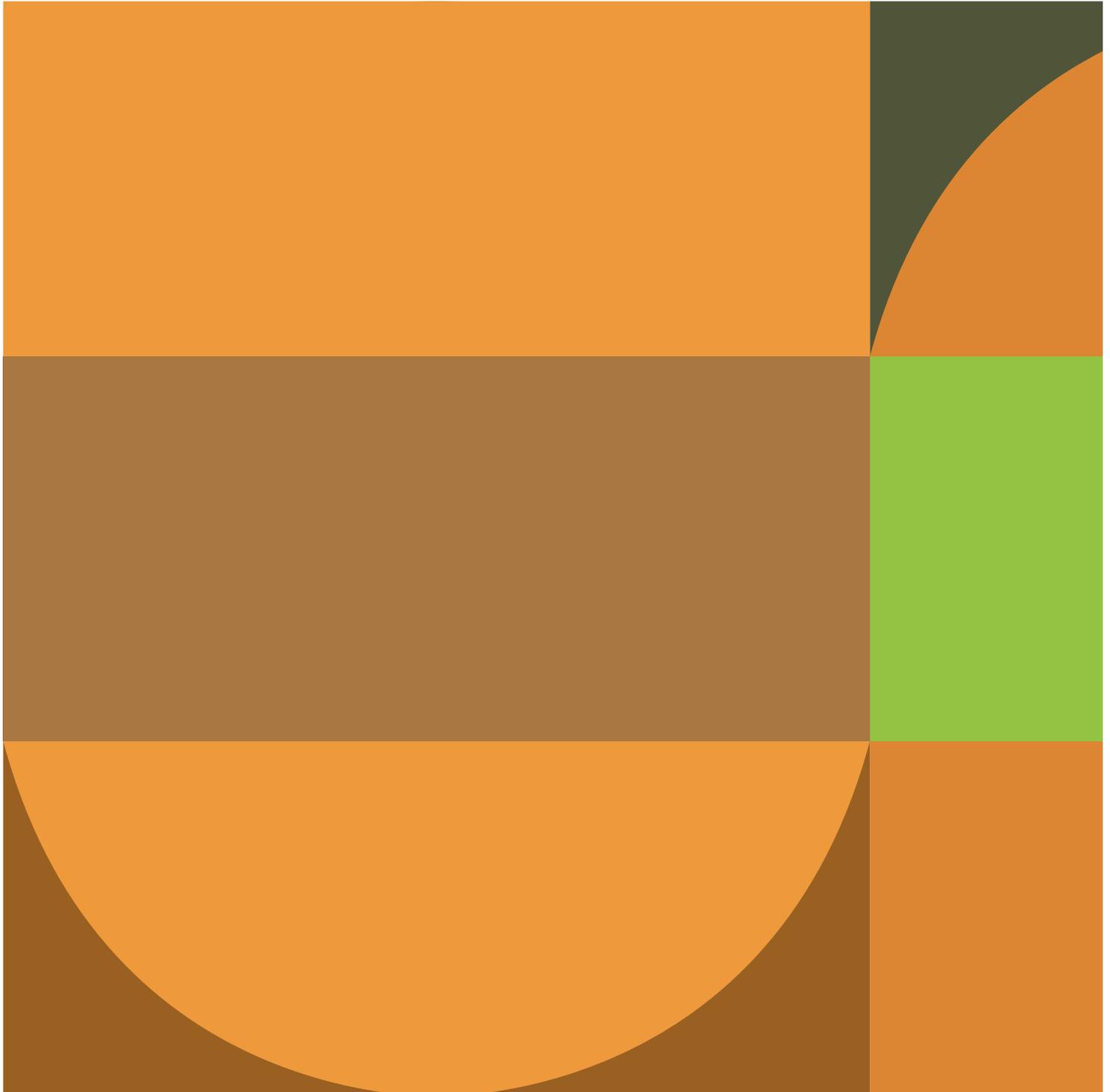


# Municipio de Querétaro

## Resumen: Plan Estratégico de Movilidad 2026

Diciembre 2016



## **Directorio**

Marcos Aguilar Vega  
Presidente Municipal de Querétaro

Mauricio Cobo Urquiza  
Secretario de Movilidad

Phil Berczuk  
Director Steer Davies and Gleave

Gabriela Santin  
Consultor Principal Steer Davies Gleave

# Prólogo

El Municipio de Querétaro tiene cualidades fantásticas que lo llevan mucho más allá de su condición de ser la sede en donde nuestros antepasados fraguaron la independencia y la Constitución de México y que su Centro Histórico haya sido declarado por la Organización de Naciones Unidas, patrimonio de la humanidad. Además, se distingue por tener uno de los mayores crecimientos urbano, industrial y comercial a nivel nacional y regional en las últimas dos décadas.

Hoy, personas de muchas partes de México y del mundo convergen en la ciudad en busca del progreso, la emoción de una mejor calidad de vida y de oportunidades. Querétaro enfrenta actualmente al desafío de asumir un crecimiento sensato hacia el futuro, donde más habitantes que nunca en su historia puedan vivir y disfrutar de una ciudad con atractivas casas habitación, centros comerciales, un clima de negocios dinámico, con atención a la calidad de vida de sus habitantes, con una amplia gama de experiencias y un ambiente excepcional.

Es por ello, que el Ayuntamiento de Querétaro, habiendo creado la Secretaría de Movilidad en la actual administración, presenta el Plan Estratégico de Movilidad 2026, basado en el estudio encomendado a una de la firmas europeas especialistas en la materia con mayor prestigio a nivel mundial, Steer Davis Gleave.

Con ésta decisión de contar con un plan de futuro de Movilidad, el Municipio de Querétaro lanza una visión de una ciudad con la aspiración de proporcionar más y mejores formas de desplazamiento los ciudadanos y sus bienes, como respuesta a los desafíos que hoy enfrentamos y crear una estructura dentro de la cual la ciudad pueda continuar su crecimiento.

La idea central es que la ciudad se desarrolle a la par de todas y todos sus ciudadanos, con un enfoque en las cualidades que le han hecho ser una ciudad humana, atractiva y respetuosa con el medio ambiente. Para lograrlo, la estrategia es seguir fortaleciendo nuestro Centro Histórico, invertir en nuevas modalidades de movilidad, conectar las diferentes partes de la ciudad y promover un entorno urbano atractivo, vibrante y seguro para todos quienes la habitamos.

Marcos Aguilar Vega  
Presidente Municipal de Querétaro

## Introducción



Santiago de Querétaro ha tenido muchos años de planeación y desarrollo dominados por el automóvil, lo cual ha dado como resultado una ciudad en expansión y de baja densidad. En lo general, de acuerdo a los hallazgos del estudio realizado, la falta de infraestructura física además de la expectativa de la población de contar con otras opciones de transporte alternativo, más sustentables, particularmente, la caminata, el uso de bicicletas y de transporte público.

Para abordar estos retos, en el 2016 la Secretaría de Movilidad del Municipio de Querétaro, con asesoría de Steer Davies Gleave, desarrolló el Plan Estratégico de Movilidad (PEM 2026), el cual tiene como objetivo guiar las estrategias de movilidad sostenible de la ciudad en los próximos 10 años.



El PEM 2026 establece una visión de integración y transformación con los diferentes modos de transporte, mediante la sinergia entre la ciudad y su movilidad, reivindicando los espacios públicos para el peatón y el ciclista, y gestionando otros modos de transporte para el traslado de personas y mercancías, con el fin de mejorar la calidad de vida en la ciudad.



## Diagnóstico

El diagnóstico tuvo como propósito entender las condiciones de movilidad de la ciudad en términos espaciales y temporales, y sirvió como base para definir las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas de la movilidad en la ciudad de Querétaro.

### Estudios de movilidad en la ciudad

Para elaborar el Diagnóstico se realizaron:

- Encuestas domiciliarias de movilidad en 5,300 hogares, los cuales representan a más de 17,000 personas
- Encuestas origen-destino vehiculares y ciclistas de intercesión recopilando 24,300 cuestionarios.
- Conteos vehiculares y ciclistas en 22 sitios de la ciudad.
- Inventarios de estacionamientos y estudios de rotación, tasa y tiempos de ocupación en estacionamientos en el Centro Histórico y zon de monumentos.
- Calidad superficial de 479 kilómetros de red vial a través del estudio de Índice Internacional de Rugosidad.

La recopilación de datos permitieron estudiar y comprender la situación actual de movilidad en la ciudad, e identificar tendencias y proyecciones futuras para definir hacia dónde se está dirigiendo la movilidad y tomar las acciones adecuadas para direccionar el crecimiento de la ciudad de una manera que disminuya sus impactos negativos y externalidades en el medio ambiente y la sociedad.



### Participación ciudadana

Para el diagnóstico de la situación actual y el desarrollo del PEM 2026, se consultó a la ciudadanía a través de:

- Entrevistas con actores clave
- Taller sobre la red de ciclovías e infraestructura ciclista
- Taller de desarrollo de movilidad urbana
- Participación ciudadana a través de página web PEM 2026
- Talleres con el equipo de la SEMOV

La comunidad queretana fue receptiva y participativa en las actividades propuestas, mostrándose comprometidos con la movilidad, con vínculos estrechos entre los distintos actores.

### Herramientas base para la planificación de la ciudad

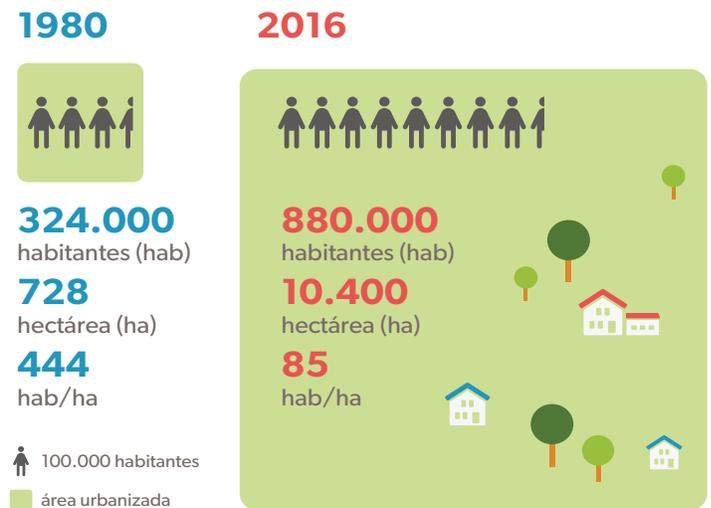
A partir de los estudios de movilidad realizados a través del Municipio de Querétaro, el PEM 2026 desarrolló dos herramientas base para la planificación estratégica de la ciudad y municipios conurbados.

- Modelo de transporte privado, el cual representa las condiciones de movilidad de la hora pico del día
- Aplicación de la encuesta domiciliaria de movilidad, a partir de la cual se identifican más de 100 indicadores de movilidad

## Descripción de problemas identificados en el diagnóstico

El municipio de Querétaro se enfrenta a varios problemas cruciales que la implantación del PEM 2026 le ayudará a corregir. Estos incluyen expansión urbana, menor seguridad vial, disminución del uso de transporte, deterioro de la salud en los niños, envejecimiento de la población, una creciente brecha de oportunidad entre altos y bajos ingresos familiares y preocupaciones ambientales.

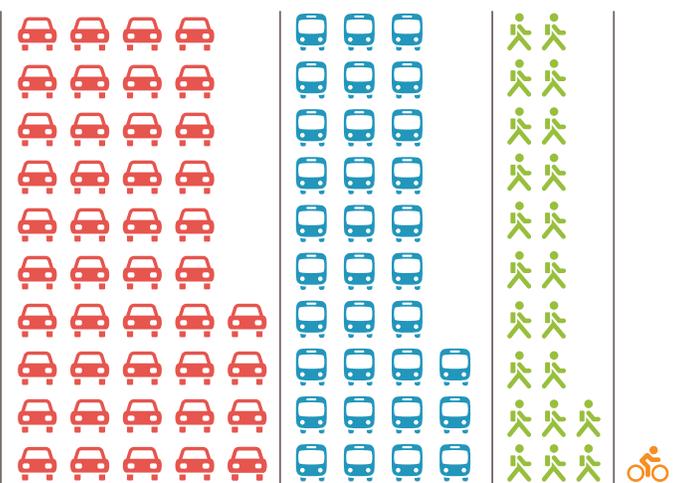
### Expansión urbana



Fuente: Steer Davies Gleave con base en información Instituto Nacional de Estadística y Geografía, y el Reporte Nacional de Movilidad Urbana en Mexico 2014-2015

### Viajes diarios y reparto modal

**1.6 millones** de desplazamientos al día (2016)



**44%** de los desplazamientos se hicieron en automóvil

**33%** Transporte público

**22%** Caminando

**1%** Bici

### Tiempo promedio de viaje

**52 minutos** en transporte público



**34 minutos** en automóvil



**18 minutos** caminata



### Motorización

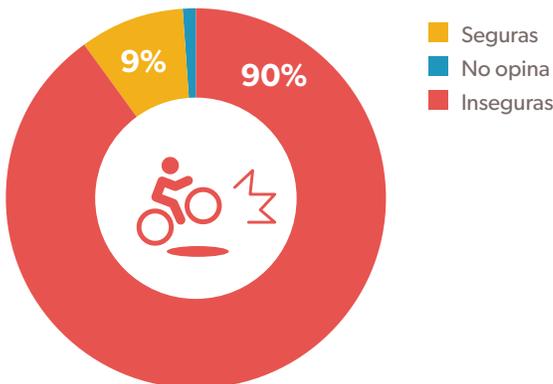


**125** automóviles por cada 1,000 habitantes con ingresos menores a 6,000 pesos/mes

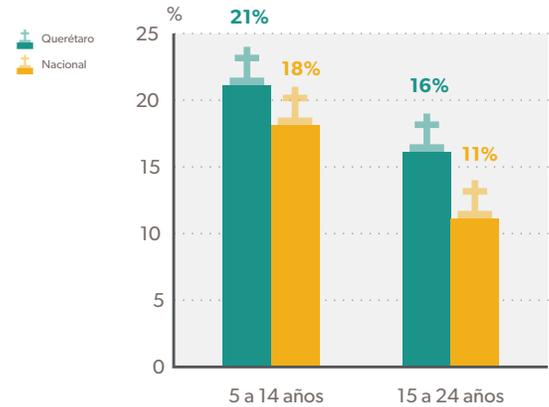
**255** automóviles por cada 1,000 habitantes con ingresos entre 6,000 - 12,000 pesos/mes

**457** automóviles por cada 1,000 habitantes con ingresos superiores a 12,000 pesos/mes

### ¿Cómo describiría las condiciones actuales para los ciclistas en la ciudad?

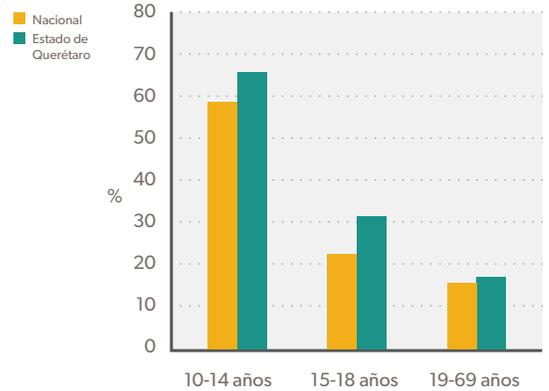


### Seguridad Vial Mortalidad por edad

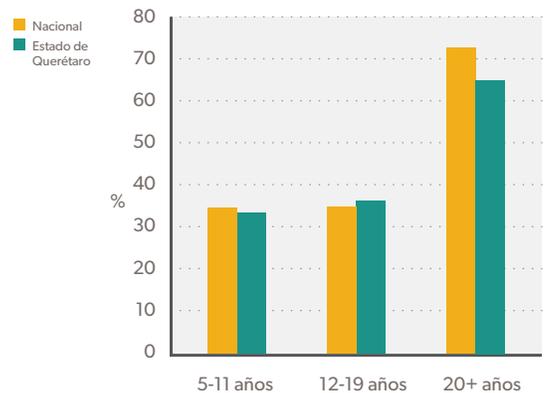


Fuente: Steer Davies Gleave con base en información Instituto Nacional de Estadística y Geografía

### Salud Inactividad física



### Porcentaje de población con sobrepeso u obesidad



Fuente: Steer Davies Gleave con base en información Instituto Nacional de Salud Pública

# PEM 2026

El PEM 2026 proporciona las bases de movilidad que apoyan la meta de largo plazo del municipio de Querétaro de una ciudad compacta y sustentable.

## Nueve metas

El PEM 2026 define nueve metas que establecen las prioridades de movilidad de alto nivel para el municipio de Querétaro con objetivos medibles que permitirán identificar el progreso del PEM 2026. Y, a su vez, estrategias que guiarán las acciones del Municipio.

**META 1:** Ciudad segura para todos

**META 2:** Integración del crecimiento urbano con opciones de movilidad

**META 3:** Ciudad multimodal

**META 4:** Ciclismo como modo de transporte

**META 5:** Movilidad escolar

**META 6:** Gestión de estacionamientos

**META 7:** Gestión de la demanda de viajes

**META 8:** Aire limpio y ciudadanos saludables

**META 9:** Construyendo una cultura de movilidad

## Taller de desarrollo de movilidad urbana



# Meta 1

## Ciudad segura para todos (Visión Cero)

Visión Cero para el municipio de Querétaro tendrá como objetivo reducir las fatalidades en accidentes de tráfico a cero para 2035. El logro de esta meta ambiciosa requiere de un enfoque coordinado de seguridad vial incluyendo mejoras de diseño de intersecciones, rutas ciclistas segregadas, rutas seguras a escuelas, reducciones de velocidad, iluminación de calles, educación y su cumplimiento

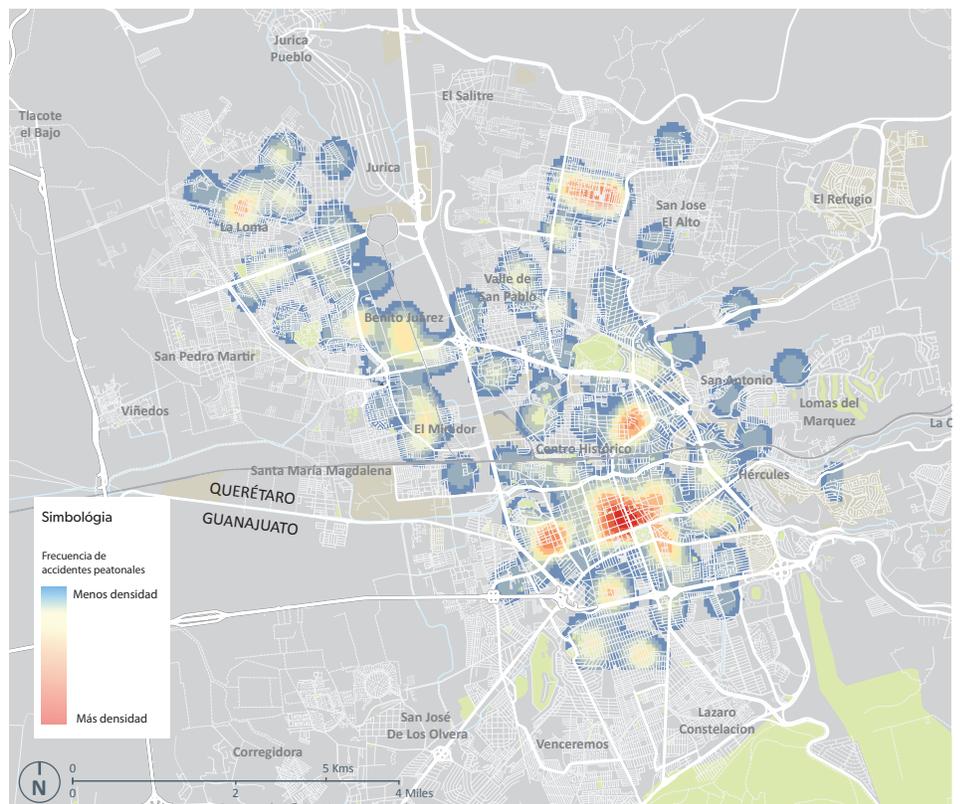
### Objetivos

- Reducir la tasa de fatalidades en accidentes de tráfico a cero para 2035
- Incrementar la seguridad de los peatones y los ciclistas a través de la integración de los principios de diseño de Calles Completas en todos los proyectos de mejoras o construcción de vialidades, o al paisaje urbano
- Implantar una red de ciclovías integrada, segura y conectada con carriles total o parcialmente segregados de 100 km para 2018
- Implantar y hacer cumplir las zonas de tránsito calmado de 30 km/h alrededor de 20 de las escuelas más vulnerables para 2018
- Implantar mejoras a intersecciones y cruces para 5 puntos rojos de accidentes de tráfico para 2018
- Implantar un programa de capacitación ciclista en 30% de las escuelas primarias para 2018 y 100% de las escuelas primarias para 2026

### Estrategias

1. Planear y diseñar calles para brindar condiciones seguras para la mayoría de los usuarios vulnerables
2. Implantar una red de transporte balanceada basada en los principios de Calles Completas
3. Diseño para calles urbanas de baja velocidad
4. Revisar y rediseñar cruces e intersecciones considerando las necesidades de todos los usuarios
5. Planear e implantar rutas seguras a la escuela
6. Adoptar principios de prevención de crimen a través de diseño ambiental (por sus siglas en inglés CPTED)
7. Desarrollar un programa de capacitación ciclista para escuelas y de seguridad vial para conductores de camiones

**Accidentes de peatones en Querétaro 2015-2016 (detalle)**



## Meta 2

# Integración del crecimiento urbano con opciones de movilidad

Las políticas de Desarrollos Orientados al Transporte (DOT) permiten que el futuro crecimiento se integre con elecciones de viaje multi-modal, creando espacios que permitan a las personas manejar menos, así como usar más el transporte público, la bicicleta y caminar más.

En la práctica, esto significa concentrar desarrollos de escala humana de mayor densidad, uso mixto y alrededor de servicios de transporte en combinación con infraestructura peatonal y ciclista adecuada para desincentivar el uso del automóvil.

### Objetivos

- Establecer políticas e instrumentos que apoyen DOT como la base para la planeación urbana a largo plazo
- Incrementar la densidad residencial a 110 habitantes por hectárea para 2040
- Mantener el reparto modal de vehículo privado a no más de 33%
- Incrementar el reparto modal no-motorizado hasta 35% de todos los viajes para el 2026

### Estrategias

1. Establecer una mesa redonda de movilidad con los actores clave que permita cambiar el modelo actual de movilidad y de desarrollo urbano hacia un modelo de ciudad compacta y sustentable
2. Actualizar los códigos de zonificación y las políticas de desarrollo urbano de los planes parciales delegacionales para apoyar el desarrollo en áreas con los potenciales más altos, ligados a transporte público existente y planeado
3. Desarrollar redes interconectadas, peatonales y ciclistas
4. Alentar la intensidad más alta de desarrollo en centros urbanos y alrededor de paradas de transporte público frecuente / masivo
5. Alentar un uso mezclado de suelo alrededor de paradas de transporte público masivo
6. Reforzar la capacidad de caminar y usar la bicicleta del primero y último kilómetro de transporte público masivo

Los principios de DOT se aplican a las áreas entre 400 metros de transporte público frecuente y 800 metros de transporte público masivo



Fuente: Steer Davies Gleave

El enfoque de diseño de Calles Completas considera y equilibra las necesidades de todos los usuarios para mejorar el atractivo y la seguridad del ambiente de la calle y así, persuadir a las personas a caminar, andar en bicicleta o utilizar el transporte público.

Entre los elementos de diseño recomendados se incluye la provisión de sombra, el alumbrado público, el mobiliario urbano, la señalización, el arbolado y el arte público, en conjunto con infraestructura peatonal y ciclista de buena calidad, accesible para todos los usuarios y lo suficientemente protegido de los vehículos motorizados.

### Objetivos

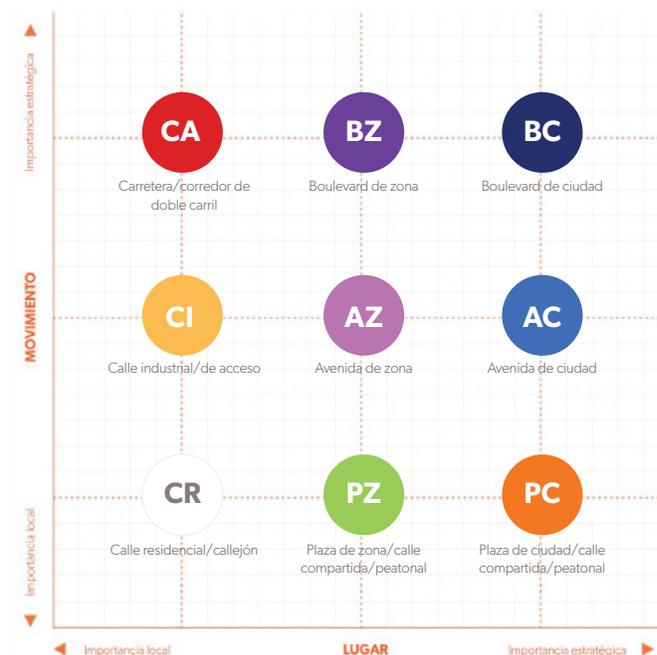
- Establecer los principios de diseño de Calles Completas como base para orientar la operación y diseño de todas las calles del municipio para el año 2018
- Crear una ciudad accesible para todos
- Implantar un proyecto piloto de Calles Completas para 2018
- Implantar proyectos piloto de Colonias Caminables en dos zonas para 2021
- Implantar una red continua e integrada de ciclo vías segregadas de 100 kilómetros para 2018
- Incrementar los viajes activos 30% para todos los viajes diarios, en 2018
- Gestionar el impacto del transporte de mercancías y entregas

### Estrategias

1. Incluir en los planes parciales de desarrollo urbano delegacionales y Reglamento de Construcción municipal, la actualización de los criterios de Calles Completas para promover una ciudad multi-modal
2. Establecer e implantar una jerarquía de Calles Completas
3. Aplicar los principios de diseño de Calles Completas a los futuros DOT, vialidades y proyectos de espacio urbano en Querétaro
4. Implantar medidas de Calles Completas para crear Colonias Caminables
5. Desarrollar e implantar un sistema de señalización peatonal
6. Integrar los principios de Accesibilidad Universal en todos los proyectos de mejora urbana y proyectos de Calles Completas
7. Establecer e implantar un programa de mantenimiento de calles
8. Implantar las medidas de gestión de aguas pluviales en paralelo con todos los proyectos de Calles Completas
9. Definir una red de rutas de transporte de mercancías

### Calles completas: funciones de movimiento y lugar

Todas las calles son espacios multifuncionales, e.j. una calle puede ser una vía clave para las personas que viajan al trabajo y de los vehículos de mercancías que suministran a los negocios locales; al mismo tiempo, son un destino para la gente local para hacer sus compras, para reunirse con otras personas, o para asistir a la escuela. Todas estas funciones se pueden agrupar en dos categorías de "movimiento" o "lugar", la relación entre está, están ilustrada en la matriz.



El ciclismo en el municipio de Querétaro representa menos de 1% de los viajes diarios y es percibido por muchos como una actividad recreativa más que un modo de transporte.

El PEM 2026 define una red de ciclovías estratégicas con calles y caminos que son seguros y atractivos para todo tipo de ciclistas, un programa de capacitación ciclista y un sistema de bicicletas compartidas públicas para transformar el ciclismo en Querétaro y establecerlo como una opción factible para los viajes diarios.

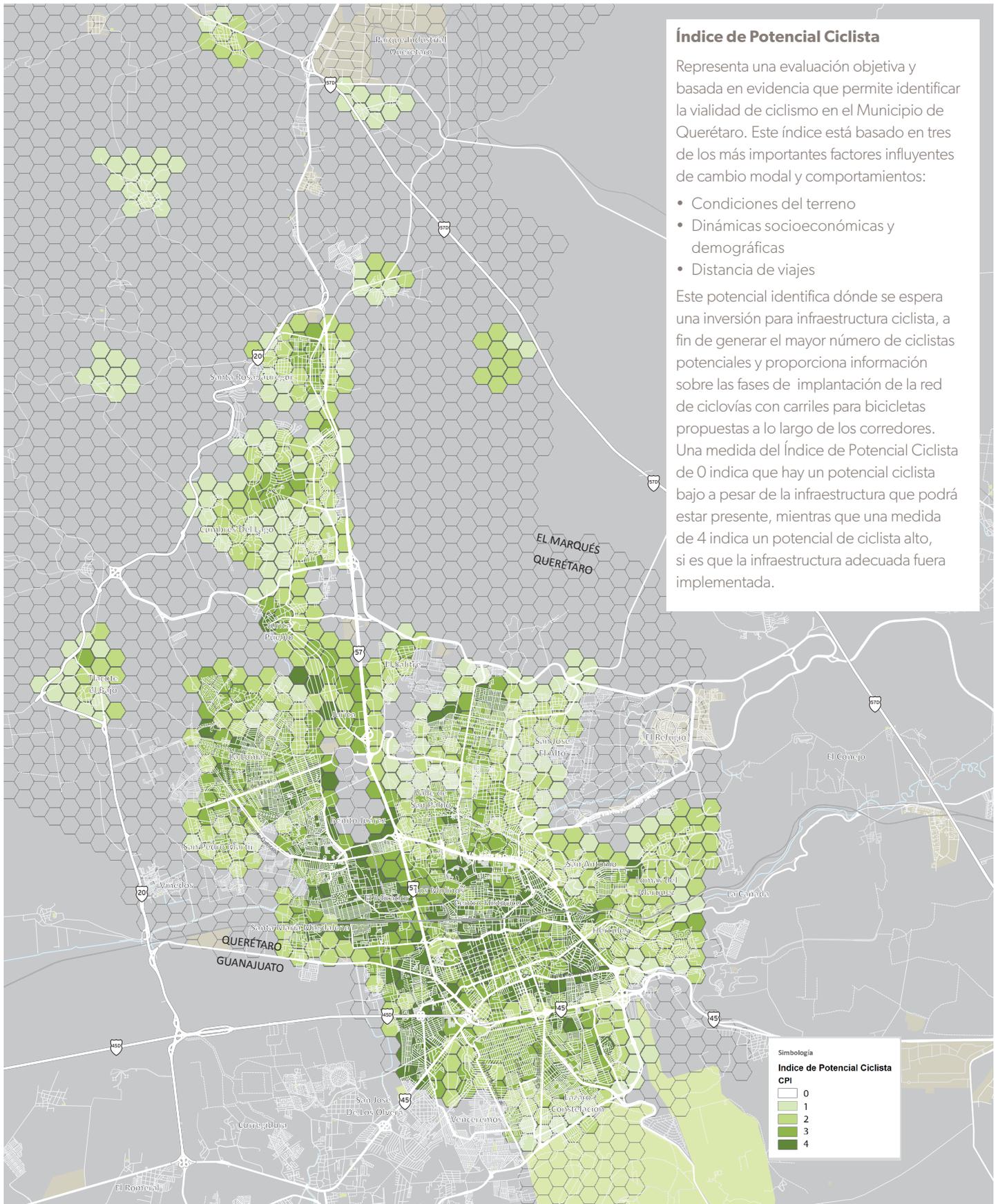
## Objetivos

- Implantar una red integrada, segura y conectada con carriles totalmente o parcialmente segregados de 100 kilómetros para 2018 y de 200 para 2022
- Incrementar la participación modal de bicicleta de 3% para 2018 y 10% para 2026
- Implantar un programa de capacitación ciclista sistemático y estructurado en el 30% de las escuelas primarias para 2018 y 100% de las escuelas primarias para 2026
- Implantar un sistema de bicicletas compartidas para 2017, lograr de cuatro a ocho viajes diarios por bicicleta y un viaje diario por cada veinte a cuarenta residentes en promedio
- Evaluar y ampliar el programa de bicicletas compartidas en 40% de estaciones para el fin de 2018

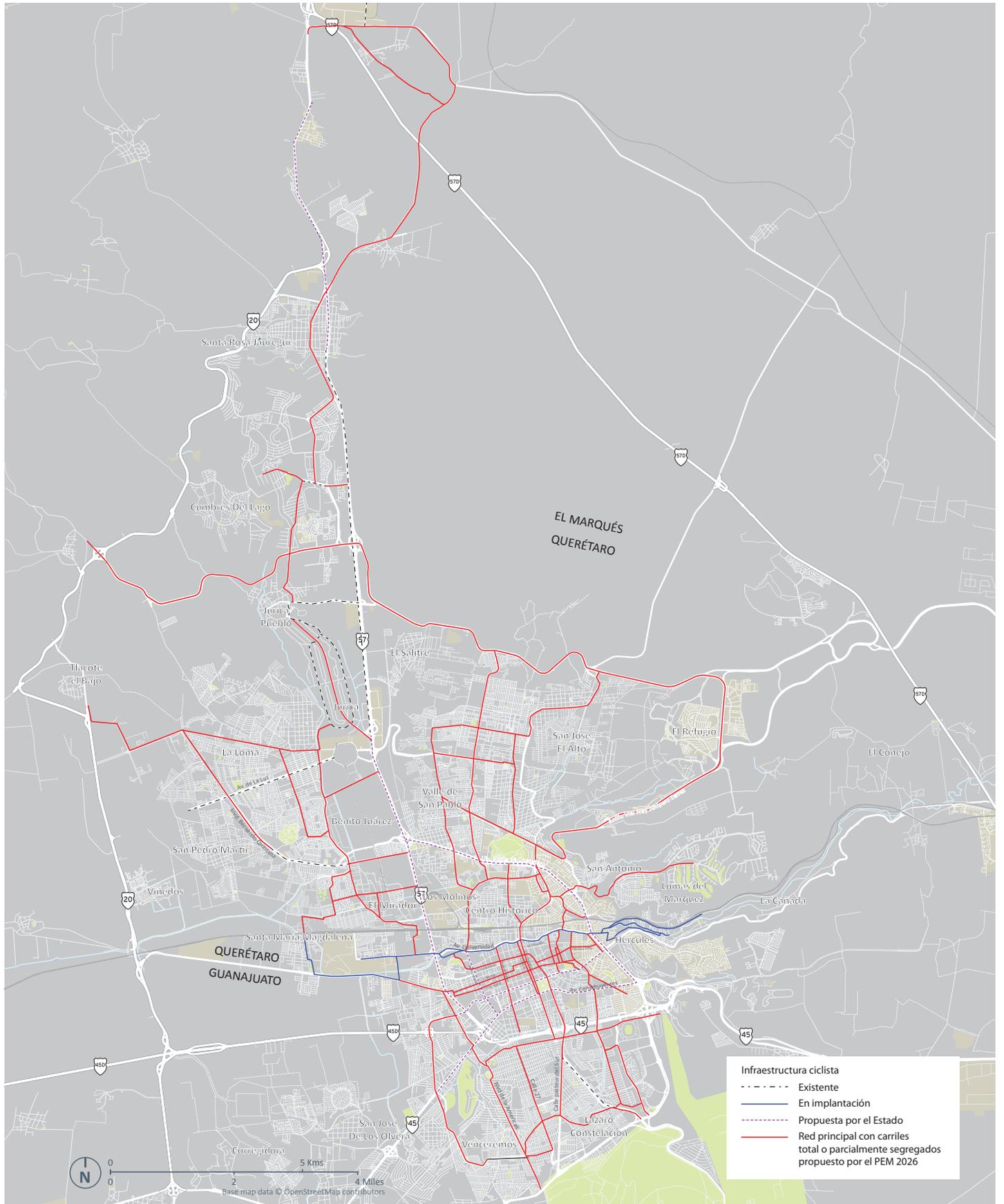
## Estrategias

1. Diseñar e implantar una red estratégica para bicicletas, a fin de proveer seguridad, conexión, comodidad y conveniencia ciclista para todos
2. Implantar una red balanceada de rutas ciclistas consistentes con los principios de Calles Completas
3. Implantar un sistema coherente de señalización en paralelo con todas las mejoras de infraestructura ciclista
4. Proporcionar a los ciclistas estacionamientos convenientes, seguros y bien conservados
5. Desarrollar un programa de capacitación ciclista y seguridad vial para escuelas, universidades y lugares de trabajo
6. Extensión del sistema de bicicletas compartidas





## La red estratégica de ciclovías (troncales) propuesta



Los viajes a la escuela representan un problema para algunos estudiantes en Querétaro. En algunas zonas, los estudiantes deben viajar grandes distancias para llegar a la escuela a pie o en transporte público. Por otro lado, en otras zonas, el uso del vehículo particular para los viajes escolares de corta o mediana distancia, resulta en congestión alrededor de las escuelas y en calles adyacentes, lo que impacta de forma negativa a la seguridad, la calidad del aire y la salud de los escolares.

En este sentido, el PEM 2026 está enfocado en mejorar el ambiente urbano para soportar opciones activas de movilidad mediante estrategias de Calles Completas y Gestión de Demanda de Viajes (TDM), como caminar o andar en bicicleta hacia la escuela en entornos seguros, mientras que un servicio de Transporte Escolar llenará el vacío para aquellas zonas en donde la cobertura de transporte público es inadecuada o no disponible.

### Objetivos

- Reducir los congestionamientos en las zonas escolares durante la entrada y salida de los estudiantes
- Para el año 2018, reducir 10% los viajes con motivo escolar en automóvil en áreas de enfoque, con respecto a los viajes actuales, incentivando un cambio modal a transporte escolar o traslados a pie y en bicicleta
- Incrementar los traslados a la escuela a pie y en bicicleta a 55% en nivel primaria en áreas de enfoque para 2018, y a 65% para 2026
- Implantar un desafío de viajes coordinados a la escuela para el final de 2017
- Desarrollar las bases para la futura implantación de planes de viajes escolares gestionados por los propios centros escolares para 2018
- Implantar Zonas 30 alrededor de las 20 escuelas primarias con mayor número de estudiantes para el año 2018 y lograr la implantación a todas las escuelas del Municipio en el año 2026

### Estrategias

1. Evaluar el proyecto piloto del Sistema Municipal de Transporte Escolar (SMTE) para identificar oportunidades de fases futuras
2. Planear, promover e implantar las zonas identificadas de acuerdo con los objetivos establecidos por el SMTE
3. Implantar zonas de tránsito calmado alrededor de escuelas
4. Planear e implantar acciones complementarias para reducir el impacto de la movilidad escolar



## Meta 6

## Gestión de estacionamientos

Una sobreoferta de estacionamiento o la implantación de nuevos cajones de estacionamiento tiende a brindar un incentivo para el conductor o usuario de automóvil en las ciudades, sin que ellos perciban el costo en el tráfico en términos de congestión y contaminación ambiental.

En este sentido, el PEM 2026 identifica la necesidad de gestionar el uso del automóvil para establecer una movilidad sustentable y ordenada, mediante el uso adecuado de los estacionamientos con el fin de reducir el congestionamiento vial y la contaminación de la ciudad.

### Objetivos

- Implantar un sistema de gestión de parquímetros por zonas de trabajo, que establezca el incremento del índice de rotación y que se mantenga una tasa de ocupación del orden de 80-85%
- Elaborar una actualización de la normatividad de estacionamientos para nuevos desarrollos y modernizaciones que apoye los desarrollos en transporte público para el 2017

### Estrategias

- 1:** Gestionar la oferta de estacionamiento en vía en el Centro Histórico
- 2:** Gestionar la disponibilidad de estacionamiento fuera de vía en el Centro Histórico
- 3:** Evaluar programas de desarrollo urbano acordes con las políticas de estacionamiento, actualizadas para DOT
- 4:** Diseño de estacionamiento fuera de vía para apoyar un ambiente urbano orientado a los peatones
- 5:** Minimizar el impacto de los vehículos de carga y entrega



El PEM 2026 se centra en ofrecer y dar a conocer alternativas a los viajes individuales en automóvil privado. Gestión de la Demanda de Viajes (TDM por sus siglas en inglés) se concentra en el cambio de comportamientos basados en una combinación de mejoras de infraestructura y comunicaciones.

Las herramientas de TDM, además de considerar la implantación de bicicletas compartidas, ciclovías, gestión de estacionamientos, incluyen actividades para la capacitación ciclista, incentivos como desafíos de viaje y oportunidades para la implantación de sistemas de movilidad inteligente.

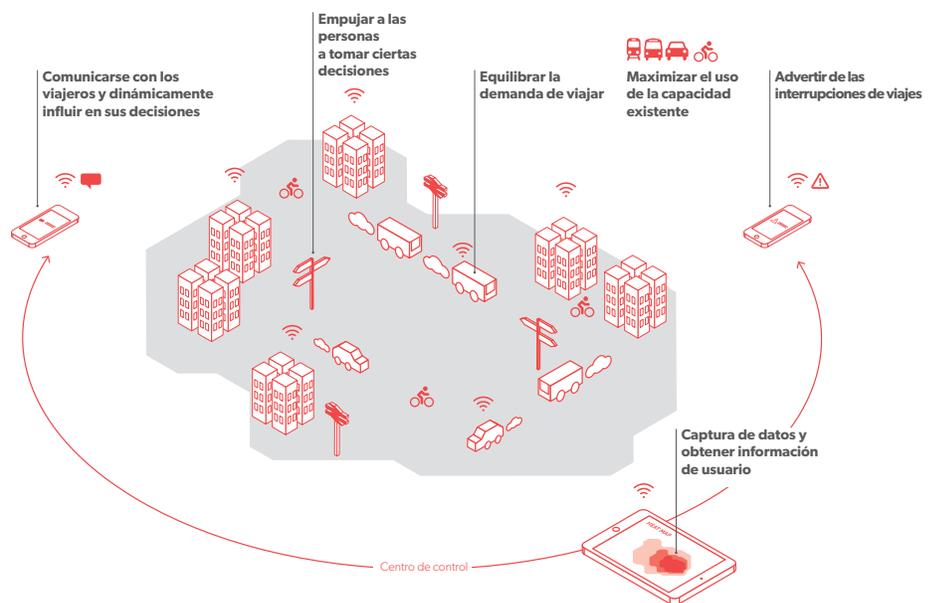
### Objetivos

- Establecer una estrategia de comunicación dirigida a los diferentes actores clave para 2017
- Incrementar el reparto modal de bicicletas a 3% para 2018 y a 10% para 2026
- Incrementar el reparto modal no-motorizado a 35% de todos los viajes para 2026
- Mantener el reparto modal de vehículo privado a no más de 33%
- Aumentar el porcentaje de ocupación del automóvil de 1.7 en 2016 a 2.1 para 2026
- Implantar un programa sistemático y estructurado de capacitación ciclista en 30% de las escuelas primarias para 2017 y 100% para 2026
- Establecer procesos de mejora en la captura de datos y en el nivel de detalle de los mismos para facilitar la apropiada toma de decisiones a largo plazo con base en la seguridad, la equidad, el acceso, la sociedad, la salud pública, y/o los resultados económicos

### Estrategias

1. Establecer un equipo de TDM en la SEMOV
2. Desarrollar y definir procesos y herramientas para planes de viaje
3. Apoyar la implantación de planes de viaje para escuelas
4. Apoyar la implantación de planes de viaje para universidades y lugares de trabajo
5. Implantar desafíos de viaje en las escuelas y lugares de trabajo
6. Explorar oportunidades para implantar medidas de movilidad inteligente

### Sistema de movilidad inteligente



## Meta 8

## Aire limpio y ciudadanos saludables

La primacía del automóvil en el reparto modal del municipio de Querétaro y el diseño del entorno urbano como ciudad dispersa, sin énfasis en usos de suelo mixto, contribuye a generar una mala calidad del aire y problemas en la salud de sus habitantes, no sólo ocasionada por la exposición a gases tóxicos, sino por los hábitos de viaje que promueven el sedentarismo, favoreciendo enfermedades cardiorrespiratorias, de circulación, sobrepeso y obesidad.

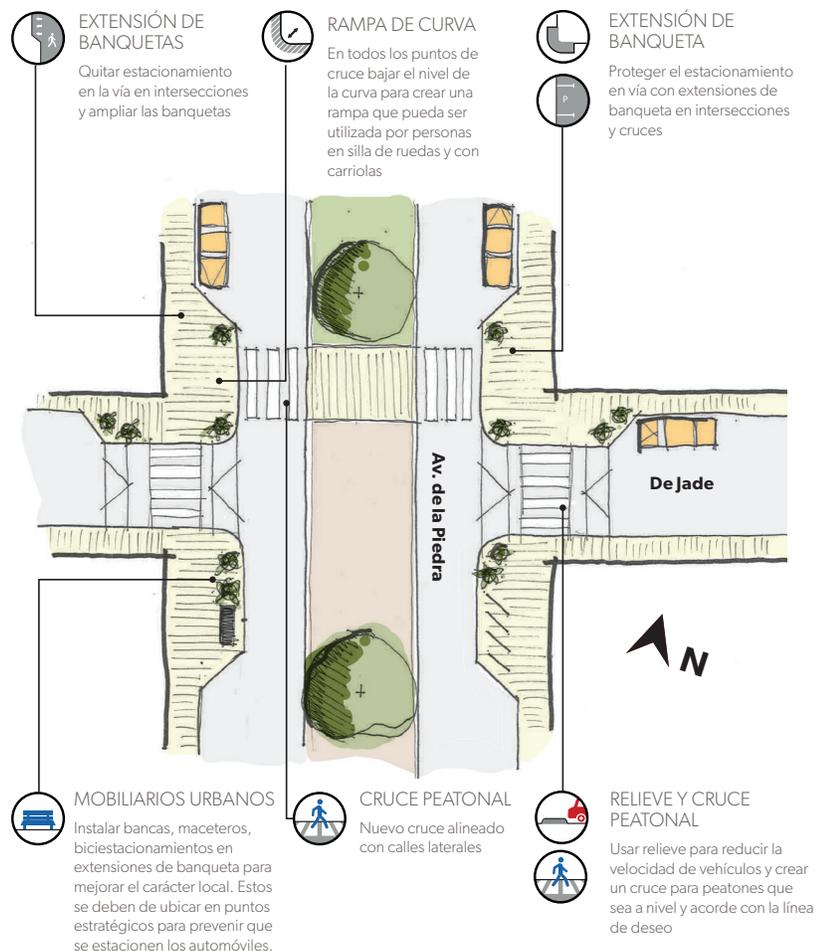
El PEM 2026 está construido para incrementar la movilidad activa de su población, reduciendo el número de viajes y las emisiones contaminantes, y generando las condiciones para que los ciudadanos cambien sus hábitos de movilidad reduciendo el número de viajes individuales en automóvil y ofreciendo opciones alternativas de movilidad.

### Objetivos

- Mantener el reparto modal de vehículo privado a no más de 33% para contribuir en la reducción de las emisiones de fuentes móviles y de la cantidad de Kilómetros Vehículo Recorrido (KVR)
- Incrementar el reparto modal no-motorizado 35% de todos los viajes para 2026 a fin de contribuir con la Estrategia Estatal para la Prevención y el Control del Sobrepeso, la Obesidad y la Diabetes de Querétaro

### Estrategias

1. Implantar zonas de tránsito calmado y colonias caminables
2. Mejorar las condiciones de infraestructura para peatones y ciclistas, así como el acceso al transporte público
3. Introducir estrategias de TDM para impulsar un cambio de comportamiento



### Intervenciones y propuestas para zonas de tránsito calmado y colonias caminables

Involucrar a los ciudadanos a través de actividades de Calles Abiertas, actos recreativos de ciclismo, días sin automóvil y acciones de participación pública, que contribuyen a la construcción de una cultura de movilidad. La propuesta de PEM 2026 es presentar una guía para impulsar el desarrollo del Municipio respaldado por el transporte multi-modal y los movimientos eficientes de personas y bienes.

## Objetivos

- Crear conciencia regional de las metas y beneficios del PEM 2026 para 2017
- Crear participación de la comunidad y entendimiento de la movilidad activa para 2017

## Estrategias

1. Desarrollar e implantar una marca de movilidad
2. Desarrollar e implantar una estrategia de comunicación del PEM 2026
3. Construir participación e involucramiento con los ciudadanos a través de eventos de Calles Abiertas
4. Considerar oportunidades para la participación de los ciudadanos

# travel

## bus+

**bus+** amplia e integrada red de alta calidad de autobuses locales para ofrecer una opción real de viaje

## transit+

**transit+** servicio de transporte público de alta calidad que conecte los centros comerciales, habitacionales y de entretenimiento sub regionales

## rail+

**rail+** mejorar la calidad, integración y capacidad de nuestra red local ferroviaria

## network+

**network+** mejorar y enriquecer nuestra red vial local a través de sistemas inteligentes de transporte, mejoras a las carreteras y gestión del tráfico

## walk+

**walk+** mejoras de alta calidad a nuestros espacios públicos, rutas peatonales y señalización

## cycle+

**cycle+** amplias e integradas mejoras para las instalaciones e infraestructura ciclista

## Caso de estudio: Travel+

El gobierno en el oeste de Inglaterra estaba invirtiendo en un amplio paquete de grandes esquemas de movilidad, los cuales eran percibidos por la población local como una serie de proyectos desconectados y no como un paquete de iniciativas complementarias. Esta percepción errónea dio lugar a que algunos de los esquemas generaran una fuerte oposición pública que los ponían en riesgo, en cuanto a la pérdida de recursos y la no-entrega.

La marca Travel+ se desarrolló como la base de un marco de comunicación que permitiera construir un entendimiento compartido del paquete de esquemas, así como de los objetivos y beneficios de los esquemas individuales. Posteriormente, la marca se aplicó a la información de viaje regional y a iniciativas de demanda

“Esta (obra, programa o acción) es de carácter público; no es patrocinado ni promovido por partido político alguno y sus recursos provienen de los ingresos que aportan todos los contribuyentes. Está prohibido el uso de esta (obra, programa o acción) con fines políticos, electorales, de lucro y otros distintos a los establecidos. Quien haga uso indebido de los recursos de esta (obra, programa o acción), deberá ser denunciado y sancionado de acuerdo con la ley aplicable y ante la autoridad competente.”