



Guanajuato, Gto., 21 de febrero de 2023
Oficio: DFE.-0105/2023
Asunto: Se da cuenta.

**Integrantes del Honorable Ayuntamiento
de Guanajuato.**

Presente

Con fundamento en los artículos 128, fracción IV de la Ley Orgánica Municipal para el Estado de Guanajuato; 17, fracción XI del Reglamento Interior del H. Ayuntamiento Constitucional de Guanajuato, Gto., 33 fracción I y VI del Reglamento Orgánico de la Administración Pública de Guanajuato, Gto., me permito hacer expreso lo continuo:

PRIMERO. – Que en la Sesión Ordinaria número 25 del H. Ayuntamiento de Guanajuato, específicamente en el punto 23 del orden del día, se aprobó el Punto de Acuerdo formulado por el Regidor Carlos Alejandro Chávez Valdez, a efecto de instruir a las diversas áreas de la administración pública municipal vinculadas con la elaboración del Programa Municipal de Movilidad a elaborar una estrategia integral que comprenda de manera no limitativa un estudio e informe respecto a los avances, requerimientos, necesidades y elementos necesarios para la elaboración o seguimiento de dicho programa.

SEGUNDO. – Que en fecha 20 de enero del año en curso, fue recibido en esta Secretaría de Ayuntamiento el oficio de nomenclatura IMPLAN-0/008/2023, suscrito por el Arquitecto Ramón González Flores, Director General del Instituto Municipal de Planeación de Guanajuato; Licenciado Alejandro Barbarino Sosa, Director General de Tránsito, Movilidad y Transporte; Ingeniero Juan Carlos Delgado Zárate, Director General de Medio Ambiente y Ordenamiento Territorial; Ingeniero Marco Antonio Ortiz Rendón, Director General de Obra Pública y Maestro Miguel Ángel Matilla Blanco, Director de la Unidad de Innovación y Políticas Públicas, mediante el cual se hace entrega del documento “Estudio, diagnósticos y consideraciones para la elaboración del Programa Municipal de Movilidad para Guanajuato, Gto.”.

En ese sentido, me permito dar cuenta a ustedes del referido oficio IMPLAN-O/008/2023, a efecto de dar cumplimiento a lo acordado en el marco de la Sesión Ordinaria número 25, de este cuerpo edilicio.

Lo anterior ha quedado debidamente fundado y motivado en el proemio del presente escrito.

Sin otro particular que atender, hago extensivos mis saludos.

Atentamente

Martha Isabel Delgado Zárate,

Secretaria del Ayuntamiento Constitucional de Guanajuato



Presidencia Municipal de Guanajuato
Plaza de la Paz No. 12, Centro
Guanajuato, Gto.

732 12 13 | 732 04 22 | 732 06 79
732 01 26 | 732 16 83 | 732 00 62
732 83 08

www.guanajuatocapital.gob.mx

[f](#) [t](#) [i](#) /GobiernoMunicipalGuanajuato



Hora: 14:30
Anexos: 1 anexo exp
Recibe: [Firma] Oficio: IMPLAN-O/008/2023.

Asunto: Se remite respuesta por notificación
Guanajuato, Gto., 20 de enero de 2023

Mtra. Martha Isabel Delgado Zarate
Secretaria H. Ayuntamiento
Administración 2021-2024
Presente

En respuesta a su oficio número DFE/665/2022 de fecha 17 de noviembre de 2022, en el que se notifican los acuerdos tomados en Sesión Ordinaria número 25 del Ayuntamiento de fecha 14 de noviembre del año en curso, específicamente a los puntos 22 y 23 del orden del día aprobado, en que se informa que el punto 22, referente a la Propuesta de Acuerdo que formulan las regidoras Paloma Robles Lacayo, Patricia Preciado Puga, Estefanía Porras Barajas, Liliana Alejandra Preciado Zárate, para que se le instruya a la Dirección General de Tránsito, Movilidad y Transporte en elaborar el Programa de Movilidad Municipal, no fue aprobado; por otro lado, el punto 23, referente en la Propuesta de Acuerdo que formula el Regidor Carlos Alejandro Chávez Valdez, para que se instruya a diversas áreas de la administración pública municipal vinculadas con la elaboración del Programa Municipal de Movilidad a elaborar una estrategia integral que comprenda de manera no limitativa un estudio e informe respecto a los avances, requerimientos, necesidades y elementos necesarios para la elaboración o seguimiento de dicho Programa, fue aprobado.

Sobre el punto 23, se hace entrega del documento anexo "Estudio, diagnósticos y consideraciones para la elaboración del Programa Municipal de Movilidad para Guanajuato, Gto", mismo que fue elaborado por una mesa de trabajo compuesta por el Instituto Municipal de Planeación de Guanajuato, Gto.; la Dirección General de Tránsito, Movilidad y Transporte; Dirección General de Medio Ambiente y Ordenamiento Territorial; Dirección General de Obra Pública; y la Unidad de Innovación y Políticas Públicas, para discutir y elaborar lo solicitado, concluyendo en cinco acuerdos centrales.

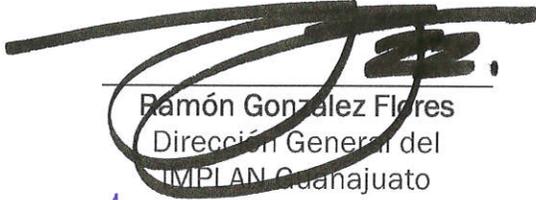
Es de aclarar que se retomaron las consideraciones expuestas por las regidoras en su propuesta, incluyéndolas en las estrategias que se presentan para que el cuerpo edilicio en su conjunto tome la opción más viable y conveniente según lo expuesto.

Se hace la presente entrega dentro del plazo máximo otorgado y, agradeciendo el apoyo que dé a este proceso, quedamos en espera de su respuesta para dar seguimiento según las instrucciones que se convengan.

1 de 2

Sin otro particular, quedamos a sus órdenes para cualquier aclaración.

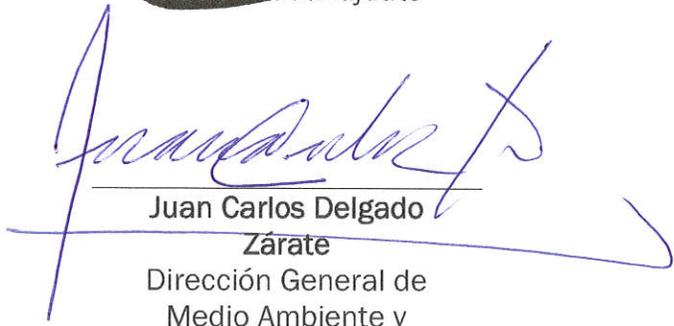
Atentamente



Ramón González Flores
Dirección General del
IMPLAN Guanajuato



Alejandro Barbarino Sosa
Dirección General de
Tránsito, Movilidad y
Transporte



Juan Carlos Delgado
Zárate
Dirección General de
Medio Ambiente y
Ordenamiento Territorial



Marco Antonio Ortiz
Rendón
Dirección General de Obra
Pública



Miguel Ángel
Matilla Blanco
Unidad de Innovación y
Políticas Públicas

C.c.p. Archivo

ESTUDIO, DIAGNÓSTICOS Y CONSIDERACIONES PARA LA ELABORACIÓN DEL PROGRAMA MUNICIPAL DE MOVILIDAD PARA GUANAJUATO, GTO.

Derivado de la instrucción del H. Ayuntamiento notificada en noviembre del 2022, para elaborar diferentes diagnósticos y las bases para el Programa Municipal de Movilidad de Guanajuato, según el acuerdo del punto 23 del orden del día de la Sesión Ordinaria número 25 del Ayuntamiento de fecha 14 de noviembre del año en curso. En esta, se ordenó la elaboración de diferentes diagnósticos, términos de referencia, presupuesto y propuestas de ajustes en diferentes instrumentos jurídicos enfocados al Programa de Movilidad, en apego a las políticas estatales, como se detalla a continuación:

1. Elaboración de un diagnóstico del estatus actual de los estudios existentes relacionados con el Programa Municipal de Movilidad;
2. Definición de los términos de referencia que incluyan todos los estudios y análisis necesarios para tener el marco de referencia del programa integral, la caracterización del usuario, así como el diagnóstico de la demanda, infraestructura y movilidad, y las estrategias de solución para el transporte peatonal, ciclista, público, turístico, de carga y privado.
3. Elaboración de un diagnóstico organizacional, de competencias y habilidades del personal que se tiene en la situación actual para coordinar, elaborar, supervisar y/o gestionar el Programa Municipal de Movilidad.
4. Identificación y evaluación de esquemas para la elaboración del Programa Municipal de Movilidad, que incluyan un presupuesto estimado para la coordinación, elaboración, supervisión y gestión del Programa Municipal de Movilidad.
5. Propuestas de ajustes y cambios normativos y organizacionales necesarios para la elaboración del Programa Municipal de Movilidad.

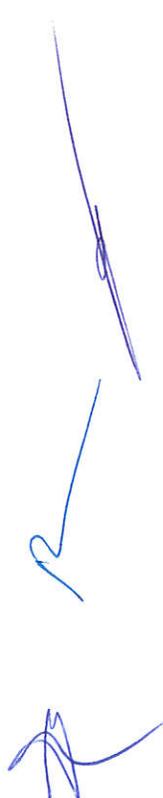
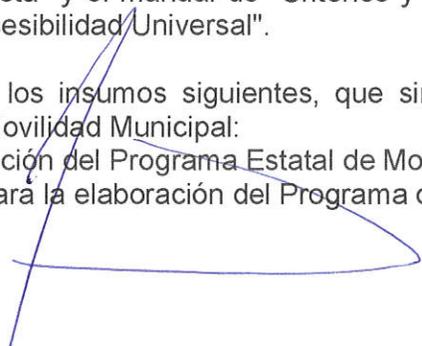
Las tareas se realizaron en un plazo máximo de 60 días naturales a partir de la notificación, siendo la fecha límite el 21 de enero de 2023, remitiendo en conjunto el informe correspondiente a la Secretaría del Ayuntamiento dentro del periodo establecido.

CONSIDERANDOS

Primero. El día 23 de junio de 2022 se realizó el Taller de Integración de los Programas de Movilidad Municipal llevado a cabo por la Secretaría de Infraestructura, Conectividad y Movilidad del Estado de Guanajuato (SICOM) en la cual se invitó a la Dirección General de Tránsito, Movilidad y Transporte del municipio de Guanajuato y al Instituto Municipal de Planeación de Guanajuato, Gto., en dicho taller se presentó ante varios municipios el Programa Estatal de Movilidad el cual fue publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato el día 15 de octubre de 2021, así como la presentación de la "Guía para la elaboración del Programa de Movilidad Municipal", las "Guías de operación peatonal y ciclista" y el manual de "Criterios y Requisitos Generales de Diseño para un Entorno de Accesibilidad Universal".

Se entregaron los insumos siguientes, que sirven como base para la elaboración del Programa de Movilidad Municipal:

- Publicación del Programa Estatal de Movilidad
- Guía para la elaboración del Programa de Movilidad Municipal



de la demanda, infraestructura y movilidad, y las estrategias de solución para el transporte peatonal, ciclista, público, turístico, de carga y privado”, que no se alcanza sobre los contenidos mínimos del PMM, por lo que vinculado a los alcances presupuestales, se enlistan los escenarios posibles en el Acuerdo Cuarto.

Tercero. Habiéndose realizado el diagnóstico organizacional, de competencias y habilidades del personal que se tiene en la situación actual para coordinar, elaborar, supervisar y/o gestionar el Programa Municipal de Movilidad (Apéndice 3), se concluye:

1. El Ayuntamiento cuenta con las atribuciones normativas para la elaboración del Programa, de acuerdo al marco reglamentario, corresponde a la Dirección General de Tránsito, Movilidad y Transporte en coordinación con el Instituto Municipal de Planeación, sin embargo, de acuerdo con el personal con el que se cuenta actualmente, no se tiene la capacidad de elaborar el Programa, siendo necesario la subcontratación de un equipo externo a la administración pública municipal que cuente como mínimo con los siguientes perfiles:
 - Urbanista
 - Arquitecto
 - Ing. Topográfico
 - Ing. Civil
 - Ing. Ambiental
 - Especialista en vías y transporte;

2. El Instituto Municipal de Planeación de Guanajuato, Gto. cuenta con la capacidad técnica y profesional para llevar a cabo la coordinación del Programa, supervisando conjuntamente con la Dirección de Movilidad y Transporte al equipo subcontratado, específicamente en los alcances de los escenarios 1, 2 o 3 del Acuerdo Cuarto. Igualmente se cuenta con la capacidad de elaborar el Programa con los alcances del escenario 4 e incidir en la elaboración de los temas centrales del escenario 3.

Cuarto. Sobre la identificación y evaluación de esquemas para la elaboración del Programa Municipal de Movilidad, que incluyan un presupuesto estimado para la coordinación, elaboración, supervisión y gestión del Programa Municipal de Movilidad, se observan cuatro escenarios posibles, enlistados a continuación:

Escenario 1. Elaborar un Programa de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS), el cual es conveniente para Guanajuato según lo que se expuso en el Considerando Cuarto, Acuerdo Segundo y el Anexo Digital 2. El costo del proyecto es o puede ser mayor a de \$8,000,000.00 (ocho millones de pesos 00/100 M.N.), en el cual se considera la contratación de una empresa o consultoría externa, pues implica actividades fuera de los alcances técnicos y de capital humano de la administración municipal (levantamientos en campo como conteos, aforos, observación para el caso de infraestructuras y servicios; encuestas/entrevistas para diferentes temas; levantamiento de datos para el modelado que implica además el uso del software con licencia vigente, etc.).

Los alcances específicos de este instrumento son:

- Encuesta origen-destino completa
- Encuesta percepción sobre calidad del servicio de transporte público
- Levantamiento flujo (direccional e intensidad) transporte de carga

El detalle de estos instrumentos se puede referir al Apéndice 1 de este documento.

Sexto. La ONU ha realizado el exhorto para que todos los sectores de la sociedad se movilicen en favor de una década de acción en tres niveles: acción a nivel mundial para garantizar un mayor liderazgo, más recursos y soluciones más inteligentes con respecto a los Objetivos de Desarrollo Sostenible; acción a nivel local que incluya las transiciones necesarias en las políticas, los presupuestos, las instituciones y los marcos reguladores de los gobiernos, las ciudades y las autoridades locales; y acción por parte de las personas, incluidos la juventud, la sociedad civil, los medios de comunicación, el sector privado, los sindicatos, los círculos académicos y otras partes interesadas, para generar un movimiento imparable que impulse las transformaciones necesarias.

Así pues, los esfuerzos de movilidad sustentable en el orden local deben derivarse de los Objetivos de Desarrollo Sostenible a manera general y resultar en acciones que sumen a las metas en materia. Esto es que, de forma invariable, los instrumentos y enfoques federales y estatales deben considerar su alineación, mismos que se deben retomar para la elaboración de este instrumento.

Séptimo. Se conformó una mesa de trabajo compuesta por el Instituto Municipal de Planeación de Guanajuato, Gto.; la Dirección General de Tránsito, Movilidad y Transporte; Dirección General de Medio Ambiente y Ordenamiento Territorial; Dirección General de Obra Pública; y la Unidad de Innovación y Políticas Públicas (en específico de la Unidad de Innovación Gubernamental), para discutir y elaborar los diagnósticos e insumos solicitados, en las cuales se participó de forma activa para decidir las propuestas aquí presentadas y anexas. Esta mesa concluyó con los siguientes:

ACUERDOS

Primero. Sobre el diagnóstico del estatus actual de los estudios existentes, se realizó un compendio histórico sobre los programas y los proyectos de movilidad existentes, encontrando 12 proyectos y estudios a partir del año 2006, mismos que se puede observar sobre la tabla resumen del Apéndice 2, en el cual se observa el tipo, nombre, año de elaboración y los insumos que se pueden utilizar en este instrumento.

Segundo. Sobre la definición de los términos de referencia se analizaron las diferentes posibilidades viables para el municipio de Guanajuato, enlistando cuatro escenarios, mismos que están vinculados con el punto 4 que fue solicitado, en relación al presupuesto. Una vez analizada la información existente, se indica que en el municipio de Guanajuato se requiere un Programa Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS), no solo por los alcances que son de largo plazo y los objetivos vinculatorios con el territorio de forma transversal, sino por la visión macro que implican las acciones que estén relacionadas entre sí. Es de considerar que el Programa de Movilidad Municipal (PMM) solicitado por la SICOM es un instrumento de corto plazo y que su vigencia será hasta septiembre del 2024, si fuera aprobado por el presente ayuntamiento. En estricto sentido lógico, es necesario que, para programar actividades operativas con un objetivo y visión en común, es necesario que emanen de un instrumento general en materia, siendo este el PIMUS.

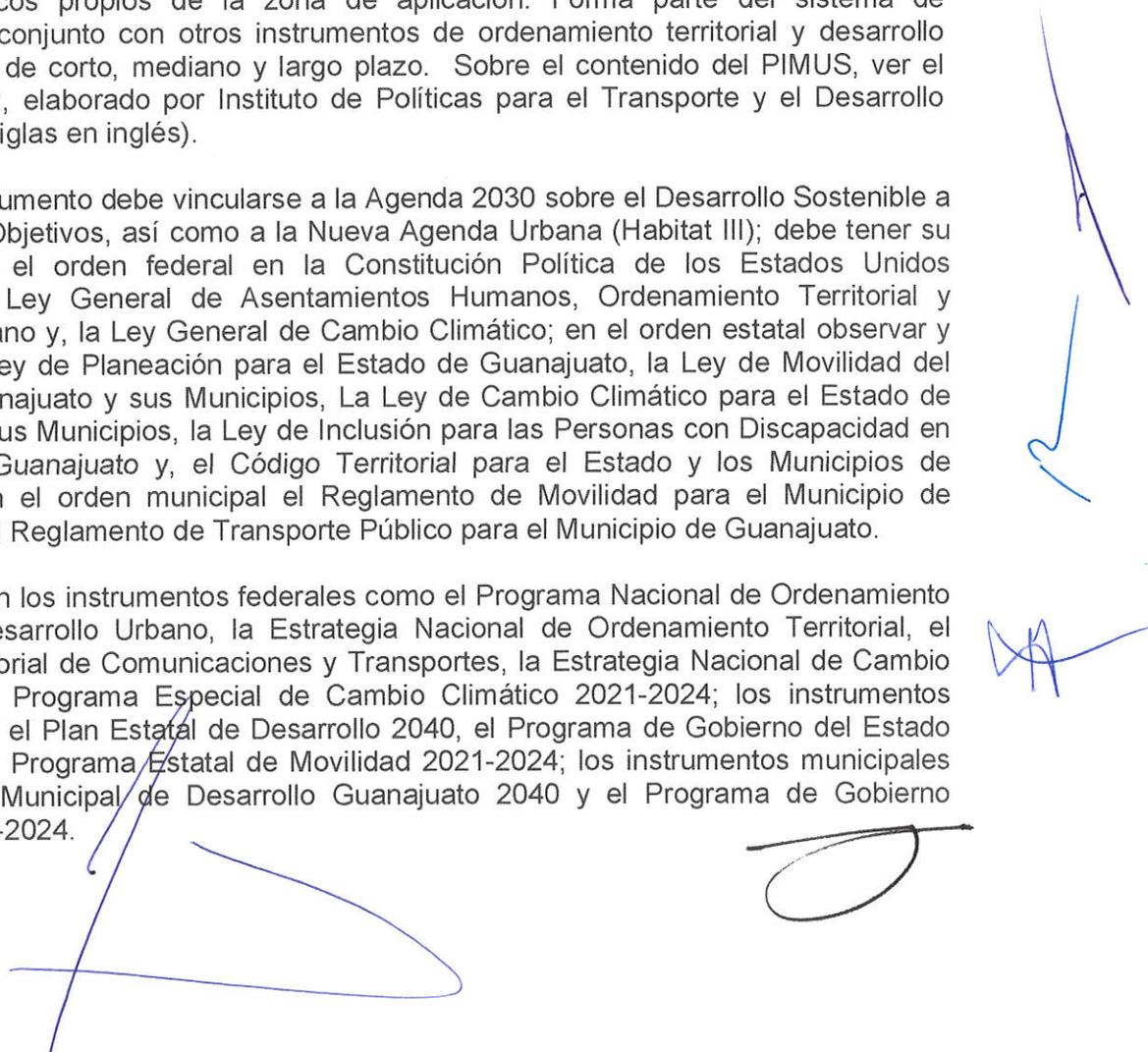
En la solicitud notificada por la Secretaría del H. Ayuntamiento se solicita "el marco de referencia del programa integral, la caracterización del usuario, así como el diagnóstico

Sobre lo anterior, el PMM es un programa sectorial institucional, es decir, lo que deberá ejecutar la administración en turno sobre el tema de movilidad. En la Guía antes citada, se señala que se deben abordar lineamientos de corto plazo y acciones generales a implementarse en el trienio y que podrían incluir estrategias de mediano plazo a ser retomadas para la siguiente administración, dando continuidad a la visión general que estará ligada a un Programa Municipal de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Ecológico Territorial (PMDUOET). Sobre el contenido de un Programa de Movilidad Municipal elaborado por la Secretaría de Infraestructura, Conectividad y Movilidad del Estado de Guanajuato (SICOM), favor de remitirse al Anexo Digital 1, que es la Guía para la Elaboración del Programa de Movilidad Municipal.

Por otro lado, un PIMUS es la metodología para elaborar un instrumento de planeación de la movilidad y el desarrollo urbano cuya finalidad es elevar la calidad de vida de la población y mitigar los severos problemas que el paradigma de la movilidad tradicional pensada para la movilización del automóvil ha generado (ambientales, sociales, de salud pública, económicos, etc.). Su enfoque social participativo busca implementar las soluciones de manera que la población se apropie de ellas, en un marco de jerarquización de la movilidad (modos de movilización priorizando el acceso universal y no en función de mover vehículos automotores), sustentabilidad y equidad; para lo cual considera todos los elementos que intervienen en el fenómeno de la movilidad de manera integral: modos de movilización de personas priorizando los medios no motorizados: peatonal- y ciclista; medio ambiente y contaminación, servicios, equipamientos e infraestructuras, transporte público, aspectos económicos y sociodemográficos propios de la zona de aplicación. Forma parte del sistema de planeación en conjunto con otros instrumentos de ordenamiento territorial y desarrollo urbano, siendo de corto, mediano y largo plazo. Sobre el contenido del PIMUS, ver el Anexo Digital 2, elaborado por Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP por sus siglas en inglés).

Quinto. El instrumento debe vincularse a la Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible a través de sus Objetivos, así como a la Nueva Agenda Urbana (Habitat III); debe tener su base legal en el orden federal en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano y, la Ley General de Cambio Climático; en el orden estatal observar y considerar la Ley de Planeación para el Estado de Guanajuato, la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, La Ley de Cambio Climático para el Estado de Guanajuato y sus Municipios, la Ley de Inclusión para las Personas con Discapacidad en el Estado de Guanajuato y, el Código Territorial para el Estado y los Municipios de Guanajuato; en el orden municipal el Reglamento de Movilidad para el Municipio de Guanajuato y el Reglamento de Transporte Público para el Municipio de Guanajuato.

Se considerarán los instrumentos federales como el Programa Nacional de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, la Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial, el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes, la Estrategia Nacional de Cambio Climático y, el Programa Especial de Cambio Climático 2021-2024; los instrumentos estatales como el Plan Estatal de Desarrollo 2040, el Programa de Gobierno del Estado 2018-2024 y el Programa Estatal de Movilidad 2021-2024; los instrumentos municipales como el Plan Municipal de Desarrollo Guanajuato 2040 y el Programa de Gobierno Municipal 2021-2024.

The image contains several handwritten signatures and marks. On the right side, there is a blue signature that appears to be 'A' with a checkmark below it. Below that, there is another blue signature that looks like 'DA'. At the bottom of the page, there is a large, stylized blue signature that spans across the width of the text. To the right of this signature, there is a black signature that is a simple, bold loop.

- Levantamientos infraestructuras y servicios (movilidad peatonal, ciclista, transporte público, etc.)
- Modelado (levantamiento de datos y procesamiento en software)

Los términos de referencia de este escenario con los alcances del PIMUS, según la guía del Anexo Digital 2, se presenta en el Apéndice 4.

Escenario 2. Instrumento ajustado del PIMUS. El costo aproximado de \$3,000,000.00 (tres millones de pesos 00/100 M.N.), el cual contiene los temas que se abordan en un PIMUS, reduciendo el alcance de levantamientos en campo (conteos, encuestas, etc.) considerando para estas actividades la contratación de una empresa o consultoría externa; y para el caso de este escenario no se realiza la serie de levantamientos para el modelado, siendo este aspecto metodológico uno de los que conlleva mayor inversión en tiempo, capital humano, y económica.

Los alcances específicos de este instrumento son:

- Encuesta origen-destino con variables mínimas a cubrir
- Encuesta percepción sobre calidad del servicio de transporte público
- Levantamiento flujo (direccional e intensidad) transporte de carga
- Levantamientos infraestructuras y servicios (movilidad peatonal, ciclista, transporte público, etc.)

Los Términos de Referencia para este escenario se especifican en el Apéndice 5.

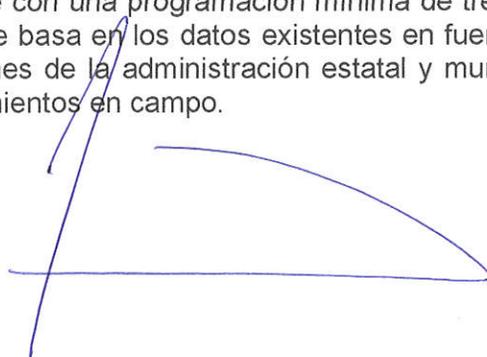
Escenario 3. Instrumento ajustado del Programa de Movilidad Municipal (PMM), con alcances aumentados sobre contenidos de un PIMUS que se consideren de relevancia de acuerdo a las necesidades y condiciones particulares del municipio que se identifiquen en un prediagnóstico consensuado (Capítulo II), se reducen al mínimo los levantamientos en campo. El costo por cubrir según los levantamientos de campo y análisis es de \$1,000,000.00 (Un millón de pesos 00/100 M.N.), pudiendo contratarse los insumos de forma particular de forma externa y elaborar o coordinar el instrumento con las capacidades de la administración municipal.

Los alcances específicos de este instrumento son:

- Encuesta origen-destino con variables mínimas a cubrir
- Encuesta percepción sobre calidad del servicio de transporte público
- Levantamientos infraestructuras y servicios (movilidad peatonal, ciclista, transporte público, etc.)

Los Términos de Referencia para este escenario se especifican en el Apéndice 6.

Escenario 4. Elaboración de un Programa de Movilidad Municipal (PMM), instrumento institucional sectorial, sobre los lineamientos de la SICOM (Anexo Digital 1), a elaborarse con las capacidades de la administración pública municipal existente con una programación mínima de tres meses como actividad única y sin costo. Se basa en los datos existentes en fuentes oficiales como INEGI, así como direcciones de la administración estatal y municipal, de modo que no se realizan levantamientos en campo.



Quinto. Sobre las propuestas de ajustes y cambios normativos y organizacionales necesarios para la elaboración del Programa Municipal de Movilidad, se presentan los siguientes puntos:

Ajustes y cambios normativos

Una vez realizado la revisión jurídica normativa que da sustento al Programa, se debe considerar que:

1. En el municipio el instrumento vigente en materia de movilidad es el Reglamento de Movilidad para el Municipio de Guanajuato, que se publicó en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato el 05 de agosto de 2019, éste se apega a la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios publicada en 2016 y cuya última reforma se realizó el 04 de diciembre de 2020, que cuenta con su Reglamento de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios que se publicó en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato el 22 de noviembre del 2016.

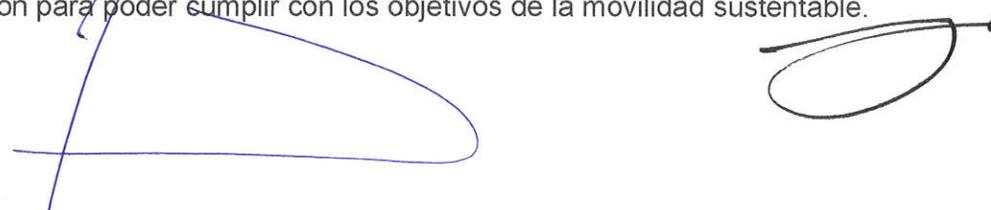
Ahora bien, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 17 de mayo de 2022, por lo que los conceptos principales del Programa Municipal de Movilidad deberán apearse a esta ley, y retomarse en segundo orden, de los existentes en los instrumentos estatales y finalmente el reglamento local.

2. La figura legal en el marco local es el Programa Municipal de Movilidad (PMM), sin especificar los alcances que un Programa Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS) puede tener. Al observar diferentes enfoques, como se ha analizado, el contenido ampliado de los PIMUS se debe sumar a la estructura de un PMM. En caso de hacer ajustes jurídicos, se debe remitir al orden estatal, en el cual debe reconocer a los PIMUS como instrumentos generales de los cuales deban desprenderse las acciones operativas trianuales del programa institucional sectorial municipal (PMM).

Ajustes y cambios organizacionales

Una vez realizado el diagnóstico organizacional en el Acuerdo Tercero y los posibles escenarios para su realización según el Acuerdo Cuarto, se informa que independientemente de la elección, se recomienda contar con especialistas para la coordinación del Programa, de forma mínima un perfil según el análisis previo para la Dirección General de Tránsito, Movilidad y Transporte y otro para el Instituto Municipal de Planeación de Guanajuato, Gto. para la coordinación de los trabajos, sobre el tiempo que dure la elaboración y revisión del instrumento.

De forma adicional, se observó que la Dirección de Movilidad y Transporte Municipal, adscrita a la Dirección General de Tránsito, Movilidad y Transporte, está orgánicamente constituida, pero sus funciones se acotan principalmente a temas de transporte público con siete personas, sin gestionar o administrar los otros tipos de movilidad. Sobre lo anterior, se recomienda reforzar con mayor personal especializado de forma permanente a esta Dirección para poder cumplir con los objetivos de la movilidad sustentable.

Handwritten signatures and marks in blue and black ink at the bottom of the page. There is a large blue signature on the left, a smaller blue signature on the right, and a black signature on the far right. There are also some blue scribbles and lines.

APÉNDICE 1.

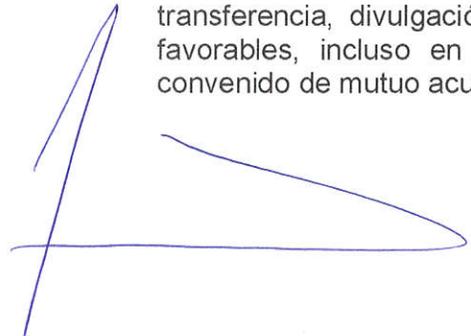
MARCO JURÍDICO Y REGLAMENTARIO PARA LA ELABORACIÓN DEL PROGRAMA DE MOVILIDAD MUNICIPAL DE GUANAJUATO, GTO.

Se mencionan las leyes, reglamentos, estrategias, programas y planes de los cuales se desprende el programa de movilidad y a los cuales está sujeto, así como los instrumentos a los cuales está alineado, se mencionan por orden internacional, federal, estatal y municipal y agrupados por leyes y reglamentos, así como por planes y programas.

Marco Internacional

El Programa de Movilidad Municipal de Guanajuato se alinea a distintas metas establecidas por los Objetivos de Desarrollo Sustentable que se desprenden de la **Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible** establecida por la Organización de las Naciones Unidas en 2015. La Agenda 2030 se desarrolla a través de 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible; cada uno con sus respectivas metas, los procesos de participación mencionados en este documento atienden en específico las metas:

- 5.c Aprobar y fortalecer políticas acertadas y leyes aplicables para promover la igualdad de género y el empoderamiento de todas las mujeres y las niñas a todos los niveles.
- 9.1 Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.
- 10.3 Garantizar la igualdad de oportunidades y reducir la desigualdad de resultados, incluso eliminando las leyes, políticas y prácticas discriminatorias y promoviendo legislaciones, políticas y medidas adecuadas a ese respecto.
- 11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.
- 11.3 De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países.
- 13.2 Incorporar medidas relativas al cambio climático en las políticas, estrategias y planes nacionales.
- 16.7 Garantizar la adopción en todos los niveles de decisiones inclusivas, participativas y representativas que respondan a las necesidades.
- 16.10 Garantizar el acceso público a la información y proteger las libertades fundamentales, de conformidad con las leyes nacionales y los acuerdos internacionales.
- 16.b Promover y aplicar leyes y políticas no discriminatorias en favor del desarrollo sostenible.
- 17.7 Promover el desarrollo de tecnologías ecológicamente racionales y su transferencia, divulgación y difusión a los países en desarrollo en condiciones favorables, incluso en condiciones concesionarias y preferenciales, según lo convenido de mutuo acuerdo.



Dentro de la Nueva Agenda Urbana aprobada en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Sostenible (Habitat III) celebrada en Quito, Ecuador en Octubre de 2016 refrendada por la Asamblea General de las Naciones Unidas, se establece en los puntos:

- 50 Alentar la interacción y la conectividad entre las zonas urbanas y rurales mediante el fortalecimiento de la movilidad y el transporte sostenibles y las redes e infraestructura de tecnología y comunicaciones, sobre la base de instrumentos de planificación fundados en un enfoque urbano y territorial integrado ...
- 54 generar y utilizar energía renovable y asequible y servicios de infraestructura de transporte sostenible y eficaces, en la medida de lo posible, de manera que se aprovechen las ventajas de conectividad y se reduzcan los costos financieros, ambientales y de salud pública de la movilidad ineficiente, la congestión, la contaminación atmosférica, los efectos de isla térmica urbana y el ruido ..., prestar especial atención a las necesidades de energía y transporte de toda la población, en particular de los pobres y las personas que viven en asentamientos informales ...
- 66 Adoptar un enfoque de ciudades inteligentes en el que se aprovechen las oportunidades de la digitalización, las energías y las tecnologías no contaminantes, así como las tecnologías de transporte innovadoras...
- 113 Adoptar medidas para mejorar la seguridad vial y la integraremos en la planificación y el diseño de infraestructuras sostenibles de movilidad y transporte. Junto con las iniciativas de sensibilización, promoveremos el enfoque de sistemas seguros que se solicita en el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, prestando especial atención a las necesidades de todas las mujeres y las niñas, así como de los niños y los jóvenes, las personas de edad y las personas con discapacidad, y quienes se encuentran en situaciones de vulnerabilidad ...
- 114 promover el acceso de todos a unos sistemas de transporte terrestre y marítimo y de movilidad urbana que sean seguros, asequibles, accesibles y sostenibles y tengan en cuenta las cuestiones de edad y género, que hagan posible una participación significativa en las actividades sociales y económicas en las ciudades y los asentamientos humanos, mediante la integración de los planes de transporte y movilidad en las planificaciones urbanas y territoriales y la promoción de una amplia gama de opciones de transporte y movilidad ...
- 117 se establece apoyar una mejor coordinación entre el transporte y los departamentos de planificación urbana y territorial, en la comprensión mutua de los marcos normativos y de planificación, en los planos nacional, subnacional y local, entre otras cosas mediante planes de movilidad y transporte urbano y metropolitano sostenibles ...

Legislación Nacional

El Programa de Movilidad Municipal tiene su origen en atención primeramente a lo estipulado en el artículo 4, párrafo 16 de la **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos** en donde se menciona que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia sostenibilidad, calidad inclusión e igualdad, del mismo modo en el orden federal la **Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano** en el artículo 4, fracción X, donde se establece promover una adecuada accesibilidad universal que genere cercanía

y favorezca la relación entre diferentes actividades urbanas con medidas como la flexibilidad de usos del suelo compatibles y densidades sustentables, un patrón coherente de redes viales primarias, la distribución jerarquizada de los equipamientos y una efectiva movilidad que privilegie las calles completas, el transporte público, peatonal y no motorizado.

En la **Ley General de Movilidad y Seguridad Vial** en su artículo 7 establece que el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad será el mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial de los tres órdenes de gobierno con el fin de que se cumplan los objetivos de y principios de esta Ley, la política, el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional y los instrumentos de planeación específicos. El Sistema Nacional tendrá las siguientes facultades en su fracción XII: formular manuales y lineamientos que orienten la política para los sistemas de movilidad en los centros de población, con perspectiva interseccional y de derechos humanos, que, menciona en el inciso g) "Realizar el seguimiento, revisión y evaluación de programas, planes y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial y sus impactos en los grupos en situación de vulnerabilidad, a través de los instrumentos que para tal efecto se emitan".

Asimismo, en el capítulo tercero de esta ley se menciona en el artículo 24 que La **Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial** establecerá las bases para el desarrollo de la movilidad y la seguridad vial del país, en el corto, mediano y largo plazo, en congruencia con el Plan Nacional de Desarrollo, los programas sectoriales, regionales, estatales y municipales del país en materia de movilidad, seguridad vial y ordenamiento territorial, y demás aplicables, así como aquellas específicas a los grupos en situación de vulnerabilidad; que, como se menciona en el artículo 26 contará con una visión a largo plazo con un horizonte a corto, mediano y largo plazo del desarrollo nacional de la movilidad y la seguridad vial. Tendrá como objetivo gestionar, desde un enfoque de sistemas seguros, la movilidad y seguridad vial, con la premisa que el cambio en su instrumentación será progresivo, las acciones y políticas deberán obedecer a un proceso iterativo. Podrá ser revisada y, en su caso, actualizada cada cuatro años o cuando ocurran cambios profundos que puedan afectar la estructura de movilidad del país.

En el artículo 31 se establecen los Criterios de Movilidad y Seguridad Vial donde la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México integrarán la planeación de movilidad y seguridad vial en los instrumentos territoriales, metropolitanos, urbanos, rurales e insulares vigentes.

En este mismo reglamento en el artículo 32 se estipula la movilidad con perspectiva de género, en la cual dice que, en la planeación y diseño de la movilidad y la seguridad vial, así como en los diferentes componentes de los sistemas de movilidad y en la toma de decisiones, las autoridades competentes deberán fomentar y garantizar la participación de las mujeres. Así pues, en el artículo 60 se establece que los programas, acciones y proyectos de infraestructura relacionados con la movilidad y la seguridad vial se enfocarán prioritariamente en lo siguiente: fracción IV. Impulsar la planeación de la movilidad y la seguridad vial orientada al fortalecimiento y a mejorar las condiciones del transporte público, su integración con el territorio, así como la distribución eficiente de bienes y mercancías.

En la **Ley General de Cambio Climático** en el artículo 34, fracción II, inciso b, señala como una medida para la reducción de emisiones en el sector transporte el diseñar e implementar sistemas de transporte público integrales, y programas de movilidad

sustentable en las zonas urbanas o conurbadas para disminuir los tiempos de traslado, el uso de automóviles particulares, los costos de transporte, el consumo energético, la incidencia de enfermedades respiratorias y aumentar la competitividad de la economía regional.

Legislación y Reglamentación Estatal

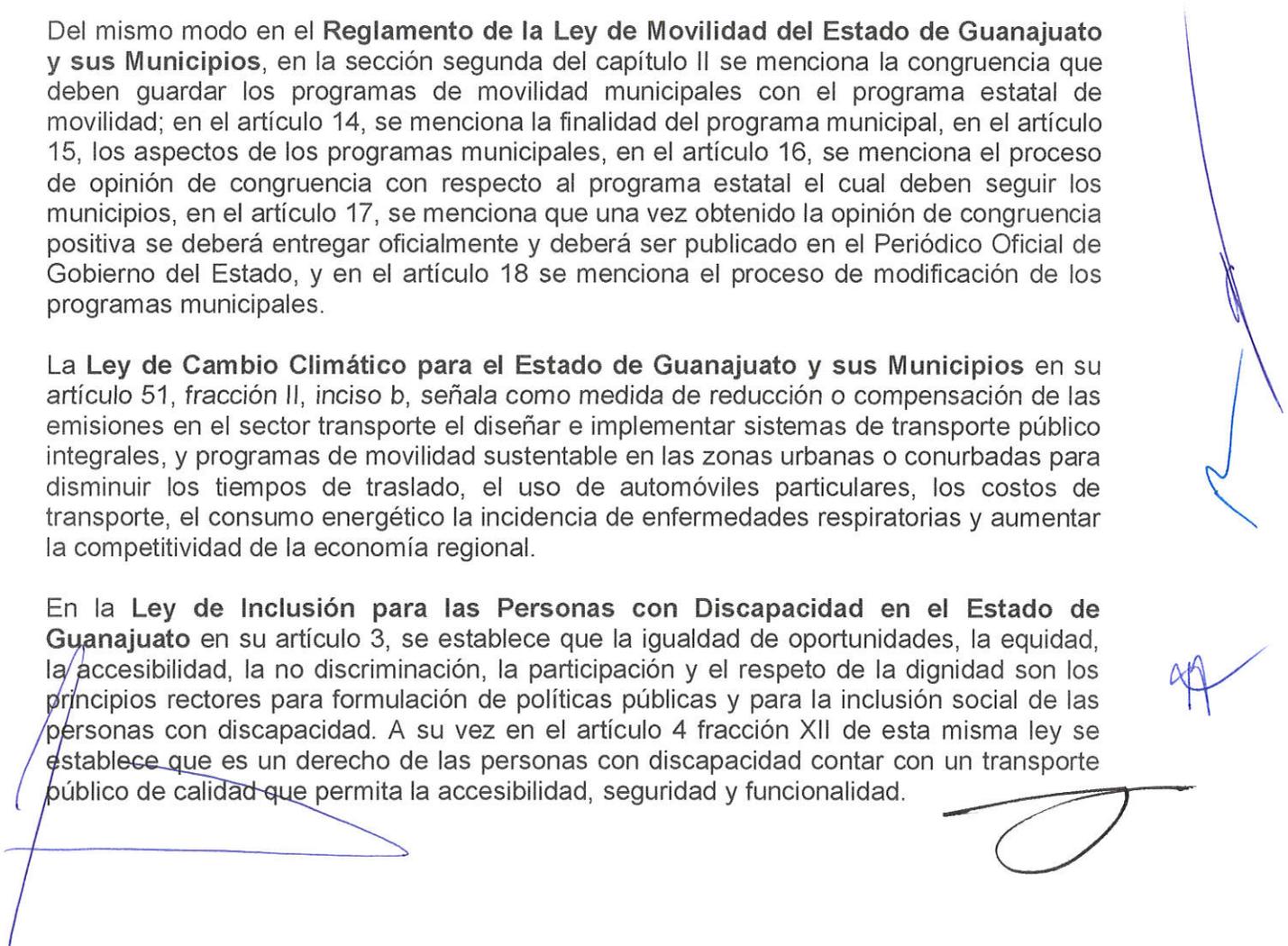
En el marco estatal podemos mencionar que en el artículo 4 de la **Ley de Planeación para el Estado de Guanajuato** se establece que la planeación del desarrollo será instrumentada a través de los planes y programas establecidos en la Ley de Planeación, los cuales fijarán los objetivos, estrategias, metas, acciones e indicadores para el desarrollo del estado y en el artículo 24 se mencionan los programas que componen el Sistema de Planeación.

En la **Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios** en su artículo 8, establece la obligación de generar un Programa Estatal de Movilidad que contenga los objetivos, metas y acciones en materia de movilidad y al cual se deberán alinear en congruencia los Programas de Movilidad Municipales, de acuerdo con el artículo 12 de esta misma ley, y deberán ser publicados en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de acuerdo con el artículo 13, en el artículo 33 fracción III se menciona que es atribución del ayuntamiento el planear, coordinar, evaluar y aprobar los programas en materia de movilidad y transporte, así mismo en la fracción IX de este mismo artículo se menciona que es atribución del ayuntamiento elaborar e implementar, a través de la unidad administrativa que determine, el Programa de Movilidad y Transporte Municipal en estricto apego y concordancia con el Programa Estatal de Movilidad.

Del mismo modo en el **Reglamento de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios**, en la sección segunda del capítulo II se menciona la congruencia que deben guardar los programas de movilidad municipales con el programa estatal de movilidad; en el artículo 14, se menciona la finalidad del programa municipal, en el artículo 15, los aspectos de los programas municipales, en el artículo 16, se menciona el proceso de opinión de congruencia con respecto al programa estatal el cual deben seguir los municipios, en el artículo 17, se menciona que una vez obtenido la opinión de congruencia positiva se deberá entregar oficialmente y deberá ser publicado en el Periódico Oficial de Gobierno del Estado, y en el artículo 18 se menciona el proceso de modificación de los programas municipales.

La **Ley de Cambio Climático para el Estado de Guanajuato y sus Municipios** en su artículo 51, fracción II, inciso b, señala como medida de reducción o compensación de las emisiones en el sector transporte el diseñar e implementar sistemas de transporte público integrales, y programas de movilidad sustentable en las zonas urbanas o conurbadas para disminuir los tiempos de traslado, el uso de automóviles particulares, los costos de transporte, el consumo energético la incidencia de enfermedades respiratorias y aumentar la competitividad de la economía regional.

En la **Ley de Inclusión para las Personas con Discapacidad en el Estado de Guanajuato** en su artículo 3, se establece que la igualdad de oportunidades, la equidad, la accesibilidad, la no discriminación, la participación y el respeto de la dignidad son los principios rectores para formulación de políticas públicas y para la inclusión social de las personas con discapacidad. A su vez en el artículo 4 fracción XII de esta misma ley se establece que es un derecho de las personas con discapacidad contar con un transporte público de calidad que permita la accesibilidad, seguridad y funcionalidad.



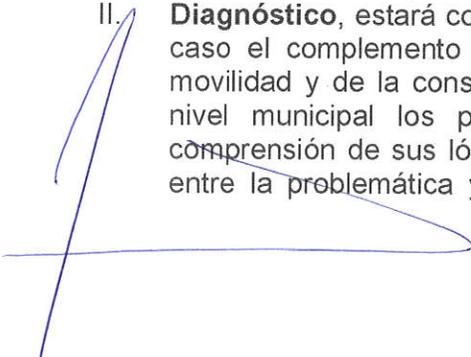
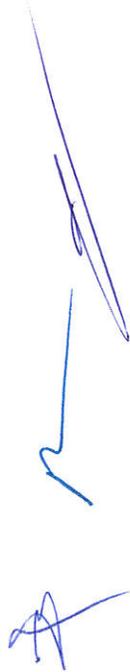
Por su parte dentro del **Código Territorial para el Estado y los Municipios de Guanajuato** en su artículo 5, referente a las políticas y acciones tendientes a mejorar la calidad de vida de la población, en la fracción XI bis, establece como una acción la preferencia vial de la movilidad y el uso del espacio público a las personas con discapacidad o movilidad reducida, los peatones o usuarios de bicicletas, transporte no motorizado y el servicio público y especial de transporte de personas frente a otro tipo de vehículos. Así mismo en la fracción XI bis 1 del mismo artículo, señala que la movilidad sustentable considere la aplicación de las políticas públicas en materia de infraestructura peatonal, de accesibilidad universal, transporte público, y especial, transporte privado, ciclovías, estacionamientos y vialidades para la movilidad integrada.

Reglamentación Municipal

En el **Reglamento Orgánico de la Administración Pública de Guanajuato, Gto.** se encuentra en la sección quinta en el artículo 63, las atribuciones de la Dirección General de Tránsito, Movilidad y Transporte en las que se señala en la fracción V: elaborar el Programa de Movilidad Municipal, en congruencia con el programa estatal de movilidad. En la fracción VII del mismo artículo: dirigir y coordinar las acciones operativas y estratégicas, así como los programas referentes a movilidad, tránsito y transporte en el municipio que son responsabilidad de esta Dirección General.

Dentro del **Reglamento de Movilidad para el Municipio de Guanajuato** en su capítulo V relativo al Programa Municipal de Movilidad se establece en el artículo 17 que el Programa Municipal de Movilidad es un instrumento de planeación que considera los objetivos, metas, estrategias y acciones priorizadas para el desarrollo integral y sustentable de la movilidad en el municipio, donde además se determinan los lineamientos y responsables de su ejecución y se establecen las políticas de carácter global de la movilidad. En este mismo reglamento en el artículo 18 se establece que la Dirección General de Tránsito, Movilidad y Transporte Municipal en coordinación con el Instituto Municipal de Planeación deberán coordinar la elaboración, revisión, evaluación y actualización del Programa Municipal de Movilidad, con la participación de las diferentes entidades públicas federales, estatales y municipales, y de la sociedad civil. Así mismo en el artículo 19 se establece que la Dirección General de Tránsito, Movilidad y Transporte Municipal deberá conducir la consulta de entidades públicas y de la sociedad civil organizada para recibir propuestas o recomendaciones en temas del Programa Municipal de Movilidad, así como Informar y difundir a la población el contenido y seguimiento del mismo. En el artículo 20 se menciona la estructura mínima que debe contener el Programa Municipal de Movilidad, el cual debe estar conformado por los siguientes puntos:

- I. **Marco jurídico-legal y administrativo**, que considerará el análisis de los componentes de los niveles superiores de normatividad, planeación y programas, en el contexto intersectorial y reconocimiento del marco de administración municipal en el que va a operar el programa, para delimitar el ámbito de acción, congruencia con los planes municipales e identificar las propuestas contenidas sobre la movilidad;
- II. **Diagnóstico**, estará conformado por los estudios que integre la Dirección o en su caso el complemento con los existentes, todos ellos relacionados al tema de movilidad y de la consulta que se realice. Este apartado deberá de identificar a nivel municipal los principales problemas comprendidos de movilidad y la comprensión de sus lógicas de operación, lo que dará lugar a la relación causal entre la problemática y necesidades, dimensionando su análisis, para que con



base en su reconocimiento sea posible fijar la visión deseable y el perfil de los lineamientos y estrategias a desarrollar;

- III. **Enfoque**, se expondrán las razones con la que se trabajará el programa, el objetivo del programa y el modelo estratégico a seguir que fundamenten su planeación, así como los entes participantes;
- IV. **Mover a la acción**, se enlistarán los objetivos específicos, estrategias de proyectos, obras, metas y acciones a realizar por el Ayuntamiento o de manera coordinada con el gobierno federal y estatal u otros municipios, y la designación de responsables, corresponsables, plazos o términos, etapas, presupuesto global y administración, así como el plan de acciones a seguir para el logro del programa; y,
- V. **Lineamientos**, en este apartado contendrá los lineamientos para la instrumentación, seguimiento y evaluación del programa, el cual deberá ser continuamente revisado y actualizado mediante indicadores para asegurar el logro de los objetivos planteados. Así mismo y en su caso los ajustes necesarios deberán aplicarse en periodos regulares y previamente establecidos dependiendo de la naturaleza de los lineamientos e indicadores y conforme a lo que establece la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios.

Se menciona también en el artículo 21 que el Programa Municipal de Movilidad deberá diseñarse para diferentes periodos, considerar los horizontes de planeación que se establezcan en el Plan Municipal de Desarrollo, la Planeación Sectorial en la materia y los demás instrumentos que conforman el Sistema Nacional de Planeación Democrática, y publicarse en los términos de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios.

En cuanto al **Reglamento de Transporte Público para el Municipio de Guanajuato**, en el artículo 6 fracción VIII, menciona que es atribución del ayuntamiento el aprobar el programa de Movilidad y Transporte Municipal, el cual en el artículo 17, se menciona que establecerá la infraestructura necesaria para la adecuada prestación del servicio de transporte, garantizando la accesibilidad y el servicio público de transporte, para personas con discapacidad o movilidad reducida, mujeres, personas adultas mayores, niñas y niños.

En el **Reglamento del Instituto Municipal de Planeación de Guanajuato, Gto.** en el artículo 7, se señalan las atribuciones del IMPLAN en las que se observa en la fracción X, Auxiliar al Ayuntamiento, al Presidente Municipal, a las dependencias y entidades de la administración pública municipal, en sus funciones de planeación. En la fracción XI del mismo artículo, Elaborar los planes y programas del Sistema Municipal de Planeación (instrumentos del cual se deriva el Programa Municipal de Movilidad).

Programas y Planes Federales

Dentro del **Programa Nacional de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano** podemos encontrar varias estrategias prioritarias de las cuales se desprenden acciones puntuales, de entre las cuales vemos afinidad con el programa de movilidad las siguientes: 2.3.4 Promover la movilidad sostenible, para mejorar el acceso a servicios, las condiciones de habitabilidad y el nivel de bienestar de la población, 3.1.3 Promover el reforzamiento en el marco normativo de desarrollo urbano la participación de mujeres y hombres como un elemento fundamental del proceso de diseño y evaluación en los temas de espacio público, movilidad sostenible, accesibilidad, equipamiento y mobiliario en centros de población, 3.5.1 Promover el marco normativo que impulse las políticas de

movilidad y de Diseño orientado al Transporte con criterios de accesibilidad universal y que contemple la participación ciudadana, 3.5.5 Promover la movilidad dentro de los asentamientos humanos, para facilitar la accesibilidad e integración de las zonas habitacionales con su entorno.

En la **Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial** dentro de sus metas, se plantea en la número 15, la movilidad sostenible, en 2040 el acceso a sistemas de transporte será seguro, asequible, accesible y sostenible para todos, buscando la integración de los sistemas de transporte. Dentro de los ejes nacionales en el eje nacional 1; estructuración del territorio, en el objetivo prioritario 1.1; Fortalecer la complementariedad y sinergia entre los asentamientos humanos, atendiendo a la estructura y funcionamiento del sistema se encuentran los lineamientos generales afines al tema de movilidad los lineamientos: 1.1.4 Promover una política de movilidad inclusiva que contemple los aspectos vinculados al desplazamiento de bienes y personas, la provisión y regulación de servicios públicos y privados ..., 1.1.6 Gestionar convenientemente el desarrollo urbano y de movilidad, entendiéndolo como un fenómeno interrelacionado que determina el nivel de desarrollo de un área ..., también en el eje nacional 2; Desarrollo territorial, en el objetivo prioritario 2.4; Promover las acciones de prevención, mitigación, adaptación y remediación ante los efectos ocasionados por el cambio climático, se menciona en el lineamiento general 2.4.1 Contribuir en las acciones en materia de mitigación y adaptación ante el cambio climático y el aumento de la vulnerabilidad de la sociedad, a través de la incorporación de criterios para la mejora de las capacidades adaptativas del territorio en los instrumentos de ordenamiento territorial que consideren las condiciones de la vivienda, la movilidad y el espacio público.

El programa de movilidad toma en consideración también las estrategias prioritarias mencionadas en el **Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes** sobre todo en las acciones puntuales: 1.4.5 Continuar con la pavimentación de caminos rurales y alimentadores en zonas de alta y muy alta marginación, 1.5.7 Realizar los estudios y proyectos y gestionar los permisos pertinentes para desarrollar infraestructura carretera, 2.5.3 Fomentar, en coordinación con las entidades federativas, municipios y en su caso, alcaldías, la construcción de sistemas de transporte colectivo/masivo con conectividad al transporte, para facilitar el transporte de quienes viven en zonas metropolitanas y que enfrentan largos trayectos de traslado, 2.6.1 Elaborar el programa de largo plazo para el desarrollo de infraestructura logística y de movilidad, en coordinación con las dependencias rectoras del desarrollo económico y social, los estados y municipios, a fin de contribuir al logro de los objetivos de desarrollo sostenido e incluyente.

En el capítulo 7 Desarrollo bajo en emisiones / Mitigación de la **Estrategia Nacional de Cambio Climático** se encuentra como un pilar 5.2 Pilares de política y líneas de acción P1 Contar con políticas y acciones climáticas transversales, articuladas, coordinadas e incluyentes donde después de este se desglosan las líneas de acción las cuales son: P1 Contar con políticas y acciones climáticas transversales, articuladas, coordinadas e incluyentes, P1.10 Alinear la planeación y las políticas de desarrollo urbano, suelo, edificaciones sustentables, vivienda, energía, transporte, movilidad, áreas verdes, costas, gestión integral de residuos y agua para reducir la huella de carbono de los centros de población y; P1.15 Crear y fortalecer instituciones locales para regular y planear aspectos del transporte a nivel regional y metropolitano, particularmente de movilidad, optimización de la infraestructura, rutas de transporte y minimización de las ineficiencias. M3 Transitar a modelos de ciudades sustentables con sistemas de movilidad, gestión integral de residuos y edificaciones de baja huella de carbono, Movilidad M3.3 Promover la evolución

hacia sistemas de transporte público, seguro, limpio, bajo en emisiones, accesible y cómodo al fortalecer la interconectividad regional y nacional con la generación de redes multimodales eficientes con el apoyo del gobierno federal, como parte de una política integral de desarrollo urbano y movilidad que reduzca los tiempos y distancias de viaje.

En el **Programa Especial de Cambio Climático 2021-2024** dentro de sus acciones puntuales derivadas de sus respectivas estrategias prioritarias, podemos encontrar las referentes a la movilidad urbana las siguientes: 1.5.10 Construir y/o rehabilitar proyectos de infraestructura urbana, equipamiento urbano, espacio público, movilidad o conectividad que contribuyan a la mitigación y/o adaptación al cambio climático, 2.1.4 Planificar el desarrollo de las tecnologías críticas para la electromovilidad, 2.2.1 Elaborar y publicar la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica para impulsar y posicionar a nivel nacional la movilidad eléctrica ..., 2.2.3 Fomentar, en coordinación con los estados y municipios, la construcción de sistemas de transporte colectivo, 2.2.6 Promover proyectos de transporte público y de carga local de bajo carbono, 2.2.8 Participar en grupos de trabajo para la instrumentación en zonas metropolitanas de proyectos de movilidad sostenible.

Programas y Planes Estatales

En el marco del **Plan Estatal de Desarrollo 2040** se habla de movilidad en la dimensión medio ambiente y territorio donde se busca que se puedan generar las condiciones de equidad para que toda la población cuente con sistemas eficientes de movilidad seguros, incluyentes y accesibles. Y que se desarrolla a partir del objetivo 3.2.3 Asegurar una movilidad fluida, sustentable y segura para las y los guanajuatenses y visitantes a la entidad, con la Estrategia 3.2.3.1 Construcción de infraestructura para el transporte público que disminuya los tiempos de traslado, aumente la seguridad, particularmente para las mujeres, e incremente la movilidad interna en la entidad, y que tiene de meta Reducir la tasa de accidentes de tránsito en un rango entre el 0.3 y 0.1.

Dentro del **Programa de Gobierno del Estado 2018-2024** la movilidad se encuentra en el esquema de alineación con el Plan Estatal de Desarrollo en la dimensión medio ambiente y territorio línea estratégica 3.2 Territorio con el objetivo de 3.2.2 Incrementar la cobertura, calidad, eficiencia y competitividad de la infraestructura del estado y 3.2.3 Asegurar una movilidad fluida, sostenible y para las y los guanajuatenses y visitantes a la entidad que se alinea con el objetivo 5.5 del Plan Estatal de Desarrollo Fortalecer la conectividad y movilidad para la competitividad del estado.

Por otra parte, el programa de gobierno del estado busca alinear sus objetivos con los ODS objetivo 11: Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles de la siguiente manera objetivo 5.5 Fortalecer la conectividad y movilidad para la competitividad del estado tiene como indicador 1.1 Porcentaje de kilómetros en buenas y aceptables condiciones de la red carretera alimentadora en el estado, meta incrementar a 90 el porcentaje de kilómetros de la red estatal carretera en condiciones buenas y aceptables y de responsable SICOM indicador 1.2 Porcentaje de los municipios unidos por un sistema intermunicipal de movilidad meta Incrementar del 10.87 al 21.74 el porcentaje de municipios conectados a través del sistema intermunicipal de movilidad y responsable SICOM.

Dentro del **Programa Estatal de Movilidad 2021-2024** observamos tres líneas estratégicas, las cuales son: Línea estratégica 1. Impulso a los medios alternos de movilidad; la cual tiene los objetivos: 1.1 Mejorar la infraestructura dedicada al peatón y 1.2 Fortalecer el Sistema Estatal de Ciclovías, Línea estratégica 2. Promover la

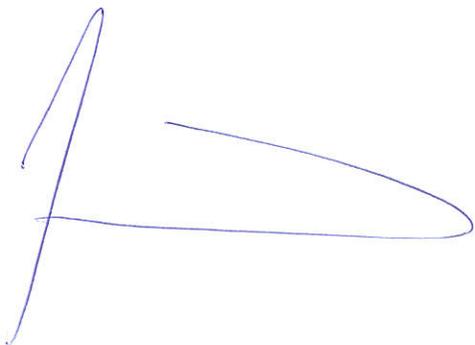
transformación hacia una movilidad incluyente, segura y sustentable; con cuatro objetivos: 2.1 Incrementar la operación y seguridad vial en la red carretera estatal, 2.2 Incrementar la cultura vial y accesibilidad universal, 2.3 Incrementar la integración de los diversos modos de transporte, 2.4 Promover el uso de tecnologías menos contaminantes para la movilidad, Línea estratégica 3. Fortalecimiento de la gestión de la movilidad en sus diferentes modalidades; con el objetivo 3.1 Fortalecer la coordinación intergubernamental en materia de movilidad. Cada objetivo de este programa cuenta con sus respectivas estrategias y líneas de acción, el presente instrumento se encuentra alineado con las anteriormente citadas líneas estratégicas y objetivos.

Programas y Planes Municipales

El **Plan Municipal de Desarrollo Guanajuato 2040**, aprobado en 2019; dentro de su capítulo VI Programas y propuesta estratégica eje 1. Territorio 1.2. Asentamientos humanos ordenados 1.2.1 movilidad plantea el tema de movilidad a través de estrategias y líneas de acción tiene como estrategia mejorar la movilidad en todas sus formas, transformando el sistema de transporte en económico, ecológico, seguro, con paradas y horarios definidos, así como fomentar el uso de zonas peatonales con la línea de acción de movilidad urbana que tiene como objetivo mejorar la movilidad y se desarrollara a través de las siguientes actividades: 1.1 mejorar el diseño vial, 1.2 programa integral de movilidad finalmente tiene las siguientes estrategias transversales, ET2. Gestión y financiamiento y ET3. Seguimiento y evaluación. Donde se resalta que la movilidad, conectividad, infraestructura turística e inseguridad deben ser tratados para que los turistas nacionales y extranjeros regresen a la ciudad.

Dentro del **Programa de Gobierno Municipal 2021-2024** la movilidad se desarrolla de la siguiente manera donde específicamente el programa se centra en mejorar la movilidad vehicular y de transporte ya que esta problemática es la que afecta directamente a las y los habitantes. Dentro del núcleo de Desarrollo ordenado que tiene como línea estratégica la renovación de la movilidad con el objetivo de 11.1 Mejorar la movilidad de los habitantes de Guanajuato a fin de reducir sus tiempos de espera y de traslado; Línea de acción Movilidad urbana con el objetivo de Mejorar la movilidad finalmente con la estrategia de Mejorar la movilidad en todas sus formas, transformando el sistema de transporte en económico, ecológico, seguro, con paradas y horarios definidos; así como fomentar el uso de zonas peatonales.

Asimismo, en el apartado 6.1 Programas Derivados y Programas Públicos del PGM 2021-2024 señala como programa derivado el Programa Municipal de Movilidad; esto con base al artículo 102 de la **Ley Orgánica Municipal para el Estado de Guanajuato**, que señala en el párrafo tercero que el Programa de Gobierno indicará los programas que deriven del mismo (y que tendrá una vigencia de tres años y deberá ser evaluado anualmente).



APÉNDICE 2.
DIAGNÓSTICO DEL ESTATUS ACTUAL DE LOS ESTUDIOS EXISTENTES EN MATERIA DE MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO DE GUANAJUATO, GTO.

Tipo de estudio	Nombre	Año	Elaboró	Objetivo	Posibles insumos
Plan	Plan de acciones para el mejoramiento del servicio de transporte	2008	Dirección General de Tránsito, Movilidad y Transporte	Arrojar acciones y propuestas para la mejora del servicio de transporte; tales como reordenamiento de rutas, propuesta de señalética, mobiliario e infraestructura, actualización de instrumentos normativos, etc.	Históricos encuestas origen destino, Histórico de estudio de tiempo y demoras, Histórico de rutas y paraderos (Excel y formato .dwg)
Anteproyecto	Plan Integral de Movilidad Sustentable para la Ciudad de Guanajuato	2010	Sin referencia	Anteproyecto de PIMUS desarrollado de acuerdo con los términos de referencia de su momento, se anexa propuesta de vialidades urbanas y suburbanas	Histórico de vialidades en la localidad de Guanajuato, rutas urbanas y suburbanas (Shapefile), Datos históricos en materia de movilidad 2010 (Archivo .pdf)
Estudio	Estudio de Movilidad Urbana en la Zona Centro del Municipio de Guanajuato	2014	S.C. Vial	Caracterización y análisis de la red vial y el modelo vial de la zona centro de la ciudad de Guanajuato	Datos históricos en materia de movilidad 2014 en la zona centro de Guanajuato (Archivo .pdf)
Estudio	Estudio de Movilidad del Municipio de Guanajuato	2016	S.C. Vial	Caracterización y análisis de la red vial del municipio, así como de la oferta y demanda en materia de movilidad	Datos históricos de oferta y demanda 2016 del municipio de Guanajuato (Archivo .pdf)
Resultados de taller	Taller de participación para el Plan Municipal de Desarrollo	2017	IMPLAN	Resultados de una mesa de participación ciudadana en materia de movilidad	Relatoría de mesa y resultados del taller (Documentos Word)

	(mesa de movilidad)				
Programa	Programa de Movilidad Municipio de Guanajuato. Capítulo I. Sustentabilidad Urbana	2018	S.C. Vial, IMPLAN	Caracterizar y diagnosticar las condiciones territoriales y de infraestructura de movilidad y proponer anteproyectos y acciones en materia de movilidad	Datos Históricos en materia de movilidad e históricos de rutas (shapefile)
Estudio	Sistema de parquímetros	2019	GERINPRO	Estudio técnico, financiero y legal de prefactibilidad para la implementación del sistema de parquímetros en la localidad de Guanajuato	Resultados de prefactibilidad para la colocación de parquímetros en localidad de Guanajuato
Estudio	Estudio de Asignación de Tránsito de avenida Santa Fe	2019	SC Vial, IMPLAN	Mejorar el nivel de servicio y la movilidad de las vialidades que proceden de la zona sur del municipio y que tienen como punto de convergencia la glorieta "El Laurel" y la glorieta "Santa Fe", mediante la construcción del túnel que bifurca hacia el boulevard Eugenio Guerrero, y la ampliación de la Avenida Santa Fe, así como el pronóstico de nuevas vialidades, lo cual permita, optimizar los tiempos de recorrido, para que presten servicio con eficiencia y apoyen a las actividades económicas y productivas de la región.	Documento Word y Excel con encuestas origen destino, estudio de velocidades en la zona sur del municipio. Aforos vehiculares de las vialidades determinadas en la glorieta "Laurel", en la carretera a Puentecillas y en la Avenida Santa Fe que permitan clasificar el tránsito vehicular y obtener el Tránsito Promedio Diario Anual T.D.P.A. Documento Word y Excel con la información de los Aforos direccionales y Aforos peatonales. Documento Word con el Análisis de la Oferta y la Demanda de la red vial en la zona sur del municipio.

Programa	<p>Datos viales 2021 Red Carretera Administrada por el Gobierno del Estado de Guanajuato</p>	2021	<p>Secretaría de Infraestructura, Conectividad y Movilidad del Estado de Guanajuato (SICOM)</p>	<p>“Consolidar la infraestructura para el desarrollo con enfoque de sustentabilidad”; para lograrlo hemos emprendido diversas acciones, entre las que destaca la actualización del Diagnóstico del Sistema Vial de Guanajuato, dado que la infraestructura carretera contribuye de manera significativa en el desarrollo de las ciudades y comunidades gracias a que facilita la movilidad de personas, bienes y servicios.</p>	<p>Documento Word con distintos insumos como Datos Generales de la oferta en la red carretera estatal (infraestructura carretera del estado de Guanajuato y estado físico de la red carretera mediante I.R.I. 2021) y los Datos Generales de la demanda en la red carretera estatal (Tránsito de vehículos en el estado de Guanajuato, Tránsito de vehículos en la región nororiental, Tránsito de vehículos en la región norponiente, Tránsito de vehículos en la región suroriental, Tránsito de vehículos en la región sur poniente y Tránsito de vehículos en las carreteras de cuota).</p>
Proyecto	<p>Proyecto ejecutivo de puente vehicular de acceso a la localidad de San José de Cervera</p>	2022	<p>Dirección General de Obra Pública</p>	<p>Implementar un puente vehicular de acceso a la localidad de San José de Cervera que permita el flujo vehicular</p>	<p>Documento Word con tablas de tránsito vehicular en campo complementadas con tablas ordenadas por día del aforo y por rutas. Diagrama por rutas donde se observe el flujo vehicular por rutas y su composición de acuerdo con los TDPA's calculados para datos actuales y a 20 años. PDF con los datos crudos del Aforo vehicular. Rutas de Tráfico Diario Promedio Anual (TDDPA) en AutoCAD.</p>

Proyecto	Proyecto ejecutivo de construcción de puente en el municipio de Guanajuato, Gto., en la localidad Puente de Ciénega del Pedregal	2022	DIVIAL Constructora S.A de C.V.	Evaluar el movimiento del tránsito, que muestre la importancia relativa a las distintas obras de planificación, diseño de carreteras.	<p>Documento Word con tablas de Variaciones Horarias de Tránsito para la Estación Maestra AD1, Volumen de Tránsito Mensual de la Carretera Salamanca-León (Casetas: Romita). Figuras que muestran la Ubicación de Estaciones de Apoyo SICT y la Ubicación de la Estación de Control Maestra "AD1".</p> <p>Tabla con la Nomenclatura de los movimientos de la Estación de Control Maestra "AD1" que se estará complementando con la Variación de tránsito en la Estación de Control Maestra "AD1" por movimiento y la variación de tránsito en la Estación de Control Maestra "AD1" por movimiento.</p> <p>Finalmente se estará representando la variación horaria del volumen de tránsito en 24 horas en el Movimiento M1, M2, M3 y M4 de la Estación AD1 en la Vialidad Camino al Cárcamo para el día miércoles.</p>
Estudio	Movilidad del transporte urbano	2014 - 2016	S.C. Vial	Caracterización de la infraestructura urbana de algunas partes de la Zona de Monumentos Históricos (solamente presentación)	Imágenes de proyectos anteriores (principalmente de diseño urbano)

APÉNDICE 3.

DIAGNÓSTICO ORGANIZACIONAL, DE COMPETENCIAS Y HABILIDADES DEL PERSONAL QUE SE TIENE EN LA SITUACIÓN ACTUAL PARA COORDINAR, ELABORAR, SUPERVISAR Y/O GESTIONAR EL PROGRAMA MUNICIPAL DE MOVILIDAD.

Competencias normativas

El Programa Municipal de Movilidad como instrumento de planeación considera los objetivos, metas, estrategias y acciones priorizadas para el desarrollo integral y sustentable de la movilidad en el Municipio de Guanajuato, Gto., donde además se determinan los lineamientos y responsables de su ejecución y se establecen las políticas de carácter global de la movilidad.

Dichas políticas tomarán en cuenta la zonificación y usos de suelo establecidos, la jerarquía y las distintas modalidades de la movilidad, la seguridad a las mujeres, los menores y las personas con capacidades diferentes, así como la protección al medio ambiente.

El artículo 12 de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato establece que los municipios deberán elaborar sus programas de movilidad en total congruencia con lo establecido en el Programa Estatal de Movilidad.

Así, en el tema de movilidad son atribuciones de los Ayuntamientos de acuerdo con el artículo 33 de la citada Ley, las siguientes:

III. Planear, coordinar, evaluar y aprobar los programas en materia de movilidad y transporte en los términos de las disposiciones legales, los cuales deberán ser acordes a las disposiciones y políticas públicas estatales en materia de territorio, planeación, desarrollo urbano, forestal, medio ambiente, igualdad, no discriminación y movilidad, en interacción con los diferentes sistemas de transporte en beneficio del interés público;

IV. Diseñar y ejecutar, en materia de movilidad urbana no motorizada, programas de recuperación y habilitación de espacios urbanos para el desplazamiento peatonal y la construcción y mantenimiento de infraestructura para ciclovías en los términos de esta Ley;

IX. Elaborar e implementar, a través de la unidad administrativa que determine, el Programa de Movilidad y Transporte Municipal en estricto apego y concordancia con el Programa Estatal de Movilidad;

XII. Ordenar la realización de los estudios necesarios para la creación y modificación de las vialidades, de acuerdo con las necesidades y las condiciones impuestas por el Programa de Movilidad y Transporte Municipal, en los que se brindará prioridad a peatones, ciclistas y usuarios de transporte de pasajeros;

Para atender la obligación normativa señalada en el artículo 12 de la Ley el Ayuntamiento cuenta con una estructura administrativa con atribuciones en la materia.

Por un lado, el Reglamento Orgánico de la Administración Pública Municipal de Guanajuato, Gto., establece en el artículo 59 de las atribuciones de la Secretaría de Seguridad Ciudadana, fracciones I y VI: definir, en acuerdo con el Presidente Municipal, las políticas del Municipio en materias de seguridad pública, seguridad vial, movilidad, transporte, fiscalización, protección civil, atención de emergencias y prevención del delito; y Presentar al Presidente Municipal el programa de movilidad municipal, en congruencia con el programa estatal de movilidad; respectivamente.

En este sentido, dentro de la estructura orgánica de Secretaria de Seguridad Ciudadana, se encuentra la Dirección General de Tránsito, Movilidad y Transporte, la cual tiene, entre otras, la atribución señalada en la fracción V del artículo 63 del Reglamento Orgánico, de elaborar el programa de movilidad municipal, en congruencia con el programa estatal de movilidad.

Por otro lado, el Reglamento de Movilidad para el Municipio de Guanajuato, establece en el artículo 18, que la Dirección General de Tránsito, Movilidad y Transporte en coordinación con el Instituto Municipal de Planeación, deberán coordinar la elaboración, revisión, evaluación y actualización del programa municipal, con la participación de las diferentes entidades públicas federales, estatales y municipales, y de la sociedad civil, atendiendo a lo establecido en el Sistema Nacional de Planeación Democrática y vigilando la congruencia de las estrategias y política de movilidad con el Plan Municipal de Desarrollo, el Programa Municipal de Desarrollo Urbano y de Ordenamiento Ecológico Territorial y demás instrumentos de planeación de carácter sectorial.

Así también, el artículo 19 del mismo reglamento señala que la Dirección deberá conducir la consulta de entidades públicas y de la sociedad civil organizada para recibir propuestas o recomendaciones en temas del Programa Municipal de Movilidad, así como informar y difundir a la población el contenido y seguimiento del mismo.

Por último, en lo que se refiere a competencias reglamentarias, el Reglamento del Instituto Municipal de Planeación, establece en el artículo 6 que es parte del objeto del IMPLAN, asesorar al Ayuntamiento y coadyuvar con él, en la planeación armónica, integral y sustentable del municipio, con visión multidisciplinaria y de desarrollo a mediano y largo plazo, así como diseñar la metodología para la elaboración de planes, programas y demás instrumentos del sistema municipal de planeación, así como de los proyectos de investigación y sistemas de información, que den sustento a los mismos.

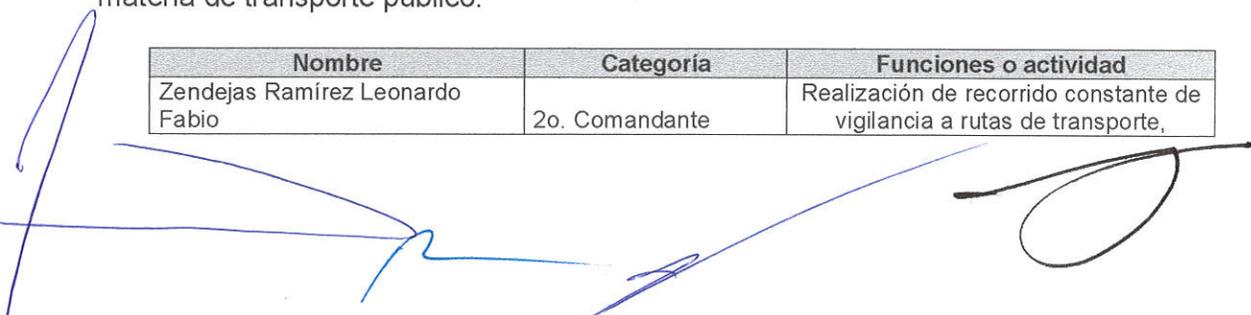
El artículo 7 del Reglamento del IMPLAN establece que es su atribución, auxiliar al Ayuntamiento, al Presidente Municipal, a las dependencias y entidades de la administración pública municipal, en sus funciones de planeación.

Estructura Orgánica

De acuerdo con el Reglamento Orgánico de la Administración Pública Municipal de Guanajuato, la Secretaria de Seguridad Ciudadana cuenta, entre otras Direcciones, con la Dirección General de Tránsito, Movilidad y Transporte, la cual se divide en las Direcciones de área de Policía Vial y de Movilidad y Transporte Municipal, sin embargo, según la información proporcionada por personal de la Dirección, actualmente como encargado del área de movilidad y transporte se encuentra un Comandante Segundo de Policía Vial, cuyas funciones son la realización de recorridos constante de vigilancia a ruta de transporte, realización de revista mecánica y antidoping.

Como apoyo de esta área se encuentran siete personas (dos oficiales de policía vial, cuatro agentes de policía vial y una técnica especializada) todos realizando funciones en materia de transporte público.

Nombre	Categoría	Funciones o actividad
Zendejas Ramírez Leonardo Fabio	2o. Comandante	Realización de recorrido constante de vigilancia a rutas de transporte,



		realización de revista mecánica y <i>antidopin</i>
Palafox Suarez Javier	Oficial de policía vial	Cubre paraderos para el chequeo de frecuencias y rutas de transporte del servicio público, elaboración de infracciones, atender quejas
Valencia Torres Jaime	Oficial de policía vial	Cubre paraderos para el chequeo de frecuencias y rutas de transporte del servicio público, elaboración de infracciones, atender quejas
Alvarado Juan Luis	Agente de policía vial	Cubre paraderos para el chequeo de frecuencias y rutas de transporte del servicio público, elaboración de infracciones, atender quejas
Palafox Barrón Jessica Jacqueline	Agente de policía vial	Recepción de quejas ciudadanas, apoyo en la revista mecánica y <i>antidopin</i> , elaboración de formatos
Vázquez Pérez Antonio	Agente de policía vial	Cubre paraderos para el chequeo los horarios y rutas de transporte del servicio público
Pérez Preciado José Antonio	Agente de policía vial	Cubre paraderos para el chequeo de frecuencias y rutas de transporte del servicio público, elaboración de infracciones, atender quejas
Ramírez Rivas Blanca Araceli	Técnico especializado	Elaboración de órdenes de pago, de refrendo de concesión, permisos eventuales, de permisos supletorios, archivo de documentos, e información general, se atiende solicitud de información de unidad de transparencia.

Tabla 1. Relación de personal de Transporte y Movilidad 2023.
Fuente: Secretaria de Seguridad Ciudadana de Guanajuato.

Por su parte el Instituto Municipal de Planeación de Guanajuato, Gto. se estructura con las Direcciones de Planeación Estratégica y Programas de Desarrollo, Geoestadística y, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, de acuerdo con el siguiente organigrama:

Organigrama 2023

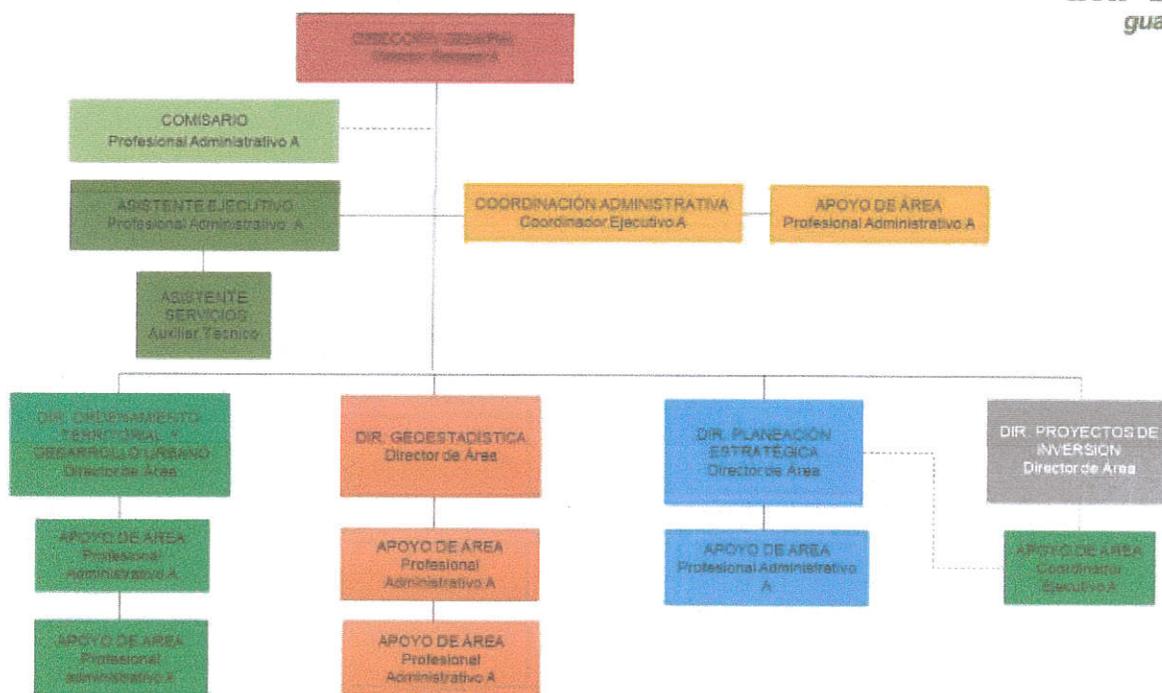


Figura 1. Estructura orgánica del IMPLAN
Fuente: Instituto Municipal de Planeación de Guanajuato, Gto.

Encontrándose al frente de las tres direcciones los perfiles siguientes:

PLANEACIÓN ESTRATÉGICA Y PROGRAMAS DE DESARROLLO			
Nombre (s)	Primer Apellido	Segundo Apellido	
José Jesús	Blanco	Hernández	
Puesto Funcional	Correo Electrónico Institucional		
Director de Área	implanguanajuato@gmail.com		
Formación Académica (Estudios realizados a lo largo de su carrera)			
Nivel Académico	Institución Académica	Programa	Documento de acreditación o grado de avance
Maestría	Universidad Virtual del Estado de Guanajuato	Administración y Políticas Públicas con Enfoque en Gestión Gubernamental	Certificado pendiente
Licenciatura	Universidad de Guanajuato	Administración Pública	Título
Bachillerato	Universidad de Guanajuato	Bachillerato General	Certificado
Otros (Cursos, Diplomados)	Universidad de Guanajuato	Diplomado Superior en Políticas Públicas y Desarrollo Local	Diploma
	UNAM	Diplomado en Línea: Presupuesto Basado en Resultados	Diploma
	UNAM/ SEDATU	Diplomado en Línea: Desarrollo Regional	Diploma
	SHCP	Diplomado en Línea: Evaluación de Políticas y Programas Públicos	Diploma
Experiencia profesional			
Mes y año de	Mes y año de	Empresa o Institución	Puesto

inicio	término		desempeñado	Actividades sustantivas
Febrero 2019	Actualidad	Instituto Municipal de Planeación de Guanajuato	Director de Área	Elaboración del Programa de Gobierno. Responsable en el Plan Municipal de Desarrollo 2040. Seguimiento a Instrumentos del Sistema Municipal de Planeación
Octubre 2016	Febrero 2019	Instituto Municipal de Planeación de Guanajuato	Coordinador de Área	Coordinador en la elaboración de términos de referencia para instrumentos del Sistema Municipal de Planeación. Coordinador en la elaboración de Informes de Gobierno. El Comité de Presupuesto Basado en Resultados.
Marzo 2011	Octubre 2016	Instituto Municipal de Planeación de Guanajuato	Jefe de Departamento B	Coordinador y Enlace Municipal del Programa Agenda para el Desarrollo Municipal. Coordinador y Enlace del Programa Mejor Atención y Servicio.
Octubre 2010	Marzo 2011	Unidad de Enlace y Gestión Municipal	Jefe de Departamento B	Coordinador y Enlace del Programa Agenda desde lo Local
Marzo 2009	Febrero 2010	Universidad de Guanajuato Departamento de Estudios de Cultura y Sociedad	Becario en Investigación	Apoyo en investigación en la elaboración del Plan Municipal de Desarrollo 2006- 2030 de Apaseo el Alto. Apoyo en la Investigación en la elaboración del Plan de Gobierno 2009- 2012 del Municipio de Moroleón.

GEOESTADISTICA			
Nombre (s)	Primer Apellido	Segundo Apellido	
María Teresa	Sánchez	Navarro	
Puesto Funcional	Correo Electrónico Institucional		
Directora de Área	implanguanajuato@gmail.com		
Formación Académica (Estudios realizados a lo largo de su carrera)			
Nivel Académico	Institución Académica	Programa	Documento de acreditación o grado de avance
Licenciatura	Universidad Autónoma de Aguascalientes	Licenciatura en Urbanismo	Cédula Profesional: 4548336
Bachillerato	Centro de Bachillerato Tecnológico Industrial y de Servicios No. 39	Administración de Recursos Humanos	Certificado en Educación Media Superior y Técnico
Otros (Cursos, Diplomados)	UNAM/SEDATU	Diplomado en Desarrollo Regional	Diploma
Otros (Cursos, Diplomados)	SIGSA	Sistemas de Información Geográfica	Diploma
	Universidad Iberoamericana	Planeación Estratégica	Diploma

	Campus León	de Ciudades (2009)	
	SEPLADE	Metodología Análisis Multicriterio aplicado a Ordenamiento Territorial	Curso
	Universidad de Guanajuato	gvSIG desktop, mobile y online", asociación gvSIG	Curso
	TERRASAT	Fotogrametría mediante software PIX4d	Curso

Experiencia profesional

Mes y año de inicio	Mes y año de término	Empresa o Institución	Puesto desempeñado	Actividades sustantivas
Octubre 2018	Actualidad	Instituto Municipal de Planeación de Guanajuato	Director de Área	Coordinación del Sistema Municipal de Información Estadística y Geografía. Enlace y apoyo técnico municipal como integrante del Comité Estatal de Información Estadística y Geográfica de la Región II y sus 4 subcomisiones de información. Enlace municipal y apoyo técnico como integrante del Comité de Apoyo al CENSO 2020. Coordinación de la actualización (SIG) de la información base del proyecto de PMDUOET Gto., 2019;
Marzo 2009	Marzo 2012	Instituto de Planeación Estadística y Geografía del Estado de Guanajuato (IPLANEG)	Analista	Actualización del ACCARCO proyecto FIDERCO; Apoyo en la elaboración del Programa del Sistema Estatal de información estadística y geográfica, IPLANEG, 2009 -Diseño de la metodología para el proceso de identificación de zonas limítrofes de los municipios de León, Silao, San Francisco del Rincón y Purísima del Rincón.
Octubre 2005	Julio 2007	Secretaría de Planeación y Desarrollo Regional	Analista	Actualización de los aspectos urbanos del Programa Desarrollo de la zona conurbada Aguascalientes. - Jesús María- San Francisco de los Romo, Ags. Apoyo en Atlas de Peligros naturales de los municipios de

				Calvillo, Rincón de Romos, Pabellón y San Francisco de los Romo, Ags.
--	--	--	--	---

ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO			
Nombre (s)	Primer Apellido	Segundo Apellido	
Alfredo	Arredondo	Pérez	
Puesto Funcional	Correo Electrónico Institucional		
Director de Área	implanguanajuato@gmail.com		
Formación Académica (Estudios realizados a lo largo de su carrera)			
Nivel Académico	Institución Académica	Programa	Documento de acreditación o grado de avance
Doctorado	Universidad Michoacana San Nicolás de Hidalgo	Programa Interinstitucional de Doctorado en Arquitectura (2018-)	Título y cédula profesional en trámite
Maestría	Universidad de Guadalajara	Maestría en Desarrollo Local y Territorio (2015-2016)	Título (Cédula electrónica: 271510)
Especialidad	Universidad Politécnica de Cataluña, Esp.	Máster en Desarrollo Urbano y Territorial (2010)	Título (Registro: 2011.M.02666.0179)
Licenciatura	Universidad de Guanajuato	Arquitectura (2001-2006)	Título 008963 (Cédula 7950530)
Bachillerato	Universidad de Guanajuato	Preparatoria Oficial de Guanajuato	Certificado de estudios
Otros (Cursos, Diplomados)	Universidad EAFIT, Medellín, Col.	Urbanismo Social (2016)	Constancia
	Universidad Iberoamericana Campus León	Diplomado en Planeación Estratégica de Ciudades (2009)	Diploma

APÉNDICE 4.

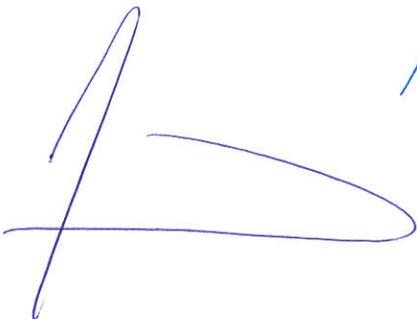
TÉRMINOS DE REFERENCIA ESCENARIO 1 DEL ACUERDO CUARTO.

El Programa de Movilidad Municipal de Guanajuato a desarrollar es un instrumento con enfoque de trabajo para consolidar una movilidad sustentable, segura e incluyente según los lineamientos de un Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (ver Anexo Digital 2), que sustenta estrategias de largo plazo alineadas a los instrumentos estatales y federales con lineamientos internacionales sobre la movilidad no motorizada y motorizada, derivando en acciones de corto plazo en materia de movilidad sustentable.

El instrumento se contextualiza con información municipal en su caracterización general y datos estratégicos; a nivel urbano se diagnostica de la forma más detallada posible. Las estrategias generales se desarrollarán a escala municipal, pero sus lineamientos y acciones específicas se enfatizarán a escala urbana.

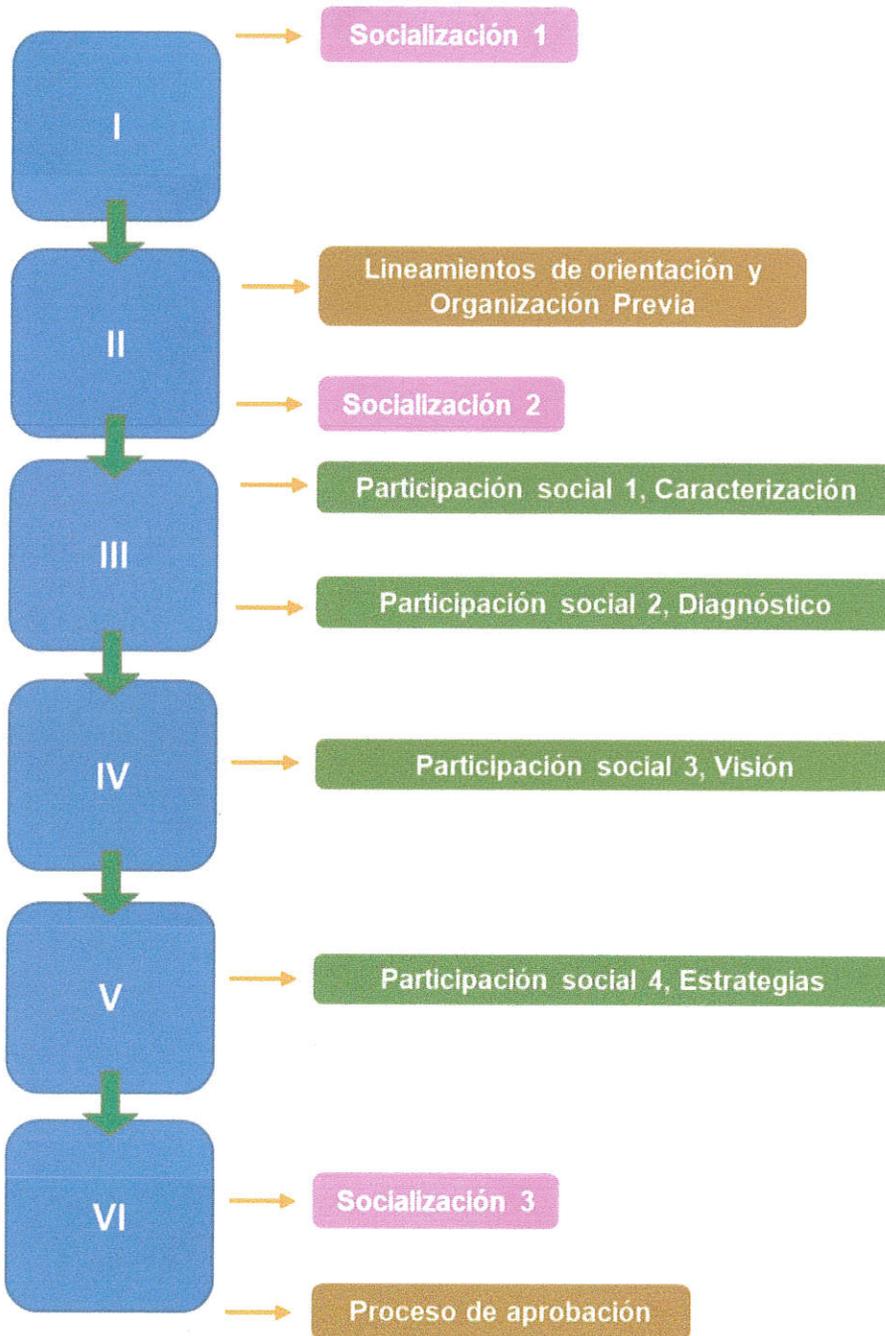
En la estructura se deben incluir al menos tres momentos de socialización, que es la difusión general. Igualmente se incluyen cuatro etapas de participación social: caracterización, diagnóstico, visión y estrategias. En ellos se espera un trabajo de vinculación con la sociedad para interactuar con diferentes metodologías para

Los procesos de participación social se deben de realizar con enfoque de Derechos Humanos (incluyendo las perspectivas de adultos mayores, de diversidad sexual, de género y de niñas, niños y adolescentes), de justicia social y ecológico.

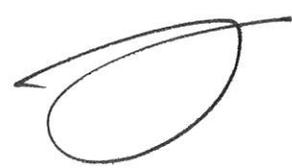


Capítulos

Actividades



Actividades para elaboración



El contenido mínimo que debe tener el instrumento es el siguiente:

PRESENTACIÓN

Explicación general de la necesidad, propósito e importancia del programa propuesto. Corresponde al mensaje que emite la persona titular de la Presidencia Municipal, presentando el programa a la ciudadanía.

- *Primer momento de socialización, cuyo objetivo es la difusión del arranque de actividades, información de la estructura e invitación general a participar en las etapas de elaboración.*

I. INTRODUCCIÓN

Aquí se describe de manera general el contenido y la estructura que guarda el documento, así como el proceso para su integración. Este apartado se desarrolla al final, una vez integrado todo el documento.

II. MARCO DE REFERENCIA: SITUACIÓN ACUTAL, JURÍDICO-LEGAL Y ADMINISTRATIVA

Descripción breve y general sobre la problemática de la movilidad desde el contexto nacional hasta lo local que puede acompañarse de datos existentes (ejemplo el índice de motorización en la zona del corredor industrial donde se localiza Guanajuato), marco jurídico-normativo por niveles de planeación de la movilidad concluyendo en la situación actual de la planeación (instrumentos existentes y/o asociados) de la movilidad en el ámbito local (instrumentos u otros que expongan la situación relacionada a la movilidad o la necesidad de su estudio y soluciones, obras relacionadas con la movilidad y su enfoque: por ejemplo las inversiones en vialidades, que a su vez expongan la importancia de medios de transporte eficientes y alternativos, entidad administrativa en materia de movilidad, etc.).

De forma particular, hace referencia al marco legal nacional, estatal y municipal que da soporte al programa. De igual forma, deberá describirse el proceso de elaboración para el instrumento de planeación, incluyendo los resultados que se obtengan de la consulta social y sectores involucrados. Finalmente, se debe presentar la alineación que guarda este instrumento municipal con el estatal.

Considerará el análisis de los componentes de los niveles superiores de normatividad, planeación y programas, en el contexto intersectorial y reconocimiento del marco de administración municipal en el que va a operar el programa, para delimitar el ámbito de acción, congruencia con los planes municipales e identificar las propuestas contenidas sobre la movilidad, etc.

- *Segundo momento de socialización, cuyo objetivo informar y contextualizar a la población sobre el pre diagnóstico y problemática general. Invitación a retroalimentar en los procesos de participación social 1 a 4.*

Temas que debe incluir en el documento:

The image shows several handwritten signatures in blue ink. There are four distinct signatures: one on the left, one in the middle, one on the right, and one at the bottom right. The signatures are stylized and appear to be initials or names.

2.1 Problemática inicial.

Breve reseña con datos contextuales a escala municipal de movilidad e infraestructura, así como la problemática general en materia, incluyendo de forma mínima los siguientes temas:

- a) Jerarquía y red vial.
- b) Evolución del parque vehicular por tipo.
- c) Rutas de servicios de transporte intermunicipales y regionales.
- d) Puntos atractores y zonas de turismo a nivel municipal.

2.2 Planeación de la movilidad urbana

Marco legal y normativo por niveles de administración pública.

2.2.1 Consideraciones y perspectivas sobre la movilidad

- Perspectiva de Derechos Humanos
 - Perspectiva para adultos mayores
 - Personas de la diversidad sexual
 - Perspectiva de género
 - Perspectiva de niñas, niños y adolescentes
- Enfoque de justicia social
- Enfoque ecológico de combate al cambio climático

2.2.2 Marco jurídico

Considerará el análisis de los componentes de los niveles superiores de normatividad, planeación y programas, en el contexto intersectorial y reconocimiento del marco de administración municipal en el que va a operar el programa, para delimitar el ámbito de acción, congruencia con los planes municipales e identificar las propuestas contenidas sobre la movilidad.

- Marco Nacional (acuerdos, tratados o convenciones)
 - Política pública para construir una movilidad sustentable
- Marco Estatal (leyes, reglamento y decretos)
- Marco Municipal (reglamentos y decretos)

2.3 Prediagnóstico de la planeación de la movilidad urbana reciente

Situación en la planeación de la movilidad local, casos de éxito.

2.3.1 Marco administrativo

Marco organizacional, de competencias y habilidades del personal de la administración pública que se tiene en la situación actual para coordinar, administrar y evaluar el Programa.

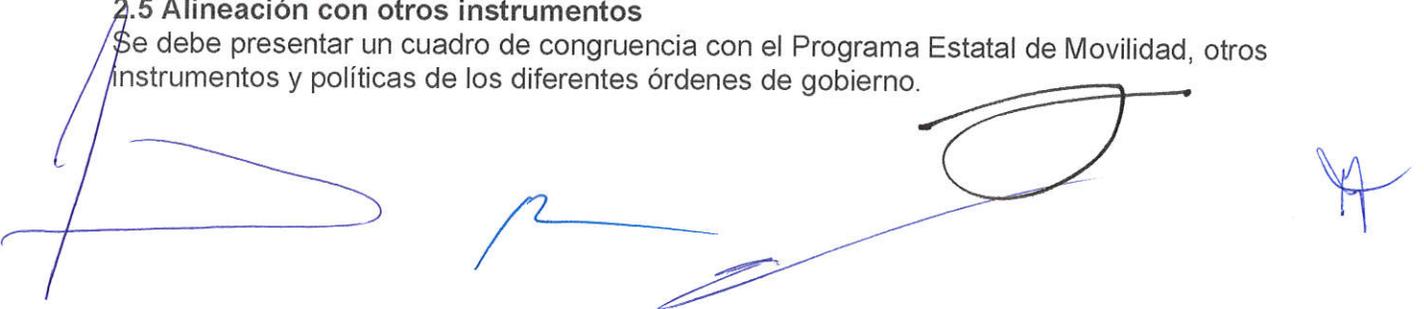
2.3.2 Vinculación con los sectores involucrados

2.4 Proceso de elaboración

- Análisis del entorno
- Reuniones de coordinación gubernamental
- Consulta social y participación ciudadana

2.5 Alineación con otros instrumentos

Se debe presentar un cuadro de congruencia con el Programa Estatal de Movilidad, otros instrumentos y políticas de los diferentes órdenes de gobierno.



III. CARACTERIZACIÓN Y DIAGNÓSTICO

Refiere a la descripción de la situación actual y la tendencia que presentan los principales temas o problemas críticos de movilidad identificados. Se conforma por dos puntos principales: la caracterización y el diagnóstico. El primero pretende proporcionar las características generales a manera de contexto, incorporando indicadores cuantitativos y cualitativos que describan aspectos en los que se requiera intervenir; el segundo hace referencia a contenidos de la caracterización, correlacionando todo ello con los objetivos vigentes de política territorial para una posterior aplicación de medidas y planes; ha de incluir, utilizando la información existente, la detección de los problemas de movilidad a afrontar, la explicación de las posibles relaciones entre ellos y la definición de objetivos a alcanzar. Busca el consenso en la formulación de propuestas (*diagnóstico participativo*). El diagnóstico de síntesis es una radiografía de contenidos obligados (identificación de problemas y potencialidades, elaboración del modelo territorial y propuestas de actuación) para lo que se utilizará el método de análisis FODA, así como modelos espaciales.

El apartado puede retomar los estudios o insumos en materia de movilidad que se han realizado para Guanajuato o en su caso el complemento con los existentes, todos ellos relacionados al tema de movilidad y de la consulta que se realice.

Este apartado deberá de identificar a nivel municipal los principales problemas comprendidos de movilidad y la comprensión de sus lógicas de operación, lo que dará lugar a la relación causal entre la problemática y necesidades, dimensionando su análisis, para que con base en su reconocimiento sea posible fijar la visión deseable y el perfil de los lineamientos y estrategias a desarrollar. A nivel urbano se identificará el detalle de problemas y sus interrelaciones en los diferentes sectores la Pirámide de Movilidad, según su jerarquía; se refiere a la zona urbana a las localidades mayores de 2,500 habitantes y las localidades que amalgaman el conjunto entre ellas, pudiendo definir las localidades urbanas y los centros de población según los instrumentos de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Ecológico Territorial.

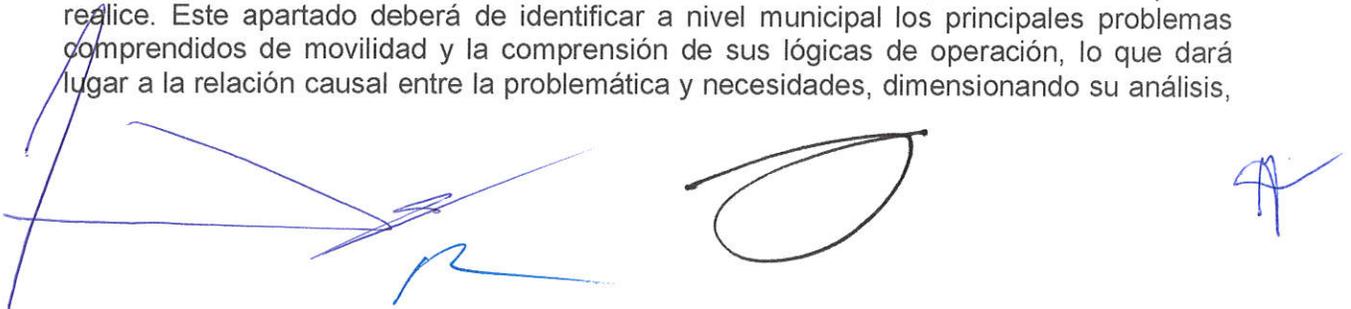
Se sugiere acompañar la narración de gráficos, tablas y mapas que clarifiquen la información presentada, solo cuando sea necesario.

Los temas a incluir en el documento son:

3.1 Caracterización

Refiere a la descripción de la situación actual y la tendencia que presentan los principales temas o problemas críticos de movilidad identificados a escala urbana. Se integrará con una caracterización para cada rubro que integra el programa. Pretende proporcionar las características generales a manera de contexto, incorporando indicadores cuantitativos y cualitativos que describan aspectos en los que se requiera intervenir.

Estará conformado por los estudios que integre la Dirección o en su caso el complemento con los existentes, todos ellos relacionados al tema de movilidad y de la consulta que se realice. Este apartado deberá de identificar a nivel municipal los principales problemas comprendidos de movilidad y la comprensión de sus lógicas de operación, lo que dará lugar a la relación causal entre la problemática y necesidades, dimensionando su análisis,



Productos: Textos descriptivos, matriz FODA, diagrama de relación.

3.2.4 Identificación de Ámbitos de Atención Estratégica (AAE): problemas concretos de la ciudad que por su magnitud, características o comportamiento es fundamental resolver. Un AAE es causa de otros fenómenos o problemas, o los encadena de forma tal que se vuelve determinante o condicionante de ellos. Un AAE es por naturaleza interdisciplinario, intersectorial e intergubernamental, por lo que sólo se puede analizar de forma sistémica y transversal.

Productos: Textos descriptivos, mapa AAE, cuadros/tablas

3.2.5 Identificación de Zonas de Atención Estratégica (ZAE): las condiciones geográficas y de ocupación territorial condicionan los fenómenos sociales y económicos y, en algunos casos, los determinan. Una (ZAE) es: Un "pedazo" de territorio donde los fenómenos estratégicos ocurren. Zonas relevantes por su geografía o por su alto potencial para el desarrollo.

Productos: Matriz de integración e identificación de AAE y ZAE para estrategias y proyectos, textos descriptivos, mapa ZAE, cuadros/tablas

3.2.6 Diagnóstico Integral, debe contener por lo menos:

Contexto: Se analizan las tendencias de crecimiento demográfico y económico de la ciudad y sus implicaciones en la ocupación del territorio, la movilidad, el medio ambiente y la sociedad.

Marco jurídico, político y administrativo: Identificar las leyes y los actores que tienen alguna incidencia en el ámbito del Programa.

Movilidad: Analizar la problemática de la movilidad en la ciudad, enfocándose en las adecuaciones necesarias para compatibilizar la demanda y oferta para la movilidad (mayor mantenimiento, nueva infraestructura, etc.), así como la sustentabilidad del sistema.

Desarrollo urbano: Análisis de los generadores de movilidad y su relación con el desarrollo urbano. Debe tomar en cuenta la dispersión de viviendas y zonas urbanas, y sus consecuencias en la movilidad, densidad poblacional, barreras urbanas, centros generadores de viajes, usos mixtos de suelo y requisitos mínimos de estacionamiento por construcción y actividad, así como las zonas potenciales para generar desarrollos orientados al transporte. Para ello, el análisis de las AAE y ZAE resultará muy útil.

Productos: Textos descriptivos, (remitir a mapas), cuadros/tablas.

- *Etapa de participación social 2: Diagnóstico. En este apartado se debe integrar un proceso de participación para obtener información que permita diagnosticar la situación actual de la movilidad en la zona urbana y en el municipio. Se debe presentar la información y temas críticos de la caracterización, así como el FODA inicial.*

IV. ENFOQUE: VISIÓN EN MATERIA DE MOVILIDAD

Se plasma el enunciado con la visión del Programa de Movilidad Municipal. Además, se expondrán las razones con la que se trabajará el programa, el objetivo del programa y el

para que con base en su reconocimiento sea posible fijar la visión deseable y el perfil de los lineamientos y estrategias a desarrollar.

Incluir caracterización general del municipio, y definir alcances a escala municipal y zonas urbanas.

Productos: Texto descriptivo, mapa(s) general(es), cuadro/tabla.

- *Etapas de participación social 1: Caracterización. En este apartado se debe integrar un proceso de vinculación con la sociedad cuyo objetivo es obtener información complementaria para caracterizar el fenómeno de la movilidad en Guanajuato.*

3.1.1 Análisis de la oferta de movilidad: Infraestructuras y servicios dedicados a cada tipo de movilidad.

Para tener una evaluación completa de la situación de la movilidad y el desarrollo urbano es necesario realizar un análisis de la demanda y oferta de la movilidad. Para la oferta, se requiere identificar la infraestructura y servicios destinados para la movilidad de las personas y las mercancías, es decir, la red peatonal, vial, ciclista, de transporte público y mercancías.

3.1.1.1 Oferta de movilidad peatonal: (clasificación de aceras en función de su ancho, áreas peatonales, bulevares y otras áreas peatonales).

Productos: Texto descriptivo, mapa zonas peatonales, cuadro/tabla.

3.1.1.2 Oferta de movilidad ciclista: infraestructura de uso exclusivo, uso compartido, bici estacionamientos, sistemas de bicicleta pública

Productos: Texto descriptivo, mapa con ciclovías existentes e infraestructura ciclista, cuadro/tabla.

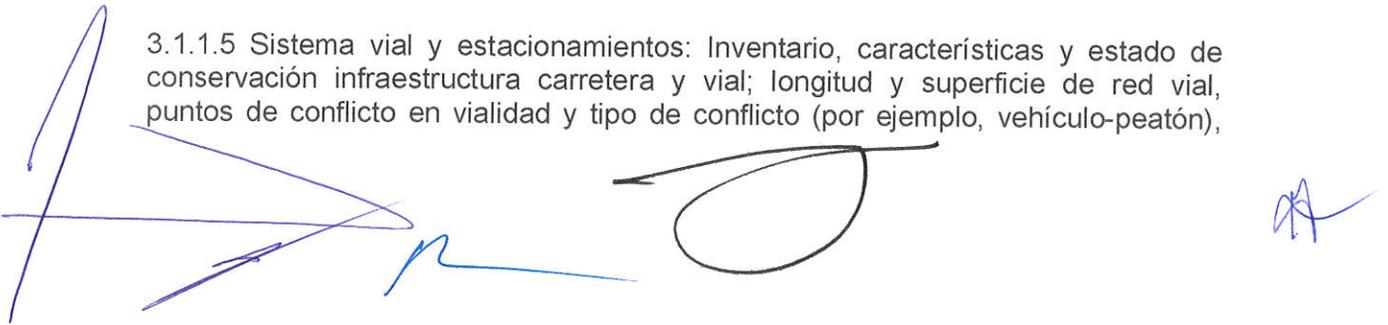
3.1.1.3 Oferta de movilidad en transporte público: inventario rutas urbanas y suburbanas (varios elementos), padrón de concesionarios y parque vehicular, pasaje transportado, medición de infraestructuras exclusivas o de prioridad a TP, cobertura del TP identificar zonas servidas y no servidas, flota accesible para personas con movilidad limitada, tiempos de recorrido y demora, estudio de ascenso y descenso, estudios de frecuencia y ocupación de secciones, relación tiempo de viaje en TP respecto a viaje en automóvil, inventario de estaciones y centros de transferencia multimodal.

Productos: Texto descriptivo; mapa de rutas existentes y paraderos (y otras infraestructuras y servicios para el TP), mapa con zonas no servidas, mapa infraestructuras; cuadros/tablas.

3.1.1.4 Oferta de movilidad en transporte turístico: Rutas y tipo de unidades destinadas a servicio para el visitante, condiciones en las que se presta el servicio (horarios, paraderos, etc.).

Productos: Texto descriptivo, cuadros/tablas.

3.1.1.5 Sistema vial y estacionamientos: Inventario, características y estado de conservación infraestructura carretera y vial; longitud y superficie de red vial, puntos de conflicto en vialidad y tipo de conflicto (por ejemplo, vehículo-peatón),



cajones de estacionamiento en vialidades, estacionamientos públicos y privados, zonas de parquímetros.

Productos: Texto descriptivo; mapa red vial con jerarquías, estado, etc.; mapa localización estacionamientos públicos y privados con red vial, mapa zonas de conflicto vial por tipo, zonas de estacionamientos reguladas; cuadros/tablas.

3.1.1.6 Transporte de mercancías: Vialidades aptas para transporte de carga, centrales de transferencia, etc.

Productos: Texto descriptivo, mapa vialidades aptas, etc.; cuadros/tablas.

3.1.2 Análisis de la demanda de movilidad

Para la demanda hay que definir las características intrínsecas de la población (socio-económicas, culturales, etc.), su distribución espacial (distribución en el territorio) y su movilidad (formas de desplazamiento en el momento del estudio).

Elaboración de encuesta origen destino:

Datos (contenido) mínimos a recabar en la encuesta origen-destino de viajes: Origen y destino de tramos de viajes; Motivos de viajes; Hora de inicio y fin de viaje; Modo o modos de viaje y trasbordos, incluyendo viajes a pie y en bicicleta; Distancia recorrida por tramo de viaje y viaje total; Duración del tramo de viaje y del viaje total; Costo de cada tramo de viaje, tarifas pagadas, cuotas, estacionamiento, gasto promedio en transporte, etc.; Posesión de vehículo; Tipo y tiempo de estacionamiento para tramos de vehículos privados y tiempos de espera para tramos de transporte público.

Se especifican los datos mínimos a recabar en la encuesta, además, es necesario ampliar las variables de acuerdo a los alcances metodológico-económicos, así como a las necesidades y características propias de las zonas urbanas del municipio.

Cada producto retroalimenta los apartados para el análisis de la demanda de movilidad.

Productos: Matriz origen-destino, textos descriptivos análisis de la encuesta origen-destino, datos estadísticos, cartografía, cuadros/tablas.

3.1.2.1 Análisis de los determinantes de la demanda de movilidad

Sociodemográficos: Población, estructura, tasa de crecimiento, población discapacitada y por tipo, etc. Densidad de población, tamaño promedio del hogar, ingresos, servicios, etc., marginación y pobreza, indicadores multidimensionales. Índice de desarrollo urbano (desglosado en salud, educación e ingreso).

Productos: Textos descriptivos, cuadros/tablas.

Económicos: Empleo: P. Ocupada, PEA, desempleada, empleos formales e informales. Niveles de ingresos (división de la población en estratos socioeconómicos y su ubicación espacial), PIB per cápita, índice de motorización y su ubicación geográfica. Economía: Localización de empleos, caracterización. etc. Actividad económica por sectores y movimiento de mercancías.

Productos: Textos descriptivos, mapa de ubicación espacial estratos socioeconómicos, etc.), cuadros/tablas.

debido a la presencia de comercios u oficinas. Así como analizar el estacionamiento del tráfico de mercancías, si existen áreas específicas, el uso de otro tipo de cajones de estacionamiento, la descarga en áreas ilegales o no reguladas y los horarios, duración, localización, vehículos, etcétera. En los casos que no sea posible obtener información detallada, resulta útil modelar los movimientos de carga con información de grandes generadores y consumidores de mercancías.

Productos: Levantamiento conteos/Encuesta tráfico e intensidad, número de vehículos, origen-destino, tonelaje; textos descriptivos; mapa carreteras/vialidades con tráfico de carga y su intensidad, mapa zonas industriales, mapa áreas generadoras de demanda y cajones de estacionamiento/áreas descarga proveedores mercancías...cuadros/tablas.

3.1.3 Análisis de impactos y externalidades

Esta información mide los costos sociales del sistema de transporte. Considerar la ruptura del entramado urbano y entre barrios por vialidades de gran capacidad, puentes, distribuidores viales, así como por algunas infraestructuras grandes de transporte público, como estaciones y paraderos.

3.1.3.1 Contaminación y cambio climático: Consumo de energéticos por modo de transporte

Atmosférica: Toneladas de contaminantes atmosféricos (GEI y contaminantes criterio) por fuente en el transporte; Días y horarios en los que se superan los valores límite de calidad atmosférica

Por ruido: Niveles de ruido por zona y por fuente vehicular.

Otros tipos: Identificar, efectos, etc.

Productos: Textos descriptivos, mapa ruido por zona y fuente, cuadros/tablas.

3.1.3.2 Seguridad vial: Accidentes de tránsito según tipo de accidente, defunciones y heridos; pasos peatonales, señalética, semaforización vehicular y peatonal.

Productos: Textos descriptivos, mapa incidencia accidentes por tipo y puntos de conflicto, mapa pasos peatonales señalética (con o sin) y semaforización peatonal; cuadros/tablas.

3.1.3.3 Salud Pública: Incidencia de enfermedades asociadas con mala calidad del aire.

Productos: Textos descriptivos, cuadros/tablas.

3.1.3.4 Congestión: Zonas y horas de congestión. Estimación de horas-hombre perdidas en congestión.

Productos: Textos descriptivos, mapa zonas congestión, cuadros/tablas.

3.1.3.5 Medios alternos de movilidad: Pirámide de movilidad, infraestructuras peatonales, ciclistas y otros medios no motorizados, interconexión o conexión multimodal, etc.

Productos: Textos descriptivos, cuadros/tablas.

3.1.3.6 Inventario de infraestructura accesible: rampas en banquetas, equipamiento y TP, continuidad y dimensiones de banquetas, interrupción de banquetas, guías podó táctiles, tratamientos de piso en zonas peatonales, etc.



Equipamiento y servicios: Escuelas, hospitales, deportivos, culturales, museos, parques, plazas, mercados, comercio, etc. (Dividir por subsistema)
Productos: Textos descriptivos, mapa de ubicación, cuadros/tablas.

3.1.2.2 Zonas atractoras y productoras de movimientos: Identificar las zonas productoras, que normalmente son las áreas de residencia de la población, y las zonas "atractoras", que son aquellas en donde se localizan los empleos, equipamientos, servicios y ocio que satisfacen las necesidades de movilidad de la población.

Productos: Textos descriptivos, mapa de zonificación atractoras y productoras, mapa intensidades, cuadros/tablas.

3.1.2.3 Desplazamientos por medio de transporte

Peatonal y Ciclista: Conteos vehiculares clasificados en secciones de vías que incluyan a peatones y ciclistas; Conteos vehiculares clasificados y direccionales en intersecciones que incluyan peatones.

Productos: Textos descriptivos, mapa ubicación, cuadros/tablas.

Transporte Público: Caracterización del usuario; Rutas con derroteros y flota operativa; Costos operativos de vehículos; Tarifas; Conteos de pasajeros en transporte público en secciones estratégicas de la vía. Encuesta percepción operadores y servicio (sugerencia IMPLAN).

Productos: Textos descriptivos, cuadros/tablas.

Transporte Privado: Parque vehicular (evolución por tipo de vehículo); Motorización; Antigüedad promedio del parque vehicular; Consumo de gasolina de vehículos (Km/l); Kilómetros-Vehículo Recorridos.

Productos: Textos descriptivos, cuadros/tablas.

3.1.2.4 Análisis de la demanda de estacionamientos: A. Ocupación de plazas, B. Evolución de la demanda.

Productos: Textos descriptivos, cuadros/tablas.

3.1.2.5 Análisis de la demanda de transporte turístico: Datos relevantes sobre el perfil del visitante, medios de arribo, conexión de zonas o atractivos turísticos, estacionamientos con conexión a transporte público turístico, (consultar sobre temas a abordar).

Productos: Textos descriptivos, mapas, cuadros/tablas.

3.1.2.6 Análisis de la demanda de transporte de mercancías: Para los primeros, se identificará en un plano las carreteras o vialidades por las que se produce tráfico de carga y su intensidad, ya sea usando datos de registros públicos, haciendo conteos **específicos para ello o bien realizando encuestas en las entradas y salidas en la zona de estudio**. En el segundo caso, se necesita localizar centros de transporte, áreas de logística, zonas industriales, complejos industriales, basureros, mercados, centros comerciales, etc. A lo cual habrá que añadirse una caracterización del número de vehículos, el origen/destino y el tonelaje, entre otra información relevante (para ello se requerirá realizar una encuesta especial). En el último caso, es necesario conocer el conjunto de áreas que generan demanda

Productos: Textos descriptivos, mapa infraestructura accesible (considerar relevancia por contenido cuantitativo), cuadros/tablas.

3.1.3.7 Infraestructura vial: carriles de desaceleración y baja velocidad, vegetación urbana, características y especificaciones técnicas por jerarquía vial, diseño urbano de la infraestructura vial, etc.

Productos: Textos descriptivos, mapa de jerarquía vial escala urbana y carriles desaceleración, vegetación urbana en vialidades/banquetas; alzado diseño urbano; cuadros/tablas.

3.1.3.8 Cultura vial y accesibilidad universal: programas/proyectos de educación vial para operadores de TP, vehículo privado, peatones, ciclistas, motociclistas, etc.; características de la población e identificación de grupos sociales vulnerables.

Productos: Textos descriptivos, cuadros/tablas.

3.1.3.9 Infraestructura de transporte público: Bahías, paraderos y mobiliario, carriles exclusivos, centrales de transferencia multimodal, modernización del sistema, etc.

Productos: Textos descriptivos, (remitir a mapas previos), cuadros/tablas.

3.1.3.10 Uso de tecnologías menos contaminantes para la movilidad: reducción de emisiones, transporte no motorizado, transporte eléctrico/movilidad eléctrica, transporte público eficiente, etc.

Productos: Textos descriptivos, cuadros/tablas.

3.1.3.11 Perspectiva de género: priorización de movilidad a pie, ciclista y TP, preferencias de medios de movilidad asociados a los motivos, medios de transporte más utilizados por género, desplazamientos en mujeres y hombres (intensidad, origen-destino horarios, etc.), ciclismo urbano femenino, movilidad con enfoque de autonomía femenina, etc.

Productos: Textos descriptivos, cuadros/tablas.

3.1.3.11 Efectos barrera y ruptura del entramado urbano: Localización de infraestructuras que generan barreras y rupturas del entramado; evaluación sobre impactos y análisis de remoción de barreras.

Productos: Texto descriptivo, mapa de barreras y ruptura del entramado urbano; cuadros/tablas

3.2 Diagnóstico

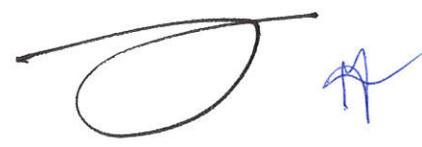
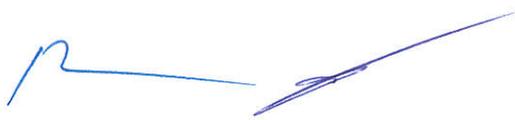
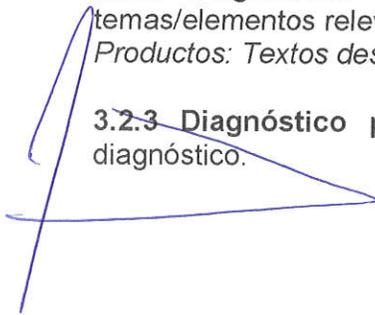
3.2.1 Diagnóstico de la Oferta: Análisis FODA, diagrama de relación de temas/elementos relevantes, diagnóstico.

Productos: Textos descriptivos, matriz FODA, diagrama de relación.

3.2.2 Diagnóstico de la demanda: Análisis FODA, diagrama de relación de temas/elementos relevantes, diagnóstico.

Productos: Textos descriptivos, matriz FODA, diagrama de relación.

3.2.3 Diagnóstico por temas relevantes: Análisis FODA, diagrama de relación, diagnóstico.



modelo estratégico a seguir que fundamenten su planeación, así como los entes participantes.

Para integrar la visión se deberá considerar los siguientes criterios

Características: Es un ideal, ambicioso, tiende a ser general. Se puede hacer uso de un solo enunciado que represente las características deseadas en cada una de las temáticas específicas abordadas en el sector o tema.

Consideraciones: La visión da respuesta a la siguiente pregunta: ¿Cómo vemos al tema de movilidad en una situación ideal de futuro?
Se redacta en presente.

Para realizar el presente apartado, se debe realizar un Taller de Planeación Participativa con el objetivo de establecer la visión en materia de movilidad, que serán coherentes con las líneas estratégicas y las acciones a realizar o proyectos.

- *Etapas de participación social 3: Visión. En este apartado se debe integrar un proceso de vinculación con la sociedad cuyo objetivo es construir la visión en materia de movilidad municipal.*

V. PLANTEAMIENTO ESTRATÉGICO

Presenta el enfoque estratégico para la atención a las necesidades identificadas en materia de movilidad sustentable. Se materializa a través de las líneas estratégicas y objetivos con sus respectivos indicadores, metas, estrategias y líneas de acción. De esta manera se establece el rumbo a seguir en materia de movilidad y los responsables de su ejecución.

Se enlistarán los objetivos específicos, estrategias de proyectos, obras, metas y acciones a realizar por el Ayuntamiento o de manera coordinada con el gobierno federal y estatal u otros municipios, y la designación de responsables, corresponsables, plazos o términos, etapas, presupuesto global y administración, así como el plan de acciones a seguir para el logro del programa.

5.1 Plazos y horizontes

El Programa Municipal de Movilidad deberá diseñarse para diferentes periodos, considerar los horizontes de planeación que se establezcan en el Plan Municipal de Desarrollo, la Planeación Sectorial en la materia y los demás instrumentos que conforman el Sistema Nacional de Planeación Democrática, y publicarse en los términos de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios.

5.2 Líneas estratégicas

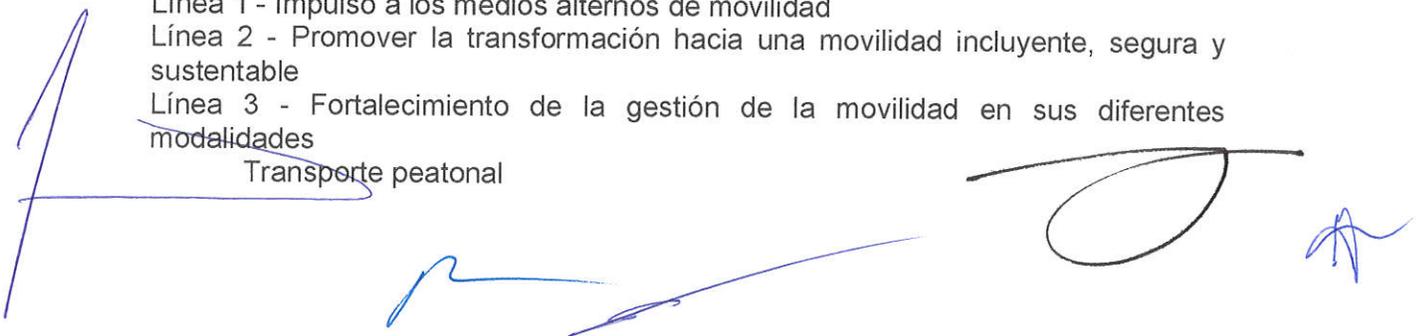
Se sugiere se consideren las mismas líneas estratégicas establecidas en el Programa Estatal de Movilidad, lo que facilitará la alineación entre ambos instrumentos.

Línea 1 - Impulso a los medios alternos de movilidad

Línea 2 - Promover la transformación hacia una movilidad incluyente, segura y sustentable

Línea 3 - Fortalecimiento de la gestión de la movilidad en sus diferentes modalidades

Transporte peatonal



Transporte ciclista
Transporte público
Transporte turístico
Transporte de carga
Transporte privado

5.3 Objetivos

Los objetivos reflejan el resultado al que se aspira lograr, definen "lo que se quiere lograr" y no el "cómo lograrlo". Asegurar que se tenga congruencia con los objetivos del Programa Estatal de Movilidad. Se plantearán preferentemente de 2 a 3 objetivos por línea estratégica.

5.4 Indicadores y sus metas

Los indicadores representan la medición cuantitativa de los Objetivos, en ese sentido se debe asegurar la congruencia entre los indicadores y sus objetivos (alineación horizontal). Las metas, indican el valor deseado a lograr para el indicador.

5.5 Estrategias

Sirven como base para el logro de los objetivos del Programa y para ordenar las líneas de acción a llevar a cabo por las dependencias y entidades en contribución al objetivo en cuestión.

Responden a la pregunta ¿cómo? o ¿mediante qué?, se van a lograr los objetivos del Programa.

5.6 Acciones y proyectos a realizar

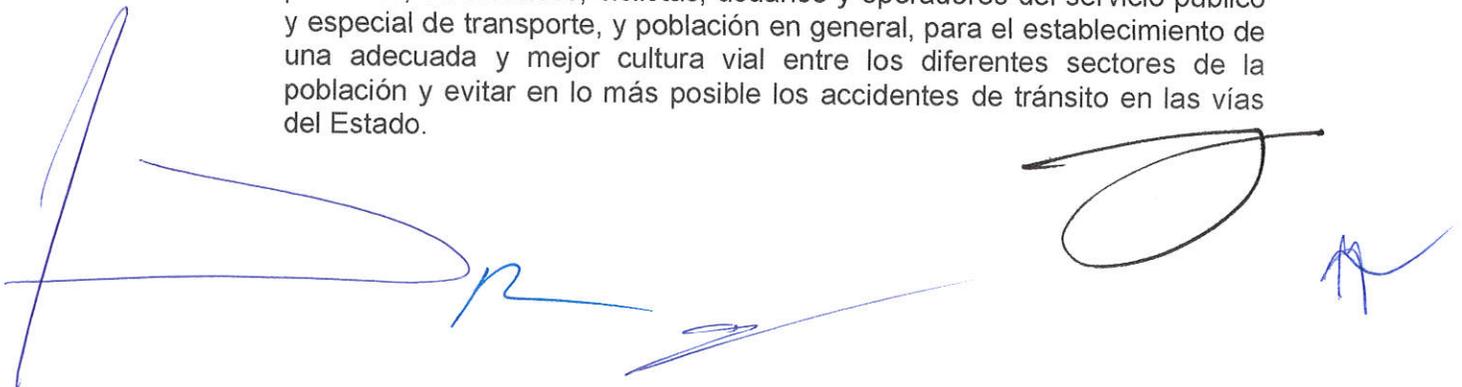
Listado de obras y proyectos derivados de las estrategias y líneas de acción. Las acciones guardan una relación directa con las estrategias de las que se derivan al contribuir a la materialización de las mismas. Constituyen el elemento mínimo de desagregación, bajo los siguientes criterios:

- Se debe cuidar no especificar programas y proyectos que se encuentren en ejecución pero que sean lo suficientemente generales para incluirlos.
- Plantear de 3 a 5 acciones por estrategia.
- Evitar el uso repetitivo de verbos entre las líneas de acción y entre los objetivos.

Se incluirán los siguientes proyectos:

5.6.1 Programa de cultura, educación y seguridad vial

Como parte del programa municipal de movilidad precisará los objetivos a seguir, mecanismos, estrategias, instrumentos, instancias y acciones encaminadas a difundir las exposiciones de las personas en el tránsito de las vialidades y espacio público del Municipio; así como la promoción y ejecución de las acciones en materia de educación y seguridad vial para los peatones, conductores, ciclistas, usuarios y operadores del servicio público y especial de transporte, y población en general, para el establecimiento de una adecuada y mejor cultura vial entre los diferentes sectores de la población y evitar en lo más posible los accidentes de tránsito en las vías del Estado.



5.6.2 Sistema Municipal de Ciclovías

Para conformar este Sistema, se cumplirá con lo siguiente:

- I. Establecerse conforme al Plan Municipal de Desarrollo;
- II. Ser congruente con:

- a. Los objetivos del Programa de Gobierno; y,
- b. El Programa Municipal de Desarrollo Urbano y de Ordenamiento Ecológico Territorial.

Además de todos los planes y programas que incluyan temas de transporte, tránsito, movilidad, desarrollo económico y medio ambiente.

- *Etapa de participación social 4: Estrategias. En este apartado se debe integrar un proceso de vinculación con la sociedad cuyo objetivo es construir las estrategias generales del programa, buscando priorizar las acciones y proyectos en sus respectivos plazos.*

VI. LINEAMIENTOS GENERALES PARA LA INSTRUMENTACIÓN, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PROGRAMA

Se plasman los mecanismos a través de los cuales se instrumenta, se da seguimiento y se evalúa el cumplimiento del Programa. En este apartado contendrá los lineamientos para la instrumentación, seguimiento y evaluación del programa, el cual deberá ser continuamente revisado y actualizado mediante indicadores para asegurar el logro de los objetivos planteados. Así mismo y en su caso los ajustes necesarios deberán aplicarse en periodos regulares y previamente establecidos dependiendo de la naturaleza de los lineamientos e indicadores y conforme a lo que establece la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios.

Temas que se deben incluir en el documento:

6.1. Instrumentación del programa

En este apartado, el municipio plasmará los procesos administrativos y presupuestales a través de los cuales logrará la implementación de los alcances del programa.

6.2. Seguimiento del Programa

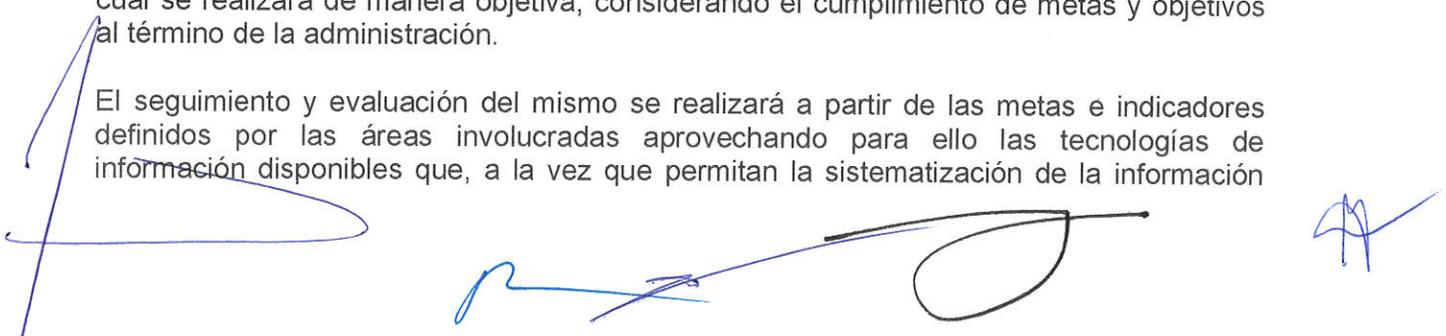
En este apartado se establecerá el seguimiento al programa a partir de las metas definidas para cada indicador, el sistema de información y mecanismos tecnológicos para efectuar su registro, con la finalidad de verificar el avance de cada meta con el avance comprometido inicialmente.

Se deberá definir al responsable del proceso, el mecanismo de control y la periodicidad de los reportes.

6.3. Evaluación del Programa

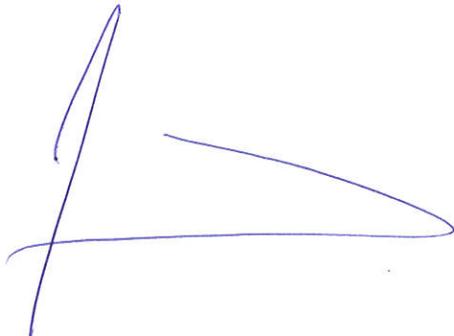
En esta sección, el responsable del programa establecerá el mecanismo de evaluación, la cual se realizará de manera objetiva, considerando el cumplimiento de metas y objetivos al término de la administración.

El seguimiento y evaluación del mismo se realizará a partir de las metas e indicadores definidos por las áreas involucradas aprovechando para ello las tecnologías de información disponibles que, a la vez que permitan la sistematización de la información



correspondiente, faciliten el seguimiento puntual de los diferentes indicadores derivados de las metas, proyectos y acciones que comprende el Programa.

- *Tercer momento de socialización, cuyo objetivo es la difusión de la conclusión del documento y el proceso de elaboración, con los resultados principales, previo a la aprobación jurídico administrativa. Se publicará una versión ejecutiva.*



APÉNDICE 5.

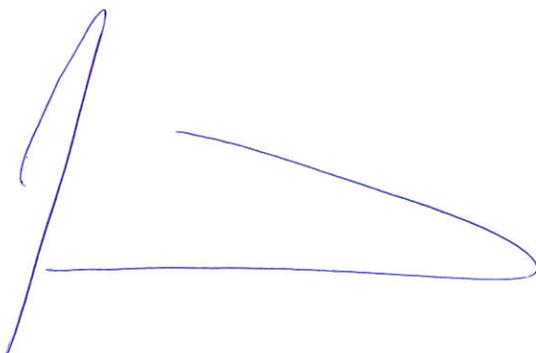
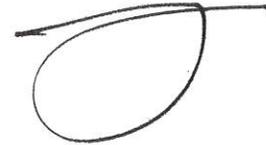
TÉRMINOS DE REFERENCIA ESCENARIO 2 DEL ACUERDO CUARTO.

El Programa de Movilidad Municipal de Guanajuato a desarrollar es un instrumento con enfoque de trabajo para consolidar una movilidad sustentable, segura e incluyente, que sustenta las acciones de corto y mediano plazo en materia de movilidad sustentable, bajo estrategias de largo plazo alineadas a los instrumentos estatales y federales con lineamientos internacionales sobre la movilidad no motorizada y motorizada.

El instrumento se contextualiza con información municipal en su caracterización general y datos estratégicos; a nivel urbano se diagnostica de la forma más detallada posible. Las estrategias generales se desarrollarán a escala municipal, pero sus lineamientos y acciones específicas se enfatizarán a escala urbana.

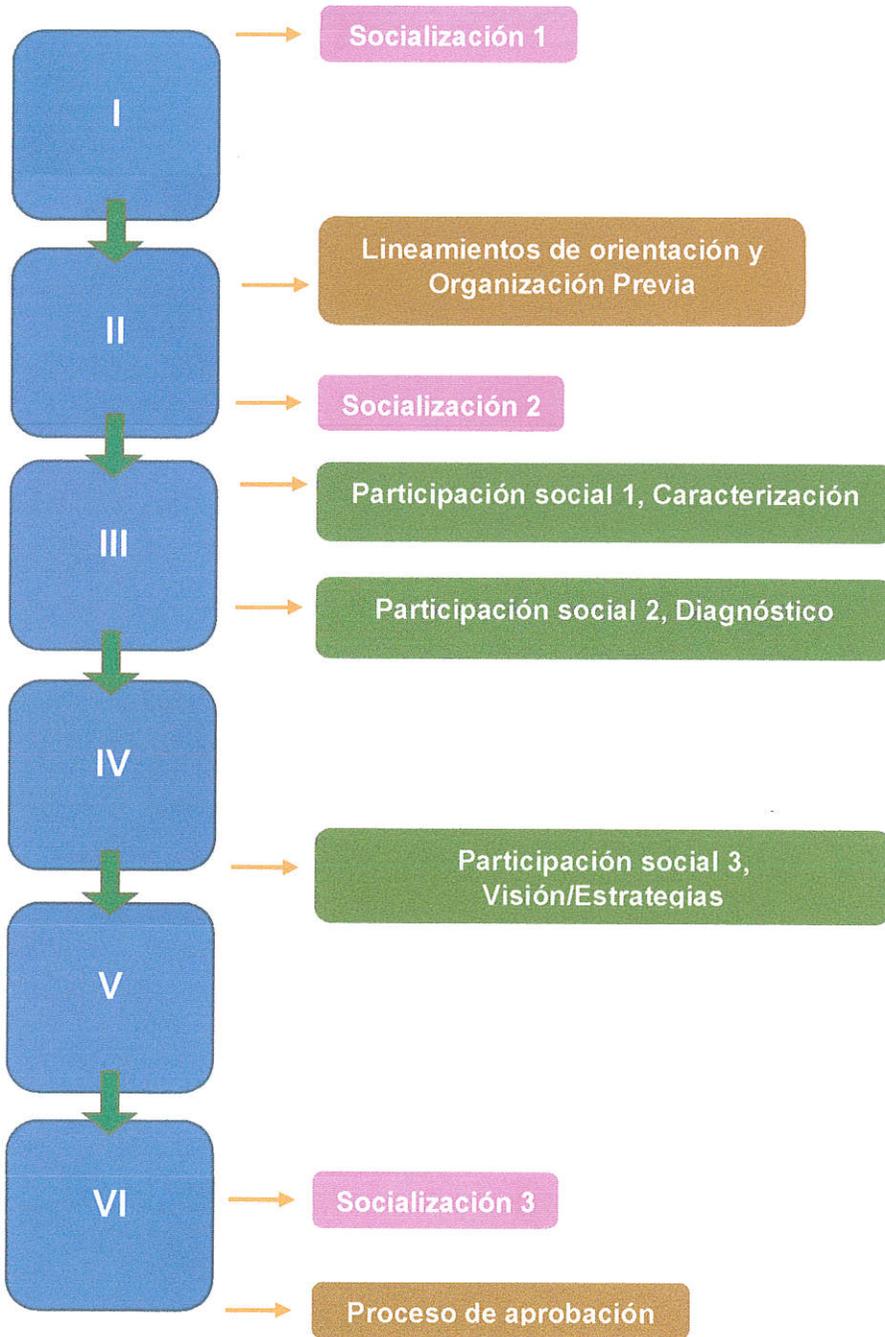
En la estructura se deben incluir al menos tres momentos de socialización, que es la difusión general. Igualmente se incluyen tres etapas de participación social para la retroalimentación en: caracterización, diagnóstico, visión/estrategias.

Los procesos de participación social se deben de realizar con enfoque de Derechos Humanos (incluyendo las perspectivas de adultos mayores, de diversidad sexual, de género y de niñas, niños y adolescentes), de justicia social y ecológico.

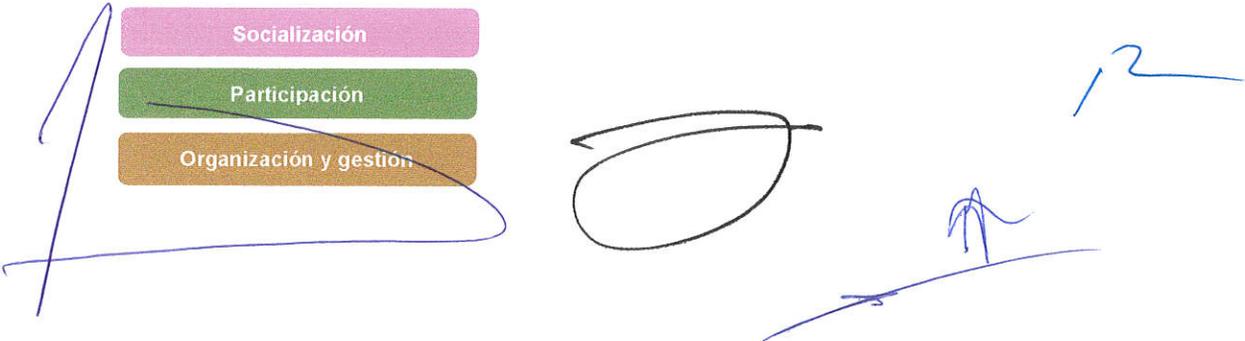


Capítulos

Actividades



Actividades para elaboración



El contenido mínimo que debe tener el instrumento es el siguiente:

PRESENTACIÓN

Explicación general de la necesidad, propósito e importancia del programa propuesto. Corresponde al mensaje que emite la persona titular de la Presidencia Municipal, presentando el programa a la ciudadanía.

- *Primer momento de socialización, cuyo objetivo es la difusión del arranque de actividades, información de la estructura e invitación general a participar en las etapas de elaboración.*

VII. INTRODUCCIÓN

Aquí se describe de manera general el contenido y la estructura que guarda el documento, así como el proceso para su integración. Este apartado se desarrolla al final, una vez integrado todo el documento.

VIII. MARCO DE REFERENCIA: SITUACIÓN ACUTAL, JURÍDICO-LEGAL Y ADMINISTRATIVA

Descripción breve y general sobre la problemática de la movilidad desde el contexto nacional hasta lo local que puede acompañarse de datos existentes (ejemplo el índice de motorización en la zona del corredor industrial donde se localiza Guanajuato), marco jurídico-normativo por niveles de planeación de la movilidad concluyendo en la situación actual de la planeación (instrumentos existentes y/o asociados) de la movilidad en el ámbito local (instrumentos u otros que expongan la situación relacionada a la movilidad o la necesidad de su estudio y soluciones, obras relacionadas con la movilidad y su enfoque: por ejemplo las inversiones en vialidades, que a su vez expongan la importancia de medios de transporte eficientes y alternativos, entidad administrativa en materia de movilidad, etc.).

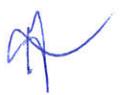
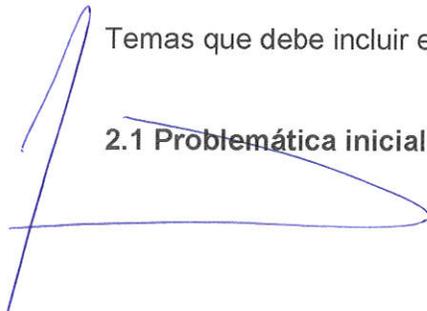
De forma particular, hace referencia al marco legal nacional, estatal y municipal que da soporte al programa. De igual forma, deberá describirse el proceso de elaboración para el instrumento de planeación, incluyendo los resultados que se obtengan de la consulta social y sectores involucrados. Finalmente, se debe presentar la alineación que guarda este instrumento municipal con el estatal.

Considerará el análisis de los componentes de los niveles superiores de normatividad, planeación y programas, en el contexto intersectorial y reconocimiento del marco de administración municipal en el que va a operar el programa, para delimitar el ámbito de acción, congruencia con los planes municipales e identificar las propuestas contenidas sobre la movilidad, etc.

- *Segundo momento de socialización, cuyo objetivo informar y contextualizar a la población sobre el pre diagnóstico y problemática general. Invitación a retroalimentar en los procesos de participación social 1 a 4.*

Temas que debe incluir en el documento:

2.1 Problemática inicial.



Breve reseña con datos contextuales a escala municipal de movilidad e infraestructura, así como la problemática general en materia, incluyendo de forma mínima los siguientes temas:

- e) Jerarquía y red vial.
- f) Evolución del parque vehicular por tipo.
- g) Rutas de servicios de transporte intermunicipales y regionales.
- h) Puntos atractores y zonas de turismo a nivel municipal.

2.2 Planeación de la movilidad urbana

Marco legal y normativo por niveles de administración pública.

2.2.1 Consideraciones y perspectivas sobre la movilidad

- Perspectiva de Derechos Humanos
 - Perspectiva para adultos mayores
 - Personas de la diversidad sexual
 - Perspectiva de género
 - Perspectiva de niñas, niños y adolescentes
- Enfoque de justicia social
- Enfoque ecológico de combate al cambio climático

2.2.2 Marco jurídico

Considerará el análisis de los componentes de los niveles superiores de normatividad, planeación y programas, en el contexto intersectorial y reconocimiento del marco de administración municipal en el que va a operar el programa, para delimitar el ámbito de acción, congruencia con los planes municipales e identificar las propuestas contenidas sobre la movilidad.

- Marco Nacional (acuerdos, tratados o convenciones)
 - Política pública para construir una movilidad sustentable
- Marco Estatal (leyes, reglamento y decretos)
- Marco Municipal (reglamentos y decretos)

2.3 Prediagnóstico de la planeación de la movilidad urbana reciente

Situación en la planeación de la movilidad local, casos de éxito.

2.3.1 Marco administrativo

Marco organizacional, de competencias y habilidades del personal de la administración pública que se tiene en la situación actual para coordinar, administrar y evaluar el Programa.

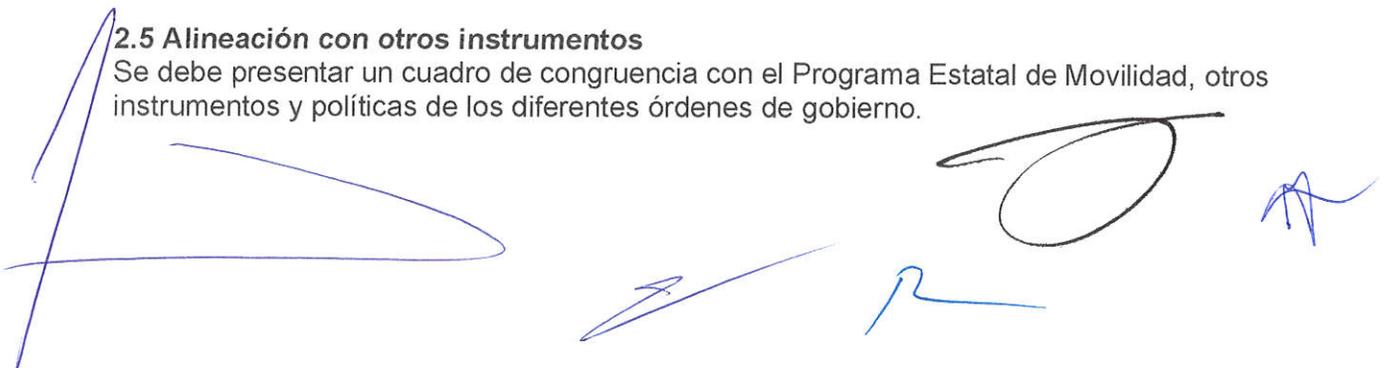
2.3.2 Vinculación con los sectores involucrados

2.4 Proceso de elaboración

- Análisis del entorno
- Reuniones de coordinación gubernamental
- Consulta social y participación ciudadana

2.5 Alineación con otros instrumentos

Se debe presentar un cuadro de congruencia con el Programa Estatal de Movilidad, otros instrumentos y políticas de los diferentes órdenes de gobierno.



IX. CARACTERIZACIÓN Y DIAGNÓSTICO

Refiere a la descripción de la situación actual y la tendencia que presentan los principales temas o problemas críticos de movilidad identificados. Se conforma por dos puntos principales: la caracterización y el diagnóstico. El primero pretende proporcionar las características generales a manera de contexto, incorporando indicadores cuantitativos y cualitativos que describan aspectos en los que se requiera intervenir; el segundo hace referencia a contenidos de la caracterización, correlacionando todo ello con los objetivos vigentes de política territorial para una posterior aplicación de medidas y planes; ha de incluir, utilizando la información existente, la detección de los problemas de movilidad a afrontar, la explicación de las posibles relaciones entre ellos y la definición de objetivos a alcanzar. Busca el consenso en la formulación de propuestas (*diagnostico participativo*). El diagnostico de síntesis es una radiografía de contenidos obligados (identificación de problemas y potencialidades, elaboración del modelo territorial y propuestas de actuación) para lo que se utilizará el método de análisis FODA, así como modelos espaciales.

El apartado puede retomar los estudios o insumos en materia de movilidad que se han realizado para Guanajuato o en su caso el complemento con los existentes, todos ellos relacionados al tema de movilidad y de la consulta que se realice.

Este apartado deberá de identificar a nivel municipal los principales problemas comprendidos de movilidad y la comprensión de sus lógicas de operación, lo que dará lugar a la relación causal entre la problemática y necesidades, dimensionando su análisis, para que con base en su reconocimiento sea posible fijar la visión deseable y el perfil de los lineamientos y estrategias a desarrollar. A nivel urbano se identificará el detalle de problemas y sus interrelaciones en los diferentes sectores la Pirámide de Movilidad, según su jerarquía; se refiere a la zona urbana a las localidades mayores de 2,500 habitantes y las localidades que amalgaman el conjunto entre ellas, pudiendo definir las localidades urbanas y los centros de población según los instrumentos de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Ecológico Territorial.

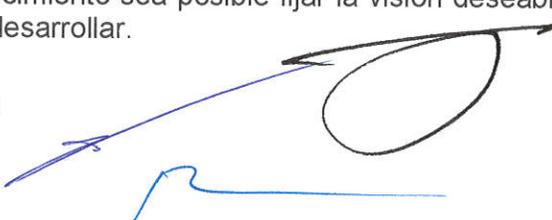
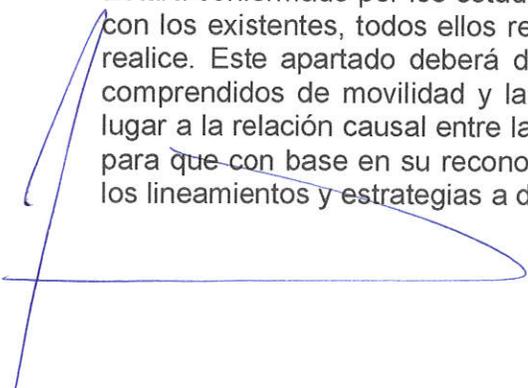
Se sugiere acompañar la narración de gráficos, tablas y mapas que clarifiquen la información presentada, solo cuando sea necesario.

Los temas a incluir en el documento son:

3.1 Caracterización

Refiere a la descripción de la situación actual y la tendencia que presentan los principales temas o problemas críticos de movilidad identificados a escala urbana. Se integrará con una caracterización para cada rubro que integra el programa. Pretende proporcionar las características generales a manera de contexto, incorporando indicadores cuantitativos y cualitativos que describan aspectos en los que se requiera intervenir.

Estará conformado por los estudios que integre la Dirección o en su caso el complemento con los existentes, todos ellos relacionados al tema de movilidad y de la consulta que se realice. Este apartado deberá de identificar a nivel municipal los principales problemas comprendidos de movilidad y la comprensión de sus lógicas de operación, lo que dará lugar a la relación causal entre la problemática y necesidades, dimensionando su análisis, para que con base en su reconocimiento sea posible fijar la visión deseable y el perfil de los lineamientos y estrategias a desarrollar.



Incluir caracterización general del municipio, y definir alcances a escala municipal y zonas urbanas.

Productos: Texto descriptivo, mapa(s) general(es), cuadro/tabla.

- *Etapa de participación social 1: Caracterización. En este apartado se debe integrar un proceso de vinculación con la sociedad cuyo objetivo es obtener información complementaria para caracterizar el fenómeno de la movilidad en Guanajuato.*

3.1.1 Análisis de la oferta de movilidad: Infraestructuras y servicios dedicados a cada tipo de movilidad.

Para tener una evaluación completa de la situación de la movilidad y el desarrollo urbano es necesario realizar un análisis de la demanda y oferta de la movilidad. Para la oferta, se requiere identificar la infraestructura y servicios destinados para la movilidad de las personas y las mercancías, es decir, la red peatonal, vial, ciclista, de transporte público y mercancías.

3.1.1.1 Oferta de movilidad peatonal: (clasificación de aceras en función de su ancho, áreas peatonales, bulevares y otras áreas peatonales.

Productos: Texto descriptivo, mapa zonas peatonales, cuadro/tabla.

3.1.1.2 Oferta de movilidad ciclista: infraestructura de uso exclusivo, uso compartido, bici estacionamientos, sistemas de bicicleta pública

Productos: Texto descriptivo, mapa con ciclovías existentes e infraestructura ciclista, cuadro/tabla.

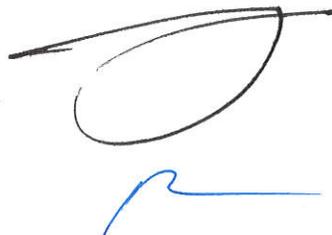
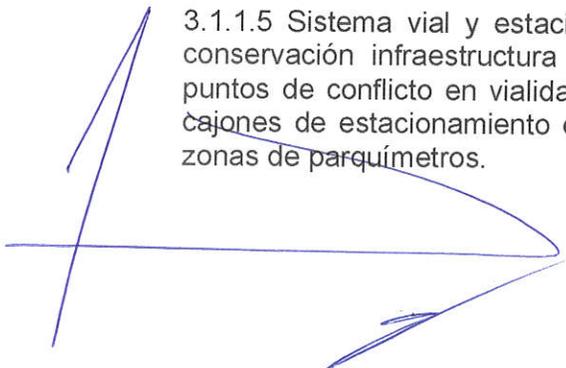
3.1.1.3 Oferta de movilidad en transporte público: inventario rutas urbanas y suburbanas (varios elementos), padrón de concesionarios y parque vehicular, pasaje transportado, medición de infraestructuras exclusivas o de prioridad a TP, cobertura del TP identificar zonas servidas y no servidas, flota accesible para personas con movilidad limitada, tiempos de recorrido y demora, estudio de ascenso y descenso, estudios de frecuencia y ocupación de secciones, relación tiempo de viaje en TP respecto a viaje en automóvil, inventario de estaciones y centros de transferencia multimodal.

Productos: Texto descriptivo; mapa de rutas existentes y paraderos (y otras infraestructuras y servicios para el TP), mapa con zonas no servidas, mapa infraestructuras; cuadros/tablas.

3.1.1.4 Oferta de movilidad en transporte turístico: Rutas y tipo de unidades destinadas a servicio para el visitante, condiciones en las que se presta el servicio (horarios, paraderos, etc.).

Productos: Texto descriptivo, cuadros/tablas.

3.1.1.5 Sistema vial y estacionamientos: Inventario, características y estado de conservación infraestructura carretera y vial; longitud y superficie de red vial, puntos de conflicto en vialidad y tipo de conflicto (por ejemplo, vehículo-peatón), cajones de estacionamiento en vialidades, estacionamientos públicos y privados, zonas de parquímetros.



Productos: Texto descriptivo; mapa red vial con jerarquías, estado, etc.; mapa localización estacionamientos públicos y privados con red vial, mapa zonas de conflicto vial por tipo, zonas de estacionamientos reguladas; cuadros/tablas.

3.1.1.6 Transporte de mercancías: Vialidades aptas para transporte de carga, centrales de transferencia, etc.

Productos: Texto descriptivo, mapa vialidades aptas, etc.; cuadros/tablas.

3.1.2 Análisis de la demanda de movilidad

Para la demanda hay que definir las características intrínsecas de la población (socio-económicas, culturales, etc.), su distribución espacial (distribución en el territorio) y su movilidad (formas de desplazamiento en el momento del estudio).

Elaboración de encuesta origen destino:

Datos (contenido) mínimos a recabar en la encuesta origen-destino de viajes: Origen y destino de tramos de viajes; Motivos de viajes; Modo de viaje y trasbordos; Duración del viaje total; Costo de viaje.

Cada producto retroalimenta los apartados para el análisis de la demanda de movilidad.

Se ajusta el alcance de la encuesta reduciendo la cantidad de puntos de muestreo, esto impacta sobre la cantidad de datos a procesar y el nivel de detalle del análisis y producto.

Productos: textos descriptivos, datos estadísticos, cartografía, cuadros/tablas.

3.1.2.1 Análisis de los determinantes de la demanda de movilidad

Sociodemográficos: Población, estructura, tasa de crecimiento, población discapacitada y por tipo, etc. Densidad de población, tamaño promedio del hogar, ingresos, servicios, etc., marginación y pobreza, indicadores multidimensionales. Índice de desarrollo urbano (desglosado en salud, educación e ingreso).

Productos: Textos descriptivos, cuadros/tablas.

Económicos: Empleo: P. Ocupada, PEA, desempleada, empleos formales e informales. Niveles de ingresos (división de la población en estratos socioeconómicos y su ubicación espacial), PIB per cápita, índice de motorización y su ubicación geográfica. Economía: Localización de empleos, caracterización. etc. Actividad económica por sectores y movimiento de mercancías.

Productos: Textos descriptivos, mapa de ubicación espacial estratos socioeconómicos, etc.), cuadros/tablas.

Equipamiento y servicios: Escuelas, hospitales, deportivos, culturales, museos, parques, plazas, mercados, comercio, etc. (Dividir por subsistema)

Productos: Textos descriptivos, mapa de ubicación, cuadros/tablas.

3.1.2.2 Zonas atractoras y productoras de movimientos: Identificar las zonas productoras, que normalmente son las áreas de residencia de la población, y las zonas "atractoras", que son aquellas en donde se localizan los empleos,

equipamientos, servicios y ocio que satisfacen las necesidades de movilidad de la población.

Productos: Textos descriptivos, mapa de zonificación atractoras y productoras, mapa intensidades, cuadros/tablas.

3.1.2.3 Desplazamientos por medio de transporte

Peatonal y Ciclista: Conteos vehiculares clasificados en secciones de vías que incluyan a peatones y ciclistas; Conteos vehiculares clasificados y direccionales en intersecciones que incluyan peatones.

Productos: Textos descriptivos, mapa ubicación, cuadros/tablas.

Transporte Público: Caracterización del usuario; Rutas con derroteros y flota operativa; Costos operativos de vehículos; Tarifas; Conteos de pasajeros en transporte público en secciones estratégicas de la vía. Encuesta percepción operadores y servicio (sugerencia IMPLAN).

Productos: Textos descriptivos, cuadros/tablas.

Transporte Privado: Parque vehicular (evolución por tipo de vehículo); Motorización; Antigüedad promedio del parque vehicular; Consumo de gasolina de vehículos (Km/l); Kilómetros-Vehículo Recorridos.

Productos: Textos descriptivos, cuadros/tablas.

3.1.2.4 Análisis de la demanda de estacionamientos: A. Ocupación de plazas, B. Evolución de la demanda.

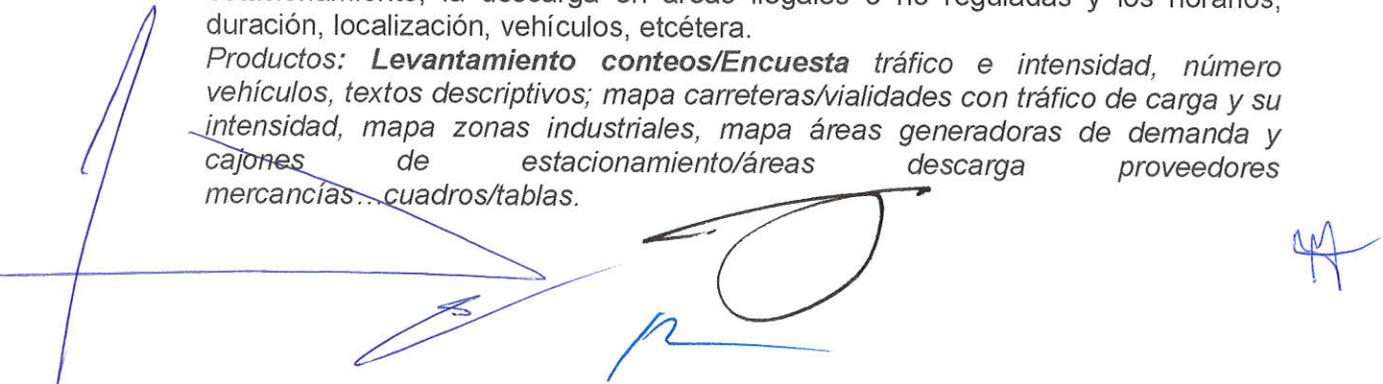
Productos: Textos descriptivos, cuadros/tablas.

3.1.2.5 Análisis de la demanda de transporte turístico: Datos relevantes sobre el perfil del visitante, medios de arribo, conexión de zonas o atractivos turísticos, estacionamientos con conexión a transporte público turístico, (consultar sobre temas a abordar).

Productos: Textos descriptivos, mapas, cuadros/tablas.

3.1.2.6 Análisis de la demanda de transporte de mercancías: Para los primeros, se identificará en un plano las carreteras o vialidades por las que se produce tráfico de carga y su intensidad, ya sea usando datos de registros públicos, haciendo conteos **específicos para ello o bien realizando encuestas en las entradas y salidas en la zona de estudio**. En el segundo caso, se necesita localizar centros de transporte, áreas de logística, zonas industriales, complejos industriales, basureros, mercados, centros comerciales, etc. A lo cual habrá que añadirse una caracterización del número de vehículos, entre otra información relevante (para ello se requerirá realizar una encuesta especial). En el último caso, es necesario conocer el conjunto de áreas que generan demanda debido a la presencia de comercios u oficinas. Así como analizar el estacionamiento del tráfico de mercancías, si existen áreas específicas, el uso de otro tipo de cajones de estacionamiento, la descarga en áreas ilegales o no reguladas y los horarios, duración, localización, vehículos, etcétera.

*Productos: **Levantamiento conteos/Encuesta** tráfico e intensidad, número vehículos, textos descriptivos; mapa carreteras/vialidades con tráfico de carga y su intensidad, mapa zonas industriales, mapa áreas generadoras de demanda y cajones de estacionamiento/áreas descarga proveedores mercancías... cuadros/tablas.*



3.1.3 Análisis de impactos y externalidades

Esta información mide los costos sociales del sistema de transporte. Considerar la ruptura del entramado urbano y entre barrios por vialidades de gran capacidad, puentes, distribuidores viales, así como por algunas infraestructuras grandes de transporte público, como estaciones y paraderos.

3.1.3.1 Contaminación y cambio climático: Consumo de energéticos por modo de transporte

Atmosférica: Toneladas de contaminantes atmosféricos (GEI y contaminantes criterio) por fuente en el transporte; Días y horarios en los que se superan los valores límite de calidad atmosférica

Por ruido: Niveles de ruido por zona y por fuente vehicular.

Otros tipos: Identificar, efectos, etc.

Productos: Textos descriptivos, mapa ruido por zona y fuente, cuadros/tablas.

3.1.3.2 Seguridad vial: Accidentes de tránsito según tipo de accidente, defunciones y heridos; pasos peatonales, señalética, semaforización vehicular y peatonal.

Productos: Textos descriptivos, mapa incidencia accidentes por tipo y puntos de conflicto, mapa pasos peatonales señalética (con o sin) y semaforización peatonal; cuadros/tablas.

9.1.3.3 Salud Pública: Incidencia de enfermedades asociadas con mala calidad del aire.

Productos: Textos descriptivos, cuadros/tablas.

9.1.3.4 Congestión: Zonas y horas de congestión. Estimación de horas-hombre perdidas en congestión.

Productos: Textos descriptivos, mapa zonas congestión, cuadros/tablas.

3.1.3.5 Medios alternos de movilidad: Pirámide de movilidad, infraestructuras peatonales, ciclistas y otros medios no motorizados, interconexión o conexión multimodal, etc.

Productos: Textos descriptivos, cuadros/tablas.

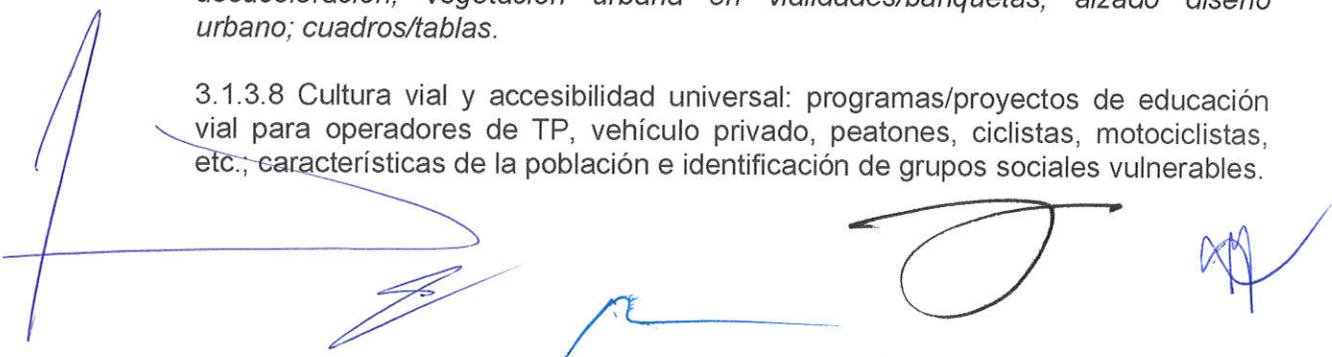
3.1.3.6 Inventario de infraestructura accesible: rampas en banquetas, equipamiento y TP, continuidad y dimensiones de banquetas, interrupción de banquetas, guías podo táctiles, tratamientos de piso en zonas peatonales, etc.

Productos: Textos descriptivos, mapa infraestructura accesible (considerar relevancia por contenido cuantitativo), cuadros/tablas.

3.1.3.7 Infraestructura vial: carriles de desaceleración y baja velocidad, vegetación urbana, características y especificaciones técnicas por jerarquía vial, diseño urbano de la infraestructura vial, etc.

Productos: Textos descriptivos, mapa de jerarquía vial escala urbana y carriles desaceleración, vegetación urbana en vialidades/banquetas; alzado diseño urbano; cuadros/tablas.

3.1.3.8 Cultura vial y accesibilidad universal: programas/proyectos de educación vial para operadores de TP, vehículo privado, peatones, ciclistas, motociclistas, etc.; características de la población e identificación de grupos sociales vulnerables.



Productos: Textos descriptivos, cuadros/tablas.

3.1.3.9 Infraestructura de transporte público: Bahías, paraderos y mobiliario, carriles exclusivos, centrales de transferencia multimodal, modernización del sistema, etc.

Productos: Textos descriptivos, (remitir a mapas previos), cuadros/tablas.

3.1.3.10 Uso de tecnologías menos contaminantes para la movilidad: reducción de emisiones, transporte no motorizado, transporte eléctrico/movilidad eléctrica, transporte público eficiente, etc.

Productos: Textos descriptivos, cuadros/tablas.

3.1.3.11 Perspectiva de género: priorización de movilidad a pie, ciclista y TP, preferencias de medios de movilidad asociados a los motivos, medios de transporte más utilizados por género, desplazamientos en mujeres y hombres (intensidad, horarios, etc.), ciclismo urbano femenino, movilidad con enfoque de autonomía femenina, etc.

Productos: Textos descriptivos, cuadros/tablas.

3.1.3.11 Efectos barrera y ruptura del entramado urbano: Localización de infraestructuras que generan barreras y rupturas del entramado; evaluación sobre impactos y análisis de remoción de barreras.

Productos: Texto descriptivo, mapa de barreras y ruptura del entramado urbano; cuadros/tablas

3.2 Diagnóstico

3.2.1 Diagnóstico de la Oferta: Análisis FODA, diagrama de relación de temas/elementos relevantes, diagnóstico.

Productos: Textos descriptivos, matriz FODA, diagrama de relación.

3.2.2 Diagnóstico de la demanda: Análisis FODA, diagrama de relación de temas/elementos relevantes, diagnóstico.

Productos: Textos descriptivos, matriz FODA, diagrama de relación.

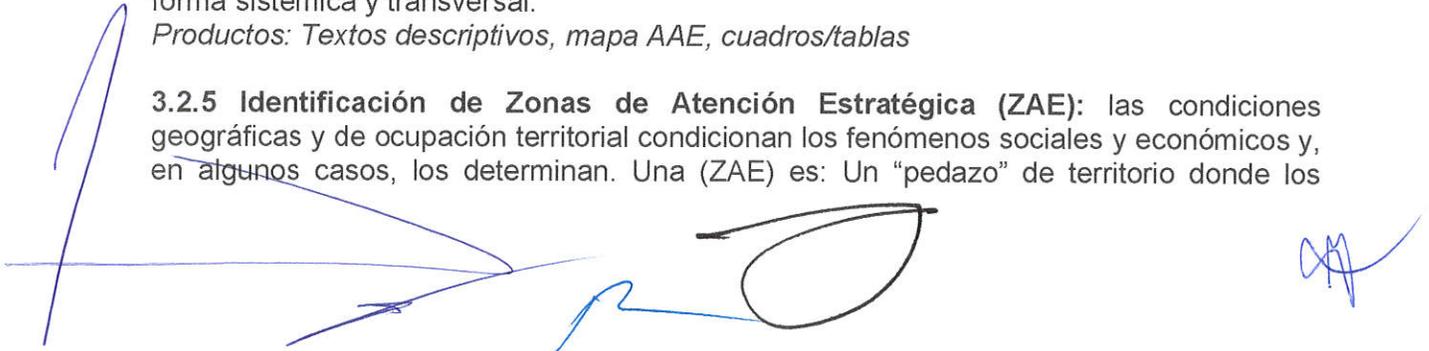
3.2.3 Diagnóstico por temas relevantes: Análisis FODA, diagrama de relación, diagnóstico.

Productos: Textos descriptivos, matriz FODA, diagrama de relación.

3.2.4 Identificación de Ámbitos de Atención Estratégica (AAE): problemas concretos de la ciudad que por su magnitud, características o comportamiento es fundamental resolver. Un AAE es causa de otros fenómenos o problemas, o los encadena de forma tal que se vuelve determinante o condicionante de ellos. Un AAE es por naturaleza interdisciplinario, intersectorial e intergubernamental, por lo que sólo se puede analizar de forma sistémica y transversal.

Productos: Textos descriptivos, mapa AAE, cuadros/tablas

3.2.5 Identificación de Zonas de Atención Estratégica (ZAE): las condiciones geográficas y de ocupación territorial condicionan los fenómenos sociales y económicos y, en algunos casos, los determinan. Una (ZAE) es: Un "pedazo" de territorio donde los



fenómenos estratégicos ocurren. Zonas relevantes por su geografía o por su alto potencial para el desarrollo.

Productos: Matriz de integración e identificación de AAE y ZAE para estrategias y proyectos, textos descriptivos, mapa ZAE, cuadros/tablas

3.2.6 Diagnóstico Integral, debe contener por lo menos:

Contexto: Se analizan las tendencias de crecimiento demográfico y económico de la ciudad y sus implicaciones en la ocupación del territorio, la movilidad, el medio ambiente y la sociedad.

Marco jurídico, político y administrativo: Identificar las leyes y los actores que tienen alguna incidencia en el ámbito del Programa.

Movilidad: Analizar la problemática de la movilidad en la ciudad, enfocándose en las adecuaciones necesarias para compatibilizar la demanda y oferta para la movilidad (mayor mantenimiento, nueva infraestructura, etc.), así como la sustentabilidad del sistema.

Desarrollo urbano: Análisis de los generadores de movilidad y su relación con el desarrollo urbano. Debe tomar en cuenta la dispersión de viviendas y zonas urbanas, y sus consecuencias en la movilidad, densidad poblacional, barreras urbanas, centros generadores de viajes, usos mixtos de suelo y requisitos mínimos de estacionamiento por construcción y actividad, así como las zonas potenciales para generar desarrollos orientados al transporte. Para ello, el análisis de las AAE y ZAE resultará muy útil.

Productos: Textos descriptivos, (remitir a mapas), cuadros/tablas.

- *Etapa de participación social 2: Diagnóstico. En este apartado se debe integrar un proceso de participación para obtener información que permita diagnosticar la situación actual de la movilidad en la zona urbana y en el municipio. Se debe presentar la información y temas críticos de la caracterización, así como el FODA inicial.*

X. ENFOQUE: VISIÓN EN MATERIA DE MOVILIDAD

Se plasma el enunciado con la visión del Programa de Movilidad Municipal. Además, se expondrán las razones con la que se trabajará el programa, el objetivo del programa y el modelo estratégico a seguir que fundamenten su planeación, así como los entes participantes.

Para integrar la visión se deberá considerar los siguientes criterios

Características: Es un ideal, ambicioso, tiende a ser general. Se puede hacer uso de un solo enunciado que represente las características deseadas en cada una de las temáticas específicas abordadas en el sector o tema.

Consideraciones: La visión da respuesta a la siguiente pregunta: ¿Cómo vemos al tema de movilidad en una situación ideal de futuro?

Se redacta en presente.

Para realizar el presente apartado, se debe realizar un Taller de Planeación Participativa con el objetivo de establecer la visión en materia de movilidad, que serán coherentes con las líneas estratégicas y las acciones a realizar o proyectos.

- *Etapa de participación social 3: Visión/Estrategias. En este apartado se debe integrar un proceso de vinculación con la sociedad cuyo objetivo es construir la visión en materia de movilidad municipal, y, construir las estrategias generales del programa, buscando priorizar las acciones y proyectos en sus respectivos plazos.*

XI. PLANTEAMIENTO ESTRATÉGICO

Presenta el enfoque estratégico para la atención a las necesidades identificadas en materia de movilidad sustentable. Se materializa a través de las líneas estratégicas y objetivos con sus respectivos indicadores, metas, estrategias y líneas de acción. De esta manera se establece el rumbo a seguir en materia de movilidad y los responsables de su ejecución.

Se enlistarán los objetivos específicos, estrategias de proyectos, obras, metas y acciones a realizar por el Ayuntamiento o de manera coordinada con el gobierno federal y estatal u otros municipios, y la designación de responsables, corresponsables, plazos o términos, etapas, presupuesto global y administración, así como el plan de acciones a seguir para el logro del programa.

5.1 Plazos y horizontes

El Programa Municipal de Movilidad deberá diseñarse para diferentes periodos, considerar los horizontes de planeación que se establezcan en el Plan Municipal de Desarrollo, la Planeación Sectorial en la materia y los demás instrumentos que conforman el Sistema Nacional de Planeación Democrática, y publicarse en los términos de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios.

5.2 Líneas estratégicas

Se sugiere se consideren las mismas líneas estratégicas establecidas en el Programa Estatal de Movilidad, lo que facilitará la alineación entre ambos instrumentos.

Línea 1 - Impulso a los medios alternos de movilidad

Línea 2 - Promover la transformación hacia una movilidad incluyente, segura y sustentable

Línea 3 - Fortalecimiento de la gestión de la movilidad en sus diferentes modalidades

Transporte peatonal

Transporte ciclista

Transporte público

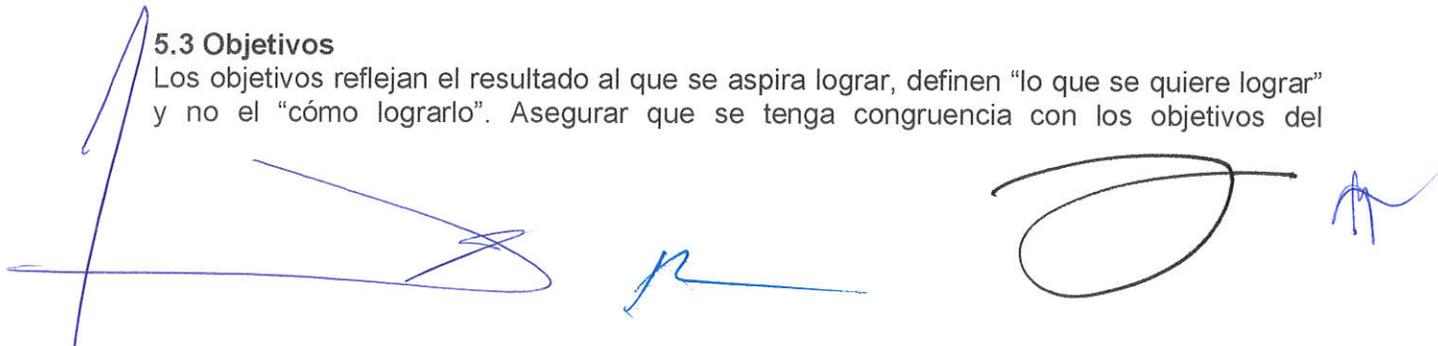
Transporte turístico

Transporte de carga

Transporte privado

5.3 Objetivos

Los objetivos reflejan el resultado al que se aspira lograr, definen "lo que se quiere lograr" y no el "cómo lograrlo". Asegurar que se tenga congruencia con los objetivos del



Programa Estatal de Movilidad. Se plantearán preferentemente de 2 a 3 objetivos por línea estratégica.

5.4 Indicadores y sus metas

Los indicadores representan la medición cuantitativa de los Objetivos, en ese sentido se debe asegurar la congruencia entre los indicadores y sus objetivos (alineación horizontal). Las metas, indican el valor deseado a lograr para el indicador.

5.5 Estrategias

Sirven como base para el logro de los objetivos del Programa y para ordenar las líneas de acción a llevar a cabo por las dependencias y entidades en contribución al objetivo en cuestión.

Responden a la pregunta ¿cómo? o ¿mediante qué?, se van a lograr los objetivos del Programa.

5.6 Acciones y proyectos a realizar

Listado de obras y proyectos derivados de las estrategias y líneas de acción. Las acciones guardan una relación directa con las estrategias de las que se derivan al contribuir a la materialización de las mismas. Constituyen el elemento mínimo de desagregación, bajo los siguientes criterios:

- Se debe cuidar no especificar programas y proyectos que se encuentren en ejecución pero que sean lo suficientemente generales para incluirlos.
- Plantear de 3 a 5 acciones por estrategia.
- Evitar el uso repetitivo de verbos entre las líneas de acción y entre los objetivos.

Se incluirán los siguientes proyectos:

5.6.1 Programa de cultura, educación y seguridad vial

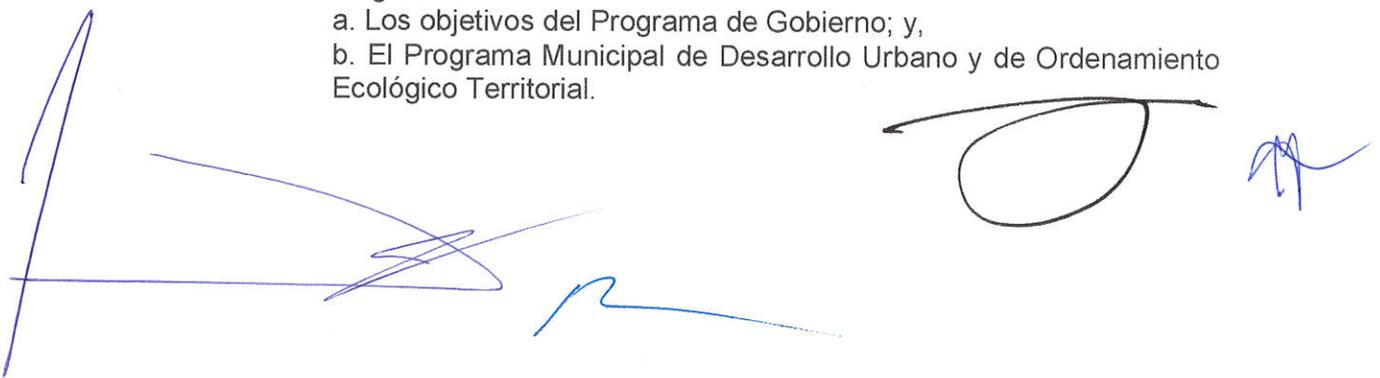
Como parte del programa municipal de movilidad precisará los objetivos a seguir, mecanismos, estrategias, instrumentos, instancias y acciones encaminadas a difundir las exposiciones de las personas en el tránsito de las vialidades y espacio público del Municipio; así como la promoción y ejecución de las acciones en materia de educación y seguridad vial para los peatones, conductores, ciclistas, usuarios y operadores del servicio público y especial de transporte, y población en general, para el establecimiento de una adecuada y mejor cultura vial entre los diferentes sectores de la población y evitar en lo más posible los accidentes de tránsito en las vías del Estado.

5.6.2 Sistema Municipal de Ciclovías

Para conformar este Sistema, se cumplirá con lo siguiente:

- I. Establecerse conforme al Plan Municipal de Desarrollo;
- II. Ser congruente con:

- a. Los objetivos del Programa de Gobierno; y,
- b. El Programa Municipal de Desarrollo Urbano y de Ordenamiento Ecológico Territorial.



Además de todos los planes y programas que incluyan temas de transporte, tránsito, movilidad, desarrollo económico y medio ambiente.

XII. LINEAMIENTOS GENERALES PARA LA INSTRUMENTACIÓN, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PROGRAMA

Se plasman los mecanismos a través de los cuales se instrumenta, se da seguimiento y se evalúa el cumplimiento del Programa. En este apartado contendrá los lineamientos para la instrumentación, seguimiento y evaluación del programa, el cual deberá ser continuamente revisado y actualizado mediante indicadores para asegurar el logro de los objetivos planteados. Así mismo y en su caso los ajustes necesarios deberán aplicarse en periodos regulares y previamente establecidos dependiendo de la naturaleza de los lineamientos e indicadores y conforme a lo que establece la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios.

Temas que se deben incluir en el documento:

6.1. Instrumentación del programa

En este apartado, el municipio plasmará los procesos administrativos y presupuestales a través de los cuales logrará la implementación de los alcances del programa.

6.2. Seguimiento del Programa

En este apartado se establecerá el seguimiento al programa a partir de las metas definidas para cada indicador, el sistema de información y mecanismos tecnológicos para efectuar su registro, con la finalidad de verificar el avance de cada meta con el avance comprometido inicialmente.

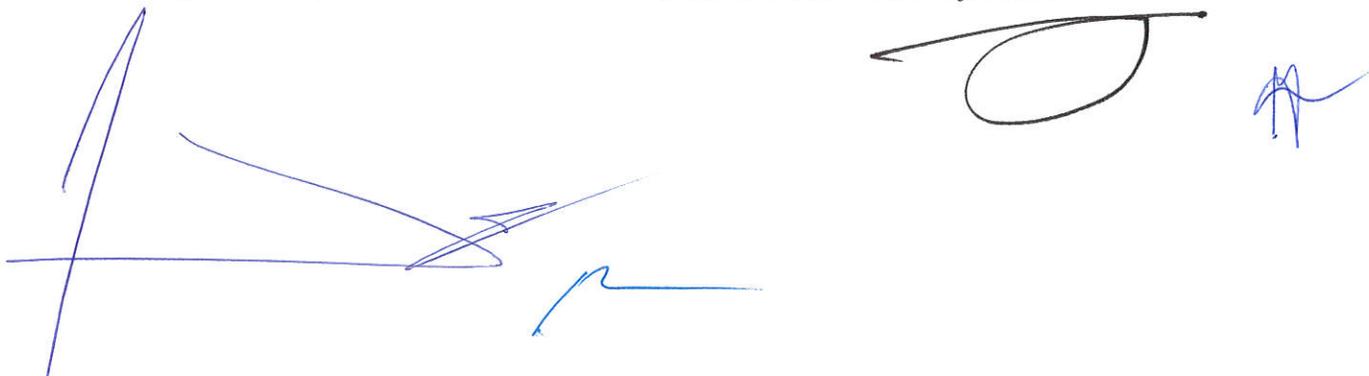
Se deberá definir al responsable del proceso, el mecanismo de control y la periodicidad de los reportes.

6.3. Evaluación del Programa

En esta sección, el responsable del programa establecerá el mecanismo de evaluación, la cual se realizará de manera objetiva, considerando el cumplimiento de metas y objetivos al término de la administración.

El seguimiento y evaluación del mismo se realizará a partir de las metas e indicadores definidos por las áreas involucradas aprovechando para ello las tecnologías de información disponibles que, a la vez que permitan la sistematización de la información correspondiente, faciliten el seguimiento puntual de los diferentes indicadores derivados de las metas, proyectos y acciones que comprende el Programa.

- *Tercer momento de socialización, cuyo objetivo es la difusión de la conclusión del documento y el proceso de elaboración, con los resultados principales, previo a la aprobación jurídico administrativa. Se publicará una versión ejecutiva.*

The bottom of the page features several handwritten signatures in blue ink. On the left, there is a large, stylized signature. In the center, there is a smaller signature with a horizontal line extending to the right. On the right side, there is a signature that looks like a large 'D' or 'O' shape, followed by a smaller signature that appears to be 'A'.

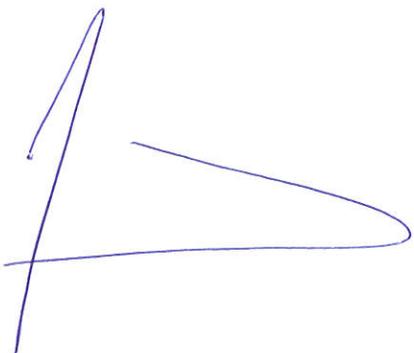
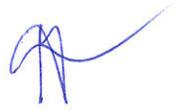
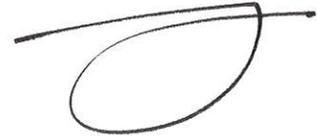
APÉNDICE 6.

TÉRMINOS DE REFERENCIA ESCENARIO 3 DEL ACUERDO CUARTO.

El Programa de Movilidad Municipal de Guanajuato a desarrollar es un instrumento con enfoque de trabajo para consolidar una movilidad sustentable, segura e incluyente, que sustenta las acciones de corto y mediano plazo en materia de movilidad sustentable, bajo estrategias de largo plazo alineadas a los instrumentos estatales y federales con lineamientos internacionales sobre la movilidad no motorizada y motorizada.

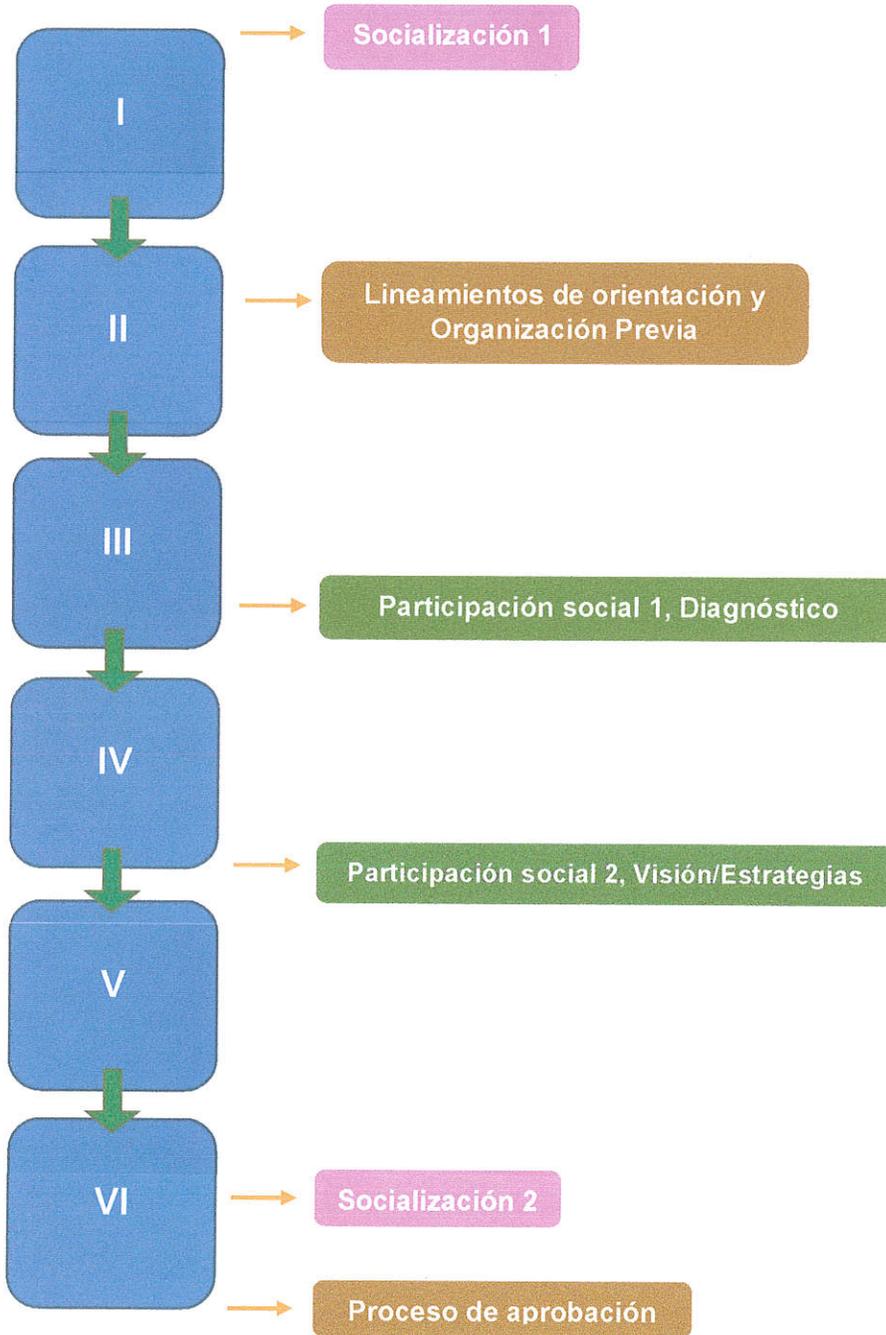
El instrumento se contextualiza con información municipal en su caracterización general y datos estratégicos; a nivel urbano se diagnostica de la forma más detallada posible. Las estrategias generales se desarrollarán a escala municipal, pero sus lineamientos y acciones específicas se enfatizarán a escala urbana.

En la estructura se incluyen dos momentos de socialización, que es la difusión general de las actividades y de los resultados para el Instrumento. Se incluyen dos etapas de participación social: caracterización / diagnóstico; y visión / estrategias. Los procesos de participación social se deben de realizar con enfoque de Derechos Humanos (incluyendo las perspectivas de adultos mayores, de diversidad sexual, de género y de niñas, niños y adolescentes), de justicia social y ecológico.

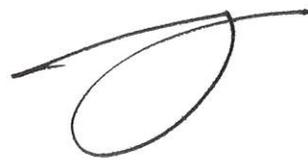


Capítulos

Actividades



Actividades para elaboración



El contenido mínimo que debe tener el instrumento es el siguiente:

PRESENTACIÓN

Explicación general de la necesidad, propósito e importancia del programa propuesto. Corresponde al mensaje que emite la persona titular de la Presidencia Municipal, presentando el programa a la ciudadanía.

- *Primer momento de socialización, cuyo objetivo es la difusión del arranque de actividades, información de la estructura e invitación general a participar en las etapas de elaboración.*

I. INTRODUCCIÓN

Aquí se describe de manera general el contenido y la estructura que guarda el documento, así como el proceso para su integración. Este apartado se desarrolla al final, una vez integrado todo el documento.

II. MARCO DE REFERENCIA: SITUACIÓN ACUTAL, JURÍDICO-LEGAL Y ADMINISTRATIVA

Descripción breve y general sobre la problemática de la movilidad desde el contexto nacional hasta lo local que puede acompañarse de datos existentes (ejemplo el índice de motorización en la zona del corredor industrial donde se localiza Guanajuato), marco jurídico-normativo por niveles de planeación de la movilidad concluyendo en la situación actual de la planeación (instrumentos existentes y/o asociados) de la movilidad en el ámbito local (instrumentos u otros que expongan la situación relacionada a la movilidad o la necesidad de su estudio y soluciones, obras relacionadas con la movilidad y su enfoque: por ejemplo las inversiones en vialidades, que a su vez expongan la importancia de medios de transporte eficientes y alternativos, entidad administrativa en materia de movilidad, etc.).

De forma particular, hace referencia al marco legal nacional, estatal y municipal que da soporte al programa. De igual forma, deberá describirse el proceso de elaboración para el instrumento de planeación, incluyendo los resultados que se obtengan de la consulta social y sectores involucrados. Finalmente, se debe presentar la alineación que guarda este instrumento municipal con el estatal.

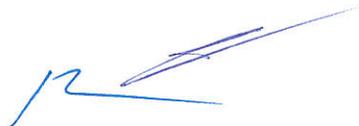
Considerará el análisis de los componentes de los niveles superiores de normatividad, planeación y programas, en el contexto intersectorial y reconocimiento del marco de administración municipal en el que va a operar el programa, para delimitar el ámbito de acción, congruencia con los planes municipales e identificar las propuestas contenidas sobre la movilidad, etc.

Temas que debe incluir en el documento:

2.1 Problemática inicial.

Breve reseña con datos contextuales a escala municipal de movilidad e infraestructura, así como la problemática general en materia.

2.2 Planeación de la movilidad urbana



Marco legal y normativo por niveles de administración pública.

2.2.1 Consideraciones y perspectivas sobre la movilidad

- Perspectiva de Derechos Humanos
 - Perspectiva para adultos mayores
 - Personas de la diversidad sexual
 - Perspectiva de género
 - Perspectiva de niñas, niños y adolescentes
- Enfoque de justicia social
- Enfoque ecológico de combate al cambio climático

2.2.2 Marco jurídico

Considerará el análisis de los componentes de los niveles superiores de normatividad, planeación y programas, en el contexto intersectorial y reconocimiento del marco de administración municipal en el que va a operar el programa, para delimitar el ámbito de acción, congruencia con los planes municipales e identificar las propuestas contenidas sobre la movilidad.

- Marco Nacional (acuerdos, tratados o convenciones)
 - Política pública para construir una movilidad sustentable
- Marco Estatal (leyes, reglamento y decretos)
- Marco Municipal (reglamentos y decretos)

2.3 Prediagnóstico de la planeación de la movilidad urbana reciente

Situación en la planeación de la movilidad local, casos de éxito.

2.3.1 Marco administrativo

Marco organizacional, de competencias y habilidades del personal de la administración pública que se tiene en la situación actual para coordinar, administrar y evaluar el Programa.

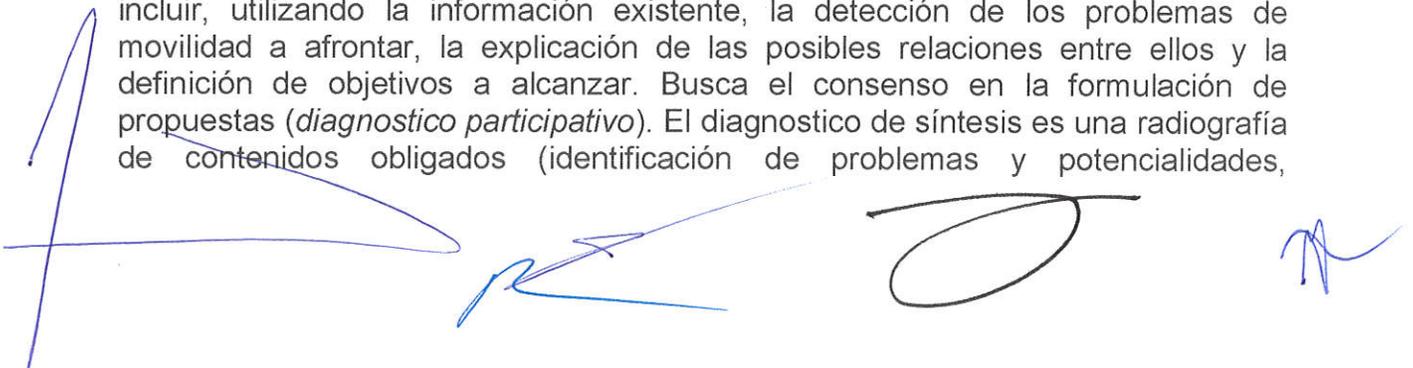
2.3.2 Vinculación con los sectores involucrados

2.4 Alineación con otros instrumentos

Se debe presentar un cuadro de congruencia al menos con el Programa Estatal de Movilidad.

III. CARACTERIZACIÓN Y DIAGNÓSTICO

Refiere a la descripción de la situación actual y la tendencia que presentan los principales temas o problemas críticos de movilidad identificados. Se conforma por dos puntos principales: la caracterización y el diagnóstico. El primero pretende proporcionar las características generales a manera de contexto, incorporando indicadores cuantitativos y cualitativos que describan aspectos en los que se requiera intervenir; el segundo hace referencia a contenidos de la caracterización, correlacionando todo ello con los objetivos vigentes de política territorial para una posterior aplicación de medidas y planes; ha de incluir, utilizando la información existente, la detección de los problemas de movilidad a afrontar, la explicación de las posibles relaciones entre ellos y la definición de objetivos a alcanzar. Busca el consenso en la formulación de propuestas (*diagnostico participativo*). El diagnostico de síntesis es una radiografía de contenidos obligados (identificación de problemas y potencialidades,



elaboración del modelo territorial y propuestas de actuación) para lo que se utilizará el método de análisis FODA, así como modelos espaciales.

El apartado puede retomar los estudios o insumos en materia de movilidad que se han realizado para Guanajuato o en su caso el complemento con los existentes, todos ellos relacionados al tema de movilidad y de la consulta que se realice.

Este apartado deberá de identificar a nivel municipal los principales problemas comprendidos de movilidad y la comprensión de sus lógicas de operación, lo que dará lugar a la relación causal entre la problemática y necesidades, dimensionando su análisis, para que con base en su reconocimiento sea posible fijar la visión deseable y el perfil de los lineamientos y estrategias a desarrollar. A nivel urbano se identificará el detalle de problemas y sus interrelaciones en los diferentes sectores la Pirámide de Movilidad, según su jerarquía; se refiere a la zona urbana a las localidades mayores de 2,500 habitantes y las localidades que amalgaman el conjunto entre ellas, pudiendo definir las localidades urbanas y los centros de población según los instrumentos de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Ecológico Territorial.

Se sugiere acompañar la narración de gráficos, tablas y mapas que clarifiquen la información presentada, solo cuando sea necesario.

Los temas a incluir en el documento son:

3.1 Caracterización

Refiere a la descripción de la situación actual y la tendencia que presentan los principales temas o problemas críticos de movilidad identificados a escala urbana. Se integrará con una caracterización para cada rubro que integra el programa. Pretende proporcionar las características generales a manera de contexto, incorporando indicadores cuantitativos y cualitativos que describan aspectos en los que se requiera intervenir.

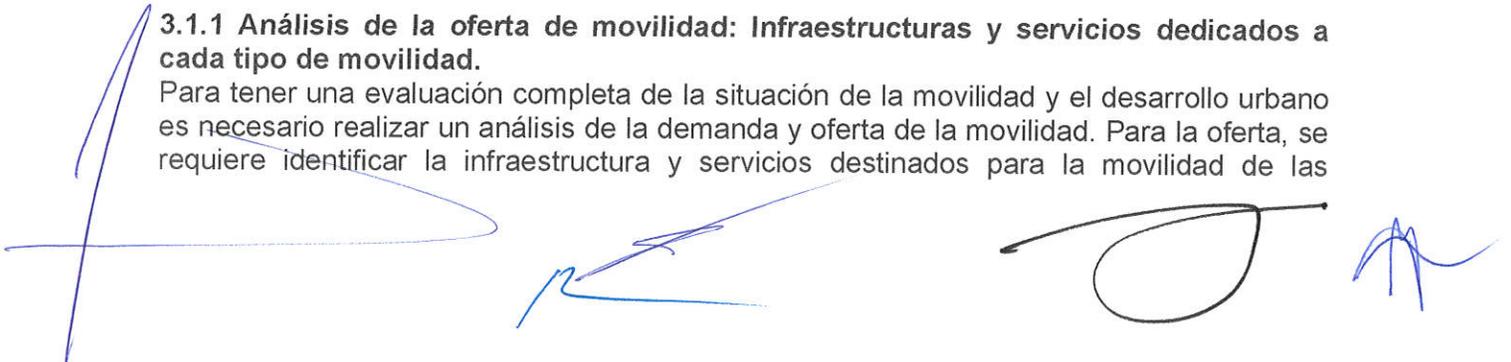
Estará conformado por los estudios que integre la Dirección o en su caso el complemento con los existentes, todos ellos relacionados al tema de movilidad y de la consulta que se realice. Este apartado deberá de identificar a nivel municipal los principales problemas comprendidos de movilidad y la comprensión de sus lógicas de operación, lo que dará lugar a la relación causal entre la problemática y necesidades, dimensionando su análisis, para que con base en su reconocimiento sea posible fijar la visión deseable y el perfil de los lineamientos y estrategias a desarrollar.

Incluir caracterización general del municipio, y definir alcances a escala municipal y zonas urbanas.

Productos: Texto descriptivo, mapa(s) general(es), cuadro/tabla.

3.1.1 Análisis de la oferta de movilidad: Infraestructuras y servicios dedicados a cada tipo de movilidad.

Para tener una evaluación completa de la situación de la movilidad y el desarrollo urbano es necesario realizar un análisis de la demanda y oferta de la movilidad. Para la oferta, se requiere identificar la infraestructura y servicios destinados para la movilidad de las



personas y las mercancías, es decir, la red peatonal, vial, ciclista, de transporte público y mercancías.

3.1.1.1 Oferta de movilidad peatonal: (clasificación de aceras en función de su ancho, áreas peatonales, bulevares y otras áreas peatonales.

Productos: Texto descriptivo, mapa zonas peatonales, cuadro/tabla.

3.1.1.2 Oferta de movilidad ciclista: infraestructura de uso exclusivo, uso compartido, bici estacionamientos, sistemas de bicicleta pública

Productos: Texto descriptivo, mapa con ciclovías existentes e infraestructura ciclista, cuadro/tabla.

3.1.1.3 Oferta de movilidad en transporte público: inventario rutas urbanas y suburbanas (varios elementos), padrón de concesionarios y parque vehicular, pasaje transportado, medición de infraestructuras exclusivas o de prioridad a TP, cobertura del TP identificar zonas servidas y no servidas, flota accesible para personas con movilidad limitada, tiempos de recorrido y demora, estudio de ascenso y descenso, estudios de frecuencia y ocupación de secciones, relación tiempo de viaje en TP respecto a viaje en automóvil, inventario de estaciones y centros de transferencia multimodal.

Productos: Texto descriptivo; mapa de rutas existentes y paraderos (y otras infraestructuras y servicios para el TP), mapa con zonas no servidas, mapa infraestructuras; cuadros/tablas.

3.1.1.4 Oferta de movilidad en transporte turístico: Rutas y tipo de unidades destinadas a servicio para el visitante, condiciones en las que se presta el servicio (horarios, paraderos, etc.).

Productos: Texto descriptivo, cuadros/tablas.

3.1.1.5 Sistema vial y estacionamientos: Inventario; longitud y superficie de red vial, puntos de conflicto en vialidad y tipo de conflicto (por ejemplo, vehículo-peatón), estacionamientos públicos y privados, zonas de parquímetros.

Productos: Texto descriptivo; mapa red vial con jerarquías, estado, etc.; mapa localización estacionamientos públicos y privados con red vial, mapa zonas de conflicto vial por tipo, zonas de estacionamientos reguladas; cuadros/tablas.

3.1.1.6 Transporte de mercancías: Vialidades aptas para transporte de carga, centrales de transferencia, etc.

Productos: Texto descriptivo, mapa vialidades aptas, etc.; cuadros/tablas.

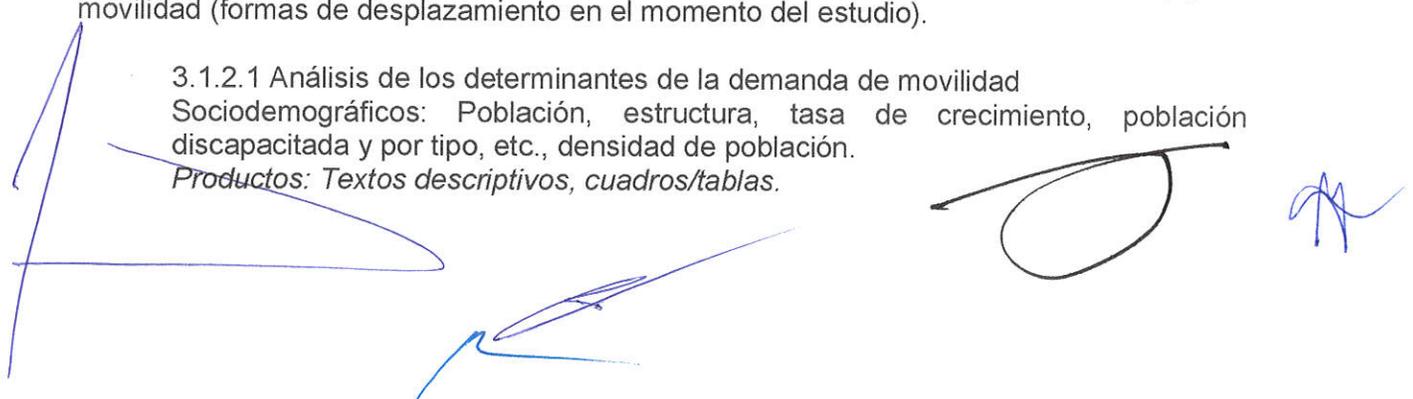
3.1.2 Análisis de la demanda de movilidad

Para la demanda hay que definir las características intrínsecas de la población (socio-económicas, culturales, etc.), su distribución espacial (distribución en el territorio) y su movilidad (formas de desplazamiento en el momento del estudio).

3.1.2.1 Análisis de los determinantes de la demanda de movilidad

Sociodemográficos: Población, estructura, tasa de crecimiento, población discapacitada y por tipo, etc., densidad de población.

Productos: Textos descriptivos, cuadros/tablas.



Económicos: Empleos formales e informales. Niveles de ingresos (división de la población en estratos socioeconómicos y su ubicación espacial), PIB per cápita, índice de motorización y su ubicación geográfica. Economía: Localización de empleos, caracterización. etc. Actividad económica por sectores y movimiento de mercancías.

Productos: Textos descriptivos, mapa de ubicación espacial estratos socioeconómicos, etc.), cuadros/tablas.

Equipamiento y servicios: Escuelas, hospitales, deportivos, culturales, museos, parques, plazas, mercados, comercio, etc. (Dividir por subsistema).

Productos: Textos descriptivos, mapa de ubicación, cuadros/tablas.

3.1.2.2 Zonas atractoras y productoras de movimientos: Identificar las zonas productoras, que normalmente son las áreas de residencia de la población, y las zonas "attractoras", que son aquellas en donde se localizan los empleos, equipamientos, servicios y ocio que satisfacen las necesidades de movilidad de la población. El nivel de análisis y representación de la zonificación es a menor detalle (por grandes zonas), identificadas por los movimientos cotidianos conocidos (consenso en taller de participación Diagnóstico).

Productos: Textos descriptivos, mapa de zonificación atractoras y productoras, mapa intensidades, cuadros/tablas.

Transporte Público: Caracterización del usuario (definir variables); Rutas con derroteros y flota operativa; Costos operativos de vehículos; Tarifas; Encuesta percepción operadores y servicio (sugerencia IMPLAN).

Productos: Textos descriptivos, cuadros/tablas.

Transporte Privado: Parque vehicular (evolución por tipo de vehículo); Motorización; Antigüedad promedio del parque vehicular; Consumo de gasolina de vehículos (Km/l); Kilómetros-Vehículo Recorridos.

Productos: Textos descriptivos, cuadros/tablas.

3.1.2.3 Desplazamientos por medio de transporte

Medios de transporte mas utilizados y situación general.

Productos: Textos descriptivos

3.1.2.4 Análisis de la demanda de estacionamientos: A. Ocupación de plazas, B. Evolución de la demanda.

Productos: Textos descriptivos, cuadros/tablas.

3.1.2.5 Análisis de la demanda de transporte turístico: Datos relevantes sobre el perfil del visitante, medios de arribo, conexión de zonas o atractivos turísticos, estacionamientos con conexión a transporte público turístico, (consultar sobre temas a abordar).

Productos: Textos descriptivos, mapas, cuadros/tablas.

3.1.2.6 Análisis de la demanda de transporte de mercancías: Para los primeros, se identificará en un plano las carreteras o vialidades por las que se produce tráfico de carga y su intensidad, usando datos de registros públicos. En el segundo caso, se necesita localizar centros de transporte, áreas de logística, zonas industriales, complejos industriales, basureros, mercados, centros comerciales, etc. A lo cual habrá que añadirse una caracterización del número de vehículos, y el tonelaje,

entre otra información relevante con los datos existentes. En el último caso, es necesario conocer el conjunto de áreas que generan demanda debido a la presencia de comercios u oficinas. Así como analizar el estacionamiento del tráfico de mercancías, si existen áreas específicas, el uso de otro tipo de cajones de estacionamiento, la descarga en áreas ilegales o no reguladas y los horarios, duración, localización, vehículos, etcétera.

Productos: Textos descriptivos; mapa carreteras/vialidades con tráfico de carga, mapa zonas industriales, mapa áreas generadoras de demanda y cajones de estacionamiento/áreas descarga proveedores mercancías...cuadros/tablas.

3.1.3 Análisis de impactos y externalidades

Esta información mide los costos sociales del sistema de transporte. Considerar la ruptura del entramado urbano y entre barrios por vialidades de gran capacidad, puentes, distribuidores viales, así como por algunas infraestructuras grandes de transporte público, como estaciones y paraderos.

3.1.3.1 Contaminación y cambio climático: Consumo de energéticos por modo de transporte.

Atmosférica: Toneladas de contaminantes atmosféricos (GEI y contaminantes criterio) por fuente en el transporte; Días y horarios en los que se superan los valores límite de calidad atmosférica.

Por ruido: Identificar zonas con mayor concentración de tráfico que son generadoras de ruido.

Productos: Textos descriptivos, mapa ruido por zona y fuente, cuadros/tablas.

3.1.3.2 Seguridad vial: Accidentes de tránsito según tipo de accidente, defunciones y heridos; pasos peatonales, señalética semaforización peatonal.

Productos: Textos descriptivos, mapa incidencia accidentes por tipo y puntos de conflicto, mapa pasos peatonales señalética (con o sin) y semaforización peatonal; cuadros/tablas.

12.1.3.3 Salud Pública: Incidencia de enfermedades asociadas con mala calidad del aire.

Productos: Textos descriptivos, cuadros/tablas.

3.1.3.4 Congestión: Zonas y horas de congestión.

Productos: Textos descriptivos, mapa zonas congestión, cuadros/tablas.

3.1.3.5 Medios alternos de movilidad: Pirámide de movilidad, infraestructuras peatonales, ciclistas y otros medios no motorizados, interconexión o conexión multimodal, etc.

Productos: Textos descriptivos, cuadros/tablas.

3.1.3.6 Inventario de infraestructura accesible: rampas en banquetas, equipamiento y TP, continuidad y dimensiones de banquetas, interrupción de banquetas, guías piso táctiles, tratamientos de piso en zonas peatonales, etc.

Productos: Textos descriptivos, mapa infraestructura accesible (considerar relevancia por contenido cuantitativo), cuadros/tablas.

3.1.3.7 Infraestructura vial: carriles de desaceleración y baja velocidad, vegetación urbana, características y especificaciones técnicas por jerarquía vial, diseño urbano de la infraestructura vial, etc.

Productos: Textos descriptivos, mapa de jerarquía vial escala urbana y carriles desaceleración, vegetación urbana en vialidades/banquetas; alzado diseño urbano; cuadros/tablas.

3.1.3.8 Cultura vial y accesibilidad universal: programas/proyectos de educación vial para operadores de TP, vehículo privado, peatones, ciclistas, motociclistas, etc.; identificación de grupos sociales vulnerables (enunciativamente).

Productos: Textos descriptivos, cuadros/tablas.

3.1.3.9 Infraestructura de transporte público: Bahías, paraderos y mobiliario, carriles exclusivos, centrales de transferencia multimodal, modernización del sistema, etc.

Productos: Textos descriptivos, (remitir a mapas previos), cuadros/tablas.

3.1.3.10 Uso de tecnologías menos contaminantes para la movilidad: reducción de emisiones, transporte no motorizado, transporte eléctrico/movilidad eléctrica, transporte público eficiente, etc.

Productos: Textos descriptivos, cuadros/tablas.

3.1.3.11 Perspectiva de género: priorización de movilidad a pie, ciclista y TP, medios de transporte más utilizados por género, diferenciación teórica de desplazamientos en mujeres y hombres, ciclismo urbano femenino, movilidad con enfoque de autonomía femenina, etc.

Productos: Textos descriptivos, cuadros/tablas.

3.1.3.11 Efectos barrera y ruptura del entramado urbano: Análisis primario sin levantamiento en campo para localización de infraestructuras que generan barreras y rupturas del entramado.

Productos: Texto descriptivo, mapa de barreras y ruptura del entramado urbano; cuadros/tablas

3.2 Diagnóstico

3.2.1 Diagnóstico de la Oferta: Análisis FODA, diagrama de relación de temas/elementos relevantes, diagnóstico.

Productos: Textos descriptivos, matriz FODA, diagrama de relación.

3.2.2 Diagnóstico de la demanda: Análisis FODA, diagrama de relación de temas/elementos relevantes, diagnóstico.

Productos: Textos descriptivos, matriz FODA, diagrama de relación.

3.2.3 Diagnóstico por temas relevantes: Análisis FODA, diagrama de relación, diagnóstico.

Productos: Textos descriptivos, matriz FODA, diagrama de relación.

3.2.4 Identificación de Ámbitos de Atención Estratégica (AAE): problemas concretos de la ciudad que por su magnitud, características o comportamiento es fundamental

resolver. Un AAE es causa de otros fenómenos o problemas, o los encadena de forma tal que se vuelve determinante o condicionante de ellos. Un AAE es por naturaleza interdisciplinario, intersectorial e intergubernamental, por lo que sólo se puede analizar de forma sistémica y transversal. El nivel de análisis es menor en virtud de la cantidad de variables analizadas así como datos que no serán obtenidos por levantamientos en campo.

Productos: Textos descriptivos, mapa AAE, cuadros/tablas

3.2.5 Identificación de Zonas de Atención Estratégica (ZAE): las condiciones geográficas y de ocupación territorial condicionan los fenómenos sociales y económicos y, en algunos casos, los determinan. Una (ZAE) es: Un “pedazo” de territorio donde los fenómenos estratégicos ocurren. Zonas relevantes por su geografía o por su alto potencial para el desarrollo. El nivel de análisis es menor en virtud de la cantidad de variables analizadas así como datos que no serán obtenidos por levantamientos en campo.

Productos: Matriz de integración e identificación de AAE y ZAE para estrategias y proyectos, textos descriptivos, mapa ZAE, cuadros/tablas

3.2.6 Diagnóstico Integral, debe contener por lo menos:

Contexto: Se analizan las tendencias de crecimiento demográfico y económico de la ciudad y sus implicaciones en la ocupación del territorio, la movilidad, el medio ambiente y la sociedad.

Marco jurídico, político y administrativo: Identificar las leyes y los actores que tienen alguna incidencia en el ámbito del Programa.

Movilidad: Analizar la problemática de la movilidad en la ciudad, enfocándose en las adecuaciones necesarias para compatibilizar la demanda y oferta para la movilidad (mayor mantenimiento, nueva infraestructura, etc.), así como la sustentabilidad del sistema.

Desarrollo urbano: Análisis de los generadores de movilidad y su relación con el desarrollo urbano. Debe tomar en cuenta la dispersión de viviendas y zonas urbanas, y sus consecuencias en la movilidad, densidad poblacional, barreras urbanas, centros generadores de viajes, usos mixtos de suelo y requisitos mínimos de estacionamiento por construcción y actividad, así como las zonas potenciales para generar desarrollos orientados al transporte. Para ello, el análisis de las AAE y ZAE resultará muy útil.

Productos: Textos descriptivos, (remitir a mapas), cuadros/tablas.

- *Etapa de participación social 2: Diagnóstico. En este apartado se debe integrar un proceso de participación para obtener información que permita diagnosticar la situación actual de la movilidad en la zona urbana y en el municipio. Se debe presentar la información y temas críticos de la caracterización, así como el FODA inicial.*

IV. ENFOQUE: VISIÓN EN MATERIA DE MOVILIDAD

Se plasma el enunciado con la visión del Programa de Movilidad Municipal. Además, se expondrán las razones con la que se trabajará el programa, el objetivo del programa y el modelo estratégico a seguir que fundamenten su planeación, así como los entes participantes.

Para integrar la visión se deberá considerar los siguientes criterios

Características: Es un ideal, ambicioso, tiende a ser general. Se puede hacer uso de un solo enunciado que represente las características deseadas en cada una de las temáticas específicas abordadas en el sector o tema.

Consideraciones: La visión da respuesta a la siguiente pregunta: ¿Cómo vemos al tema de movilidad en una situación ideal de futuro?

Se redacta en presente.

Para realizar el presente apartado, se debe realizar un Taller de Planeación Participativa con el objetivo de establecer la visión en materia de movilidad, que serán coherentes con las líneas estratégicas y las acciones a realizar o proyectos.

- *Etapas de participación social 2: Visión y Estrategias.* En este apartado se debe integrar un proceso de vinculación con la sociedad cuyo objetivo es construir la visión en materia de movilidad municipal, así como construir las estrategias generales del programa y las acciones y proyectos emblema en sus respectivos plazos; este último insumo se tomará para el capítulo V.

V. PLANTEAMIENTO ESTRATÉGICO

Presenta el enfoque estratégico para la atención a las necesidades identificadas en materia de movilidad sustentable. Se materializa a través de las líneas estratégicas y objetivos con sus respectivos indicadores, metas, estrategias y líneas de acción. De esta manera se establece el rumbo a seguir en materia de movilidad y los responsables de su ejecución.

Se enlistarán los objetivos específicos, estrategias de proyectos, obras, metas y acciones a realizar por el Ayuntamiento o de manera coordinada con el gobierno federal y estatal u otros municipios, y la designación de responsables, corresponsables, plazos o términos, etapas, presupuesto global y administración, así como el plan de acciones a seguir para el logro del programa.

5.1 Plazos y horizontes

El Programa Municipal de Movilidad deberá diseñarse para diferentes periodos, considerar los horizontes de planeación que se establezcan en el Plan Municipal de Desarrollo, la Planeación Sectorial en la materia y los demás instrumentos que conforman el Sistema Nacional de Planeación Democrática, y publicarse en los términos de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios.

5.2 Líneas estratégicas

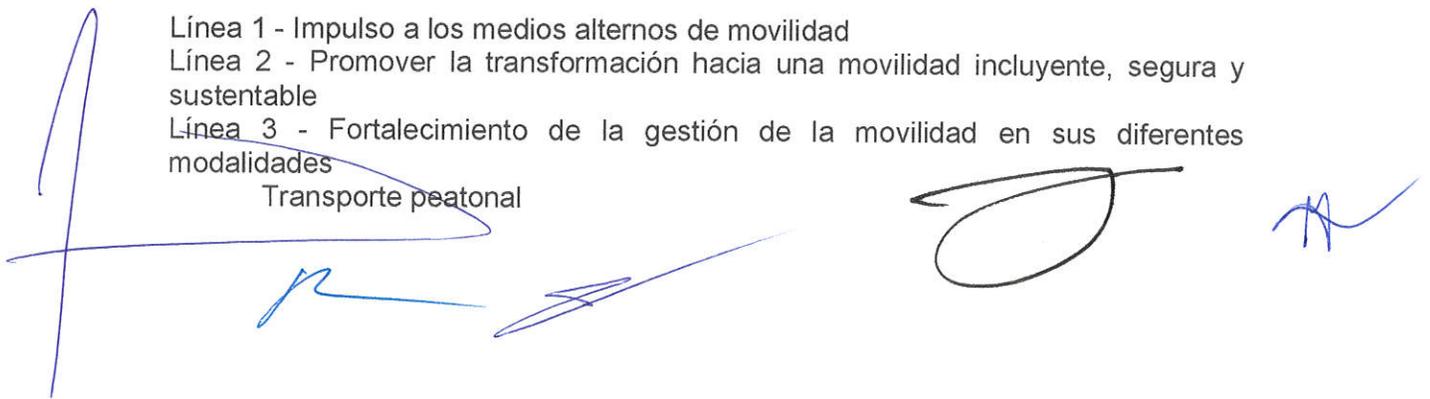
Se sugiere se consideren las mismas líneas estratégicas establecidas en el Programa Estatal de Movilidad, lo que facilitará la alineación entre ambos instrumentos.

Línea 1 - Impulso a los medios alternos de movilidad

Línea 2 - Promover la transformación hacia una movilidad incluyente, segura y sustentable

Línea 3 - Fortalecimiento de la gestión de la movilidad en sus diferentes modalidades

Transporte peatonal



Transporte ciclista
Transporte público
Transporte turístico
Transporte de carga
Transporte privado

5.3 Objetivos

Los objetivos reflejan el resultado al que se aspira lograr, definen "lo que se quiere lograr" y no el "cómo lograrlo". Asegurar que se tenga congruencia con los objetivos del Programa Estatal de Movilidad. Se plantearán preferentemente de 2 a 3 objetivos por línea estratégica.

5.4 Indicadores y sus metas

Los indicadores representan la medición cuantitativa de los Objetivos, en ese sentido se debe asegurar la congruencia entre los indicadores y sus objetivos (alineación horizontal). Las metas, indican el valor deseado a lograr para el indicador.

5.5 Estrategias

Sirven como base para el logro de los objetivos del Programa y para ordenar las líneas de acción a llevar a cabo por las dependencias y entidades en contribución al objetivo en cuestión.

Responden a la pregunta ¿cómo? o ¿mediante qué?, se van a lograr los objetivos del Programa.

5.6 Acciones y proyectos a realizar

Listado de obras y proyectos derivados de las estrategias y líneas de acción. Las acciones guardan una relación directa con las estrategias de las que se derivan al contribuir a la materialización de las mismas. Constituyen el elemento mínimo de desagregación, bajo los siguientes criterios:

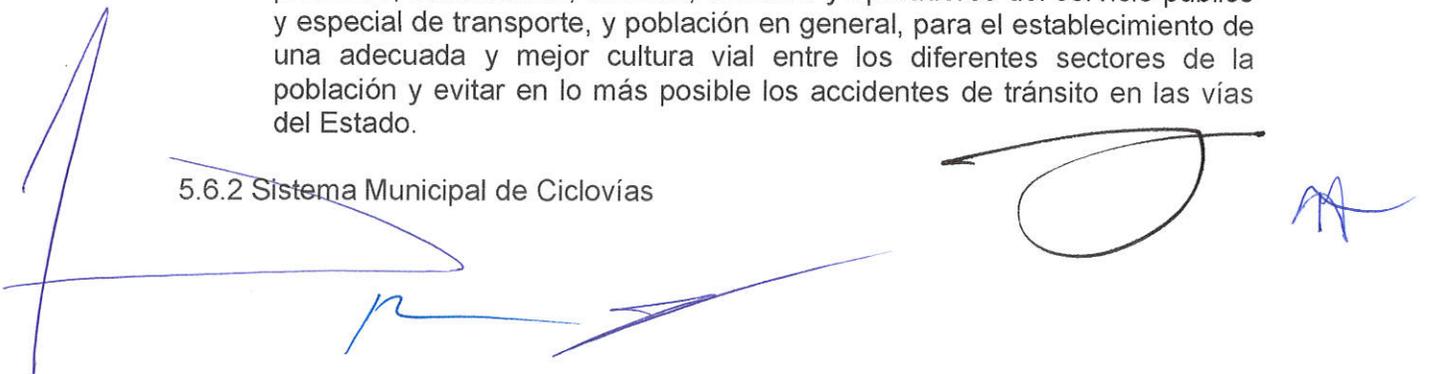
- Se debe cuidar no especificar programas y proyectos que se encuentren en ejecución pero que sean lo suficientemente generales para incluirlos.
- Plantear de 3 a 5 acciones por estrategia.
- Evitar el uso repetitivo de verbos entre las líneas de acción y entre los objetivos.

Se incluirán los siguientes proyectos:

5.6.1 Programa de cultura, educación y seguridad vial

Como parte del programa municipal de movilidad precisará los objetivos a seguir, mecanismos, estrategias, instrumentos, instancias y acciones encaminadas a difundir las exposiciones de las personas en el tránsito de las vialidades y espacio público del Municipio; así como la promoción y ejecución de las acciones en materia de educación y seguridad vial para los peatones, conductores, ciclistas, usuarios y operadores del servicio público y especial de transporte, y población en general, para el establecimiento de una adecuada y mejor cultura vial entre los diferentes sectores de la población y evitar en lo más posible los accidentes de tránsito en las vías del Estado.

5.6.2 Sistema Municipal de Ciclovías



Para conformar este Sistema, se cumplirá con lo siguiente:

- I. Establecerse conforme al Plan Municipal de Desarrollo;
- II. Ser congruente con:
 - a. Los objetivos del Programa de Gobierno; y,
 - b. El Programa Municipal de Desarrollo Urbano y de Ordenamiento Ecológico Territorial.

Además de todos los planes y programas que incluyan temas de transporte, tránsito, movilidad, desarrollo económico y medio ambiente.

VI. LINEAMIENTOS GENERALES PARA LA INSTRUMENTACIÓN, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PROGRAMA

Se plasman los mecanismos a través de los cuales se instrumenta, se da seguimiento y se evalúa el cumplimiento del Programa. En este apartado contendrá los lineamientos para la instrumentación, seguimiento y evaluación del programa, el cual deberá ser continuamente revisado y actualizado mediante indicadores para asegurar el logro de los objetivos planteados. Así mismo y en su caso los ajustes necesarios deberán aplicarse en periodos regulares y previamente establecidos dependiendo de la naturaleza de los lineamientos e indicadores y conforme a lo que establece la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios.

Temas que se deben incluir en el documento:

6.1. Instrumentación del programa

En este apartado, el municipio plasmará los procesos administrativos y presupuestales a través de los cuales logrará la implementación de los alcances del programa.

6.2. Seguimiento del Programa

En este apartado se establecerá el seguimiento al programa a partir de las metas definidas para cada indicador, el sistema de información y mecanismos tecnológicos para efectuar su registro, con la finalidad de verificar el avance de cada meta con el avance comprometido inicialmente.

Se deberá definir al responsable del proceso, el mecanismo de control y la periodicidad de los reportes.

6.3. Evaluación del Programa

En esta sección, el responsable del programa establecerá el mecanismo de evaluación, la cual se realizará de manera objetiva, considerando el cumplimiento de metas y objetivos al término de la administración.

El seguimiento y evaluación del mismo se realizará a partir de las metas e indicadores definidos por las áreas involucradas aprovechando para ello las tecnologías de información disponibles que, a la vez que permitan la sistematización de la información correspondiente, faciliten el seguimiento puntual de los diferentes indicadores derivados de las metas, proyectos y acciones que comprende el Programa.

- *Segundo momento de socialización, cuyo objetivo es la difusión de la conclusión del documento y el proceso de elaboración, con los resultados principales, previo a la aprobación jurídico administrativa. Se publicará una versión ejecutiva.*

**ANEXO DIGITAL 1.
GUÍA PARA LA ELABORACIÓN DEL PROGRAMA DE MOVILIDAD MUNICIPAL.
SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, CONECTIVIDAD Y MOVILIDAD. SICOM.**

https://drive.google.com/file/d/19Zs9qex9PWD_IfHXirMVwLMBOqzPkf_W/view?usp=share_link

**ANEXO DIGITAL 2.
PLANES INTEGRALES DE MOVILIDAD. LINEAMIENTOS PARA UNA MOVILIDAD
URBANA SOSTENIBLE. ITDP**

https://drive.google.com/file/d/1vS7zGtspWmWO0v99Tx_ajBL7Flvnt7rr/view?usp=share_link

