



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

18 MOVILIDAD

133 SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE

2000 SUBSECRETARÍA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Ejercicio fiscal 2024

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	
REV: 04 2023	07/09/2023	Actualización del Diagnostico

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.....	26
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 aquellos 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 con el 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:

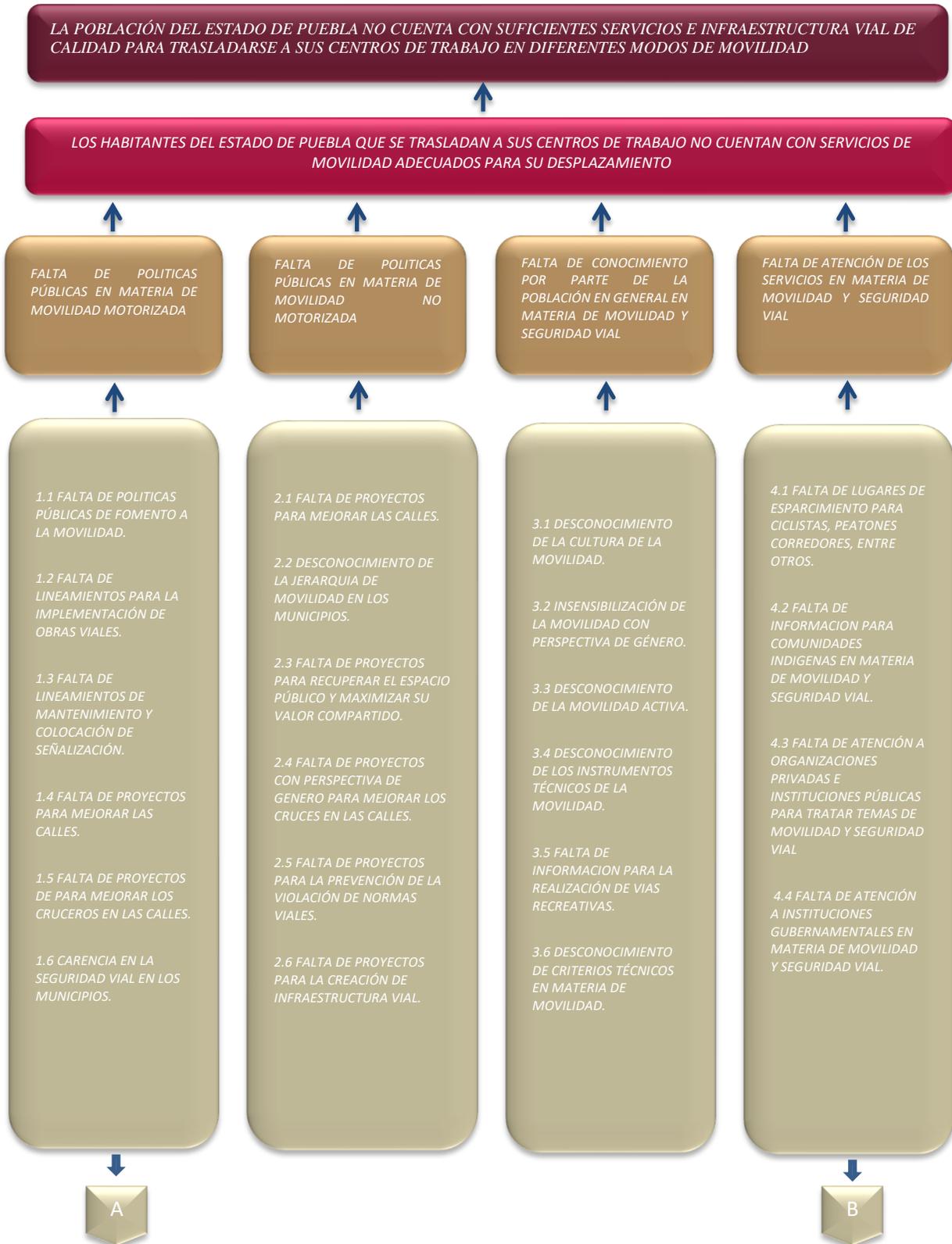
- Solamente 5.8% de las bicicletas se estacionan en bici estacionamientos (Plan de Transporte No Motorizado, 2014).
- 14.8% de los usuarios de bicicleta optan por la intermodalidad, el modo de trasbordo del 37.5% es el autobús, 28.8% microbús o combi y 8.7% sistema RUTA (Plan de Transporte No Motorizado, 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 utilizaran 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 se trasladan a su lugar de trabajo en modos de movilidad no motorizados.	Contribuir a la población a trasladarse a su lugar de trabajo mediante el uso de modos de movilidad	El programa llevara a cabo su operación por las Unidades Responsables de la Secretaría de Movilidad y Transporte. Anteriormente era operado por la Secretaría de Infraestructura,	- 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>Movilidad y Transportes en territorio estatal a partir del ejercicio 2015 hasta el 2019. Previamente, el Programa Presupuestario era ejecutado por la extinta Secretaría de Transportes del Gobierno del Estado de Puebla. 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. -En el año 2022 se realizaron diversos Proyectos en materia de movilidad y seguridad vial en el Estado de Puebla. - 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.





1.7 LAS PERSONAS EN SITUACIÓN DE VULNERABILIDAD NO CUENTAN CON FACILIDADES DEL USO DE TRANSPORTE. CARENCIA DE ESTUDIOS QUE PERMITAN ENTENDER EL COMPORTAMIENTO DE LA MOVILIDAD.

DESACTUALIZACIÓN DE LA BASE DE DATOS EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

1.8 CARENCIA DE ESTUDIOS QUE PERMITAN ENTENDER EL COMPORTAMIENTO DE LA MOVILIDAD.

1.9 DESACTUALIZACIÓN DE LA BASE DE DATOS EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

1.10 NO SE CUENTA CON UNA EFICIENTE RUTA DE ACTUACIÓN PARA LA RECUPERACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS.



4.5 FALTA DE ATENCIÓN A ORGANIZACIONES PRIVADAS, INSTITUCIONES PÚBLICAS Y GUBERNAMENTALES PARA DAR A CONOCER LOS INSTRUMENTOS LEGALES Y/O TÉCNICOS EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

4.6 INEXISTENCIA DE ACCIONES PARA PREVENIR Y ATENDER LA VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES Y LAS NIÑAS.

2. Objetivos

2.1 Determinación y justificación de los objetivos de la intervención.

❖ **Alineación al Plan Estatal de Desarrollo 2019-2024:**

Eje 2: Sostenibilidad Territorial y Desarrollo Integral

Objetivo General: Fortalecer el desarrollo sostenible con un enfoque intergeneracional y multidisciplinario.

Temática: Movilidad Sostenible

Objetivo Específico: Asegurar el desplazamiento eficiente y seguro de las personas y los bienes.

Estrategia: Fortalecer las redes de movilidad que atiendan la demanda de transporte seguro, de calidad, eficiente y moderno para el bienestar colectivo.

Línea de acción 1: Impulsar sistemas de transporte eficientes, accesibles, intermodales e interconectados para el traslado de personas, productos y servicios.

Línea de acción 2: Mejorar la seguridad vial propiciando mejores condiciones de accesibilidad.

Línea de acción 3: Propiciar el reparto modal para fomentar la movilidad sostenible, activa y eficiente.

Línea de acción 4: Integrar sistemas de movilidad intermodal, enfocados en superar las desigualdades.

Línea de acción 5: Fortalecer la infraestructura vial proyectando el uso de transportes sustentables, integrando en su planeación la perspectiva de género, la interseccionalidad y la atención a personas en situación de vulnerabilidad.

❖ **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 las 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.

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).**

Esfera 01: Personas

Objetivo 1.3: Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades

Meta 1.3.6: Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo

Esfera 03: Prosperidad

Objetivo 3.9: Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización sostenible y fomentar la innovación

Meta 3.9.1: Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo

Esfera 03: Prosperidad

Objetivo 3.11: Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles

Meta 3.11.2: De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular

❖ **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.

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.

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 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.

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 derechos humanos en los esquemas de seguridad pública y en los procesos institucionales de acceso y procuración de justicia de la nación.

Estrategia 05: Promover esquemas de movilidad segura para mujeres y niñas, a través de la introducción de mejoras en el entorno de 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 mujeres y niñas.

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

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

Temática 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: 10 Programa Especial de Derechos Humanos

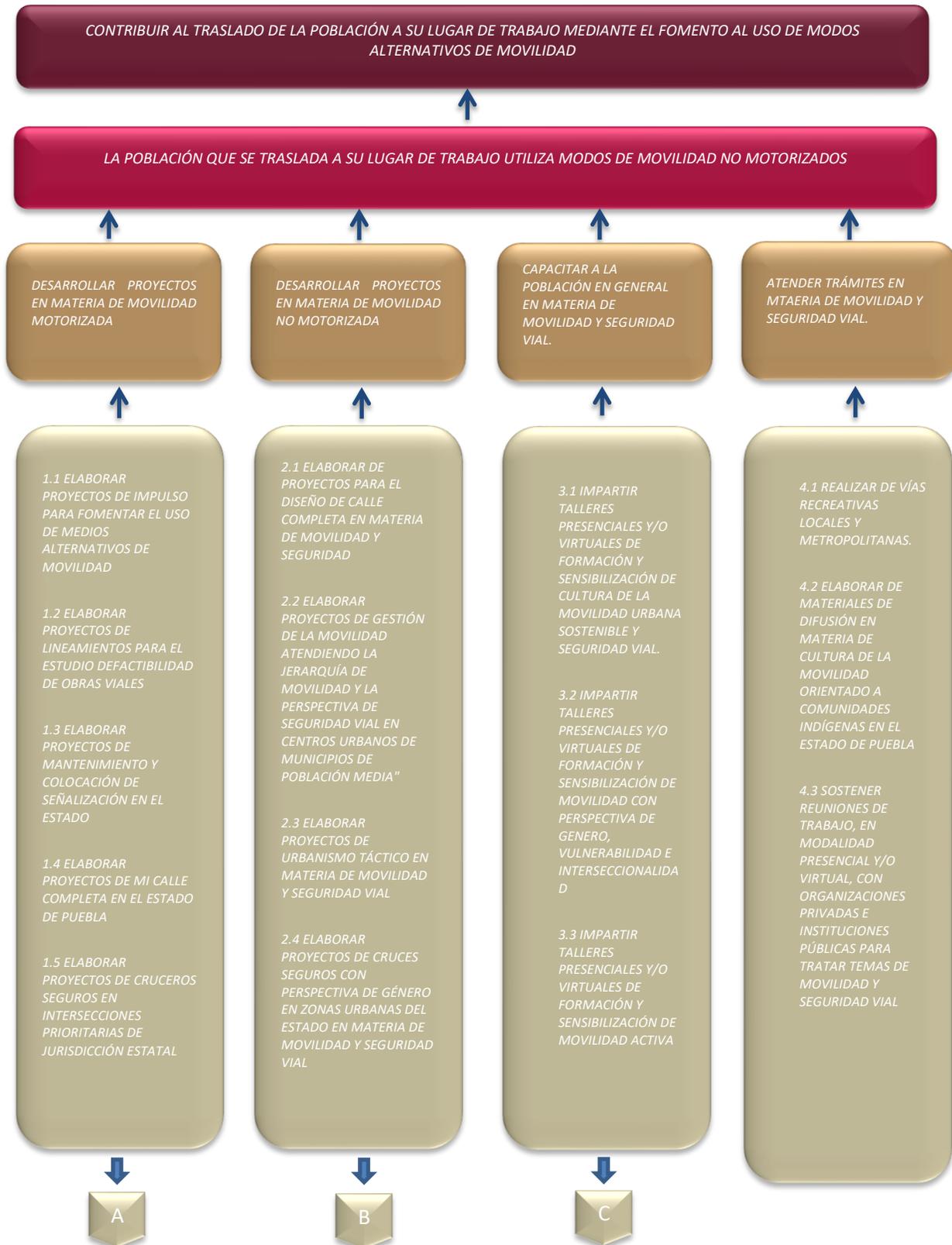
Temática 03: Atención a grupos históricamente discriminados

Objetivo 03: Impulsar acciones focalizadas para garantizar los derechos humanos de los grupos históricamente discriminados

Estrategia 02: Fortalecer el pleno desarrollo y bienestar de las personas con discapacidad

Línea de Acción 02: 02 Impulsar las acciones para que las personas con discapacidad gocen del más alto nivel posible de salud, rehabilitación y habilitación sin discriminación por motivos de discapacidad con enfoque intersectorial.

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 alternativas descritas en el árbol de objetivos.

2.4 Concentrado.

Árbol del Problema	Árbol del Objetivo	Resumen Narrativo
Efectos	Fines	Fin
<i>LA POBLACIÓN DEL ESTADO DE PUEBLA NO CUENTA CON SUFICIENTES SERVICIOS E INFRAESTRUCTURA VIAL DE CALIDAD PARA TRASLADARSE A SUS CENTROS DE TRABAJO EN DIFERENTES MODOS DE MOVILIDAD</i>	<i>CONTRIBUIR AL TRASLADO DE LA POBLACIÓN A SU LUGAR DE TRABAJO MEDIANTE EL FOMENTO AL USO DE MODOS ALTERNATIVOS DE MOVILIDAD</i>	<i>CONTRIBUIR AL TRASLADO DE LA POBLACIÓN A SU LUGAR DE TRABAJO MEDIANTE EL FOMENTO AL USO DE MODOS ALTERNATIVOS DE MOVILIDAD</i>
Problema Central	Solución	Propósito
<i>LOS HABITANTES DEL ESTADO DE PUEBLA QUE SE TRASLADAN A SUS CENTROS DE TRABAJO NO CUENTAN CON SERVICIOS DE MOVILIDAD ADECUADOS PARA SU DESPLAZAMIENTO.</i>	<i>LA POBLACIÓN QUE SE TRASLADA A SU LUGAR DE TRABAJO UTILIZA MODOS DE MOVILIDAD NO MOTORIZADOS</i>	<i>LA POBLACIÓN QUE SE TRASLADA A SU LUGAR DE TRABAJO UTILIZA MODOS DE MOVILIDAD NO MOTORIZADOS</i>
Causa (1er Nivel)	Medios (1er Nivel)	Componentes
<i>FALTA DE POLITICAS PÚBLICAS EN MATERIA DE MOVILIDAD MOTORIZADA</i>	<i>DESARROLLAR PROYECTOS EN MATERIA DE MOVILIDAD MOTORIZADA</i>	<i>PROYECTOS Y ESTUDIOS DE MOVILIDAD MOTORIZADA ELABORADOS</i>
<i>FALTA DE POLITICAS PÚBLICAS EN MATERIA DE MOVILIDAD NO MOTORIZADA</i>	<i>DESARROLLAR PROYECTOS EN MATERIA DE MOVILIDAD NO MOTORIZADA</i>	<i>PROYECTOS DE MOVILIDAD NO MOTORIZADA ELABORADOS</i>
<i>FALTA DE CONOCIMIENTO POR PARTE DE LA POBLACIÓN EN GENERAL EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL</i>	<i>CAPACITAR A LA POBLACIÓN EN GENERAL EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.</i>	<i>CAPACITACIONES EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL IMPARTIDAS</i>

FALTA DE ATENCIÓN DE LOS SERVICIOS EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL	ATENDER TRÁMITES EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.	SERVICIOS DE ATENCIÓN EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL GESTIONADOS
Causa (2do Nivel)	Medios (2do Nivel)	Actividades
<p>1.1 FALTA DE POLÍTICAS PÚBLICAS DE FOMENTO A LA MOVILIDAD.</p> <p>1.2 FALTA DE LINEAMIENTOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE OBRAS VIALES.</p> <p>1.3 FALTA DE LINEAMIENTOS DE MANTENIMIENTO Y COLOCACIÓN DE SEÑALIZACIÓN.</p> <p>1.4 FALTA DE PROYECTOS PARA MEJORAR LAS CALLES.</p> <p>1.5 FALTA DE PROYECTOS DE PARA MEJORAR LOS CRUCEROS EN LAS CALLES.</p> <p>1.6 CARENCIA EN LA SEGURIDAD VIAL EN LOS MUNICIPIOS.</p> <p>1.7 LAS PERSONAS EN SITUACIÓN DE VULNERABILIDAD NO CUENTAN CON FACILIDADES DEL USO DE TRANSPORTE</p> <p>1.8 CARENCIA DE ESTUDIOS QUE PERMITAN ENTENDER EL COMPORTAMIENTO DE LA MOVILIDAD.</p> <p>1.9 DESACTUALIZACIÓN DE LA BASE DE DATOS EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.</p> <p>1.10 NO SE CUENTA CON UNA EFICIENTE RUTA DE ACTUACIÓN PARA LA RECUPERACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS</p> <p>2.1 FALTA DE PROYECTOS PARA MEJORAR LAS CALLES.</p> <p>2.2 DESCONOCIMIENTO DE LA JERARQUÍA DE MOVILIDAD EN LOS MUNICIPIOS.</p>	<p>1.1 ELABORAR PROYECTOS DE IMPULSO PARA FOMENTAR EL USO DE MEDIOS ALTERNATIVOS DE MOVILIDAD</p> <p>1.2 ELABORAR PROYECTOS DE LINEAMIENTOS PARA EL ESTUDIO DEFACTIBILIDAD DE OBRAS VIALES</p> <p>1.3 ELABORAR PROYECTOS DE MANTENIMIENTO Y COLOCACIÓN DE SEÑALIZACIÓN EN EL ESTADO</p> <p>1.4 ELABORAR PROYECTOS DE MI CALLE COMPLETA EN EL ESTADO DE PUEBLA</p> <p>1.5 ELABORAR PROYECTOS DE CRUCEROS SEGUROS EN INTERSECCIONES PRIORITARIAS DE JURISDICCIÓN ESTATAL</p> <p>1.6 ELABORAR AUDITORIAS DE SEGURIDAD VIAL EN DIFERENTES MUNICIPIOS DEL ESTADO</p> <p>1.7 ELABORAR DIAGNÓSTICOS PARA LA HABILITACION DE RUTAS DEL TRANSPORTE PREFERENCIAL PARA LAS PERSONAS EN SITUACIÓN DE VULNERABILIDAD</p> <p>1.8 ELABORAR ESTUDIOS DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL EN ZONAS URBANAS</p> <p>1.9 ACTUALIZAR LA BASE DE DATOS DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL</p> <p>1.10 ELABORAR UNA RUTA DE ACTUACIÓN EFICIENTE PARA LA RECUPERACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS</p> <p>2.1 ELABORAR DE PROYECTOS PARA EL DISEÑO DE CALLE COMPLETA EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD</p> <p>2.2 ELABORAR PROYECTOS DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD ATENDIENDO LA JERARQUÍA DE MOVILIDAD Y LA PERSPECTIVA DE SEGURIDAD VIAL EN</p>	<p>1.1 ELABORAR PROYECTOS DE IMPULSO PARA FOMENTAR EL USO DE MEDIOS ALTERNATIVOS DE MOVILIDAD</p> <p>1.2 ELABORAR PROYECTOS DE LINEAMIENTOS PARA EL ESTUDIO DEFACTIBILIDAD DE OBRAS VIALES</p> <p>1.3 ELABORAR PROYECTOS DE MANTENIMIENTO Y COLOCACIÓN DE SEÑALIZACIÓN EN EL ESTADO</p> <p>1.4 ELABORAR PROYECTOS DE MI CALLE COMPLETA EN EL ESTADO DE PUEBLA</p> <p>1.5 ELABORAR PROYECTOS DE CRUCEROS SEGUROS EN INTERSECCIONES PRIORITARIAS DE JURISDICCIÓN ESTATAL</p> <p>1.6 ELABORAR AUDITORIAS DE SEGURIDAD VIAL EN DIFERENTES MUNICIPIOS DEL ESTADO</p> <p>1.7 ELABORAR DIAGNÓSTICOS PARA LA HABILITACION DE RUTAS DEL TRANSPORTE PREFERENCIAL PARA LAS PERSONAS EN SITUACIÓN DE VULNERABILIDAD</p> <p>1.8 ELABORAR ESTUDIOS DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL EN ZONAS URBANAS</p> <p>1.9 ACTUALIZAR LA BASE DE DATOS DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL</p> <p>1.10 ELABORAR UNA RUTA DE ACTUACIÓN EFICIENTE PARA LA RECUPERACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS</p> <p>2.1 ELABORAR DE PROYECTOS PARA EL DISEÑO DE CALLE COMPLETA EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD</p> <p>2.2 ELABORAR PROYECTOS DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD ATENDIENDO LA JERARQUÍA DE MOVILIDAD Y LA</p>

<p>2.3 FALTA DE PROYECTOS PARA RECUPERAR EL ESPACIO PÚBLICO Y MAXIMIZAR SU VALOR COMPARTIDO.</p> <p>2.4 FALTA DE PROYECTOS CON PERSPECTIVA DE GENERO PARA MEJORAR LOS CRUCES EN LAS CALLES.</p> <p>2.5 FALTA DE PROYECTOS PARA LA PREVENCIÓN DE LA VIOLACIÓN DE NORMAS VIALES.</p> <p>2.6 FALTA DE PROYECTOS PARA LA CREACIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL.</p> <p>3.1 DESCONOCIMIENTO DE LA CULTURA DE LA MOVILIDAD.</p> <p>3.2 INSENSIBILIZACIÓN DE LA MOVILIDAD CON PERSPECTIVA DE GÉNERO.</p> <p>3.3 DESCONOCIMIENTO DE LA MOVILIDAD ACTIVA.</p> <p>3.4 DESCONOCIMIENTO DE LOS INSTRUMENTOS TÉCNICOS DE LA MOVILIDAD.</p> <p>3.5 FALTA DE INFORMACION PARA LA REALIZACIÓN DE VIAS RECREATIVAS.</p> <p>3.6 DESCONOCIMIENTO DE CRITERIOS TÉCNICOS EN MATERIA DE MOVILIDAD.</p> <p>4.1 FALTA DE LUGARES DE ESPARCIMIENTO PARA CICLISTAS, PEATONES CORREDORES, ENTRE OTROS.</p> <p>4.2 FALTA DE INFORMACION PARA COMUNIDADES INDIGENAS EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.</p> <p>4.3 FALTA DE ATENCIÓN A ORGANIZACIONES PRIVADAS E INSTITUCIONES PÚBLICAS PARA TRATAR TEMAS DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL</p> <p>4.4 FALTA DE ATENCIÓN A INSTITUCIONES GUBERNAMENTALES EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.</p>	<p>CENTROS URBANOS DE MUNICIPIOS DE POBLACIÓN MEDIA"</p> <p>2.3 ELABORAR PROYECTOS DE URBANISMO TÁCTICO EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL</p> <p>2.4 ELABORAR PROYECTOS DE CRUCES SEGUROS CON PERSPECTIVA DE GÉNERO EN ZONAS URBANAS DEL ESTADO EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL</p> <p>2.5 ELABORAR PROYECTOS PARA LA CREACIÓN DE ENTORNOS SEGUROS PARA ZONAS VULNERABLES EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.</p> <p>2.6 ELABORAR PROYECTOS PARA EL DISEÑO DE INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD ACTIVA EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL</p> <p>3.1 IMPARTIR TALLERES PRESENCIALES Y/O VIRTUALES DE FORMACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN DE CULTURA DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE Y SEGURIDAD VIAL.</p> <p>3.2 IMPARTIR TALLERES PRESENCIALES Y/O VIRTUALES DE FORMACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN DE MOVILIDAD CON PERSPECTIVA DE GENERO, VULNERABILIDAD E INTERSECCIONALIDAD</p> <p>3.3 IMPARTIR TALLERES PRESENCIALES Y/O VIRTUALES DE FORMACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN DE MOVILIDAD ACTIVA</p> <p>3.4 ELABORAR TALLERES PRESENCIALES Y/O VIRTUALES DE FORMACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN DE INSTRUMENTOS TECNICOS</p> <p>3.5 IMPARTIR TALLERES PRESENCIALES Y/O VIRTUALES DE FORMACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN DE VÍAS RECREATIVAS EN LOS MUNICIPIOS</p> <p>3.6 IMPARTIR TALLERES PRESENCIALES Y/O A DISTANCIA EN CRITERIOS TÉCNICOS EN MATERIA DE MOVILIDAD CON PERSPECTIVA DE GENERO Y SEGURIDAD VIAL.</p>	<p>PERSPECTIVA DE SEGURIDAD VIAL EN CENTROS URBANOS DE MUNICIPIOS DE POBLACIÓN MEDIA"</p> <p>2.3 ELABORAR PROYECTOS DE URBANISMO TÁCTICO EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL</p> <p>2.4 ELABORAR PROYECTOS DE CRUCES SEGUROS CON PERSPECTIVA DE GÉNERO EN ZONAS URBANAS DEL ESTADO EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL</p> <p>2.5 ELABORAR PROYECTOS PARA LA CREACIÓN DE ENTORNOS SEGUROS PARA ZONAS VULNERABLES EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.</p> <p>2.6 ELABORAR PROYECTOS PARA EL DISEÑO DE INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD ACTIVA EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL</p> <p>3.1 IMPARTIR TALLERES PRESENCIALES Y/O VIRTUALES DE FORMACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN DE CULTURA DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE Y SEGURIDAD VIAL.</p> <p>3.2 IMPARTIR TALLERES PRESENCIALES Y/O VIRTUALES DE FORMACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN DE MOVILIDAD CON PERSPECTIVA DE GENERO, VULNERABILIDAD E INTERSECCIONALIDAD</p> <p>3.3 IMPARTIR TALLERES PRESENCIALES Y/O VIRTUALES DE FORMACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN DE MOVILIDAD ACTIVA</p> <p>3.4 ELABORAR TALLERES PRESENCIALES Y/O VIRTUALES DE FORMACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN DE INSTRUMENTOS TECNICOS</p> <p>3.5 IMPARTIR TALLERES PRESENCIALES Y/O VIRTUALES DE FORMACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN DE VÍAS RECREATIVAS EN LOS MUNICIPIOS</p> <p>3.6 IMPARTIR TALLERES PRESENCIALES Y/O A DISTANCIA EN CRITERIOS TÉCNICOS EN MATERIA DE MOVILIDAD CON PERSPECTIVA DE GENERO Y SEGURIDAD VIAL.</p>
--	---	--

<p>4.5 FALTA DE ATENCIÓN A ORGANIZACIONES PRIVADAS, INSTITUCIONES PÚBLICAS Y GUBERNAMENTALES PARA DAR A CONOCER LOS INSTRUMENTOS LEGALES Y/O TÉCNICOS EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL</p> <p>4.6 INEXISTENCIA DE ACCIONES PARA PREVENIR Y ATENDER LA VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES Y LAS NIÑAS</p>	<p>4.1 REALIZAR DE VÍAS RECREATIVAS LOCALES Y METROPOLITANAS.</p> <p>4.2 ELABORAR DE MATERIALES DE DIFUSIÓN EN MATERIA DE CULTURA DE LA MOVILIDAD ORIENTADO A COMUNIDADES INDÍGENAS EN EL ESTADO DE PUEBLA</p> <p>4.3 SOSTENER 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>4.4 SOSTENER REUNIONES, EN MODALIDAD PRESENCIAL O VIRTUAL, CON INSTITUCIONES GUBERNAMENTALES EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL</p> <p>4.5 SOSTENER REUNIONES EN MODALIDAD PRESENCIAL O VIRTUALES CON ORGANIZACIONES PRIVADAS, INSTITUCIONES PÚBLICAS Y GUBERNAMENTALES PARA DAR A CONOCER LOS INSTRUMENTOS LEGALES Y/O TÉCNICOS EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL</p> <p>4.6 REALIZAR ACCIONES PARA PREVENCIÓN Y ATENCIÓN DE LA VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES Y LAS NIÑAS.</p>	<p>4.1 REALIZAR DE VÍAS RECREATIVAS LOCALES Y METROPOLITANAS.</p> <p>4.2 ELABORAR DE MATERIALES DE DIFUSIÓN EN MATERIA DE CULTURA DE LA MOVILIDAD ORIENTADO A COMUNIDADES INDÍGENAS EN EL ESTADO DE PUEBLA</p> <p>4.3 SOSTENER 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>4.4 SOSTENER REUNIONES, EN MODALIDAD PRESENCIAL O VIRTUAL, CON INSTITUCIONES GUBERNAMENTALES EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL</p> <p>4.5 SOSTENER REUNIONES EN MODALIDAD PRESENCIAL O VIRTUALES CON ORGANIZACIONES PRIVADAS, INSTITUCIONES PÚBLICAS Y GUBERNAMENTALES PARA DAR A CONOCER LOS INSTRUMENTOS LEGALES Y/O TÉCNICOS EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.</p> <p>4.6 REALIZAR INFORME DEL RECURSO FEDERAL Y ESTATAL EJERCIDO PARA PREVENIR Y ATENDER LA VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES Y LAS NIÑAS</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.

- a) **Población de referencia:** Se refiere a los habitantes que habitan en el Estado de Puebla
- b) **Población Potencial:** Se refiere a los habitantes del Estado de Puebla que se traslada a sus centros de trabajo.

- c) **Población objetivo:** Se refiere a los habitantes del Estado de Puebla que se traslada a sus centros de trabajo en modos de movilidad no motorizados.
- d) **Población atendida:** Se refiere a la población utilizará modos de movilidad no motorizados para trasladarse a sus centros de trabajo.

	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	6,583,278	2020	Quinquenal	Censo de Población y Vivienda 2020 (INEGI).
Población Potencial	Habitantes del Estado de Puebla que se trasladan a su lugar de trabajo.	2,322,052	2020	Quinquenal	Censo de Población y Vivienda 2020 (INEGI).
Población Atendida	Habitantes del Estado de Puebla que se trasladaran a su lugar de trabajo en modos de movilidad no motorizados.	1,024,024	2020	Quinquenal	Censo de Población y Vivienda 2020 (INEGI).
Población Objetivo	Habitantes del Estado de Puebla que se trasladan a su lugar de trabajo en modos de movilidad no motorizados.	1,024,024	2020	Quinquenal	Censo de Población y Vivienda 2020 (INEGI).

3.2 Estrategia de cobertura.

Población Potencial: A fin de cumplir con las necesidades de la población de 2,322,052 que forman parte de los habitantes del Estado de Puebla que se trasladan a su lugar de trabajo, 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 1,024,024 habitantes del Estado de Puebla que se trasladan a su lugar de trabajo en modos de movilidad no motorizados. 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

No existen complementariedades o coincidencias con este Programa Presupuestario.

Nombre del PP	N/A	N/A
Institución		
Propósito (MIR)		
Población o área de enfoque		
Cobertura geográfica		
Existen riesgos de similitud con el PP de análisis		
Se complementa con el PP de análisis		
Explicación		

5. Presupuesto

5.1 Estimación del costo del programa presupuestario

Capítulo	Monto en pesos corrientes
1000 Servicios Personales	\$ 8,844,337.00
2000 Materiales y Suministros	\$ 657,900.00

3000 Servicios Generales	\$ 6,987,513.50
5000 Inversión Pública	\$ 0
1000 Servicios Personales	\$ 0
Total	\$ 16,489,750.50

5.2 Fuentes de financiamiento

Fuente de financiamiento	Monto en pesos corrientes
Recursos Federales	\$ 0
	\$ 0
Recursos Estatales	\$ 16,489,750.50
	\$ 16,489,750.50
Total	\$ 16,489,750.50

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
2000.- Subsecretaría de Movilidad y Seguridad Vial	<ul style="list-style-type: none"> ■ Celebrar reuniones de trabajo, en modalidad presencial y/o virtual, con organizaciones privadas e Instituciones Públicas para tratar temas de movilidad y seguridad vial. ■ Celebrar reuniones, en modalidad presencial o virtual, con instituciones Gubernamentales en materia de movilidad y seguridad vial ■ Celebrar reuniones en modalidad presencial o virtuales con organizaciones privadas, instituciones públicas y gubernamentales para dar a conocer los instrumentos legales y/o técnicos en materia de movilidad y seguridad vial
2001.- Dirección de Movilidad Motorizada	<ul style="list-style-type: none"> ■ Elaborar proyectos de sobre el fomento al uso de modos alternativos de movilidad motorizada. ■ Elaborar proyectos lineamientos para el estudio de factibilidad de obras viales. ■ Elaborar proyectos de mantenimiento y colocación de señalización. ■ Elaborar proyectos de mi calle completa. ■ Elaborar proyectos de cruceros seguros en intersecciones prioritarias de jurisdicción estatal. ■ Elaborar auditorias de seguridad vial. ■ Elaborar diagnósticos para la habilitación del transporte para grupos vulnerables. ■ Elaborar proyectos de movilidad y seguridad vial en zonas urbanas. ■ Actualizar la base de datos en materia de movilidad y seguridad vial.
2002.- Dirección de Movilidad no Motorizada	<ul style="list-style-type: none"> ■ Elaborar proyectos para el diseño de calle completa en materia de movilidad y seguridad vial. ■ Elaborar proyectos de gestión de movilidad atendiendo la jerarquía de la movilidad y la perspectiva de seguridad vial. ■ Elaborar proyectos de urbanismo táctico en materia de movilidad y seguridad vial.

	<ul style="list-style-type: none">■ Elaborar proyectos de cruces seguros con perspectiva de género en zonas urbanas.■ Elaborar proyectos para la creación de entornos seguros para zonas vulnerables.■ Elaborar de proyectos para el diseño de infraestructura para la movilidad activa.■ 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, vulnerabilidad e interseccionalidad.■ 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 en los municipios.■ Impartir talleres de criterios técnicos en materia de movilidad con perspectiva de género y seguridad vial.■ Ejecutar vías recreativas.■ Elaborar materiales de difusión en materia de cultura vial orientados a comunidades indígenas.
--	--

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.