



Webinar
Planes Integrales de Movilidad



Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible
Los Cabos, Baja California Sur



Antes de empezar

1. El Webinar tiene una duración de **1 hora y 30 minutos**
2. **Se harán 4 pausas** a lo largo del webinar, para preguntas y comentarios
3. Si desea hacer una pregunta en alguno de los temas, **seleccione la opción “Levantar la mano”**, incluida en la interfaz de Zoom. Esta se encuentra disponible dando clic en **“Lista de participantes”**. Al final de la lista, está el botón de levantar la mano. **Los ponentes recibirán la notificación y le darán la palabra**
4. Al final del webinar se hará una dinámica participativa a través de la herramienta Mentimeter. **Su opinión en esta etapa es muy importante para nosotros**, ya que mejora nuestra comprensión de la movilidad en Los Cabos



Contenido

- 1. Presentación**
- 2. Introducción a la movilidad urbana sustentable**
 - a. Razones para planear ciudades
 - b. ¿Qué es la movilidad urbana sustentable?
 - c. Nueva Agenda Urbana y Objetivos de Desarrollo Sostenible
- 3. Planes Integrales de Movilidad**
 - a. ¿Qué es un PIMUS?
 - b. Beneficios de los PIMUS en las ciudades
 - c. Principios orientadores de los PIMUS
- 4. Elaboración de Planes Integrales de Movilidad**
 - a. ¿Cómo se elabora un PIMUS?
 - b. Ciudades con PIMUS en México
- 5. El PIMUS de Los Cabos**
 1. ¿Qué se ha hecho?
 2. ¿Dónde nos encontramos?
- 6. Panorama actual de la movilidad en Los Cabos**
 1. Índice de Ciudades Prósperas de ONU Habitat
 2. Resultados del diagnóstico del PIMUS



Presentación



Despacho de urbanismo con enfoque en la **integración de la vivienda, el uso mixto, el espacio público y la movilidad**. Desenvolvimiento multiescala: **local, urbana, regional, nacional**, y multisector: **social, privado, público**. Aplicaciones desde la etapa de planeación, el diseño conceptual y el proyecto. Realiza investigación aplicada urbana en diversos campos. Comprende y organiza el marco legal, técnico e institucional apropiado para movilizar proyectos.

59 Proyectos



Equipo de Urbanística

Salvador Herrera
Urbanista

Jesús Ríos
Arquitecto

Tania Romero
Abogada

Daniela Olivarez
Urbanista

Adrián Acevedo
Arquitecto

Alejandra Lambarri
Antropóloga Social

Danyberth Marí
Arquitecta

Alan Castillo
Geógrafo

Irving Garmendia
Urbanista

Sofia Villarreal
Arquitecta

Alejandro López
Ingeniero

Sandra Salcedo
Abogada

Christian Vargas
Arquitecto

Edson Villarreal
Arquitecto

Aldo Partida
Abogado

Erika de la Rosa
Asistente de Dirección



**¿Quién nos acompaña en
este webinar?**

Introducción a la movilidad urbana sustentable

Razones para planear ciudades

Las ciudades prósperas tienen un marco de referencia para el crecimiento

Un plan colectivo construye sinergias duraderas

La anticipación beneficia el presente

Una perspectiva territorial más amplia, ayuda a las ciudades a alcanzar economías de escala

El planeamiento ayuda a los dirigentes a lograr un impacto, paso a paso

La continuidad genera credibilidad

La forma urbana marca la diferencia

Prever es más rentable que reaccionar a los problemas

Tener una dirección tiene un impacto positivo en la economía urbana

Una buena estructura permite mensajes coherentes

¿Qué es la movilidad urbana sustentable?

- Menor consumo de recursos naturales no renovables
- Enfoque integrado que fomenta el desarrollo equilibrado de diferentes modalidades de transporte



Fuente: Denver.org

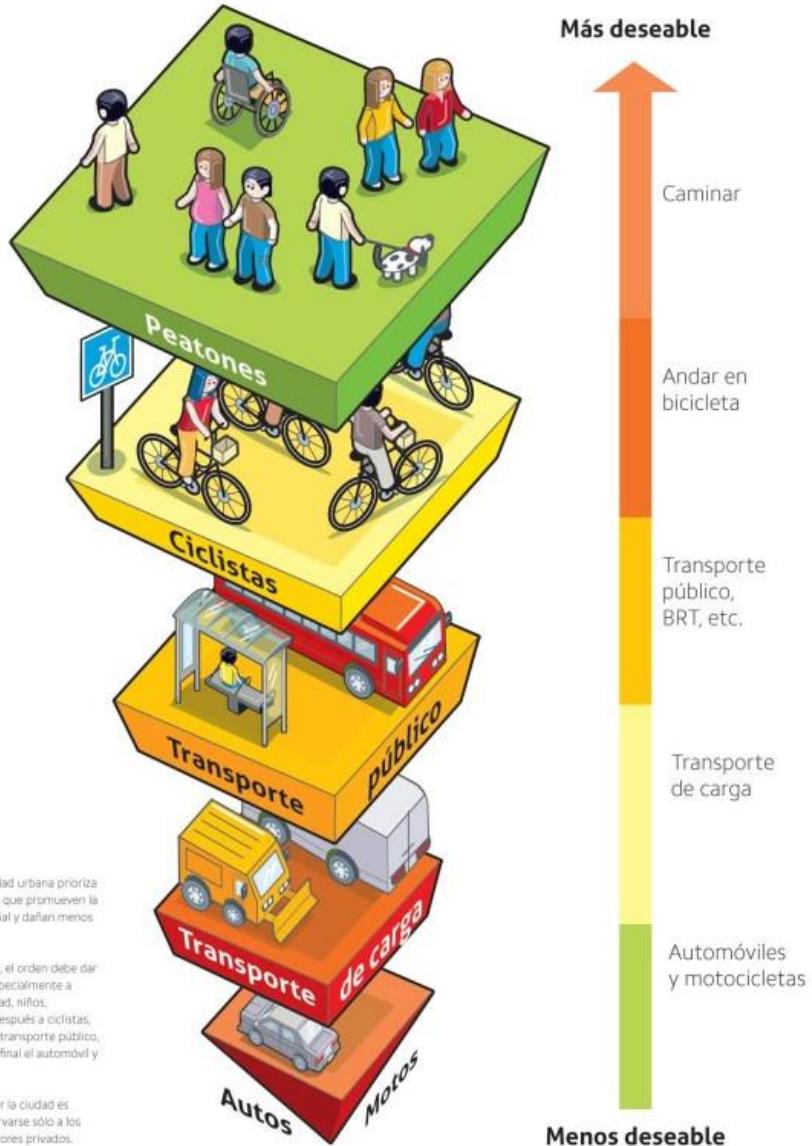


La jerarquía de la movilidad urbana prioriza los modos de transporte que promueven la equidad, el beneficio social y danjan menos al medio ambiente.

Como muestra la gráfica, el orden debe dar prioridad a peatones (especialmente a personas con discapacidad, niños, adultos mayores, etc.), después a ciclistas, seguidos de usuarios de transporte público, transporte de carga y al final el automóvil y motocicletas.

El derecho a moverse por la ciudad es universal y no debe reservarse sólo a los propietarios de automotores privados.

Fuente: ITDP



La NAU y los ODS



Plan de acción conjunta para lograr:

Personas libres, sanas y seguras

Personas comprometidas con la comunidad, la naturaleza y el medio ambiente

Personas preparadas, productivas e innovadoras

Personas trabajando por la igualdad



NUEVA AGENDA URBANA



Los líderes se comprometen a:

Proporcionar **servicios básicos** a la población

Brindar **igualdad de oportunidades** y no discriminación

Crear **ciudades más limpias**

Fortalecer la **resiliencia** de las ciudades

Reducir las **emisiones de GEI**

Respetar los **derechos de las personas refugiadas o migrantes**

Mejorar la **conectividad** en las ciudades

Apoyar **iniciativas innovadoras y ecológicas** de transporte

Promover espacios públicos **seguros, accesibles y ecológicos**

Preguntas y comentarios

Planes Integrales de Movilidad

¿Qué es un PIMUS?

Un Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS):

- Herramienta de política pública considerada con instrumento de planeación
- Genera alternativas al uso del automóvil
- Promueve los viajes no motorizados o en transporte público
- Impulsa el ordenamiento del transporte de mercancías, racionalizando su circulación urbana, sus sistemas de distribución y puntos de intercambio



Fuente: Fuscoe Engineering

Beneficios de un PIMUS

Reducir el consumo de recursos naturales no renovables

Incluir a toda la población

Mejorar la calidad de vida

Formular decisiones apoyadas por actores y por el público

Brindar beneficios ambientales y de salud

Cumplimiento de las obligaciones fiscales

Mejorar la movilidad y accesibilidad

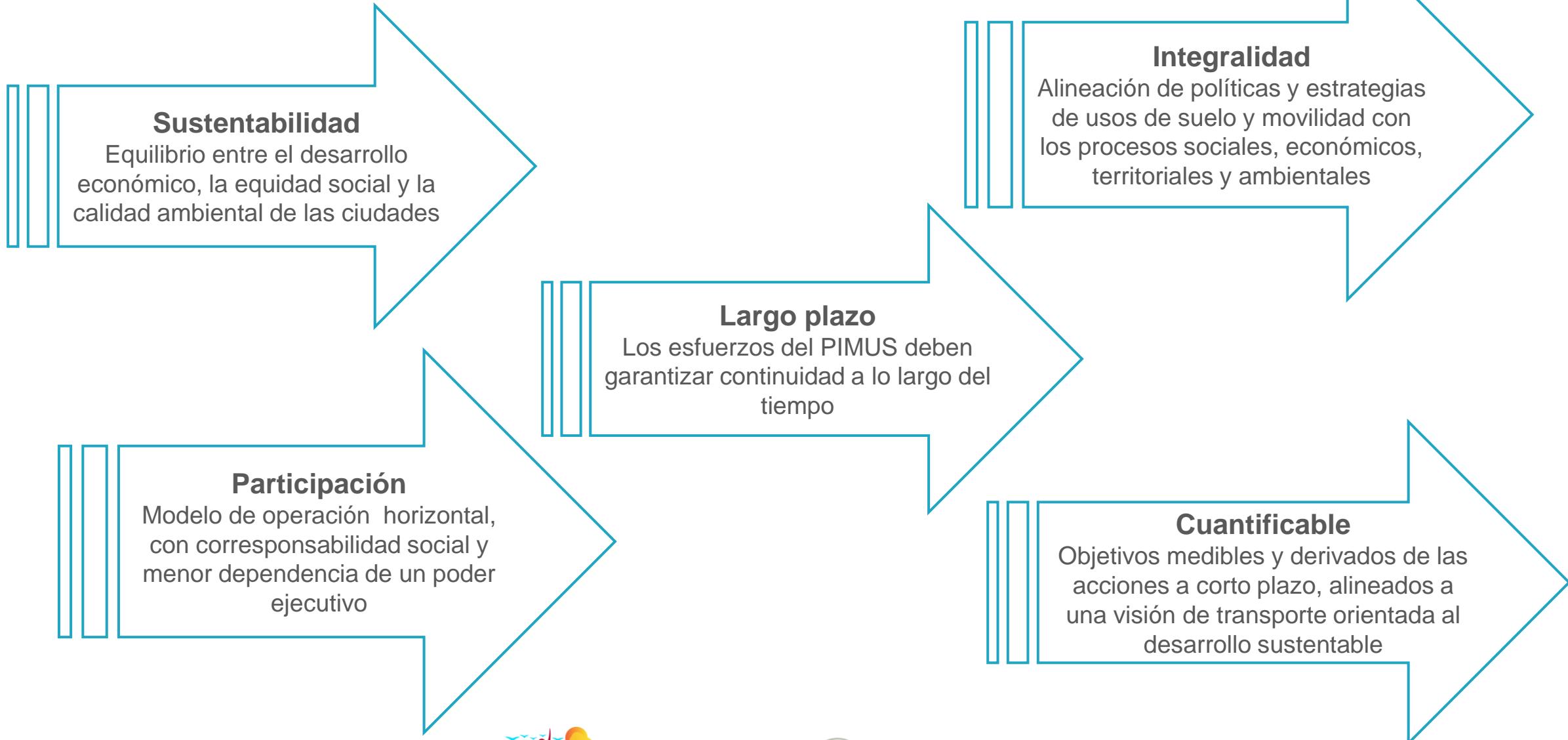
Nueva visión política

Mejorar la imagen de la ciudad

Incrementar la atracción de inversiones a las ciudades



Principios orientadores de un PIMUS



Elaboración de Planes Integrales de Movilidad

¿Cómo se elabora un PIMUS?

1. Organización previa

Equipo de trabajo
Plan de trabajo
Participación ciudadana
Promoción de la iniciativa
Prediagnóstico
Esbozo de objetivos generales

2. Diagnóstico

Diagnóstico de demanda y oferta
de movilidad, y de
externalidades del sistema de
movilidad
Análisis FODA
Identificación de ámbitos y
zonas de acción estratégica

3. Elaboración del Plan

Objetivos específicos
Instrumentos
Construcción de escenarios y
modelos de ocupación territorial
Definición de estrategias
Selección de proyectos
Financiamiento

4. Aprobación y publicación

Firma de acuerdo político

5. Monitoreo y evaluación

Indicadores de monitoreo
Evaluación
Medidas correctivas



Ciudades con PIMUS en México

Ciudades con PIMUS obtenidas		Ciudad de Mexico	La Paz / BCS	Tlajomulco de Zúñiga/ Jalisco	Los Mochis / Sinaloa	Chihuahua/ Chihuahua	Morelia / Michoacan	Santiago de Querétaro/ Querétaro	Laguna/ Coahuila
Año y nombre del documento	2013 / Programa integral de movilidad 2013-2018	2014 / PIMUS	2014 / PIMUS	2013 / PIMUS	2004 / PSMUS	Plan sectorial de transporte urbano para la movilidad integral de la zona metropolitana de Morelia	Plan Maestro de Movilidad Integral de la Zona Metropolitana de Querétaro	Estudio Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de Laguna	
Objetivos generales									
Congruencia con otros programas de desarrollo									
Marco conceptual									
Diagnóstico	Movilidad urbana	Vialidad Transporte público Transporte no-motorizado Estacionamientos Transporte de carga							
	Sistema urbano	Desarrollo urbano Intermodalidad Espacio público Ambiente							
	Marco institucional	Marco jurídico, político y administrativo Participación ciudadana Seguridad vial Cultura de la movilidad							
	Perfil socio-económico	Empleo Grupos vulnerables							
	Tendencial								
	Factible								
	Ideal								
	Eje estratégico 1: Movilidad urbana	Vialidad Transporte público Transporte no-motorizado Estacionamientos Transporte de carga							
	Eje estratégico 2: Sistema urbano	Desarrollo urbano Intermodalidad Espacio público Distribución de mercados Ambiente							
	Eje estratégico 3: Marco institucional	Marco jurídico, político y administrativo Participación ciudadana Seguridad vial Cultura de la movilidad							
Propuesta estratégica y ejes estratégicos	Eje estratégico 4: Perfil socio-económico	Empleo Grupos vulnerables							
	Monitoreo y evaluación								
	Financiamiento								
	Implementación								



Preguntas y comentarios

El PIMUS de Los Cabos

¿Qué se ha hecho?

[¿Qué Es Un PIMUS?](#) [Vision](#) [¿Cómo Te Mueves?](#) [!Mejoremos Nuestra Movilidad!](#) [!Participa En El PIMUS!](#) [¡Infórmate Más!](#) [¡Los Cabos Se Mueve!](#) [¡Contáctanos!](#)

<http://pimusloscabos.mx/>



Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible
Los Cabos, Baja California Sur

Bienvenidos

El Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de Los Cabos representa por parte del H. XIII Ayuntamiento de Los Cabos a través del Instituto Municipal de Planeación confirma con este estudio su interés en mejorar la movilidad urbana y regional dentro de los centros de población de San José del Cabo y Cabo San Lucas en beneficio de sus habitantes.

[f @PLANDEMOVILIDADLOSCABOS](#)

[t @LOSCABOSPIMUS](#)

[i @PIMUSLOSCABOS](#)

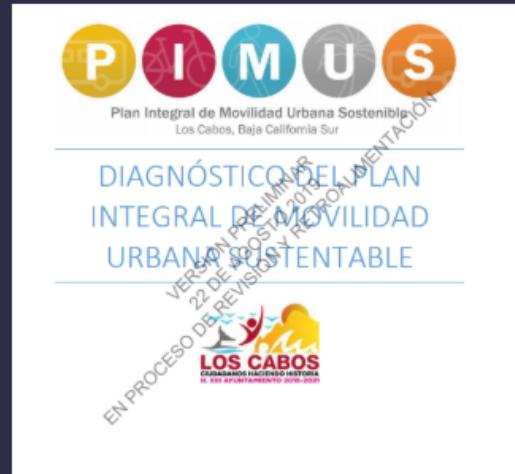


- Documento que proporciona la **información necesaria para la toma de decisiones en materia de movilidad**
- **Esfuerzo del H. Ayuntamiento de Los Cabos a través del IMPLAN**, para mejorar la movilidad urbana y regional dentro de los centros de población del Municipio de Los Cabos en beneficio de sus habitantes
- Diagnóstico **financiado al 100% por fuentes municipales**
- Reconoce que **la movilidad es un factor de competitividad y desarrollo económico** para la población y territorio de Los Cabos



Fuente: Urbanística

<http://pimusloscabos.mx/>

[¿Qué Es Un PIMUS?](#)[Vision](#)[¿Cómo Te Mueves?](#)[!Mejoremos Nuestra Movilidad!](#)[!Participa En El PIMUS!](#)[¡Infórmate Más!](#)[¡Los Cabos Se Mueve!](#)[¡Contáctanos!](#)

Diagnóstico PIMUS Los Cabos

Los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS) son herramientas de política pública que se componen de diversas actividades, tales como el diagnóstico, la construcción de estrategias de movilidad, las cuales de ser implementadas tendrían que resolver los problemas identificados en el diagnóstico.

[Descargar](#)

¡Infórmate más!



Ámbito de estudio

- Delimitación del área de estudio
- Descripción general del área de estudio
- Red Vial Estratégica
- Instrumentos de análisis y estudios previos

Análisis de los determinantes de la demanda de movilidad

- Sociodemográficos
- Economía
- Equipamiento
- Topografía y pendiente
- Morfología urbana

Análisis de los determinantes de la demanda de movilidad

- ### Diagnóstico de la movilidad
- Aforos vehiculares en estación maestra
 - Encuesta origen – destino
 - Caso de estudio “El Tezal”
 - Transporte de personal del sector turístico
 - Conteo de pasajeros en terminales de transporte
 - Encuesta de interceptación
 - Conteos de peatones y ciclistas
 - Perfil ciclista
 - Conteos vehiculares clasificados y direccionales

Análisis de la oferta

Diagnóstico del servicio público de transporte de pasajeros

- Mapeo de las rutas de transporte público
- Inventario de las unidades y costos operativos
- Frecuencia de paso y ocupación visual
- Ascensos y descensos
- Estudio de cierres de circuito
- Tipología de las paradas de transporte público

Diagnóstico del servicio público de automóviles de alquiler

Diagnóstico de los servicios de movilidad por aplicación

Diagnóstico de estacionamientos

- Duración y rotación
- Tiempo de búsqueda
- Plazas usadas legal e ilegalmente
- Estacionamientos asociados al comercio
- Estacionamientos asociados a oficina

Diagnóstico de la infraestructura

- Inventario, características y estado de conservación de la infraestructura carretera vial
- Infraestructura peatonal
- Evaluación de la infraestructura ciclista
- Infraestructura para el transporte de carga
- Inventario de terminales de transporte
- Inventario de señalamientos

Estudios transversales

- Benchmark de indicadores de la movilidad
- Estudio de la perspectiva de género en el transporte y la movilidad
- Diagnóstico de seguridad vial
- Desarrollo Orientado al Transporte
- Caracterización y uso de la flota

Análisis de la capacidad vial

- Nivel de servicio por intersección analizada

Marco jurídico, político y administrativo

- Marco normativo y jurídico
- Diagnóstico sobre la asignación de atribuciones municipales en materia de movilidad
- Diagnóstico sobre la calidad normativa estatal y municipal en materia de movilidad
- Análisis del proceso para el otorgamiento de concesiones
- Análisis de proceso para la determinación de las tarifas de transporte
- Diagnóstico institucional
- Análisis sobre el presupuesto e inversión en materia de movilidad
- Análisis FODA del marco normativo e institucional en materia de movilidad

Análisis de impactos y externalidades

- Contaminación y cambio climático
- Salud
- Accidentes
- Congestión
- Ruido
- Estudio inmobiliario

Conclusiones

- Análisis FODA
- Identificación de ámbitos y zonas de atención estratégica

¿Dónde nos encontramos?

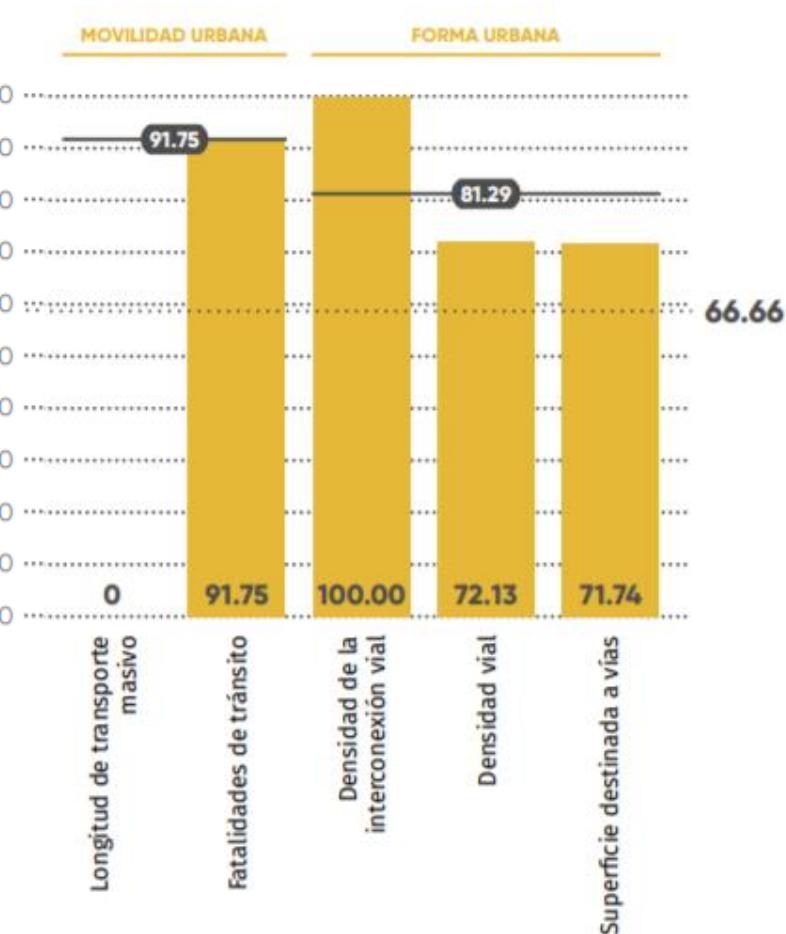


Preguntas y comentarios

Panorama actual de la movilidad en Los Cabos

Índice de Ciudades Prósperas

ID	Municipio
02	INFRAESTRUCTURA DE DESARROLLO
0204	MOVILIDAD URBANA
Longitud de transporte masivo	91.75
Fatalidades de tránsito	91.75
0205	FORMA URBANA
Densidad de la interconexión vial	81.29
Densidad vial	100.00
Superficie destinada a vías	72.13
	71.74

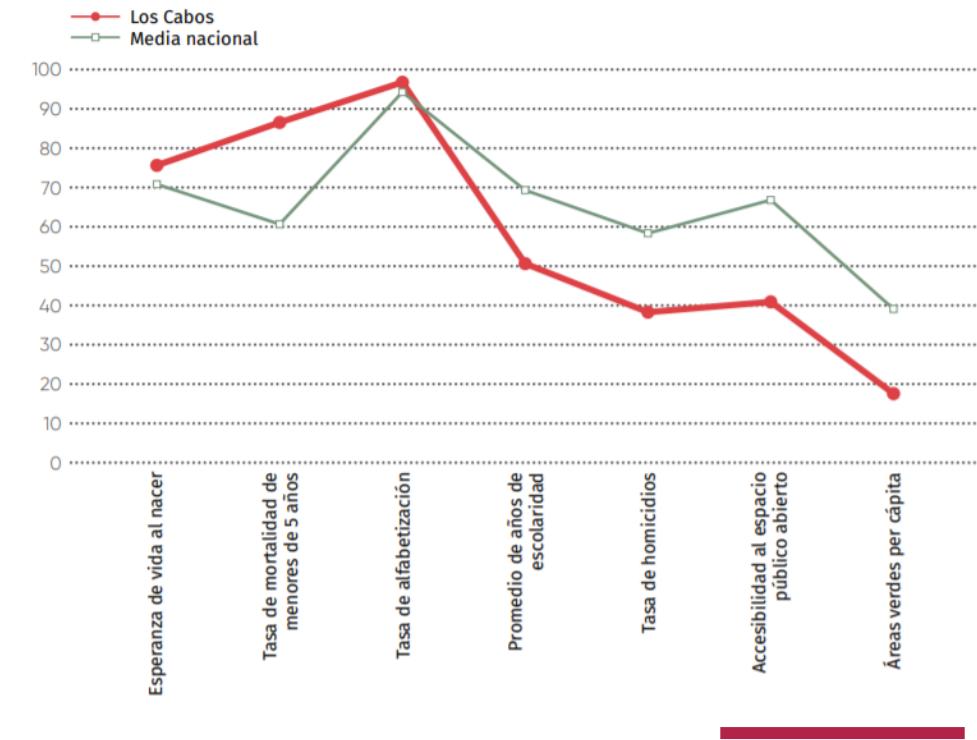
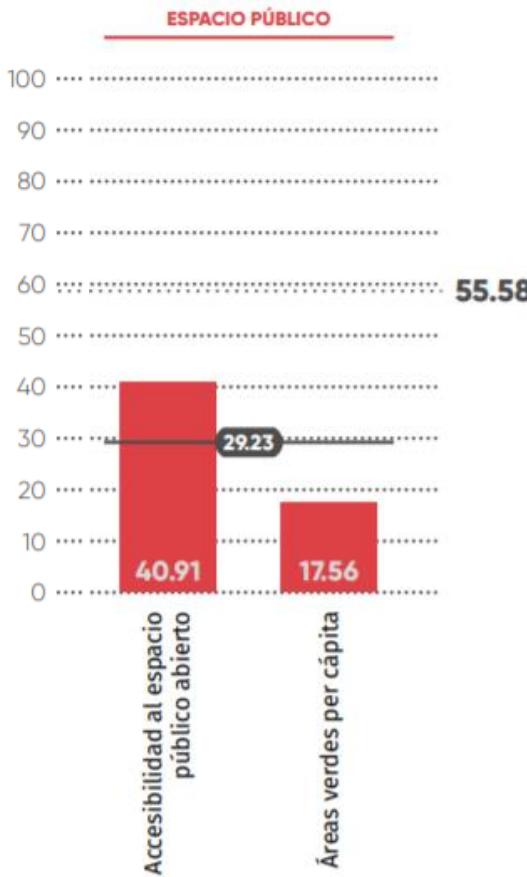


Fuente: ONU-Habitat (2018)



Fuente: ONU-Habitat (2018)

ID	Municipio
03 CALIDAD DE VIDA	
0304 ESPACIO PÚBLICO	55.58
Accesibilidad al espacio público abierto	29.23 ●
Áreas verdes per cápita	40.91 ●
	17.56 ●



Fuente: ONU-Habitat (2018)



Resultados del diagnóstico del PIMUS

Normativo e institucional

Oportunidades

El carácter pluricultural de la sociedad en Los Cabos, permite que la gente sepa que existe una reglamentación para conducir vehículos

Existe exclusión de responsabilidad en caso de accidentes provocados por ciclistas. Si van en sentido contrario, existen sanciones (para ciclistas)

Para la implementación de sanciones, las y los oficiales de tránsito cuentan con un reglamento impreso

Para la evaluación para la obtención de licencias, se les informa en qué página pueden encontrar el reglamento, si no aprueban el examen deben asistir a un curso

Retos

No existe una obligación para las personas conductoras de vehículos de llevar consigo una copia del reglamento como en otros estados

Se identifica apatía generalizada por conocer el reglamento a detalle

Ausencia de regulación para las plataformas de prestación de servicios en línea y servicios de mensajería

Falta de sanciones por incumplimiento al reglamento por parte de ciclistas

Se desconoce el número de licencias, pues además del gran número de población flotante en el municipio, es el Estado quien las expide

La autoridad identifica que las y los ciclistas desconocen el reglamento, pues no tienen obligación de acercarse a la dirección de tránsito para conocerlo

Perspectiva de género

- Las mujeres no son reconocidas y las excluyen del uso y ejercicio del espacio público
- El impacto económico del gasto derivado del transporte es mayor para las mujeres.
- Las mujeres perciben de manera generalizada una situación de inseguridad, pero el registro de situaciones de violencia es baja, y esto se puede explicar debido a que hay un subregistro muy importante.
- Hay participación tradicionalmente inequitativa en el sector movilidad
- Un porcentaje importante de mujeres cuentan con automóvil particular y la posibilidad de acceso a licencia de conducir es alta.

Percepción de inseguridad en términos de delincuencia



Calle



Carretera



Cajero

57.03%	51.04%	47.92%*
62.10%	61.96%	61.22%*
37.90%	38.04%	38.78%*

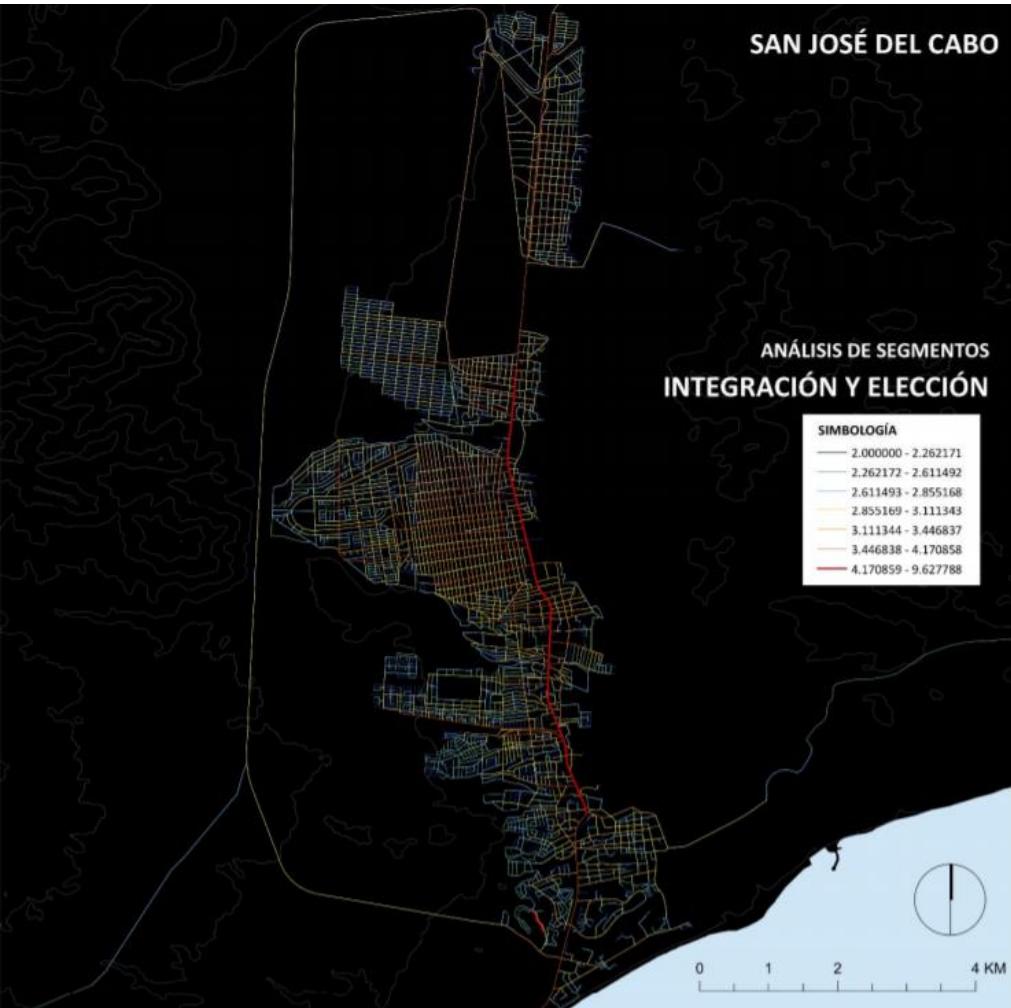
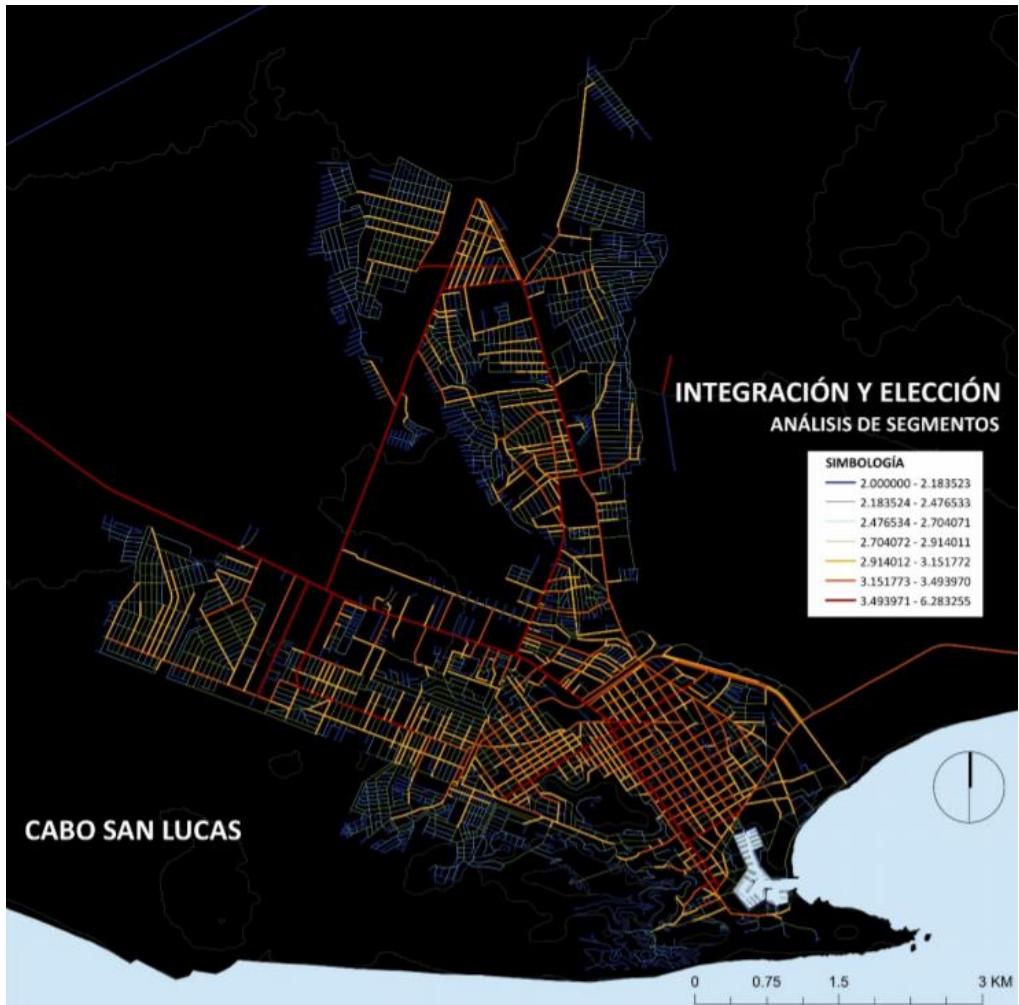
Población total que se siente insegura

Mujeres de la población total que se sienten inseguras

Hombres de la población total que se sienten inseguros

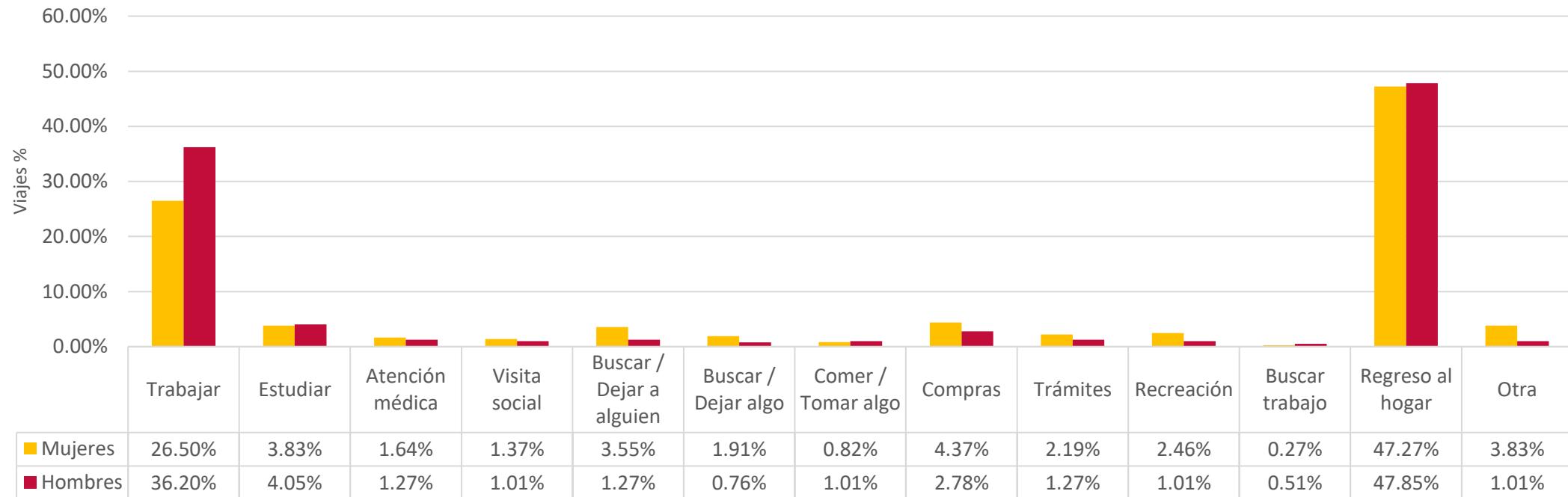
Elaboración propia de Urbanística, con base en resultados de la encuesta OD

Morfología urbana

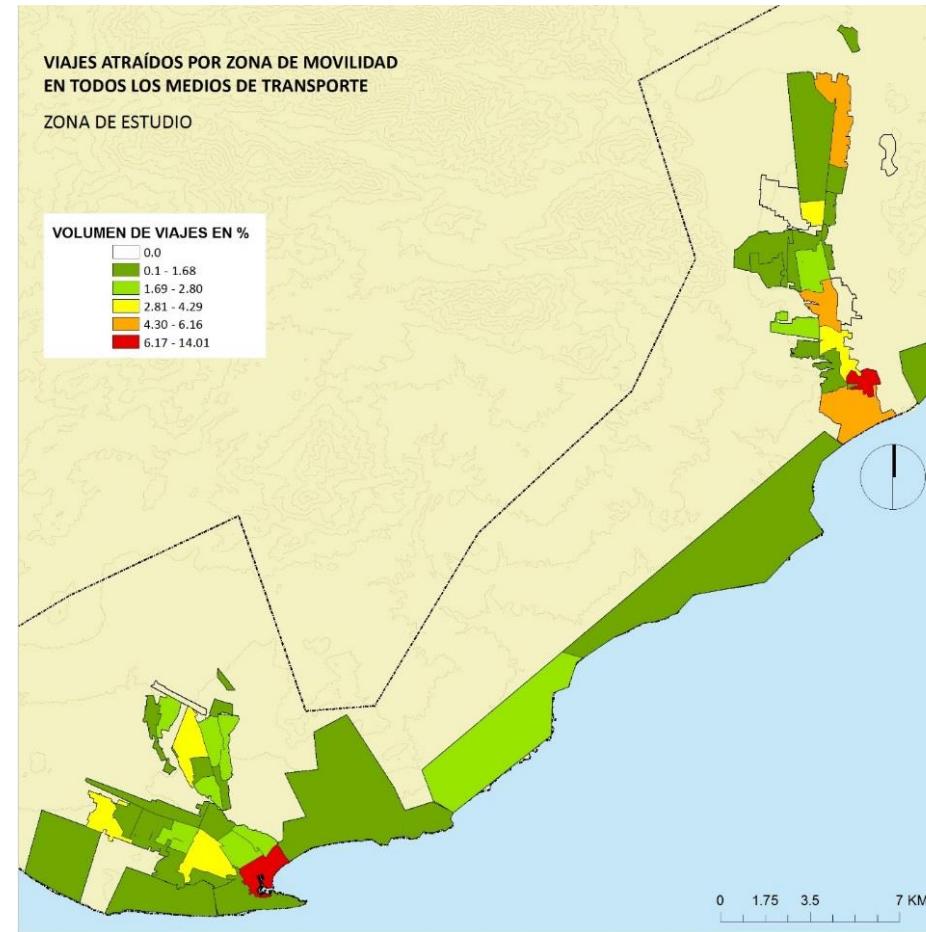
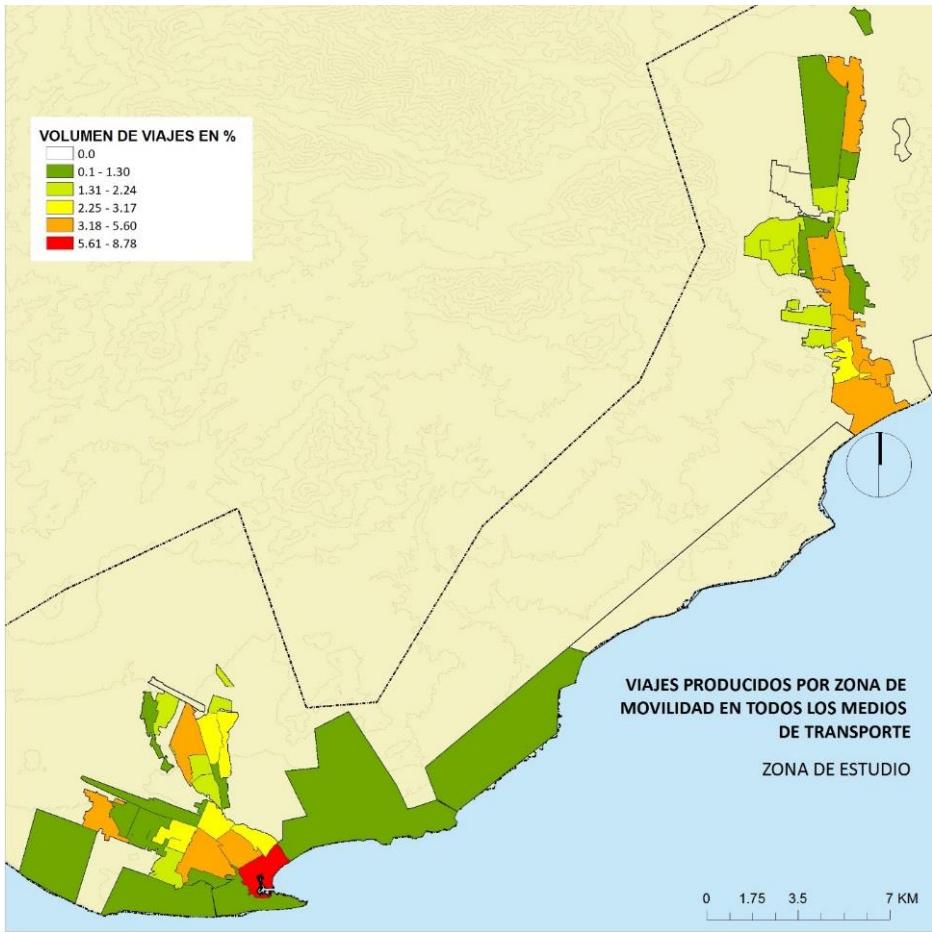


Morfología urbana en Cabo San Lucas y San José del Cabo. Elaboración propia, Urbanística

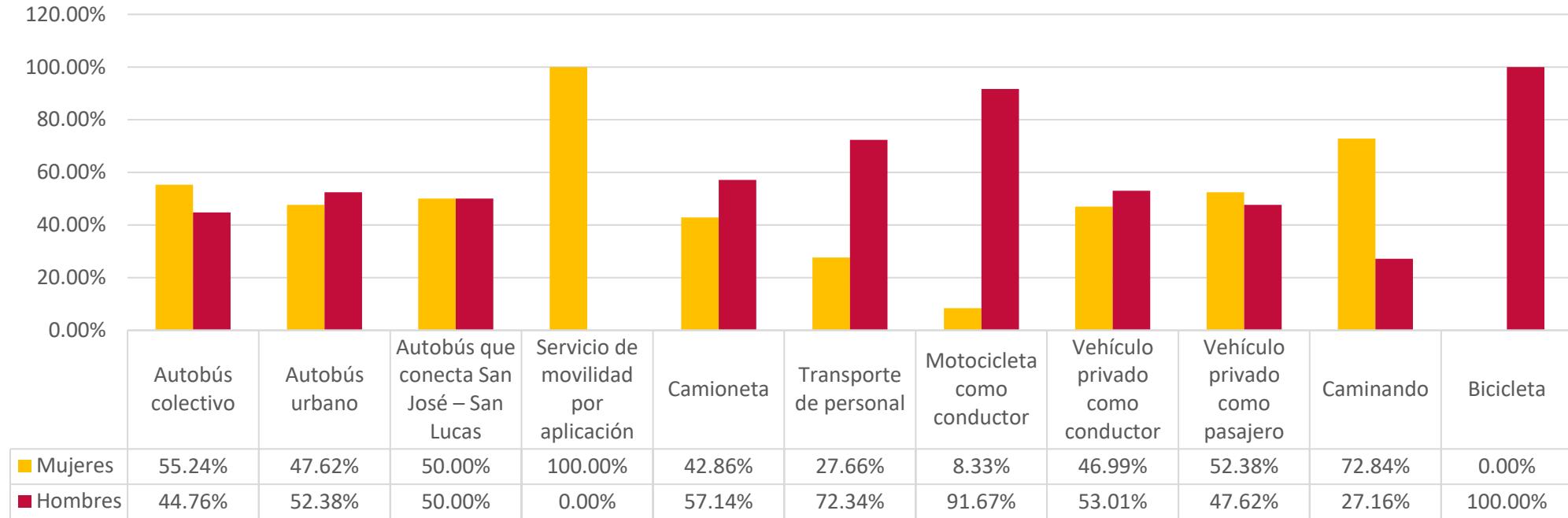
Encuesta Origen - Destino



Motivo de viaje en la zona de estudio, por género. Elaboración propia de Urbanística, con base en resultados de la encuesta OD



Elaboración propia de Urbanística, con base en resultados de la encuesta OD



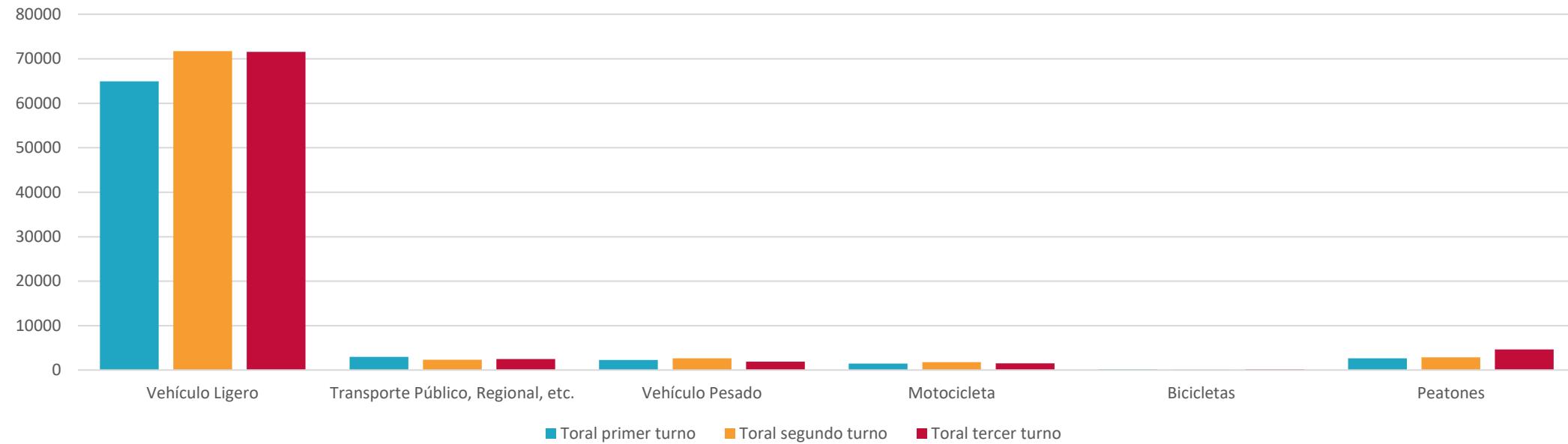
Reparto modal, por género. Elaboración propia de Urbanística, con base en resultados de la encuesta OD

Horarios de máxima demanda*



*Del total de viajes realizados en la zona de estudio

Conteos clasificados y direccionales + conteos de peatones y ciclistas



Total de vehículos registrados en los conteos vehiculares clasificados y direccionales, por tipo y por turno. Elaboración propia de Urbanística.

- Las intersecciones que se encuentran sobre la carretera Transpeninsular en Cabo San Lucas y San José del Cabo, son las que tienen una **mayor afluencia de vehículos motorizados**
- El horario con mayor presencia de **vehículos pesados** (2,660 vehículos) fue de **13:30 a 15:30 hrs.**
- El horario con mayor presencia de **peatones** (4,665) fue de **17:00 a 19:00 hrs.**
- Del total de vehículos en los tres turnos el **2.21 % (4,813)** fueron motocicletas

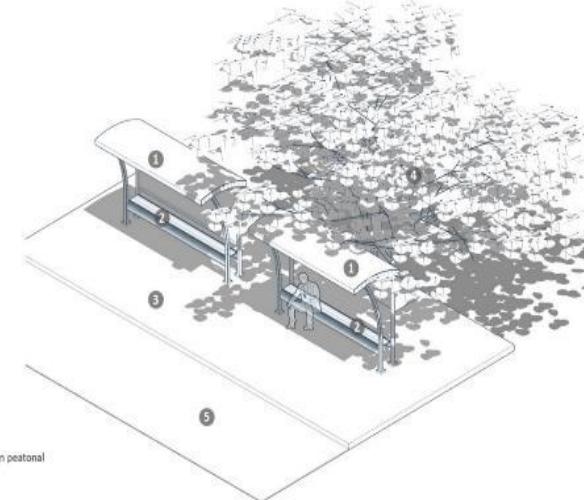
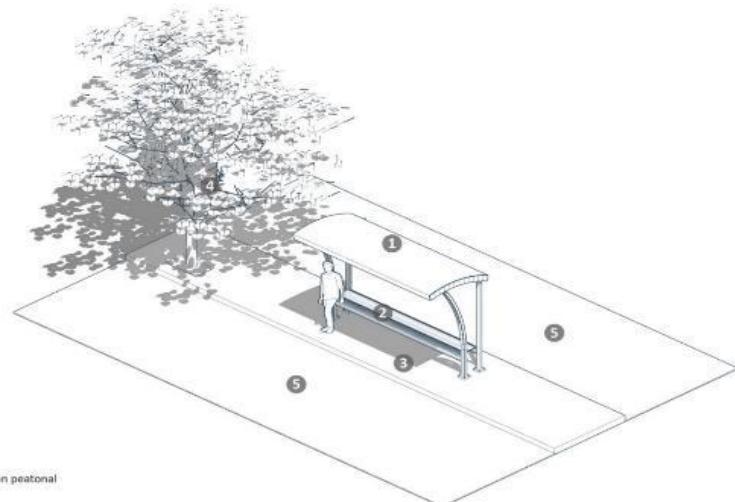
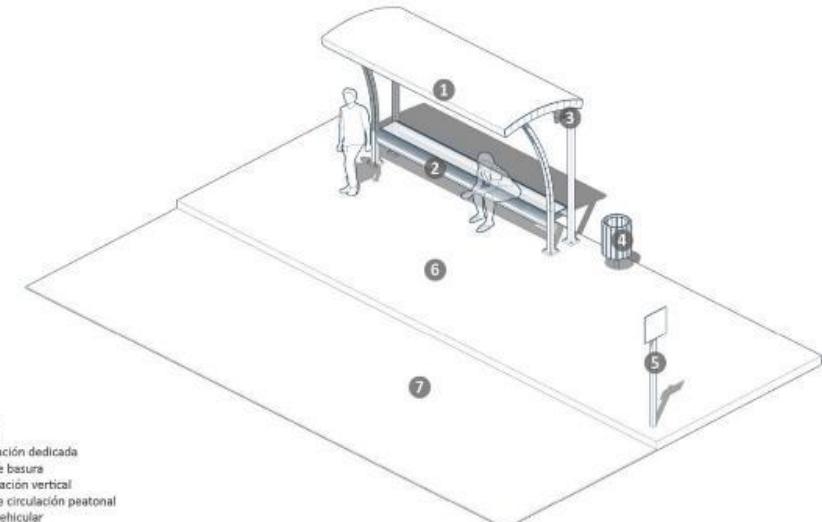
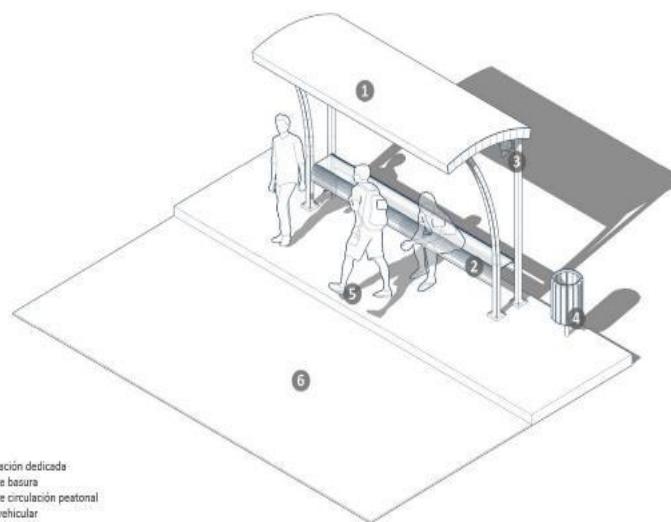
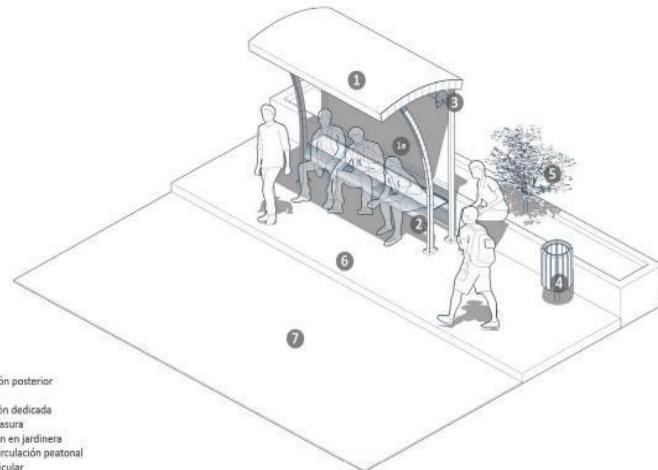
Mapeo de rutas de transporte público

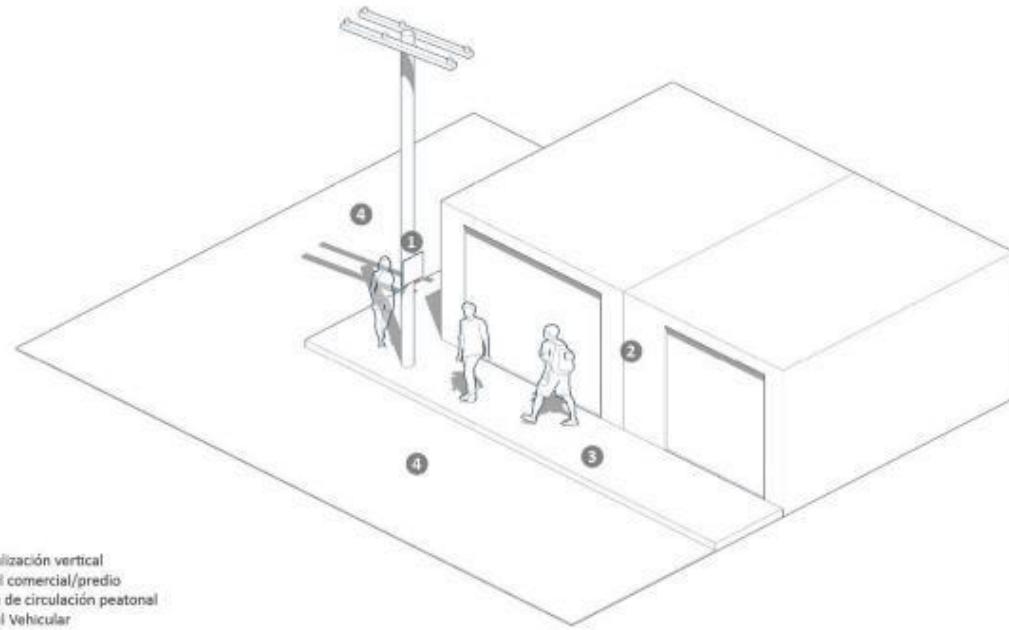


- Existen **22 rutas de transporte público en Cabo San Lucas y 14 en San José del Cabo**
- En C.S.L., el **50%** de las personas encuestadas realizan más de un transbordo; en S.J.C., son el **96%**
- Del total de encuestados, el **68%** en C.S.L. y el **67%** en S.J.C. cree que la **tarifa es alta**.
- El **40%** de los encuestados en C.S.L. dicen que **esperan más de 15 minutos** al transporte público; en S.J.C., el **40%** dice **esperar entre 10 y 15 minutos**.

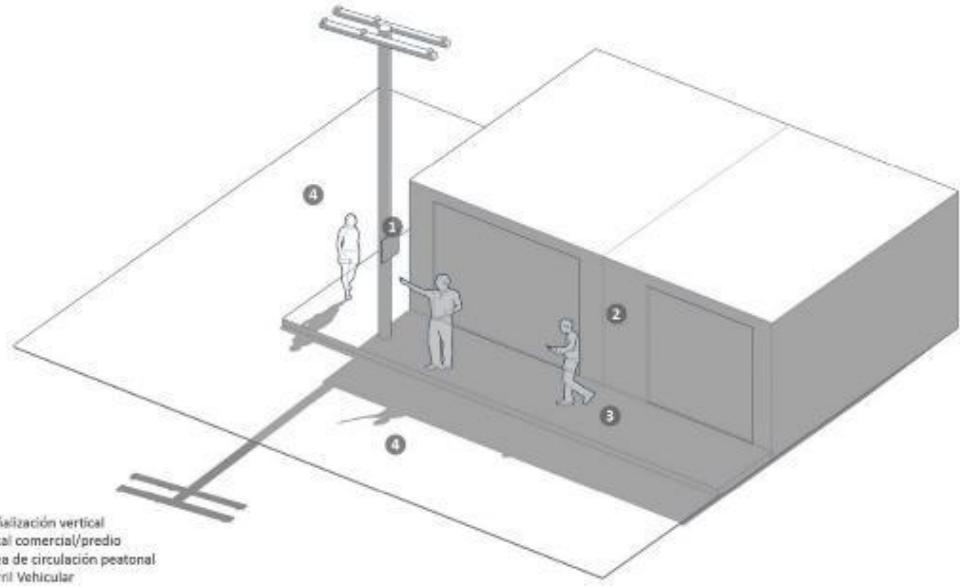
Información sobre transporte público en Cabo San Lucas y San José del Cabo.
Elaboración propia de Urbanística, con base en resultados de la encuesta OD

Inventario de paradas de transporte público

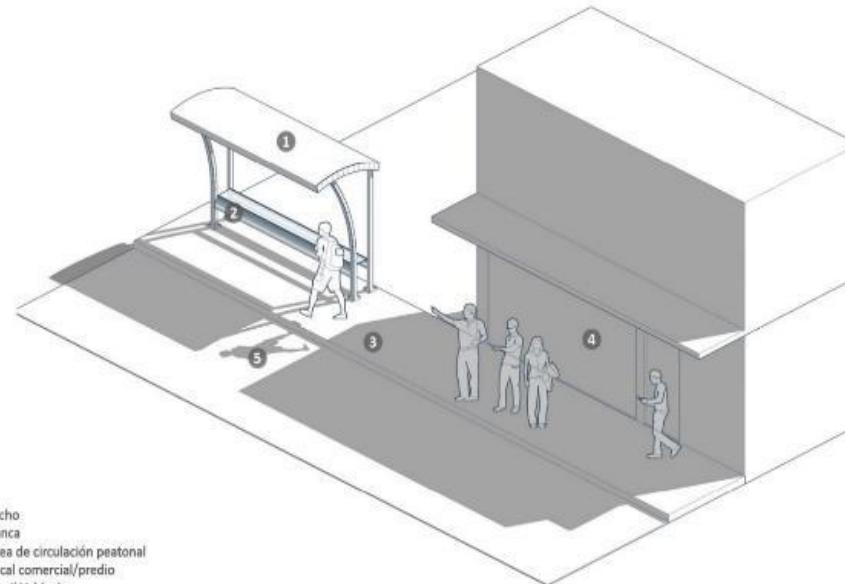




1. Señalización vertical
2. Local comercial/predio
3. Área de circulación peatonal
4. Carril Vehicular



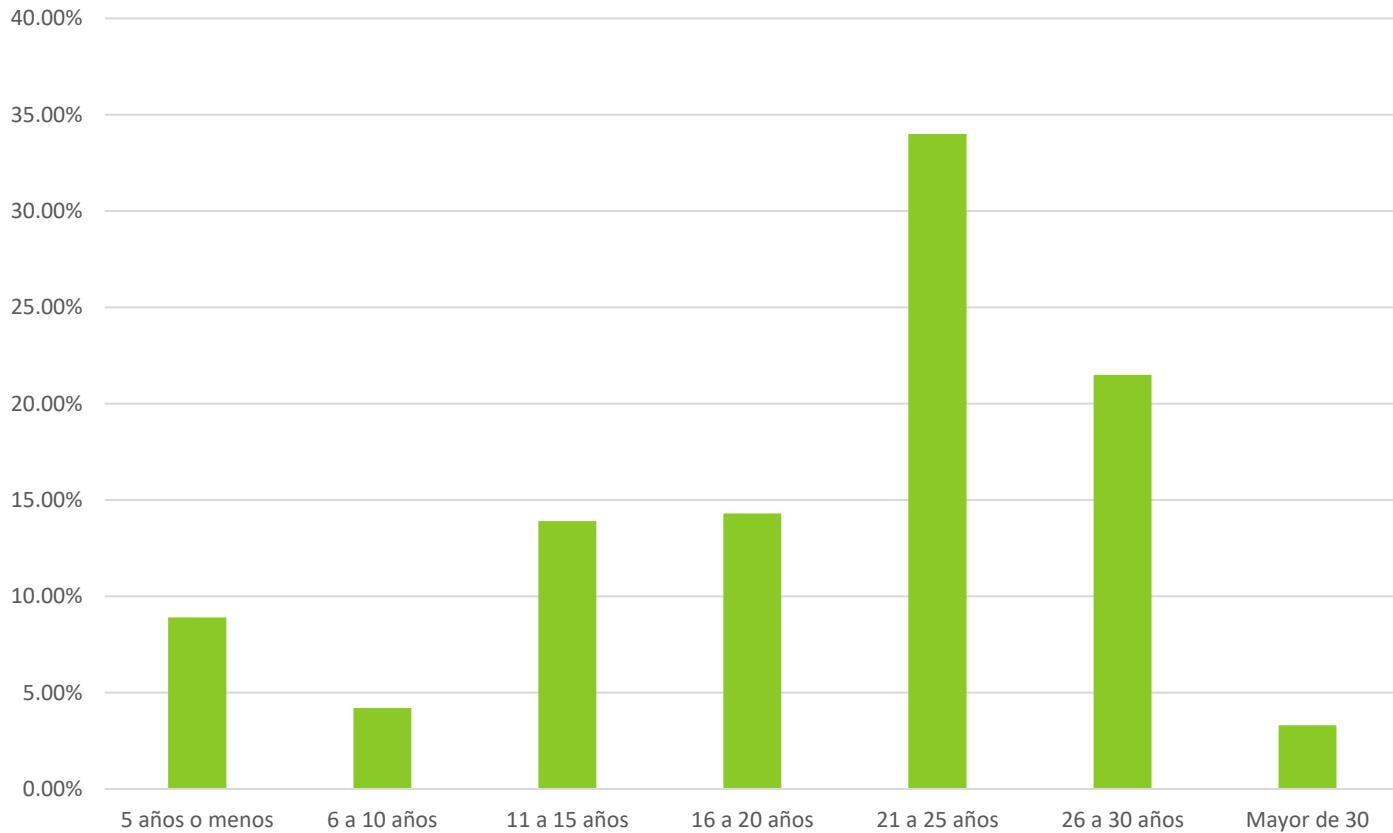
1. Señalización vertical
2. Local comercial/predio
3. Área de circulación peatonal
4. Carril Vehicular



1. Techo
2. Banca
3. Área de circulación peatonal
4. Local comercial/predio
5. Carril Vehicular

Inventario de unidades de transporte público y costos operativos

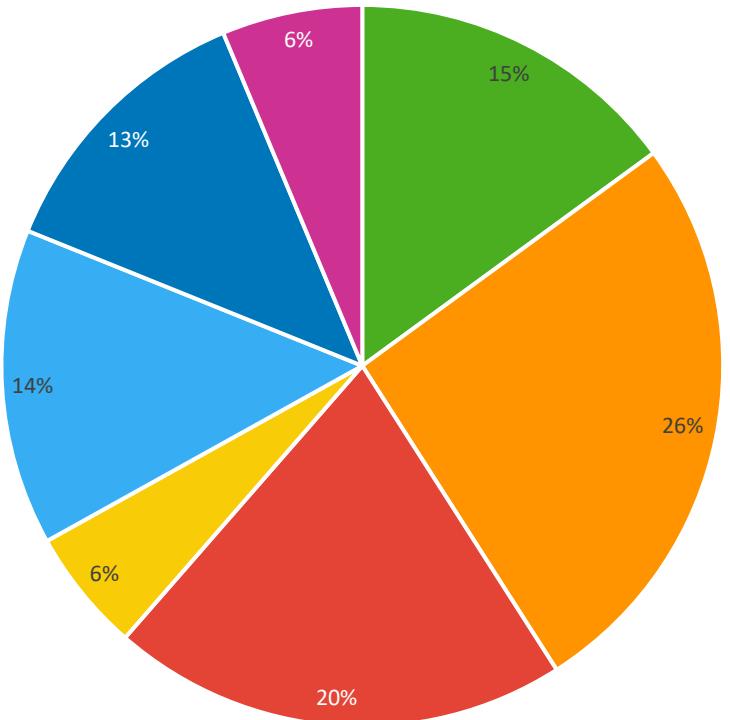
El 55.61% de las unidades tienen una antigüedad promedio entre los 20 y 30 años, lo que repercute en la calidad del servicio y en los costos de operación



Elaboración propia de Urbanística, con información de la Secretaría de Finanzas del Estado de Baja California Sur. Febrero 2019



Conteo de pasajeros que llegan a terminales



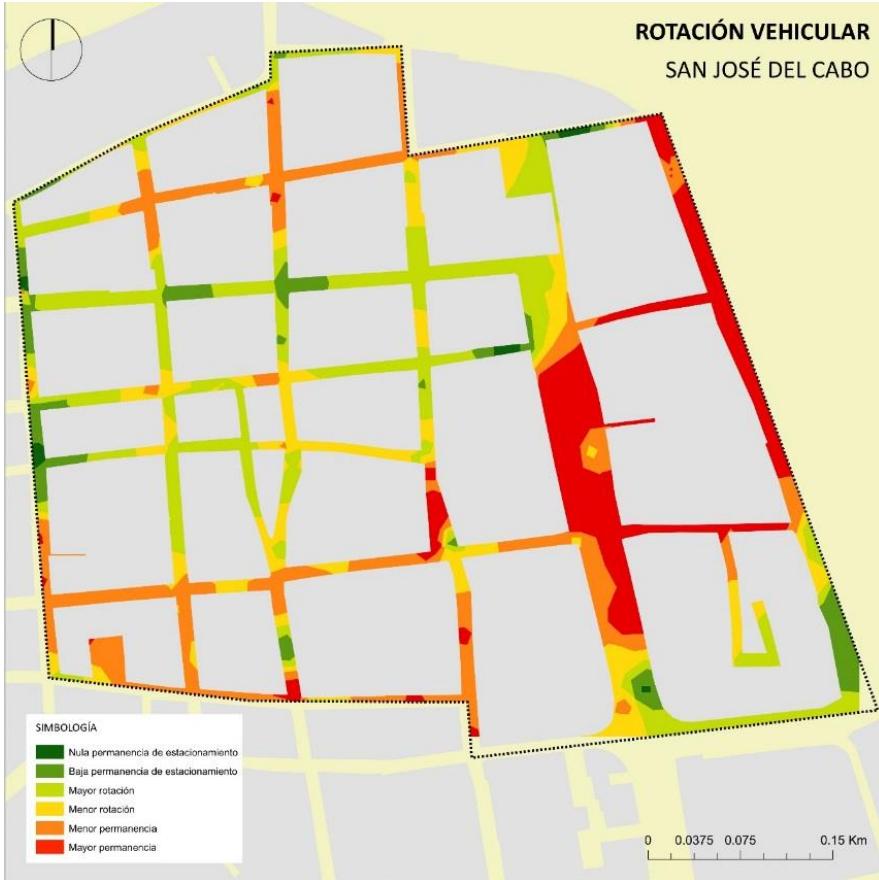
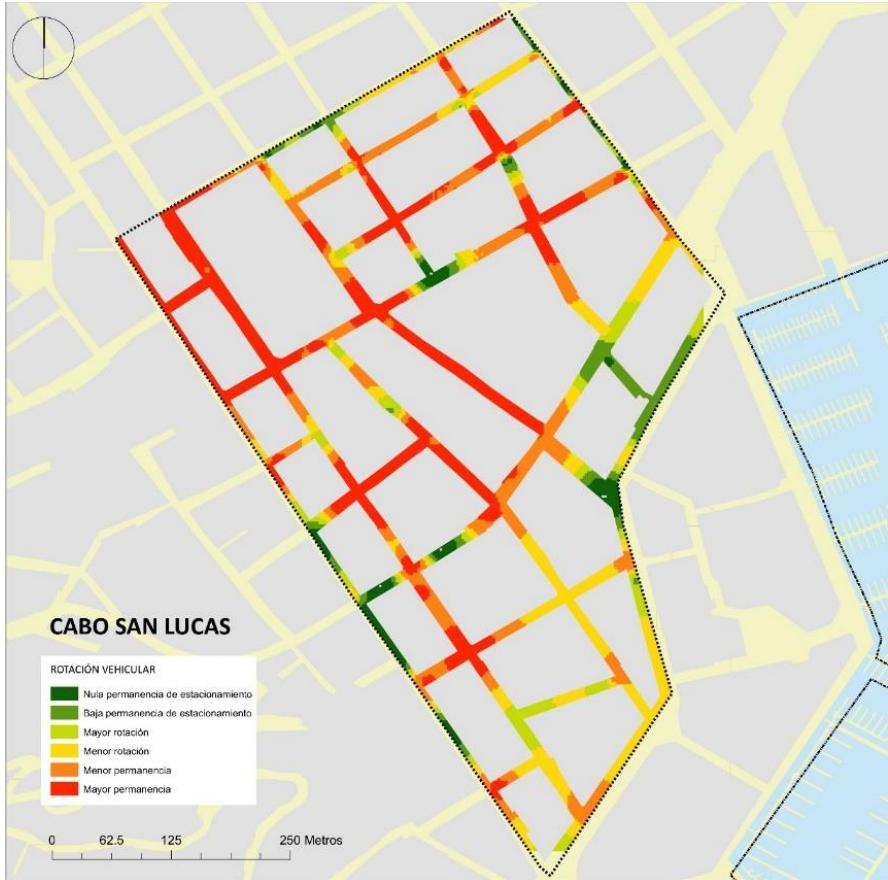
El principal medio de transporte usado por los pasajeros del Aeropuerto Internacional de San Lucas para llegar a su destino es el **automóvil rentado, con un 26%; seguido del taxi con el 20%**.

El transporte público es usado por el 14%.

- Auto particular ■ Auto rentado ■ Taxi ■ Servicio de movilidad por aplicación ■ Transporte público ■ Van o Shuttle ■ Otro

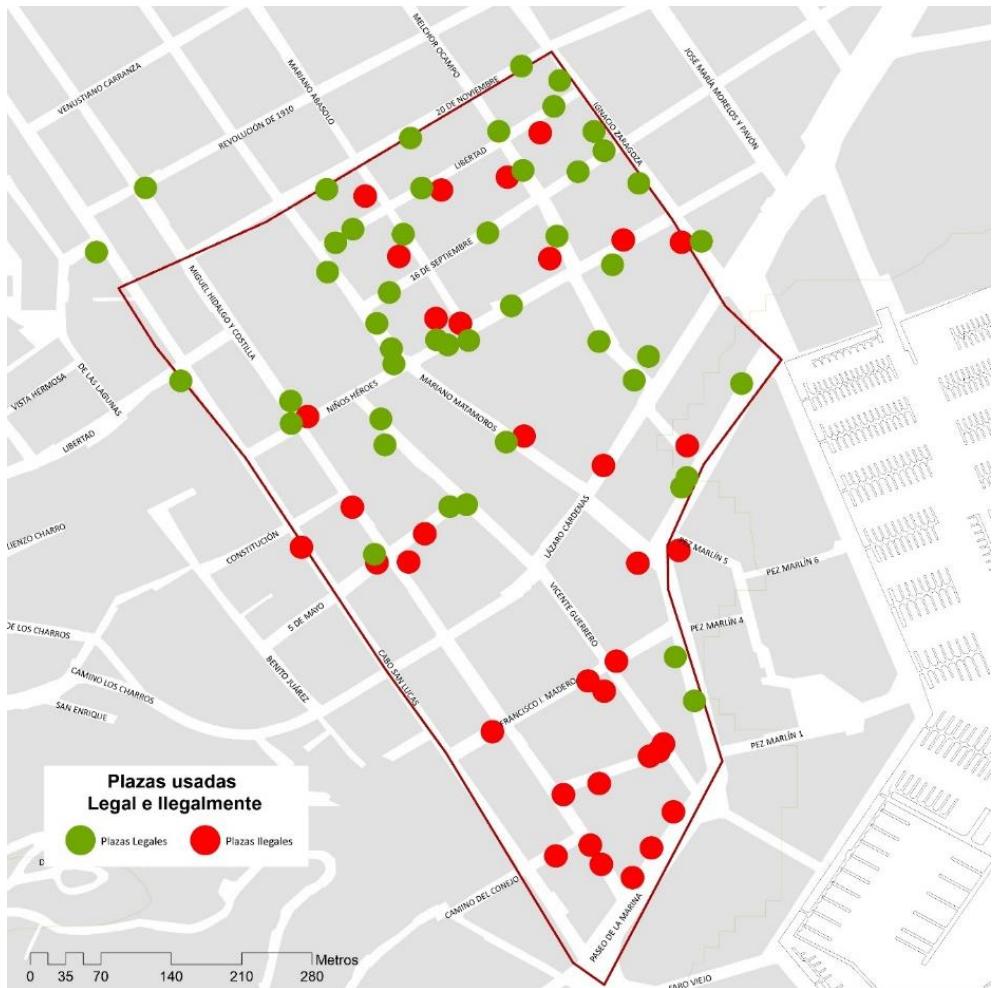
Elaboración propia de Urbanística

Duración y rotación de estacionamientos



Rotación vehicular en Cabo San Lucas y San José del Cabo. Elaboración propia de Urbanística

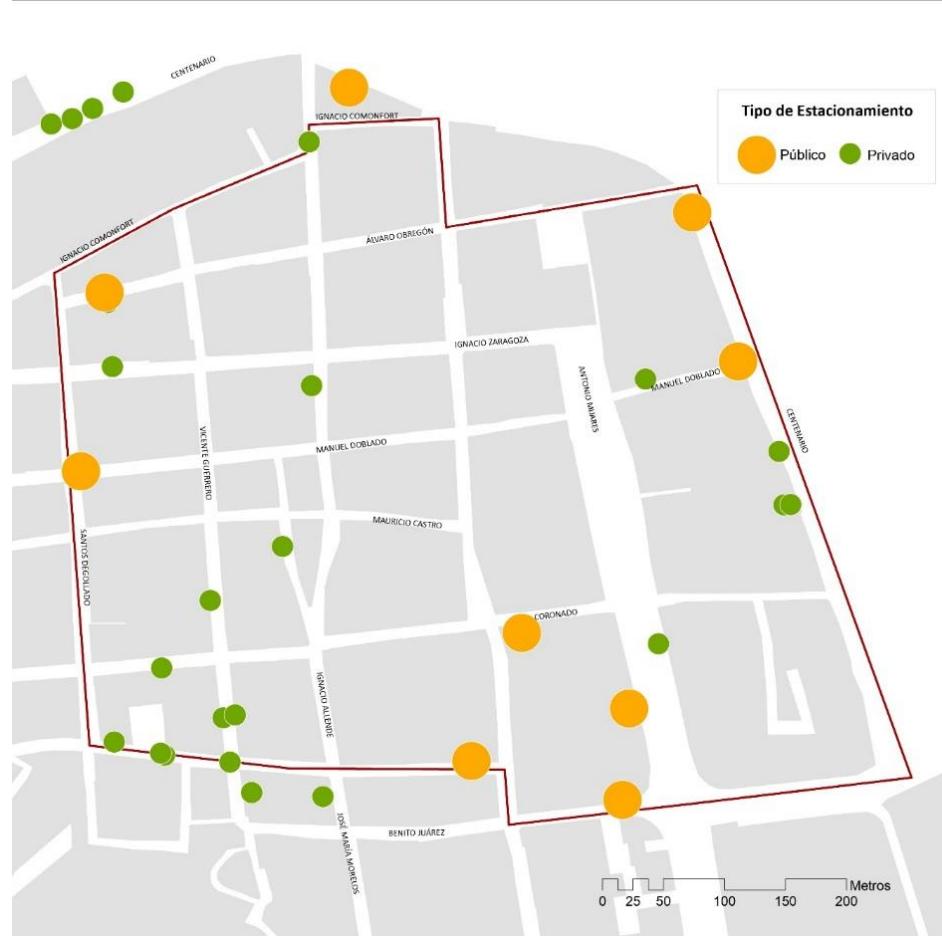
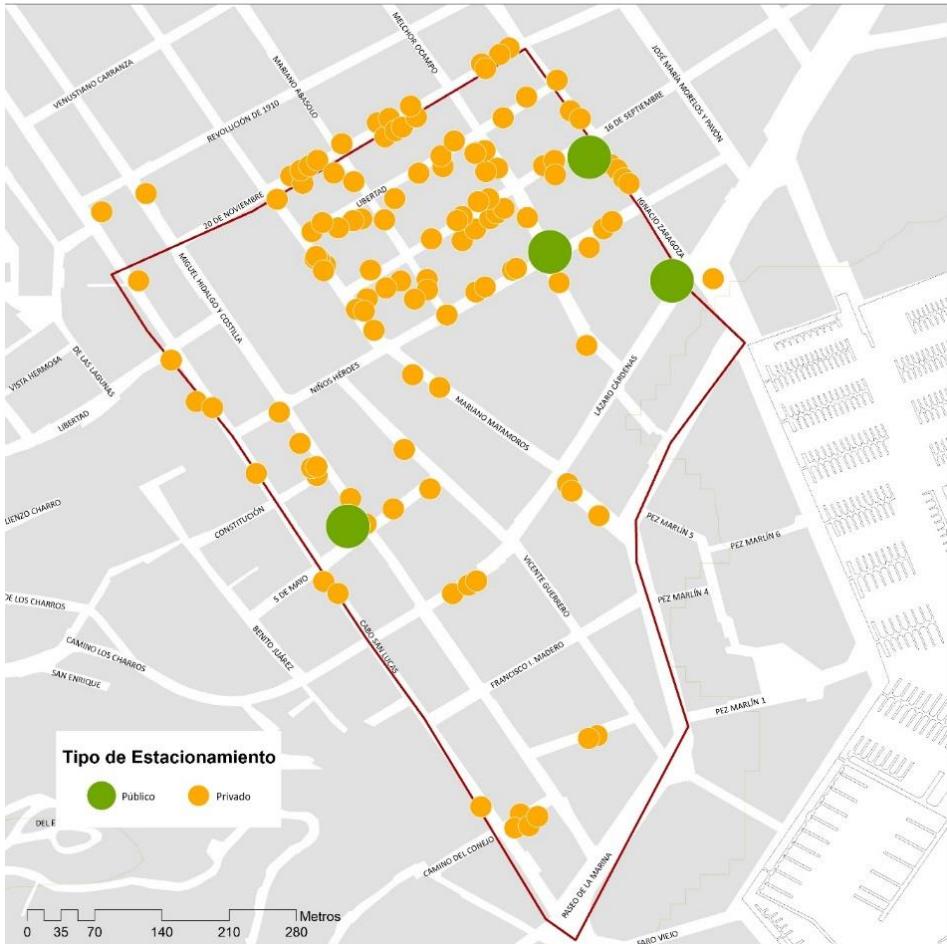
Plazas usadas legal e ilegalmente



Plazas usadas legal e ilegalmente en Cabo San Lucas y San José del Cabo. Elaboración propia de Urbanística



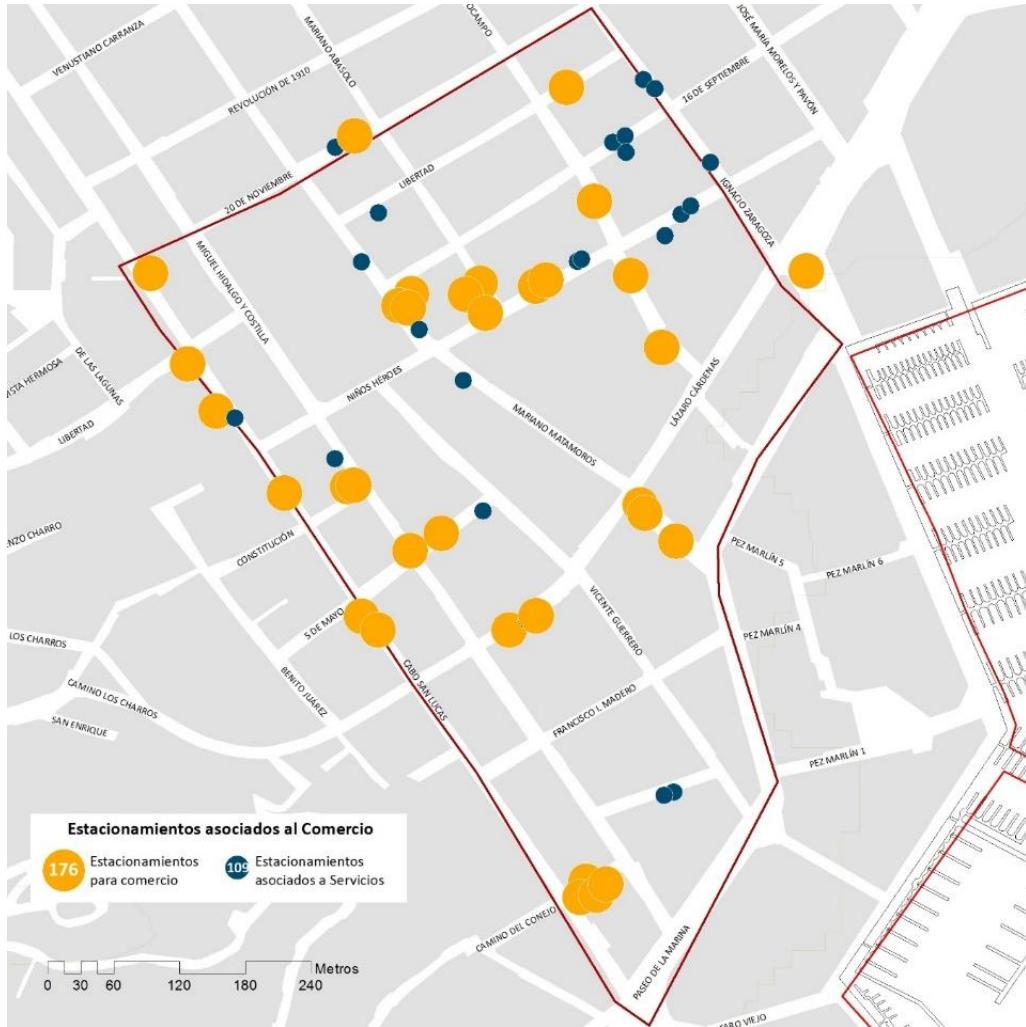
Predios de estacionamiento y tarifas



Se identificaron 720 cajones de estacionamiento fuera de vía pública en Cabo San Lucas, y 1,434 en San José del Cabo.

Predios de estacionamiento en Cabo San Lucas y San José del Cabo. Elaboración propia de Urbanística

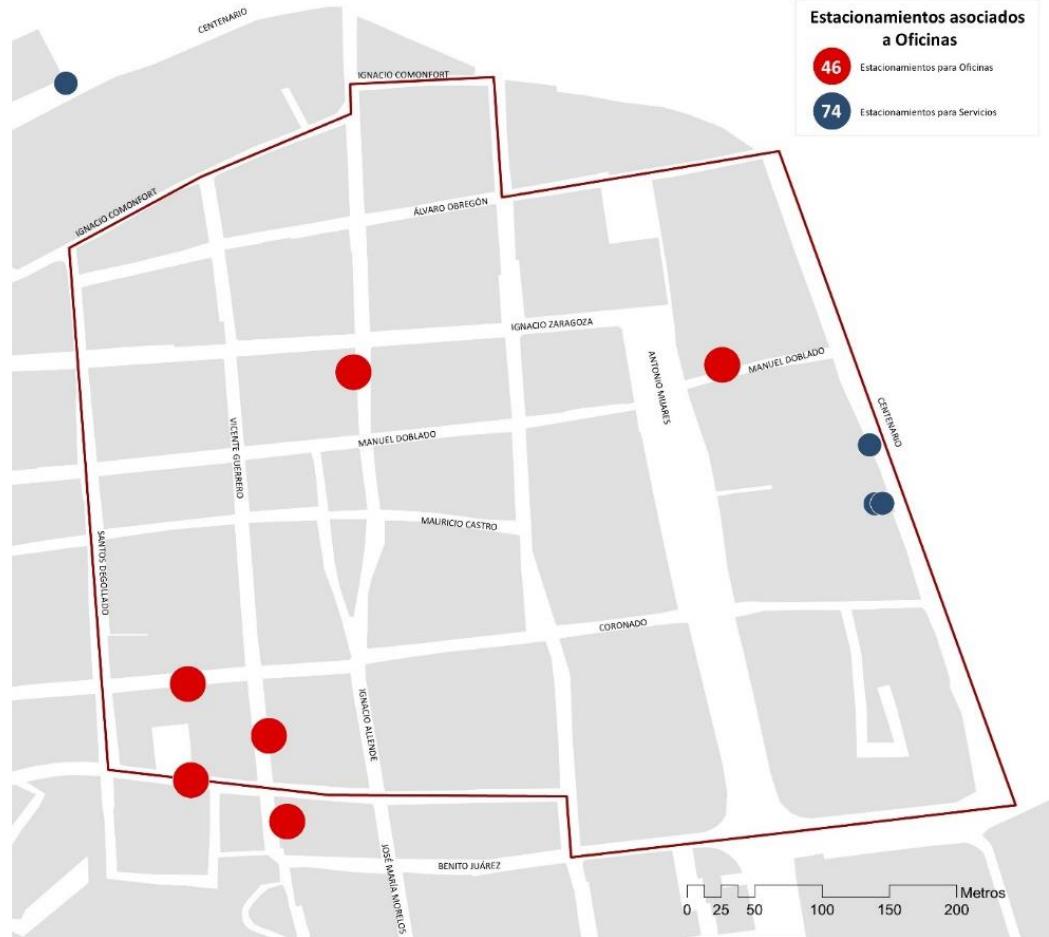
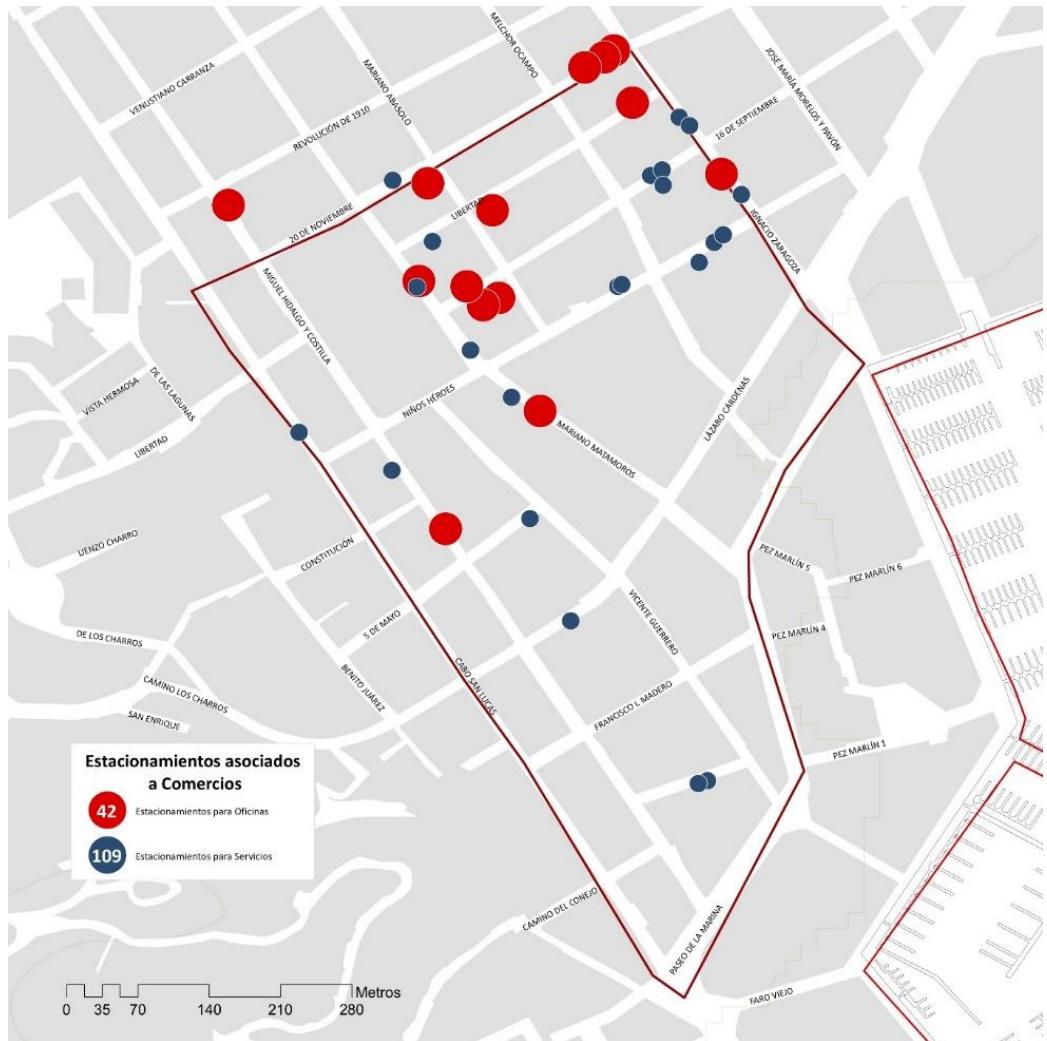
Estacionamientos asociados a comercio



Estacionamientos asociados a comercio en Cabo San Lucas y San José del Cabo. Elaboración propia de Urbanística



Estacionamientos asociados a oficinas



Estacionamientos asociados a oficinas en Cabo San Lucas y San José del Cabo. Elaboración propia de Urbanística



Estudio de la Calidad del Ambiente Peatonal (CAP)

- Ausencia de señalización vertical y deficiencia o nula señalización de cruces peatonales.
- En 7 de las 15 intersecciones estudiadas no existe ningún tipo de señalización horizontal.
- Falta de implementación de rampas de accesibilidad y aún existen zonas en las que no hay banquetas.
- Disponibilidad de banquetas en el 50% de las vialidades de los centros de población.
- La intersección con las mejores condiciones peatonales es la Glorieta Mijares

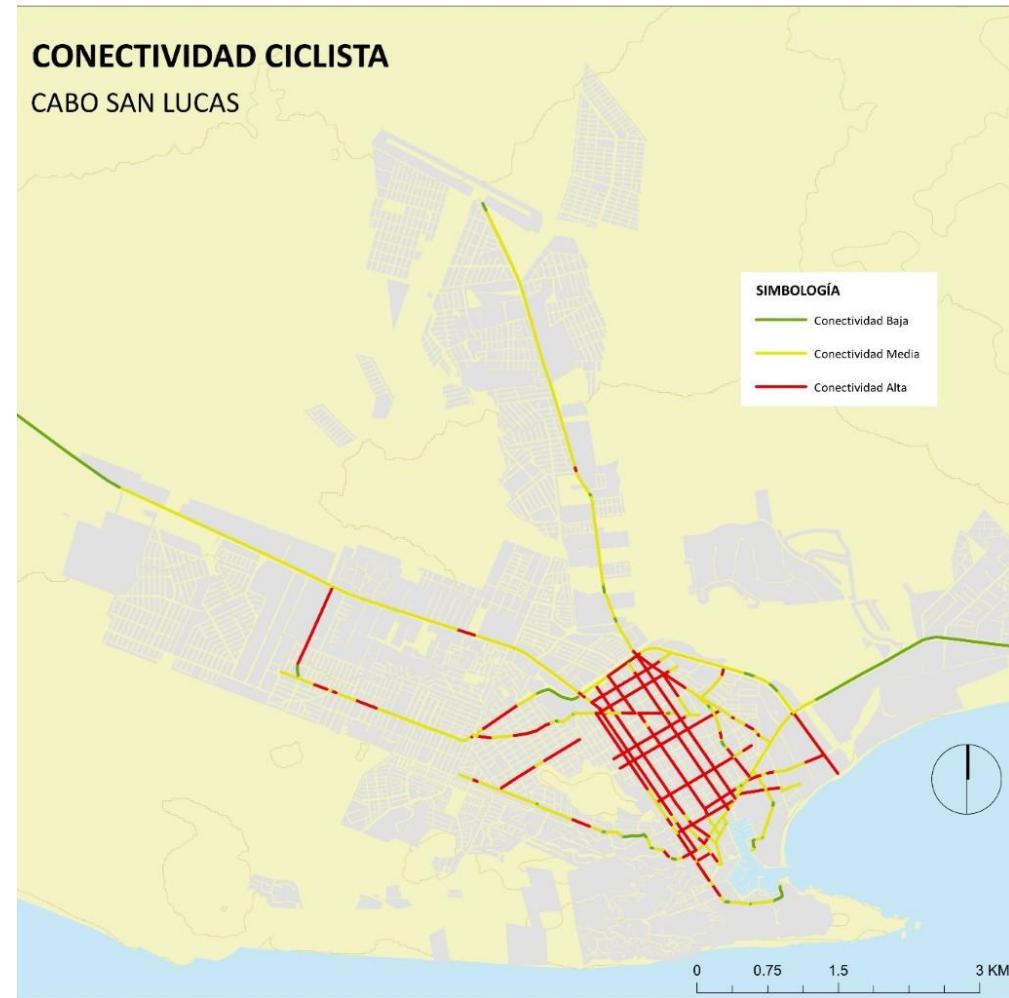
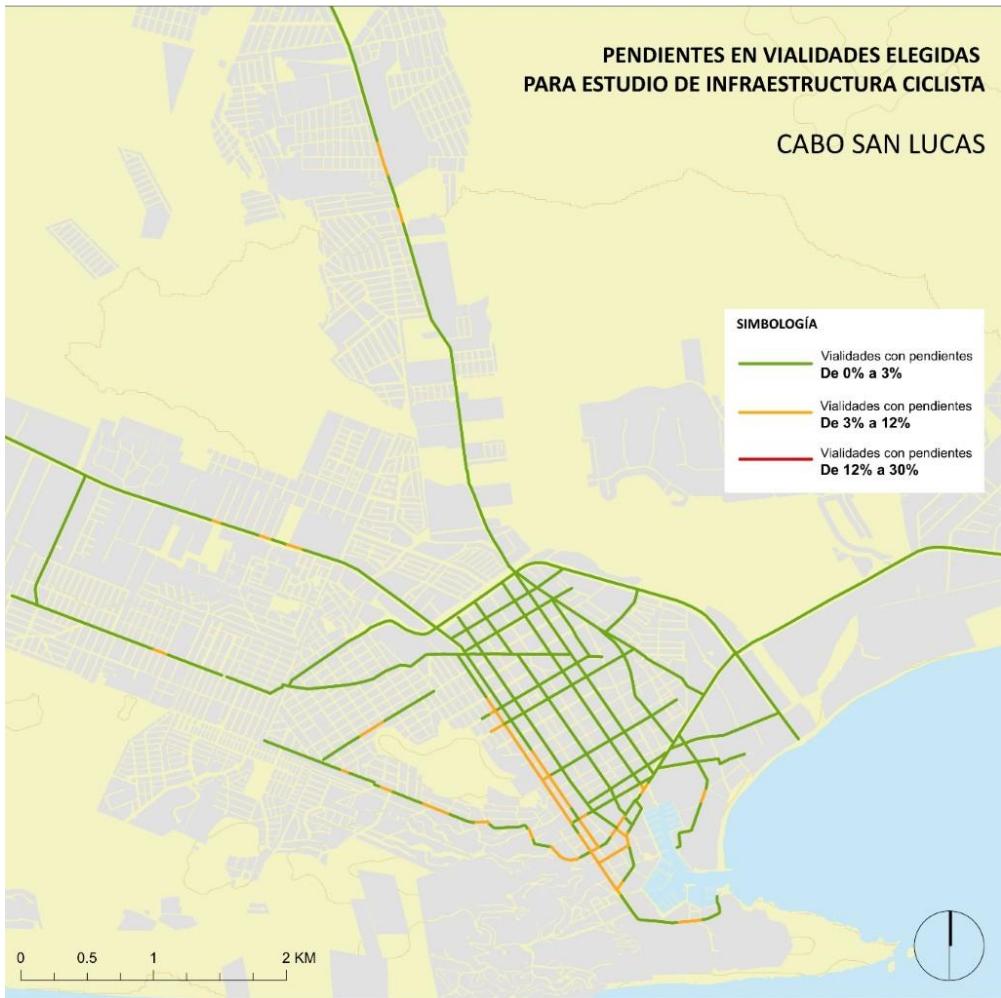


Glorieta Mijares, en San José del Cabo. Fuente: Urbanística

Vegetación	Aceras	Seguridad vial	Iluminación	Fachadas activas	Total promedio
0.52	1.91	0.74	1.37	0.13	4.69

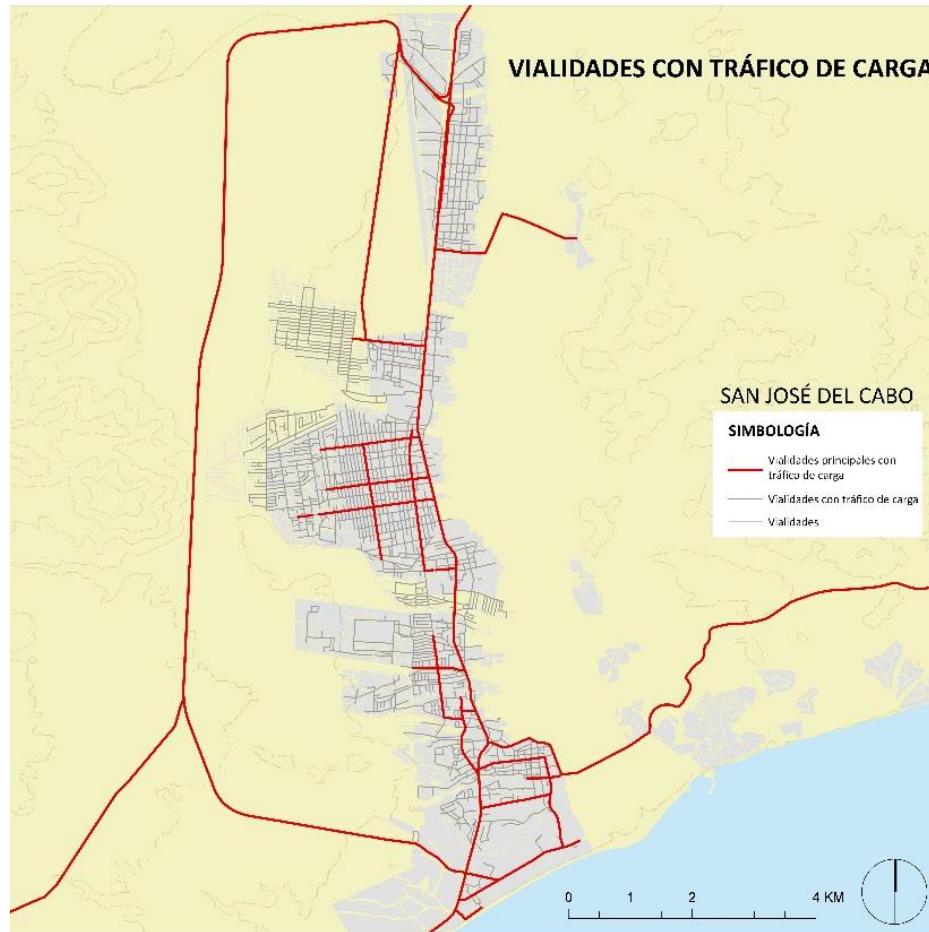
Puntuaciones promedio generales de las 15 intersecciones estudiadas en Los Cabos. Elaboración propia de Urbanística

Evaluación de la infraestructura ciclista



Elaboración propia de Urbanística

Tráfico de carga



Elaboración propia de Urbanística

- El transporte pesado circula en mayor número en horarios de **13:30 a 15:30**
- La Transpeninsular se usa en lugar del libramiento para su paso por Los Cabos.
- **Centros Logísticos en las salidas de los Centros de Población**, lo que permite hacer el cambio a unidades de menores dimensiones y que tienen un menor impacto en el tránsito.

Inventario de estaciones y centros de transferencia modal

Estación	Rutas de transporte	Parada formal de rutas de transporte	Base de taxis	Estacionamiento público	Renta de automóviles
Aeropuerto Internacional de San José del Cabo	Ruta del Desierto	X	X	X	X
Aeropuerto de San Lucas			X	X	X
Central Camionera Águila San José	Red autobuses colectivos		X	X	
Central Camionera Águila San Lucas	Red autobuses colectivos Red autobuses urbanos		X	X	X
Terminal Marítima San Lucas	Red autobuses colectivos Red autobuses urbanos			X	
Delegación Intersección Blvd. Miguel Hidalgo - Reforma	Red autobuses colectivos Red autobuses urbanos Ruta del Desierto Cabo Baja	X		X	

Estaciones y centros de transferencia modal identificados en Los Cabos y equipamiento con el que cuentan. Elaboración propia de Urbanística



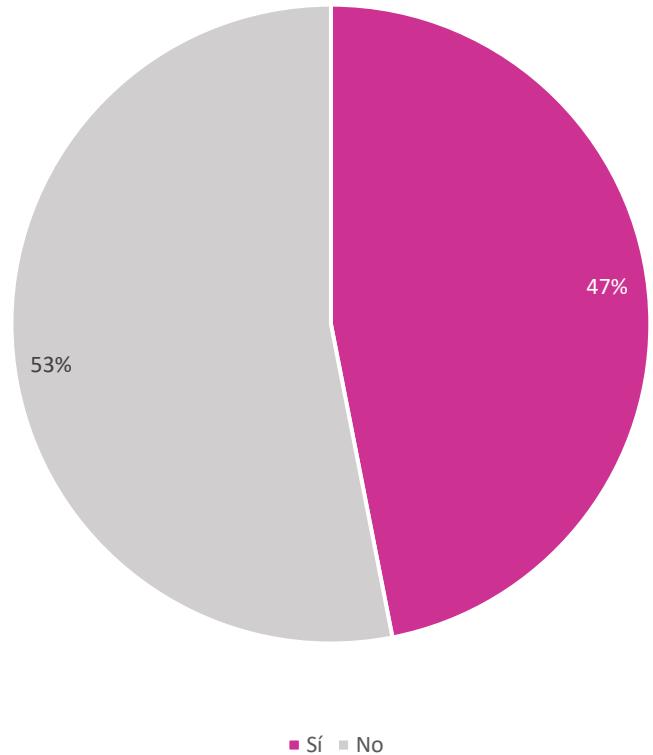
Estudio de cierres de circuito

- El circuito de las unidades en Cabo San Lucas tiene una duración promedio de 1 hora 43 minutos, mientras que en San José del Cabo es de 1 hora 37 minutos.
- En Cabo San Lucas, la frecuencia de paso de las unidades **es de 10 a 25 minutos**
- En San José del Cabo, los **autobuses colectivos tienen una frecuencia de paso de 20 minutos y los urbanos de 10 minutos**
- Las rutas que salen de la colonia Cangrejos tienen el mismo nivel de ocupación (lleno con algunas personas de pie) en los tres periodos. No obstante, de acuerdo al estudio de cierre de circuitos de la base de Cangrejos todas las unidades salen vacías.

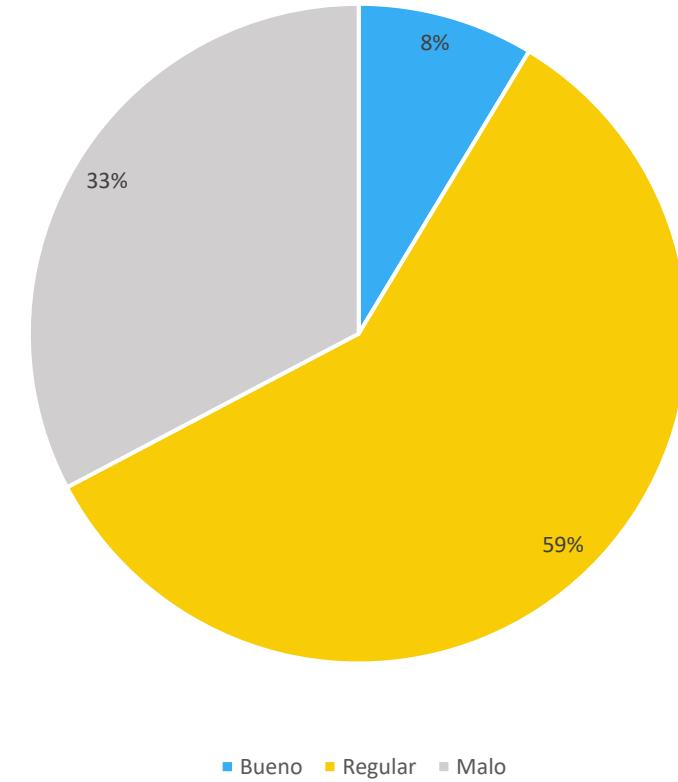


Fuente: Urbanística

Inventario, características y estado de conservación de la infraestructura carretera vial

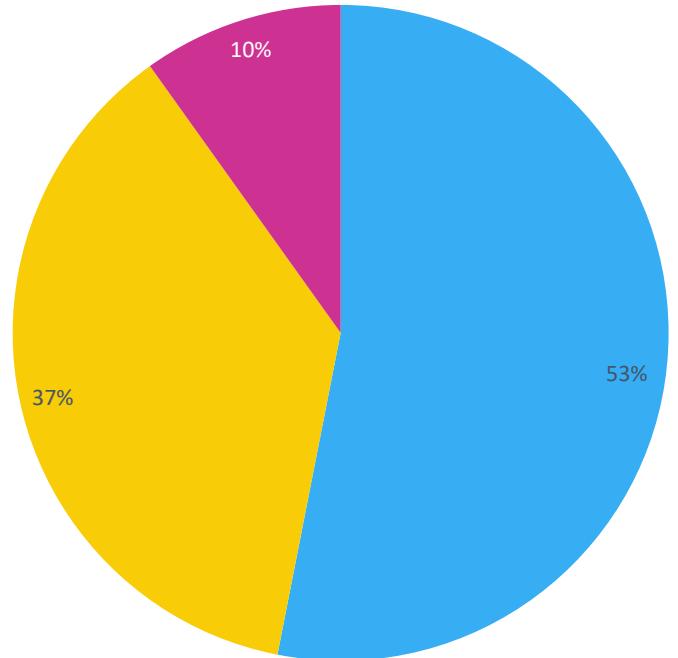


Existencia de banquetas despejadas en la zona de estudio. Elaboración propia de Urbanística



Estado de las banquetas en la zona de estudio. Elaboración propia de Urbanística

Inventario de señalamientos

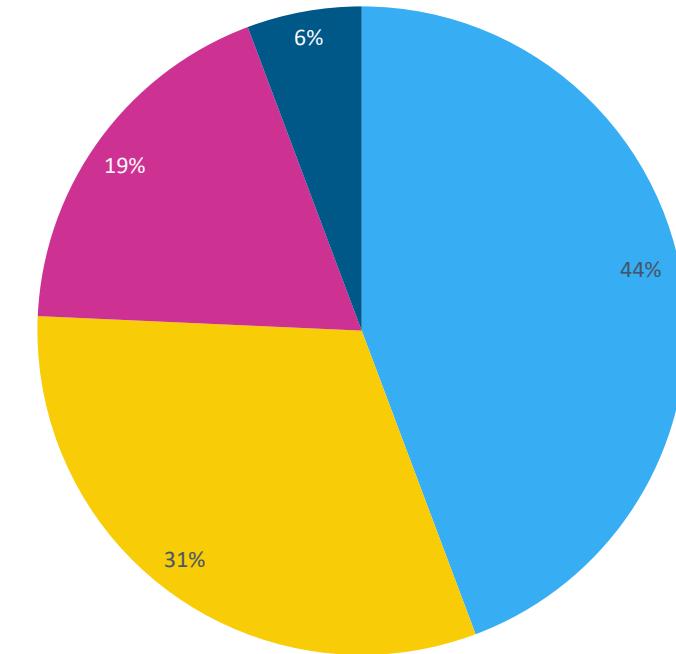


■ Señales informativas de identificación

■ Señales restrictivas

■ Señales preventivas

Señalamientos verticales en Cabo San Lucas. Elaboración propia de Urbanística



■ Señales informativas de identificación

■ Señales restrictivas

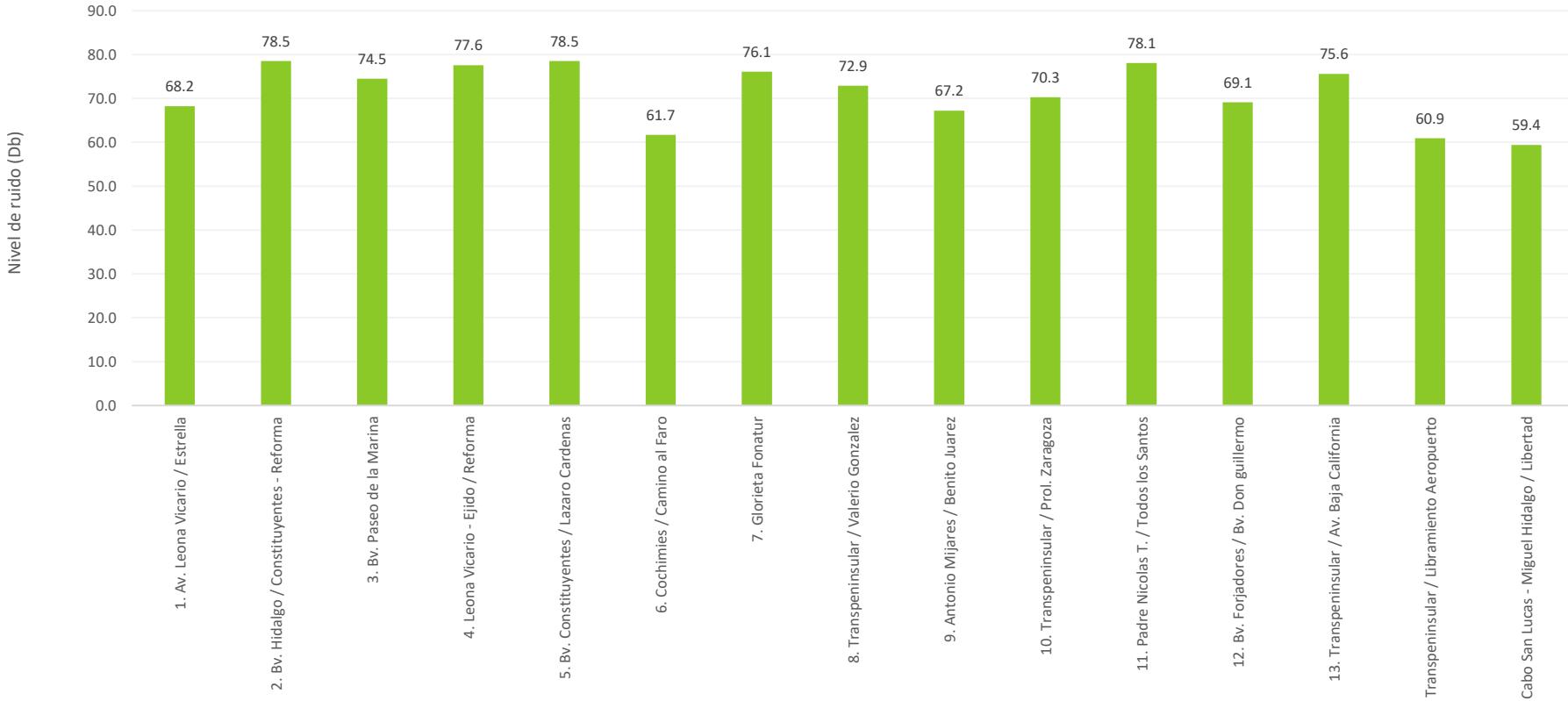
■ Señales preventivas

■ De destino

Señalamientos verticales en San José del Cabo. Elaboración propia de Urbanística



Niveles de ruido



Niveles promedio de ruido en decibeles por cada intersección. Elaboración propia de Urbanística



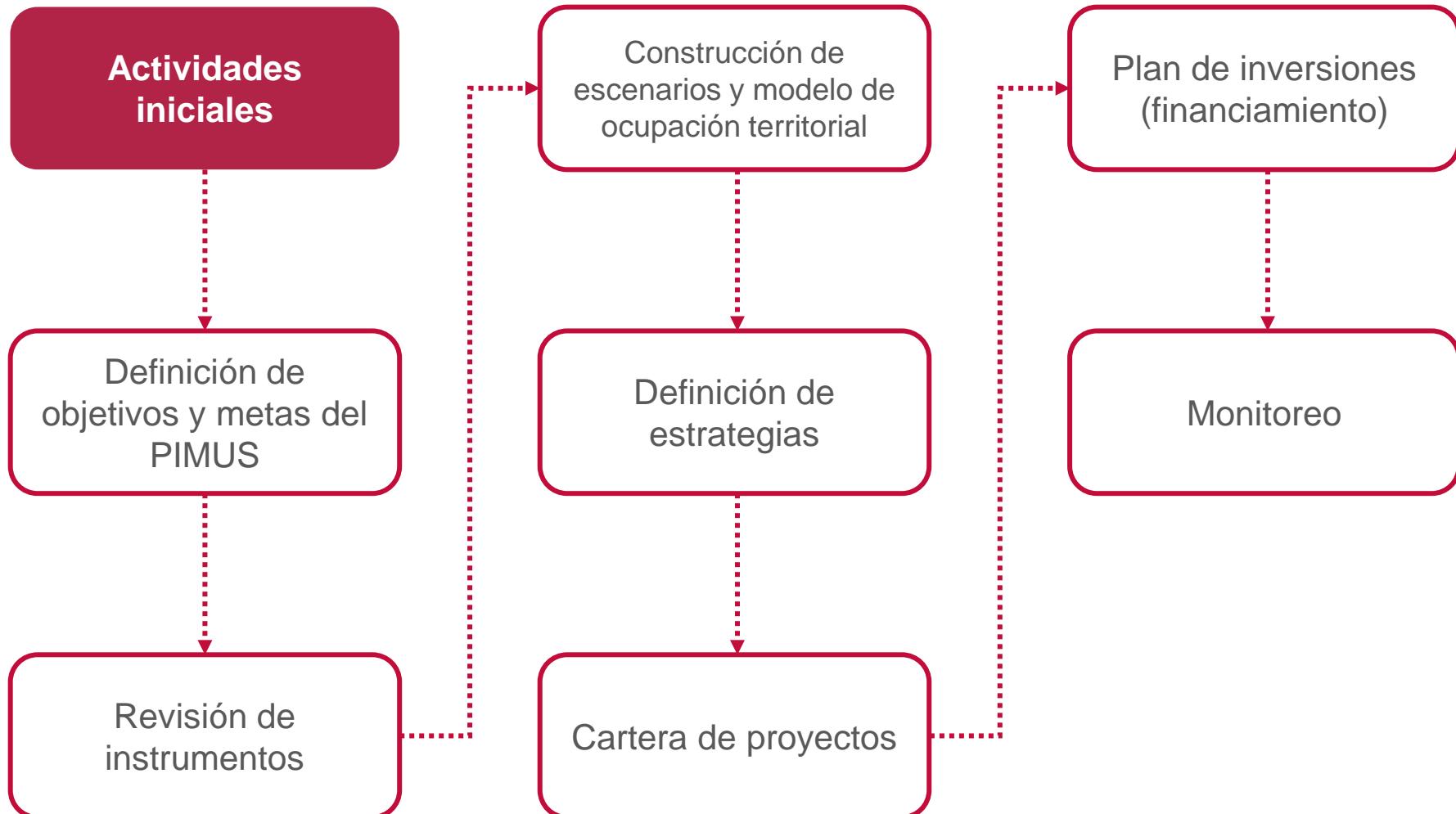
Reflexiones

- CPI mejor evaluado de lo que se identificó en campo
- Morfología urbana que crea una **desconexión**.
- Planeación de infraestructura relacionada con la movilidad.
 - Enfocada en el automóvil
 - Concepto de calle completa
 - Banquetas de calidad
 - Dimensiones
 - Accesibilidad
 - Iluminación
 - Vegetación
- Institucionalidad con atribuciones para atender todos los temas de la movilidad en Los Cabos **pero que hace falta aplicarse**.
- No se refleja la inversión del sector turístico en la **calidad de vida** de las personas que viven en Los Cabos.



Fuente: Urbanística

Preguntas y comentarios





En Los Cabos, locales y turistas pueden prescindir del automóvil para realizar sus viajes, además el sistema de movilidad está adaptado a las condiciones físico-ambientales y a la vocación municipal



Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible
Los Cabos, Baja California Sur



Mentimeter