



Mesa técnica y ciudadana del corredor

LÓPEZ MATEOS

INFORME

CORREDOR LÓPEZ MATEOS



G O B I E R N O
AL ESTILO
Jalisco





Gobierno del Estado de Jalisco

Jesús Pablo Lemus Navarro

Gobernador Constitucional del Estado de Jalisco.

Cynthia Patricia Cantero Pacheco

Secretaría de Planeación y Participación Ciudadana.

Claudia Patricia Arteaga Arróniz

Directora General de Participación Ciudadana.

Contacto:

Secretaría de Planeación y Participación Ciudadana del
Gobierno del Estado de Jalisco.

Calle Magisterio 1499, Primer Piso. Col. Miraflores
Guadalajara, Jalisco, México.

52 (33) 3819 23 85 extensión 42385



ÍNDICE

INTRODUCCIÓN 4

ANTECEDENTES 4

Marco de referencia	4
Procesos previos de participación y trabajo técnico	4
Evolución de la discusión	5

DISEÑO DEL PROCESO 6

Objetivo y alcance	6
Calendario y sedes	6
Mesas temáticas	6
Mesa adicional	6
Perfiles de los participantes	7
Metodología de trabajo	8

DESARROLLO DE LOS TRABAJOS 10

MESA 1 Evaluación y Seguimiento de los Diálogos por la Movilidad Av. López Mateos	11
MESA 2 Ordenamiento Territorial	12
MESA 3 Movilidad y Transporte	13
MESA 4 Transporte de Carga	14
MESA 5 Infraestructura	15
MESA adicional Cabildo y Gabinete Infantil del Municipio de Zapopan	16

PARTICIPACIÓN 18

Mesas presenciales	19
Participación digital general	19
Participación digital de la Mesa de Diálogo con el Gobernador del Estado	21
MESA 1 Evaluación y Seguimiento de los Diálogos por la Movilidad Av. López Mateos	22
MESA 2 Ordenamiento Territorial	24
MESA 3 Movilidad y Transporte	26
MESA 4 Transporte de Carga	27
MESA 5 Infraestructura	28

CONCLUSIONES 30

ANEXO DE RESULTADOS. MESA TÉCNICA Y CIUDADANA DEL CORREDOR LÓPEZ MATEOS 32

Participantes en las mesas presenciales 33
Participación de los colectivos por mesa 33
Participación de los vecinos 34

RESULTADOS DESGLOSADOS POR MESA TEMÁTICA (PROPUESTAS PRESENCIALES) 34

Mesa 1. Evaluación y Seguimiento de los Diálogos por la Movilidad Sustentable López Mateos 34
Mesa 2. Ordenamiento Territorial 35
Mesa 3. Movilidad y Transporte 35
Mesa 4. Transporte de carga 35
Mesa 5. Infraestructura 36
Mesa con Cabildo y Gabinete Infantil del Municipio de Zapopan 36

DESGLOSE DE LAS PARTICIPACIONES EN LÍNEA 37

Participaciones en línea (por mesa) 37
Respuestas a las preguntas comunes de las mesas temáticas 37

RESULTADOS DE LAS PARTICIPACIONES DIGITALES POR MESA TEMÁTICA 38

Mesa de Diálogo con el Gobernador del Estado 38
Mesa 1. Evaluación y Seguimiento de los Diálogos por la Movilidad Sustentable López Mateos 40
Mesa 2. Ordenamiento Territorial 42
Mesa 3. Movilidad y Transporte 44
Mesa 4. Transporte de carga 45
Mesa 5. Infraestructura 47

INTRODUCCIÓN

El **Corredor López Mateos** es una vialidad estratégica para Jalisco y el Área Metropolitana de Guadalajara (AMG). Además de articular la conectividad de la zona sur del AMG con la metrópoli, representa **uno de los principales accesos** enlazando **municipios conurbados, regiones del estado e incluso entidades federativas colindantes**.

La **saturación vial** asociada a los **altos niveles de demanda y ocupación vehicular**, así como a **condiciones viales complejas** propias de corredores metropolitanos de alta intensidad, motivó la realización de un **proceso de diagnóstico participativo y técnico** orientado a identificar causas, alternativas de solución y una ruta de implementación que facilite la toma de decisiones y la coordinación interinstitucional. El presente informe **sistematiza** la información recabada en una mesa de diálogo encabezada por el Gobernador del Estado, cinco **mesas temáticas** (septiembre–octubre de 2025) y en una **mesa con Cabildo y Gabinete del Municipio de Zapopan**.

ANTECEDENTES

Marco de referencia

El abordaje del **Corredor López Mateos** se inscribe en la planeación metropolitana y estatal vigente, con énfasis en la movilidad sostenible, la seguridad vial y la coordinación intergubernamental. El proceso actual se concibe como complemento y actualización de insumos técnicos y participativos previamente generados, así como de los instrumentos de planeación aplicables.

Procesos previos de participación y trabajo técnico

Ante la situación identificada en López Mateos, durante **2022–2023** se desarrolló un proceso de consulta metropolitana para recabar insumos **técnicos y participativos** que orientaran la toma de decisiones. El diseño metodológico privilegió la **inteligencia colectiva** y la **participación inclusiva**, con enfoques de **género, derechos humanos, prevención y cultura de paz**, garantizando la **trazabilidad** y el **resguardo** de la información.

La consulta combinó **cuestionario en línea, encuesta casa-habitación y mesas de diálogo**, y **sumó más de 46 mil participaciones**. Los resultados **convergió** en un diagnóstico común: la **saturación de la avenida era estructural** y **requería intervenciones de alcance metropolitano** a través de la **mejora** en la oferta y confiabilidad del **transporte público** y por ende, **redujera la dependencia del automóvil**¹.

De este acervo **se desprendieron** líneas de acción con amplio respaldo: **regulación del transporte de carga, mejora integral del transporte público** (incluidas opciones masivas como **BRT o tren**), **gestión semafórica, vías alternas**, así como **ordenamiento urbano y escalonamiento de horarios**.

En conjunto, los hallazgos **apuntaron** a una **estrategia** basada en **transporte público robusto, gestión eficiente del tránsito, movilidad activa, planeación urbana con control de densificación y coordinación** entre municipios, estado y actores privados. Estas directrices **se articularon** con los instrumentos vigentes y **constituyeron** la **base** para las etapas posteriores del proceso.

Evolución de la discusión

A inicios del mes de **agosto de 2025**, el **Colegio de Ingenieros Civiles del Estado de Jalisco**, realizó un llamado, en rueda de prensa², a conformar una **mesa técnica metropolitana** integrada por autoridades, especialistas, sector empresarial y sociedad civil, con el propósito de **diseñar y evaluar alternativas sostenibles** para atender el problema vial de la **avenida López Mateos**.

Derivado de este pronunciamiento, diversos sectores de la sociedad **expresaron su preocupación** y la **conveniencia de replantear** la estrategia en torno a la vialidad. En ese contexto, el **11 de agosto de 2025** el **Gobernador Pablo Lemus** anunció el **inicio de trabajos** orientados a construir soluciones con base en el **diálogo entre vecinos, especialistas, cámaras empresariales, colectivos y autoridades**, a fin de avanzar hacia una **visión integral y compartida de movilidad**..

El día **3 de septiembre de 2025** se llevó a cabo la **Mesa Técnica y Ciudadana** en la propia zona del corredor, con la presencia del Gobernador del Estado. En su mensaje, señaló la pertinencia de **deliberar en el territorio** para conocer de primera mano la problemática. Reconoció la importancia de **escuchar tanto a especialistas como a vecinos** que viven cotidianamente los efectos de la saturación vial y **construir soluciones de manera conjunta** bajo un modelo de **gobernanza** entre sociedad y gobierno. Asimismo, indicó que el análisis no puede hacerse aislado de

1 IMEPLAN (2023). Análisis técnico documental de López Mateos, en: https://www.imeplan.mx/api/documents/411/Encuesta_Origen_Destino_2023.pdf

2 Diario El Informador: <https://www.informador.mx/jalisco/Lopez-Mateos-Colegio-de-Ingenieros-propone-solucion-integral-y-viaducto-en-la-Avenida-20250805-0172.html>

las **obras y proyectos** que actualmente inciden en la movilidad de la zona, pues resulta indispensable valorar su impacto real en el presente y futuro del corredor.

En este marco, el Gobernador anunció el desarrollo de **cinco mesas temáticas especializadas**, programadas del **22 de septiembre hasta el día 27 de octubre de 2025**, como espacios de trabajo para **identificar causas, explorar alternativas y proponer acciones** conjuntas para atender de manera estructural la situación del Corredor López Mateos. Posteriormente, y en congruencia con el enfoque de **participación inclusiva**, se añadió una **mesa con niñas y niños de Zapopan** para recuperar su perspectiva y propuestas vinculadas con seguridad vial y movilidad cotidiana.

DISEÑO DEL PROCESO

Objetivo y alcance

El proceso 2025 tuvo por objeto **actualizar y depurar** el inventario de causas asociadas a la saturación de la avenida López Mateos, **contrastar y priorizar** alternativas de solución y **proponer** una ruta de implementación con horizontes a **inmediato, corto, mediano y largo** plazo, en coordinación entre dependencias estatales, municipios y entidades metropolitanas.

Calendario y sedes

Se desarrollaron **cinco mesas temáticas** entre el **22 de septiembre y el 27 de octubre de 2025**, además de una **mesa con niñas y niños de Zapopan**.

Mesas temáticas:

1. Evaluación y seguimiento
2. Ordenamiento Territorial
3. Movilidad y Transporte
4. Transporte de carga
5. Infraestructura

Mesa adicional:

6. **Cabildo y Gabinete del Municipio de Zapopan** (perspectivas sobre seguridad vial y movilidad cotidiana).

Fecha	Mesa	Sede	Hora
22/09/2025	Evaluación y Seguimiento de los Diálogos por la Movilidad Av. López Mateos	Patio de los Naranjos del Palacio de Gobierno del Estado de Jalisco (Av. Ramón Corona #31 Guadalajara, Jalisco).	09:00 h.
02/10/2025	Ordenamiento Territorial	Patio de los Naranjos del Palacio de Gobierno del Estado de Jalisco (Av. Ramón Corona #31 Guadalajara, Jalisco).	09:00 h.
13/10/2025	Movilidad y Transporte	Patio de los Naranjos del Palacio de Gobierno del Estado de Jalisco (Av. Ramón Corona #31 Guadalajara, Jalisco).	09:30 h.
20/10/2025	Transporte de carga	Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente - ITESO. (Anillo Perif. Sur Manuel Gómez Morín 8585, Santa María Tequepexpan, 45604 San Pedro Tlaquepaque, Jal.).	09:00 h.
27/10/2025	Infraestructura	Patio de los Naranjos del Palacio de Gobierno del Estado de Jalisco (Av. Ramón Corona #31 Guadalajara, Jalisco).	09:30 h.
31/10/2025	Mesa con Cabildo y Gabinete del Municipio de Zapopan	Sala de prensa (5to piso) del Centro Integral de Servicios Zapopan (CISZ), en C. Prolongación Laureles 300, Tepeyac, 45150 Zapopan, Jal	09:00 h.

Perfiles de los participantes

Participaron **instancias estatales y municipales, organismos metropolitanos, academia, organizaciones de la sociedad civil, sector empresarial, colectivos y habitantes del corredor**, con enfoque multidisciplinario, así como niñas y niños de Zapopan integrantes del Cabildo y Gabinete infantil. La información desagregada de participación se integra en el **Anexo**.

Metodología de trabajo

Los trabajos se condujeron bajo una metodología técnico-participativa orientada a **facilitar el diálogo** entre ciudadanía –representante de distintos sectores– y autoridades estatales y municipales, con reglas de interacción claras, registros y trazabilidad de insumos.

La **Mesa 1 (Evaluación y Seguimiento)** tuvo un carácter informativo y de alineación: las dependencias expusieron las **acciones emprendidas** a partir de los Diálogos 2023 y de la *Estrategia para la movilidad del Sur de la ciudad*³, con el fin de establecer una **línea base compartida** para el resto de las sesiones.

A partir de esa base común, las **mesas temáticas subsecuentes (Ordenamiento territorial, Movilidad y transporte, Transporte de carga, e Infraestructura)** se desarrollaron en **dos momentos**. En el primero, se **revisó y depuró** el listado de causas respecto al congestionamiento vial en el tramo sur de López Mateos, incorporando aquellas que las y los participantes consideraron faltantes y concluyendo con la **priorización de tres causas** por mesa. En el segundo, se **construyeron propuestas de solución** directamente vinculadas con cada causa priorizada y, tras su contraste colectivo, se **eligieron tres propuestas** para su pase a la ruta de implementación.

De esta forma, la mecánica paso a paso desarrollada en las mesas consistió en:

Identificación de causas	1.	La revisión del listado ⁴ de causas que ocasionan o intensifican el congestionamiento vial en López Mateos.
	2.	La identificación y adición de causas faltantes al listado a propuesta de los participantes.
	3.	La priorización de las tres causas consideradas como las más importantes.
Construcción de soluciones	4.	La construcción de propuestas de solución por causa (de las tres priorizadas).
	5.	Definición de tres propuestas de solución por causa, por mesa.
	6.	Elección de tres propuestas de solución.

3 Fuente: Diálogo por la Movilidad Sustentable de López Mateos <https://dialogoslopezmateos.jalisco.gob.mx/>

4 Integrado por la institución a cargo de la mesa

Con esta dinámica, el resultado de la discusión se dio a través de la **co-creación** de propuestas de solución que atienden a las causas (priorizadas) y que forman parte del problema en el corredor.



Adicionalmente, se implementaron **ajustes razonables** (lenguaje claro, moderación inclusiva, turnos de uso de la palabra). En la mesa de niñas y niños se utilizaron **dinámicas lúdicas** y materiales adaptados.



DESARROLLO DE LOS TRABAJOS

MESA 1: EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LOS DIÁLOGOS POR LA MOVILIDAD AV. LÓPEZ MATEOS.



La primera de las cinco mesas se llevó a cabo el **22 de septiembre del 2025** en las instalaciones del Patio de los Naranjos del Palacio de Gobierno. Participaron **25** personas –liderazgos vecinales del sur de la ciudad (especialmente de Zapopan y Tlajomulco de Zúñiga), academia, cámaras empresariales, sociedad civil y transportistas–.

El propósito fue **dar cuenta de las intervenciones institucionales** realizadas a partir de los **Diálogos por la Movilidad Sustentable 2023**, retomar las estrategias derivadas de ese ejercicio y **presentar avances** para vincularlos con la problemática actual del corredor. En la sesión se enfatizó trabajar con base en **instrumentos metropolitanos vigentes**, como el **Programa Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS)** y el **Plan de Ordenamiento Territorial Metropolitano (POTmet)**, y se acordó que la **Mesa 2 (Ordenamiento Territorial)** –coordinada por el **Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara (IMEPLAN)**– profundizaría en usos de suelo, densidades, reservas urbanas y **zonas de transferencia modal**, con la mira en traducir el diálogo técnico-ciudadano en **decisiones informadas** y **acciones coordinadas** en distintos horizontes.



Para ampliar la participación, la **Secretaría de Planeación y Participación Ciudadana (SPPC)** habilitó un **cuestionario digital** del **22 al 26 de septiembre de 2025**, mediante el cual se recibieron **1,288** participaciones y propuestas ciudadanas.

MESA 2: ORDENAMIENTO TERRITORIAL.

La segunda mesa se celebró el **2 de octubre** en el **Patio de los Naranjos**, a cargo del **IMEPLAN**, con la participación de **36** personas -vecinas y vecinos, colectivos, especialistas y autoridades-; se **priorizaron tres causas** asociadas al colapso cotidiano de la vía:

- › Falta de una visión metropolitana integral;
- › Insuficiente conectividad para el tránsito local –incluido el poco uso de rutas alternas y del transporte público–; y
- › Ausencia de planeación urbana que desincentivara el uso del automóvil.

A partir de ello se delinearón **soluciones** prácticas que conectan directo con el tema de la mesa: **priorizar un sistema de transporte público masivo y confiable** sobre el eje, con integración a **rutas alimentadoras** y **ciclovías seguras**; **mejorar la conectividad local** con “puentes y puertas” de barrio –mayor permeabilidad entre fraccionamientos, pasos a desnivel o túneles selectivos y una **red vial fina** que evitara rodeos–; y **alinear reglas** entre municipios para ordenar nuevos desarrollos (usos de suelo, densidades y mixtura), conteniendo la apertura de frentes que recargan a López Mateos y **encauzando la carga** por libramientos con **señalización anticipada**.



De la misma manera que en la mesa anterior, la **SPPC** habilitó un **formulario QR** del **2 al 6 de octubre de 2025**, que recibió **1,050** participaciones.

MESA 3: MOVILIDAD Y TRANSPORTE.

El **13 de octubre**, bajo la coordinación del **Sistema de Tren Eléctrico Urbano (SITEUR)** y en el **Patio de los Naranjos**, se desarrolló la mesa con **60** participantes de organizaciones civiles, academia, colectivos, rutas de transporte, cámaras, colegios y vecindad.

Con base en los insumos técnicos presentados y la experiencia cotidiana de quienes transitan el corredor, se reconoció al **Corredor López Mateos (27 km)** como un **punto crítico metropolitano**, caracterizado por su **saturación** (aprox. **150,000 vehículos/día**), **baja velocidad comercial (12 km/h)** y desafíos de **percepción del transporte público** señalados por las autoridades.

A partir de ese encuadre común, el diálogo técnico-ciudadano **construyó una visión compartida** y priorizó **tres líneas de acción**:

- › **Integración multimodal** del sistema de transporte público con **tarifa social**;
- › Diseño e implementación de una **“calle completa”** en el corredor; y
- › **Ruta de transporte masivo** con conexión a la red metropolitana y **carril exclusivo**, acompañada de **desarrollo urbano** orientado a la accesibilidad y la equidad.



Para ampliar la participación, la **SPPC** mantuvo activo un **formulario digital** del **13 al 17 de octubre de 2025**, que recibió **1,071** contribuciones.

MESA 4: TRANSPORTE DE CARGA.



La cuarta mesa, coordinada por la **Secretaría de Transporte**, se realizó el **20 de octubre de 2025** en el **Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente (ITESO)**, con **68** participantes de academia, vecindad, cámaras empresariales, colectivos y autoridades estatales y municipales. A partir de los insumos presentados por los distintos sectores, se estimó—con diferencia entre fuentes—que el **transporte de carga** representa **entre 5% y 10%** del flujo diario en el corredor; aunque su proporción no sea mayoritaria, se reconoció que su **incidencia operativa** puede ser significativa en **horas pico** y en **puntos críticos** (maniobras, accesos y cruces).

Durante la discusión se **identificaron tres causas** principales vinculadas a la relación carga-saturación:

- › **Ausencia de un plan logístico integral** con continuidad institucional y presupuestal (que trascienda administraciones);
- › **Insuficiente gestión operativa** (ventanas horarias, control de accesos, señalización y supervisión) homogénea entre municipios; y
- › **Infraestructura limitada** para vehículos pesados (paraderos, bahías de espera y conectividad hacia/desde libramientos).

Con esa base, las y los participantes **co-diseñaron** un conjunto de **propuestas**: establecer un **esquema sistémico y multi-escalar** (región-metrópoli-local) para la logística de carga; **definir y supervisar ventanas horarias** y, donde proceda, **zonas de exclusión o de circulación condicionada** por tramo; habilitar **paraderos seguros** y puntos de consolidación de mercancías; **fortalecer el uso del Macrolibramiento** cuando existan condiciones de **seguridad, señalización y servicios** suficientes; y **avanzar en la coordinación con el Gobierno de México** para la **plataforma logística/puerto seco en Acatlán de Juárez**, a fin de despresurizar los accesos al AMG.

El intercambio subrayó la necesidad de **operación basada en datos** (aforos, horarios, tipos de unidad y patrones de viaje), **homologación normativa intermunicipal** y **comunicación con el sector transportista** para asegurar cumplimiento y certidumbre. Se planteó, además, que las medidas operativas se articulen con **acciones de seguridad vial** en accesos y cruces, y con **mecanismos**

de verificación que permitan evaluar resultados y ajustar la operación de manera progresiva. Para ampliar la participación, se mantuvieron **canales digitales** del **20 al 24 de octubre**, que registraron **531** aportaciones ciudadanas.



MESA 5: INFRAESTRUCTURA.



La última mesa, coordinada por la **Secretaría de Infraestructura y Obra Pública (SIOP)**, se celebró el **27 de octubre de 2025** en el **Patio de los Naranjos del Palacio de Gobierno**, con **67** participantes provenientes de vecindad, cámaras empresariales, colectivos ciudadanos, academia y autoridades estatales y municipales. El objetivo fue **revisar las obras en curso y previstas** en el corredor y **proponer mejoras o proyectos estratégicos** que contribuyeran a descongestionar la vialidad, con base en criterios de seguridad vial, operación y coherencia metropolitana.

Durante el diálogo se **priorizaron tres causas**:

- › **Déficit de infraestructura peatonal y de intermodalidad** (banquetas continuas, accesibilidad universal, cruces seguros a nivel e integración con modos);
- › **Insuficiente interconectividad local** que obliga rodeos y concentra flujos en la misma avenida; y
- › **Predominio de infraestructura orientada al vehículo particular**, que limita la eficiencia del transporte público y la movilidad activa.

A partir de esta priorización, las y los participantes **co-diseñaron** un paquete de **soluciones transversales: transformar el corredor en una “calle completa”**,

obedeciendo la **pirámide de movilidad**; **construir y rehabilitar cruces peatonales seguros e iluminados**; **habilitar paraderos con condiciones de seguridad y confort**; **establecer carriles exclusivos para transporte público** en tramos factibles y **optimizar intersecciones** para elevar su desempeño; **mejorar la red vial fina** para conectar barrios y equipamientos sin recargar el eje; **impulsar el transporte escolar con horarios escalonados**; e incorporar un **sistema inteligente de gestión del tránsito** (control centralizado, priorización semafórica y monitoreo).

En complemento, se subrayó la necesidad de **sincronizar obra y comunicación pública** para mitigar afectaciones temporales y mantener informada a la ciudadanía. Para ampliar la participación, se habilitó un **formulario digital del 27 al 31 de octubre de 2025**, que recibió **761** contribuciones, mismas que se integran a la sistematización y a la priorización de intervenciones.



MESA ADICIONAL: CABILDO Y GABINETE INFANTIL DEL MUNICIPIO DE ZAPOPAN



Como parte del enfoque de participación inclusiva, se llevó a cabo una sesión específica con el Cabildo y Gabinete Infantil del Municipio de Zapopan, en la que participaron **39 niñas y niños**. En esta mesa se recogieron propuestas orientadas a mejorar la seguridad vial, la movilidad y el entorno urbano en el área de influencia del corredor. Entre los planteamientos más recurrentes destacaron: **sincronización y reparación de semáforos**, **mejor iluminación –incluidos puentes–**, **rehabilitación de banquetas y drenaje**, **paradas y transporte público más cómodos y confiables**, así como **cruces seguros y carriles exclusivos para bicicletas y para el transporte público**.

También se mencionaron **más árboles y áreas verdes**, **mayor presencia de agentes viales** y **respeto a las reglas (incluida la atención a conductores que usan el celular)**, además de **fomentar el transporte escolar** y **el uso compartido del automóvil**.



En cuanto a soluciones de mediano y largo plazo, las niñas y los niños imaginaron alternativas como **línea de tren (superficial o subterránea)**, **teleférico con energía solar** y **rutas alternas** que ayuden a despresurizar el corredor.





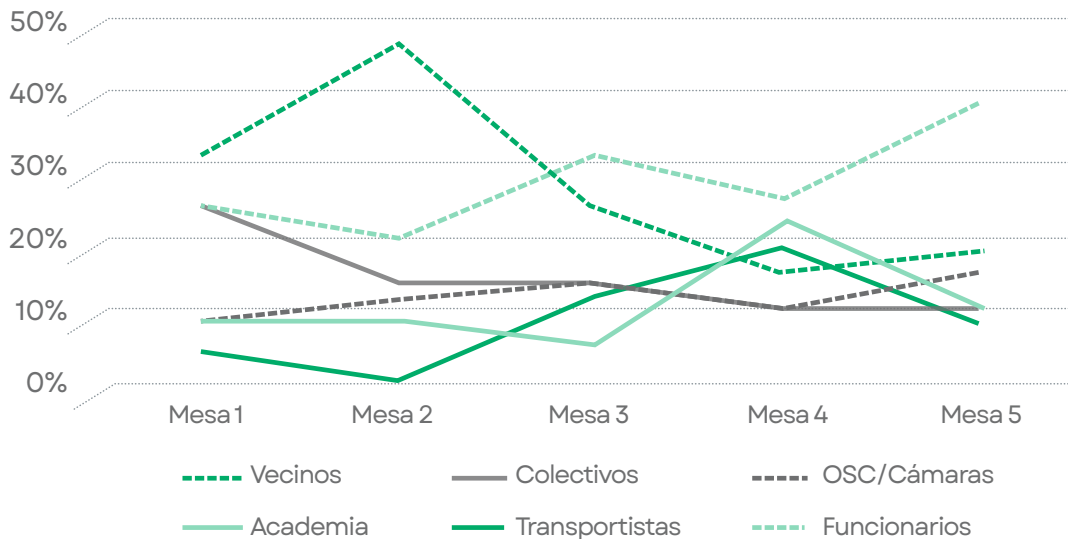
PARTICIPACIÓN

Mesas presenciales

La participación en las mesas presenciales **fue plural y representativa** de distintos sectores sociales. En conjunto, las y los **líderes vecinales y habitantes del corredor** registraron la **mayor implicación**, particularmente en las sesiones de **Evaluación y Seguimiento, Ordenamiento Territorial, Movilidad y Transporte y Transporte de Carga**, donde **concentraron en promedio 24%** de la asistencia.

Por su parte, los **colectivos ciudadanos**, las **cámaras y asociaciones empresariales** y la **academia** aportaron cada uno el **11%** de las y los asistentes.

PARTICIPACIÓN POR SECTORES

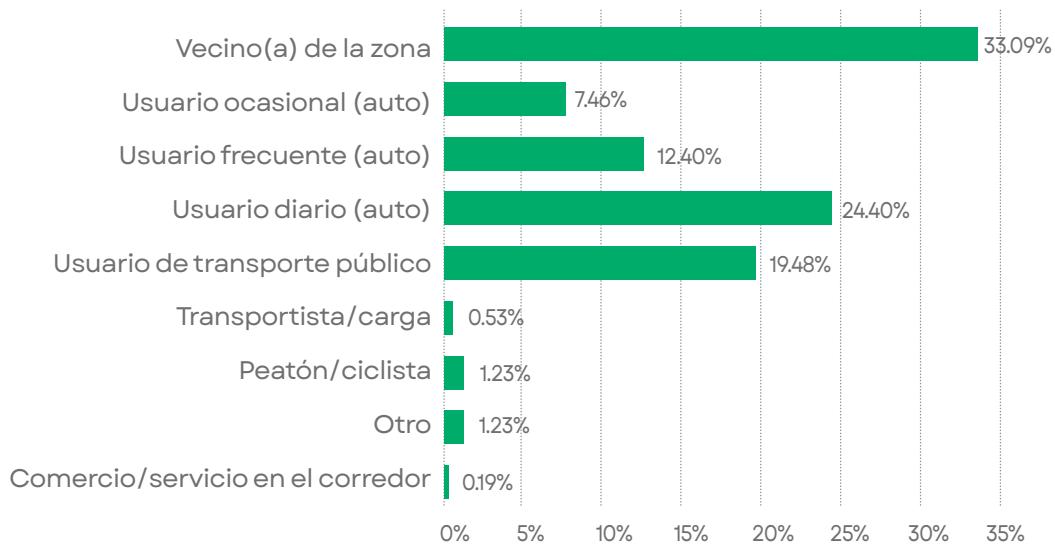


Participación digital general

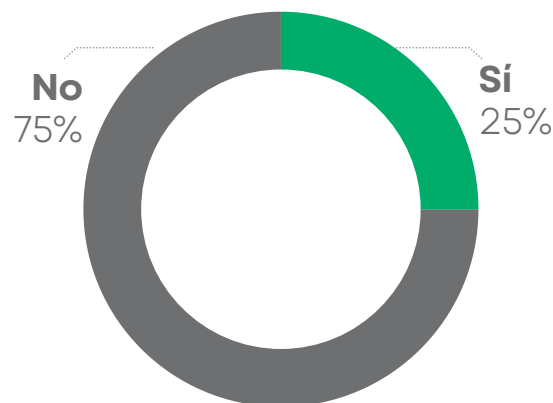
Con el objetivo de **ampliar la participación** en cada uno de los diálogos temáticos, se habilitó un **formulario en línea por mesa**. Cada instrumento incluyó **preguntas específicas** acordes al tema y dos **preguntas transversales**.

En la primera pregunta transversal “**¿Cuál es tu relación con el corredor López Mateos?**”, el **33.0%** de las personas se identificó como **vecina** de la zona; el **24.4%**, como **usuario diario de automóvil**; y el **19.5%**, como **usuario de transporte público**. Estos resultados **indican** que una parte sustantiva de las aportaciones provino de personas que **experimentan el corredor en su vida cotidiana**.

RELACIÓN DE LOS PARTICIPANTES CON EL CORREDOR LÓPEZ MATEOS

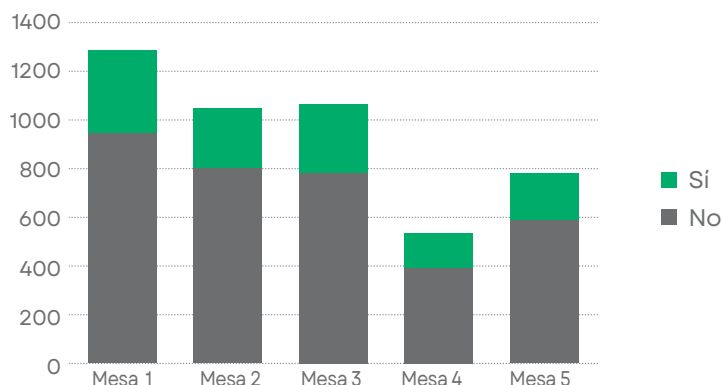


La **segunda pregunta transversal** en todos los cuestionarios –“¿Participaste en los Diálogos por la Movilidad Sustentable de López Mateos en 2023?”– tuvo por objetivo identificar si este nuevo ejercicio **amplió la discusión pública** hacia **nuevas personas**. Los resultados indican que **74.6%** de las y los participantes **no** había participado en 2023, lo que sugiere una **renovación y ampliación** de la base de participación respecto del proceso anterior.



DESAGREGADO DE LAS RESPUESTAS DE LOS PARTICIPANTES RESPECTO A LA PREGUNTA ¿PARTICIPASTE EN LOS “DIÁLOGOS POR LA MOVILIDAD SUSTENTABLE DE LÓPEZ MATEOS EN 2023”?

	Mesa 1	Mesa 2	Mesa 3	Mesa 4	Mesa 5
No	945	802	783	394	594
Si	343	248	288	137	184



Participación digital de la Mesa de Diálogo con el Gobernador del Estado

De las **965 respuestas** del formulario en línea, **87%** correspondió a personas **habitantes de Tlajomulco de Zúñiga** y **13%** a **Zapopan**. El instrumento constó de **cinco preguntas** orientadas a identificar la **situación actual** de quienes usan o viven en el entorno del corredor y a recoger **propuestas de mejora** a distintos horizontes.

Para conocer cómo experimentan el congestionamiento en la zona sur, se preguntó: “¿Cómo impacta la situación actual del Corredor López Mateos en tu vida diaria o en la de tu comunidad?”. La categoría con **mayor número de menciones** fue **Afectación al bienestar personal y social**, que agrupa referencias a **pérdida de tiempo por traslados prolongados, estrés/agotamiento, menor calidad de vida** (menos tiempo familiar y de ocio) y **dificultades de acceso a servicios**.

Vinculado a lo anterior, se solicitaron **acciones inmediatas** para mitigar efectos sociales, económicos y ambientales. La respuesta más mencionada fue el **conjunto de medidas de gestión y restricción del tráfico**, dentro de las cuales las personas propusieron, entre otras: **restricción de tráfico pesado, optimización semafórica y control vial, mayor vigilancia y ordenamiento, promoción/señalización de vías alternas, ampliación de carriles y salidas de desahogo,**

carril exclusivo y mejora del servicio de transporte público, así como fomento de la movilidad activa.

En una segunda pregunta prospectiva, “**Pensando en el Corredor López Mateos a cinco y diez años, ¿qué cambios te gustaría ver y con quién deberíamos trabajarlos?**”, las propuestas se concentraron en dos grandes líneas: **soluciones estructurales de movilidad** (la más mencionada) y **desarrollo urbano y sostenibilidad**. La primera incluye **implementación de tren ligero/metro y vías alternas/libramientos**; la segunda integra **redensificación y descentralización, contención del crecimiento horizontal** e infraestructura **no motorizada** con enfoque ambiental.

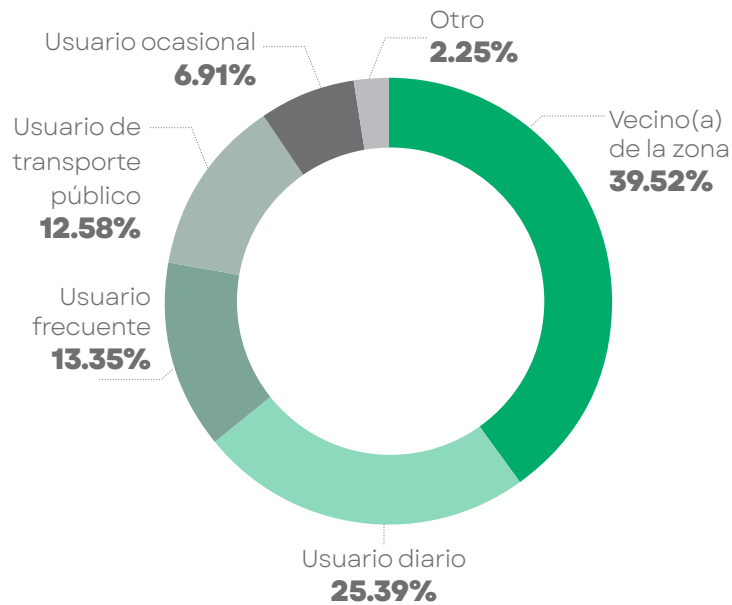
Finalmente, ante la pregunta “**¿Cómo podrían financiarse los cambios propuestos para hacerlos realidad?**”, la alternativa con **más menciones** fue **impuestos y contribuciones ciudadanas** (por ejemplo, **predial, tenencia, refrendo, verificación y multas**). La **segunda** fue la **reasignación del presupuesto público**.

MESA 1: EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LOS DIÁLOGOS POR LA MOVILIDAD AV. LÓPEZ MATEOS.

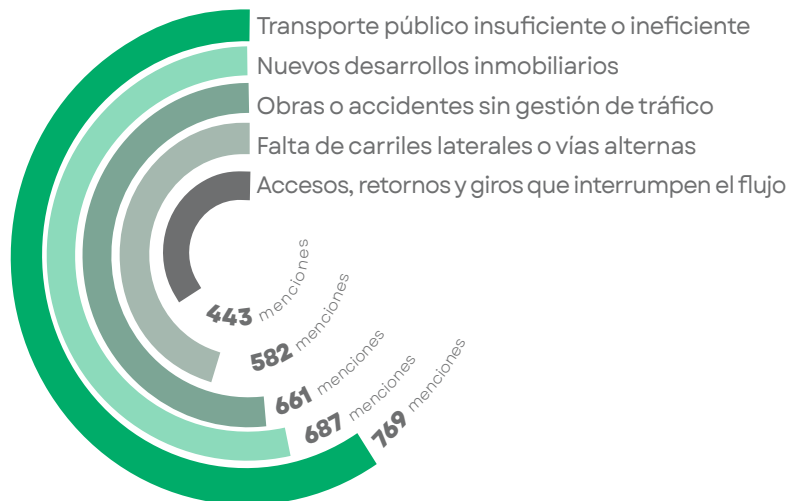
El **cuestionario digital** para participación remota **constó de cinco preguntas y recibió 1,288 respuestas**. El instrumento permitió identificar si las personas **habían participado previamente** en los *Diálogos por la Movilidad Sustentable de López Mateos 2022-2023*, así como su **uso o relación con el corredor**. Asimismo, recabó opiniones sobre **causas principales de la saturación vial** y habilitó un **campo abierto** para proponer **acciones prioritarias y viables a corto plazo** contra el congestionamiento.

En la pregunta “**¿Cuál es tu relación con el corredor López Mateos?**”, **alrededor de 40%** de las personas se **identificó como vecina** de la zona, lo que subraya la relevancia de su perspectiva en el proceso. Entre los grupos con mayor presencia, **25.39%** se reportó como **usuario diario en automóvil**, **13.35%** como **usuario frecuente en automóvil**, y **12.58%** como **usuario de transporte público** en el corredor. En conjunto, **estos cuatro perfiles** representan **cerca de 91%** de las y los participantes del cuestionario.

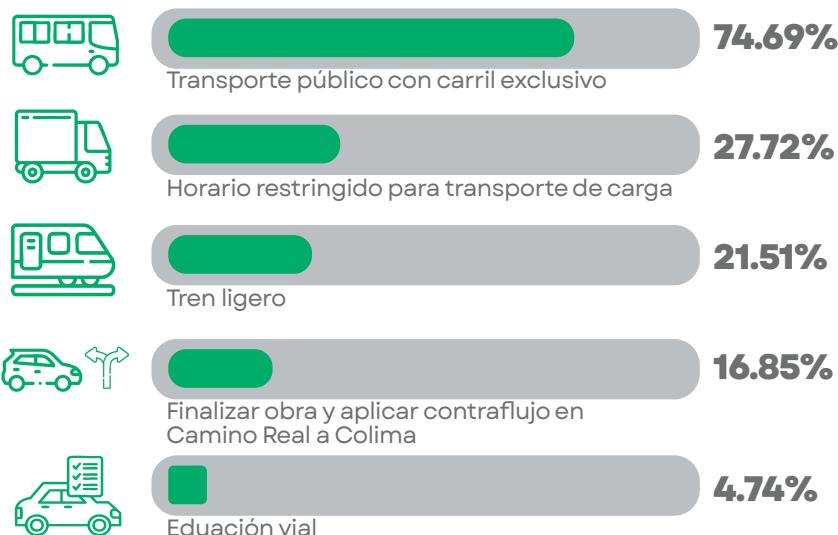
RELACIÓN (TIPO DE USO) CON EL CORREDOR LÓPEZ MATEOS



Una vez identificados los perfiles de las y los participantes, en la pregunta “¿**Cuáles son las causas principales de saturación vial que observas hoy?**” las menciones se concentraron en cinco rubros. La causa con mayor número de referencias fue “**transporte público insuficiente o ineficiente**” con **769 menciones** ($\approx 59.7\%$ de quienes respondieron); le siguieron los “**nuevos desarrollos inmobiliarios**” con **687** ($\approx 53.3\%$); “**obras o accidentes sin gestión de tráfico**” con **661** ($\approx 51.3\%$); “**falta de carriles laterales o vías alternas**” con **582** ($\approx 45.2\%$); y “**accesos, retornos y giros que interrumpen el flujo**” con **443** ($\approx 34.4\%$).



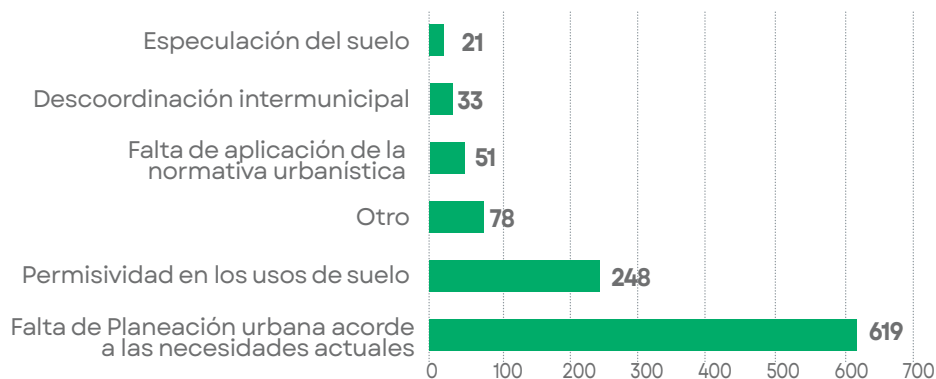
En el **espacio abierto** –“**Describe una acción prioritaria y viable a corto plazo para atender la saturación vial en el Corredor López Mateos**”– las respuestas se agruparon por temas. La **primera línea de propuestas** se centró en **transporte público masivo suficiente**, con **carril exclusivo** e **integración de rutas alimentadoras en fraccionamientos (962 menciones)**. En **segundo lugar**, se ubicaron medidas **operativas** vinculadas al **transporte de carga –no circular en horas pico–** y al **refuerzo de personal de vialidad** en el tramo **Plazas Outlet-Las Águilas (357 menciones)**. La **tercera** propuesta con más referencias fue la **implementación de transporte público masivo tipo tren ligero (277 menciones)**.



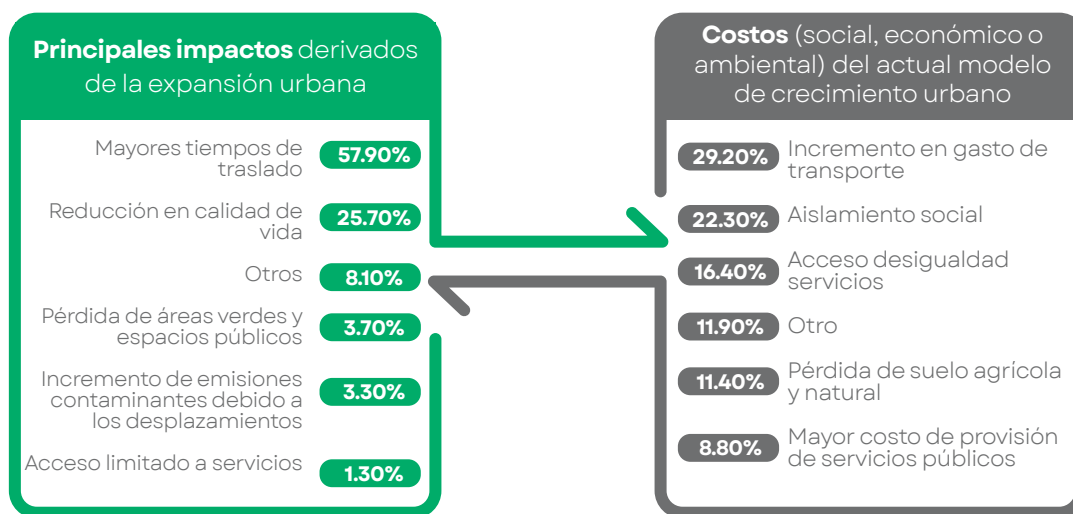
MESA 2: ORDENAMIENTO TERRITORIAL

El **formulario en línea** habilitado para esta mesa **constó de siete preguntas** y **recibió 1,050 respuestas**. Al igual que en el instrumento previo, permitió identificar si las personas **habían participado** en los *Diálogos por la Movilidad Sustentable de López Mateos 2022-2023* y su **relación/uso del corredor**. En cuanto a los reactivos específicos, el cuestionario recabó percepciones sobre el **crecimiento urbano** y su impacto en la **vida y movilidad** de las personas. En este sentido, **95.9%** de las respuestas indicó que la **expansión en la zona sur del Área Metropolitana de Guadalajara (AMG)** ha sido **desordenada**. Ante la pregunta “**¿Qué factor ha fomentado la expansión en la zona sur del AMG?**”, **59.0%** señaló como principal elemento la **falta de planeación urbana actualizada** y acorde con las necesidades actuales.

FACTORES QUE HA FOMENTADO LA EXPANSIÓN EN LA ZONA SUR DEL AMG



Las respuestas **guardan coherencia** con las circunstancias que las personas reportan vivir actualmente. Ante la pregunta “**¿Cuál es el principal impacto de la expansión urbana sobre la movilidad y el acceso a servicios?**”, **57.9%** señaló **mayores tiempos de traslado** como la afectación predominante. Dado que esta situación tiene efectos cotidianos visibles en el sur de la ciudad, se consultó además: “**¿Qué costo social, económico o ambiental genera el modelo actual de crecimiento urbano en la zona sur?**”. Las opiniones se distribuyeron principalmente en tres rubros: **29.2%** se orientó al **incremento de los gastos en transporte**; **22.3%** al **aislamiento social** que enfrentan las personas; y la tercera opción más elegida fue la **desigualdad en el acceso a servicios básicos**.



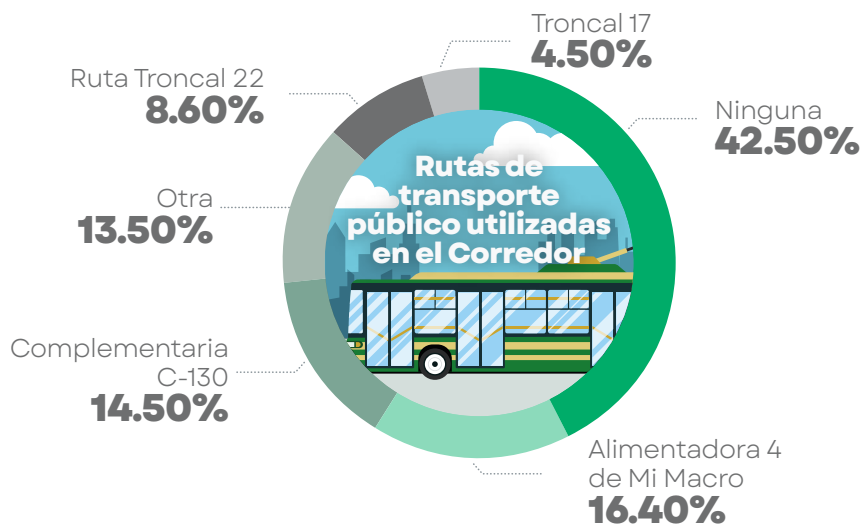
En la pregunta abierta “**¿Cómo imaginas un modelo de crecimiento urbano en la zona sur que equilibre desarrollo económico, acceso a vivienda y sostenibilidad de la movilidad en los próximos 15 años?**”, **39.0%** de las respuestas planteó una **expansión controlada y de baja densidad**, acompañada de **mejoras en la red vial**

y **soluciones de gestión inteligente**. La **segunda** línea más mencionada (**23.7%**) se vinculó con la **revitalización de zonas existentes** y la **creación de centralidades urbanas** –espacios multifuncionales y relativamente autosuficientes distribuidos en distintos puntos de la ciudad para **balancear equipamientos, empleo y vivienda** y **reducir costos de desplazamiento**–, junto con **ciclovías** y **peatonalización**.

MESA 3: MOVILIDAD Y TRANSPORTE

El **cuestionario en línea** de esta mesa **obtuvo 1,071 respuestas**. Al igual que en ejercicios previos, permitió identificar si las personas **habían participado** en los *Diálogos por la Movilidad Sustentable de López Mateos 2022–2023* y su **relación/ uso del corredor**. Además, incluyó **cinco preguntas específicas** sobre **uso del transporte público** en el tramo sur, **gasto asociado**, **tiempos de traslado** y **movilidad activa**; en suma, el formulario constó de **siete preguntas**.

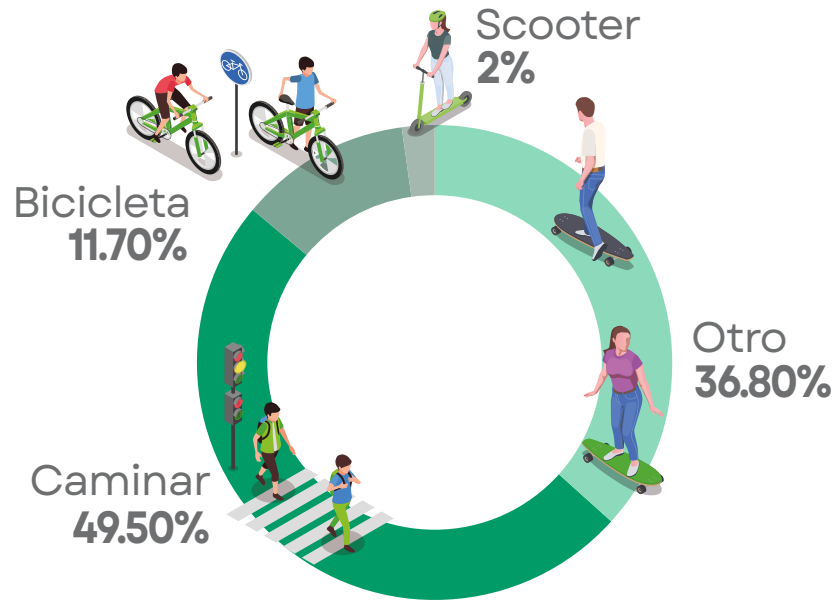
La **primera pregunta específica** indagó **qué rutas de transporte público utilizan** las y los participantes. **42.50%** respondió **no utilizar ninguna ruta**, **16.40%** declaró usar la **Alimentadora 4 de Mi Macro**, y **14.50%** la **Complementaria C-130**; estas tres **categorías** concentraron **73.40%** de las respuestas.



En la pregunta sobre el **gasto promedio diario** asociado al uso del **transporte público**, **31.0%** de las respuestas reportó **gasto nulo (cero pesos)** –lo que sugiere un **uso predominante del automóvil u otros modos no tarifados**–, mientras que **24.1%**

indicó un gasto **entre \$20 y \$40 pesos diarios**. Respecto del **tiempo promedio de traslado** en transporte público, **61.2%** señaló **entre 1 y 2 horas o más** al día.

En cuanto a **movilidad activa**, **49.5%** de las personas indicó **caminar** como opción utilizada, en contraste con **2.0%** que reportó uso de **scooter**.



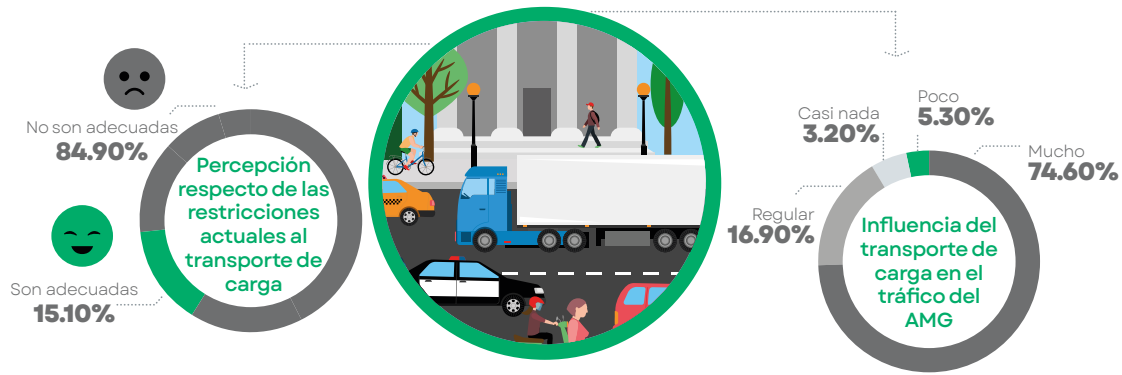
Finalmente, **77.3%** de las y los participantes **indicó que sí utilizaría** un **sistema de transporte masivo** en el Corredor López Mateos en caso de estar disponible. Este resultado es relevante, pues sugiere **disposición al cambio modal** por parte de un segmento amplio de la población –es decir, **dejar el automóvil** para realizar traslados en **transporte público** cuando la alternativa sea **confiable y eficiente**.

MESA 4: **TRANSPORTE DE CARGA**

El **instrumento en línea** de la mesa de **Transporte de carga** constó de **seis preguntas** (cuatro específicas) y **obtuvo 531 respuestas**. Al igual que en las mesas previas, permitió identificar si las personas **habían participado** en los *Diálogos por la Movilidad Sustentable de López Mateos 2022-2023* y su **relación/uso del corredor**.

Respecto de los **reactivos específicos**, **38.2%** consideró **muy necesario** que el transporte de carga **transite a diario** por el Área Metropolitana de Guadalajara; **36.0%** lo calificó como **poco necesario** y **25.8%** como **nada necesario**. En

contraste, **84.9%** opinó que las **restricciones actuales** al transporte de carga **no son adecuadas**. De manera consistente, **88.5%** se declaró **muy de acuerdo** con **establecer incentivos** para que los camiones de carga pesada **utilicen con mayor frecuencia el Macrolibramiento**.



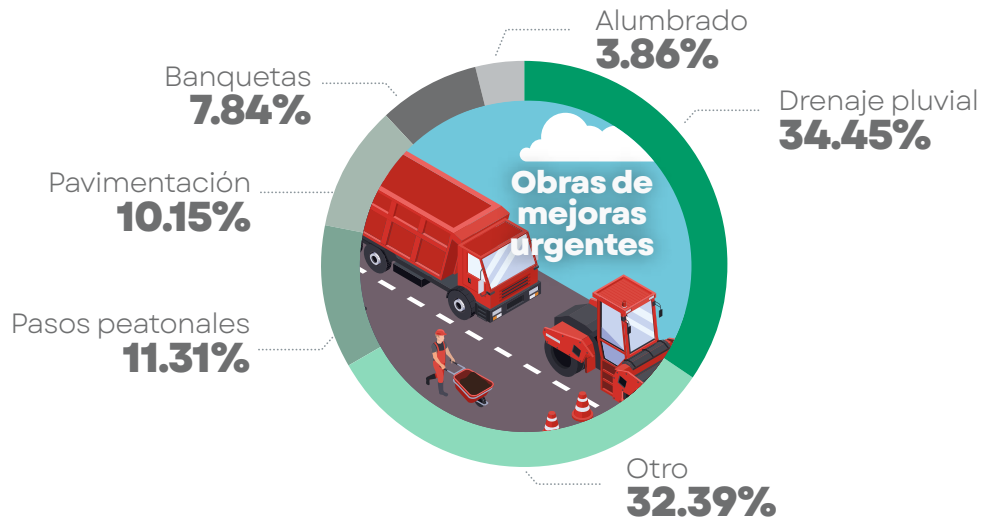
Ante la pregunta “¿Qué tanto influye el transporte de carga en el tráfico del Área Metropolitana de Guadalajara, considerando la proporción entre unidades de carga y vehículos privados?”, **74.6%** de las personas indicó que la **influencia es mucha**, mientras que **3.2%** la consideró **casi nula**. Estos resultados sugieren una **percepción ciudadana de alta incidencia** del transporte de carga en la congestión metropolitana.

MESA 5: INFRAESTRUCTURA

El **instrumento de participación** de la última mesa temática **obtuvo 778 respuestas** y **constó de cinco preguntas: tres específicas** del tema y **dos transversales** para identificar si las personas **habían participado** en los *Diálogos por la Movilidad Sustentable de López Mateos 2022-2023* y su **relación/uso del corredor**.

En la **primera pregunta específica** –“¿Qué tipo de obras o mejoras en **infraestructura** consideras más urgentes en la zona del corredor López Mateos?”– **34.45%** de las respuestas señaló las **obras de drenaje pluvial** como la prioridad principal, mientras que la opción con **menor** selección fue **alumbrado** con **3.86%**.

OBRAS O MEJORAS EN INFRAESTRUCTURA QUE LOS PARTICIPANTES CONSIDERAN MÁS URGENTES



Ante la pregunta “¿Qué tipo de infraestructura debería priorizarse antes de nuevas obras viales?”, **63.5%** de las respuestas eligió **transporte público**, seguido de **drenaje pluvial** con **17.2%**. En un reactivo abierto relacionado –“En una frase, ¿qué proyecto de infraestructura quisieras ver realizado en tu zona en los próximos años?”– **50.51%** de las participaciones mencionó la **priorización de transporte público masivo** (p. ej., **tren ligero, BRT**, mejoras sustantivas al **transporte público**). En conjunto, ambos resultados **confirman** que, para la ciudadanía consultada, la **primera necesidad de infraestructura** es el **transporte público**, seguida por el equipamiento de drenaje pluvial.

CONCLUSIONES

El proceso de diálogo y participación ciudadana desarrollado entre **septiembre y octubre de 2025** confirma que la problemática del **Corredor López Mateos** tiene un carácter **estructural** y demanda un **enfoque metropolitano e integral**. A partir del trabajo en **cinco mesas temáticas** y de la **participación digital** complementaria, se observó un **consenso social y técnico** en torno a **reducir la dependencia del automóvil** y **fortalecer el transporte público** como eje de solución.

En materia de **movilidad**, la demanda principal se orientó a **implementar un sistema de transporte público multimodal y masivo** (p. ej., **Tren Ligero** o **BRT**), con **carriles exclusivos** y condiciones de **confiabilidad y accesibilidad** que lo vuelvan una alternativa efectiva para la población. De forma complementaria, se priorizó la **gestión inteligente del tránsito**, la **mejora de intersecciones** y la **conectividad local** mediante una **red vial fina** que evite rodeos y distribuya mejor los flujos.

Respecto al **transporte de carga**, si bien su proporción del volumen total estimado es **menor (≈5-10%)**, la **percepción de su incidencia** en momentos y puntos críticos es alta. En este rubro, la ciudadanía y los actores participantes señalaron la conveniencia de **fortalecer el uso del Macrolibramiento** mediante **incentivos** que consideren **costos y condiciones de seguridad**, así como de **establecer un plan logístico intermunicipal** que **regule ventanas horarias**, puntos de maniobra y accesos en horas pico, con **homologación operativa** entre municipios.

En el **ordenamiento territorial**, se identificó que la **expansión urbana desordenada en la zona sur** contribuye al colapso del corredor. Las propuestas convergieron en **alinear los planes de desarrollo urbano de Zapopan y Tlajomulco**, **controlar la densificación** donde la capacidad vial y de transporte es limitada, **evitar nuevos frentes** que recarguen la avenida y **promover centralidades urbanas** que acerquen equipamientos, empleo y vivienda para **reducir distancias de viaje**.

Sobre **infraestructura y espacio público**, se planteó que la solución no debe centrarse exclusivamente en **obras viales para el automóvil**, sino en **transformar el corredor en “calle completa”** conforme a la **pirámide de movilidad: banquetas continuas y accesibles, cruces seguros e iluminados, infraestructura para movilidad activa** (ciclovías y entornos escolares seguros) y **paraderos dignos**. De manera transversal, se consideró **prioritaria** la ejecución de **obras de drenaje pluvial** en tramos críticos para **mitigar inundaciones** que paralizan la operación del corredor.

En cuanto a **participación social**, el ejercicio mostró **ampliación de la base ciudadana: 74.6%** de quienes respondieron en línea **no había participado** en los diálogos de 2022–2023, lo que **renueva y legitima** el conjunto de propuestas al incorporar **nuevas voces y experiencias** de uso cotidiano del corredor.

En síntesis, la atención al Corredor López Mateos **no se resuelve con una sola obra**. Se requiere **una estrategia combinada** que integre:

- › **Transporte público masivo y multimodal** con carriles exclusivos y mejora de confiabilidad.
- › **Gestión inteligente del tránsito e intersecciones seguras.**
- › **Conectividad local** mediante red vial fina y distribución de flujos.
- › **Control del crecimiento urbano y centralidades** que acerquen oportunidades.
- › **Logística de carga** con incentivos al **Macrolibramiento** y reglas **homologadas**.
- › **Obras críticas de drenaje pluvial y calles completas** para movilidad segura y sustentable.



**ANEXO DE
RESULTADOS.
MESA TÉCNICA
Y CIUDADANA
DEL CORREDOR
LÓPEZ MATEOS**

Participantes en las mesas presenciales

En total **364** adultos y **39** niñas y niños participaron en los diálogos de las mesas. La participación se desagrega de la siguientes forma:

- › Mesa técnica y ciudadana del corredor López Mateos (Diálogo con el Gobernador) -**108** personas.
- › Mesa 1. Evaluación y Seguimiento de los Diálogos por la Movilidad Sustentable López Mateos - **25** personas.
- › Mesa 2. Ordenamiento Territorial - **36** personas.
- › Mesa 3. Movilidad y Transporte- **60** personas.
- › Mesa 4. Transporte de carga - **68** personas.
- › Mesa 5. Infraestructura - **67** personas.
- › Mesa con Cabildo y Gabinete Infantil del Municipio de Zapopan - **39** niñas y niños.

Participación de los colectivos por mesa

Un total de **11 colectivos** participaron en las distintas mesas de trabajo.

Colectivos	Mesa inicial ⁵	Mesa 1	Mesa 2	Mesa 3	Mesa 4	Mesa 5
Asociación Nacional de Estudiantes de Diseño Urbano, Urbanismo y Planeación Guadalajara (ANEDUP)			sí	sí	sí	
Bicicleta Blanca				sí		sí
Colectivo Caminatorio		sí	sí	sí	sí	sí
Colectivo Ecologista de Jalisco	sí	sí	sí			sí
Colectivo Pasos Blancos	sí	sí	sí		sí	
Fundación Guadalajara 500	sí	sí	sí	sí		sí
Liga Peatonal A.C.	sí	sí				sí
Observatorio Ciudadano de Movilidad y de Transporte Público del Estado de Jalisco	sí	sí	sí	sí	sí	sí
The Bloomberg Philanthropies Initiative for Global Road Safety	sí					

⁵ Mesa técnica y ciudadana del corredor López Mateos (Diálogo con el Gobernador)

Colectivos	Mesa inicial ⁵	Mesa 1	Mesa 2	Mesa 3	Mesa 4	Mesa 5
Red Ciudad Posible	sí					
Colectivo Unión de Colonias de Puerta del Sur	sí					

Participación de los vecinos

Un total **118** vecinos participaron en las mesas, a continuación se presenta la información desagregada:

Vecinos	Mesa inicial ⁶	Mesa 1	Mesa 2	Mesa 3	Mesa 4	Mesa 5
Tlajomulco de Zúñiga	32	4	5	5	1	4
Zapopan	26	3	5	3	4	3
San Pedro Tlaquepaque	4	-	-	-	-	-
Personas identificadas como ciudadanos	4	-	-	5	5	5

RESULTADOS DESGLOSADOS POR MESA TEMÁTICA (PROPUESTAS PRESENCIALES)

Mesa 1. Evaluación y Seguimiento de los Diálogos por la Movilidad Sustentable López Mateos.

SINTESIS DE PARTICIPACIONES CIUDADANAS

Mantenimiento peatonal y mejor señalización.	Corto
Ajustes operativos (contraflujo, control en puntos críticos, protocolo de emergencias);	Corto
Reordenar la carga fuera del corredor.	Corto
Fomentar transporte escolar y carpooling.	Corto

SINTESIS DE PARTICIPACIONES CIUDADANAS

Avanzar en instrumentos metropolitanos (plan de logística y ordenamiento). Mediano

También se mencionó evaluar tren como alternativa de alta capacidad; la propuesta de segundo piso no tuvo respaldo amplio. Corto

Mesa 2. Ordenamiento Territorial.

PROPUESTAS DE SOLUCIÓN	Implementación
Blindar los instrumentos de planeación y acompañarlos con instrumentos de evaluación y financiamiento.	Corto
Desarrollo orientado al transporte.	Mediano
Permeabilidad y conectividad local multimodal.	Mediano

Mesa 3. Movilidad y Transporte.

PROPUESTAS DE SOLUCIÓN	Implementación
Integración de un sistema de transporte público multimodal con una tarifa social justa.	Corto
Creación de una ruta de transporte masivo con conexión a la red metropolitana y un carril exclusivo.	Corto
Diseño e implementación de una “Calle Completa” en el corredor.	Mediano
Desarrollo urbano orientado a la equidad y accesibilidad.	Largo

Mesa 4. Transporte de carga.

PROPUESTAS DE SOLUCIÓN	Implementación
Establecimiento de paraderos seguros.	Corto
Asignación y vigilancia de carriles adecuados para uso de transporte (carga, público).	Corto

PROPUESTAS DE SOLUCIÓN	Implementación
Plan sistémico y multi-escalar (Región-Metrópolis-Local).	Mediano
Más infraestructura de videovigilancia para obtención de datos viales en tiempo real.	Mediano
Rehabilitación y ampliación del Circuito Metropolitano.	Mediano

Mesa 5. Infraestructura.

PROPUESTAS DE SOLUCIÓN	Implementación
Construir infraestructura integral para la movilidad urbana sustentable.	Mediano
Transformar a calle completa, que obedezca a la pirámide de movilidad con cruces peatonales seguros e iluminados; y con transporte escolar con horarios escalonados motivando compartir viajes.	Mediano
Cambiar la prioridad (vocación) de López Mateos que conecte con retornos y pasos seguros.	Largo
Carriles exclusivos para transporte público priorizando la movilidad activa.	Corto
Sistema inteligente para tráfico que incluya transporte público y privado.	Mediano

Mesa con Cabildo y Gabinete Infantil del Municipio de Zapopan

Total de asistentes: 39 niñas y niños	
PROPUESTAS DE SOLUCIÓN	
Sincronización y reparación de semáforos.	
Iluminación en puentes.	
Camiones más largos para contaminar menos.	
Rehabilitación de banquetas, drenaje, iluminación, transporte público y reparación de baches y socavones.	
Línea de tren subterránea y segundo piso.	
Más murales culturales en el camino.	
Carriles exclusivos para bicicletas y transporte público.	
Más árboles y áreas verdes.	

Total de asistentes: 39 niñas y niños

PROPUESTAS DE SOLUCIÓN

Más agentes viales y respeto a la ley para evitar el uso de celulares.

Uso de transporte escolar gratuito.

Implementación de carros compartidos entre personas.

Más cámaras para fotomultas a los que no respeten las reglas.

Trabajar en casa.

Tren ligero y camiones con aire.

Teleférico con energía alimentado por paneles solares.

Más calles como rutas alternas.

DESGLOSE DE LAS PARTICIPACIONES EN LÍNEA

Participaciones en línea (por mesa)

Las participaciones electrónicas registradas en las mesas suman un total de **5,683** mismas que se recibieron como se detalla a continuación:

- › Mesa técnica y ciudadana del corredor López Mateos (Diálogo con el Gobernador) - **965** respuestas
- › Mesa 1. Evaluación y Seguimiento de los Diálogos por la Movilidad Sustentable López Mateos - **1,288** respuestas
- › Mesa 2. Ordenamiento Territorial - **1,050** respuestas
- › Mesa 3. Movilidad y Transporte - **1,071** respuestas
- › Mesa 4. Transporte de carga - **531** respuestas
- › Mesa 5. Infraestructura - **778** respuestas

Respuestas a las preguntas comunes de las mesas temáticas

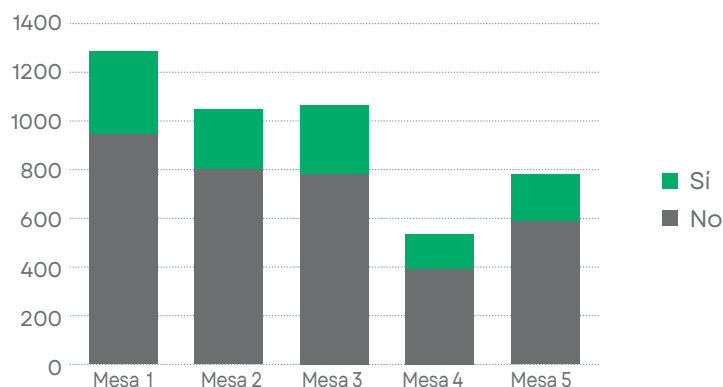
RELACIÓN DE LOS PARTICIPANTES CON EL CORREDOR LÓPEZ MATEOS

	Mesa 1	Mesa 2	Mesa 3	Mesa 4	Mesa 5
Comercio/servicio en el corredor	0	3	2	2	2
Otro	29	14	12	0	3

	Mesa 1	Mesa 2	Mesa 3	Mesa 4	Mesa 5
Peatón/ciclista	0	11	23	1	23
Transportista/carga	0	2	9	10	4
Usuario de transporte público	162	149	357	16	235
Usuario diario (auto)	327	316	211	119	178
Usuario frecuente (auto)	172	126	139	33	115
Usuario ocasional (auto)	89	89	91	14	69
Vecino(a) de la zona	509	340	227	336	149

PARTICIPANTES EN LOS “DIÁLOGOS POR LA MOVILIDAD SUSTENTABLE DE LÓPEZ MATEOS EN 2023”

	Mesa 1	Mesa 2	Mesa 3	Mesa 4	Mesa 5
No	945	802	783	394	594
Si	343	248	288	137	184



RESULTADOS DE LAS PARTICIPACIONES DIGITALES POR MESA TEMÁTICA

Mesa de Diálogo con el Gobernador del Estado⁷

Pregunta. Desde tu experiencia, ¿cómo impacta la situación actual del Corredor López Mateos en tu vida diaria o en la de tu comunidad?

⁷ El porcentaje presentado en la columna se calculó sobre la representación del total de menciones en relación al total de participaciones totales del cuestionario (965), derivado de que al tratarse de una pregunta abierta, una sola respuesta contiene más de una propuesta o acción.

Propuesta	Porcentaje que representan	Menciones
Afectación al bienestar personal y social	100%	965
Riesgo, seguridad y estado vial	23.41%	226
Impacto económico directo	10.88%	105
Contaminación ambiental y ruido	10.98%	106

Pregunta. ¿Qué acciones inmediatas consideras necesarias para atender las problemáticas actuales y reducir sus consecuencias sociales, económicas o ambientales?

Propuesta	Porcentaje que representan	Menciones
Gestión y restricción del tráfico	68.18%	658
Mejora de infraestructura vial y obras	31.08%	300
Fomento al transporte público	29.53%	285
Medidas no motorizadas y otros	4.66%	45

Pregunta. Pensando en el Corredor López Mateos a cinco y diez años, ¿qué cambios te gustaría ver, con quién deberíamos trabajarlos?

Propuesta	Porcentaje que representan	Menciones
Solución estructural de movilidad	77.20%	745
Desarrollo urbano y sostenibilidad	31.39%	303

Pregunta. En relación a la respuesta anterior dínos ¿cómo podrían financiarse esos cambios para hacerlos realidad?

Propuesta	Porcentaje que representan	Menciones
Impuestos y contribuciones ciudadanas	151%	1460
Reasignación del presupuesto público existente	108%	1050
Gestión de recursos entre niveles de gobierno	101%	980

Propuesta	Porcentaje que representan	Menciones
Inversión privada / APP	54%	520
Aportaciones de desarrolladores y beneficiarios	37%	360
Cuotas de uso y peajes	28%	270

Mesa 1. Evaluación y Seguimiento de los Diálogos por la Movilidad Sustentable López Mateos

Pregunta. ¿Cuáles son las causas principales de saturación vial que observas hoy?

Opción	Porcentaje que representan ⁸	Menciones
Transporte público insuficiente o ineficiente	59.70%	769
Nuevos desarrollos inmobiliarios	53.34%	687
Obras o accidentes sin gestión de tráfico	51.32%	661
Falta de laterales o vías alternas	45.19%	582
Accesos, retornos y giros que interrumpen el flujo	34.39%	443
Infraestructura peatonal/ciclista insuficiente	23.60%	304
Semáforos desincronizados	22.59%	291
Carga y descarga en horas pico	22.36%	288
Estacionamiento o uso indebido de carriles	14.75%	190
Paradas sin bahías de ascenso y descenso en carril	11.80%	152

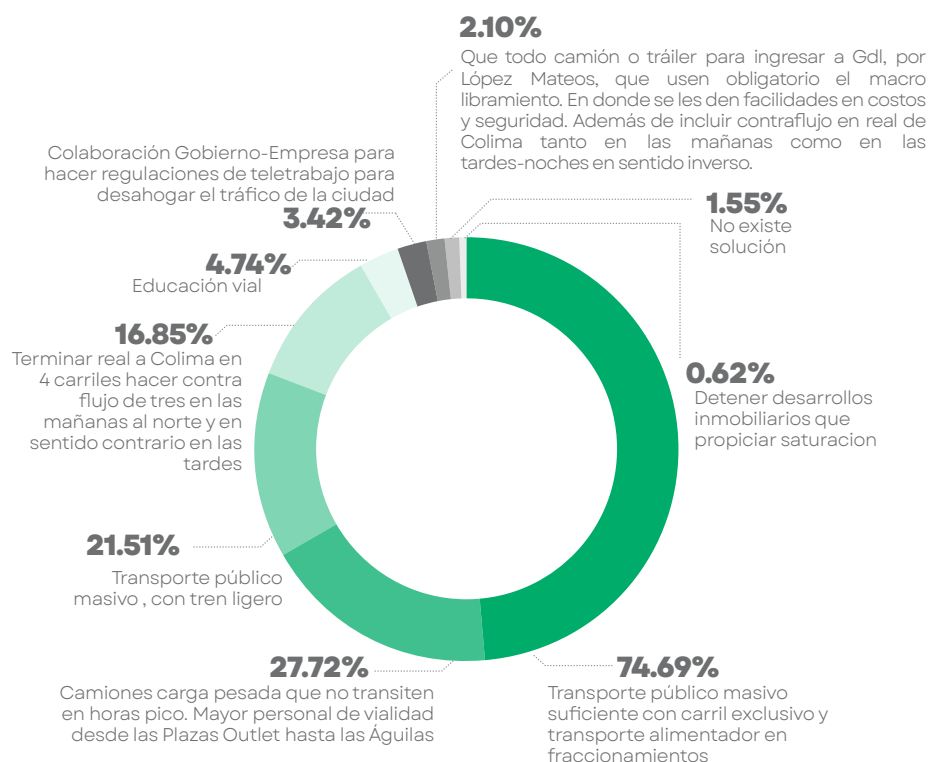
Pregunta. Describe una acción prioritaria y viable a corto plazo para atender la saturación vial en el Corredor López Mateos.

Propuesta	Porcentaje que representan ⁹	Menciones
Transporte público masivo suficiente con carril exclusivo y transporte alimentador en fraccionamientos	74.69%	962

⁸ El porcentaje presentado en la columna se calculó sobre la representación del total de menciones en relación al total de participaciones totales del cuestionario (1,288), derivado de que al tratarse de una pregunta abierta, una sola respuesta contiene más de un tema o causa.

⁹ El porcentaje presentado en la columna se calculó sobre la representación del total de menciones en relación al total de participaciones totales del cuestionario (1,288), derivado de que al tratarse de una pregunta abierta, una sola respuesta contiene más de una propuesta o acción.

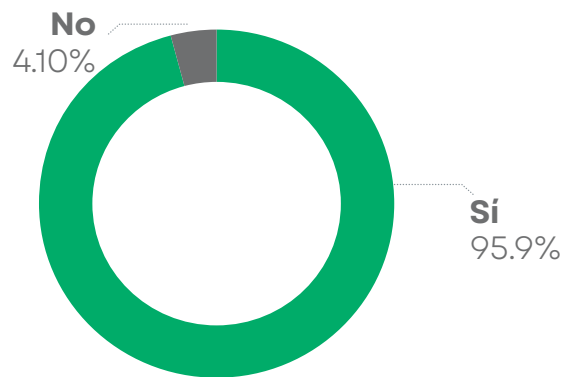
Propuesta	Porcentaje que representan ⁹	Menciones
Camiones carga pesada que no transiten en horas pico. Mayor personal de vialidad desde las Plazas Outlet hasta las Águilas	27.72%	357
Transporte público masivo con tren ligero	21.51%	277
Terminar real a Colima en 4 carriles hacer contraflujo de tres en las mañanas al norte y en sentido contrario en las tardes	16.85%	217
Educación vial	4.74%	61
Colaboración Gobierno-Empresa para regular el teletrabajo y desahogar el tráfico de la ciudad	3.42%	44
Que todo camión o tráiler para ingresar a Gdl, por López Mateos, que usen obligatorio el macro libramiento. En donde se les den facilidades en costos y seguridad. Además de incluir contraflujo en real de Colima tanto en las mañanas como en las tardes-noches en sentido inverso.	2.10%	27
No existe solución	1.55%	20
Detener desarrollos inmobiliarios que propiciar saturación	0.62%	8



Mesa 2. Ordenamiento Territorial

Pregunta. ¿Consideras que la expansión en la zona sur del AMG ha sido desordenada?

Opción	Porcentaje	Respuestas
Sí	95.90%	1007
No	4.10%	43



Pregunta. ¿Qué factor ha fomentado la expansión en la zona sur del AMG?

Opción	Porcentaje	Respuestas
Falta de Planeación urbana actualizada y acorde a las necesidades actuales	59.00%	619
Permisividad en los usos de suelo, densidades y usos mixtos	23.60%	248
Otro	7.40%	78
Falta de aplicación de la normativa urbanística	4.90%	51
Descoordinación intermunicipal	3.10%	33
Especulación del suelo	2.00%	21

Pregunta. ¿Cuál ha sido el principal impacto derivado de la expansión urbana sobre la movilidad y el acceso a servicios?

Opción	Porcentaje	Respuestas
Mayores tiempos de traslado	57.90%	608
Reducción en calidad de vida	25.70%	270
Otros	8.10%	84
Pérdida de áreas verdes y espacios públicos	3.70%	39
Incremento de emisiones contaminantes debido a los desplazamientos	3.30%	35
Acceso limitado a servicios	1.30%	14

Pregunta. ¿Qué costo social, económico o ambiental genera el modelo actual de crecimiento urbano en la zona sur?

Opción	Porcentaje	Respuestas
Incremento de los gastos en transporte	29.20%	307
Aislamiento social.	22.30%	234
Desigualdad en el acceso a servicios básicos	16.40%	172
Otro	11.90%	125
Pérdida de suelo agrícola y natural	11.40%	120
Mayor costo de provisión de servicios públicos.	8.80%	92

Pregunta. ¿Cómo imaginan un modelo de crecimiento urbano en la zona sur que equilibre desarrollo económico, acceso a vivienda y sostenibilidad de la movilidad en los próximos 15 años?

Opción	Porcentaje	Respuestas
Expansión controlada y de baja densidad con mejoras en la red vial y soluciones inteligentes	39.00%	409
Revitalización de zonas existentes y creación de centralidades urbanas (espacios multifuncionales y autosuficientes que se ubican en distintos puntos de la ciudad y buscan balancear la distribución de equipamientos, empleo, vivienda y reducir los costos de desplazamiento) con ciclovías y peatonalización	23.70%	249
Crecimiento vertical y compacto con infraestructura de transporte público masivo	16.80%	176

Opción	Porcentaje	Respuestas
Ciudades satélite (núcleo urbano con cierta autonomía funcional, ubicado cerca de una ciudad más grande (el centro), que intenta desarrollar sus propios servicios comerciales y públicos para satisfacer las necesidades de sus habitantes) autosuficientes con énfasis en la economía local	10.90%	114
Otro	9.60%	102

Mesa 3. Movilidad y Transporte

Pregunta. ¿Utilizas alguna ruta de transporte público en el Corredor López Mateos?

Opción	Porcentaje	Respuestas
Ninguna	42.50%	455
Alimentadora 4 de Mi Macro	16.40%	176
Complementaria C-130	14.50%	155
Otra	13.50%	145
Ruta Troncal 22	8.60%	92
Troncal 17	4.50%	48

Pregunta. ¿Cuál es tu gasto promedio diario utilizado en el transporte público en el Corredor López Mateos?

Opción	Porcentaje	Respuestas
\$0	31.00%	332
\$10 - \$20	12.20%	131
\$20 - \$40	24.10%	258
\$40 - \$60	13.40%	144
\$60 - \$80	7.10%	76
Más de \$80	12.10%	130

Pregunta. ¿Cuánto es tu tiempo promedio diario utilizado en el transporte público en el Corredor López Mateos?

Opción	Porcentaje	Respuestas
0 - 30 min	25.86%	277
30 minutos - 1 hora	12.98%	139
1 hora - 1:30 horas	20.17%	216
1: 30 horas - 2 horas	20.35%	218
2 horas o más	20.63%	221

Pregunta. ¿Utilizas alguna movilidad activa en el Corredor López Mateos?

Opción	Porcentaje	Respuestas
Caminar	49.50%	530
Otro	36.80%	395
Bicicleta	11.70%	125
Scooter	2.00%	21

Pregunta. Si existiera un sistema de transporte masivo en el Corredor López Mateos, ¿Lo utilizarías?

Opción	Porcentaje	Respuestas
Sí	77.30%	828
No	8.80%	94
Tal vez	13.90%	149

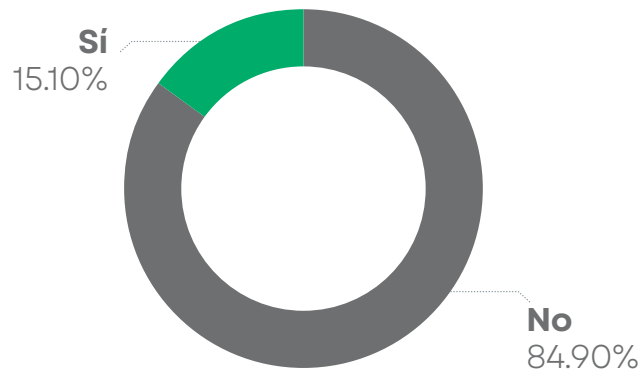
Mesa 4. Transporte de carga

Pregunta. ¿Qué tan necesario es que el transporte de carga transite a diario por el Área Metropolitana de Guadalajara?

Opción	Porcentaje	Respuestas
Muy necesario	38.20%	203
Poco necesario	36.00%	191
Nada necesario	25.80%	137

Pregunta. ¿Crees que las restricciones actuales al transporte de carga, son las adecuadas?

Opción	Porcentaje	Respuestas
Sí	15.10%	80
No	84.90%	451



Pregunta. ¿Estás de acuerdo con que se establezcan incentivos para que la circulación de camiones de carga pesada utilicen más el Macrolibramiento?

Opción	Porcentaje	Respuestas
Muy de acuerdo	88.50%	470
Poco de acuerdo	4.70%	25
Totalmente acuerdo	6.80%	36

Pregunta. En proporción entre la cantidad de unidades el transporte de carga y la de los vehículos privados ¿qué tanto influye el transporte de carga en el tráfico del AMG?

Opción	Porcentaje	Respuestas
Mucho	74.60%	396
Regular	16.90%	90
Poco	5.30%	28
Casi nada	3.20%	17

Mesa 5. Infraestructura

Pregunta. ¿Qué tipo de obras o mejoras en infraestructura consideras más urgentes en la zona del corredor López Mateos?

Opción	Porcentaje	Respuestas
Drenaje pluvial	34.45%	268
Otro	32.39%	252
Pasos peatonales	11.31%	88
Pavimentación	10.15%	79
Banquetas	7.84%	61
Alumbrado	3.86%	30

Pregunta. En una frase, ¿qué proyecto de infraestructura quisieras ver realizado en tu zona en los próximos años?

Respuesta	Porcentaje
Transporte público masivo (tren ligero, BRT, transporte público, etc.)	50.51%
Otro	23.14%
Mejora de movilidad vehicular	13.75%
Infraestructura vial (túneles, segundo piso, pasos a desnivel)	6.94%
Ciclovías	2.83%
Drenaje pluvial	2.70%
Proyectos sustentables	0.13%

Pregunta. ¿Qué tipo de infraestructura debería priorizarse antes de nuevas obras viales?

Opción	Porcentaje	Respuestas
Transporte público	63.50%	494
Drenaje pluvial	17.20%	134
Otro	12.10%	150
Ciclovías	3.30%	26
Pasos peatonales	2.60%	20
Banquetas	1.30%	10



Mesa técnica y ciudadana del corredor

LÓPEZ MATEOS



Planeación y
Participación Ciudadana



GOBIERNO
AL ESTILO
Jalisco