**EFECTOS**

**CAUSAS**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Efecto 1:**Las banquetas no existen, y las que existen se encuentran en malas condiciones | **Efecto 2:**Alto riesgo de accidentes viales en entornos escolares y cruces de hospitales | **Efecto 3:**Incertidumbre jurídica, e irregularidad | **Efecto 4:**Inhibe y dificulta la caminabilidad en el centro histórico de la ciudad | **Efecto 5:**Sufren accidentes los peatones y ciclistas | **Efecto 6:**No se respeta al peatón | **Efecto 7:**Dificultan la caminabilidad de mujeres y personas de la tercera edad, y las ponen en situación de riesgo | **Efecto 8:**Dificulta la movilidad de los ciclistas | **Efecto 9:**Siniestros viales que ocasionan muerte y lesiones graves | **Efecto 10:**No se establecen adecuadamente los límites de velocidad |
| **Problemática:**Planeación urbana desarticulada de la movilidad, con una distribución inequitativa del espacio público, que favorce el autómovil sobre otros modos de desplazamiento, que deriva en una inseguridad vial, aportes de gases de efecto invernadero e implicaciones de salud. |
| **Causa 1:**Enfoque que se utiliza en la planeación, en la que se prioriza el automóvil  | **Causa 2:**Inseguridad vial en entornos escolares y cruces de hospitales. | **Causa 3:**Normatividad deficiente en materia de banquetas. | **Causa 4:**No existe en el Centro Histórico, un programa de arborización para banquetas, que fomente la caminabilidad | **Causa 5:**No hay intersecciones seguras para el cruce de peatones y ciclistas | **Causa 6:**No hay campañas a favor del peatón. | **Causa 7:**No hay un enfoque integral, ni de perspectiva de género de la movilidad, y por ende en el mejoramiento de las banquetas. | **Causa 8:**La mayoría de las calles no ofrecen condiciones de seguridad para los ciclistas. | **Causa 9:**La ciudady la zona metropolitana carecen de un plan de seguridad vial, tampoco cuentan con un plan de gestión de velocidad. | **Causa 10:**No existe una jerarquización de calles por función, toda vez que sólo existe jerarquización por uso de suelo. |
| Distribución del presupuesto, porcentaje que se destina a banquetas y a calles |  |  |  |  |  |  |  | No existe estudios de siniestralidad |  |

**EFECTOS**

**CAUSAS**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Solución 1:**Desarrollo de un plan de caminabilidad con perspectiva de género, orientado a garantizar la seguridad y comodidad de la ciudadanía. | **Solución 2:**Brindar certidumbre con la actualización de la normativa.  | **Solución 3:**B rindar comodidad a las y los peatones a partir de un programa de arborización en el Centro Histórico, que fomente la caminabilidad. | **Solución 4:**Brindar seguridad en la caminabilidad de mujeres y personas de la tercera edad. | **Solución 5:**Elaborar un plan de movilidad de bicicletas, que promueva con condiciones seguras el uso de la bicicleta y la convivencia vial. |
| **Solución a problemática:**Planeación urbana articulada al incremento de la movilidad activa, y la reducción de los viajes motorizados. |
| **Solución 1:**Asumir un enfoque de proridades con perspectiva de género, con base a la piramide de movilidad, iniciando con el peatón, el ciclista, el transporte público, el transporte de carga y en última instancia el transporte motorizado privado en términos de la lesgislación vigente. | **Solución 2:**Implementar una política de seguridad víal, con enfoque de sistema seguro de escala metropolitana, acompañado de un plan de gestión de velocidad que incluya un sistema de jerarquización de calles por función, en el que una de las líneas de acción se dirija a entornos escolares y cruces de hospitales. | **Solución 3:**Elaborar un marco normativo que regule las banquetas en términos de la piramide de la movilidad. | **Solución 4:**Desarrollar un programa de arborización para el Centro Histórico. | **Solución 5:**Desarrollar un programa de arborización para el Centro Histórico. |