el esquema de Ruta Empresa; el 51% pertenecen al extinto organismo público descentralizado denominado Sistema de Transporte Colectivo de la Zona Metropolitana; y el restante 39% es hombre-camión. Del total de las unidades, el 49% no cuenta con concesión, contrato o permiso vigente.

Por esta razón, el Gobierno del Estado está impulsando cambios substanciales para garantizar a los jaliscienses que el servicio público de transporte de pasajeros, en su modalidad de colectivo, se brinde con los más altos estándares de calidad, seguridad e higiene, llevando a cabo acciones estratégicas vinculadas a la organización de su prestación, en aras de preservar la utilidad pública e interés general del servicio público de transporte en la entidad. Con este propósito, la Secretaría del Transporte se convirtió en una dependencia que se encuentra enfocada a optimizar de manera sustentable la calidad del servicio público, siendo primordial y necesario establecer una Nueva Política para que, de manera transversal, se actualice y se cumplan con los marcos jurídicos y administrativos.

Por tal razón, en febrero del 2019, se emite el acuerdo de relativo a la "NUEVA POLÍTICA INTEGRAL PARA EL REORDENAMIENTO, REESTRUCTURACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO MI TRANSPORTE", que se compone de tres etapas de implementación y desarrollo:

1. Recuperar la rectoría y el orden del transporte
2. Generar mecanismos sustentables para la renovación de flota
3. Establecer un modelo sostenible de transporte replicable

En septiembre del 2020, se pone en marcha la línea 3 del tren ligero, que corre en lo que su momento se consideró el corredor diagonal de movilidad, uniendo los municipios de Zapopan, Guadalajara y Tonalá.

II. Situación Actual

El Área Metropolitana de Guadalajara dada su expansión urbana, la tasa de motorización con un uso excesivo del automóvil asociado al deterioro del transporte público presenta un crónico problema de movilidad urbana con efectos crecientes de congestionamiento, contaminación e inseguridad que están afectando negativamente la productividad de la urbe, la economía familiar de los grupos de menor ingreso, así como la calidad de vida de sus habitantes.

El Anillo Periférico Manuel Gómez Morín es una de las vialidades más importantes y transitadas del AMG que comunica de manera directa a 4 municipios: Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque y Tonalá. Hace 65 años que inició su construcción, pretendía limitar el crecimiento urbano y funcionar como vialidad regional. De manera perimetral, se construyeron industrias con la intención de mantenerse alejadas de la urbe, y al ser una vialidad rápida, no se contempló un sistema de movilidad no motorizado. Las condiciones bajo las cuales fue concebida han cambiado y sus características ya no responden a las necesidades actuales; el Anillo Periférico Manuel Gómez Morín ahora se encuentra dentro de la mancha urbana, rodeado en su mayoría por viviendas, centros universitarios, preparatorias, unidades administrativas, entre otros equipamientos, y no cuenta con infraestructura adecuada para la movilidad de personas.

El modelo de expansión en baja densidad ha sido uno de los detractores de la movilidad no motorizada en el Área Metropolitana de Guadalajara (AMG). La desarticulación del desarrollo urbano y los sistemas de transporte han contribuido a crear comunidades segregadas, dependientes del automóvil, desprovistas de servicios, y decadentes espacios públicos transitables y seguros. Dicha desarticulación, ha dejado en evidencia la necesidad de adecuar el ecosistema urbano para ofrecer espacios que ayuden a mejorar la calidad de vida en la ciudad. Ello implica, entre otras cosas, infraestructura y condiciones adecuadas para la movilidad de personas (y no de automóviles).

III.Oferta del servicio de transporte

Dentro de la zona de influencia se tiene la operación de diferentes rutas de transporte público, sin embargo, para el proyecto Mi Macro Periférico, solo se consideran las 9, rutas que son las que tienen una influencia directa en la operación que se tiene considerada en el proyecto.

Las rutas consideradas son:

C68	320
C98	368 CUT
T19	380
T19 C01	380-A
T19 C03	78-C
T19 C04	78
T19 C05	368 Basilio Badillo
T19 C06	619 Azul
T19 C07	619 Roja

Tabla 1. Rutas Consideradas en el proyecto

Fuente: SETRAN

En la imagen siguiente, se muestran los recorridos de las rutas mencionadas anteriormente y su incidencia en el proyecto denominado Mi Macro Periférico.

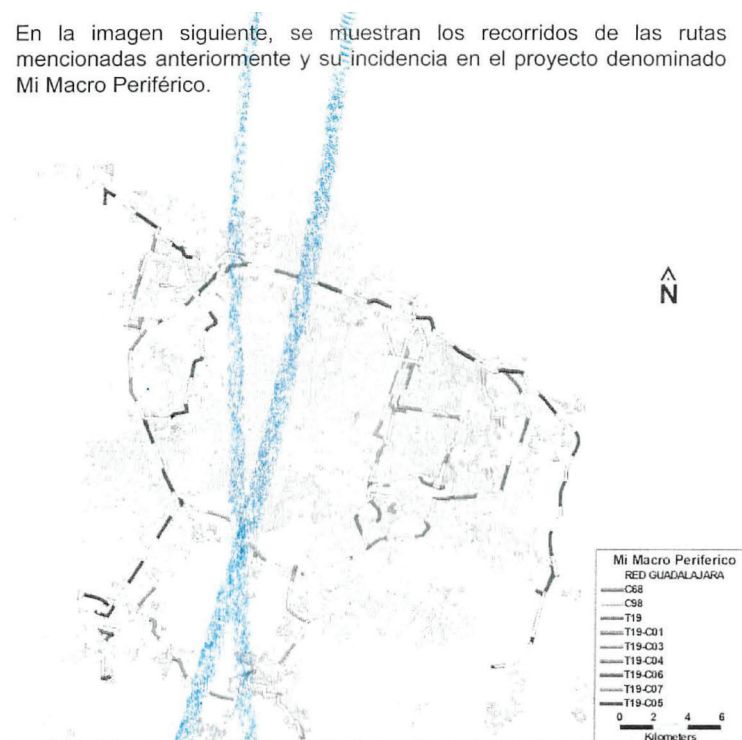


Ilustración 1. Rutas actuales en la zona

Fuente: SETRAN

Actualmente, las rutas cuentan con 267 vehículos autorizados para la prestación del servicio, teniendo una distribución por modelo, tal y como se muestra en la tabla siguiente:

Ruta	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total
C 68	4		2	1	2		1	1		11
T 19	10	1	4	7	19	14	13	2	8	78
T 19 C03	6		2	3	5		1	38		55
T19 C06 y C07	9	1	1		2	7	9	2		31
T19 C01	1	2	1	2	11					17
T19 C04	13	3	2		4			1		23
T19 C03	5		2	3	5	1	1	35		52
Total general	48	7	14	16	48	22	25	79	8	267

Tabla 2. Unidades en operación

Fuente: SETRAN

Para poder mejorar las condiciones de circulación y de movilidad en dicha vialidad, se establecen las bases necesarias para el desarrollo e implementación de un sistema de transporte tipo BRT similar al concepto de la calzada independencia, sobre el Periférico Manuel Gómez Morin en la Zona Metropolitana de Guadalajara, que como se mencionó anteriormente, en conjunto con las tres líneas de tren ligero, conforman la *Red Integral de Transporte Público Masivo de la Zona Metropolitana de Guadalajara*, para lo cual se genera una *Estrategia para la Transición e Implementación del Sistema Integrado de Mi Macro Periférico*, misma que se describe a continuación.

IV. Estructuración de la Estrategia de Modificación del Sistema Integrado de Mi Macro Periférico

Para poder llevar a cabo la transición e implantación del Sistema Integrado de Mi Macro Periférico, es necesario llevar a cabo una serie de actividades de análisis, planeación, dictaminación y autorización, las cuales se describen a continuación de manera general.



Ilustración 2. Proceso de Transición

Fuente: SETRAN

V. Elaboración de estudios

Para la implementación del proyecto de Sistema Integrado de Mi Macro Periférico se desarrollaron diversos estudios de viabilidad técnica, los cuales son:

1. Estudio de demanda (Estudio de mercado)
2. Diseño Operacional
3. Marco Jurídico
4. Viabilidad y factibilidad ambiental
5. Análisis Costo Beneficio

Dichos estudios que han sido presentados, evaluados y autorizados por diferentes secretarías Estatales y Federales se tendrán que actualizar con el objetivo de adecuar el proyecto a las condiciones más recientes; en específico, los estudios de demanda y del marco jurídico permiten el establecer el proceso adecuado para brindar un servicio de mayor calidad, así como establecer un proceso de concesionamiento que de certeza tanto a los transportistas como al servicio mismo.

Dichos estudios se tendrán que presentar en su momento a las autoridades competentes y a los transportistas que cuentan con las condiciones y viabilidad para la prestación del servicio, donde dicha información deberá formar parte del Dictamen Técnico presentado por la Secretaría de Transporte del Estado de Jalisco.

De igual forma, con los resultados obtenidos en dichos estudios se llevará a cabo una modelación del sistema propuesto, en donde se obtuvieron los resultados que sirvieron de base para la elaboración de un dictamen técnico.

VI. Dictamen técnico

Con base a los resultados de los estudios, se llevó a cabo un análisis de las rutas que operan en la zona de influencia del proyecto, en las cuales se determinó que son 9 rutas las que tienen una influencia directa en el proyecto, de igual manera, en el dictamen resultante, se especifican las 7 rutas que serán modificadas o eliminadas con el fin de mejorar la cobertura y no tener afectación al proyecto.

VII. Concesionamiento

INTEGRACION DE LAS RUTAS

Se llevará a cabo la sustitución de las 09 nueve rutas que actualmente prestan el servicio público de transporte en la clasificación de colectivo para adecuar la prestación del mismo en la clasificación de masivo en la vialidad denominada Periférico Manuel Gómez Morín a través de la conformación de personas jurídicas.

NORMATIVIDAD JURÍDICA

La figura que se utilizará para la integración de las rutas será la **"Estrategia de Modificación"** la cual consiste en:

"La adecuación o sustitución de rutas derivadas de la implantación de sistemas masivos y ordenamiento del transporte público colectivo".

Fundamento Legal: Artículo 19 fracción XXII, XXIV, 121 fracción I de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco, 2 fracción VIII, XXVII, 5 fracción IV del Programa General de Transporte del Estado de Jalisco, así como el punto 6.4 "Desarrollo Sostenible del Territorio" del Plan Estatal de Gobernanza y Desarrollo de Jalisco 2018-2024 Visión 2030.





EL ESTADO DE JALISCO

PERIÓDICO OFICIAL

REQUISITOS PARA PUBLICAR EN EL PERIÓDICO OFICIAL

Los días de publicación son martes, jueves y sábado

Para convocatorias, estados financieros, balances y avisos

1. Que sean originales
2. Que estén legibles
3. Copia del RFC de la empresa
4. Firmados (con nombre y rúbrica)
5. Pago con cheque a nombre de la Secretaría de la Hacienda Pública, que esté certificado.

Para edictos

1. Que sean originales
2. Que el sello y el edicto estén legibles
3. Que estén sellados (que el sello no invada las letras del contenido del edicto)
4. Firmados (con nombre y rúbrica)

Para los dos casos

- Que no estén escritos por la parte de atrás con ningún tipo de tinta ni lápiz.
- Que la letra sea tamaño normal.
- Que los Balances o Estados Financieros, si son varios, vengan uno en cada hoja.
- La información de preferencia deberá venir en cd o usb, en el programa Word u otro formato editable.

Por falta de alguno de los requisitos antes mencionados, no se aceptará ningún documento para su publicación.

PARA VENTA Y PUBLICACIÓN

Venta

1. Constancia de publicación	\$104.00
2. Número atrasado	\$42.00
3. Edición especial	\$200.00

Publicaciones

1. Edictos y avisos notariales, por cada palabra y hasta 75 palabras	\$11.00
2. Balances, Estados Financieros y demás publicaciones especiales, por cada página	\$1,391.00
3. Mínima fracción de 1/4 de página en letra normal	\$600.00
4. Fracción 1/2 página en letra normal	\$927.00

Tarifas válidas desde el día 1 de enero al 31 de diciembre de 2021
Estas tarifas varían de acuerdo a la Ley de Ingresos del Estado de Jalisco.

Atentamente
Dirección de Publicaciones

Av. Prolongación Alcalde 1351, edificio C, primer piso, CP 44270, Tel. 3819 2720, 3819 2722.
Guadalajara, Jalisco

Punto de Venta y Contratación

Av. Prolongación Alcalde 1855, planta baja, Edificio Archivos Generales, esquina Chihuahua
Teléfono 3819 2300, Extensiones 47306 y 47307. Librería 3819 2476
periodicooficial.jalisco.gob.mx

Quejas y sugerencias: publicaciones@jalisco.gob.mx



Secretaría
General de Gobierno
GOBIERNO DE JALISCO



EL ESTADO DE JALISCO
PERIÓDICO OFICIAL

S U M A R I O

SÁBADO 16 DE OCTUBRE DE 2021
NÚMERO 23. SECCIÓN VII
TOMO CDII

ACUERDO 21220687 del ciudadano Secretario de Transporte del Estado de Jalisco, mediante el que se crea la estrategia de modificación, de rutas del servicio público de transporte en la modalidad de pasajeros que se clasifica en colectivo para adecuar la prestación del mismo en la clasificación de masivo en la vialidad denominada periférico Manuel Gómez Morín, para dar paso al nuevo sistema de transporte BRT denominado "Mi Macro Periférico". **Pág. 3**



Secretaría General
de Gobierno
GOBIERNO DE JALISCO

periodicooficial.jalisco.gob.mx