

SÚBETE AL TREN DE LAS IDEAS
PROCESO PARA **PREPARAR E INTEGRAR**



AL VALLE DE TOLUCA ANTE LA LLEGADA DEL TREN INTERURBANO MÉXICO - TOLUCA

ÍNDICE

| | |
|---|----|
| PRÓLOGO | 5 |
| INTRODUCCIÓN | 9 |
| Integrar y Preparar ¿Por qué resulta inaplazable? | 12 |
| Línea de Tiempo Hacia una Movilidad Sustentable en el Valle de Toluca | 14 |
| Modelo SIRAA | 16 |
| Estudio de percepción de la movilidad en el Valle de Toluca 2014 | 19 |
| ¿Quiénes participaron y por qué? | 20 |
| Resultados | 21 |
| FODA (Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas) | 21 |
| Características del Transporte Público en la ZMVT | 22 |
| Bicicleta como opción de transporte alimentador del Tren Interurbano | 22 |
| Preocupaciones generales en torno a la llegada del Tren Interurbano México - Toluca | |
| Encuesta en Redes Sociales | 23 |
| Medios preferidos para llegar a las estaciones | 24 |
| Preocupaciones en torno a las estaciones | 24 |
| Preocupaciones en torno a la movilidad | 25 |
| Preocupaciones en torno a la seguridad | 25 |
| Regulación de comercio informal en las estaciones | 26 |
| Preocupación en torno al tiempo | 26 |
| De no Preparar e Integrar ¿Cuánto tiempo tomara llegar a las estaciones del tren? | 27 |
| Medio de transporte habitual de los encuestados | 27 |
| Causas para no usar el tren | 28 |
| Construyendo Viabilidad Social | 29 |
| Interpretación de los talleres vecinales: Súbete al tren de las ideas | 31 |
| Sobre el tren (Obra, Costos) | 33 |
| Seguridad Pública | 35 |
| Accesibilidad Universal | 37 |
| Transporte Público | 39 |
| Ambulantaje y Comercio | 41 |
| Desarrollo Urbano | 43 |
| Ciudadanía - Gobierno | 47 |
| Preguntas de la ciudadanía a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes | 49 |
| Sobre el tren (Obra, Costos) | 50 |
| Seguridad Pública | 52 |
| Transporte Público | 53 |
| Desarrollo Urbano | 54 |
| Ambulantaje y Comercio | 55 |
| Ciudadanía - Gobierno | 55 |
| CONCLUSIONES | 56 |
| ANEXO | 58 |

PRÓLOGO

Ante la inminente llegada del Tren Interurbano México- Toluca (TIMT), el Valle de Toluca se encuentra ante una oportunidad histórica de disfrutar de los beneficios que esta magna obra supone, sin embargo, esto sólo será posible si se logra integrar el Tren a un mejor transporte público que ofrezca un servicio seguro, digno, sustentable y conectado, a la vez que la infraestructura urbana y la ciudad en general se preparen para ofrecer las condiciones que esta gran obra demanda.

Fundación Tláloc, atendiendo la necesidad de que la implementación del TIMT logre impactar positivamente la vida de los habitantes de la Zona Metropolitana del Valle de Toluca (ZMVT), ha llevado a cabo desde 2014, actividades que propicien un desarrollo urbano sustentable. La estrategia "Súbete al Tren de las Ideas" hace especial énfasis en dos conceptos: PREPARAR al Valle de Toluca e INTEGRAR el tren a otros modos de transporte, garantizando la accesibilidad universal y promoviendo la sustentabilidad. Para tal fin, el desarrollo de la estrategia antes referida se ha enmarcado en el Modelo SIRAA de la Fundación, mediante el cual, se ha sensibilizado, informado, invitado a la reflexión y hecho un llamado a la acción de todos los sectores del Valle de Toluca. Este proceso no está exento de la evaluación que toda estrategia habrá de seguir, así como del costo de lo que dejemos de hacer como sociedad en su conjunto.

El presente documento busca generar una agenda de trabajo común, misma que recupere las ideas de todos los sectores de la sociedad del Valle de Toluca; cuenta con la colaboración de Centro Eure, La Agencia de Cooperación Alemana (GIZ), además de la participación de Urbanistas Ciudadanos; la Cámara Nacional de Comercio, Estado de México; el Patronato Pro-Centro Histórico de Toluca y el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey, campus Metepec. Mediante la construcción de una agenda común que asegure la viabilidad social, económica y política del proyecto y la implementación de iniciativas en torno al TIMT, se propone el alcance de dos objetivos centrales:

1) PREPARAR al Valle de Toluca fortaleciendo el sentido de identidad y pertenencia, el tejido social, la oferta cultural, artística, económica, comercial y turística, incrementar la calidad y la dotación de parques, recuperar espacios públicos buscando conectarlos entre sí a través de andadores haciéndolos accesibles para todas las personas.

2) INTEGRAR el Tren a los otros modos de transporte para mejorar la movilidad dentro de la propia Región Metropolitana del Valle de Toluca, de manera que se construya una infraestructura regional que permita combinar un viaje en bicicleta con uno en autobús y eventualmente para que éstos alimenten a las estaciones del Tren, es decir, contar con un sistema de transporte integrado.

Es una realidad que todos sufrimos el caos vial en el Valle de Toluca (VT) como consecuencia de apostar a un sólo modo de transporte: El automóvil. Hoy, el VT tiene una oportunidad histórica ante la llegada del Tren Interurbano México - Toluca; es por esta razón que Fundación Tláloc, congruente con su filosofía que se centra en la construcción de ciudadanía ambiental y el fortalecimiento institucional, propone la plataforma "Súbete al Tren de las Ideas" como un espacio para identificar las propuestas de la ciudadanía orientadas a potenciar los beneficios de esta infraestructura, conjuntar todas las inquietudes y consolidar la correcta y coordinada gestión de las mismas, todo lo anterior bajo un esquema de gobernanza urbana, mismo que se traduzca en un proceso de diálogo permanente, en donde participen los distintos sectores de la sociedad interesados en lograr una correcta implementación de este sistema de transporte masivo. Dicho esquema deberá al menos hacer coincidir tres elementos: la agenda social, la agenda técnica y la agenda política.

Integrar y Preparar la llegada del tren supone el reto de atender las siguientes recomendaciones:

- Incrementar la colaboración metropolitana en el Valle de Toluca, mediante la creación de una mesa de coordinación metropolitana que sesione periódicamente y que atienda las propuestas de este estudio, así como la agenda técnica generada en colaboración con Centro Eure.
- Dicha mesa de coordinación metropolitana debe recibir proyectos alineados al Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) y a la Nueva Agenda Urbana con el fin de supervisar y acompañar la implementación de éstos, además, esta mesa de coordinación metropolitana deberá dedicar esfuerzos para la socialización del TIMT antes y después de su llegada.
- Trabajar en gobernanza urbana, mediante un proceso permanente de diálogo, mismo que, entre otros objetivos, procure la retroalimentación sobre las propuestas que lleguen a implantarse en las diferentes estaciones a fin de nutrirse entre sí.
- Procurar la agenda social, como se ha plasmado en el presente documento, donde es posible valorar las propuestas ciudadanas con el objetivo de que sean implementadas.
- Elaborar y continuar con los estudios técnicos necesarios, basados en el modelo urbano Desarrollo Orientado al Transporte (DOT), mismos que permitan gestionar la implementación de proyectos puntuales en zonas preseleccionadas, como lo son los entornos de las estaciones del tren. Actualmente Centro Eure se encuentra en condiciones de presentar un primer avance en esta materia.
- Actuar hacia la implementación de proyectos de infraestructura y no limitar el ejercicio sólo a programas operativos.

- Planificar la implementación de infraestructura urbana con un alto sentido de la estética, cuya belleza y diseño disuada el ambulante y consagre el valor social y cultural que, en potencia, puede expresar esta magna obra. Cada estación debe entenderse como un símbolo de identidad y belleza.

- Aprovechar los esquemas de financiamiento tanto públicos como del propio mercado inmobiliario que faciliten el seguimiento e implementación de las recomendaciones.

- El trabajo coordinado de la agenda social y la agenda técnica contenidas en el presente documento garantiza la viabilidad política necesaria para la implementación del TIMT.

El esquema de trabajo y las recomendaciones propuestas en el presente documento nos deben llevar a establecer metas en las que participen todos los sectores para que sean alcanzadas durante la actual administración estatal. El Valle de Toluca tendría que estar viviendo proyectos de infraestructura alineados a la Nueva Agenda Urbana, siguiendo planes de Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) en torno a las cuatro estaciones y a lo largo de todo el Corredor Urbano de Avenida Solidaridad Las Torres.

El presente documento es en sí mismo la Agenda Social ya que ha sido construido de manera participativa a lo largo de distintas actividades que han formado parte de la estrategia "Súbete al Tren de las Ideas", entre las que destacan: Foro para la Movilidad Sustentable (2014); Producción de un Estudio de Percepción de la Movilidad en el Valle de Toluca; Diseño y puesta en marcha de la Plataforma "Súbete al Tren de las Ideas"; Integrantes de la Mesa de Coordinación en el municipio de Metepec; Retroalimentación al PIMUS en Metepec; Encuesta Digital: #TúDecides ¿Qué preguntar sobre el Tren Interurbano México-Toluca?; Talleres vecinales rumbo a la instalación del Tren Interurbano México - Toluca; Gestión del DOT para la estación de Metepec con el apoyo de la Agencia de Coordinación Alemana y Centro EURE; así como el impulso a las iniciativas #YoMeNuevo y el Decálogo de la Red Expo Social, como ejes rectores para una agenda pública y política por parte del gobierno del Estado de México.

Fundación Tláloc piensa que un proyecto históricamente tan relevante como el Tren Interurbano México – Toluca, puede ser solidario con otras iniciativas regionales y locales que nos lleven a tener un Valle de Toluca bajo en carbono, logrado a partir de ciudades conectadas, compactas, coordinadas, creativas, con confianza, compartidas y competentes, donde los ciudadanos deberán asumirse como los protagonistas, los constructores de las ciudades que habitan y que, de la mano con las autoridades, decidan el futuro urbano en gobernanza.



INTRODUCCIÓN

OBJETIVOS Y ANTECEDENTES

La movilidad es un tema central en la gestión de la urbanización a nivel mundial. El crecimiento descontrolado de las ciudades y el estigma negativo que han ganado los sistemas de transporte públicos en muchos países, preconcebidos como inseguros, arcaicos y desarticulados, dificultan afianzar entre la ciudadanía, la confianza en que el desarrollo sustentable, donde las ciudades se construyan como lugares donde la prosperidad permea la vida de sus habitantes, sea posible.

El reto actual es claro, de acuerdo con ONU Hábitat, hoy las ciudades albergan a más del 50% de la población mundial, produciendo cerca del 70% de los Gases de Efecto Invernadero (GEI'S); para el 2050 la densidad de población alcanzará el 70%¹ y, de no contar con los mecanismos necesarios, la producción de GEI's aumentará peligrosamente, es innegable la urgencia por actuar al respecto. Ante esto, México ha decidido sumar esfuerzos a las iniciativas internacionales a partir de la implementación de la Estrategia Nacional de Cambio Climático y el Programa Especial de Cambio Climático, en los que se incluyen compromisos para emprender acciones concretas: "México se comprometió a reducir un 30% (de emisiones de Gases de Efecto Invernadero) con respecto a la línea base en 2020, así como un 50% al 2050 en relación con las emisiones del año 2000",² esto a través de ejes estratégicos de mitigación, entre los que se encuentran: "Transitar a modelos de ciudades sustentables con sistemas de movilidad, gestión integral de residuos y edificaciones de baja huella de carbono".³

La posibilidad para alcanzar este escenario depende directamente de las acciones de cada región urbana en el país, y aun cuando a nivel nacional existe un compromiso expreso por actuar, los datos actuales nos demuestran que aún hay un largo camino por recorrer a nivel local. En el marco de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, así como el Programa de Desarrollo Urbano y la Nueva Agenda Urbana de ONU Hábitat, se llevó a cabo la **Iniciativa de las Ciudades Prósperas**, en la que, a manera de contar con un punto de partida y orientar los esfuerzos de las ciudades por convertirse en lugares favorables para la calidad de vida, se llevó a cabo el **Reporte del Estado de las Ciudades de México: Camino hacia la Prosperidad Urbana**, en el cual se muestran los resultados del Índice de Prosperidad Urbana.

En este reporte, mismo que representa un esfuerzo de visión transversal por establecer el nivel de bienestar que pueden ofrecer las ciudades para el desarrollo de las capacidades humanas básicas, se aportan datos de gran interés, uno de ellos es la **sostenibilidad ambiental**, misma que se ubica en un 46.7, considerándola con ello como moderadamente débil, además, la **gobernanza y legislación urbana** se ubican en un 37.9, clasificándose entonces como muy débil.⁴

¹ ONU, World Urbanization Prospects, Nueva York, 2014, <https://esa.un.org/unpd/wup/publications/files/wup2014-highlights.pdf>

² Secretaría de Gobernación, Diario Oficial de la Federación, México, 28 de abril 2014, http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5342492&fecha=28/04/2014

³ Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, Estrategia Nacional para el Cambio Climático Visión 10-20-40, México, 2013, http://www.inecc.gob.mx/descargas/cclimatico/2012_est_nal_cc.pdf

⁴ ONU Hábitat, REPORTE NACIONAL DE TENDENCIAS DE LA PROSPERIDAD URBANA EN MÉXICO, México, 2016, p.17.

Estos datos ponen en evidencia aspectos que están limitando el impulso del que pudieran gozar las ciudades mexicanas: la limitada participación de la ciudadanía en la agenda de las ciudades, la acotada calidad de la infraestructura urbana que se centra en modelos caducos de movilidad motorizada particular y no en las personas ni en el respeto por la vida, así como la deficiente gestión financiera del presupuesto que debiera destinarse a una planificación urbana sustentable, son sólo algunos de los temas más apremiantes que todos los actores urbanos debemos atender.

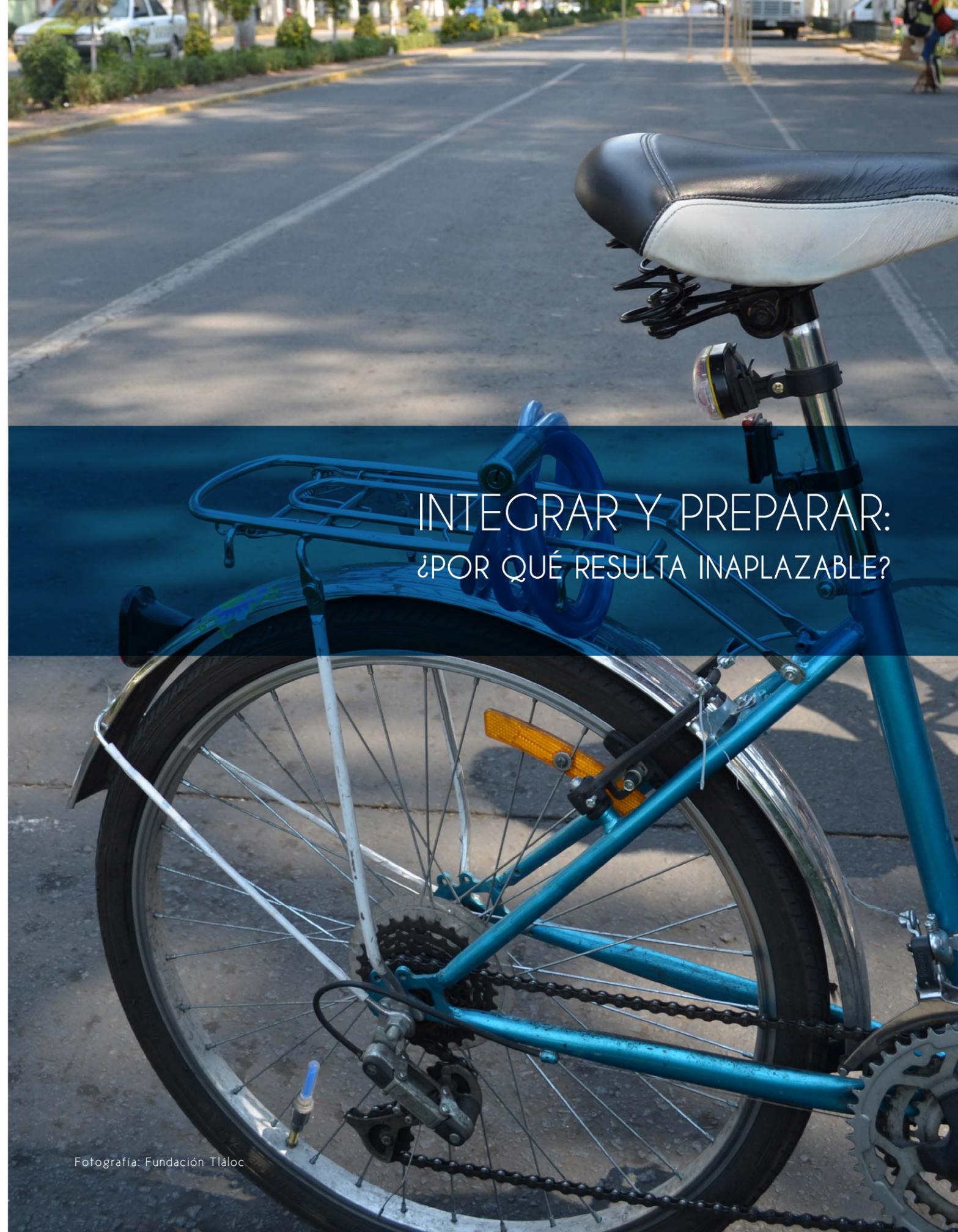
Las ciudades que, mediante procesos de diálogo colaborativo y en red, en el que participan ciudadanía, gobierno, academia y empresas, consiguen concretar un sistema de transporte integrado, eficiente, seguro, digno y basado en el uso racional del espacio urbano, privilegian el desarrollo económico, social y cultural de sus habitantes, ya que fortalecen las posibilidades de encuentros e intercambios bajo dinámicas alineadas con una visión holística, en la que se minimizan los impactos negativos medioambientales, se mantiene una integración y equilibrio sociales y se disminuye la necesidad de crecimiento horizontal de la mancha urbana, dando como resultado la garantía de modelos de ciudades sustentables, siendo éstas: compactas; conectadas y coordinadas, pero que además, pueden consolidarse como ciudades: compartidas; creativas; con confianza y; competentes. Sin duda esto puede lograrse al ofrecer espacios públicos compartidos, que promuevan la creatividad de su gente, encuentren sus más sólidos cimientos en instituciones fortalecidas desde la confianza de la colaboración, y cuentan con un creciente nivel de competencias en el que se basan las más delicadas decisiones, en resumen, se obtienen ciudades más humanas.

Es por esto que la movilidad sustentable es un tema prioritario en la agenda mundial de las ciudades, ya que se pretende que gobierno, empresas, academia y ciudadanía se sensibilicen, informen, reflexionen y actúen en la importancia de suscribir políticas públicas que potencien el desarrollo de un transporte público sustentable, infraestructura urbana orientada a las personas, así como el fortalecimiento del uso de medios de transporte no motorizados, de tal forma que la planificación urbana responda al desafío que implica el acelerado crecimiento urbano. Las ciudades deben apostar por medios de transporte más eficientes en materia energética y medioambiental, mismos que contribuyan a mejorar la calidad de vida de todos quienes habitan la biósfera en ambiente urbano.

Históricamente, el Valle de Toluca ya vivió una transformación profunda hace más de un siglo con la instalación del ferrocarril Toluca-San Juan de las Huertas en 1882, mismo que si bien, tuvo un espectro corto de influencia, al igual que otras líneas ferroviarias de la época, abarató costos en transporte, propició la distribución de mercancías valiosas y facilitó la movilidad del Estado de México y sus alrededores.⁵ La vocación ferroviaria en la región es auténtica y hoy, nuevamente, se cuenta con la posibilidad de generar importantes beneficios para la población.

El Valle de Toluca presenta características territoriales, económicas y sociales muy favorables para que la puesta en marcha del Tren Interurbano México-Toluca signifique una derrama de impactos positivos para quienes habitan en él, no obstante, las tensiones que existen en cuanto al presente modelo territorial, las francas áreas de oportunidad en el estado actual del transporte público y las profundas deficiencias en la infraestructura para la movilidad, obligan a que el proceso de preparación e integración de la región tenga que llevarse a cabo con celeridad, de manera eficiente, coordinada y con visión integral. **Queda poco tiempo, pero aún es posible trabajar en gobernanza para dignificar al Valle de Toluca, transitando hacia la sustentabilidad de la región, gestionándolo como una biósfera en un ambiente urbano ¡Actuemos Ya!**

⁵Flores Arriaga Nancy. *Los constructores del ferrocarril Toluca-San Juan de las Huertas, 1883-1906*. Contribuciones desde Coatepec, núm. 23, julio-diciembre, 2012. Universidad Autónoma del Estado de México, Toluca, México.



INTEGRAR Y PREPARAR:
¿POR QUÉ RESULTA INAPLAZABLE?

INTEGRAR Y PREPARAR:

¿POR QUÉ RESULTA INAPLAZABLE?



26.6% de los GEIs provienen del sector autotransporte y no carreteros a nivel nacional. (INECC/SEMARNAT)*

Construir ciudades saludables y competitivas implica invertir en proyectos que promuevan la movilidad sustentable y multimodal: infraestructura ciclista, reordenamiento y dignificación del transporte público, promoción del transporte masivo, redensificación de las ciudades haciéndolas más "caminables", disminuir la expansión de la mancha urbana y desincentivar el uso del automóvil, desarrollo y actualización de los programas de verificación vehicular obligatoria en todo el Valle de Toluca. (CSC)*

La Estrategia Nacional contra el Cambio Climático propone: "Moverse a modelos de ciudades sostenibles con sistemas de movilidad, de gestión integral de residuos y con baja huella de carbono". (ENCC)*

México tiene el compromiso a nivel mundial de alcanzar el

30%

de reducción de gases de efecto invernadero para el año

2020

y del **35%**

para el año **2024** (COP 21)*

El **8%** del PIB nacional se pierde por dos causas:

4%

por problemas de salud ocasionados por la calidad del aire y

4%

Horas mujer/hombre en el tráfico. (CSC/CE)*

La necesidad de desplazamiento se resuelve en un

75.5%

mediante el sistema de transporte público (aunque éste alcanza un

65%

de insatisfacción entre los usuarios) o en un

17.5%

por medio del automóvil. (CMM)*

El Valle de Toluca se considera una biósfera en ambiente urbano (debido a varios atributos tales como: su periferia rural y rural-urbana, la zona agrícola, el Nevado de Toluca, las Ciénegas y el propio río Lerma). (UNESCO)*

"En el caso de las propuestas que promueven o facilitan el uso del auto particular, únicamente **10%** de los encuestados **10%** apoya la continuidad en la construcción de más estacionamientos, vías rápidas o segundos pisos de cuota. (CMM)*

En el otro extremo, un porcentaje similar de los encuestados (52%) ya manifiestan estar totalmente en desacuerdo de estas medidas, probablemente evidenciando la necesidad de buscar nuevas alternativas de movilidad para la ciudad". (CMM)*



El automóvil es la opción más costosa en términos económicos ya que obliga a gastar en promedio

\$1,166.00 pesos mensuales a diferencia de los **\$147.00** pesos empleando a la bicicleta como medio de transporte; finalmente ese

17.5% de la población que emplea el automóvil ocupa aproximadamente entre el

70% y el 80%

del espacio público dedicado a infraestructura vial en detrimento de ese

82.5% de la población que ve limitada su oferta de espacio a un **20% o 30%** del total disponible. (CMM)*

En el VT se presenta una mayor dependencia en el uso del automóvil, ya que es la única de las 5 zonas metropolitanas (Mty, Gdl, Puebla, CDMX, VT) más grandes del país que no tiene una alternativa de transporte público integrado, ni carriles confinados. (IPCC/ONU)*

Beneficios del Tren Interurbano Toluca-México: 34500 TonCO2eq. menos lo que representa 270 has de bosque. (FT)*

88%

de los ciudadanos encuestados apoyan totalmente una política que permita destinar carriles exclusivos para el uso de bicicletas, siendo la medida más aceptada". (CMM)*

El mayor reto de la humanidad en este siglo es el cambio climático, junto con la crisis alimentaria. (BKM - ONU)*

50%

De la población mundial actual reside en áreas urbanas y son responsables del

70%

de GEIs; se prevé que para 2050 (la población urbana) llegará al 70 por ciento. (ONU-WUP-IPCC)*



La contaminación es el mayor riesgo para la salud ambiental. A nivel mundial, en 2012 la contaminación del aire debida al tráfico, la industria y la quema de desechos o combustibles residenciales provocó unos 3 millones de muertes.

SALUD Y BIENESTAR

En los últimos 30 años, la población del Valle de Toluca creció **3.6** veces, mientras que el área urbana lo hizo en un **26%**. (CE)*

Sobre la dependencia del automóvil: ...este patrón de movilidad es responsable aproximadamente de entre un

30% y 35%

del total de los gases de efecto invernadero (GEI) de la región. (CMM)*

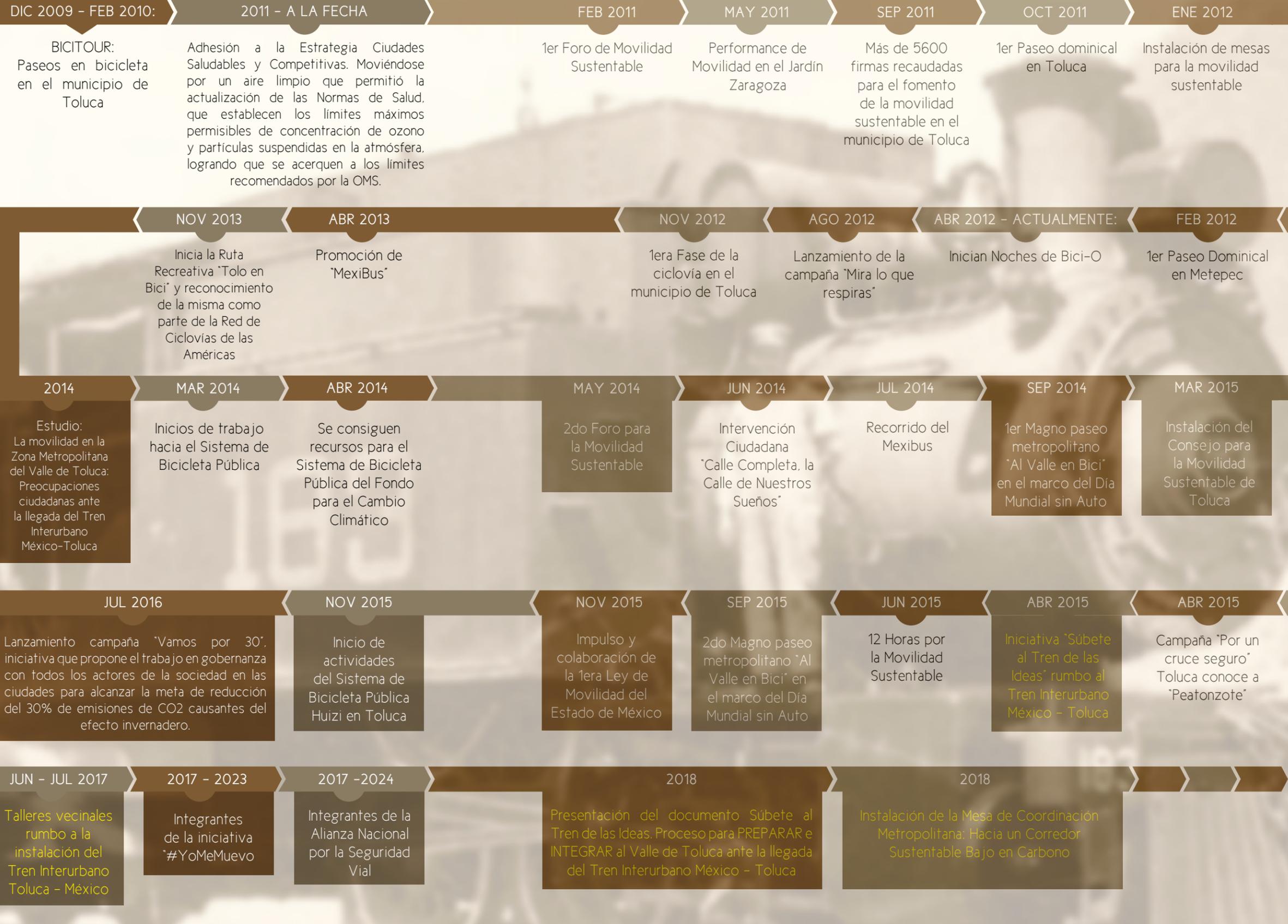
Impactos negativos del 2do piso de la autopista Lerma-Marquesa: Menos las 70 has aprox. Perdidas por esta obra = 9000 ton CO2eq. Sin contar con los GEIs de los nuevos vehículos transitando en esta zona. (FT)*

*FUENTES (VER ANEXO)

LÍNEA DE TIEMPO

HACIA UNA MOVILIDAD SUSTENTABLE EN EL VALLE DE TOLUCA

El Tren Interurbano México-Toluca es un hecho histórico que no debemos dejar pasar. Fundación Tláloc inició el proceso de integración y preparación del Valle de Toluca ante la llegada del Tren en 2014 y, a lo largo de este periodo muchas otras instituciones se están sumando a este gran movimiento por la sustentabilidad de la región, sin embargo, las acciones por la movilidad sustentable no se suscriben sólo a estas actividades, el movimiento de movilidad contenido en el Decálogo Sustentable de la Fundación se comprenden como la suma de esfuerzos que nos ha conducido a un ejercicio de participación ciudadana a lo largo de ocho años.



MODELO SIRAA

CONSTRUCCIÓN DE CIUDADANÍA AMBIENTAL

Fundación Tláloc, a partir de sus cuatro principios básicos, gestiona una agenda de sustentabilidad en México, con una visión holística y mediante la generación de proyectos que contribuyen a incrementar el bienestar de sus habitantes y diferentes comunidades, siempre en armonía con su entorno. Estos principios básicos comprenden:

SER

La fundación primero busca Ser para después hacer. El objetivo que persigue es simplemente ser, no hay otra agenda más que la que posibilite reconocerse en el hacer cotidiano, donde este hacer contribuya a ese proyecto de ser la máxima versión de sí misma, tanto de las personas que la integran, como de ella como organización. Florecer.

CRECER AYUDANDO A QUE OTROS CREZCAN:

Estamos convencidos de que compartir es un valor central de la sustentabilidad, por ello planteamos proyectos que beneficien a la población en general, invitando a que participen activamente en la transformación positiva de su entorno propiciando bienestar para todos los seres vivos.

CREAR PUENTES:

Articular esfuerzos entre los distintos sectores de la sociedad, mediante el diálogo coordinado, horizontal, inclusivo y pacífico, de manera que se construyan los acuerdos necesarios para hacer frente a los retos que presentan las comunidades.

EMPODERAR:

Promovemos una sociedad consciente y actuante, corresponsable, protagonista y líder en la gestión de los proyectos que se plantean para el bien común. A lo largo del desarrollo de los proyectos, los rostros se diluyen y todos nos convertimos en autores sociales de la transformación de nuestras ciudades.

Con base en este pensamiento, Fundación Tláloc ha diseñado el Modelo SIRAA; metodología que desde el 2001 nos ha permitido desarrollar proyectos sustentables en los que todos los sectores de la sociedad han podido participar de manera coordinada, informada, pacífica, a través del diálogo, escucha atenta, con un alto índice de involucramiento, acción y aprendizaje. Las etapas del Modelo SIRAA se comprenden de la siguiente manera:

SENSIBILIZAR

Únicamente a través de experiencias vividas la ciudadanía es capaz de percibir su realidad y darse cuenta de las problemáticas que la aquejan. Invitamos a las personas a abrir sus sentidos y dejar de lado la indiferencia que tanto lastima a las sociedades. Hoy, es momento de observar de manera crítica propositiva y sensible nuestra realidad y hacer visibles las dificultades que como comunidad de la vida debemos hacer frente.

INFORMAR

No basta con querer ayudar, hay que saber hacerlo. Por esta premisa en Fundación Tláloc le damos especial valor a la información –que generamos y recibimos– compartiéndola, procurando que ésta sea siempre respaldada por estudios y análisis obtenidos en colaboración con aliados especializados, profesionales, academia, autoridades e instituciones, de tal forma que estos hallazgos nos permitan tener una visión clara de los retos y estar preparados ante su correcto planteamiento y la toma de decisiones.

REFLEXIONAR

El conocimiento de las dinámicas de nuestro entorno, así como su comprensión nos permite cuestionar el orden de las cosas de una manera crítica, responsable y propositiva, comprendiéndonos como parte de la dinámica de dicho entorno y por lo tanto corresponsables de su cuidado, mejora y conservación. A partir de este ejercicio reflexivo en el que todos los sectores de la sociedad son invitados a participar, se enriquecen las propuestas y se construye una visión compartida, se definen y los objetivos que se pretenden alcanzar en cada proyecto, así como la manera de lograrlos y evaluarlos a partir de indicadores que nos manifestarán su grado de cumplimiento.

ACTUAR

De nada sirve la reflexión sin acción. En esta fase del proceso los actores sociales, empoderados, ejecutan las acciones del proyecto, concretando con ello la visión compartida que se ha generado en etapas previas. La relevancia de esta fase no se limita únicamente a hacer visibles las acciones proyectadas, además, manifiestan por sí mismas el trabajo de construcción de ciudadanía ambiental; es en este momento en el que la empatía e iniciativa se hacen evidentes, las personas ponen manos a la obra en la solución de conflictos y trabajan de manera colaborativa por un objetivo en común.

APRENDER

Cada iniciativa ciudadana es una ocasión para incrementar el nivel de bienestar de todos, pero también es, sin duda, una oportunidad de explorar nuevas posibilidades y construir capacidades que hagan de las sociedades, comunidades más resilientes, sustentables y armónicas. En cada etapa del proceso, quienes participamos de él compartimos saberes, fortalecemos capacidades y estamos inmersos en un proceso de mejora continua.



El modelo de construcción de ciudadanía ambiental SIRA debe comprenderse bajo una lógica helicoidal, es decir, fases que giran alrededor de un objetivo específico, compartido, holístico y sustentable, que produce una fuerza de re-acción social, la cual impulsa proyectos que contribuyen a la armonía de las comunidades vistas como biósfera. El Modelo SIRA es un proceso en constante cambio y adaptación ante el devenir de cada proyecto, de tal forma que permite que las iniciativas que de él emanan permanezcan de manera resiliente a lo largo del tiempo, y crezcan a pesar de los cambios.

La estrategia "Súbete al Tren de las Ideas" se ha gestionado en todo momento desde el Modelo SIRA con el fin de lograr un proceso en el que todos los sectores sociales participaran, recuperando sus preocupaciones y propuestas ante la llegada del Tren Interurbano México - Toluca. Al ser un Modelo cuya continuidad es necesaria, permitirá que el acompañamiento de todos quienes han participado o deseen sumarse a esta iniciativa perdure durante todas las etapas de implementación de esta magna obra, incluyendo la puesta en marcha y operación.



ESTUDIO DE PERCEPCIÓN DE LA MOVILIDAD EN EL VALLE DE TOLUCA 2014

ESTUDIO DE PERCEPCIÓN DE LA MOVILIDAD EN EL VALLE DE TOLUCA 2014

ALIADO:

Dinamo Antropología Creativa

OBJETIVO GENERAL:

A partir del desarrollo de 4 grupos de enfoque fue posible conocer la percepción de la ciudadanía de la Zona Metropolitana del Valle de Toluca (ZMVT) sobre la implementación del Tren Urbano México-Toluca.

¿QUIÉNES PARTICIPARON Y POR QUÉ?

Vecinos de las próximas estaciones del Tren

Usuarios del automóvil

Usuarios de Transporte Público

- Profesionistas
- Amas de casa
- Universitarios
- Pequeños comerciantes
- Estudiantes de posgrado
- Trabajadoras domésticas

Este ejercicio de diálogo se estableció con la ciudadanía que en un primer orden viviría los impactos de la implementación del Tren Interurbano México-Toluca, por tanto, un primer criterio de selección fue la cercanía de sus actividades cotidianas con las estaciones del Tren y, posteriormente, se tomaron en cuenta sus hábitos de movilidad de manera que nos permitiera indagar si estos se mantendrían una vez que esta magna obra se encontrara en funcionamiento o no, así como las razones para decantarse por una u otra opción. Factores como sexo, edad, escolaridad u ocupación fueron diversos y su descripción sólo obedecen a una intención de ampliar el contexto de la muestra.



OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- Conocer la percepción general sobre movilidad de los habitantes de la ZMVT.
- Saber cuáles son las expectativas de la ciudadanía de la ZMVT en comparación con la Ciudad de México.
- Establecer las fortalezas, oportunidades, riesgos y debilidades que presentan factores como la infraestructura urbana, el transporte público, la seguridad ciudadana, la seguridad vial y las instituciones responsables de la implementación del proyecto ante los ojos de los habitantes de la ZMVT.



CARACTERÍSTICAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA ZMVT

| | Usuarios de Transporte Público | Automovilistas | |
|---|---|--|---------------------------------------|
| Servicio de transporte público que no presenta condiciones de equidad | Población con recursos limitados | Población con posibilidad económica para contar con un auto privado y evitar el uso del Transporte Público | Contribuyen a la congestión vehicular |
| | Se asume y se "lucha" todos los días contra él para lograr sus objetivos. | Evitar el contexto desfavorable. Uso indiscriminado del auto | |
| | <i>"Siempre me voy parada, procuro salir a 40 minutos antes, ya sé que me voy a tardar esperando el autobús, entonces psicológicamente ya me preparo"</i> | <i>"Yo prefiero irme en auto porque no me siento segura en el transporte"</i> | |

BICICLETA COMO OPCIÓN DE TRANSPORTE ALIMENTADOR DEL TREN INTERURBANO

| | Retos | Posibilidades |
|-----------------|---|---|
| CALIDAD DE VIDA | <ul style="list-style-type: none"> • Transporte público que ponen en riesgo la vida de los ciclistas • No existe infraestructura ciclista que apoye la percepción de seguridad • Cultura vial que no reconoce al ciclista como un actor con derecho a circular en el arroyo vehicular • Aún persiste en el imaginario social la idea de vehículo de menor categoría | <ul style="list-style-type: none"> • Ahorro de tiempo • Ahorro económico • Espacio para el esparcimiento • Evidente descongestión vial • Medio idóneo para alimentar al TIMT |



PREOCUPACIONES GENERALES EN TORNO A LA LLEGADA DEL TREN INTERURBANO MÉXICO - TOLUCA

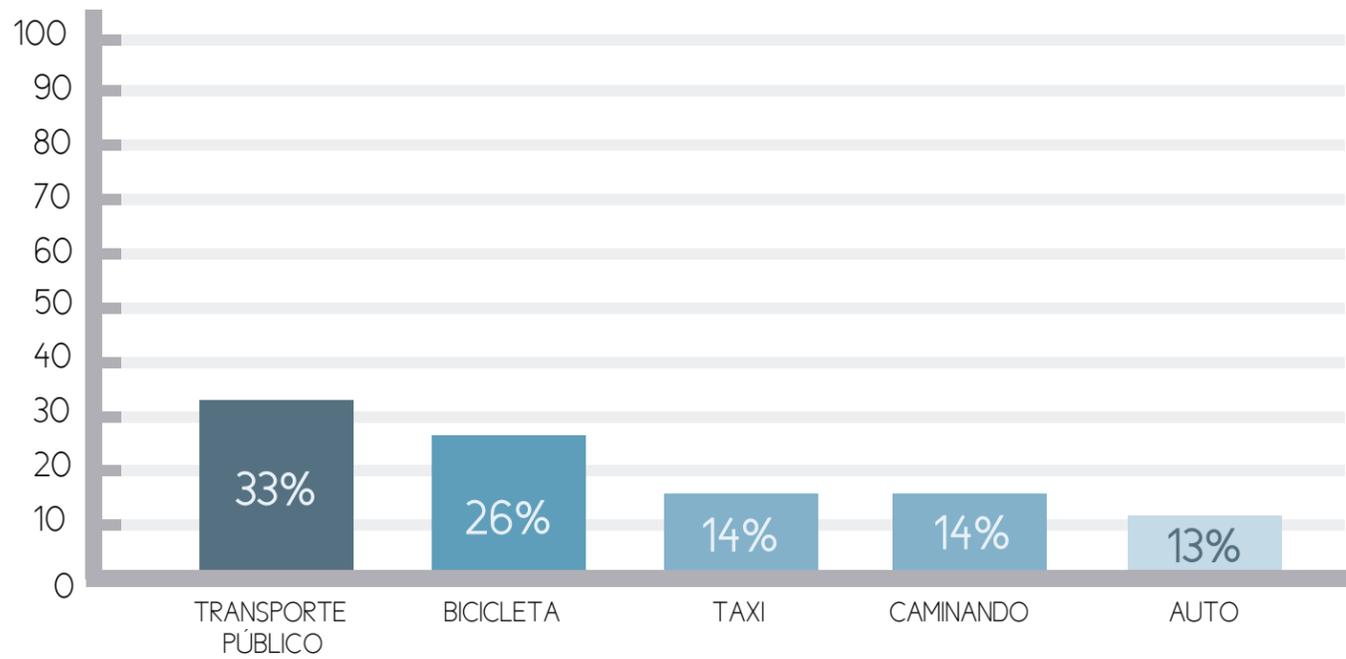
ENCUESTA EN REDES SOCIALES

METODOLOGÍA

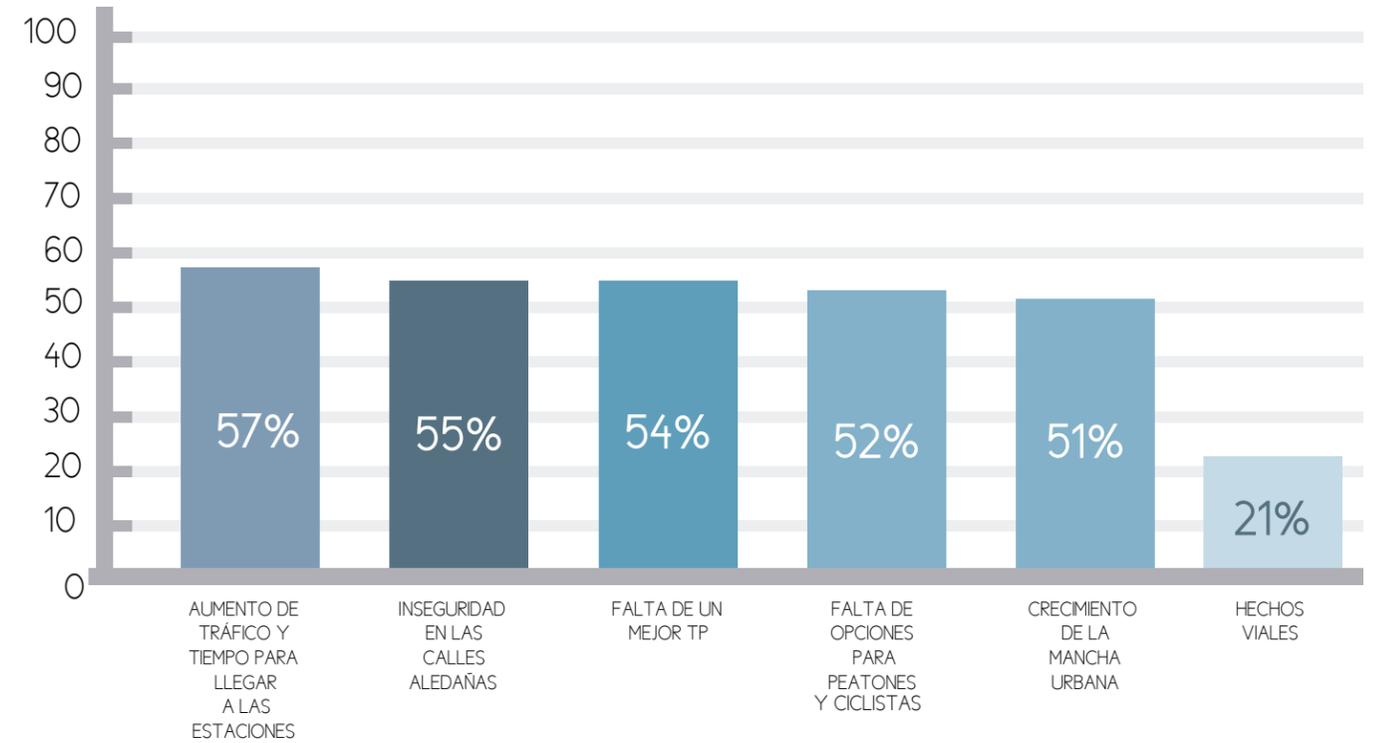
Los datos obtenidos en esta encuesta se recabaron a partir de una convocatoria publicada en redes sociales, misma que dirigió a los usuarios a un cuestionario de opción múltiple. El resultado se muestra en escala de 0% al 100%. Las respuestas fueron confidenciales, personales y no existió posibilidad de responder más de una vez el cuestionario.

Para asegurar que las respuestas fueran proporcionadas por una muestra de habitantes del Valle de Toluca, se requirió el código postal para garantizar que su domicilio se suscribiera a esta área geográfica.

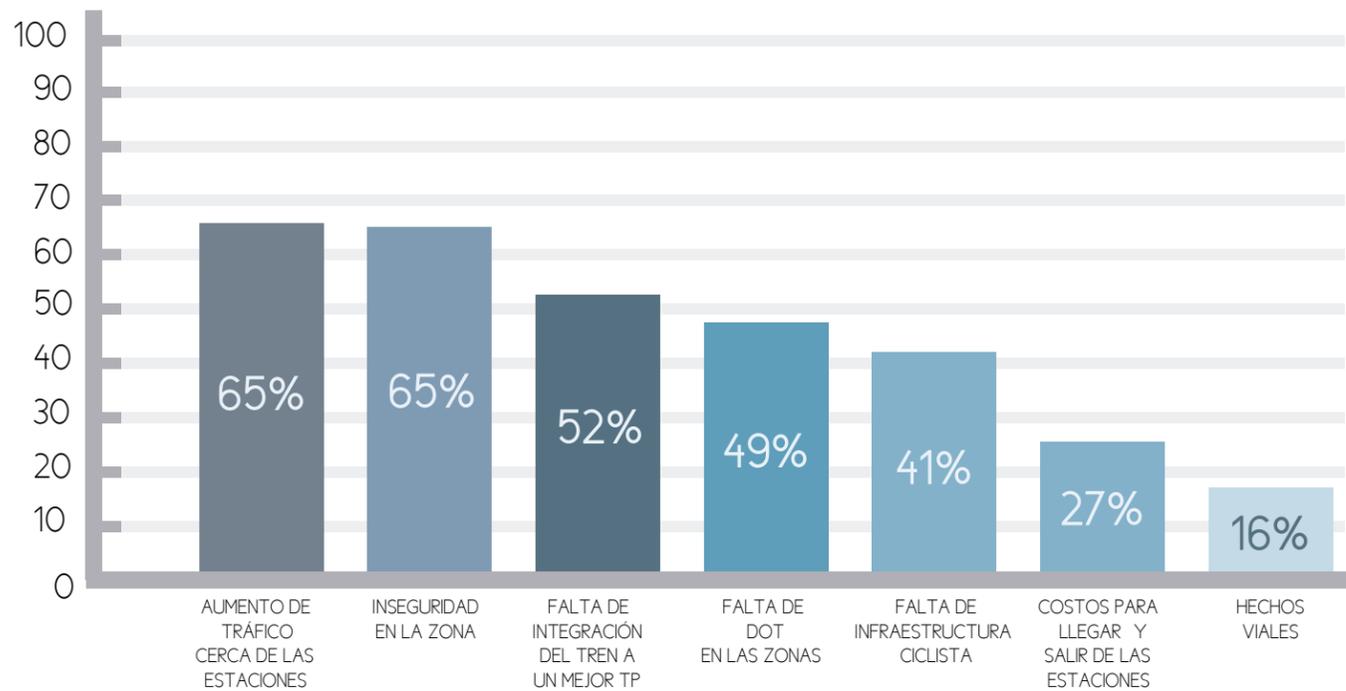
MEDIOS PREFERIDOS PARA LLEGAR A LAS ESTACIONES



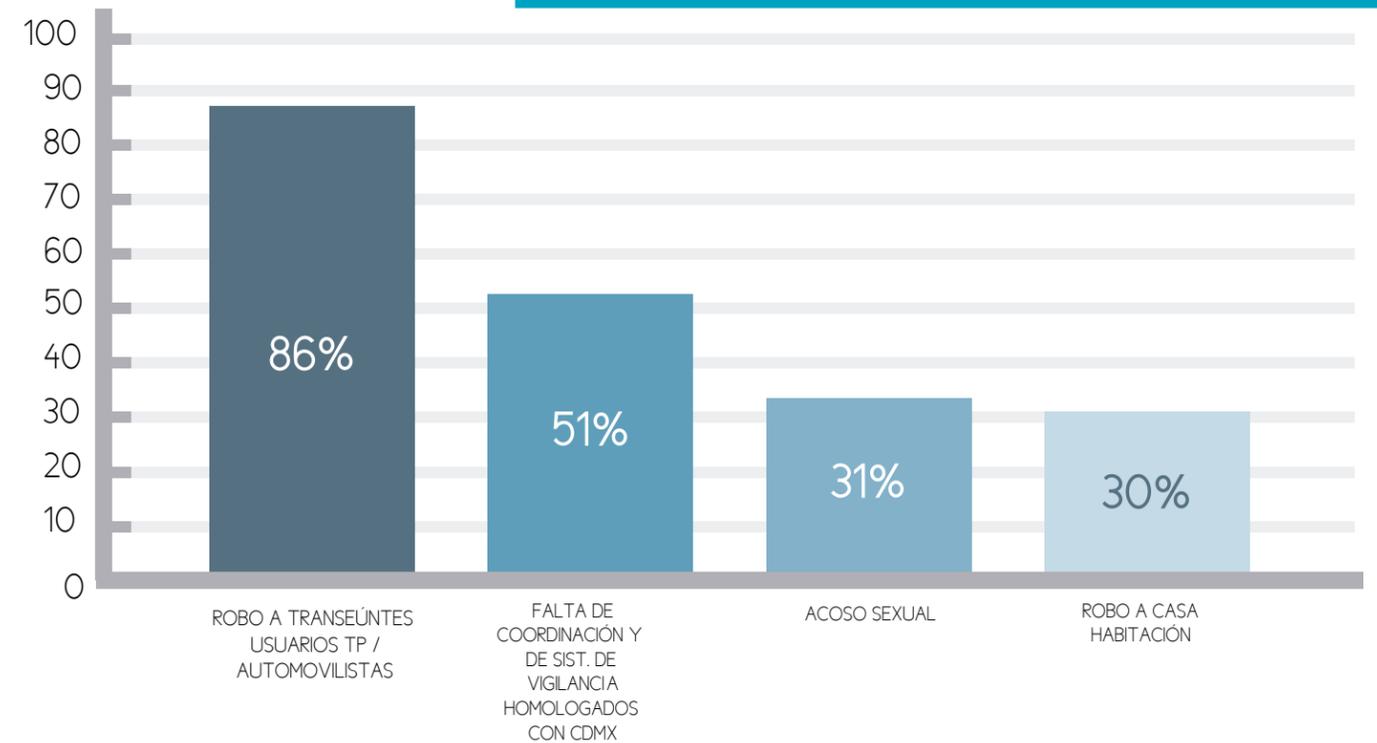
PREOCUPACIONES EN TORNO A MOVILIDAD



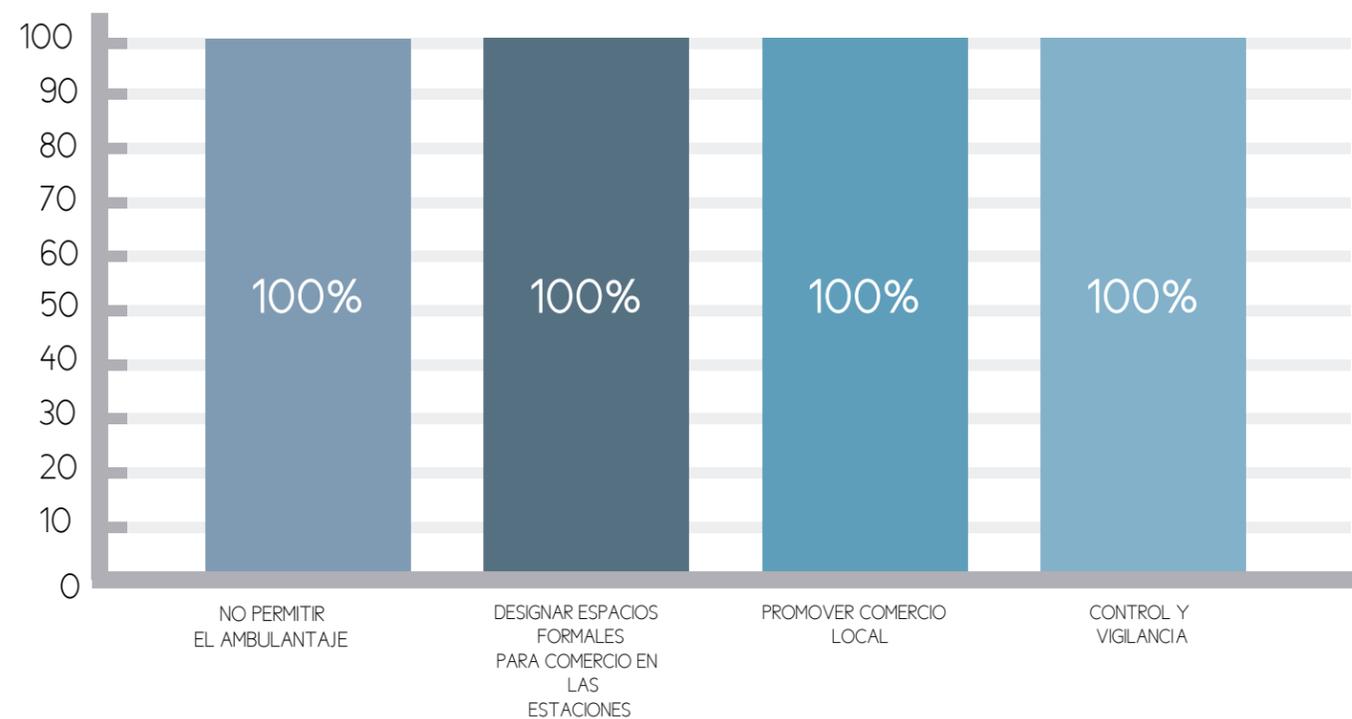
PREOCUPACIONES EN TORNO A LAS ESTACIONES



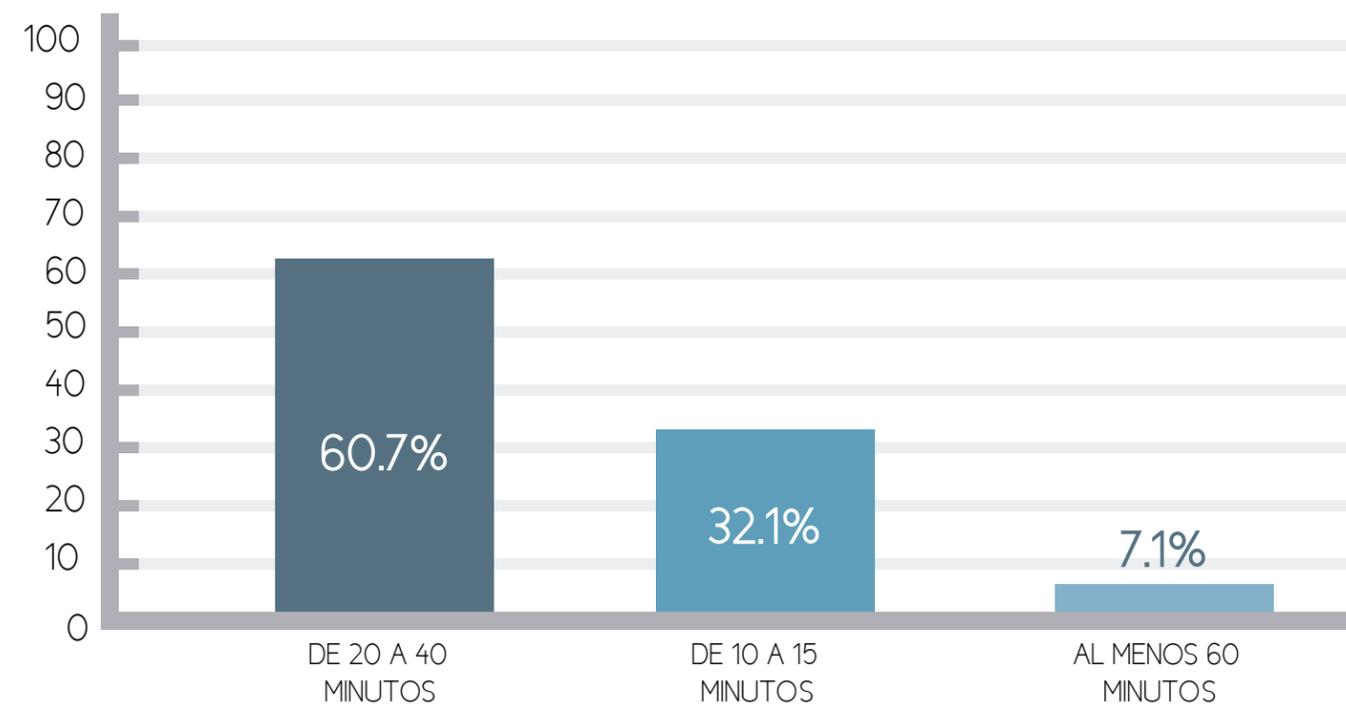
PREOCUPACIONES EN TORNO A SEGURIDAD



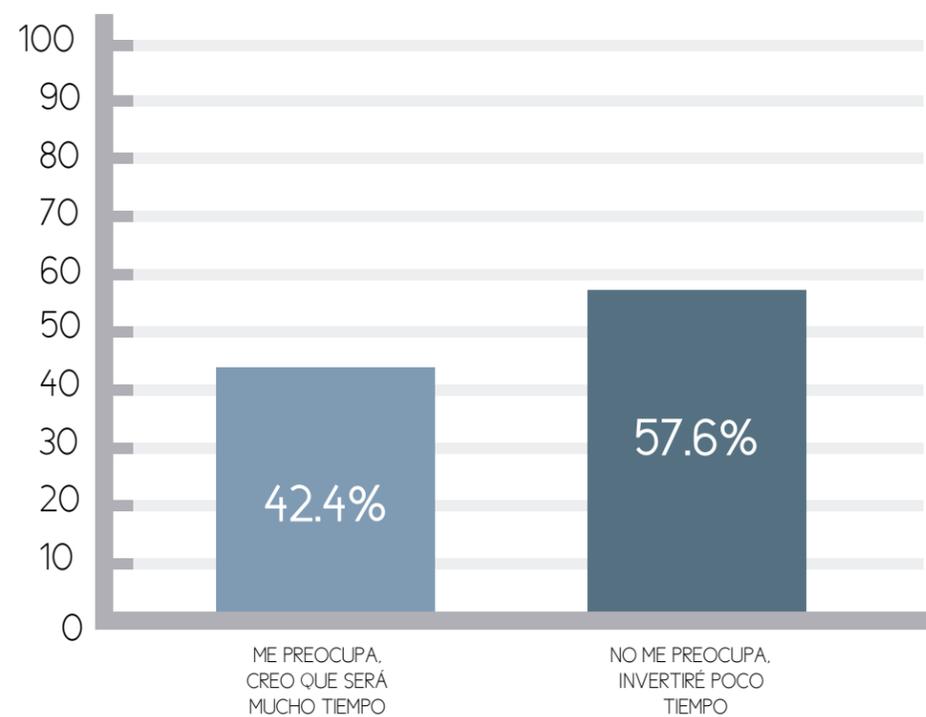
REGULACIÓN DE COMERCIO INFORMAL EN LAS ESTACIONES



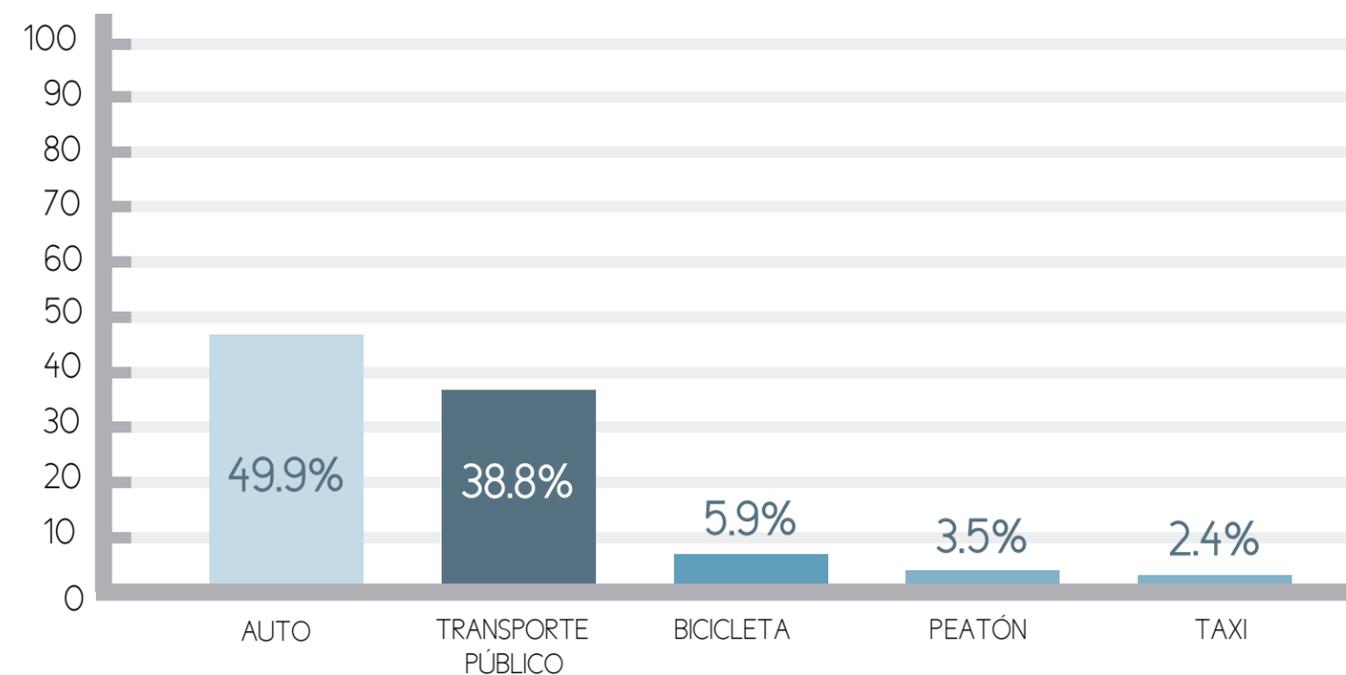
DE NO PREPARAR E INTEGRAR ¿CUÁNTO TIEMPO TOMARÁ LLEGAR A LAS ESTACIONES DEL TREN?



PREOCUPACIÓN EN TORNO AL TIEMPO



MEDIO DE TRANSPORTE HABITUAL DE LOS ENCUESTADOS

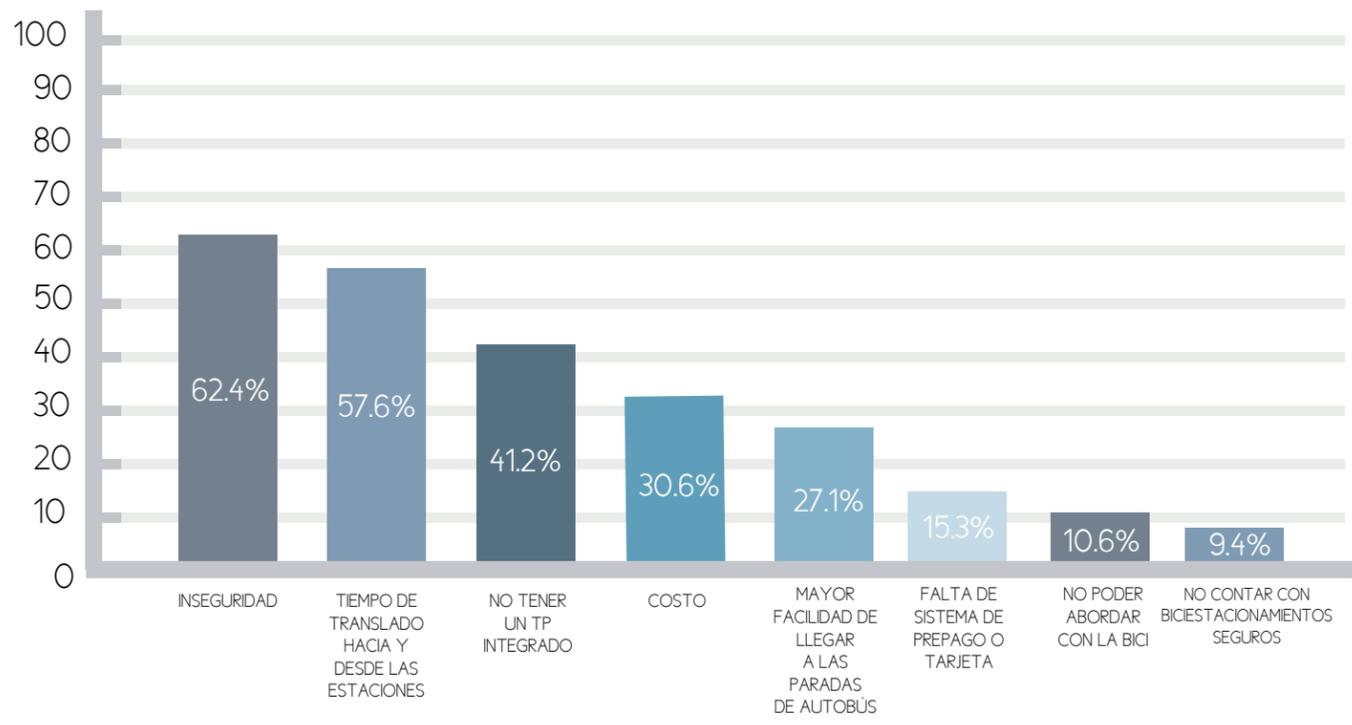




Con voluntad política y un amplio abanico de medidas tecnológicas, aún es posible

ACCIÓN POR EL CLIMA

CAUSAS PARA NO USAR EL TREN



Render de Av. Tecnológico. Elaboración de Fundación Tláloc

CONSTRUYENDO VIABILIDAD SOCIAL

Durante los meses de junio y julio de 2017, Fundación Tláloc fue capaz de conducir sesiones participativas tipo taller, bajo una metodología de diálogo apoyada por la Agencia de Cooperación Alemana (GIZ) y en colaboración con Centro EURE. A fin de que las sesiones cumplieran con el objetivo de recuperar las preocupaciones, dudas y sugerencias de la ciudadanía con respecto a la implementación del TIMT, se consideraron una serie de factores críticos de éxito entre los cuales destacaron:

1) CONVOCATORIA: Se priorizó que habitantes de las zonas aledañas a las futuras estaciones del TIMT, o bien, ciudadanos cuyas actividades comerciales, laborales o educativas se desarrollaran cerca de estas zonas, fueran quienes participaran en las sesiones, esto con la finalidad de recuperar las inquietudes y sugerencias del grupo social que de antemano ya se encuentra viviendo los primeros impactos de esta magna obra en su calidad de vida.

2) METODOLOGÍA: Para lograr el involucramiento necesario de los asistentes a las sesiones, se desarrolló una agenda de trabajo con una duración aproximada de cuatro horas. Durante este tiempo, los ciudadanos fueron sensibilizados sobre el estado actual de la implementación del TIMT, recibieron información sobre los posibles riesgos y debilidades de la obra, así como las fortalezas y oportunidades de llevar a cabo una correcta preparación e integración. Además, con el fin de garantizar que estos talleres generaran un espacio de reflexión, factores como la objetividad, la escucha activa de todos los participantes, el diálogo horizontal y la recuperación diligente y continua de cada una de las opiniones expresadas, fueron los ejes centrales que guiaron todo el proceso.

3) ANÁLISIS DE RESULTADOS: A fin de generar el presente documento y que cumpliera con las premisas de transparencia, inclusión, claridad, confiabilidad y certeza en cuanto a la obtención de resultados, el equipo interdisciplinar de Fundación Tláloc recuperó todas las expresiones resultantes del diálogo que se sostuvo con los grupos anteriormente descritos. Dichos resultados se clasifican en beneficios, preocupaciones y sugerencias, conceptos que versan sobre cinco temas fundamentales ante la llegada del TIMT: Sobre el tren (obra y costos), accesibilidad universal, seguridad pública, transporte público, ambulante y comercio, desarrollo urbano y ciudadanía-gobierno.

Además, en un segundo plano se muestra el compilado de todas las preguntas que la ciudadanía participante de este ejercicio de diálogo busca acercar a las autoridades correspondientes, a fin de que estas las tomen en cuenta y las respondan de manera oportuna, clara, transparente e institucional.



INTERPRETACIÓN DE LOS TALLERES VECINALES: SÚBETE AL TREN DE LAS IDEAS



SEDE DE LOS TALLERES

- Escuela Normal de Educación Física ESTACIÓN ZINACANTEPEC
- Patronato Pro Centro Histórico de Toluca - Instituto Universitario BRIMA ESTACIÓN PINO SUÁREZ
- Tecnológico de Monterrey Campus Metepec. ESTACIÓN TECNOLÓGICO

TEMAS

Los siguientes temas son el resultado del análisis y clasificación de las ideas, propuestas e inquietudes de los ciudadanos que participaron en los talleres.

- SOBRE EL TREN (OBRA, COSTOS)
- ACCESIBILIDAD UNIVERSAL
- SEGURIDAD PÚBLICA
- TRANSPORTE PÚBLICO
- AMBULANTAJE Y COMERCIO
- DESARROLLO URBANO
- CIUDADANÍA - GOBIERNO

| TALLER | TEMA | BENEFICIOS | PREOCUPACIONES | SUGERENCIAS |
|--|--|---|---|--|
| ZINACANTEPEC | SOBRE EL TREN (OBRA, COSTOS) | Ahorro de tiempo en el traslado | Seguridad del tren por su velocidad | Personal capacitado para atender a las personas |
| | | Transporte económico | Desconfianza en la solidez de la Infraestructura ferroviaria | |
| | | Reducción de parque vehicular privado | Interrupción de la construcción | |
| | | Mejores condiciones de transporte | Falta de ventilación | Costo accesible y justo |
| | | | Conductores incapaces | |
| | | Transporte seguro | Afectaciones a la infraestructura por fenómenos naturales y/o meteorológicos | Falta de medios de transporte que alimenten la estación de Zinacantepec, la cual está alejada del centro del municipio |
| | | Drenaje/Inundaciones | | |
| Tranquilidad al viajar | | Daño a propiedades aledañas por el movimiento | | |
| | | No poder usar el celular | | |
| PINO SUÁREZ | | Ahorro de tiempo | Seguridad en el Tren | Personal capacitado en el Tren |
| | | Ahorro de Dinero | | |
| | | Menos autos | | |
| | | Mayor comodidad | | |
| TECNOLÓGICO | | Menos tiempo para llegar a la Cdmx | Costo de la obra vs funcionalidad | Wi-fi gratis en las estaciones y en los vagones |
| | | Movilidad para muchas personas | Cantidad de personas que se dirijan a las estaciones | El área debajo del tren sea infraestructura para garantizar la accesibilidad |
| | | Mayor seguridad en el traslado y menos desgaste físico para el conductor | Seguridad dentro del TITM | Vagones rosas para mujeres |
| | | | El sistema de drenaje del proyecto | Jardines verticales en las columnas |
| | | Ahorro de combustible | Riesgo estructural por vibración y falta de mantenimiento | Reubicar la estación de Metepec |
| | Beneficio ambiental | Disponibilidad de aseos públicos | Espacio designado en el vagón para bicicletas | |
| | Otra alternativa de transporte | Presupuesto designado al mantenimiento de las estaciones | Realizar pruebas de funcionamiento, con participación ciudadana | |
| | | | Tarifas accesibles | |
| METEPEC; TECNOLÓGICO DE MONTERREY | Menos tráfico en carretera | Costo del TITM vs Autobuses | Control de costos por trayecto | |
| | Ahorro de tiempo en traslados a CDMX | Seguridad operacional | Costo preferencial para un día de trayecto | |
| | Tranquilidad al evitar conducir en carretera | | Trabajar en una estructura estética, segura que inspire seguridad y confianza | |
| PATRONATO PRO CENTRO HISTÓRICO DE TOLUCA | Mejor calidad de aire debido que disminuirán los vehículos de gasolina | La dinámica dentro de las estaciones del tren | Creación de un registro de usuarios | |
| | Ahorro económico en los traslados a la CDMX | | | |
| | Menor tiempo de traslado, lo que incrementa la productividad y fomenta el intercambio laboral entre ciudades | Existencia de vicios ocultos en infraestructura, diseño de estaciones y en el proyecto del Tren y su desarrollo | Boleto que permita el control de acceso y salida | |
| | Disminución considerable del tráfico en la carretera y autopista México Toluca | | | |



Taller Estación Pino Suárez, junio 2017.



| TALLER | TEMA | BENEFICIOS | PREOCUPACIONES | SUGERENCIAS | |
|---|--|---|--|--|---|
| ZINACANTEPEC | SEGURIDAD PÚBLICA | Más vigilancia pública | Incremento de delincuencia e inseguridad | Más vigilancia Más alumbrado público | |
| | | Cámaras de seguridad dentro de la ruta del tren y paradas | Movilidad de grupos delictivos desde otras regiones | Vigilancia pública honesta | |
| PINO SUÁREZ | | Más seguridad pública | | Falta de seguridad en las colonias aledañas a las estaciones | Cámaras de seguridad con monitoreo y pronta reacción |
| | | | | Falta de seguridad en las estaciones en horas de mayor afluencia | Mayor vigilancia, más elementos de seguridad pública y vial en las zonas |
| | | | | | Vigilar el cumplimiento de la ley y reglamentos. Cero impunidad/ Cero tolerancia |
| | | | | | Asesoramiento en programas dirigidos a mejorar la infraestructura para la seguridad pública (aprovechamiento de espacios abiertos, iluminación, áreas verdes, zonas peatonales) |
| | | Paradas específicas y seguras para el autobús y taxis | | | |
| | | Vigilancia vecinal | | | |
| | | Falta de iluminación | Mayor y mejor iluminación sustentable | Ministerio público en la zona | |
| TECNOLÓGICO | | S / I | | Deficiente seguridad pública | Aumentar la iluminación durante la noche |
| | Pérdida de clientes por falta de seguridad | | | Colocar cámaras de seguridad y vigilancia permanente | |
| | Poca iluminación en la zona | | | Instalar alarma sísmica | |
| | Falta de seguridad en paradas y calles adjuntas | | | Implementar un programa de seguridad para evitar la delincuencia | |
| Tres niveles de gobierno vinculados en la impartición de seguridad y justicia | | | | | |
| | | Establecer una fuerza especial de vigilancia de estaciones y alrededores | | | |
| METEPEC; TECNOLÓGICO DE MONTERREY | Más seguridad en el desplazamiento | | Inseguridad alrededor de las estaciones | Alumbrado público en los alrededores para peatones, no sólo en calles principales | |
| | | | Incremento de la delincuencia | Seguridad federal, estatal, municipal, alerta vecinal | |
| PATRONATO PRO CENTRO HISTÓRICO DE TOLLUCA | S / I | Menos accidentes en la carretera Toluca-CDMX | Inseguridad para los vecinos cercanos a las estaciones | Guardia especial privada | |
| | | | | Instalar puestos de vigilancia pública cercanos a las estaciones (cámaras, botones de pánico) | |
| | | | | Presencia permanente de policías en la zona para garantizar la seguridad y evitar que se estacionen en las calles de los alrededores | |
| | Aumento de la delincuencia y la inseguridad dentro y alrededor de las estaciones | Aumentar la contratación de policías (mejor pagados y capacitados) | | | |
| | Que las estaciones sean propicias para asentamientos de personas en situación de calle | Iluminación eficiente cerca de las estaciones | | | |
| | Que aumente la inseguridad en el transporte público | Presencia de agentes viales | | | |
| | | Tolerancia cero en delitos, violaciones a las reglas de tránsito y desgaste de la infraestructura | | | |



Render de Av.Tecnológico. Elaboración de Fundación Tláloc

| TALLER | TEMA | BENEFICIOS | PREOCUPACIONES | SUGERENCIAS |
|--|-------------------------|--|--|--|
| ZINACANTEPEC | ACCESIBILIDAD UNIVERSAL | S / I | S / I | <p>Trabajar en una estructura estética, segura que inspire seguridad y confianza</p> <p>Peatonalización clara</p> <p>Infraestructura para garantizar la accesibilidad</p> <p>Acceso universal para personas con capacidades especiales</p> <p>Infraestructura para garantizar la accesibilidades suficientes</p> |
| PINO SUÁREZ | | Más topes | <p>Contar con más Infraestructura para garantizar la accesibilidad</p> <p>Habilitar mayor estructura peatonal</p> | <p>Accesibilidad Universal</p> <p>Cruces seguros para peatones</p> <p>Campañas de educación vial "Respeto al peatón"</p> <p>Infraestructura para garantizar la accesibilidad</p> <p>Infraestructura peatonal segura, confortable y que brinde servicios ambientales</p> |
| TECNOLÓGICO | | S / I | <p>Infraestructura para garantizar la accesibilidad</p> <p>Infraestructura segura y digna para el peatón</p> <p>Infraestructura adecuada para personas de la 3era edad, con capacidades especiales, mujeres embarazadas, con niños pequeños o personas con algún tipo de lesión motriz</p> <p>Infraestructura para ciclistas</p> | <p>Infraestructura que dé prioridad y seguridad al peatón</p> <p>Infraestructura y protección para el ciclista</p> <p>Usar el camellón para solucionar los problemas de accesibilidad y garantizar accesibilidad a peatones, bicicletas, TP, motos y autos</p> <p>Rampas y elevadores para personas con discapacidad</p> |
| METEPEC; TECNOLÓGICO DE MONTERREY | | S / I | <p>Infraestructura para garantizar la accesibilidad</p> <p>Seguridad Peatonal</p> <p>Aumento de tráfico en las zonas aledañas</p> <p>Bahías de ascenso y descenso de pasaje</p> <p>Accesibilidad universal</p> <p>Paraderos (autobuses y taxis)</p> | <p>Infraestructura para garantizar la accesibilidad</p> <p>Acceso universal a las estaciones para personas con capacidades especiales, personas de la 3era edad, mujeres embarazadas, personas lesionadas o con niños pequeños</p> <p>Implementar infraestructura peatonal</p> |
| PATRONATO PRO CENTRO HISTÓRICO DE TOLUCA | | <p>Falta de infraestructura universalmente accesible</p> <p>Falta de infraestructura que permita la llegada segura y ordenada de todos los tipos de movilidad con la que se pueda llegar a las estaciones del tren</p> | <p>Cruces seguros e infraestructura de acceso para el peatón</p> <p>Infraestructura adecuada para la movilidad alterna, peatonal y ciclista</p> <p>Infraestructura para garantizar la accesibilidad puentes para bicicletas</p> <p>Bahías de acceso que permitan el descenso seguro y ordenado.</p> | |



Taller Estación Tecnológico, Tecnológico de Monterrey campus Metepec, junio 2017.



| TALLER | TEMA | BENEFICIOS | PREOCUPACIONES | SUGERENCIAS | |
|--------------|--------------------|--|---|---|---|
| ZINACANTEPEC | TRANSPORTE PÚBLICO | Transporte incluyente | Que no se realicen las obras complementarias al tren, principalmente en vialidad y transporte público | Reestructuración y reordenamiento de transporte público | |
| PINO SUÁREZ | | S / I | | Falta de transporte público para llegar a la estación | Desarrollar y ejecutar un Plan Integral de Movilidad Metropolitana para el transporte público (autobuses, taxis, peatones) donde participan gobierno federal, estatal y municipal |
| | | | | Congestionamiento vial | Más formas de transporte para llegar desde Zinacantepec a la estación del Tren |
| | | | | Mayor contaminación | Reordenar el transporte urbano alimentador a la estación |
| | | | | Aumento de rutas desarticuladas del Transporte público | Mayor cobertura del SBP Huizi |
| | | | | Rutas de transporte público por zonas habitacionales | Eliminar sitios de taxi inadecuados |
| TECNOLÓGICO | | Menos autobuses de pasajeros | Falta de eficiencia y funcionalidad del transporte público debido a la sobre oferta que existe | Corrupción en la gestión del transporte y sus concesiones | Implementar paradas fluidas de descarga y carga de pasaje de taxi y autobús |
| | | | | | Fomentar la preferencia por el transporte público |
| | | | | | Sistema universal de pago de transporte público con tarjeta de prepago |
| | | | | | Reducir el número de líneas de transporte y favorecer a Mexibús |
| | | | | Cambiar de ubicación la central de autobuses | |
| | | Ordenamiento del transporte público de tal forma que sea eficiente, seguro, integrado y articulado | | | |
| | | Metrobus/BRT en Vialidad Metepec, Av. Las Torres y Av. Paseo Tollocan | | | |
| | | SBP Huizi como sistema de bicicleta pública estatal | | | |
| | | Revisar concesiones de camiones y taxis | | | |
| | | Utilizar el camellón de las torres solamente para paraderos de autobuses | | | |
| | | Transporte secundario para los accesos a la terminal | | | |
| | | Cero tolerancia a taxis colectivos | | | |
| | | Crear líneas de transporte conectadas con cada estación con carriles confinados | | | |
| | | Sistema único de pago para todo el transporte público | | | |
| | | Falta de un transporte público seguro | Multar al transporte que suba o baje pasaje en las áreas no permitidas | | |
| | | Mala planificación de paradas de autobús o taxis | Crear líneas de transporte conectadas con cada estación con carriles confinados | | |
| | | Desconocimiento de rutas que alimenten al TITM | Sistema de taxis sobre demanda | | |

| TALLER | TEMA | BENEFICIOS | PREOCUPACIONES | SUGERENCIAS |
|--|--------------------|---|---|---|
| METEPEC; TECNOLÓGICO DE MONTERREY | TRANSPORTE PÚBLICO | Dejarán de circular autobús/ camiones en las torres y tecnológico | Transporte público insuficiente | Destinar paradas específicas para taxis y camiones |
| PATRONATO PRO CENTRO HISTÓRICO DE TOLUCA | | | | Ordenar el transporte público y modificar rutas para comunicar a las estaciones con el resto de la ciudad |
| | | S / I | Inseguridad en el transporte público | Sistemas de transporte de los fraccionamientos a las estaciones: Shuttle. |
| | | | | Implementación de un programa de transporte público eficiente que de reordenamiento y aplique la ley |
| Implementación de un BRT, Toluca- Metepec -Tenango | | | | |
| Capacitación que profesionalice el transporte público | | | | |
| Reubicación de la terminal de autobuses | | | | |



Taller Estación Tecnológico, junio 2017.



Render de Av. Tecnológico. Elaboración de Fundación Tláloc

| TALLER | TEMA | BENEFICIOS | PREOCUPACIONES | SUGERENCIAS |
|--|------------------------|---|--|--|
| PINO SUÁREZ | AMBULANTAJE Y COMERCIO | S / I | Que surja, se tolere e incremente el ambulante | Hacer respetar la norma: cero comercio informal |
| TECNOLÓGICO | | | | Designar zonas específicas para el comercio formal |
| | | METEPEC; TECNOLÓGICO DE MONTERREY | S / I | No debe permitirse el ambulante en la zona |
| Cero tolerancia al ambulante | | | | |
| PATRONATO PRO CENTRO HISTÓRICO DE TOLUCA | S / I | S / I | La existencia de ambulante y que no se cuenten con mecanismos de control | Habilitar espacios lúdicos y culturales para evitar el ambulante |
| | | | | Evitar desde un principio el ambulante, fomentando los establecimientos formales |
| Implementar estructura artística para evitar el ambulante | | | | |
| S / I | | | | |



Taller Estación Zinacantepec, julio 2017.



| TALLER | TEMA | BENEFICIOS | PREOCUPACIONES | SUGERENCIAS |
|---|---|---|---|---|
| ZINACANTEPEC | | Infraestructura del presente al futuro, el proyecto solventará las necesidades de mañana | Aumento descontrolado de la población | Ciclovías Rutas directas a estaciones |
| | | Facilitar la movilidad de los estudiantes a centros educativos universitarios | Mayor contaminación por los traslados a la estación en falta de transporte público adecuado | Impulsar a Zinacantepec como un municipio cultural y turístico |
| | | Mayor frecuencia de estudios de movilidad urbana | Falta de integración de otros medios de transporte con el Tren | Incrementar densidad urbana |
| | | Menos contaminación derivada de trayectos largos | Caos vial a falta de transporte público adecuado | Promover a Zinacantepec como municipio educativo (CU, Tec. de Monterrey, Pedagógica y ENEF) |
| | | Creación de espacios públicos dignos | Falta de control y manejo de residuos sólidos | Mantener y aumentar áreas verdes |
| | | Desarrollo económico | Crecimiento descontrolado de la mancha urbana | Actualización del Plan de Desarrollo Urbano de la zona metropolitana |
| | | | Impacto ambiental | |
| Regulación del uso de suelo | Especulación del uso de suelo | Definición de usos de suelo de acuerdo a los nuevos requerimientos del tren conservando el uso actual de zonas escolares, culturales, recreativas y agrícolas | | |
| PINO SUÁREZ | DESARROLLO URBANO | Incrementación del valor del suelo/ plusvalía alrededor de estaciones | Más tráfico, mayor caos | Mantener y aumentar el número de áreas verdes, proteger el parque Alameda 2000 |
| | | | | Impulsar infraestructura ciclista en torno a las estaciones del Tren |
| | | | | Mejoramiento de la infraestructura peatonal alrededor de las estaciones |
| | | | | Cambiar de ubicación la central de autobuses |
| | | | | Implementar un DOT con base en las normas internacionales |
| | | | | Controlar la diversificación del uso suelo |
| | | | | Menos inversión a la infraestructura vehicular |
| | | | | Implementar una oficina de turismo en las estaciones |
| | | | | A través de cambios de uso del suelo en el Plan de Desarrollo Urbano fomentar la verticalización y densidad |
| | | | | Coordinación de las tres autoridades (recursos, propuestas de reurbanización, de infraestructura y servicios) |
| Poner en marcha el Tren a la par de una planificación urbana que integre los elementos de movilidad sustentable | | | | |
| Menos contaminación | Sobrepoblación | Infraestructura para garantizar la accesibilidad con rotación | | |
| Buena imagen de la ciudad Mayor actividad comercial en la zona | Afectación de zonas naturales como el Parque Alameda 2000 | Desincentivar el uso del automóvil particular | | |
| Turismo | Deterioro de las calles por falta de mantenimiento | | | |
| Mejor planificación urbana y su mantenimiento | | | | |



Render de Av. Tecnológico. Elaboración de Fundación Tláloc

| TALLER | TEMA | BENEFICIOS | PREOCUPACIONES | SUGERENCIAS |
|--|---|---|---|--|
| TECNOLÓGICO | DESARROLLO URBANO | Menos contaminación | Tráfico y caos vial | Incrementar áreas verdes |
| | | Plusvalía (si se gestiona de manera ordenada) | Basura y falta de limpieza en las calles | Consultar referentes internacionales |
| | | | Pérdida de plusvalía en la zona | Más ciclovías |
| | | | Impacto ambiental en los alrededores | Establecer reglas de urbanidad |
| | | | Movilidad deficiente | Aplicar la ley de movilidad (difundiendo, publicidad y multas efectivas) |
| | | | Deterioro del entorno de la estación | Planificar desde un enfoque integral y ecológico |
| | | Desarrollo ciudadano e Institucional | Mala planificación de vialidades | Infraestructura para garantizar la accesibilidad |
| | | Rapidez en la movilidad | Aumento de impuesto predial | Promover actividades artísticas y culturales dentro de las estaciones |
| | | Generación de empleos formales | Inundaciones por manejo deficiente de residuos sólidos | Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) en cada estación |
| | | | | Realización de estudio de movilidad en general |
| | | | | Centro de transferencia modal urbano |
| | | | | PIMUS |
| | | Acceso rápido a algunos puntos de la ciudad | Asentamiento ilegal de personas en la zona | Reorganizar tráfico vehicular |
| | | Progreso y modernidad | | Hacer un plan parcial de desarrollo urbano |
| Atracción turística y derrama económica para el pueblo mágico de Metepec | Programa de mantenimiento urbano periódico (imagen, servicios y vialidades) | | | |
| Mejor calidad de vida | No autorizar cambios de usos de suelo | | | |
| Movilidad interurbana | Traslado a la estación sin generar caos (Congestión vial) | Ciclovías en Tecnológico y Las Torres | | |
| Menos contaminación/menos emisiones de CO2 | | Crear el Instituto Metropolitano de Planeación | | |
| | | Red de ciclovía de acceso a la estación | | |
| Facilidad para ir a Santa Fe | Infraestructura debajo de la estación para movilidad | Colocar un espacio para un sistema de bicicleta pública en fraccionamientos, en Metepec, cercano a las plazas | | |
| | Modernización de Metepec | Recolección de basura | Cada estación con alternativa de movilidad, bici-taxi-particular-transporte público | |
| | | Regular las vías y calles alternas | Agilidad en los accesos al Infraestructura para garantizar la accesibilidad (tipo parquímetros de CDMX) | |
| | Incremento en tránsito local | Sincronización de semáforos en vías alternas | | |
| | Impacto ambiental | Plan municipal de desarrollo (en coordinación con el estatal y federal) | | |

| TALLER | TEMA | BENEFICIOS | PREOCUPACIONES | SUGERENCIAS |
|--|---|---|---|---|
| METEPEC; TECNOLÓGICO DE MONTERREY | DESARROLLO URBANO | Disminución de estrés | Incremento en el tráfico sobre Las Torres y Tecnológico | Sistema de limpieza las 24 hrs. alrededor de la estación |
| | | Plusvalía | La gente va a seguir queriendo tener su auto para llegar a la oficina | Mejorar o replanificar calles (ej. los retornos) |
| | | Desarrollo económico, en específico el comercio | Explosión demográfica | Plaza de servicios (café, jugo, desayunos, tiendita) |
| Control del desarrollo urbano (aplicar y respetar) | | | Grandes contenedores de basura | |
| Contaminación auditiva en zonas | | | | |
| PATRONATO PRO CENTRO HISTÓRICO DE TOLUCA | | Desarrollo económico en la zona por impulso al turismo y oferta cultural | La destrucción del entorno urbano adecuado en el Valle de Toluca | Un Plan Integral de Desarrollo Urbano, que incluya a los tres niveles de gobierno y a la participación ciudadana, dicho Plan debe ser aplicable |
| | | Más y mejor desarrollo urbano(plusvalía) | Degradación de la imagen urbana en las colonias que rodean las estaciones | Desarrollo Orientado al Transporte alrededor de las estaciones |
| | Movilidad para usuarios que no tengan acceso a un automóvil | Caos vial en los accesos a las estaciones y en las zonas aledañas a estas | Ampliar y mejorar las vías de acceso a las estaciones del Tren | |
| | Conexión de las ciudades | Que colapse la movilidad en el Valle de Toluca | Peatonalización del Centro Histórico | |

Taller Estación Pino Suárez, Patronato Pro Centro Histórico de Toluca, julio 2017.



| TALLER | TEMA | BENEFICIOS | PREOCUPACIONES | SUGERENCIAS |
|---|---|---|--|---|
| ZINACANTEPEC | CIUDADANÍA - GOBIERNO | Coordinación con gobierno federal, estatal, sociedad civil, técnicos y todos los municipios a través de un plan | Falta de participación ciudadana en el proyecto | Tomar en cuenta las opiniones y sugerencias de la gente |
| | | | | Desarrollar una planificación a beneficio de todos |
| Crear una cultura de respeto entre usuarios y prestadores de servicio | | | | |
| Mesa de diálogo con ciudadanos y autoridades buscando compromiso y empoderamiento de ciudadanos | | | | |
| Empoderar a la ciudadanía | | | | |
| PINO SUÁREZ | | S / I | S / I | Integrar mesas de diálogo en torno a la implementación del TITM |
| | | | | Diálogo abierto y horizontal con la ciudadanía |
| TECNOLÓGICO | Modelo de gestión colaborativa entre ciudadanos y autoridades | Falta de información y transparencia | Propiciar la participación ciudadana en el proceso de implementación del TITM | |
| | | | Comunicación formal y abierta sobre el proyecto del TITM con la ciudadanía | |
| | | | Designar un responsable para asegurar la implementación de proyectos como DOT | |
| | | | Fomentar la cultura vial y el respeto a la normatividad | |
| | | | Aplicación de la Ley de movilidad y reglamentos de tránsito | |
| | | | Honestidad en las autoridades al realizar su trabajo | |
| METEPEC; TECNOLÓGICO DE MONTERREY | Mejoría en economía familiar | Que se regulen las normas del municipio en las diferentes direcciones | Plantear al Gobierno Municipal un Plan Integral de las colonias, que les corresponde una función | |
| | | | Hacer llegar nuestras inconformidades a las autoridades, y dar seguimiento | |
| PATRONATO PRO CENTRO HISTÓRICO DE TOLUCA | S / I | S / I | Presencia permanente de los 3 niveles de gobierno | |
| | | | Hacer las propuestas directas al cabildo y pedir las respuestas | |
| | | | Contraloría social | |
| | | | Dar información a la ciudadanía | |
| | | | Programa integral de educación vial | |
| S / I | S / I | Ordenamiento de la ciudad | | |
| | | Contraloría social en el desarrollo de los planes y acciones | | |
| | | Creación de consejos ciudadanos para supervisión, vigilancia y seguimiento de los planes y propuestas | | |



PREGUNTAS DE LA CIUDADANÍA A LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

PREGUNTAS DE LA CIUDADANÍA A LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

La ciudadanía, mediante los procesos participativos que las organizaciones de la sociedad civil realizaron para generar el presente documento, expresaron sus inquietudes acerca del proyecto de implementación del Tren Interurbano México - Toluca. Dichas preguntas han sido recuperadas y a continuación se presentan a fin de que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y/o las autoridades de los tres niveles de gobierno responsables canalicen las respuestas o acciones correspondientes, a manera de diálogo abierto y horizontal con la ciudadanía como base ineludible de gobernanza.

SOBRE EL TREN (OBRA, COSTOS)

¿Qué pasa si hay fallas eléctricas?

¿Cuál será el costo para un boleto?

¿Qué medidas de precaución se toma ante de fenómenos naturales?

¿El tren cuenta con seguro de viajero?

¿Cómo verifican la seguridad estructural ante la población?

¿Por qué habrá una estación en Zinacantepec y no en otro lado como Valle de Bravo que es más turístico?

¿Cómo planifican el desarrollo del tren?

¿Qué tan segura es la infraestructura?

¿Se va a poder llevar equipaje, maletas etc. dentro del tren?

¿Solo se venderán los boletos del número de asientos disponibles del tren?

¿Cuándo empieza a operar?

¿Cómo intervendrá el GEM en la operación del tren?

¿Pagarás precio del viaje total o por estaciones?
¿Cuáles serán los horarios de servicio?

¿Qué seguridad hay en el tren en caso de choque?

¿Qué estimación de usuarios habrá por estación, destino Valle de Toluca y destino a la CDMX? Ahora y en 2050

¿Habrá una oficina para dirigir quejas?

¿Cuándo se darán a conocer los proyectos ejecutivos, donde la ciudadanía pueda ver los alcances, infraestructura y vigilancia en las estaciones?

¿Cuál fue el criterio para construir la estación en Av. Tecnológico en vez de Blvd. Aeropuerto?

¿Dónde están todos los árboles que se comprometieron a plantar?

¿Cuál será el costo del estacionamiento para automóviles?

¿Quién normará y regulará la zona donde pasará el Tren?

¿Qué riesgos estructurales prevén cuando el tren entre en funcionamiento?

¿En la licitación de operación del tren se está considerando obligar al concesionario dar mantenimiento oportuno a las estaciones y los vagones?

¿Cuál será el aforo del tren en la estación Tecnológico?

¿Cuál es el plan que se tiene si existiera una falla mecánica o eléctrica?

¿Cómo evacuarían a los pasajeros?

Algunos hablan de una estación Aeropuerto. ¿Es la misma que Tecnológico?

¿Tienen drenaje las vías del tren?

¿Cómo controlarán los chorros de agua que caen de la estructura?

¿Cuáles serán los horarios de servicio?

¿Fecha de inicio del funcionamiento del tren?

¿Qué tan segura es toda la estructura?

¿De dónde viene la inversión?

¿A dónde se destinarán las ganancias?

¿Qué facilidades habrá debajo de la estación?

¿Funcionará correctamente con los diferentes climas durante el trayecto?

¿Cuál es la ubicación específica de cada estación?

¿Existen dictámenes técnicos certificados sobre la resistencia de las vías y la calidad de los trenes?

¿Quién será el administrador de los recursos del Tren?

¿Cuáles serán los beneficios de ser el administrador del tren?

¿Existe un plan ejecutivo del Gobierno Federal para la puesta en marcha del tren?

¿Qué estudios de impacto ambiental se hicieron al elaborar el proyecto total del Tren?

¿Cuáles serán las formas de pago el acceso al Tren?

¿Existirán beneficios para algunos grupos de usuarios, adultos mayores, personas con capacidades especiales y usuarios frecuentes?

¿Cómo se resolverá el acceso a las estaciones ya que están en camellón central?

¿Existirá un cruce peatonal de calidad en la zona?

¿Existirán semáforos para cruce peatonal visibles?

¿Existe un proyecto de seguridad? (vial, dentro de la zona del tren, en los alrededores, en el transporte)?

¿Existirán estacionamiento para bicicletas?

¿Cómo se resolverá la accesibilidad para todos los usuarios en la llegada y salida a las estaciones?

¿Cómo garantizarán o qué estrategia usarán para evitar problemas de movilidad al abordar o descender del tren?

¿Va a haber paraderos controlados de taxis, camiones etc. en cada estación?

¿Las estaciones del Tren contarán con infraestructura suficiente para que los usuarios lleguen en automóvil y los vehículos se queden resguardados de forma segura?
¿Qué estaciones contarán con esta infraestructura?

¿En las estaciones con poco espacio en el entorno, Pino Suárez y Metepec, cómo se van a solucionar las ascensos y descensos?

SEGURIDAD PÚBLICA

- ¿Qué va a hacer el Gobierno para prevenir la inseguridad en la zona?
- ¿Ya se han tomado medidas para la seguridad de peatones y población involucrando gente capacitada?
- ¿Se hará cargo el gobierno de la seguridad?
- ¿Habrá seguridad en las estaciones?
- ¿Va a ver mayor iluminación?
- ¿Van a poner patrullas y policías suficientes para cada colonia circundante de la estación?
- ¿Quién nos va a garantizar la seguridad en general? (usuarios, vecinos, escuelas etc.)
- ¿Qué tipo de vigilancia habrá?
- ¿Habrá seguridad en las estaciones o acabará como las terminales existentes?
- ¿Cómo se van a garantizar la seguridad dentro y fuera de las instalaciones del tren?
- ¿Qué estrategias usarán para garantizar la seguridad en los trayectos domicilio- estación y estación-destino?
- ¿Cómo harán que exista seguridad para los clientes y comercios que están alrededor de la estación?
- ¿Qué seguridad adicional habrá para evitar asaltos y robos en las zonas cercanas a las estaciones?
- ¿Existe un programa de seguridad o protección civil en caso de accidentes?
- ¿Habrá videocámaras, policía y luminarias?
- ¿Cuáles serán las acciones que se tomarán para que no existan actos de inseguridad (robo, acoso) dentro de los vagones durante el trayecto?
- ¿Cuáles serán las acciones para que las estaciones y sus alrededores sean seguras?

TRANSPORTE PÚBLICO

- ¿Se considera un plan de movilidad para el transporte público "autobuses y taxis"?
- ¿Se eliminarán bases de taxis aledañas a las estaciones?
- ¿Cómo se va a reordenar el transporte público?
- ¿Cuál es la solución al problema del transporte público que cuenta con un pseudo-terminales en Av. Torres y Av. Pino Suárez; particularmente la vuelta prohibida en este mismo cruce?
- ¿Cómo van a resolver el problema que causa el transporte público en el cruce de las Torres, Pino Suárez, Isidro Fabela y Heriberto Enríquez?
- ¿Existirá coordinación con el GEM y municipios para la definición de "nuevas" rutas o reordenamiento de rutas de transporte público?
- ¿Cuándo existirá un transporte público seguro y eficiente?
- ¿Cómo se va a romper con los sindicatos o corrupción de los camiones y taxis para que funcione un ordenamiento en el transporte público?
- ¿Qué medios de transporte público llegarán a las estaciones?
- ¿Las autoridades están trabajando en un plan de ordenamiento del transporte público (p. e. nuevas rutas) para que sean menos camiones?
- ¿Cuándo el SBP Huizi será estatal y beneficiará a más personas?
- ¿Habrá algún proyecto de movilidad para el transporte público como bases de taxis o autobuses?
- ¿El transporte en el Valle de Toluca será ordenado (autobuses y taxis)?
- ¿Cuál es el plan de transporte público para poder llegar y salir de las estaciones del Tren?

DESARROLLO URBANO

¿Cuáles son las obras complementarias que se están haciendo o se piensan realizar?

¿Cómo podrán llegar las personas de las comunidades a la terminal y a las estaciones?

¿Cuál es el impacto ambiental?

¿Cómo se resolverá el tráfico vehicular que se va a generar en las estaciones?

¿Qué acciones integrales urbanísticas consideran para mejorar el entorno inmediato? (800 metros)

¿Cómo limitar/restringir el acceso al coche particular en un radio de 800 metros?

¿Qué pasará con el aumento de la población que el tren traerá?

¿Cuál es el impacto social a las colonias cercanas?

¿Existe un plan urbano amplio y completo para la integración del tren, que permita el ordenamiento de la zona de la estación? ¿Quién es el encargado de hacer dicho plan?

¿Se tienen previstas actividades o usos de suelo en la zona aledaña a las estaciones y debajo del tren?

¿Cómo planean que no colapse Paseo de la Asunción con tanto desarrollo urbano que está incrementando desde el parque bicentenario?

¿Qué plan tienen contemplado para mantener limpias las estaciones y sus alrededores?

¿Se tiene una iniciativa o propuesta de sostenibilidad urbana para alrededores de Zinacantepec?

¿Existirán acciones de limpieza y embellecimiento debajo del tren sobre Av. Las Torres?

¿Qué opciones de movilidad existirán en cada estación?

¿Tienen contemplado una excelente infraestructura para el transporte público que genere una buena movilidad y tránsito en general?

¿Los problemas de ambulante perjudican la plusvalía de nuestras casas?

¿Cómo van a evitar que las personas que lleguen en auto al tren usen Av. Tecnológico, Paseo de la Asunción y Paseo de los Cisnes como estacionamiento?

¿El gobierno tiene contemplado cómo recolectar la basura que se genere?

¿Van a hacer ciclovía sobre Av. Las Torres y sobre Tecnológico?

La estación del Metro Observatorio está saturada. ¿Existen acciones para resolver el aumento en flujo de pasajeros que llegarán del TITM al Metro?

¿Cuáles son las acciones en el tema de Desarrollo Urbano que se están considerando?

AMBULANTAJE - COMERCIO

¿Qué acciones se tiene para no permitir el ambulante?

¿Existirá responsabilidad de los tres niveles de gobierno para aplicar cero tolerancia a vendedores ambulantes?

¿Existirán concesiones para locales comerciales?

¿Cómo se evitará la instalación de puestos de ambulantes dentro de las estaciones y de los vagones?

CIUDADANÍA - GOBIERNO

¿Por qué no han generado un proceso de planeación abierto?

¿Qué va a pasar con las peticiones a la SCT y gobierno federal aún no contestada?
¿Le preguntaron a la ciudadanía si lo quería?

¿Por qué lo hicieron?

¿Existe la coordinación de los tres niveles de gobierno y la ciudadanía para el proyecto del tren?

¿Cuándo y cómo podemos tener acceso a una junta directiva con autoridades municipales y estatales?

CONCLUSIONES

“**S**úbete al Tren de las Ideas. Proceso para PREPARAR e INTEGRAR al Valle de Toluca ante la llegada del Tren Interurbano México - Toluca” es el resultado del esfuerzo integral por acercar un esquema de trabajo y recomendaciones que establecen metas en las que deberán participar todos los sectores de la sociedad y que deberán ser alcanzadas durante la presente administración estatal.

Para dar solución a las preocupaciones expresadas inicialmente en el presente documento y a fin de Integrar y Preparar al Valle de Toluca ante la llegada del TIMT se propone atender las siguientes recomendaciones:

- Incrementar la colaboración metropolitana en el Valle de Toluca, mediante la creación de una mesa de coordinación metropolitana que sesione periódicamente y que atienda las propuestas de este estudio, así como la agenda técnica generada en colaboración con Centro Eure.



- Dicha mesa de coordinación metropolitana debe recibir proyectos alineados al Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) y a la Nueva Agenda Urbana con el fin de supervisar y acompañar la implementación de éstos, además, esta mesa de coordinación metropolitana deberá dedicar esfuerzos para la socialización del TIMT antes y después de su llegada.

- Trabajar en **gobernanza urbana**, mediante un proceso permanente de diálogo, mismo que, entre otros objetivos, procure la retroalimentación sobre las propuestas que lleguen a implantarse en las diferentes estaciones a fin de nutrirse entre sí.

- Procurar la **agenda social**, como se ha plasmado en el presente documento, donde es posible valorar las propuestas ciudadanas con el objetivo de que sean implementadas.

- Elaborar y continuar con los estudios técnicos necesarios, basados en el modelo urbano Desarrollo Orientado al Transporte (DOT), mismos que permitan gestionar la implementación de proyectos puntuales en zonas preseleccionadas, como lo son los entornos de las estaciones del tren. Actualmente Centro Eure se encuentra en condiciones de presentar un primer avance en esta materia.

- Actuar hacia la implementación de proyectos de infraestructura y no limitar el ejercicio sólo a programas operativos.

- Planificar la implementación de infraestructura urbana con un alto sentido de la estética, cuya belleza y diseño disuada el ambulante y consagre el valor social y cultural que, en potencia, puede expresar esta magna obra. Cada estación debe entenderse como un símbolo de identidad y belleza.

- Aprovechar los esquemas de financiamiento tanto públicos como del propio mercado inmobiliario que faciliten el seguimiento e implementación de las recomendaciones.

- El trabajo coordinado de la agenda social y la agenda técnica contenidas en el presente documento garantiza la viabilidad política necesaria para la implementación del TIMT.

El Valle de Toluca debe estar transitando hacia la implementación de proyectos de infraestructura alineados a la Nueva Agenda Urbana y a los planes de Desarrollo Orientado al Transporte a lo largo de todo el Corredor Urbano de Avenida Solidaridad Las Torres y en cada una de las cuatro estaciones del TIMT.

Garantizar el derecho a la salud, a un ambiente sano, a la movilidad y a un aire limpio requiere acciones concretas. Incrementar el nivel de bienestar de los habitantes de la Zona Metropolitana del Valle de Toluca y la posibilidad de aprovechar efectivamente los beneficios que supone una magna obra como el Tren Interurbano México - Toluca, demandan un esfuerzo de carácter urgente para actuar en gobernanza, de manera que cada acción se gestione bajo una visión holística que dignifique al Valle de Toluca como una biósfera en ambiente urbano.

¡Vamos por un Valle de Toluca Sustentable! ¿Vienes?

ANEXO

GLOSARIO

BKM-ONU: Ban Ki Moon, Ex Secretario General de Naciones Unidas

ONU - WUP - IPCC: ONU//World Urbanization Prospects//IPCC

COP 21: Compromiso ante la COP21

ENCC: Estrategia Nacional del Cambio Climático

INECC/SEMARNAT: Inventario Nacional de Emisiones Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático (INECC) y Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat), 2015.

CSC/CE: Ciudades saludables y competitivas; Centro EURE

UNESCO: Foro de Reservas de Biósfera en el marco del programa Hombre Naturaleza de la UNESCO

CE: Centro Eure

CMM: Estudio de Movilidad Sustentable para el VT del Centro Mario Molina, 2014

FT: Fundación Tláloc A. C.



CRÉDITOS

La estrategia "Súbete al Tren de las Ideas" es una propuesta para integrar y preparar al Valle de Toluca ante la llegada del Tren Interurbano México - Toluca que ha sido posible gracias al trabajo y colaboración de un amplio equipo técnico multidisciplinar y con la colaboración de diversas instituciones. El presente documento es una muestra de dicha estrategia. Las personas que han participado activamente en su elaboración son:

EQUIPO PRINCIPAL

FUNDACIÓN TLÁLOC A.C.

Carlos Mendieta Zerón
Coordinador General del Estudio

Nancy Caballero Reynaga
Coordinadora de Contenidos

Alexa Sophia Altamirano
Alondra Contreras Olivos
Coordinación de Arte y Diseño

Luisa Castorena
Adrián Chavarría
Álvaro de la Paz Zavala
Álvaro de la Paz Franco
Salvador L. Fabela
Rocío Franco
César Alonso González
Lisa Homrich
Maxim Kramer
Equipo Técnico

APOYO INSTITUCIONAL

AGENCIA DE COOPERACIÓN ALEMANA GIZ

Programa de Gestión Ambiental Urbana e Industrial II
Componente Gestión Ambiental Urbana
Soren Rud
Claudia Hernández

CENTRO EURE

Dr. Alfonso Iracheta
José Iracheta
Ximena Iracheta

La redacción del presente documento, así como las iniciativas llevadas a cabo para la recopilación de los resultados aquí presentados, han fomentado entre la ciudadanía participante la construcción de capacidades participativas, las cuales, aunadas a un ejercicio de gobernanza serán claves para lograr Preparar e Integrar al Valle de Toluca ante la llegada del Tren Interurbano México - Toluca. Las organizaciones e instituciones participantes en la iniciativa Súbete al Tren de las Ideas manifiestan su total apertura, interés y disponibilidad inmediata para trabajar de la mano con las autoridades correspondientes por la construcción de un Valle de Toluca más humano.

¡Vamos por Ciudades Sustentables! ¿Vienes?



CON APOYO DE:



ALIADOS

