



Estructura de Diagnóstico del Programa Presupuestario (PP)

El presente documento contiene aspectos a considerar para la elaboración del **Diagnóstico del Programa Presupuestario (PP)** de nueva creación y actualización; especifica como el programa presupuestario contribuirá al cumplimiento de los objetivos estratégicos de la dependencia o entidad, considerando la situación problemática o necesidad que se pretende atender e incorporando estadísticas oficiales que permitan dimensionar y describir de manera general las acciones a realizar para la atención del problema o necesidad, conforme a las disposiciones aplicables.

Objetivo.

Establecer la estructura para el Diagnóstico del PP y las características necesarias de cada elemento que integran la estructura, con la finalidad de apoyar la toma de decisiones en materia programática y presupuestaria.

E080 PROGRAMA DE MOVILIDAD

Secretaría de Movilidad y Transporte

Ejercicio fiscal 2023

Hoja de Control de Actualizaciones del Diagnóstico

Revisión y Ejercicio Fiscal	Fecha dd/mm/aaaa	Descripción de la Modificación (Apartado / Sub apartado)
REV: 01 2019	25/08/2019	
REV: 02 2020	05/10/2020	
REV: 03 2022	16/10/2022	

Contenido

1. Antecedentes y Descripción del Problema.....	5
1.2 Definición del problema.....	6
1.3 Justificación del PP.....	6
1.4 Estado actual del problema.....	7
1.5 Evolución del problema.....	8
1.6 Experiencias de atención.....	10
1.7 Árbol de problemas.....	12
2. Objetivos	14
2.1 Determinación y justificación de los objetivos de la intervención.....	14
2.2 Árbol de objetivos.....	18
.....	18
2.3 Estrategia para la selección de alternativas.....	20
2.4 Concentrado.....	20
3. Cobertura	23
3.1 Metodología para la identificación de la población objetivo y definición de fuentes de información.....	23
3.2 Estrategia de cobertura.....	24
4. Análisis de similitudes o complementariedades	25
4.1 Complementariedad y coincidencias	25
5. Presupuesto.....	25
5.1 Estimación del costo del programa presupuestario	25
5.2 Fuentes de financiamiento	26
6. Información Adicional.....	26
6.1 Información adicional relevante.....	26
7. Registro del Programa Presupuestario en Inventario.....	27
Bibliografía.....	28
Anexos.....	28

1. Antecedentes y Descripción del Problema

La movilidad urbana representa uno de los grandes retos de desarrollo en las ciudades, debido a la continua evolución y crecimiento de la sociedad; esta como parte fundamental de la planeación de toda región, representa el desplazamiento de personas, mercancías y productos, además de la conectividad y accesibilidad de la población; constituyendo una de las bases para la construcción de una sociedad integral.

La movilidad es una necesidad básica del ser humano, por ello actualmente se encuentra salvaguardada como un derecho fundamental en el artículo 4° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el cual establece que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Por ello es una obligación del Estado salvaguardar este derecho fundamental, por lo que a través de la Secretaría de Movilidad y Transporte se busca cumplir con lo establecido en nuestra carta magna, en base al diseño de planes estratégicos de movilidad y las atribuciones conferidas para dignificar la calidad de vida de las personas, porque el desplazamiento de un punto a otro permite al individuo realizar sus tareas cotidianas, esta dinámica se caracteriza por altos índices de movilidad de personas y bienes, dinámica que se asocia a la dimensión física de las actividades de la población y a su distribución territorial: mientras más crece la ciudad, más induce a realizar desplazamientos de mayor longitud, por ello la movilidad debe ser accesible, para todos, eficiente con la finalidad de disminuir la brecha de desigualdad social.

Asimismo, el Índice de Movilidad Urbana (IMU) el cual mide y compara las condiciones de movilidad de las 20 ciudades mexicanas más importantes, así como su capacidad para ofrecer alternativas de transporte atractivo, deseable y alcanzable para toda su población, tiene posicionado a Puebla-Tlaxcala en el lugar número 15 de las 20 ciudades evaluadas, por lo que se requiere mejorar la posición y estar en los principales lugares de movilidad urbana.

La expansión territorial de las ciudades se desarrolla en estrecha relación con el acceso a bienes, servicios y derechos, así como con los costos y distancias a las áreas donde tienden a concentrarse. De acuerdo con ONU-Hábitat, en las últimas tres décadas, en México este proceso de expansión física fue potenciado por una política de vivienda basada en ofertar masivamente casas a la población de bajos ingresos del sector formal, con un modelo de financiamiento y producción horizontal unifamiliar, sustentado en la incorporación de suelo rural barato, sin servicios públicos, equipamientos ni transporte.

Lo anterior provocó un incremento en las distancias, número y por tanto costo de traslados, disminuyendo la calidad de vida de las familias (Eibenschutz, 2009), quienes destinaban hasta un 25% de sus ingresos en movilizarse (CTS EMBARQ México, 2012).

En el año 2010, la superficie urbana de las 59 zonas metropolitanas y ciudades mayores de 50 mil habitantes abarcó 1.14 millones de hectáreas; es decir, 600% más respecto a

las 192 mil hectáreas que ocupaban en 1980 y carente de una planeación en la infraestructura y condiciones de conectividad y movilidad.

El crecimiento físico del estado fue superior al de la cobertura de sus necesidades, la población creció 1.8 veces mientras que la superficie se multiplicó por cinco, esta dinámica fue distanciando a las personas de los servicios y oportunidades (ubicados principalmente en los núcleos o centros tradicionales), y ante la falta de sistemas de transporte e infraestructura vial que facilitaran la accesibilidad, estas ciudades entraron en crisis de contaminación ambiental, congestionamientos viales, millones de horas/hombre perdidas en el tráfico, afectación de la convivencia familiar y social; deteriorando de manera generalizada la calidad de vida de la población, lo que hizo latente la necesidad de hacer un cambio en las políticas de movilidad sustentable.

1.2 Definición del problema.

Desde hace tres décadas, la sociedad se caracteriza por una creciente dependencia del vehículo privado. Tanto el coche como los vehículos motorizados tienen muchas ventajas, pero su uso produce graves problemas ambientales, económicos y sociales. Por estos motivos, se busca que el transporte público sea una pieza clave, para conseguir una ciudad sostenible, así como caminar y la bicicleta. Para minimizar los impactos producidos por los vehículos motorizados y conseguir modos de desplazamiento más sostenibles, (transporte público, caminar y bicicleta).

La problemática de la movilidad urbana, es sin duda, no contar con suficientes servicios e infraestructura vial de calidad que satisfaga las actividades y servicios cotidianos de los ciudadanos (trabajo, familia, ocio...) con el fin de reducir los desplazamientos motorizados ya que estos suponen un alto coste tanto económico como ambiental.

Por consiguiente, se debe aprovechar al máximo los diferentes modos de movilidad para lograr que los desplazamientos se realicen de una forma cómoda y segura, en igualdad de condiciones y asegurando autonomía, lo más accesible económicamente y de manera eficaz atendiendo a una movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad por lo que se requiere implementar planes y proyectos estratégicos que tengan como prioridad la movilidad de las personas.

1.3 Justificación del PP.

Todas las personas tienen la necesidad de moverse para acceder a los distintos bienes y servicios existentes en una comunidad. La movilidad tiene un impacto directo en la calidad de vida de las personas pues determina parte de su acceso a los distintos bienes y servicios ofertados además de ser un derecho fundamental para dignificar la calidad de vida de las personas.

Las autoridades estatales y municipales deben promover el crecimiento denso y ordenado con opciones de transporte público y no motorizado de calidad.

Sin embargo no todas las personas tienen el mismo acceso a modos de transporte de calidad por lo que invertir en la movilidad significa atender las desigualdades estructurales, por otro lado modificar la visión tradicional que impulsa el uso del transporte motorizado como principal modo de transporte e invierte en la minoría que lo utiliza, implica orientar las políticas hacia las personas que utilizan transporte público y se mueven caminando. Pensar en los modos de movilidad alternativos al vehículo particular implica pensar en la mayoría y en los más vulnerables.

Uno de los principales retos de la ciudad contemporánea ha sido el de satisfacer los requerimientos de todas las formas de movilidad que los diferentes grupos sociales exigen para suplir sus necesidades en contextos urbanos, el conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles en el ámbito geográfico que corresponda, priorizando la reducción del transporte individual en beneficio de los sistemas colectivos y de otros modos no motorizados de transportes y desarrollando aquéllos que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social, seguridad vial y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

1.4 Estado actual del problema.

Con base en datos de la Censo de Población 2020, realizada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), se pueden analizar cifras respecto a la movilidad cotidiana de las personas en el Estado de Puebla. De manera concreta, se observa que, de la población ocupada, se traslada desde su casa al lugar de trabajo; el 36.22% se traslada caminando, el 7.88 % en bicicleta, el 1.19% en metro, trolebús o metrobús, el 34.15% en camión, autobús, combi o colectivo, el 3.93% en transporte personal, 1.26% en taxi, el 21.82% en vehículo particular, 2.01 % en otro y 0.21% no específico, de un total de 2, 322, 052 personas que de la entidad federativa del Estado de Puebla.

Asimismo, referente a la población que asiste a su escuela y se traslada al lugar de estudio se observa que el 62.99% se traslada caminando, el 2.35 % en bicicleta, el 0.67% en metro, trolebús o metrobús, el 26.53% en camión, autobús, combi o colectivo, el 0.76% en transporte escolar, 0.74 % en taxi y el 11.67% en vehículo particular, 0.19 % en otro y 0.12% no específico de un total de 1, 793, 188 personas.

Los anteriores indicadores son importantes mencionar respecto a las políticas públicas que resulta necesario implementar, por una parte, para atender las necesidades de aquellos quienes ya utilizan modos de movilidad alternativos para el desarrollo de

actividades productivas y por otra, impulsar el uso de modos de transportes sustentables, seguros y económicos.

1.5 Evolución del problema.

En relación al tema de movilidad, a partir de 2011 se inició con la implementación de la Red Urbana de Transporte Articulado (RUTA); el impulso de otras formas de transporte terrestre, como el uso de la bicicleta que favorece una movilidad saludable y no motorizada para la población y la creación del Tren Turístico Puebla-Cholula que ofrece un traslado innovador y seguro.

El impacto generado por la puesta en marcha de la Red Urbana de Transporte Articulado (RUTA) ya que a través de su implementación se disminuyó de manera sustancial la emisión de gases de efecto invernadero en el estado, permitiendo que en 2012 se distinguiera a Puebla como una de las 11 ciudades de América Latina que promovieron el Programa de Transporte Sustentable y Calidad del Aire (STAQ, por sus siglas en inglés), el cual se encuentra a cargo del Instituto del Aire Limpio (CAI, por sus siglas en inglés) y es financiado por el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM), el Banco Mundial y el Fondo Español para América Latina y el Caribe (SFLAC).

En enero de 2013 se puso en marcha la Línea 1 de la Red Urbana de Transporte Articulado (RUTA). El Gobierno del Estado diseñó de manera estratégica esta red —la cual contempla tecnologías limpias e infraestructura sustentable. Esta Línea realiza un recorrido desde Chachapa hasta Tlaxcalancingo en un tiempo aproximado de 50 minutos, en contraste con 2010, que el tiempo de traslado para realizar el mismo trayecto era de 1 hora 20 minutos, sin contar el número de rutas adicionales que se necesitaban abordar.

La línea une los extremos oriente y poniente de la Ciudad, comunicando a los municipios de Amozoc y San Andrés Cholula respectivamente. Con esta línea se beneficia diariamente a 307 mil 465 habitantes.

Asimismo, la Línea 2 de la RUTA comenzó su funcionamiento en 2015. Esta línea realiza el trayecto de la avenida 11 Norte-Sur en un tiempo promedio de 45 minutos, mejorando notablemente la circulación de las calles circundantes. Con la ejecución de este proyecto se benefició a 424 mil 208 habitantes de 82 colonias aledañas. Cabe mencionar que esta línea tiene un patio de encierro ubicado al extremo sur del recorrido.

Con el funcionamiento de las 2 Líneas y sus rutas alimentadoras se movilizan a casi 200 mil personas diariamente, disminuyendo significativamente tanto el uso de vehículos automotores como de gases contaminantes.

La ciudad de Puebla tiene la condición de metropolitana, por lo que, para cumplir con su rol de estándares de movilidad sustentable, en 2017 inició el Proyecto de Transporte Masivo de la Cuenca Norte Sur de la Zona Metropolitana de Puebla, Corredor 3

Valsequillo-CAPU, que iniciará operaciones en el mes de noviembre de 2018. En su conjunto, las tres líneas ruta configuran una red de atención de cobertura amplia.

Con el objetivo de integrar a la bicicleta como una alternativa de transporte no motorizado, se elaboró un Plan de Transporte No Motorizado en Puebla que destacó a la entidad como la primera a nivel nacional en contar con un programa de esta índole.

A través de una estrategia global de planificación y gestión de la movilidad, se favoreció esta alternativa de transporte generando más desplazamientos en bicicleta a través de la red de ciclistas diseñadas para tal fin. Cabe señalar que actualmente se realizan estudios en cuanto a la funcionalidad de dichas ciclistas.

Con base en datos de la Encuesta Intercensal 2015, realizada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), se pueden analizar cifras respecto a la movilidad cotidiana de las personas en el Estado de Puebla. De manera concreta, se observa que alrededor del 75% de la población ocupada, se traslada desde su casa al lugar de trabajo; es decir, más de un millón 959 mil personas. Asimismo, el 8.41% de dicha proporción lo hace por medio de la bicicleta, el 31.52% caminando y el 0.15% en metro, metrobús o tren ligero.

En 2017 se puso en marcha el Tren Turístico Puebla-Cholula como una alternativa innovadora de movilidad para los poblanos. Este proyecto consta de un Tren Tram Diésel de diseño europeo mismo que es cómodo y seguro. Está compuesto por 2 tranvías de 3 vagones con longitud de 38.18 metros por 2.55 metros de ancho cada uno. Cada tranvía tiene una capacidad para 283 pasajeros. Con la ejecución de este proyecto, se benefició e manera oportuna a los municipios de Cuautlancingo, Puebla, San Andrés Cholula y San Pedro Cholula.

En cuanto a rubros específicos de Peatones y ciclistas tenemos:

Peatones:

- 71.5% de la movilidad peatonal es cotidiana (Plan de Transporte No Motorizado, 2014).
- 34.2% de los usuarios se desplazan a pie toda la semana y 33.5% se desplazan de Lunes a Viernes 71.5% de la movilidad peatonal es cotidiana (Plan de Transporte No Motorizado, 2014).
- 25.2% de los desplazamientos peatonales tienen una duración de 30 a 45 minutos
- 56.9% de los encuestados son hombres y 43% mujeres (Plan de Transporte No Motorizado, 2014).
- La franja mayoritaria fue la de 19-35 años siendo 31.8% para los hombres y 25.4% para las mujeres.
- 29% de los peatones encuestados han terminado el bachillerato, 27.2% estudios universitarios (Plan de Transporte No Motorizado, 2014).
- Los ingresos de los peatones encuestados se indican principalmente entre \$2,501 y \$5,000 (Plan de Transporte No Motorizado, 2014).
- 37.3% de los encuestados expresaron tener como motivo de viaje el trabajo y el 18.7% la casa (Plan de Transporte No Motorizado, 2014).

Ciclistas:

- Solamente 5.8% de las bicicletas se estacionan en bici estacionamientos (Plan de Transporte No Motorizado, 2014).
- 14.8% de los usuarios de bicicleta optan por la intermodalidad, el modo de trasbordo del 37.5% es el autobús, 28.8% microbús o combi y 8.7% sistema RUTA (Plan de Transporte No Motorizado, 2014).
- Los principales motivos para usar la bicicleta es porque es más rápida, es más barata y porque los usuarios no tienen automóvil (Plan de Transporte No Motorizado, 2014).
- Los principales problemas identificados fueron la falta de infraestructura de protección para el ciclista, el tránsito de vehículos motorizados y la falta de bici estacionamientos en el destino (Plan de Transporte No Motorizado, 2014).
- 29.6% de los usuarios expresaron haber sufrido un accidente, de los cuales 40.5% dijeron haber sufrido un atropellamiento (Plan de Transporte No Motorizado, 2014).
- 37.4% de los usuarios sufrieron el robo de bicicleta al menos una vez (Plan de Transporte No Motorizado, 2014).
- 70.7% de los usuarios encuestados aceptaron que utilizarían un sistema de bicicleta pública estando el 42% dispuesto a pagar entre \$10 y \$20 mensuales.
- En la Zona Metropolitana de Puebla 88.5% de los usuarios de la bicicleta son hombres (Plan de Transporte No Motorizado, 2014).
- En la Zona Metropolitana de Puebla, el uso mayoritario en el grupo de edad de 19 a 35 años, representando un 45.8% para los hombres y un 8.2% para las mujeres (Plan de Transporte No Motorizado, 2014).
- En cuanto a estudios finalizados, el grado de estudios predominante es la secundaria con un 32.8% (Plan de Transporte No Motorizado, 2014).

1.6 Experiencias de atención.

Programa	Población Objetivo	Objetivo del Programa	Operación	Resultados
E080 Programa de Movilidad	Habitantes del Estado de Puebla que no cuentan con vehículo de servicio particular motorizado.	Contribuir a la movilidad, la conectividad y conexión de la población del Estado de Puebla que se traslada a sus centros de trabajo mediante la optimización de los diversos modos de movilidad	El programa ha sido operado por la Secretaría de Infraestructura, Movilidad y Transportes en territorio estatal a partir del ejercicio 2015 hasta el 2019. Previamente, el Programa	- Incremento de pasajeros que utilizan el transporte masivo (RUTA) del 107.6% el total de usuarios beneficiados con el sistema de transporte masivo. - La variación de kilómetros habilitados de transporte no

			<p>Presupuestario era ejecutado por la extinta Secretaría de Transportes del Gobierno del Estado de Puebla.</p> <p>A partir del año 2020 se encuentra en operación por parte de la Secretaría de Movilidad y Transporte.</p>	<p>motorizado en el periodo 2014-2016 alcanzó el 75.6%. - En el año 2022 la Red Urbana de Transporte Articulado RUTA generó 83 millones 602 mil viajes en sus deferentes líneas.</p> <p>-En el año 2022 se realizaron diversos Proyectos en materia de movilidad y seguridad vial en el Estado de Puebla.</p> <p>- Para el año 2022 se capacitaron a usuarios, operadores y en general a la ciudadanía en temas de movilidad y seguridad vial.</p>
--	--	--	--	--

1.7 Árbol de problemas.





2. Objetivos

2.1 Determinación y justificación de los objetivos de la intervención.

❖ Alineación al Plan Estatal de Desarrollo 2019-2024:

Eje 4: Disminución de las Desigualdades

Objetivo 4: Reducir la pobreza y la brecha de desigualdad social, entre las personas, regiones, con un enfoque sostenible.

Estrategia 01: Generar las condiciones que permitan mejorar el bienestar integral de las personas.

Línea de acción 10: Mejorar la movilidad segura propiciando condiciones de accesibilidad para las personas.

❖ Alineación con los Programas Derivados del PED:

Programa: 07 Programa Sectorial de Movilidad y Transporte.

Objetivo 01: Impulsar esquemas de movilidad sostenibles, accesibles, incluyentes e intermodales que fomenten el desarrollo y bienestar en cada una de la regiones del Estado.

Estrategia 1: Mejorar la movilidad segura propiciando condiciones de accesibilidad de las personas.

Línea de acción 01: Promover condiciones de movilidad y transporte accesibles, seguras, con perspectiva de género y atención a personas en situación de vulnerabilidad.

Línea de acción 04: Promover la mejora de la calidad del servicio de transporte público, masivo y mercantil.

Estrategia T1: Impulsar sistemas de transporte eficientes, accesibles, intermodales e interconectados que incidan en la calidad de vida de la población, así como en la productividad de las regiones.

Línea de acción 03: Realizar proyectos de movilidad que prioricen a los usuarios más vulnerables de la vía.

Estrategia T4: Redistribuir el reparto modal para fomentar la movilidad sostenible, activa y eficiente.

Línea de acción 01: Fomentar el uso de modos de transporte, sostenibles y de bajo impacto ambiental.

❖ Alineación con los objetivos de desarrollo sostenible (ODS).

Dimensión 01: Social

Objetivo 001: Poner fin a la pobreza en todas sus formas en todo el mundo.

Meta 003: Poner en práctica a nivel nacional sistemas y medidas apropiadas de protección social para todos, incluidos niveles mínimos, y, para 2030, lograr una amplia cobertura de los pobres y los vulnerables.

❖ **Alineación con Programas Especiales Transversales.**

Programa Especial 01: Programa Especial de Infraestructura

Temática 03: Inversión en infraestructura para el incremento de la competitividad

Objetivo 01: mejorar los sistemas de transporte e infraestructura carretera y productiva que fomenten el desarrollo económico con un enfoque sostenible.

Estrategia 02: Impulsar sistemas de transporte eficientes, accesibles, intermodales e interconectados para el traslado de personas, productos y servicios, que incrementen la productividad de las regiones.

Línea de Acción 01: Gestionar en coordinación con las instancias rectoras un estudio de movilidad cuya implementación optimice los sistemas de movilidad de la zona metropolitana.

Línea de Acción 02: Desarrollar proyectos de infraestructura que optimicen la movilidad intermodal de personas, productos y servicios en las regiones del estado.

Estrategia 04: Impulsar la ejecución de infraestructura enfocada a la generación de energías alternativas, que permitan el desarrollo productivo sostenible.

Línea de Acción 01: Desarrollar proyectos de infraestructura que permitan el uso de energías alternativas.

Temática 04: Infraestructura para el bienestar de los poblanos

Objetivo 01: Fortalecer los sistemas de infraestructura y equipamiento que contribuyan para la construcción de la paz y el acceso a la justicia en las regiones del estado.

Estrategia 03: Integrar sistemas de movilidad intermodal, enfocadas en superar las desigualdades.

Línea de Acción 01: Desarrollar de proyectos de infraestructura orientados a la movilidad intermodal con enfoque inclusivo y de accesibilidad universal.

Estrategia 07: Aumentar la infraestructura social para el desarrollo equitativo en las regiones del estado.

Línea de Acción 01: Realizar proyectos de infraestructura social inclusiva que contemplen el desarrollo sostenible en la entidad con perspectiva de género para reducir las brechas de desigualdad.

Línea de Acción 02: Implementar proyectos de infraestructura con impacto social que integren a la ciudadanía en el proceso de planeación.

Línea de Acción 03: Realizar en coordinación con las instancias rectoras, acciones para la ejecución de infraestructura básica de servicios para el desarrollo integral de las localidades en situación de vulnerabilidad o de marginación por carencias sociales, con enfoque de pertinencia cultural y perspectiva de género.

Línea de Acción 04: Diagnosticar las necesidades de las diferentes regiones del estado en materia de infraestructura social básica desde la perspectiva de género y no discriminación, enfatizando la atención de las zonas rurales y con mayores índices de marginación.

Temática 07: Estrategias transversales

Objetivo 01: Contribuir a la visión estatal de transversalidad integrando en las acciones de infraestructura los enfoques transversales de medio ambiente y sustentabilidad, atención a los pueblos originarios y perspectiva de género e interseccionalidad.

Estrategia 02: Incrementar y mejorar la infraestructura para la adecuada valorización, tratamiento y disposición final de los residuos sólidos.

Línea de Acción 02: Promover acciones de infraestructura y equipamiento para el fortalecimiento de los espacios para el desarrollo y bienestar de las y los jóvenes de las regiones del estado considerando la pertinencia cultural y la accesibilidad universal.

Estrategia 04: Fortalecer la infraestructura vial que propicie el uso de medios de transporte sustentables con perspectiva de género intersecciones y enfoque a personas en situación de vulnerabilidad.

Línea de Acción 01: Realizar un proyecto de modernización de las principales vialidades para incorporar la gestión de la velocidad bajo orientación de la seguridad vial.

Línea de Acción 02: Habilitar bajo principio de accesibilidad universal las vialidades de jurisdicción estatal.

Línea de Acción 03: Incrementar el número de kilómetros de infraestructura ciclista en las regiones del estado.

Línea de Acción 04: Mejorar la infraestructura vía existente contemplando la incorporación en las vialidades de infraestructura peatonal y ciclista.

Estrategia 05: Promover sistemas de infraestructura resiliente y sustentable para la disminución de vulnerabilidades y riesgos.

Línea de Acción 01: Contribuir al desarrollo de proyectos de infraestructura resiliente y sustentable mediante la asesoría a los municipios que deseen implementar este tipo de sistemas.

Línea de Acción 02: Contribuir al diseño e implementación de un programa de identificación y remodelación urgente de espacios públicos que por sus condiciones físicas y materiales pongan en riesgos la seguridad de mujeres y niñas, enfatizando la atención de aquellas regiones, municipios y localidades con mayores índices de violencia hacia las mujeres.

Programa Especial 02: Programa Especial de Pueblos Indígenas

Temática 02: Campo poblano y desarrollo económico

Objetivo 01: Promover la recuperación del campo poblano y el impulso del desarrollo económico en las regiones indígenas desde una perspectiva de género y desarrollo con identidad.

Estrategia 01: Impulsar mecanismos que fortalezcan el mejoramiento de los sistemas productivos y de desarrollo económico en los pueblos y comunidades indígenas bajo un enfoque de género, identidad y sostenibilidad.

Línea de Acción 04: Fomentar la innovación tecnológica y la diversificación productiva en las regiones indígenas.

Programa Especial 03: Programa especial de Igualdad Sustantiva

Temática 01: Seguridad pública, acceso a la justicia y protección de los derechos de las mujeres

Objetivo 01: Incorporar la perspectiva de género y de derechos humanos en los esquemas de seguridad pública y en los procesos institucionales de acceso y procuración de justicia de la población.

Estrategia 05: Promover esquemas de movilidad segura para mujeres y niñas a través de la introducción de mejoras en el entorno, el transporte público y el impulso de medidas orientadas a la prevención de la violencia sexual.

Línea de Acción 01: promover acciones de seguridad vial, señalización, pasos y zonas peatonales, iluminación, entre otras, para incrementar la movilidad segura de las mujeres y niñas.

Línea de Acción 02: Diseñar una estrategia de educación vial orientada a la seguridad de mujeres, niñas, mujeres con discapacidad y adultas mayores, entre otras, e implementarla mediante acciones formativas.

Línea de Acción 03: Diseñar e implementar una estrategia integral en materia de prevención de la violencia sexual en el transporte público urbano y rural, incluyendo el fortalecimiento de los sistemas de vigilancia, video vigilancia y alerta, así como la creación de módulos de atención para denuncias y la elaboración de un protocolo de atención que contemple las distintas necesidades de mujeres y niñas urbanas, rurales e indígenas.

Línea de Acción 04: Impulsar mecanismos de cooperación y coordinación entre los tres órdenes de gobierno, la sociedad civil y otros actores estratégicos para favorecer la transición hacia una movilidad segura para las mujeres y niñas en las diferentes regiones del estado.

Programa Especial: 04 Programa Especial de Niñas, Niños y Adolescentes

Tématica 01: Desarrollo integral de las niñas, niños y adolescentes del estado de Puebla

Objetivo 01: Promover el pleno ejercicio, respeto, protección y promoción de los derechos humanos de las niñas, niños y adolescentes.

Estrategia 04: Promover acciones mediante estrategias multisectoriales dirigidas a niñas, niños y adolescentes, que fortalezca su bienestar integral.

Línea de Acción 10: Promover una cultura vial de movilidad y transporte desde la infancia.

Programa Especial 06: Programa Especial de Cuidado Ambiental y Atención al cambio climático

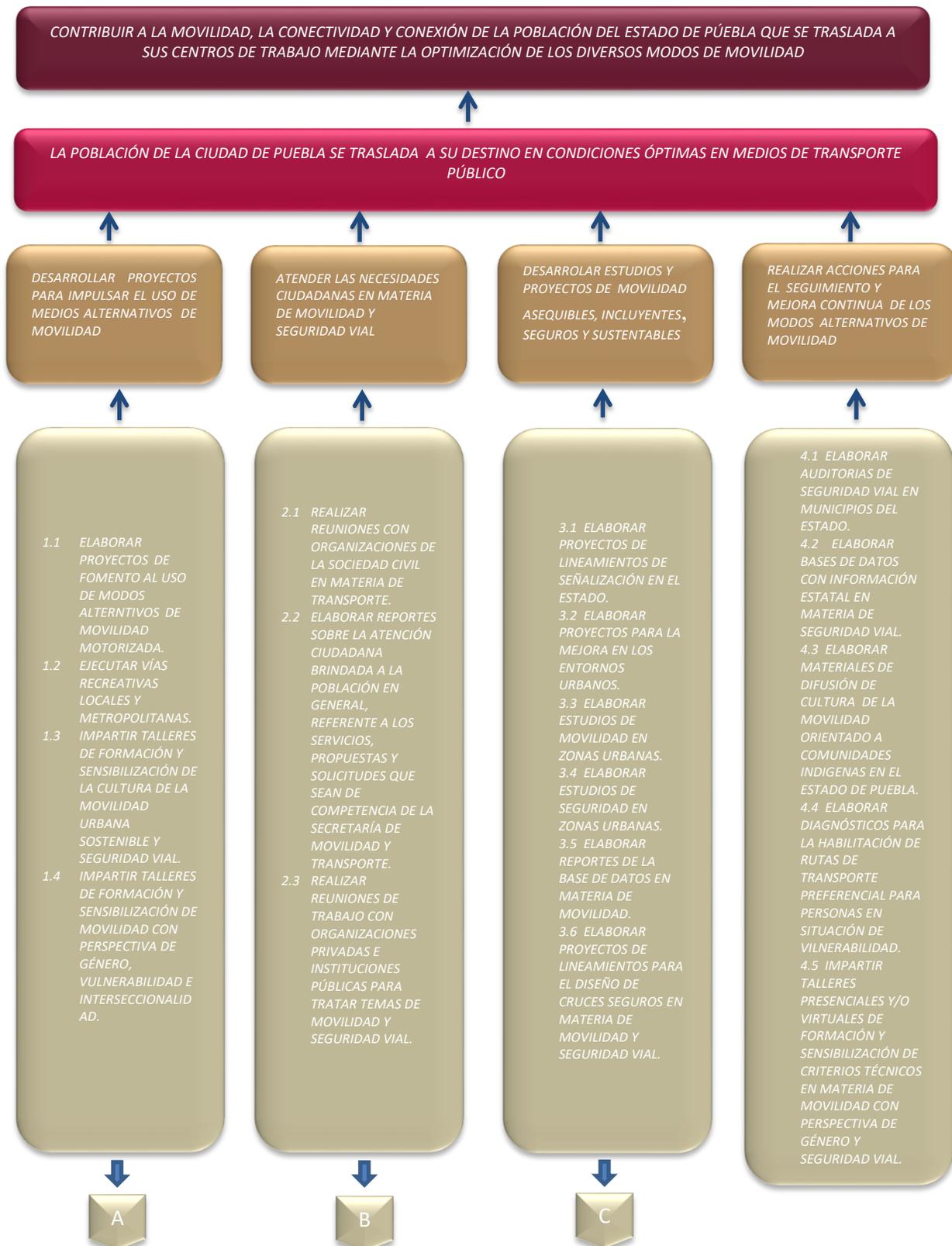
Tématica 03: Desarrollo económico sostenible

Objetivo 01: Disminuir el impacto al cambio climático generado por las actividades económicas.

Estrategia 03: Promover el uso de tecnologías limpias e innovadoras para eficientar el desarrollo económico y la transición energética.

Línea de Acción 01: Promover campañas de concientización sobre los beneficios en el uso de las tecnologías limpias, para el desarrollo económico y la transición energética

2.2 Árbol de objetivos.





2.3 Estrategia para la selección de alternativas.

De los medios planteados para la solución del problema a atender en el árbol de objetivo, cada uno de ellos se identifica como factible de intervención por el PP ya que cuentan con las siguientes características:

- Son atribuciones correspondientes a la Secretaría de Movilidad y Transporte.
- Son medios que no duplican funciones con otros programas de la institución.
- Representan alternativas que otorgan una mayor contribución al objetivo.
- Son viables para su implementación.

Por lo anterior y después de analizar los puntos mencionados, la intervención del Programa optará por las cuatro alternativas descritas en el árbol de objetivos.

2.4 Concentrado.

Árbol del Problema	Árbol del Objetivo	Resumen Narrativo
Efectos	Fines	Fin
<i>NO CONTAR CON SUFICIENTES SERVICIOS E INFRAESTRUCTURA VIAL DE CALIDAD PARA LA POBLACIÓN DEL ESTADO DE PUEBLA QUE SE TRASLADA A SUS CENTROS DE TRABAJO EN DIFERENTES MODOS DE MOVILIDAD.</i>	<i>CONTRIBUIR A LA MOVILIDAD, LA CONECTIVIDAD Y CONEXIÓN DE LA POBLACIÓN DEL ESTADO DE PUEBLA QUE SE TRASLADA A SUS CENTROS DE TRABAJO MEDIANTE LA OPTIMIZACIÓN DE LOS DIVERSOS MODOS DE MOVILIDAD</i>	<i>CONTRIBUIR A LA MOVILIDAD, LA CONECTIVIDAD Y CONEXIÓN DE LA POBLACIÓN DEL ESTADO DE PUEBLA QUE SE TRASLADA A SUS CENTROS DE TRABAJO MEDIANTE LA OPTIMIZACIÓN DE LOS DIVERSOS MODOS DE MOVILIDAD.</i>
Problema Central	Solución	Propósito
<i>LOS HABITANTES DEL ESTADO DE PUEBLA NO DISPONEN DE SERVICIOS OPTIMOS PARA TRASLADARSE A SUS CENTROS DE TRABAJO.</i>	<i>LA POBLACIÓN DE LA CIUDAD DE PUEBLA SE TRASLADA A SU DESTINO EN CONDICIONES ÓPTIMAS EN MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO.</i>	<i>LA POBLACIÓN DE LA CIUDAD DE PUEBLA SE TRASLADA A SU DESTINO EN CONDICIONES ÓPTIMAS EN MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO.</i>
Causa (1er Nivel)	Medios (1er Nivel)	Componentes
<i>FALTA DE PROYECTOS PARA IMPULSAR EL USO DE MEDIOS ALTERNATIVOS DE MOVILIDAD.</i>	<i>DESARROLLAR PROYECTOS PARA IMPULSAR EL USO DE MEDIOS ALTERNATIVOS DE MOVILIDAD.</i>	<i>PROYECTOS PARA IMPULSAR EL USO DE MEDIOS ALTERNATIVOS DE MOVILIDAD ELABORADOS.</i>
<i>NULA ATENCIÓN A LAS NECESIDADES CIUDADANAS EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.</i>	<i>ATENDER LAS NECESIDADES CIUDADANAS EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL</i>	<i>GESTIONES PARA ATENDER LAS NECESIDADES CIUDADANAS EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL ATENDIDAS.</i>
<i>FALTA DE ESTUDIOS Y/O PROYECTOS PARA IMPULSAR EL DESARROLLO URBANO CON UNA PERSPECTIVA DE MOVILIDAD EFICIENTE.</i>	<i>DESARROLLAR ESTUDIOS Y PROYECTOS DE MOVILIDAD ASEQUIBLES, INCLUYENTES, SEGUROS Y SUSTENTABLES.</i>	<i>ESTUDIOS Y PROYECTOS DE DESARROLLO URBANO CON PERSPECTIVA DE MOVILIDAD EFICIENTE Y SEGURA ELABORADOS.</i>

FALTA DE ACCIONES PARA LA MEJORA CONTINUA DE LOS MODOS ALTERNATIVOS DE MOVILIDAD	REALIZAR ACCIONES PARA EL SEGUIMIENTO Y MEJORA CONTINUA DE LOS MODOS ALTERNATIVOS DE MOVILIDAD	ACCIONES PARA EL SEGUIMIENTO Y MEJORA CONTINUA DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE ALTERNATIVO REALIZADAS.
Causa (2do Nivel)	Medios (2do Nivel)	Actividades
<p>1.1 FALTA DE PROYECTOS ENFOCADOS AL USO DE MODOS ALTERNATIVOS DE MOVILIDAD MOTORIZADA.</p> <p>1.2 FALTA DE LUGARES DE ESPARCIMIENTO Y RECREACIÓN PARA LA POBLACIÓN.</p> <p>1.3 FALTA DE FORMACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN EN TEMAS DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE Y SEGURIDAD VIAL.</p> <p>1.4 FALTA DE FORMACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN EN TEMAS DE MOVILIDAD CON PERSPECTIVA DE GÉNERO, VULNERABILIDAD E INTERSECCIONALIDAD.</p> <p>1.5 FALTA DE FORMACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN EN TEMAS DE MOVILIDAD ACTIVA.</p> <p>1.6 FALTA DE CONOCIMIENTO, FORMACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN SOBRE INSTRUMENTOS TÉCNICOS EN MATERIA DE MOVILIDAD.</p> <p>1.7 FALTA DE FORMACION Y SENSIBILIZACIÓN EN LOS MUNICIPIOS DEL ESTADO DE PUEBLA EN LA IMPLEMENTACIÓN DE VIAS RECREATIVAS.</p> <p>1.8 FALTA DE PROYECTOS DE LINEAMIENTOS DE CRITERIOS TÉCNICOS PARA LA REDISTRIBUCIÓN DE VIALIDADES.</p> <p>1.9 FALTA DE PROYECTOS DE GESTIÓN DE MOVILIDAD PRIORIZANDO LA JERARQUIZACIÓN DE LA MOVILIDAD.</p> <p>2.1 FALTA DE COMUNICACIÓN CON ORGANIZACIONES DE LA SOCIEDAD CIVIL PARA ATENDER SUS PETICIONES EN MATERIA DE TRANSPORTE.</p> <p>2.2 FALTA DE REPORTES RESPECTO A LA ATENCIÓN CIUDADANIA BRINDADA EN TEMAS QUE LE COMPETAN A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE.</p> <p>2.3 FALTA DE COMUNICACIÓN CON ORGANIZACIONES PRIVADAS E INSTITUCIONES PUBLICAS PARA ATENDER PETICIONES EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.</p> <p>2.4 FALTA DE COMUNICACIÓN Y CORRESPONSABILIDAD CON INSTITUCIONES GUBERNAMENTALES EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.</p>	<p>1.1 ELABORAR PROYECTOS ENFOCADOS AL USO DE MODOS ALTERNATIVOS DE MOVILIDAD MOTORIZADA</p> <p>1.2 EJECUTAR VIAS RECREATIVAS LOCALES Y METROPOLITANAS.</p> <p>1.3 IMPARTIR TALLERES DE FORMACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN EN TEMAS DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE Y SEGURIDAD VIAL.</p> <p>1.4 IMPARTIR TALLERES DE FORMACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN DE MOVILIDAD CON PERSPECTIVA DE GÉNERO, VULNERABILIDAD E INTERSECCIONALIDAD.</p> <p>1.5 IMPARTIR TALLERES DE FORMACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN DE LA MOVILIDAD ACTIVA.</p> <p>1.6 ELABORAR TALLERES PRESENCIALES Y/O VIRTUALES DE FORMACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN DE INSTRUMENTOS TÉCNICOS.</p> <p>1.7 IMPARTIR TALLERES DE FORMACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN DE VIAS RECREATIVAS EN MUNICIPIOS.</p> <p>1.8 ELABORAR PROYECTOS DE LINEAMIENTOS DE CRITERIOS TÉCNICOS PARA LA REDISTRIBUCIÓN DE VIALIDADES</p> <p>1.9 ELABORAR PROYECTOS DE GESTIÓN DE MOVILIDAD PRIORIZANDO LA JERARQUIZACIÓN DE LA MOVILIDAD.</p> <p>2.1 REALIZAR REUNIONES CON ORGANIZACIONES DE LA SOCIEDAD CIVIL EN MATERIA DE TRANSPORTE.</p> <p>2.2 ELABORAR REPORTES SOBRE LA ATENCIÓN CIUDADANA BRINDADA A LA POBLACIÓN EN GENERAL, REFERENTE A LOS SERVICIOS, PROPUESTAS Y SOLICITUDES QUE SEAN DE COMPETENCIA DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE.</p> <p>2.3 REALIZAR REUNIONES DE TRABAJO CON ORGANIZACIONES PRIVADAS E INSTITUCIONES PÚBLICAS PARA TRATAR TEMAS DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.</p> <p>2.4 REALIZAR REUNIONES DE CORRESPONSABILIDAD CON INSTITUCIONES GUBERNAMENTALES EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.</p>	<p>1.1 ELABORACIÓN DE PROYECTOS DE FOMENTO AL USO DE MODOS ALTERNATIVOS DE MOVILIDAD MOTORIZADA</p> <p>1.2 EJECUCIÓN DE VIAS RECREATIVAS LOCALES Y METROPOLITANAS</p> <p>1.3 IMPARTICIÓN DE TALLERES PRESENCIALES Y/O VIRTUALES DE FORMACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN DE CULTURA DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE Y SEGURIDAD</p> <p>1.4 IMPARTICIÓN DE TALLERES PRESENCIALES Y/O VIRTUALES DE FORMACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN DE MOVILIDAD CON PERSPECTIVA DE GÉNERO, VULNERABILIDAD E INTERSECCIONALIDAD</p> <p>1.5 IMPARTICIPACIÓN DE TALLERES PRESENCIALES Y/O VIRTUALES DE FORMACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN DE LA MOVILIDAD ACTIVA</p> <p>1.6 ELABORACIÓN DE TALLERES PRESENCIALES Y/O VIRTUALES DE FORMACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN DE INSTRUMENTOS TÉCNICOS</p> <p>1.7 IMPARTICIÓN DE TALLERES PRESENCIALES Y/O VIRTUALES DE FORMACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN DE VIAS RECREATIVAS EN MUNICIPIOS</p> <p>1.8 ELABORACIÓN DE PROYECTOS DE LINEAMIENTOS TÉCNICOS PARA EL DISEÑO DE CALLE COMPLETA EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD</p> <p>1.9 ELABORACIÓN DE PROYECTOS DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD ATENDIENDO LA JERARQUÍA DE MOVILIDAD Y LA PERSPECTIVA DE SEGURIDAD VIAL EN CENTROS URBANOS DE MUNICIPIOS DE POBLACIÓN MEDIA</p> <p>2.1 ELABORACIÓN DE REPORTES DE REUNIONES PRESENCIALES O VIRTUALES, SOSTENIDAS CON ORGANIZACIONES DE LA SOCIEDAD CIVIL EN MATERIA DE TRANSPORTE</p> <p>2.2 ELABORACIÓN DE REPORTES SOBRE LA ATENCIÓN CIUDADANA BRINDADA A LA POBLACIÓN EN GENERAL, REFERENTE A LOS SERVICIOS, PROPUESTAS Y SOLICITUDES QUE SEAN DE COMPETENCIA DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE.</p>

<p>2.5 FALTA DE PROYECTOS QUE GESTIONEN LA FACTIBILIDAD DE OBRAS VIALES.</p> <p>2.6 FALTA DE PROYECTOS DE URBANISMO TÁCTICO EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.</p> <p>2.7 FALTA DE COMUNICACIÓN CON ORGANIZACIONES PRIVADAS, INSTITUCIONES PÚBLICAS Y GUBERNAMENTALES PARA CONOCER LOS INSTRUMENTOS LEGALES Y/O TÉCNICOS EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.</p> <p>3.1 FALTA DE PROYECTOS DE SEÑALIZACIÓN EN EL ESTADO DE PUEBLA.</p> <p>3.2 FALTA DE PROYECTOS PARA LA MEJORA EN LOS ENTORNOS URBANOS.</p> <p>3.3 FALTA DE ESTUDIOS DE MOVILIDAD EN ZONAS URBANAS.</p> <p>3.4 FALTA DE ESTUDIOS DE SEGURIDAD VIAL EN ZONAS URBANAS.</p> <p>3.5 FALTA DE INFORMACION RELACIONADA DE LA DEMOGRAFIA Y MOVILIDAD DEL ESTADO DE PUEBLA.</p> <p>3.6 FALTA DE PROYECTOS DE CRUCES SEGUROS PARA MEJORAR LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD VIAL.</p> <p>3.7 FALTA DE PROYECTOS DE ENTORNOS SEGUROS EN ZONAS VULNERABLES DEL ESTADO DE PUEBLA.</p> <p>3.8 FALTA DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA QUE INCENTIVEN LA MOVILIDAD ACTIVA EN ZONAS URBANAS.</p> <p>3.9 FALTA DE PROYECTOS DE CRUCEROS SEGUROS EN INTERSECCIONES DE JURISDICCIÓN ESTATAL.</p> <p>4.1 FALTA DE AUDITORIAS DE SEGURIDAD VIAL EN LOS MUNICIPIOS DEL ESTADO DE PUEBLA.</p> <p>4.2 FALTA DE INFORMACION EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL.</p> <p>4.3 FALTA DE MATERIALES DE DIFUSION EN MATERIA DE MOVILIDAD PARA GRUPOS VULNERABLES DEL ESTADO DE PUEBLA.</p> <p>4.4 FALTA DE DIAGNOSTICOS PARA LA HABILITACIÓN DE RUTAS DE TRANSPORTE PARA PERSONAS EN SITUACION DE VULNERABILIDAD.</p> <p>4.5 FALTA DE CONOCIMIENTO, FORMACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN EN TEMAS DE MOVILIDAD CON PERSPECTIVA DE GÉNERO Y SEGURIDAD VIAL.</p>	<p>2.5 ELABORAR PROYECTOS DE LINEAMIENTOS PARA EL ESTUDIO DE FACTIBILIDAD DE OBRAS VIALES.</p> <p>2.6 ELABORAR PROYECTOS DE URBANISMO TÁCTICO EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.</p> <p>2.7 REALIZAR REUNIONES CON ORGANIZACIONES PRIVADAS E INSTITUCIONES PÚBLICAS Y GUBERNAMENTALES PARA DAR A CONOCER LOS INSTRUMENTOS LEGALES Y/O TÉCNICOS EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.</p> <p>3.1 ELABORAR PROYECTOS DE LINEAMIENTOS DE SEÑALIZACIÓN EN EL ESTADO.</p> <p>3.2 ELABORAR PROYECTOS PARA LA MEJORA EN LOS ENTORNOS URBANOS.</p> <p>3.3 ELABORAR ESTUDIOS DE MOVILIDAD EN ZONAS URBANAS.</p> <p>3.4 ELABORAR ESTUDIOS DE SEGURIDAD EN ZONAS URBANAS.</p> <p>3.5 ELABORAR REPORTE DE LA BASE DE DATOS EN MATERIA DE MOVILIDAD.</p> <p>3.6 ELABORAR PROYECTOS DE LINEAMIENTOS PARA EL DISEÑO DE CRUCES SEGUROS EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.</p> <p>3.7 ELABORAR PROYECTOS DE LINEAMIENTOS PARA LA CREACIÓN DE ENTORNOS SEGUROS PARA ZONAS VULNERABLES EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.</p> <p>3.8 ELABORAR PROYECTOS DE LINEAMIENTOS TÉCNICOS PARA DISEÑO DE INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD ACTIVA EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.</p> <p>3.9 ELABORAR PROYECTOS DE CRUCEROS SEGUROS EN INTERSECCIONES PRIORITARIAS DE JURISDICCIÓN ESTATAL.</p> <p>4.1 ELABORAR AUDITORIAS DE SEGURIDAD VIAL EN DIFERENTES MUNICIPIOS DEL ESTADO.</p> <p>4.2 ELABORAR BASES DE DATOS CON INFORMACIÓN ESTATAL EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL.</p> <p>4.3 ELABORAR MATERIALES DE DIFUSIÓN DE CULTURA DE LA MOVILIDAD ORIENTADO A COMUNIDADES INDÍGENAS EN EL ESTADO DE PUEBLA.</p> <p>4.4 ELABORAR DIAGNÓSTICOS PARA LA HABILITACIÓN DE RUTAS DE TRANSPORTE PREFERENCIAL PARA LAS PERSONAS EN SITUACIÓN DE VULNERABILIDAD.</p> <p>4.5 IMPARTIR TALLERES DE FORMACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN DE CRITERIOS TÉCNICOS EN MATERIA DE MOVILIDAD CON PERSPECTIVA DE GÉNERO Y SEGURIDAD VIAL.</p>	<p>2.3 ELABORACIÓN DE REUNIONES DE TRABAJO, EN MODALIDAD PRESENCIAL Y/O VIRTUAL, CON ORGANIZACIONES PRIVADAS E INSTITUCIONES PÚBLICAS PARA TRATAR TEMAS DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL</p> <p>2.4 ELABORACIÓN DE REUNIONES, EN MODALIDAD PRESENCIAL O VIRTUAL, DE CORRESPONSABILIDAD CON INSTITUCIONES GUBERNAMENTALES EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL</p> <p>2.5 ELABORACIÓN DE PROYECTOS DE LINEAMIENTOS PARA EL ESTUDIO DE FACTIBILIDAD DE OBRAS VIALES</p> <p>2.6 ELABORACIÓN DE PROYECTOS DE LINEAMIENTOS TÉCNICOS DE URBANISMO TÁCTICO EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL</p> <p>2.7 ELABORACIÓN DE REUNIONES EN MODALIDAD PRESENCIAL O VIRTUALES CON ORGANIZACIONES PRIVADAS E INSTITUCIONES PÚBLICAS Y GUBERNAMENTALES PARA DAR A CONOCER LOS INSTRUMENTOS LEGALES Y/O TÉCNICOS EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL</p> <p>3.1 ELABORACIÓN DE PROYECTOS DE LINEAMIENTOS SEÑALIZACIÓN EN EL ESTADO</p> <p>3.2 ELABORACIÓN PROYECTO DE MI CALLE COMPLETA EN EL ESTADO DE PUEBLA</p> <p>3.3 ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MOVILIDAD EN ZONAS URBANAS CON CONFLICTOS VEHICULARES Y DE TRANSPORTE PÚBLICO</p> <p>3.4 ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE SEGURIDAD VIAL EN ZONAS URBANAS</p> <p>3.5 ELABORACIÓN DE REPORTE DE LA BASE DE DATOS EN MATERIA DE MOVILIDAD</p> <p>3.6 ELABORACIÓN DE PROYECTOS DE LINEAMIENTOS PARA EL DISEÑO DE CRUCES SEGUROS EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL</p> <p>3.7 ELABORACIÓN DE PROYECTOS DE LINEAMIENTOS PARA LA CREACIÓN DE ENTORNOS SEGUROS PARA ZONAS VULNERABLES EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL</p> <p>3.8 ELABORACIÓN DE PROYECTOS DE LINEAMIENTOS TÉCNICOS PARA DISEÑO DE INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD ACTIVA EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL</p> <p>3.9 ELABORACIÓN DE PROYECTOS DE CRUCEROS SEGUROS EN INTERSECCIONES PRIORITARIAS DE JURISDICCIÓN ESTATAL</p> <p>4.1 ELABORACIÓN DE AUDITORIAS DE SEGURIDAD VIAL EN DIFERENTES MUNICIPIOS DEL ESTADO</p> <p>4.2 ELABORACIÓN DE BASES DE DATOS CON INFORMACIÓN ESTATAL EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL</p>
--	---	---

		<p>4.3 ELABORACIÓN DE MATERIALES DE DIFUSIÓN EN MATERIA DE CULTURA DE LA MOVILIDAD ORIENTADO A COMUNICADES INDIGENAS EN EL ESTADO DE PUEBLA</p> <p>4.4 ELABORACIÓN DE DIAGNÓSTICOS PARA LA HABILITACIÓN DE RUTAS DEL TRANSPORTE PREFERENCIAL PARA LAS PERSONAS EN SITUACIÓN DE VULNERABILIDAD</p> <p>4.5 IMPARTICIÓN DE TALLERES PRESENCIALES Y/O VIRTUALES DE FORMACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN DE CRITERIOS TÉCNICOS EN MATERIA DE MOVILIDAD CON PERSPECTIVA DE GENERO Y SEGURIDAD VIAL</p>
--	--	--

3. Cobertura

La cobertura que se pretende atender mediante este Programa es toda la población que ocupa el estado de Puebla que se traslada a diferentes puntos en los diversos modos de movilidad.

3.1 Metodología para la identificación de la población objetivo y definición de fuentes de información.

- Población de referencia:** Se refiere a la población total del Estado de Puebla.
- Población Potencial:** Se refiere a los habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada.
- Población objetivo:** Se refiere a la población que se traslada a sus centros de trabajo en diversos modos de movilidad en el Estado de Puebla.
- Población atendida:** Se refiere a la población que se traslada a sus centros de trabajo mediante el uso de diversos modos de movilidad.

	Definición de la Población	Cantidad	Última fecha de actualización	Periodicidad para realizar la actualización	Fuente de Información
Población de Referencia	Habitantes del Estado de Puebla	6,668,557	2020	Anual	INEGI
Población Potencial	Habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada.	2,932,305	2020	Anual	INEGI

<p>Población Atendida</p>	<p>Habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que se trasladan a su lugar de trabajo en diversos modos de movilidad, atendida por el Programa Presupuestario.</p>	<p>2,322,052</p>	<p>2020</p>	<p>Anual</p>	<p>INEGI</p>
<p>Población Objetivo</p>	<p>Habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que se trasladan a su lugar de trabajo en diversos modos de movilidad.</p>	<p>2,322,052</p>	<p>2020</p>	<p>Anual</p>	<p>INEGI</p>

3.2 Estrategia de cobertura.

Población Potencial: A fin de cumplir con las necesidades de la población de 2,932,305 que forman parte de la población ocupada del Estado de Puebla se llevan a cabo diversas estrategias para sensibilizar a la sociedad a trasladarse en diversos modos de movilidad diferentes al vehículo personal motorizado.

Magnitud (Población Objetivo): El presente Programa Presupuestario plantea atender a la población objetivo de 2,322, 052 habitantes del Estado de Puebla que se trasladan a sus centros de trabajo en diversos modos de movilidad de manera eficiente, eficaz, económica, y de calidad.

Descripción del resultado esperado en el mediano y largo plazo:

- Incremento en la proporción de personas que utilizan medios de transporte eficientes en el consumo de energéticos y que generan pocos o nulos niveles de contaminación al medio ambiente.
- Disminución en índices de contaminación del aire.
- Reducción en costos de traslado.
- Reducción en tiempos de recorrido.

Integración, operación y actualización del Padrón de Beneficiarios: El presente Programa de Movilidad no contempla la integración de un padrón de beneficiarios derivado de la naturaleza de las acciones del mismo, ya que benefician de una manera integral a la población.

4. Análisis de similitudes o complementariedades

4.1 Complementariedad y coincidencias

Nombre del PP	E081 Fomento a la fluidez de la circulación vehicular	E080 Programa de Movilidad
Institución	Secretaría de Movilidad y Transporte	Secretaría de Movilidad y Transporte
Propósito (MIR)	La población de la ciudad de Puebla se traslada a su destino en condiciones óptimas de medios de transporte público.	La población de la ciudad de Puebla se traslada a su destino en condiciones óptimas en medios de transporte público.
Población o área de enfoque	Habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que se trasladan al lugar de trabajo en vehículo automotor	Habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que se trasladan al lugar de trabajo en diversos modos de movilidad.
Cobertura geográfica	Estatal	Estatal
Existen riesgos de similitud con el PP de análisis	No	No
Se complementa con el PP de análisis	SI	SI
Explicación	El programa atiende a la movilidad de las personas en el Estado de Puebla en vehículos automotores.	El programa atiende a la movilidad de las personas en el Estado de Puebla en diferentes modos de movilidad.

5. Presupuesto

5.1 Estimación del costo del programa presupuestario

El monto del presupuesto estimado para el Ejercicio Fiscal 20230 en el que iniciará operaciones el Programa Presupuestario E080 Programa de Movilidad es de \$10,328,916.00.

Capitulo	Monto en pesos corrientes
1000 Servicios Personales	\$ 8,844,337.00
2000 Materiales y Suministros	\$ 0
3000 Servicios Generales	\$ 1,484,579.00
5000 Inversión Pública	\$ 0
1000 Servicios Personales	\$ 0
Total	\$ 10,328,916.00.

5.2 Fuentes de financiamiento

Fuente de financiamiento	Monto en pesos corrientes
Recursos Federales	\$ 0
	\$ 0
Recursos Estatales	\$ 10,328,916.00
	\$ 10,328,916.00
Total	\$ 10,328,916.00

6. Información Adicional

6.1 Información adicional relevante

No existe información adicional al respecto del programa.

Registro del Programa Presupuestario en Inventario.

Registro del Programa Presupuestario
Tipología del PP: E Prestación de Servicios
Programa Presupuestario: E080 Programa de Movilidad
Unidad Responsable del PP: 2000 Subsecretaría de Movilidad y Seguridad Vial

Denominación de UR´s que participan	Funciones por UR en el Programa Presupuestario
1000.- Oficina del C. Secretario	<ul style="list-style-type: none"> ■ Reportar la atención ciudadana referente a los asuntos de competencia de la Secretaría de Movilidad y Transporte.
2000.- Subsecretaría de Movilidad y Seguridad Vial	<ul style="list-style-type: none"> ■ Realizar reuniones de trabajo con diferentes entes sobre temas de movilidad y seguridad vial.
2001.- Dirección de Movilidad Motorizada	<ul style="list-style-type: none"> ■ Elaborar proyectos de fomento al uso de modos alternativos de movilidad motorizada. ■ Elaborar proyectos de factibilidad de obras viales. ■ Elaborar proyectos de lineamientos de señalización. ■ Elaborar proyectos para mejora de entornos urbanos. ■ Elaborar proyectos de movilidad en zonas urbanas. ■ Elaborar proyectos de estudios de seguridad vial. ■ Elaborar reportes de la base de datos en materia de movilidad y seguridad vial. ■ Elaborar proyectos de cruceros seguros. ■ Elaborar auditorías de seguridad vial. ■ Elaborar diagnósticos para la habilitación del transporte para grupos vulnerables.
2002.- Dirección de Movilidad no Motorizada	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ejecutar vías recreativas. ■ Impartir talleres de formación y sensibilización en temas de movilidad urbana sostenible y seguridad vial. ■ Impartir talleres de formación y sensibilización de movilidad con perspectiva de género.

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Impartir talleres de formación y sensibilización de movilidad activa. ■ Impartir talleres de formación y sensibilización de instrumentos técnicos. ■ Impartir talleres de formación y sensibilización de implementación de vías recreativas. ■ Elaborar proyectos de lineamientos técnicos en materia de movilidad y seguridad. ■ Elaborar proyectos de gestión de movilidad priorizando la jerarquización de la movilidad. ■ Elaborar proyectos de urbanismo táctico en materia de movilidad y seguridad vial. ■ Elaborar proyectos de cruceros seguros. ■ Elaborar proyectos de lineamientos de entornos seguros. ■ Elaborar de proyectos de lineamientos para el diseño de infraestructura para la movilidad activa. ■ Elaborar materiales de difusión en materia de cultura vial orientados a comunidades indígenas.
3000.- Subsecretaría de Transporte y Vías de Comunicación	<ul style="list-style-type: none"> ■ Realizar reuniones de trabajo con diferentes entes sobre temas de transporte.

Bibliografía

- Gobierno del Estado de Puebla. Plan Estatal de Desarrollo 2017-2018.
- Gobierno del Estado de Puebla. Memoria Sexenal 2011-2017.
- Censo de Población y Vivienda 2020 (INEGI)

Anexos

Sin Anexos.