



*Fundado el
14 de Enero de 1877*

*Registrado en la
Administración
de Correos el 1° de
Marzo de 1924*

Año:	CIX
Tomo:	CLX
Número:	179

SEGUNDA PARTE

**8 de Septiembre de 2022
Guanajuato, Gto.**



PERIÓDICO OFICIAL

DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE

Guanajuato

Consulta este ejemplar
en su versión digital



periodico.guanajuato.gob.mx

SUMARIO :

Para consultar directamente una publicación determinada en el ejemplar electrónico, pulsar o hacer clic en el texto del título en el Sumario. Para regresar al Sumario, pulsar o hacer clic en **Periódico Oficial, fecha o página** en el encabezado.

SECRETARÍA DE FINANZAS, INVERSIÓN Y ADMINISTRACIÓN

ACUERDO por el que se reforma y adiciona la matriz del Clasificador por Rubros de Ingresos para los Entes Públicos Municipales del Estado de Guanajuato. 3

PRESIDENCIA MUNICIPAL - ACÁMBARO, GTO.

PROGRAMA Municipal de Prevención Social de la Violencia y la Delincuencia Acámbaro, Guanajuato. 16

PRESIDENCIA MUNICIPAL - CORTAZAR, GTO.

REGLAMENTO Municipal de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales de Cortazar, Guanajuato. 25

PROGRAMA de Prevención Social de la Violencia y la Delincuencia, Administración 2021-2024 Cortazar, Guanajuato. 40

PRESIDENCIA MUNICIPAL - DOCTOR MORA, GTO.

PALETA Vegetal del Municipio de Doctor Mora, Guanajuato. 61

PRESIDENCIA MUNICIPAL - LEÓN, GTO.

REGLAMENTO de Coordinación Operativa de la Secretaría de Seguridad, Prevención y Protección Ciudadana de León, Guanajuato. 114

PRESIDENCIA MUNICIPAL - PURÍSIMA DEL RINCÓN, GTO.

PROGRAMA de Movilidad Municipal 2021-2024 del Municipio de Purísima del Rincón, Guanajuato. 159

PRESIDENCIA MUNICIPAL - PURÍSIMA DEL RINCÓN, GTO.

El Ciudadano Licenciado Roberto García Urbano, Presidente Constitucional del Municipio de Purísima del Rincón del Estado de Guanajuato, a los habitantes del mismo hago saber:

Que el Honorable Ayuntamiento Constitucional que presido, con fundamento en lo dispuesto por el Artículo 4 párrafo 16, 115 fracción V y VI de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; Artículo 4 fracción X de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano; Artículo 4 de la Ley de Planeación para el Estado de Guanajuato; Artículo 12 y 33 de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios; Artículo 76 fracción I inciso d) de la Ley Orgánica Municipal para el Estado de Guanajuato; Artículo 3, 6, 31, 31bis de la Ley de Inclusión para las personas con discapacidad en el Estado de Guanajuato; Reglamento de Movilidad para el Municipio de Purísima del Rincón, Guanajuato y Reglamento de Tránsito y Movilidad para el Municipio de Purísima del Rincón, Guanajuato., y en Sesión Ordinaria celebrada en fecha 19 de agosto del 2022, asentado en Acta Número 028, dentro del PUNTO QUINTO, por unanimidad de diez votos a favor, el H. Ayuntamiento aprobó “EL PROGRAMA DE MOVILIDAD MUNICIPAL DE PURÍSIMA DEL RINCÓN”.



**PURÍSIMA
DEL RINCÓN**
GOBIERNO MUNICIPAL
H. AYUNTAMIENTO 2021 - 2024



PROGRAMA DE MOVILIDAD MUNICIPAL

2021 - 2024

ÍNDICE

Presentación

1. Introducción
2. Marco de Referencia
 - 2.1. Marco Jurídico
 - 2.1.1. Marco Nacional
 - 2.1.1. Marco Estatal
 - 2.1.1. Marco Municipal
 - 2.2. Proceso de Elaboración
 - 2.3. Alineación con los instrumentos de planeación
 - 2.3.1. Instrumentos de Planeación a nivel internacional
 - 2.3.1.1. Agenda del derecho a la ciudad
 - 2.3.1.2. Alineación de los Objetivos del Programa de Movilidad Municipal a la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible
 - 2.3.2. Instrumentos de planeación a nivel nacional
 - 2.3.3. Instrumentos de planeación a nivel estatal
 - 2.3.3. Instrumentos de planeación a nivel municipal
3. Diagnóstico
 - 3.1. Medios alternos de movilidad
 - 3.1.1. Infraestructura dedicada al peatón
 - 3.1.2. Infraestructura ciclista
 - 3.2. Transformación a una movilidad incluyente, segura y sustentable
 - 3.2.1. Inventario de infraestructura accesible
 - 3.2.2. Seguridad vial
 - 3.2.3. Cultura vial y accesibilidad universal
 - 3.2.3.1. Señalización
 - 3.2.4. Infraestructura de transporte público
 - 3.2.4.1. Rutas urbanas
 - 3.2.4.2. Rutas suburbanas
 - 3.2.4.3. Rutas intermunicipales
 - 3.2.5. Uso de tecnologías menos contaminantes para la movilidad
 - 3.2.6. Jerarquía vial y estado de las vialidades municipales
 - 3.2.6.1. Estructura vial
 - 3.2.6.2. Calles sin revestimiento
 - 3.3. Gestión de la movilidad en sus diferentes modalidades
 - 3.3.1. Normatividad municipal vigente
 - 3.3.2. Administración y control de servicios de movilidad
4. Resultados de encuesta sobre movilidad
 - 4.1. Resultados generales de la encuesta
 - 4.2. Identificación de problemáticas y puntos de riesgo
 - 4.2.1. Problemáticas identificadas
 - 4.2.2. Puntos de riesgo identificados
 - 4.2.3. Tipos de riesgos identificados
 - 4.3. Propuestas de soluciones
5. Visión en materia de Movilidad
6. Lineamientos generales para la instrumentación, seguimiento y evaluación del Programa
 - 6.1. Instrumentación del programa
 - 6.2. Seguimiento del programa
 - 6.3. Evaluación del programa

Presentación.

La realidad que hoy afrontamos en el municipio de Purísima del Rincón, refleja la necesidad de implementar una gestión integral en relación a la movilidad sustentable para las personas y el transporte público, en un marco del derecho humano al libre tránsito, bajo los criterios de racionalidad y uso adecuado de la infraestructura, que garantice el desarrollo del transporte público, lo que se traduce en un verdadero reto y prioridad para nuestra Administración municipal.

Conforme se ha ido expandiendo el tejido urbano y ante un escenario de conurbación inminente con el municipio de San Francisco del Rincón, los desafíos para la movilidad son cada vez mayores. En los últimos años, las necesidades de accesibilidad y transporte de las personas han quedado excluidas de la planeación y del ordenamiento territorial, aunado a que en la construcción de infraestructura ha imperado el uso exclusivo del automóvil privado por encima de otros medios de transporte.

En últimas décadas se han trabajado iniciativas y directrices a nivel internacional que orientan el quehacer del desarrollo, bajo una visión humanista y sostenible. La ONU, mediante el despliegue de los Objetivos del Desarrollo Sostenible, plantea una política integral, el Plan 2030, para atender 17 objetivos que tienen incidencia en la adopción de medidas para poner fin a la pobreza extrema, proteger el planeta y garantizar que todas las personas gocen de paz y prosperidad.

Para el logro de los objetivos en Hábitat III se generó la Nueva Agenda Urbana, en octubre de 2016, donde los países miembros y sus gobiernos se comprometen a asumir esquemas de planeación urbana más incluyente y sostenible para crear ciudades más compactas, saludables y sostenibles, generando acciones contra el cambio climático, creando ciudades inclusivas. En suma, erradicar los asentamientos humanos precarios, incrementando el derecho a la ciudad para todas las personas. Y en este sentido, los sistemas de movilidad tienen una labor trascendental para el logro de estas iniciativas.

Otra iniciativa es aplicar la pirámide de la movilidad para las nuevas políticas de diseño de las ciudades: Primero el Peatón, cuyo desarrollo está orientado a la movilidad sostenible y la accesibilidad universal; y como una política transversal, la movilidad promoverá el crecimiento urbano ordenado y compacto.

Estos compromisos han permeado en las políticas urbanas a nivel nacional y estatal en donde se reconoce la necesidad de que los municipios guíen sus esfuerzos hacia una movilidad sostenible, alineados a los planes estratégicos a largo plazo, para el diseño racional de los centros urbanos.

De aquí que hoy, presentamos nuestro compromiso en el presente instrumento que promueve la movilidad incluyente, sostenible y segura para hacer de Purísima del Rincón un municipio humano incluyente, saludable y seguro, donde sea posible la gestión social, la urbanización inteligente, la movilidad centrada en el peatón y la calidad ambiental.

Unidos trascendemos

Lic. Roberto García Urbano
Presidente Municipal de Purísima del Rincón

1. Introducción.

Según el Artículo 21 de la Ley de Planeación para el Estado de Guanajuato, dentro del sistema de planeación a nivel municipal el presente instrumento es un programa derivado del Programa de Gobierno Municipal y tiene por objeto atender las problemáticas específicas del desarrollo identificadas en el Plan Municipal de Desarrollo, y en alineación a los Programas de Gobierno Estatal, como es el caso del Programa Estatal de Movilidad 2021-2024.

Además, la elaboración del Programa de Movilidad Municipal obedece al cumplimiento de lo establecido por la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios en vigor, en su Artículo 12 que señala que *“Los municipios deberán elaborar sus programas de movilidad en total congruencia con lo establecido en el Programa Estatal de Movilidad. Dentro de los tres meses siguientes a la publicación del programa estatal o en su caso de su revisión”*, hecho que fue materializado con la publicación del Programa Estatal en fecha 15 de octubre de 2021 en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato número 206, cuarta parte.

De acuerdo con la Guía para la elaboración del Programa de Movilidad Municipal realizada por la Secretaría de Infraestructura, Conectividad y Movilidad del Estado de Guanajuato, se elabora el presente instrumento bajo el contenido que a continuación se describe.

En el Marco de referencia se señala el proceso de elaboración, el cual comprende la participación de las dependencias y entidades municipales, así como el proceso de consulta social y participación ciudadana; así mismo se detalla la alineación con los instrumentos de planeación y el marco jurídico que dan sustento a este Programa.

En el apartado del Diagnóstico se describe la situación actual y la tendencia que presentan los principales temas o problemas críticos de movilidad identificados.

Posteriormente se plantea la Visión, que expresa el camino al cual se dirige la actual Administración Municipal y servirá para orientar las decisiones estratégicas en materia de movilidad que contribuyan al desarrollo integral del municipio. En el apartado de planteamiento estratégico se establecen los objetivos, indicadores, metas y líneas de acción, así como la definición de la responsabilidad de las dependencias y entidades involucradas en el Programa.

Por último, se establecen los lineamientos generales a través de los cuales se realizará la instrumentación, el seguimiento y la evaluación del Programa.

2. Marco de Referencia.

De conformidad con la definición del Programa de Movilidad Municipal (PMM) de Purísima del Rincón, Guanajuato, en atención a la normatividad en la materia y en alineación al Programa Estatal de Movilidad 2021-2024 para el Estado de Guanajuato, en esta sección se señala la normatividad aplicable al PMM de Purísima del Rincón, Guanajuato, y se hace referencia al proceso general para la elaboración de este instrumento.

2.1. Marco Jurídico.

A continuación, se enlistan las disposiciones jurídico normativas de los diferentes órdenes de gobierno nacionales, estatales y municipales, que dan origen al PMM de Purísima del Rincón, Guanajuato, así como las políticas internacionales, que permita la consolidación de un municipio sustentable y sostenible en la mejora de la movilidad dentro de su territorio, potenciando el desplazamiento de personas y mercancías.

El Marco Jurídico que se presenta, asegura la congruencia del presente instrumento, con las leyes, normas, planes, programas y políticas a nivel internacional, nacional, estatal y municipal, y su derivación. A continuación, se desarrolla cada una de las disposiciones vinculadas:

2.1.1. Marco nacional.

2.1.1.1. La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

En su artículo 4 párrafo 16, establece que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

En su Artículo 115, fracciones V y VI establece que los Municipios, en los términos de las leyes federales y estatales relativas, estarán facultados para formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal, así como los planes en materia movilidad y seguridad vial; además contempla que cuando dos o más centros urbanos situados en territorios municipales de dos o más entidades federativas formen o tiendan a formar una continuidad demográfica, la Federación, las entidades federativas y los Municipios respectivos, en el ámbito de sus competencias, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada el desarrollo de dichos centros, incluyendo criterios para la movilidad y seguridad vial, con apego a las leyes federales de la materia.

2.1.1.2. Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

En el Artículo 4 fracción X, que establece como principio: Accesibilidad universal y movilidad. Promover una adecuada accesibilidad universal que genere cercanía y favorezca la relación entre diferentes actividades urbanas con medidas como la flexibilidad de usos del suelo compatibles y densidades sustentables, un patrón coherente de redes viales primarias, la distribución jerarquizada de los equipamientos y una efectiva Movilidad que privilegie las calles completas, el transporte público, peatonal y no motorizado. Así como el título Séptimo dedicado a la movilidad, donde se establece que las políticas de Movilidad, deberán asegurar que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrecen sus Centros de Población. Además, indica que dichas políticas y programas para la Movilidad serán parte del proceso de planeación de los Asentamientos Humanos.

Complementariamente también se derivan las siguientes leyes federales.

2.1.1.3. Ley de Planeación.

La Ley de Planeación tiene entre sus objetivos, el establecer normas y principios básicos conforme a los cuales se llevará a cabo la Planeación Nacional del Desarrollo, así como establecer las bases de integración y funcionamiento del Sistema Nacional de Planeación Democrática. Señala los fundamentos para la planeación del desarrollo integral y sustentable del territorio; y establece que en el ámbito del Sistema Nacional de Planeación Democrática tendrá lugar la participación y consulta de los diversos grupos sociales, con el propósito de que la población exprese sus opiniones para la elaboración, actualización y ejecución de los instrumentos de planeación.

2.1.1.4. Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad.

Su objeto es reglamentar en lo conducente, el Artículo 1o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos estableciendo las condiciones en las que el Estado deberá promover, proteger y asegurar el pleno ejercicio de los derechos humanos y libertades fundamentales de las personas con discapacidad, asegurando su plena inclusión a la sociedad en un marco de respeto, igualdad y equiparación de oportunidades.

2.1.2. Marco estatal.

2.1.2.1. Ley Orgánica Municipal para el Estado de Guanajuato.

La Ley Orgánica Municipal para el Estado de Guanajuato, en su artículo 76 fracción I inciso d) establece las atribuciones de los ayuntamientos, Fijar las bases para la elaboración del plan municipal de desarrollo, del Programa de Gobierno Municipal y de los programas derivados de este último y en su oportunidad aprobarlos, evaluarlos y actualizarlos. El Programa de Gobierno Municipal se encontrará vinculado con la información recibida en el expediente de entrega recepción.

2.1.2.2. Ley de Planeación para el Estado de Guanajuato.

La Ley de Planeación para el Estado de Guanajuato, establece los principios del Sistema Estatal de Planeación, señala las disposiciones en materia de planeación del desarrollo que tiene el Estado y los Municipios en el ámbito de sus correspondencias. En su artículo 4, establece que la planeación del desarrollo se instrumentará a través de planes y programas, los cuales fijarán los objetivos, estrategias, metas, acciones e indicadores para el desarrollo del Estado.

2.1.2.3. Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios.

La Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, establece las bases y directrices para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas, bienes y mercancías en el Estado, las condiciones y derechos para su desplazamiento por el territorio, especialmente por los centros de población y las vías públicas, de manera segura, igualitaria, sustentable y eficiente. El artículo 12 establece que los municipios deberán elaborar sus programas de movilidad en total congruencia con lo establecido en el Programa Estatal. Dentro de los tres meses siguientes a la publicación del programa estatal o en su caso de su revisión.

En el artículo 33 establece que son atribuciones de los ayuntamientos la planificación, coordinación, evaluación y aprobación e implementación de los programas en materia de movilidad y transporte, así como el diseñar y ejecutar, en materia de movilidad urbana no motorizada, programas de recuperación y habilitación de espacios urbanos para el desplazamiento peatonal y la construcción y mantenimiento de infraestructura para ciclovías y la provisión en el ámbito de su competencia que la vialidad, la infraestructura vial y peatonal, servicios y elementos inherentes o incorporados a ella, se utilicen en forma adecuada conforme a su naturaleza.

También se establece que deberá garantizar la accesibilidad y el servicio público de transporte de personas de competencia municipal, para personas con discapacidad o movilidad reducida, mujeres, personas adultas mayores, niñas y niños, privilegiando el derecho de estos grupos a contar con medios de transporte acordes a sus necesidades; y coordinar las acciones que en materia de protección al medio ambiente, la reducción de contaminantes atmosféricos y de gases de efecto invernadero, lleve a cabo el municipio, en relación con la movilidad y la prestación del servicio público y especial de transporte, y el particular, en el ámbito de su competencia.

Además, le corresponde instrumentar en coordinación con el Estado y otros municipios, programas y campañas de educación peatonal, vial y cortesía urbana, encaminados a la prevención de accidentes, así como de protección al medio ambiente.

2.1.2.4. Ley de Inclusión para las Personas con Discapacidad en el Estado de Guanajuato.

En la Ley de Inclusión para las Personas con Discapacidad en el Estado de Guanajuato, se establecen las bases para la inclusión de las personas con discapacidad en un marco de igualdad, desarrollo social y de equiparación de oportunidades en todos los ámbitos de la vida. En su artículo 3, se establecen los principios rectores para la formulación de políticas públicas y para la inclusión social de las personas con discapacidad en el Estado.

En el artículo 6 se establecen las atribuciones del estado y de los municipios para garantizar la inclusión de las personas con discapacidad, a fin de incorporar en los instrumentos de planeación, las metas, objetivos, estrategias y acciones para la atención de las personas con discapacidad.

El Artículo 31 establece que, las políticas y acciones en materia urbanística y vivienda garantizarán condiciones obligatorias de accesibilidad en instalaciones públicas o de acceso al público, que permitan el libre desplazamiento de las personas con discapacidad en condiciones dignas y seguras, y serán aquéllas contenidas en el Programa Estatal de Desarrollo Urbano y de Ordenamiento Ecológico Territorial.

Y el artículo 31 bis señala que, para asegurar la accesibilidad en la infraestructura básica, equipamiento o entorno urbano en los espacios públicos y privados al uso público, se atenderán los principios del diseño universal y se incluirán ajustes razonables como el del escalón universal.

2.1.3. Marco municipal.

2.1.3.1. Acuerdo de creación del Instituto Municipal de Planeación de Purísima de Rincón, Guanajuato 05-07-2021.

Se crea el Instituto Municipal de Planeación de Purísima del Rincón, Guanajuato (IMPLAN) como un organismo público descentralizado de la administración pública municipal, con personalidad jurídica y patrimonio propios, responsable de consolidar y dar continuidad institucional al Sistema Municipal de Planeación Democrática e Integral.

Dentro del Implan Purísima se generarán proyectos que, previo conocimiento y acuerdo del cuerpo edilicio, permitan enfocar en el largo, mediano y corto plazo, la organización de la administración pública municipal para desarrollar el modelo de ciudad y municipio al que se aspira, logrando:

Planeación integral con visión de largo, mediano y corto plazo;

- Ordenamiento sustentable del territorio;
- Desarrollo ordenado, seguro, resiliente, incluyente, equitativo y sustentable del área urbana y de todo asentamiento humano ubicado al interior del territorio municipal;
- Promover la cultura de gobernanza urbana;
- Fomentar el derecho a la ciudad y de una ciudadanía responsable;
- Mejorar la prestación de servicios públicos;
- Impulsar un desarrollo económico y social que genere oportunidades;
- Impulsar y activar a nivel local la implementación de la nueva Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano e instrumentar los objetivos de desarrollo sostenible, a través de la Agenda 2030 y la Nueva Agenda Urbana; e
- Implementar una estrategia financiera en la consecución de recursos que ayuden en la consolidación de proyectos urbanos-ambientales.

2.1.3.2. Reglamento de Movilidad para el Municipio de Purísima del Rincón, Guanajuato.

El reglamento es de orden público e interés social y tiene por objeto establecer las bases y directrices para planear, organizar, administrar y controlar la infraestructura para las personas con discapacidad o movilidad reducida, peatones, movilidad no motorizada y transporte público y especial, infraestructura vial, infraestructura carretera y el equipamiento vial, conforme a la jerarquía de movilidad establecida en el reglamento teniendo uso preferencial del espacio público las personas con discapacidad, los peatones, los usuarios de bicicletas, transporte no motorizado y el servicio público y especial de transporte de personas frente a otro tipo de vehículos vigilando las condiciones y derechos para su desplazamiento por el territorio Municipal, de manera segura, igualitaria, sustentable y eficiente.

2.1.3.3. Reglamento de Tránsito y Movilidad para el Municipio de Purísima del Rincón, Guanajuato.

Las disposiciones de este reglamento son de orden público e interés social y tienen por objeto preservar la vida, la salud y el patrimonio de las personas, estableciendo las normas que rigen el

tránsito de peatones y de vehículos en las vías públicas del Municipio de Purísima del Rincón. Este reglamento no tendrá aplicación en los caminos de jurisdicción federal o estatal.

2.2. Proceso de elaboración.

Análisis del entorno: En esta etapa se analizó el entorno a partir de las principales variables que conforman el programa.

Reuniones de coordinación gubernamental: Estas reuniones se realizaron con los principales actores de cada una de las dependencias y entidades relacionadas con el Programa; en estos espacios se plantearon las acciones de gobierno para atender de manera eficaz y efectiva los retos identificados en el análisis del entorno.

Consulta social y participación ciudadana: En esta etapa del proceso se llevó a cabo una encuesta en línea en la que la ciudadanía opinó sobre los temas y problemáticas que consideran de mayor relevancia para atender por parte de la actual Administración. Los resultados se presentaron al H. Ayuntamiento, quienes enriquecieron el proyecto del Programa.

2.3. Alineación con los instrumentos de planeación.

2.3.1. Instrumentos de Planeación a nivel internacional.

2.3.1.1. Agenda del derecho a la ciudad.

El Derecho a la Ciudad es el derecho de todos los habitantes, presentes y futuros, permanentes y temporales, a habitar, utilizar, ocupar, producir, transformar, gobernar y disfrutar ciudades, pueblos y asentamientos urbanos justos, inclusivos, seguros, sostenibles y democráticos, definidos como bienes comunes para una vida digna, que debe compartirse y pertenecer a todos los miembros de la comunidad.

La Nueva Agenda Urbana (NAU) firmada en 2016, es la hoja de ruta de las ciudades que materializa el compromiso mundial con la urbanización sostenible. La NAU manifiesta que las ciudades y asentamientos humanos deberán ser aquellos espacios donde “todas las personas puedan disfrutar de iguales derechos y oportunidades, así como sus libertades fundamentales, guiados por los propósitos y principios de la Carta de las Naciones Unidas, incluido el pleno respeto del derecho internacional». La Agenda incluye el Derecho a la Ciudad en sus párrafos 11 y 12, compartiendo el ideal de “una ciudad para todos, en cuanto a la igualdad en el uso y el disfrute de las ciudades y los asentamientos humanos, buscando promover la integración y garantizar que todos los habitantes, tanto de las generaciones presentes como futuras, sin discriminación de ningún tipo, puedan crear ciudades y asentamientos humanos justos, seguros, sanos, accesibles, asequibles, resilientes y sostenibles, y habitar en ellos ... ideal conocido como derecho a la ciudad”.

Tabla 1. Componentes del Derecho a la Ciudad con normativa internacional aplicable.

Componentes del Derecho a la Ciudad	Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS)	Nueva Agenda Urbana
<p>5. Una ciudad/asentamiento humano que cumpla sus funciones sociales, es decir, que garantice el acceso equitativo y asequible de todos a la vivienda, los bienes, los servicios y las oportunidades urbanas, en particular para las mujeres, los grupos marginados y las personas con necesidades especiales; una ciudad/asentamiento humano que dé prioridad al interés público y social definido colectivamente, garantice un uso justo y ambientalmente equilibrado de los espacios urbanos y rurales, y reconozca y apoye la producción social del hábitat humanos.</p>	<p>Objetivo 11.1. De aquí a 2030, asegurar el acceso de todas las personas a viviendas y servicios básicos adecuados, seguros y asequibles y mejorar los barrios marginales.</p> <p>Objetivo 11.3. De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países.</p>	<p>34. promover el acceso equitativo y asequible a la infraestructura física y social básica sostenible para todos (...) incluido el acceso a terrenos habilitados y asequibles, a la vivienda, la energía renovable y moderna, el agua potable y el saneamiento, la alimentación sana, nutritiva y suficiente, la eliminación de los desechos, la movilidad sostenible, la atención de la salud y la planificación de la familia, la educación, la cultura, y las tecnologías de la información y las comunicaciones. (...) velar por que esos servicios tengan en cuenta (...) personas en situaciones de vulnerabilidad. (...) alentamos la eliminación de barreras jurídicas, institucionales, socioeconómicas y físicas.</p>
<p>6. Una ciudad/asentamiento humano con espacios y servicios públicos de calidad que mejoren las interacciones sociales y la participación política, promuevan las expresiones socioculturales, abracen la diversidad y fomenten la cohesión social; una ciudad/asentamiento humano en el que los espacios y servicios públicos contribuyan a construir ciudades más seguras (especialmente para mujeres y niñas) y a satisfacer las necesidades de sus habitantes (especialmente las relacionadas con los medios de subsistencia).</p>	<p>Objetivo 5.2. Eliminar todas las formas de violencia contra todas las mujeres y las niñas en los ámbitos público y privado, incluidas la trata y la explotación sexual y otros tipos de explotación.</p>	<p>13. Imaginamos ciudades y asentamientos humanos que:(b) (...) otorgan prioridad a la creación de espacios públicos seguros, inclusivos, accesibles, verdes y de calidad que crean las condiciones adecuadas para las familias, contribuyen a mejorar la interacción social e intergeneracional, las expresiones culturales y la participación política, según proceda, y fomentan la cohesión social, la inclusión y la seguridad en sociedades pacíficas y pluralistas, (...)</p> <p>37. Nos comprometemos a promover la creación de espacios públicos seguros, inclusivos, accesibles, verdes y de calidad, incluidas calles, aceras y carriles para ciclistas, plazas, paseos marítimos, jardines y parques, que sean zonas multifuncionales para la interacción social y la inclusión, la salud y el bienestar humanos, el intercambio económico y la expresión cultural, y el diálogo entre una amplia diversidad de personas y culturas, y que estén diseñados y gestionados de manera tal que garanticen el desarrollo humano, construyan sociedades pacíficas, inclusivas y participativas, y promuevan la convivencia, la conectividad y la inclusión social.</p>

53. Nos comprometemos a promover la creación de espacios públicos seguros, integradores, accesibles, verdes y de calidad que fomenten el desarrollo social y económico, con el fin de aprovechar de manera sostenible su potencial para generar mayores valores sociales y económicos, entre otros, el valor de la propiedad, y facilitar la actividad empresarial y las inversiones públicas y privadas, así como las oportunidades de generar medios de subsistencia para todos.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Componentes del Derecho a la Ciudad, Objetivos del Desarrollo Sostenible y Nueva Agenda Urbana, 2022.

2.3.1.2. Alineación de los Objetivos del Programa de Movilidad Municipal a la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

A continuación, se presentan los objetivos del Programa y su alineación a los objetivos y contribución a las metas de Agenda 2030.

Tabla 2. Alineación de los objetivos del Programa de Movilidad Municipal con los objetivos y metas de los ODS.

Objetivos del Desarrollo Sostenible		Programa Municipal de Movilidad
Objetivo	Meta	Objetivo
3. Salud y Bienestar.	3.6 De aquí a 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.	1.1 Mejorar la infraestructura dedicada al peatón.
		2.1 Incrementar la operación y seguridad vial.
		2.2 Incrementar la cultura de la movilidad sostenible y la accesibilidad universal.
5. Igualdad de Género.	5.1 Poner fin a todas las formas de discriminación contra todas las mujeres y las niñas en todo el mundo.	2.2 Incrementar la cultura de la movilidad sostenible y la accesibilidad universal.
9. Industria, Innovación e Infraestructura.	9.1 Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.	1.1 Mejorar la infraestructura dedicada al peatón.
		2.1 Incrementar la operación y seguridad vial.
		2.3 Incrementar la integración de los diversos modos de transporte.
11. Ciudades y Comunidades Sostenibles.	11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la	1.2 Fortalecer el Sistema de Ciclovías y la infraestructura de soporte.

	ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.	3.1 Fortalecer la coordinación en materia de movilidad.
	11.3 De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos...	2.2 Incrementar la cultura de la movilidad sostenible y la accesibilidad universal.
13. Acción por el Clima.	13.2 Incorporar medidas relativas al cambio climático en las políticas, estrategias y planes nacionales	1.2 Fortalecer el Sistema de Ciclovías y la infraestructura de soporte.
		3.1 Fortalecer la coordinación en materia de movilidad.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, 2015.

2.3.2. Instrumentos de planeación a nivel nacional.

2.3.1.1. Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024.

El Plan Nacional de Desarrollo precisa los objetivos nacionales, estrategias y prioridades del desarrollo integral del país, y estableciendo los lineamientos de política sectorial y regional. El Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 tiene como objetivo sentar las bases en materia de política pública basada en tres ejes estratégicos (1.-Justicia y Estado de Derecho, 2.- Bienestar, 3.-Desarrollo Económico) y tres Ejes transversales (Eje T1.- Inclusión e Igualdad Sustantiva, 2.- Combate a la corrupción y mejora de la gestión pública, 3.- Territorio Sostenible) (Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 2019).

2.3.1.2. Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano 2020-2024.

Este Programa se realiza desde la perspectiva de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, donde reconoce el territorio como un elemento transversal en todas las políticas de la Administración Pública Federal, en el que las desigualdades y brechas sociales obligan a la intervención conjunta de todos los actores involucrados, sector público, social o privado, así como de la población en general. En este sentido los objetivos prioritarios que se establecen son 1.- Establecer un sistema territorial integrado, ordenado, incluyente, sostenible y seguro centrado en los derechos humanos y colectivos de las personas, pueblos y comunidades, con énfasis en aquellas que por su identidad, género, condición de edad, discapacidad y situación de vulnerabilidad han sido excluidas del desarrollo territorial; 3.- Impulsar un hábitat asequible, resiliente y sostenible, para avanzar en la construcción de espacios de vida para que todas las personas puedan vivir seguras y en condiciones de igualdad...”

2.3.3. Instrumentos de planeación a nivel estatal.

2.3.3.1. Plan Estatal de Desarrollo (PED) Guanajuato 2040.

El PED Guanajuato 2040 encabeza los instrumentos del sistema de planeación en la entidad, en donde establece las estrategias sectoriales y regionales para el desarrollo, y se estructura a partir de cuatro dimensiones estratégicas: Humana y Social, Económica, Medio Ambiente y Territorio, Administración Pública y Estado de Derecho. Dentro de la Dimensión Medio ambiente y territorio se contemplan las líneas estratégicas y objetivos a los cuales se alinea la materia objeto del presente instrumento, que a continuación se expresan.

Tabla 3. Alineación general del PED 2040 y el Programa de Movilidad Municipal.

PED 2040		Programa Municipal de Movilidad
Objetivos	Estrategias	Objetivo
PED3.2.1 Lograr una administración sustentable del territorio, que impulse el desarrollo de comunidades y ciudades humanas y sustentables.	PED3.2.1.6 Asegurar el cumplimiento de las políticas, estrategias e instrumentos normativos para el ordenamiento territorial y la protección ambiental con un enfoque de sustentabilidad.	3.1 Fortalecer la coordinación en materia de movilidad.
PED3.2.2 Incrementar la cobertura, calidad, eficiencia y competitividad de la infraestructura del estado.	PED3.2.2.1 Consolidación de la infraestructura carretera como articuladora para el desarrollo al interior de la entidad y hacia el resto del país.	2.1 Incrementar la operación y seguridad vial.
	PED3.2.2.4 Fortalecimiento de la infraestructura logística de la entidad con base en las necesidades de los sectores económicos tradicionales, emergentes y estratégicos.	2.1 Incrementar la operación y seguridad vial.
PED3.2.3 Asegurar una movilidad fluida, sostenible y segura para todas las y los guanajuatenses y visitantes de la entidad.	ED3.2.3.1 Construcción de infraestructura para el transporte público que disminuya los tiempos de traslado, aumente la seguridad, particularmente para las mujeres, e incremente la movilidad interna en la entidad.	2.3 Incrementar la integración de los diversos modos de transporte.
	PED3.2.3.2 Implementación de un sistema de transporte multimodal, accesible, seguro y amigable con el medio ambiente.	2.2 Incrementar la cultura de la movilidad sostenible y la accesibilidad universal.
		2.3 Incrementar la integración de los diversos modos de transporte.
	PED3.2.3.3 Fortalecimiento de la coordinación entre los tres niveles de gobierno para potenciar el crecimiento y la operación de los sistemas de transporte.	2.3 Incrementar la integración de los diversos modos de transporte.
		3.1 Fortalecer la coordinación en materia de movilidad.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Plan estatal de Desarrollo 2040, 2022.

2.3.2.2. Programa Estatal de Movilidad (PEM) 2021-2024

El PEM 2021-2024, es elaborado a partir de los planteamientos establecidos en el PED 2040, en la APG 2021-2024 y en la actualización del PSDOS 2019-2024 y establece las siguientes líneas estratégicas, objetivos y estrategias a los que se alinea el presente instrumento.

Tabla 4. Tabla de alineación general Programa Estatal de Movilidad 2021-2024 y Programa Municipal de Movilidad.

Programa Estatal de Movilidad 2021-2024		Programa Municipal de Movilidad
Objetivo	Estrategia	Objetivo
Objetivo 1.1 Mejorar la infraestructura dedicada al peatón.	Estrategia 1.1.1 Rehabilitación de la infraestructura dedicada al peatón.	1.1 Mejorar la infraestructura dedicada al peatón.
	Estrategia 1.1.2 Generación de lineamientos de diseño de infraestructura dedicada al peatón.	2.2 Incrementar la cultura de la movilidad sostenible y la accesibilidad universal.
Objetivo 1.2 Fortalecer el Sistema Estatal de Ciclovías.	Estrategia 1.2.1 Impulso de bici estacionamientos en espacios públicos y edificaciones públicas.	2.3 Incrementar la integración de los diversos modos de transporte.
	Estrategia 1.2.2 Elaboración de la normativa estatal en materia de diseño de infraestructura ciclista.	2.2 Incrementar la cultura de la movilidad sostenible y la accesibilidad universal.
	Estrategia 1.2.3 Promoción del uso de la bicicleta con la participación de los municipios.	3.1 Fortalecer la coordinación en materia de movilidad. 1.2 Fortalecer el Sistema de Ciclovías y la infraestructura de soporte.
Objetivo 2.1 Incrementar la operación y seguridad vial en la red carretera estatal.	Estrategia 2.1.2 Impulso de la prevención y reducción de accidentes viales.	2.1 Incrementar la operación y seguridad vial.
	Estrategia 2.1.3 Consolidación del sistema de información estatal de movilidad	2.1 Incrementar la operación y seguridad vial.
Objetivo 2.2 Incrementar la cultura vial y accesibilidad universal.	Estrategia 2.2.1 Fortalecimiento de la cultura vial en el estado.	2.2 Incrementar la cultura de la movilidad sostenible y la accesibilidad universal.
	Estrategia 2.2.2 Establecimiento de lineamientos de diseño para la accesibilidad universal.	2.2 Incrementar la cultura de la movilidad sostenible y la accesibilidad universal.
Objetivo 2.3 Incrementar la integración de los diversos modos de transporte.	Estrategia 2.3.1 Fortalecimiento e integración del sistema de movilidad intermunicipal.	2.3 Incrementar la integración de los diversos modos de transporte.

Objetivo 2.4 Promover el uso de tecnologías menos contaminantes para la movilidad	Estrategia 2.4.1 Impulso de alternativas de movilidad eléctrica	2.3 Incrementar la integración de los diversos modos de transporte.
		3.1 Fortalecer la coordinación en materia de movilidad.
Objetivo 3.11 Fortalecer la coordinación intergubernamental en materia de movilidad.	Estrategia 3.1.1 Consolidación de la vinculación con diferentes órdenes de gobierno.	3.1 Fortalecer la coordinación en materia de movilidad.
	Estrategia 3.1.2 Fortalecimiento del sistema público de transporte en los municipios.	2.3 Incrementar la integración de los diversos modos de transporte.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Programa Estatal de Movilidad 2021-2024, 2022.

2.3.2.3. Programa Estatal de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Ecológico Territorial (PEDUOET) 2040.

El PEDUOET 2040 es el instrumento de planeación con visión prospectiva de largo plazo en el que se representa la dimensión territorial del Plan Estatal de Desarrollo y alinea a los programas establecidos dentro del eje estratégico “territorios de innovación” que corresponden al subsistema “VII.4. Subsistema urbano-regional”, cuyo propósito es incrementar los mecanismos de gestión territorial, desde una perspectiva estratégica y una gestión inteligente e institucionalizada, que permita el reconocimiento de las realidades regionales y municipales diversas e inhiba a futuro los impactos negativos sobre el territorio y la economía. Dentro de las estrategias y objetivos se resaltan los siguientes:

PEDUOET 2040		Programa Municipal de Movilidad
Objetivo	Estrategia	Objetivo
Desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, promueva la conectividad del Sistema Estatal Territorial, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social.	Consolidación de la red carretera intermunicipal y rural y desarrollo de infraestructura en la entidad.	2.1 Incrementar la operación y seguridad vial.
Garantizar la cobertura de manera óptima en el desplazamiento de las personas, garantizando el servicio a las necesidades de la población.	Fortalecimiento del sistema de transporte colectivo.	2.3 Incrementar la integración de los diversos modos de transporte.
Incrementar el desarrollo de infraestructura estratégica que induzca la inversión en el estado y la consolidación de los corredores económicos.	Consolidación de la infraestructura de los corredores económicos.	2.1 Incrementar la operación y seguridad vial.

<p>Asegurar la población la inclusión a la ciudad, para el desarrollo de sus actividades para acceder a los servicios. Integrando a la persona en un entorno fiable en su desplazamiento, autónomo y confortable.</p>	<p>Accesibilidad universal.</p>	<p>2.2 Incrementar la cultura de la movilidad sostenible y la accesibilidad universal.</p>
---	---------------------------------	--

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del PEDUOET 2040, 2022.

Actualización del Programa Sectorial Desarrollo Ordenado y Sostenible (PSDOS) 2019-2024

PSDOS 2019-2024		Programa Municipal de Movilidad
Línea Estrategia	Objetivo	Objetivo
<p>5.5 Fortalecimiento de la conectividad y movilidad para la competitividad</p>	<p>5.5.1 Fortalecer la infraestructura carretera y de caminos rurales, para asegurar su nivel de operación óptimo.</p>	<p>2.1 Incrementar la operación y seguridad vial.</p>
	<p>5.5.3 Incrementar la infraestructura ciclista para la movilidad sustentable de la población del Estado de Guanajuato.</p>	<p>1.2 Fortalecer el Sistema de Ciclovías y la infraestructura de soporte.</p>
	<p>5.5.4 Fortalecer la administración del servicio público y especial de transporte.</p>	<p>3.1 Fortalecer la coordinación en materia de movilidad.</p>
	<p>5.5.5 Eficientar los trámites y servicios para la ciudadanía en materia de requisitos de tránsito.</p>	
	<p>5.5.6 Impulsar el desarrollo de planes y programas para la movilidad en el estado.</p>	

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Actualización del Programa Sectorial Desarrollo Ordenado y Sostenible (PSDOS) 2019-2024, 2022

2.3.4. Instrumentos de planeación a nivel municipal.

2.3.3.2. Plan Municipal de Desarrollo (PMD) 2040.

El PMD 2040 es el documento base donde se plantean escenarios deseables y escenarios posibles a partir de los cuales se diseñen y construyan estrategias, políticas públicas, programas y proyectos de inversión; es un instrumento para la toma de decisiones para el Gobierno Municipal y la ciudadanía con visión de largo plazo.

A continuación, se enlistan la dimensión, línea estratégica, objetivos y estrategias relativos al objeto del presente instrumento:

Tabla 5. Tabla de alineación general Plan Municipal de Desarrollo Visión 2040 y Programa Municipal de Movilidad.

Objetivo	PMD Visión 2040 Estrategia	Programa Municipal de Movilidad Objetivo
Objetivo 3.2.1 Incrementar y mejorar la cobertura de la infraestructura municipal.	Estrategia 3.2.1.1 Incrementar la infraestructura vial municipal.	1.1 Mejorar la infraestructura dedicada al peatón.
		1.2 Fortalecer el Sistema de Ciclovías y la infraestructura de soporte.
		2.1 Incrementar la operación y seguridad vial.
	Estrategia 3.2.1.3 Consolidar la cobertura de equipamiento urbano.	2.3 Incrementar la integración de los diversos modos de transporte.
	Estrategia 3.2.1.5 Mejorar y consolidar el sistema de transporte público municipal.	2.2 Incrementar la cultura de la movilidad sostenible y la accesibilidad universal. 2.3 Incrementar la integración de los diversos modos de transporte. 3.1 Fortalecer la coordinación en materia de movilidad.
Objetivo 4.1.1 Fomentar la integración de una administración pública enfocada en la "Gobernanza".	Estrategia 4.1.1.1 Promover la corresponsabilidad y la participación ciudadana.	3.1 Fortalecer la coordinación en materia de movilidad.
	Estrategia 4.1.2.2 Promover la profesionalización de los servidores públicos para el fortalecimiento institucional.	2.2 Incrementar la cultura de la movilidad sostenible y la accesibilidad universal.
Objetivo 4.3.1 Garantizar un entorno seguro y en paz.	Estrategia 4.3.1.1 Implementar políticas públicas encaminadas a propiciar las condiciones y escenarios sociales que permitan promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de los purisimenses.	2.2 Incrementar la cultura de la movilidad sostenible y la accesibilidad universal.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del 2040 del Municipio de Purísima del Rincón, 2022.

2.3.3.3. Programa de Gobierno Municipal 2021-2024

Como parte del Sistema Municipal de Planeación, el municipio en coordinación con el Instituto Municipal de Planeación de Purísima del Rincón a partir del 03 de febrero de 2022, presentaron ante

el Ayuntamiento el Programa de Gobierno Municipal 2021-2024, mismo que una vez aprobado se publicó en el periódico oficial el 29 de marzo del presente año.

Dicho instrumento se elaboró en concordancia con los demás instrumentos del Sistema Municipal de Planeación como son el Plan de desarrollo Municipal Purísima 2040 y el Programa Municipal de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Ecológico Territorial de Purísima del Rincón, además de considerar su alineación con los instrumentos de planeación vinculantes y la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas.

El planteamiento estratégico del Programa de Gobierno Municipal 2021-2024, en dos de sus ejes contempla estrategias y/o acciones específicas que abonan al cumplimiento de la visión de mediano y corto plazo. De esta manera se expone a continuación los elementos vinculatorios del Programa de Gobierno Municipal 2021-2024 con el tema de la Movilidad.

Tabla 6. Tabla de alineación general Programa de Gobierno Municipal 2021-2024 de Purísima del Rincón, Guanajuato y Programa Municipal de Movilidad

Programa de Gobierno Municipal 2021-2024 de Purísima del Rincón		Programa Municipal de Movilidad
Objetivo	Estrategia	Objetivo
1.1 Incrementar la inclusión social de la población purisimenses.	1.1.4 Impulso al deporte y la activación física.	1.2 Fortalecer el Sistema de Ciclovías y la infraestructura de soporte.
3.2 Disminuir el déficit de infraestructura y servicios públicos municipales.	3.2.3 Mejoramiento del sistema de transporte público urbano del municipio.	2.2 Incrementar la cultura de la movilidad sostenible y la accesibilidad universal.
		2.3 Incrementar la integración de los diversos modos de transporte.
		3.1 Fortalecer la coordinación en materia de movilidad.
4.1 Mejorar la calidad de la atención ciudadana.	4.1.1 Promoción de la participación ciudadana en la gobernanza.	3.1 Fortalecer la coordinación en materia de movilidad.
	4.1.3 Impulso a la formación integral del funcionario municipal.	2.2 Incrementar la cultura de la movilidad sostenible y la accesibilidad universal.
4.3 Consolidar la paz social en el municipio a través de la prevención.	4.3.4 Promoción de la cultura vial en los diversos sectores de la población purisimense.	2.2 Incrementar la cultura de la movilidad sostenible y la accesibilidad universal.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Programa de Gobierno Municipal 2021-2024 de Purísima del Rincón, Guanajuato, 2022.

2.3.3.4. Programa Municipal de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Ecológico Territorial (PMDUOET) de Purísima del Rincón, 2021.

El artículo 43 fracción VI del Código Territorial para el Estado y los Municipios de Guanajuato, indica como criterio para el programa municipal, considerar el enfoque del desarrollo orientado al transporte colectivo, para priorizar medios de transporte masivo, además, el PED 2040, refiere que el sistema de movilidad, debe lograr un sistema de transporte multimodal, accesible, seguro y amigable con el medio ambiente. Así también considera la construcción de infraestructura para el transporte público que disminuya los tiempos de traslado, aumente la seguridad, particularmente para las mujeres y las personas con discapacidad, e incremente la movilidad interna en la entidad y el municipio. Para ello en el PMDUOET se proponen las siguientes estrategias.

- Generar una red de vialidades a escala barrial, diseñadas para la prioridad, accesibilidad y seguridad peatonal.
- Crear nuevos esquemas de movilidad urbana sustentable, favoreciendo la accesibilidad, conectividad y la baja emisión de contaminantes.
- Mejorar el sistema de rutas de transporte público (gestión de velocidad, frecuencia y horarios a partir de demanda).
- Ampliar la cobertura de las rutas del transporte hacia las localidades rurales del sur del municipio, así como los horarios y frecuencia de las unidades.
- Implementar acciones de mejora de la movilidad en zonas peatonales que permitan la sana distancia, en áreas con alta afluencia de personas (escuelas, centros laborales, hospitales y mercados).

A partir de lo expuesto, la estrategia dirigida a la movilidad intraurbana y metropolitana tiene el objetivo de reorientar la inversión pública hacia el transporte y la movilidad urbana sustentables, con el fin de configurar un sistema de Ejes y Corredores de Movilidad Metropolitana que integren funcional y operacionalmente la estructura urbana de Purísima del Rincón y San Francisco del Rincón, con el objeto de dirigir correctamente los patrones de movilidad de la población. Este sistema tiene los siguientes ejes de política:

- Dirigir ordenadamente el transporte público como eje estructurador de desarrollo metropolitano, en función del comportamiento futuro de la movilidad de la población (usuarios potenciales de transporte público, 2040), proponiendo la creación de estaciones para sistemas masivos de transporte (tipo BRT) y opciones de conexión que potencien las acciones actuales de ordenamiento del transporte metropolitano. La ampliación del sistema BRT Optibús (León) hacia Purísima del Rincón, crearía espacios conectados y accesibles a partir de líneas alimentadoras.
- Desarrollar opciones de movilidad no motorizada a partir de ejes troncales de ciclovías, como mecanismo de accesibilidad en centros urbanos y ciudades rurales periféricas, e integración

socio-espacial intraurbana, enfatizando el desarrollo de acciones para la movilidad no motorizada de personas (peatones, bicicleta, etc.).

- Desarrollar una estrategia de recuperación y construcción de banquetas y veredas para peatones con la amplitud necesaria y el mobiliario urbano que requieran.

3. Diagnóstico.

3.1. Medios alternos de movilidad.

De acuerdo con el Censo de Población y Vivienda 2020 del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi), en Purísima del Rincón el número de personas que se trasladaban en medios no motorizados son poco menos de 33 mil personas, lo que equivale al 39 por ciento de la población total del municipio en 2020.

Tabla 7. Población de 3 años y más que asiste a la escuela y Población de 12 años y más ocupada que se traslada caminando o en bicicleta a su lugar de estudio y lugar de trabajo respectivamente.

Municipio	Población de 3 años y más que asiste a la escuela	Medio de traslado al lugar de estudio			Población de 12 años y más ocupada	Medio de traslado al lugar de trabajo		
		Total	Bicicleta	Caminando		Total	Bicicleta	Caminando
Purísima del Rincón	20,063	12,898	2,046	10,852	35,993	20,095	11,464	8,631

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Censo de Población y Vivienda 2020 de Inegi.

3.1.1. Infraestructura dedicada al peatón.

Según datos del Censo de Población y Vivienda 2020 del Inegi, de las 12 mil 898 personas que utilizaban medios no motorizados para ir a los lugares de estudio, el 84 por ciento se movilizaba a la escuela caminando.

De las 20 mil 095 personas que utilizaban medios de transporte no motorizado el 43 por ciento de las personas se movilizaba a sus lugares de trabajo caminando.

De acuerdo al Inventario Nacional de Vivienda 2016, Purísima de Bustos presenta un déficit de banquetas en sus vialidades, pues sólo el 20.86 por ciento cuentan con este servicio, el 32.41 por ciento cuentan con banqueta en alguna vialidad y el 41.45 por ciento no tiene presencia de banquetas en las vialidades.

En el inventario de banquetas realizado en el estudio denominado “Diagnóstico y propuesta de Sistema de Movilidad Intraurbano en los municipios de la Zona Metropolitana de León, Iplaneq 2013”, señala que las banquetas:

- Tienen dimensiones variables, que oscilan desde los 1.30 metros hasta los 4.50 metros teniendo una medida promedio de 2.10 metros.
- Están construidas en concreto. En algunas vialidades no existen, sólo hay presencia de pequeños senderos utilizados como andadores peatonales siendo inseguros y peligrosos.
- Tienen un estado de conservación regular, ya que algunas de ellas presentan grietas, hundimientos, falta de mantenimiento y delimitación.

Según datos del Inventario Nacional de Vivienda 2016, la mayor presencia de banquetas se presenta en el centro de Purísima de Bustos y se pierde cobertura conforme las vialidades se alejan de este. La zona que se encontró con mayor déficit de dicha infraestructura es la zona norte que corresponde con las colonias Francisco Villa y San Silvestre.

Mapa 1. Disponibilidad de banquetas en Purísima de Bustos.



Fuente: Municipio de Purísima del Rincón 2021, con datos del Inventario Nacional de Vivienda de Inegi 2016.

En Jalpa de Cánovas se observa una gran presencia de banquetas en la zona del jardín principal, sin embargo, esta presencia va disminuyendo conforme se acerca a la periferia, las zonas con menor presencia se ubican en las localidades del Huinduri, El Tepetate y Santa Eduwiges.

3.1.2. Infraestructura ciclista.

De las 12 mil 898 personas que utilizaban medios no motorizados para ir a los lugares de estudio sólo el 16 por ciento se movilizaba a la escuela en bicicleta.

En el ámbito laboral, el 32 por ciento de población ocupada utiliza la bicicleta como medio de traslado para ir a su lugar de trabajo.

De acuerdo con el Banco Interamericano de Desarrollo, por cada 100 mil habitantes, se requieren 25 kilómetros de red ciclista. Según el Censo de Población y Vivienda 2020 del Inegi, el municipio contaba con una población de 83 mil 842 habitantes. En la cabecera municipal existen a la fecha ocho ciclovías que, en suma, tienen una longitud de 8.51 kilómetros, esto quiere decir que se tiene un déficit aproximado de 13 kilómetros de ciclovía.

Tabla 8. Ciclovías en Purísima de Bustos.

Sentido	Características	Ciclovía	Sección metros	Existente Kilómetros	Proyecto Kilómetros
Dirección: Unidireccional					
Ote-Pte	Integrada al arroyo vehicular	Av. Hermenegildo Bustos	1.50	0.36	0.61
Ote-Pte	Integrada al arroyo vehicular	Av. López Mojica-Manuel Doblado	1.50	0.90	-
Ote-Pte	Integrada al arroyo vehicular	Blvd. Manuel J. Clouthier	0.60	1.23	-
Nte-Sur	Integrada al arroyo vehicular	Francisco I. Madero	0.60	0.16	0.56
Dirección: Bidireccional					
Nte-Sur	Confinada a la vialidad	Carr. Purísima – Jalpa (Pípila-Ecoparque)	1.50	1.45	-
Ote-Pte	Camellón	Bivr. Independencia	1.50	0.96	1.36
Nte-Sur	Camellón	Bivr. Manuel Gómez Morín	1.00	1.27	0.95
Nte-Sur	Integrada al arroyo vehicular	Bivr. Del Valle	3.00	2.18	1.50
Nte.	Paralela al río	Parque lineal Veneros	-	-	1.38
Nte.	Paralela al río	Parque lineal Guanajuato	-	-	0.89
Ote-Pte	Integrada al arroyo vehicular	Ignacio López Rayón	-	-	0.61
Ote-Pte	Integrada al arroyo vehicular	5 de Mayo	-	-	0.86
Ote-Pte	Integrada al arroyo vehicular	Ignacio Aldama	-	-	1.23
Total de ciclovías en kilómetros				8.51	9.95

Fuente: Municipio de Purísima del Rincón 2021.

De acuerdo con las características de las ciclovías, la mayoría de estas se encuentran integradas al arroyo vehicular y no generan circuitos, siendo sólo tramos en distintas vialidades sin continuidad para la movilidad ciclista.

Sobre la Carretera Estatal Manuel Doblado – Purísima de Bustos, hacia la comunidad de Jalpa de Cánovas se encuentra la ciclovía bidireccional de mayor longitud del municipio con una longitud de 21 kilómetros aproximadamente. Ésta se localiza confinada a un costado de la vialidad.

Según el estudio "Diagnóstico y propuesta de Sistema de Movilidad Intraurbano en los municipios de la Zona Metropolitana de León Iplaneg, 2013" las ciclovías existentes cuentan con las características que a continuación se señalan:

- Están construidas en la mayor parte de concreto, tienen una medida promedio de 2.3 metros, distancia que permite circular a una bicicleta por sentido. La variación en su sección es de 1.8 metros a 2.5 metros.
- En algunas de las ciclovías, se puede observar contaminación, vehículos estacionados, presencia de puestos ambulantes.
- Estas vías se encuentran en condiciones regulares de funcionalidad, en algunas existen fisuras, hundimientos, mala delimitación y falta de señalamientos. Algunas de ellas carecen de mantenimiento adecuado.

Mapa 2. Ciclovías de Purísima del Rincón.



Fuente: Municipio de Purísima del Rincón, 2021.

3.2. Transformación a una movilidad incluyente, segura y sustentable.

3.2.1. Inventario de infraestructura accesible.

De acuerdo a lo planteado en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Nueva Agenda Urbana de ONU Hábitat, actualmente las ciudades deben buscar ser incluyentes, accesibles y sostenibles, y garantizar la accesibilidad de todos los ciudadanos ya sea en la movilidad y en el entorno físico construido, tales como espacios públicos verdes y calles.

La prioridad de la accesibilidad es brindar un entorno físico transitable para todos los ciudadanos, sobre todo para sectores de población vulnerables como mujeres, niños, ancianos y personas con movilidad reducida, que requieren y deben por derecho contar con el diseño de ciudades accesibles.

De acuerdo a la información del Censo de Población y Vivienda 2020 del Inegi, el 15.17 por ciento de la población el estado de Guanajuato tiene alguna de las siguientes discapacidades: problemas para escuchar, hablar, ver, caminar y de tipo mental. El 2.31 por ciento de la población tiene limitaciones para caminar, por lo que se infiere que requieren de rampas de desplazamiento y banquetas anchas para garantizar su accesibilidad en las ciudades.

En la siguiente tabla se muestra la situación para la entidad y el municipio de Purísima del Rincón.

Tabla 9. Purísima del Rincón, tipos de discapacidad, 2020.

Tipo de discapacidad	Guanajuato		Purísima del Rincón	
	Población	Porcentaje	Población	Porcentaje
Caminar o moverse	142,599	15.24	1 899	13.79
Ver	118,833	12.70	1 870	13.58
Escuchar	59,516	6.36	784	5.59
Hablar o comunicarse	43,896	4.69	578	4.20
Mental	52,829	5.64	736	5.34

*La sumatoria del porcentaje de la población con alguna discapacidad no es igual a 100 pues la suma de la población con discapacidad, limitación o con algún problema o condición mental, es mayor a la población total en dicha situación, por aquellas personas que tienen más de una discapacidad o limitación.

Fuente: Municipio de Purísima del Rincón 2021, con datos del Inegi 2020.

El municipio de Purísima del Rincón para el 2020 tenía 13 mil 774 ciudadanos con alguna discapacidad, limitación o con algún problema o condición mental, lo que representa 16 por ciento de la población municipal.

En Purísima del Rincón se tiene un registro de 1 mil 899 personas con discapacidad que camina, sube o baja con mucha dificultad y 2 mil 441 que tiene una limitación para caminar, subir o bajar. Es necesario que Purísima del Rincón modifique el diseño de la ciudad, pues ésta requiere de calles y espacios públicos incluyentes y accesibles, ya que, de acuerdo con el Inventario Nacional de Viviendas, (2016) en Purísima de Bustos solo el 2 por ciento de las vialidades cuentan con rampa, el

84 por ciento no cuentan con rampa, 6 por ciento tiene rampa en alguna vialidad y finalmente el 7 por ciento no se encuentra especificado.

Al igual que Purísima de Bustos, Jalpa de Cánovas cuenta con un déficit en cuestión de rampas de desplazamiento, pues sólo en la parte del jardín hay este tipo de equipamiento, mientras que el resto de la localidad carece de este servicio, cabe destacar que al ser un punto turístico del municipio éste debe ser accesible para las personas más vulnerables, con el fin de no limitar su acceso.

3.2.2. Seguridad vial.

De acuerdo a la información proporcionada por la autoridad municipal, en Purísima de Bustos se han registrado accidentes en el periodo de 2015 al 2020 en las siguientes vialidades:

- El Carmen
- Blvr. del Valle
- Blvr. Independencia
- Blvr. Clouthier
- Blvr. Manuel Gómez
- Guanajuatito
- Comunidades y Zona Centro

Siendo ésta última la zona con más accidentes, sin embargo, en el año 2020 solo se han registrado 46 accidentes.

Las causas más frecuentes de los accidentes son: conducir en estado de ebriedad, falta de precaución y no ceder el paso en vía preferencial. Los accidentes más frecuentes son los choques frontales, laterales y contra objetos fijos.

De acuerdo a información del Programa Municipal de Desarrollo Urbano de Ordenamiento Ecológico Territorial de 2018 en la localidad de Jalpa de Cánovas se identificaron tres puntos de conflicto, los cuales corresponden a la curva de San Andrés de Jalpa y Carretera Purísima - Cd. Manuel Doblado esquina Calle Hospital, los cuales tienen un incidente de colisión, el punto restante es Carretera Purísima - Cd. Manuel Doblado en las localidades de Jalpa de Cánovas y San Andrés de Jalpa, el incidente que se presenta en esta zona es la obstrucción de vehículos mal estacionados.

En Purísima del Rincón, de acuerdo con el Censo de Población y Vivienda del Inegi 2020, de las 19 mil 843 viviendas particulares habitadas, 7 mil 717 viviendas cuentan con una motocicleta o motoneta, es decir que en casi 40 por ciento de las viviendas el municipio cuenta con una motocicleta. Este dato es importante pues prevalece en el municipio un uso desordenado de este medio de transporte, mismo que genera tráfico, contaminación y siniestros viales.

3.2.3. Cultura vial y accesibilidad universal.

3.2.3.1. Señalización.

De acuerdo con el Inventario Nacional de Viviendas 2016, la señalización en las vialidades en Purísima de Bustos se encuentra limitada, ya que sólo el 13.07 por ciento cuenta con ésta en todas las vialidades, el 46.87 por ciento sólo se encuentra en algunas vialidades, el 34.64 por ciento no cuenta con señalización y el 5.42 no se especifica. Cabe destacar que la zona centro es la que cuenta con mayor número de vialidades con señalización y conforme se va alejando del centro se pierde cobertura.

Para Jalpa de Cánovas al igual que en Purísima de Bustos la parte centro es la que alberga mayor número de señaléticas, además de la carretera Purísima - Cd. Manuel Doblado, conforme se va alejando de esta zona la presencia de la misma va disminuyendo.

Según el inventario del estudio "Diagnóstico y propuesta de Sistema de Movilidad Intraurbano en los municipios de la Zona Metropolitana de León, Iplaneo 2013" la señalización horizontal y vertical presenta las siguientes características:

- Muchos de los señalamientos verticales se encuentran deteriorados (láminas y tubulares corroídos) y algunos presentan signos provocados por vandalismo.
- Algunos señalamientos verticales, funcionalmente no coinciden con la necesidad de la vialidad.
- La señalización horizontal presenta desgaste debido a la aplicación de pintura de poca duración.

3.2.4. Infraestructura de transporte público

3.2.4.1. Rutas urbanas.

Purísima del Rincón cuenta con 9 rutas urbanas, de las cuales solo están en funcionamiento 5 (29, 30, 31, 32 y 34), las cuales están concesionadas a dos empresas: Transporte urbano y suburbano de Purísima del Rincón y Autotransportes urbanos y suburbanos Purísima del Rincón S. A. de C.V.

Tabla 10. Rutas urbanas de Purísima del Rincón.

Ruta	Unidades	Frecuencia	Tiempo de Recorrido (min)	Longitud Kilómetros	Inicio y fin de servicio
Ruta 29	2	3	71	16	Potrerillos- Centro (San Francisco del Rincón)
Ruta 30	4	3	47	10	Crucitas- Centro (San Francisco del Rincón)
Ruta 31	6	1	20	8.2	Centro (Purísima)- Centro (San Francisco del Rincón)
Ruta 32	1	Sujeto a horarios	57	8.5	San Jerónimo-Centro de San Francisco del Rincón
Ruta 34	1	1	59	12	Crucitas- Centro (San Francisco del Rincón)

Fuente: Municipio de Purísima del Rincón, 2021

La localidad de Jalpa de Cánovas cuenta con una ruta de transporte, la cual es denominada "Ruta 35", esta cuenta con dos unidades, la ruta inicia en el centro de la comunidad de Guadalupe de Jalpa y llega hasta la cabecera municipal de San Francisco del Rincón.

3.2.4.2. Rutas suburbanas.

Las rutas suburbanas funcionan en correlación a la movilidad de personas entre los municipios de Purísima del Rincón y San Francisco del Rincón, éstas comunican a 54 localidades incluyendo a la cabecera municipal, dando una cobertura directa a 55 mil 084 habitantes (radio de influencia de 500 metros) que corresponden al 80.06 por ciento de la población del municipio con esta cobertura.

Se identifican seis empresas que ofrecen el servicio de rutas suburbanas dentro del municipio; Autotransportes Urbanos y Suburbanos de Purísima del Rincón, Unión de Permissionarios de Azules y Triángulos, Ana Aldana Verdín, Servicios de Pasaje Terrestre del Bajío, Ómnibus del Jorullo, S.A. de C.V. y Transportes Urbanos y Suburbanos de Purísima del Rincón.

Se suma el servicio que presta la empresa Grupo Flecha Amarilla denominado Metropolitano, que tiene frecuencias de aproximadamente 15 a 20 minutos, uniendo a los municipios del Rincón, Cd. Manuel Doblado y la zona metropolitana de León.

Existen 29 rutas suburbanas que dan servicio a la zona urbana de San Francisco del Rincón-Purísima, de estas sólo 6 son reconocidas por el municipio de Purísima del Rincón, mientras que las restantes son rutas concesionadas en el municipio de San Francisco del Rincón.

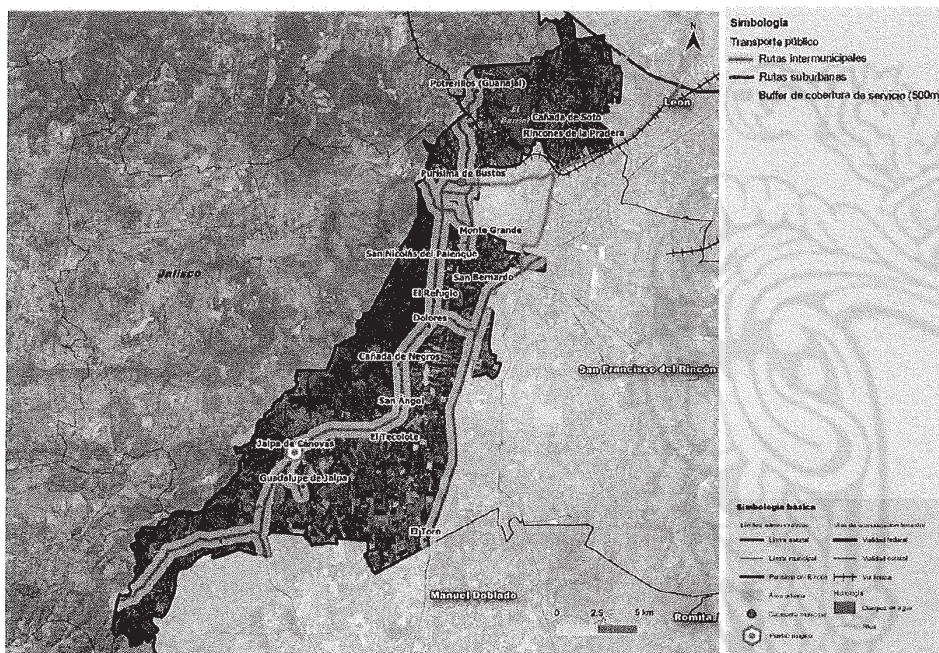
Tabla 11. Rutas suburbanas, Purísima del Rincón.

Número de ruta	Origen	Destino	Ruta	Municipio que otorga la concesión	Foránea o Suburbana
1	Purísima del Rincón	San Francisco del Rincón	Centro (Purísima del Rincón)- Centro (San Francisco del Rincón)	Purísima del Rincón	Suburbana
2	San Francisco del Rincón	Purísima del Rincón	Centro (Purísima del Rincón)- Centro (San Francisco del Rincón)	Purísima del Rincón	Suburbana
3	Purísima de Bustos	San Bernardo	Purísima de Bustos- San Bernardo	Purísima del Rincón	Suburbana
4	San Bernardo	Purísima de Bustos	Purísima de Bustos- San Bernardo	Purísima del Rincón	Suburbana
5	Col. Del Carmen	Centro (Purísima del Rincón)	Col. Del Carmen- Centro (Purísima del Rincón)	Purísima del Rincón	Suburbana
6	Centro 4 (Purísima del Rincón)	Col. Del Carmen	Col. Del Carmen- Centro (Purísima del Rincón)	Purísima del Rincón	Suburbana
7	San Jerónimo	Purísima	San Jerónimo - Centro (San Francisco del Rincón)	San Francisco del Rincón	Foránea
8	Purísima del Rincón	San Jerónimo	San Jerónimo - Centro (San Francisco del Rincón)	San Francisco del Rincón	Foránea
9	El Toro	San Francisco del Rincón	San Francisco del Rincón- El Toro	San Francisco del Rincón	Foránea
10	San Francisco del Rincón	El Toro	San Francisco del Rincón- El Toro	San Francisco del Rincón	Foránea

Número de ruta	Origen	Destino	Ruta	Municipio que otorga la concesión	Foránea o Suburbana
11	San Francisco del Rincón	Guadalupe de Jalpa	San Francisco del Rincón - Guadalupe de Jalpa	San Francisco del Rincón	Foránea
12	Guadalupe de Jalpa	San Francisco del Rincón	San Francisco del Rincón - Guadalupe de Jalpa	San Francisco del Rincón	Foránea
13	San Francisco del Rincón	La Ladera	San Francisco del Rincón - La Ladera	San Francisco del Rincón	Foránea
14	La Ladera	San Francisco del Rincón	San Francisco del Rincón - La Ladera	San Francisco del Rincón	Foránea
15	Carrizo de Rubios	San Francisco del Rincón	San Francisco del Rincón - Carrizo de Rubios	San Francisco del Rincón	Foránea
16	San Francisco del Rincón	Carrizo de Rubios	San Francisco del Rincón - Carrizo de Rubios	San Francisco del Rincón	Foránea
17	San Francisco del Rincón	San Ángel	San Francisco del Rincón. - San Ángel	San Francisco del Rincón	Foránea
18	San Ángel	San Francisco del Rincón	San Francisco del Rincón. - San Ángel	San Francisco del Rincón	Foránea
19	Palenque	San Francisco del Rincón	San Francisco del Rincón - Palenque	San Francisco del Rincón	Foránea
20	San Francisco del Rincón	Palenque	San Francisco del Rincón - Palenque	San Francisco del Rincón	Foránea
21	San Francisco del Rincón	El Tecolote	San Francisco del Rincón - El Tecolote	San Francisco del Rincón	Foránea
22	El Tecolote	San Francisco del Rincón	San Francisco del Rincón - El Tecolote	San Francisco del Rincón	Foránea
23	San Francisco del Rincón	Potreriillos	Potreriillos - San Francisco del Rincón	San Francisco del Rincón	Foránea
24	Potreriillos	San Francisco del Rincón	Potreriillos - San Francisco del Rincón	San Francisco del Rincón	Foránea
25	San Francisco del Rincón	Carrizo de Rubios	San Francisco del Rincón. - Carrizo de Rubios	San Francisco del Rincón	Foránea
26	Carrizo de Rubios	San Francisco del Rincón	San Francisco del Rincón. - Carrizo de Rubios	San Francisco del Rincón	Foránea
27	El Tecolote	San Francisco del Rincón	San Francisco del Rincón. - El Tecolote	San Francisco del Rincón	Foránea
28	San Francisco del Rincón	El Tecolote	San Francisco del Rincón. - El Tecolote	San Francisco del Rincón	Foránea

Fuente: Municipio de Purísima del Rincón 2021, con base en datos proporcionados por el H. Ayuntamiento, 2020 y del Iplaneg. Catálogo geográfico SEIEG, 2015.

Mapa 3. Rutas suburbanas e intermunicipales del Municipio de Purísima del Rincón.



Fuente: Municipio de Purísima del Rincón 2021, a partir de Inegi (2020). DENUE e Iplaneg (2019). PEDUOET 2040. (2019).

Existe sólo una ruta que da cobertura a las localidades más alejadas de la cabecera municipal; Guardarrayas, San Antonio Casas Blancas, Tepetate del Gallo, La Lagartija y El Carmen (Inegi, 2014). Sólo el 32.36 por ciento del total de las rutas suburbanas y urbanas son concesionadas por el municipio de Purísima del Rincón. Las rutas establecidas no respetan los horarios y los paraderos designados, provocando aumento en tiempos de traslado y generando un mayor congestionamiento vial en la Zona Centro de Purísima de Bustos (Copladem, 2019).

3.2.4.3. Rutas intermunicipales.

Las rutas intermunicipales tienen una comunicación entre los municipios de León, San Francisco del Rincón, Purísima del Rincón y Cd. Manuel Doblado.

Las rutas intermunicipales identificadas, comunican a 38 localidades que incluyen a la cabecera municipal, dando una cobertura directa a 51 mil 031 habitantes en un radio de influencia de 500 metros sobre la trayectoria, que representan el 74.18 por ciento de la población del municipio con esta cobertura.

Tabla 8. Rutas intermunicipales.

Número de rutas	Origen	Destino	Ruta
1	León	Santa Ana Pacueco	León-San Francisco del Rincón -Purísima del Rincón-Jalpa de Cánovas-Manuel Doblado-San Felipe-Santa Ana Pacueco
2	León	Límite del Estado	León-San Francisco del Rincón -Purísima de Bustos-Límite con el Estado de Jalisco
3	León	Manuel Doblado	León-Santa Rosa-San Francisco del Rincón-El Maguey-El Toro-Cd. Manuel Doblado
4	Santa Ana Pacueco	León	León-San Francisco del Rincón -Purísima del Rincón-Jalpa de Cánovas-Manuel Doblado-San Felipe-Santa Ana Pacueco
5	Límite del Estado	León	León-San Francisco del Rincón -Purísima de Bustos- Límite con el Estado de Jalisco
6	Manuel Doblado	León	León-Santa Rosa-San Francisco del Rincón-El Maguey-El Toro-Cd. Manuel Doblado

Fuente: PMDUOET 2021. Con base en datos de Iplaneg. Catálogo geográfico SEIEG, 2015.

Desde el año 2018 el municipio de Purísima de Rincón cuenta con el servicio de transporte interurbano UNEBÚS que comunica con los municipios de la Zona Metropolitana de León (Purísima del Rincón, San Francisco del Rincón, Silao de la Victoria y León).

3.2.5. Uso de tecnologías menos contaminantes para la movilidad.

De acuerdo con el Inventario Nacional de Emisiones de Gases y Compuestos de Efectos Invernadero (INEGyCEI) del año 2015 identifica que las principales emisiones de dióxido de carbono (CO₂), provienen de automóviles y transporte público 25.1 por ciento; las actividades de producción y transmisión de energía eléctrica 24.1 por ciento y la ganadería para la producción de leche y carne 10.3 por ciento.

Cifras del Sistema Estatal de Información de Calidad del Aire (SEICA) del estado de Guanajuato, mencionan que el municipio de Purísima del Rincón registró en el año de 2013 una emisión de 4 mil 151.5 toneladas de dióxido de carbono, del total de 85 por ciento corresponden a fuentes móviles y 15 por ciento a fuentes aéreas.

Tabla 9. Emisiones de contaminantes CO2 (toneladas), 2013.

Municipio	Tipo de fuente			
	Total	Fijas	Aérea	Móviles
Purísima del Rincón	4,151.50	0.39	60.85	3,530.26

Fuente: Municipio de Purísima del Rincón 2021, con datos del SEICA, 2013.

3.2.6. Jerarquía vial y estado de las vialidades municipales.

3.2.6.1. Estructura vial.

De acuerdo con el artículo 297 del Código Territorial para el Estado y Municipios de Guanajuato (CTEMG), las vialidades se clasifican de la siguiente forma:

Metropolitana > 70 metros de sección; Primaria 40 < 70 metros de sección; Secundaria >20 < 40 metros de sección; Colectora >15 < 20 metros de sección; Calle >11 < 15 metros de sección; Calle cerrada 13 metros mínimos de sección; Andador 5 metros mínimo.

En el Plan Municipal de desarrollo 2040 se menciona que, Purísima de Bustos cuenta con 178.14 kilómetros de los cuales 6.9 kilómetros son vías secundarias, 2.34 kilómetros son colectoras, 154.83 corresponden a calles, 13.83 kilómetros son calles cerradas y 0.24 pertenecen a la tipología de andadores.

Tabla 12. Purísima de Bustos, jerarquía de vialidades.

Tipo	Longitud (Km)	%
Metropolitana	0	0
Primaria	0	0
Secundaria	6.9	3.87
Colectora	2.34	1.31
Calle	154.83	86.91
Calle cerrada	13.83	7.76
Andador	0.24	0.13

Fuente: Municipio de Purísima del Rincón 2021, con datos del Programa Municipal de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Ecológico Territorial de Purísima del Rincón.

De acuerdo con el Manual de Normas y Reglas de Vialidad, Dispositivos de Tránsito y Mobiliario de SEDESOL, la dosificación vial se debe de estructurar en vial primario y vial secundario, la primera conjunta las vías de acceso controlado y las arterias mientras que las segundas albergan calles colectoras, calles locales y calles peatonales.

Tabla 13. Purísima de Bustos, dosificación vial.

Tipo de vía	% de la longitud recomendada	% de la longitud en cabecera
Vías de acceso controlado	5	0
Arterias	20	3.87
Calles colectoras	15	1.31
Calles locales	60	94.67

Fuente: Municipio de Purísima del Rincón 2021, con datos del Programa Municipal de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Ecológico Territorial de Purísima del Rincón.

De acuerdo con datos obtenidos del Plan Municipal de Desarrollo Purísima 2040, las vías de comunicación con respecto a la administración, para el año 2014 contaba con una red de 25.53 kilómetros de administración municipal y 60.96 kilómetros de administración estatal. Por otra, parte la red de carreteras y caminos corresponde con lo que se describe a continuación:

Tabla 14 Administración de carreteras y caminos

Nombre	Administración	fuentes	Longitud (Km)	Subsector
Ramal a San Diego de Alejandría	Estatal	S.O.P.	2.40604	Carretera
Libramiento Purísima del Rincón	Estatal	S.O.P.	2.30774	
Ramal a San Jerónimo	Estatal	S.O.P.	3.66571	
Ramal a Carr. [Purísima de bustos-Manuel Doblado], Carr. el Maguey	Estatal	S.C.T.	3.023	
Purísima del Rincón - Cd. Manuel Doblado	Estatal	S.O.P.	30.0378	
Libramiento sur San Francisco del Rincón	Estatal	S.C.T.	4.31351	
León - Santa Rosa - Cd. Manuel Doblado	Estatal	S.O.P.	17.2097	
Purísima del Rincón-Potrerrillos	Municipal	S.C.T.	7.77874	
Ramal a San Bernardo	Municipal	S.C.T.	2.71768	
Ramal a Rancho Seco	Municipal	S.C.T.	2.02188	
El Cócono- la Trinidad- Carrizo de Rubios	Municipal	S.C.T.	8.82778	Brechas y caminos
Gpe de Jalpa [Purísima- Manuel Doblado]	Municipal	S.C.T.	1.59847	
El Tecolote-[Purísima-Manuel Doblado]	Municipal	S.C.T.	1.34346	
El Pedernal-[Purísima- Manuel Doblado]	Municipal	S.C.T.	0.515199	
Acceso a parque ecológico	Municipal	S.C.T.	0.727917	
Total de kilómetros a nivel municipal en Purísima del Rincón 88.49KM				

Fuente: Municipio de Purísima del Rincón 2021, con datos de la Secretaría de Obras Públicas y Secretaría de Comunicaciones y Transporte, 2014.

3.2.6.2. Calles sin revestimiento.

El estado de las vialidades varía entre las comunidades y el área urbana; dentro del municipio de Purísima del Rincón aún podemos encontrar vialidades sin pavimentar, y en las localidades rurales es más común encontrarnos con vialidades en este estado. Sin importar la zona de la que se hable podemos encontrarnos con que este tema es uno de los que se les presta mayor atención, esto debido a que es una de las situaciones más presentes para la población en general.

Para el inicio del 2020, tanto en la zona urbana como zonas rurales, el total de vialidades pavimentadas era de 133.72 kilómetros, y para el final del año 2020 se contaban con 142.55 kilómetros de vialidades pavimentadas. De acuerdo a datos de la Dirección de Obra Pública, para el año 2019 el total de calles sin revestimiento en el municipio de Purísima del Rincón fue de 241.85 kilómetros, mientras que para el año 2020 se tenían 233.63 kilómetros, es decir, se atendió el 3.65 por ciento de las calles sin

revestimiento de un año a otro; en el periodo 2019-2020 se realizó un total de 14.337 kilómetros de vialidades pavimentadas.

3.3. Gestión de la movilidad en sus diferentes modalidades.

3.3.1. Normatividad municipal vigente.

El municipio de Purísima del Rincón cuenta con dos ordenamientos legales en la materia, en vigor desde 2017: el Reglamento de Movilidad y el Reglamento de Tránsito y Movilidad. En el primero referente a la planeación, organización, administración y control de la infraestructura para las personas con discapacidad o movilidad reducida, peatones, movilidad no motorizada y transporte público y especial. El segundo establece las normas que rigen el tránsito de peatones y de vehículos en las vías públicas del municipio.

3.3.2. Administración y control de servicios de movilidad.

El Reglamento de Movilidad reconoce a la Coordinación de Tránsito y Transporte adscrita a la Secretaría del H. Ayuntamiento como una de las autoridades municipales en materia de tránsito y transporte. En este sentido habría de evaluar la actualización del reglamento de Movilidad para incluir una unidad administrativa que tendría a su cargo las funciones técnicas y operativas en materia de prevención tanto de accidentes viales, como de infracciones a las normas de tránsito y adicionalmente otra unidad administrativa que tenga en su responsabilidad la gestión y administración en materia de movilidad y transporte.

4. Resultados de encuesta sobre movilidad.

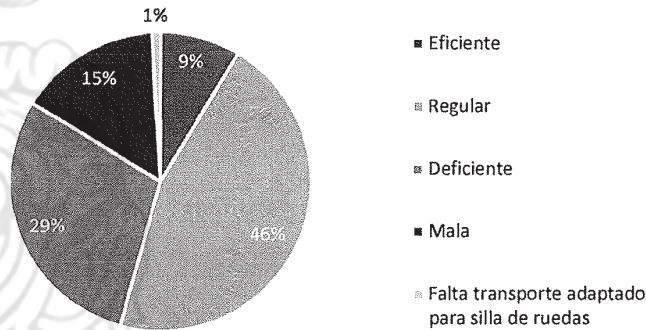
4.1. Resultados generales de la encuesta.

La actual administración reconoce la importancia de involucrar a la población en la toma de decisiones encaminadas al desarrollo del municipio, por tal motivo promueve la participación ciudadana para que las políticas públicas atiendan las necesidades que presentan los purisimenses. Siguiendo la línea de involucrar a la población, mediante la elaboración del Programa de Movilidad, se buscó la participación ciudadana a través de la Encuesta sobre Movilidad en el Municipio de Purísima del Rincón; realizada en línea con un formulario definido. Las preguntas que se realizaron estuvieron encaminadas a conocer la percepción que tienen los ciudadanos sobre la movilidad, las problemáticas que identifican, así como las propuestas que tiene para alcanzar una movilidad segura, eficiente, de calidad, inclusiva y sustentable.

La Encuesta estuvo activa durante un periodo de nueve días, donde participaron 107 ciudadanos en un rango de edad de 18 a 70 años. El 52 por ciento de los encuestados fueron mujeres, mientras que el 48 por ciento fueron hombres. En cuanto a la eficiencia de la movilidad se identificó que el 46 por

ciento de los encuestados perciben la movilidad como regular; 29 por ciento como deficiente; 15 por ciento como mala; 9 por ciento como eficiente; y 1 por ciento especificó que faltaba transporte adaptado a sillas de ruedas.

Gráfica 1. Percepción del nivel de calidad de la movilidad.

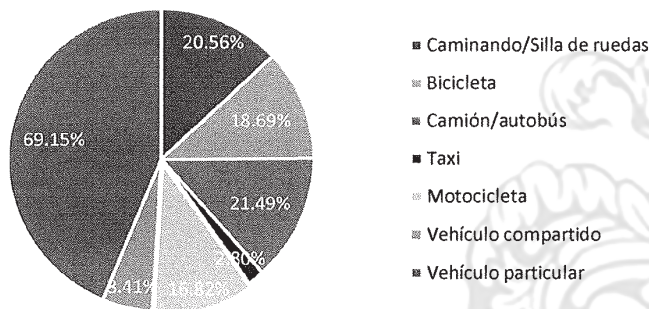


Fuente: IMPLAN Purísima del Rincón 2022, con base en resultados de la Encuesta sobre Movilidad en el Municipio de Purísima del Rincón, 2022.

De los 107 encuestados, tres personas (2.80 por ciento) afirmaron necesitar apoyo de algún elemento para trasladarse por sí mismos, entre ellos se encontraban un usuario de silla de ruedas, un usuario de un bastón y un usuario de otro elemento. Según datos del Censo de Población y vivienda 2020 de Inegi, el 5.07 por ciento de la población en el municipio presenta alguna discapacidad motriz, visual, auditiva o de lenguaje, mientras que el 10.69 por ciento tiene alguna limitación motriz, visual, auditiva o de lenguaje, es decir, el 15.77 por ciento de los purisimenses no pueden realizar algunas actividades de forma regular. Es necesario tener en cuenta esta cifra y trabajar para que la movilidad sea universal.

Para conocer los medios de transporte más usados se pidió a los encuestados que eligieran las dos respuestas que se aplicaban más a ellos, como resultado, el más usado es el vehículo particular con el 69.15 por ciento de recurrencia, seguido por el camión/autobús con el 21.49 por ciento, caminando/silla de ruedas con un 20.56 por ciento, la bicicleta con 18.69 por ciento, la motocicleta con el 16.82 por ciento, el vehículo compartido con 8.41 por ciento y en último lugar el taxi con un 2.80 por ciento.

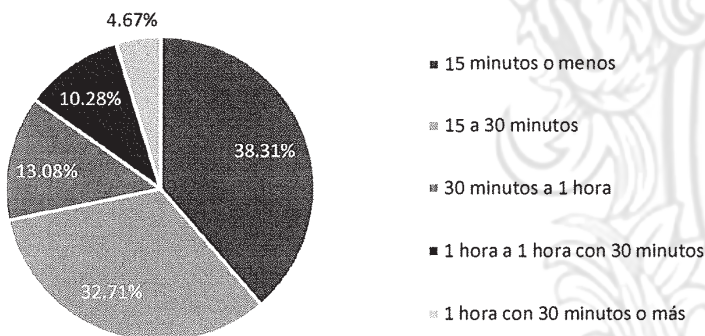
Gráfica 2. Medios de transporte más utilizados.



Fuente: IMPLAN Purísima del Rincón 2022, con base en resultados de la Encuesta sobre Movilidad en el Municipio de Purísima del Rincón, 2022.

En cuanto a los tiempos de traslados el 38.31 por ciento hace 15 minutos o menos, el 32.71 por ciento hace de 15 a 30 minutos, 13.08 realiza de 30 minutos a 1 hora, 10.28 por ciento hace de 1 hora a 1 hora con 30 minutos y 4.67 invierte 1 hora con 30 minutos o más en su traslado.

Gráfica 3. Tiempos de traslados de vivienda a lugar de trabajo/escuela.



Fuente: IMPLAN Purísima del Rincón 2022, con base en resultados de la Encuesta sobre Movilidad en el Municipio de Purísima del Rincón, 2022.

4.2. Identificación de problemáticas y puntos de riesgo.

4.2.1. Problemáticas identificadas.

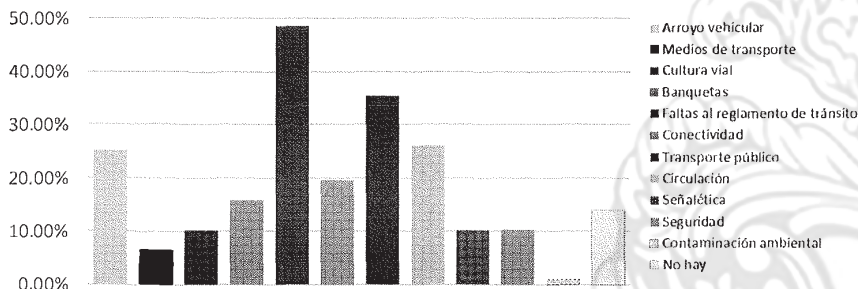
Respecto a las problemáticas relacionadas a la movilidad se solicitó que plasmaran la o las problemáticas que ellos percibían, obteniendo que el 14.01 por ciento de la población opina que no hay alguna problemática, mientras que el 85.99 por ciento sí identificó alguna y la compartió dentro de su respuesta. Dentro de los resultados, los encuestados identifican que la problemática principal está

relacionada a las faltas al reglamento de tránsito con un 48.59 por ciento, seguido del transporte público con el 35.51 por ciento, la circulación con 26.16 por ciento, las vialidades con 25.23 por ciento, las conectividad vial con un 19.62 por ciento, las banquetas con 15.88 por ciento, la falta de cultura vial, señalética vial adecuada limitada o nula e inseguridad vial con 10.28 por ciento cada una, los medios de transporte con el 6.54 por ciento y la contaminación ambiental con un 0.93 por ciento. Dentro de cada problemática se identificó lo siguiente:

- **Faltas al reglamento de tránsito.** Poco o nulo respeto a la señalética vial, uso indebido e invasión de ciclovías por parte de peatones y vehículos motorizados y no motorizados, ciclistas y motociclistas circulando en sentido contrario, motociclistas que no rebasan adecuadamente ni respetan su carril, exceso de velocidad, no respetar semáforos ni señales de alto, carencia de uso de direccionales, vehículos estacionados en lugares inadecuados incluyendo banquetas, el uso indebido de las vialidades por todos los usuarios y no respetar el reglamento de tránsito en general;
- **Transporte público.** Servicio insuficiente e ineficiente, con limitada cobertura urbana y particularmente rural, las rutas no cumplen con sus horarios establecidos, el tiempo entre una unidad y otra (de la misma ruta) es prolongado, los tiempos de traslados de las rutas son largos, el servicio por parte de los conductores no es el adecuado, los camiones suelen ir al límite de su capacidad de pasajeros, no es universal el transporte público y poco interés por parte de las autoridades municipales por solucionar esta problemática de forma rápida;
- **Circulación.** Problemáticas que ralentiza la circulación como semáforos mal sincronizados, retenes, semáforos y topes innecesarios, cierre de calles (con o sin previo aviso) por obras públicas o eventos sociales, tráfico en las puertas de las escuelas, elementos de tránsito que no agilizan la fluidez vial, exceso de vehículos y transporte de carga descargando en vía pública y sin zona exclusiva;
- **Vialidades.** Arroyo vehicular reducido, grietas y baches, vialidades sin pavimentar, coladeras y registros hundidos y obstrucción de vialidades por comercios y otros elementos;
- **Conectividad.** Para llegar a tu destino es necesario rodear bastante, insuficiente conectividad con vialidades primarias, problemas en la entrada y salida del área urbana, ineficiente e insuficiente infraestructura destinada al ciclista;
- **Banquetas.** Banquetas mal diseñadas, obstrucción de banquetas por comercios, postes y otros elementos, banquetas agrietadas y con baches, carencia de banquetas en algunas zonas, banquetas angostas, banquetas resbalosas y falta de rampas adecuadas para silla de ruedas;
- **Falta de cultura vial.** Falta de cultura y educación vial;
- **Señalética vial adecuada.** La señalética vial vertical adecuada es limitada o nula y la señalética vial horizontal adecuada es limitada o nula;
- **Seguridad vial.** Los semáforos no integran al peatón ni al ciclista, no hay respeto por el peatón ni por el ciclista, no hay respeto por la fauna, el peatón se ve obligado a circular por el arroyo vehicular debido a la obstrucción y estado de las banquetas, el ciclista se ve obligado a circular por el arroyo vehicular debido a la obstrucción y estado de las ciclovías, insuficientes elementos de tránsito que guarden el orden, accidentes ocasionados por la imprudencia de conductores de vehículos motorizados y no motorizados e inseguridad;
- **Medios de transporte.** Las motocicletas son identificadas como una problemática y el uso excesivo de automóvil; y

- **Contaminación ambiental.** Ocasionada por el uso excesivo de vehículos motorizados.

Gráfica 4. Problemáticas identificadas por los encuestados.



Fuente: IMPLAN Purísima del Rincón 2022, con base en resultados de la Encuesta sobre Movilidad en el Municipio de Purísima del Rincón, 2022.

4.2.2. Puntos de riesgo identificados.

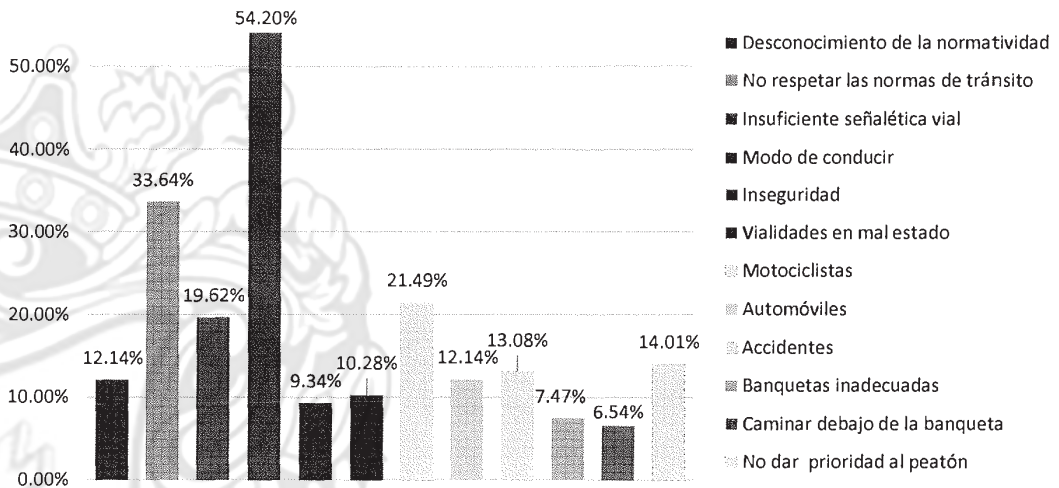
Los encuestados también señalaron las zonas que identifican como puntos de riesgo, entre ellos destacan: la calle Esquipulas, así como la glorieta de la misma calle esquina con calle Ignacio Allende; la Av. De la juventud; cruce de Blvd. Manuel Gómez Morín con Libramiento sur independencia y calle Ignacio Allende; Libramiento Sur Independencia y Calle Benito Juárez; cruce del Blvd. H. Bustos con Blvd. Del Valle; Blvd. Del Valle y sus cruceiros; cruce del Blvd. Del Valle con Blvd. Lic. Benito Juárez; Blvd. Lic. Benito Juárez; los negocios en banquetas de la calle Miguel Hidalgo; la glorieta de la carretera Purísima a Manuel Doblado; y como puntos generales a prestar atención están las calles donde hay escuelas, bulevares y avenidas, área urbana, cruceiros, banquetas dañadas, angostas, resbalosas y/u obstruidas, vialidades con poco alumbrado público, ciclovías, vialidades en obra y vialidades angostas.

Estos puntos de riesgo son referentes al exceso de velocidad, la falta de señalética vial vertical y horizontal, el dar preferencia al automóvil, el uso inadecuado de las vialidades por parte de todos los usuarios, entre otros.

4.2.3. Tipos de riesgos identificados.

Respecto a los resultados de los tipos de riesgo que perciben los encuestados, el 4.67 por ciento dijo que no hay, mientras que el 95.33 por ciento identificaron uno o más tipos de riesgos. En respuesta se obtuvieron 243 riesgos, los cuales se catalogaron en 21 grupos según su tipo.

Gráfica 5. Principales tipos de riesgos percibidos por la población.



Fuente: IMPLAN Purísima del Rincón 2022, con base en resultados de la Encuesta sobre Movilidad en el Municipio de Purísima del Rincón, 2022.

Cabe resaltar que, aunque los riesgos estén divididos por tipo, todos son considerados como tal por poner en riesgo la vida e integridad de los usuarios al volverlos vulnerables ante la inseguridad de circular libremente en las vialidades del municipio, ya sea que utilicen vehículos motorizados, no motorizados o sean peatones. Los grupos con cada tipo de riesgo incluyen lo siguiente:

- **Modo de conducir.** El 54.20 por ciento de los encuestados afirman que el modo de conducir de los ciclistas, motociclistas y automovilistas es el principal riesgo, debido a que cometen faltas que ponen en riesgo su vida y la de los demás usuarios, también incluye circular en sentido contrario por parte principalmente de ciclistas y motociclistas;
- **No respetar las normas de tránsito.** 33.64 por ciento percibe que hay faltas a las normas y reglamento de tránsito, lo que ocasiona un factor de riesgo para la población, dentro de estas faltas se consideran pasar por alto la señalética vial, los semáforos, el sentido de las vialidades y/o no respetar el límite de velocidad;
- **Motociclistas.** Los motociclistas en sí son percibidos en un 21.49 por ciento como factores de riesgo ya que ponen en riesgo su vida y la de los demás usuarios, esto debido a que circulan sin equipo de seguridad o es inadecuado, suelen traer exceso de pasajeros o de carga, tienden a circular sobre la ciclovía o en la banqueta, se estacionan en ciclovías, también consideran que hay una cantidad considerable de accidentes ocasionados por motociclistas;
- **Insuficiente señalética vial.** El 19.62 por ciento considera que la inadecuada señalética vial es un factor de riesgo debido a que el tamaño y ubicación de la misma no son los más indicados, en algunos puntos no hay señalética vial de ningún tipo, hay una carencia de señalética vial horizontal considerable;
- **No dar prioridad al peatón.** Otro 14.01 por ciento de los encuestados ven el no dar prioridad al peatón como uno de los factores de riesgo, también incluyen aquí el riesgo para los niños y

usuarios en general afuera de las escuelas, sin una adecuada regulación en las horas de entrada y salida de los alumnos, así como una insuficiente señalética vial destinada al peatón;

- **Accidentes.** Un 13.08 por ciento percibió los choques, atropellos y accidentes en general como factor de riesgo;
- **Desconocimiento de la normatividad.** El 12.14 por ciento considera el desconocimiento de la normatividad como factor de riesgo ya que contribuye al uso indebido de las vialidades, lo que pone en riesgo la vida e integridad de todos los usuarios, así como no saber incorporarse a las glorietas;
- **Automóviles.** 12.14 por ciento de los encuestados percibe los automóviles como un factor de riesgo ya que suelen encontrarlos estacionados sobre las banquetas, ciclovías o sobre el arroyo vehicular, dejando libre sólo una parte del mismo y la ciclovía para que los demás usuarios circulen por ella, pasando lo mismo cuando se estacionan en doble fila, los automovilistas también tienden a circular por la ciclovía, poniendo en riesgo la vida de los ciclistas y otros usuarios que invaden la misma, y vehículos de carga pesada circulando y descargando en vialidades angostas y/o céntricas;
- **Vialidades en mal estado.** 10.28 por ciento perciben las vialidades como riesgo debido a los baches y agrietamientos que tienen algunas, algunas son muy angostas y los dobles sentidos de algunas calles, así como carreteras angostas;
- **Inseguridad.** Un 9.34 por ciento consideran la inseguridad como factor de riesgo en la movilidad ya que hay vialidades oscuras que propician la delincuencia, hay acoso callejero, así como el crimen organizado y demás actos violentos;
- **Banquetas inadecuadas.** Este tipo de riesgo es percibido como tal por el 7.47 por ciento de los encuestados, refiriéndose a las banquetas obstruidas por postes, escalones, rampas de cocheras, vegetación mal ubicada, u objetos pertenecientes a los comercios que impiden el libre paso, consideran también los desniveles sobre las banquetas y las rampas inadecuadas para personas con discapacidad, usuarios de silla de ruedas, carritos, etc.;
- **Caminar debajo de la banqueta.** El 6.54 por ciento puso el caminar debajo de la banqueta como un riesgo, esto es derivado de las banquetas inadecuadas, así como del uso de las banquetas como espacio para estacionarse o parte de los comercios;
- **Deficiente transporte público.** Un 4.67 por ciento considera que el transporte público deficiente pone en riesgo la seguridad e integridad de los usuarios al no tener paradas de camión definidas debidamente y que sean respetadas, así como las paradas del camión poco concurridas;
- **Topes.** 4.67 por ciento percibe la falta de señalización vertical y horizontal de los topes y su ubicación como riesgos; y
- **Ciclovías inadecuadas.** El 3.73 por ciento de los encuestados ve un riesgo el que las ciclovías sean angostas en algunos puntos, no cuente con señalética vertical u horizontal y el no ser continuas.

4.3. Propuestas de soluciones.

Dentro de las propuestas de soluciones por parte de la ciudadanía para lograr una movilidad segura, eficiente, de calidad, inclusiva y sustentable destacan opiniones tendientes a fomentar la participación

ciudadana y la concientización de los usuarios para una movilidad más ordenada. Las propuestas incluyen: campañas de educación vial a empleados de cualquier sector económico, así como a los estudiantes en escuelas de nivel básico, medio y superior y público en general; fomentar el respeto al reglamento de tránsito mediante pláticas, cursos y talleres; capacitaciones a elementos de tránsito; aplicar las sanciones correspondientes a infractores; usar de base la pirámide de la movilidad urbana; mayor seguridad para la población; fomentar la participación ciudadana para hacerlos parte de la cultura vial; fomentar el uso de medios de transporte sostenible; y promover campañas para liberar las banquetas, moviendo los obstáculos y concientizar a comerciantes sobre la importancia de banquetas despejadas.

Algunas de las propuestas estuvieron encaminadas a aspectos de diseño y estética que mejorarán la imagen urbana y que al mismo tiempo fomentan la movilidad segura, eficiente, de calidad, inclusiva y sustentable, tales como: incrementar la señalización vial adecuada horizontal y vertical; reparar y/o adecuar vialidades, incluyendo arroyo vehicular y banquetas con rampas de acceso para personas con discapacidad, y siguiendo un reglamento para diseñar banquetas incluyentes; mayor atención al tema de la movilidad por parte del municipio; elaborar y ejecutar un programa integral de movilidad; delimitar adecuadamente las ciclovías para que sean seguras, que estén conectadas y sean continuas; transporte público eficiente, suficiente, digno, sustentable e incluyente; incrementar el alumbrado público en las vialidades; atender las necesidades respecto a vialidades en localidades rurales; gestionar estacionamientos públicos gratuitos para vecinos de la zona centro; establecer horarios para vehículos de carga y descarga; y mejorar la conectividad vial.

5. Visión en materia de Movilidad.

Ante los planteamientos de la nueva Agenda Urbana Internacional y los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030, planteados por la Organización de las Naciones Unidas y sus agencias, así como a la filosofía que da sustento a la nueva Ley General de Asentamientos Humanos, Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial; en el municipio de Purísima del Rincón, se plantea un modelo de desarrollo centrado en las personas, ordenado e incluyente, por lo que en materia de movilidad se plantea la siguiente visión:

Purísima del Rincón es un municipio que promueve la movilidad incluyente, sostenible y segura; garantizando a todas las personas las condiciones y derechos para su desplazamiento peatonal, ciclista, de transporte público y privado en todo el territorio.

Planteamiento estratégico.

Derivado de lo anteriormente expuesto, se presenta el enfoque estratégico para la atención a las necesidades identificadas en materia de movilidad sustentable para el municipio de Purísima del Rincón.

En este apartado se exponen las líneas estratégicas y objetivos con sus respectivos indicadores, metas, estrategias y líneas de acción, así como los responsables de su ejecución.

Las Líneas Estratégicas y sus objetivos se sintetizan a continuación:

LÍNEA ESTRATÉGICA 1. IMPULSO A LOS MEDIOS ALTERNOS DE MOVILIDAD.

Objetivo 1.1 Mejorar la infraestructura dedicada al peatón.

Objetivo 1.2 Fortalecer el Sistema de Ciclovías y la infraestructura de soporte.

LÍNEA ESTRATÉGICA 2. PROMOVER LA TRANSFORMACIÓN HACIA UNA MOVILIDAD SALUDABLE, SOLIDARIA, SEGURA Y SUSTENTABLE.

Objetivo 2.1 Incrementar la operación y seguridad vial.

Objetivo 2.2 Incrementar la cultura de la movilidad sostenible y la accesibilidad universal.

Objetivo 2.3 Incrementar la integración de los diversos modos de transporte.

LÍNEA ESTRATÉGICA 3. FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD.

Objetivo 3.1 Fortalecer la coordinación en materia de movilidad.

En los siguientes cuadros se refiere el marco estratégico para cada uno de ellos.

LÍNEA ESTRATÉGICA 1. IMPULSO A LOS MEDIOS ALTERNOS DE MOVILIDAD.

Objetivo 1.1 Mejorar la infraestructura dedicada al peatón.

Responsable

Indicador 1.1.1 Porcentaje de kilómetros de banquetas rehabilitadas y construidas en el municipio.

Meta 1.1.1 Incrementar en un 1 por ciento el total de kilómetros de banquetas en las vías y calles municipales.

Obras Públicas

Indicador 1.1.2 Porcentaje de cruces peatonales atendidos en la red vial del municipio.

Meta 1.1.2 Incrementar en un 80 por ciento el actual porcentaje de cruces seguros sobre vías primarias y secundarias del municipio, y en el primer cuadro de la ciudad.

Obras Públicas

Estrategia 1.1.1 Rehabilitación y ampliación de la infraestructura peatonal.

Líneas de Acción

1.1.1.1 Construir y conservar banquetas en vialidades municipales. Obras Públicas

1.1.1.2 Construir y conservar los cruces peatonales seguros en vialidades municipales. Obras Públicas

Estrategia 1.1.2 Generación de lineamientos de diseño de infraestructura peatonal.

Líneas de Acción

1.1.2.1 Elaborar el manual municipal de criterios de diseño urbano para espacio público. Implan

1.1.2.2 Crear campañas de difusión del respeto al peatón en el municipio. Comunicación Social

Objetivo 1.2 Fortalecer el Sistema de Ciclovías y la infraestructura de soporte. Responsable

Indicador 1.2.1 Porcentaje de kilómetros de ciclovía rehabilitados y construidos en vías municipales.

Meta 1.2.1 Incrementar en un 32.9% por ciento los kilómetros actuales de ciclovía urbana. Obras Públicas

Estrategia 1.2.1 Impulso a la construcción de ciclovías en el municipio.

Líneas de Acción

1.2.1.1 Construir y mantener las ciclovías. Obras Públicas

1.2.1.2 Implementar el programa de señalética vial para el ciclismo en las vías municipales. Obras Públicas

Estrategia 1.2.2 Promoción del uso de la bicicleta.

Líneas de Acción

1.2.2.1 Organizar campañas para la promoción del ciclismo urbano con participación de la sociedad civil. Comude

LÍNEA ESTRATÉGICA 2. PROMOVER LA TRANSFORMACIÓN HACIA UNA MOVILIDAD SALUDABLE, SOLIDARIA, SEGURA Y SUSTENTABLE.

Objetivo 2.1 Incrementar la operación y seguridad vial.

Responsable

Indicador 2.1.1 Porcentaje de vialidades municipales con pavimento.

Meta 2.1.1 Incrementar en un 1 por ciento la superficie actual de vialidades municipales que cuentan con pavimento.

Obras Públicas

Indicador 2.1.2 Porcentaje de puntos de conflicto atendidos.

Meta 2.1.2 Atender el 100 por ciento de los puntos y cruceros con alta accidentalidad en la red vial del municipio.

Tránsito

Estrategia 2.1.1 Fortalecimiento de la infraestructura vial.

Líneas de Acción

2.1.1.1 Rehabilitar y conservar la pavimentación y mantenimiento de calles.

Obras Públicas

2.1.1.2 Desarrollar un Sistema de Información Geográfica para la administración de pavimentos.

Obras Públicas

Estrategia 2.1.2 Aumento a la seguridad vial en el municipio.

Líneas de Acción:

2.1.2.1 Registrar los puntos conflictivos de mayor accidentalidad.

Tránsito

2.1.2.2 Elaborar propuestas de remediación y prevención de accidentes para cada punto registrado

Tránsito

2.1.2.3 Construir la infraestructura de remediación y prevención de cruceros conflictivos.

Obras Públicas

Objetivo 2.2 Incrementar la cultura de la movilidad sostenible y la accesibilidad universal.

Responsable

Indicador 2.2.1 Porcentaje de servidores públicos que asistieron a capacitaciones de movilidad.

Meta 2.2.1 Lograr que el 100 por ciento de las áreas vinculadas a la movilidad cuenten con capacitación en materia movilidad sostenible, cultura vial y accesibilidad universal. Implan

Estrategia 2.2.1 Impulso a la cultura vial y sana convivencia en materia de movilidad.

Líneas de acción:

2.2.1.1 Elaborar el manual de convivencia y cultura de la movilidad sostenible, que considere la inclusión y la perspectiva de género. Implan

2.2.1.2 Diseñar un programa de capacitación en materia de movilidad sostenible para el personal de las áreas vinculadas, incluyendo a empresas transportistas y choferes. Implan

Estrategia 2.2.2 Fomento a la movilidad universalmente accesible.

Líneas de Acción:

2.2.2.1 Implementar un programa de espacio público bajo los criterios de diseño de accesibilidad universal. Implan

2.2.2.2 Desarrollar un mapa de rutas con accesibilidad universal del municipio. Implan

Objetivo 2.3 Incrementar la integración de los diversos modos de transporte. Responsable

Indicador 2.3.1 Porcentaje de paradas de transporte en vías primarias equipadas con bici estacionamiento.

Meta 2.3.1 Dotar de bici estacionamientos (racks) en las paradas del transporte público localizados en puntos estratégicos de las vías primarias, para que el 10 por ciento de los puntos cuenten con esta infraestructura. Transporte

Estrategia 2.3.1 Mejora al servicio de transporte público.

Líneas de Acción

2.3.1.1 Modernizar el servicio público de transporte urbano. Transporte

2.3.1.2 Fortalecer la infraestructura para la prestación del servicio público de transporte urbano. Transporte

2.3.1.3 Fomentar la asociación intermunicipal con San Francisco del Rincón para la modernización del servicio público de transporte urbano. Transporte

Estrategia 2.3.2 Fortalecimiento de la infraestructura ciclista en paradas de transporte.

Líneas de acción

- | | | |
|----------------|--|------------|
| 2.3.2.1 | Promover la instalación de bici estacionamientos en paradas de transporte público. | Transporte |
| 2.3.1.2 | Colocación de señalética preventiva e informativa ciclista. | Transporte |

LÍNEA ESTRATÉGICA 3. FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD.

Objetivo 3.1 Fortalecer la coordinación en materia de movilidad. **Responsable**

Indicador 3.1.1 Porcentaje de instituciones públicas y privadas vinculadas a la movilidad sostenible en el municipio que se encuentran en coordinación.

Meta 3.1 Establecer los convenios de coordinación para la instrumentación del Programa de Movilidad Sostenible con el 80 por ciento de las organizaciones involucradas. Secretaría del Ayuntamiento

Estrategia 3.1.1 Vinculación gobierno sociedad.

Líneas de Acción

- | | | |
|----------------|--|-----------------------------|
| 3.1.1.1 | Actualizar el marco reglamentario municipal en materia de transporte y movilidad sostenibles. | Secretaría del Ayuntamiento |
| 3.1.1.2 | Crear el organismo intermunicipal para la coordinación del servicio público del transporte público, en acuerdo con el municipio de San Francisco del Rincón. | Secretaría del Ayuntamiento |
| 3.1.1.3 | Crear el Consejo de Participación Social en materia de Movilidad sostenible. | Implan |

Estrategia 3.1.2 Fortalecimiento del Transporte Público.

Líneas de Acción:

- | | | |
|----------------|---|------------|
| 3.1.2.1 | Fomentar la profesionalización de los servidores públicos encargados de la gestión del servicio público de transporte urbano. | Transporte |
|----------------|---|------------|

- | | | |
|---------|---|------------|
| 3.1.2.2 | Elaborar un diagnóstico de operación del servicio público de transporte urbano. | Transporte |
| 3.1.2.3 | Desarrollar un diagnóstico de la situación legal de las concesiones de servicio público de transporte urbano. | Transporte |

6. Lineamientos generales para la instrumentación, seguimiento y evaluación del Programa.

De conformidad a lo establecido por la Ley de Planeación para el Estado de Guanajuato y a la Guía para la Elaboración del Programa de Movilidad Municipal de la Secretaría de Infraestructura, Conectividad y Movilidad en el presente apartado se presentan los lineamientos generales para la instrumentación, seguimiento y evaluación del Programa Municipal de Movilidad del Municipio de Purísima del Rincón.

El Programa de Movilidad Municipal expone las estrategias y líneas de acción para el logro del modelo de movilidad propuesto en la Visión del Programa, mismas que deberán ser la base del proceso de programación y presupuesto anual en la materia, y orientar la promoción de recursos con los otros órdenes de gobierno.

Por lo anterior el Programa forma parte del Sistema de Gestión por Resultados, a fin de alinear el seguimiento y evaluación del Programa, con el proceso de planeación, programación, presupuesto, ejercicio y control del gasto público.

La evaluación del Programa es relevante para la medición del impacto de la inversión en el desarrollo de las personas, a través de los indicadores de resultado, así como al seguimiento del cumplimiento de las metas de acuerdo con los indicadores establecidos.

6.1. Instrumentación del programa.

El presente Programa como instrumento derivado se alinea al Plan Municipal de Desarrollo, al Programa Municipal de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Ecológico Territorial y al Programa de Gobierno de la Administración Municipal en turno.

Una vez concluida la consulta del proyecto del Programa, el H. Ayuntamiento lo remitirá a la Secretaría de Infraestructura, Conectividad y Movilidad para que ésta emita su opinión de congruencia con el Programa Estatal de Movilidad.

A la obtención de la opinión de congruencia positiva del Programa Municipal se someterá a su aprobación por el H. Ayuntamiento para que posteriormente sea publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado.

En el proceso de implementación corresponderá a la Secretaría del Ayuntamiento, a la Dirección de Tránsito Municipal, a la Dirección de Obra Pública y al Instituto Municipal de Planeación, la coordinación para la programación, ejecución y evaluación de los resultados del Programa.

La instrumentación del Programa Municipal deberá realizarse a partir de la inscripción de las líneas de acción en los Programas Operativos Anuales del Municipio. El proyecto del presupuesto anual de egresos deberá estar alineado en materia de movilidad a las líneas de acción y metas determinadas por dicho Programa.

Será responsabilidad de las unidades administrativas involucradas en el Programa, el registro y programación de las acciones contenidas en sus propuestas de inversión para el logro de las metas planteadas.

6.2. Seguimiento del programa.

El seguimiento del Programa se realizará mediante el registro periódico del cumplimiento de las metas definidas para cada indicador, dicho registro se realizará en el Sistema de Información del Municipio por el Implan y estará referido al Sistema General de Indicadores, incluyendo su alineación a los ODS 2030.

Cada proyecto o programa deberá registrarse por la dependencia o entidad ejecutora en el SISPB municipal.

El Implan establecerá la plataforma, periodicidad y características de registro de la información de seguimiento del programa, y en su caso propondrá los ajustes y mejoras a que haya lugar; para ello se debe considerar el Sistema Estatal.

El reporte de avance corresponderá elaborarlo a cada unidad responsable de la acción específica de la que se trate y que se encuentre en ejecución, dicho reporte de avances juntamente con el total del avance del ejercicio presupuestal correspondiente, deberá ser revisado por lo menos cada tres meses y anualmente el Implan rendirá un informe ejecutivo de resultados y avances del Programa ante el H. Ayuntamiento, con la finalidad de promover el presupuesto del siguiente ejercicio fiscal los compromisos de inversión para el logro de las metas planteadas.

6.3. Evaluación del programa.

La evaluación del Programa se realizará por el Implan, cuatro meses antes del término de la Administración Municipal 2021-2024, como base para la actualización del Plan Municipal de Desarrollo y el Programa, identificando las acciones para el siguiente periodo gubernamental.

La evaluación considerará el cumplimiento de las metas planteadas en el Programa, así como de aquellas que se hayan mejorado durante la ejecución. Esta evaluación será coordinada por el Implan y deberá ser realizada por parte de la unidad administrativa responsable de cada meta y sus acciones.

Toda la información requerida para el proceso de evaluación, así como la referida a las metas e inversiones logradas, así como a los resultados obtenidos, se consideran de carácter público y estarán contenidas en el Sistema de Información del Municipio, a cargo del Implan, y deberán ser parte del portal institucional del Ayuntamiento.

Todos los procesos de Programación, Presupuesto, Instrumentación, Seguimiento y evaluación del presente Programa, deberán ser consultados con el Consejo del Implan y con el Consejo Municipal en Materia de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial.

Por lo tanto con Fundamento en lo dispuesto en el Artículo 77 fracciones I, IV de la Ley Orgánica Municipal para el Estado de Guanajuato, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en la residencia del Honorable Ayuntamiento del Municipio de Purísima del Rincón, Guanajuato a los 22 días del mes de agosto del 2022.



Lic. Roberto García Urbano

Presidente Municipal de Purísima del Rincón



PRESIDENCIA MUNICIPAL
PURISIMA DEL RINCON, GTO.



Lic. José Benjamín Rodríguez Cruz

Secretario del H. Ayuntamiento





PERIÓDICO OFICIAL
DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE
Guanajuato



Directorio

Publicaciones:	Lunes a Viernes
Oficinas:	Carr. Guanajuato a Juventino Rosas km. 10
Código Postal:	36259
Teléfonos:	(473) 733 1254 733 3003 734 5580
Correos Electrónicos:	periodico@guanajuato.gob.mx
Director:	Lic. Sergio Antonio Ruiz Méndez sruizmen@guanajuato.gob.mx
Jefe de Edición	José Flores González jfloresg@guanajuato.gob.mx

TARIFAS:

Suscripción Anual	Enero - Diciembre	\$ 1,610.00
Suscripción Semestral	Enero - Junio / Julio - Agosto	802.00
Ejemplar del día o atrasado		26.00
Publicación por palabra o cantidad		2.00

Los pagos deben hacerse en el banco de su preferencia, así como en tiendas de autoservicio y farmacias de mayor prestigio, autorizadas en la línea de captura de recepción de pagos de la Secretaría de Finanzas, Inversión y Administración.

Mtra. Libia Dennise García Muñoz Ledo
 Secretaria de Gobierno