



PROGRAMA DE MOVILIDAD PARA EL MUNICIPIO DE TARANDACUAO

**ADMINISTRACIÓN
(2021-2024)**

Contenido

I.	Presentación	2
II.	Introducción.....	2
III.	Marco de referencia.....	3
3.1	Marco Jurídico.....	3
3.1.1.	Marco Nacional.....	3
3.1.2.	Marco estatal	3
3.1.3.	Marco municipal.....	3
3.2	Proceso de elaboración	4
3.3	Alineación con los Instrumentos de Planeación.....	5
IV.	Diagnóstico.....	7
4.1	Resultados de la consulta pública.....	7
4.2	Medios alternos de movilidad.....	9
4.3	Movilidad incluyente, segura y sustentable.....	14
4.4	Gestión de la movilidad en sus diferentes modalidades	17
V.	Visión en materia de Movilidad.....	18
VI.	Planteamiento estratégico	18
6.1	Línea estratégica 1: Impulso a los medios alternos de movilidad	19
6.2	Línea estratégica 2: Promover la transformación hacia una movilidad incluyente, segura y sustentable.....	20
6.3	Línea estratégica 3: Fortalecimiento de la gestión de la movilidad en sus diferentes modalidades	21
VII.	Lineamientos generales para la instrumentación, seguimiento y evaluación del programa.....	21
7.1	Instrumentación del Programa	22
7.2	Seguimiento del Programa.....	22
7.3	Evaluación del Programa	22
	Anexos.....	24

I. Presentación

Tenemos el compromiso de llevar a cabo las medidas necesarias para garantizar que la movilidad en Tarandacuaao sea segura, accesible e incluyente. A través de la mejora de la infraestructura existente y la creación de nuevos medios para la movilidad. Lograr una eficiente comunicación tanto a nivel municipal como a escala regional, manteniendo un equilibrio ambiental, es una de nuestras principales tareas que nos permitirá un crecimiento económico y social.

El documento que presentamos contiene el Programa de Movilidad del municipio de Tarandacuaao 2021-2024, instrumento previsto en la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios. En el cual se establecen estrategias, objetivos y metas a seguir en materia de movilidad.

El propósito de este documento es realizar una planeación de la infraestructura vial y de transporte para la movilidad de peatones, ciclistas, transporte público y vehículos particulares con los que cuenta el municipio de Tarandacuaao. Estableciendo acciones sustentadas, que permitan mejorar los desplazamientos de la población, principalmente de las áreas rurales, con la finalidad de generar acciones que propicien la seguridad tanto en los periodos como en los modos de traslado, todo ello bajo una visión integral y universal que contribuya al bienestar social.

II. Introducción

De acuerdo con la Ley de Movilidad para el Estado de Guanajuato, la movilidad es un derecho que consiste en el desplazamiento de personas, bienes y mercancías que se realizan en el Estado de Guanajuato, a través de las diferentes formas y modalidades de transporte que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso la movilidad tendrá como eje central a la persona.

A nivel estatal, el municipio se encuentra inserto dentro de una red regional de ciudades, que la clasifican como una ciudad de vinculación urbano-rural, esto le confiere una categoría de entidad vinculadora, entre ciudades de rubro regional, y comunidades de caracterización rural.

Tarandacuaao próspero, siendo líder en la producción de frutos rojos en agricultura protegida en una producción sustentable, siendo un municipio articulador de turismo alternativo, potencializando sus espacios naturales y actividades artesanales de alfarería. Requiere de un crecimiento urbano ordenado con infraestructura de desarrollo, productividad y movilidad.

El presente Programa ha sido elaborado a partir de los planteamientos establecidos en el Plan Estatal de Desarrollo 2040 (PED), el Programa Estatal de Movilidad 2021-2024 (PEM) y en el Programa de Gobierno Municipal 2021-2024 (PGM).

Como primer apartado del presente documento, se presenta el Marco de referencia. Esta sección inicia con el proceso metodológico utilizado en su elaboración, el cual comprende la participación de las dependencias administrativas, así como el proceso de consulta social y participación

ciudadana. Posteriormente se detalla la alineación con los instrumentos de planeación y el marco jurídico que da sustento al Programa.

A través de los objetivos planteados en el Programa, se busca una contribución significativa a los Objetivos del Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030, ODS, De igual forma, se busca contribuir a los objetivos del PED 2040 y dar respuesta a los objetivos del PGM 2021-2024.

En el diagnóstico se evidencia la situación actual y la tendencia que presentan los principales temas y problemáticas identificadas en torno al Programa, así como las necesidades, oportunidades y/o amenazas más relevantes.

Posteriormente se describe la Visión; es decir, la expectativa que se aspira a alcanzar al 2024.

En la sección de planteamiento estratégico se presentan los objetivos, indicadores, metas y líneas de acción que marcan el rumbo a seguir para las dependencias y entidades involucradas en el presente Programa.

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

III. Marco de referencia

En este apartado se presenta el marco jurídico que establece la elaboración del Programa de Movilidad. Se revela también su proceso de elaboración.

3.1 Marco Jurídico

3.1.1. Marco Nacional

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.

3.1.2. Marco estatal

Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios. En su artículo 8, se establece la obligación de generar un Programa Estatal de Movilidad que contenga los objetivos, metas y acciones en materia de movilidad.

3.1.3. Marco municipal

Reglamento de Tránsito para el Municipio de Tarandacuaao, Guanajuato.

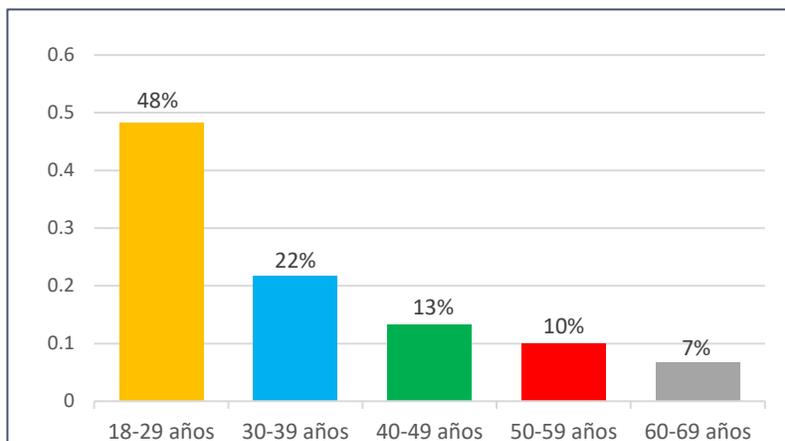
3.2 Proceso de elaboración

El presente Programa fue elaborado por la dirección de Desarrollo Urbano y Planeación, en colaboración con la dirección de Obras Públicas, subdirección de Tránsito y vialidad; y la participación de la sociedad para llevar a cabo la consulta pública.

Se realizaron reuniones entre las áreas involucradas con el tema de movilidad el día 22 de diciembre del 2021; los días 05 de enero y 17 de febrero del presente año; con el fin de coordinar la elaboración del Programa. En estos espacios se analizó la información que se plasma en el Programa; se plantearon los diversos objetivos, metas, estrategias y acciones para atender de manera eficaz y efectiva las necesidades del municipio en materia de movilidad.

Respecto a la participación ciudadana, se llevó a cabo una consulta pública con los integrantes del Consejo de Planeación de Desarrollo Municipal (COPLADEM) de manera presencial el 12 de enero del 2022; y del 12 al 17 de enero se realizó a través de medios digitales con la sociedad en general. La participación ciudadana fue de 60 participantes de las diferentes localidades del municipio, donde las mujeres representaron el 55 por ciento del total y la edad promedio general fue de 35 años.

Grafica 1. Porcentaje de participantes por rango de edad.

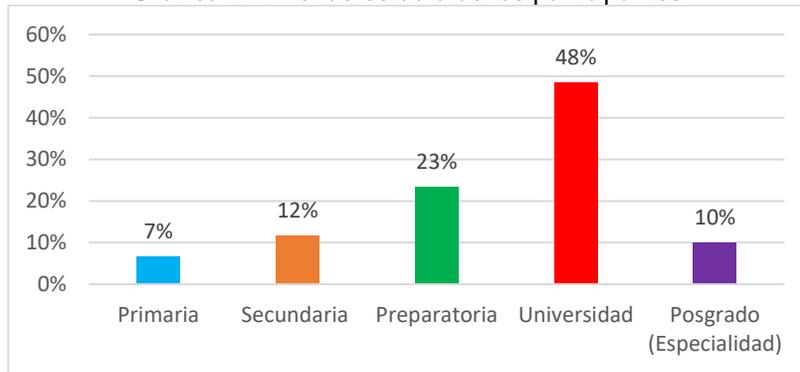


Fuente: Elaboración propia.

En cuanto a la escolaridad, los participantes con estudios a nivel licenciatura son mayoría con el 48 por ciento, revisar Grafica 2.

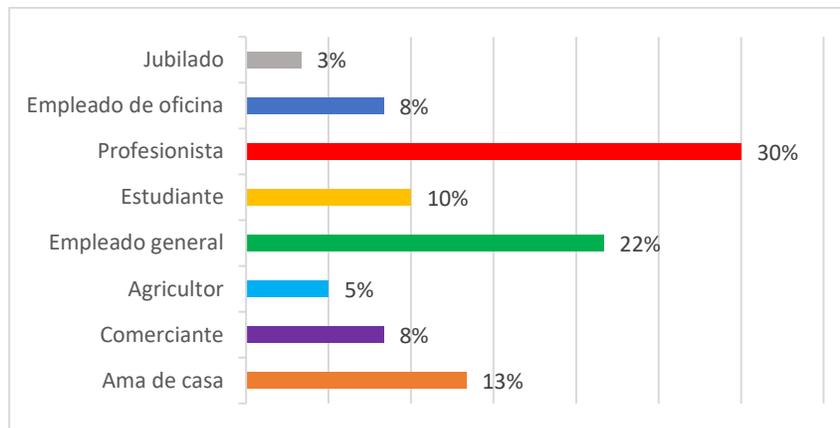
Tratándose de la ocupación de la población que participó, los profesionistas representan la mayoría con el 30 por ciento, seguidos de empleados en general y amas de casa con el 22 y 13 por ciento, ver Grafica 3.

Grafica 2. Nivel de estudio de los participantes.



Fuente: Elaboración propia.

Grafica 3. Ocupación de los participantes.



Fuente: Elaboración propia.

3.3 Alineación con los Instrumentos de Planeación

Con la finalidad de asegurar la alineación y congruencia entre los instrumentos de planeación estatal y municipal con el Programa de Movilidad se consideraron los objetivos y estrategias planteados en el Plan Estatal de Movilidad 2021-2024 y el Programa de Gobierno Municipal de Tarandacuaao 2021-2024, como lo establece la normatividad vigente en materia de planeación. Cabe resaltar que los programas mencionados ya están alineados con los ODS y sus correspondientes metas, de manera que se asegura la alineación con los objetivos del presente Programa de Movilidad.

Tabla 1. Alineación del Programa de Movilidad a los Objetivos del Desarrollo Sostenible

Objetivos del Desarrollo Sostenible		Programa Municipal de Tarandacua
Objetivo	Meta	Objetivo
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 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	Objetivo 1.2: Crear infraestructura adecuada para ciclistas. Objetivo 2.1: Disminuir los accidentes viales dentro del municipio. Objetivo 3.1. Fortalecer la movilidad del municipio en sus diferentes modalidades.
	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...	Objetivo 1.1 Propiciar las condiciones adecuadas para los peatones. Objetivo 2.2: Incrementar la operación y seguridad vial en la red municipal

Fuente: Elaboración Propia.

Tabla 2. Alineación del Programa de movilidad al Plan Estatal de Desarrollo 2040

Plan Estatal de Desarrollo 2040		Programa Municipal de Movilidad
Objetivo	Estrategia	Objetivo
PED3.2.3 Asegurar una movilidad fluida, sostenible y segura para todas las y los guanajuatenses y visitantes de la entidad.	PED3.2.3.1 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	Objetivo 1.1. Propiciar las condiciones adecuadas para los peatones. Objetivo 1.2. Crear infraestructura adecuada para ciclistas. Objetivo 2.2. Mejorar la infraestructura vial.
	PED3.2.3.2 Implementación de un sistema de transporte multimodal, accesible, seguro y amigable con el medio ambiente	Objetivo 2.1. Disminuir los accidentes viales dentro del municipio. Objetivo 3.1. Fortalecer la movilidad del municipio en sus diferentes modalidades.

Fuente: Elaboración Propia.

Tabla 3. Alineación del Programa de Movilidad al Programa Estatal de Movilidad

Programa Estatal de Movilidad 2021-2024		Programa Municipal de Movilidad
Línea estratégica	Objetivo	Objetivo
LE1. Impulso a los medios alternos de movilidad.	1.1 Mejorar la infraestructura dedicada al peatón.	Objetivo 1.1. Propiciar las condiciones adecuadas para los peatones.
	1.2 Fortalecer el sistema de ciclovías.	Objetivo 1.2. Crear infraestructura adecuada para ciclistas.
LE2. Promover la transformación hacia una movilidad incluyente, segura y sustentable	2.1 Incrementar la operación y seguridad vial en la red carretera estatal.	Objetivo 2.1. Disminuir los accidentes viales dentro del municipio.
	2.2: Incrementar la cultura vial y accesibilidad universal	Objetivo 2.2. Mejorar la infraestructura vial.

LE3. Fortalecimiento de la gestión de movilidad en sus diferentes modalidades.	3.1: Fortalecer la coordinación intergubernamental en materia de movilidad	Objetivo 3.1. Fortalecer la movilidad del municipio en sus diferentes modalidades.
--	--	--

Fuente: Elaboración Propia.

Tabla 4. Alineación del Programa de Movilidad al Programa de Gobierno Municipal

Programa de Gobierno Municipal 2021-2024		Programa Municipal de Movilidad
Línea estratégica	Objetivo	Objetivo
LE3. Desarrollo urbano sustentable, mayor ordenamiento territorial y mejora de la infraestructura vial para un mayor acceso a los servicios básicos.	3.4 Propiciar un desarrollo urbano organizado	Objetivo 3.1. Fortalecer la movilidad del municipio en sus diferentes modalidades.
	3.5 Mejorar la infraestructura en medios de comunicación y el acceso a los servicios básicos a los habitantes del municipio.	Objetivo 1.1. Propiciar las condiciones adecuadas para los peatones. Objetivo 1.2. Crear infraestructura adecuada para ciclistas.
LE6. Fortalecimiento de la seguridad en el municipio mediante la prevención delictiva y de accidentes viales.	6.1. Disminuir los índices de delincuencia, accidentes viales y faltas administrativas en todo el municipio.	Objetivo 2.1. Disminuir los accidentes viales dentro del municipio. Objetivo 2.2. Mejorar la infraestructura vial.

Fuente: Elaboración Propia.

IV. Diagnóstico

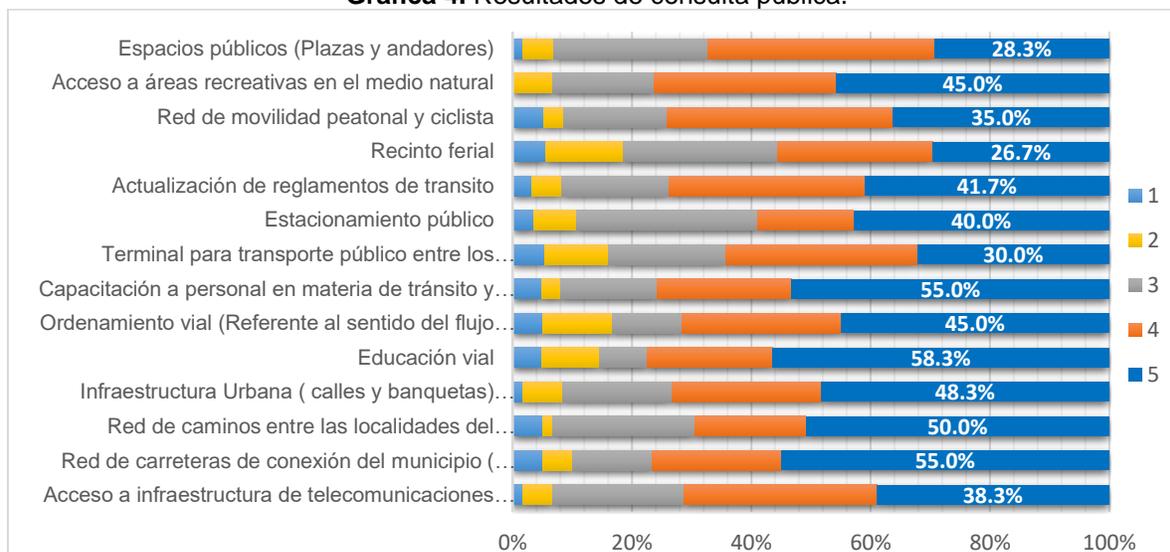
En este apartado se da a conocer la situación actual del municipio en materia de movilidad, identificando las necesidades, problemáticas y oportunidades del municipio.

La participación de la sociedad fue de suma importancia a través de una consulta pública, de la cual se dedujo los temas a los que se debe dar prioridad y se consideraron sus propuestas en el presente Programa.

4.1 Resultados de la consulta pública

Dentro de la consulta pública se expusieron varios temas, en los cuales los participantes seleccionaron el nivel de prioridad que consideran debe darse a los temas propuestos. Donde 1 es la nota más baja y 5 la más alta. La Grafica 4 revela el porcentaje de prioridad que se le dio a cada uno de los temas por parte de los participantes.

Grafica 4. Resultados de consulta pública.



Fuente: Elaboración propia.

Realizando un promedio en base a la puntuación que se le dio a cada uno de los temas por parte de los participantes, se manifiesta que se debe dar atención prioritaria a: Capacitación a personal en materia de tránsito y vialidad; Educación vial; Red de carreteras de conexión del municipio; Infraestructura urbana en cabecera municipal y comunidades. La Tabla 5 muestra el orden de prioridad obtenido.

Tabla 5. Orden de prioridad en temas de movilidad.

No.	Tema	Puntaje
1	Capacitación a personal en materia de tránsito y vialidad	4.11
2	Educación vial	4.10
3	Red de carreteras de conexión del municipio (Acámbaro – Tarandacuaao, Jerécuaro – Tarandacuaao, Maravatío – Tarandacuaao).	4.03
4	Infraestructura Urbana (calles y banquetas) en cabecera municipal y comunidades	4.02
5	Acceso a áreas recreativas en el medio natural	3.98
6	Red de caminos entre las localidades del municipio (San José, La Virgen, La Mora – El Guayabo – paso de ovejas, Barrio de Santiago- Hacienda Vieja, San Antonio – El Tocuz, san Felipe, La Soledad – cerro Blanco, la purísima, la parada, Buenavista – san Juan.	3.94
7	Actualización de reglamentos de tránsito	3.92
8	Acceso a infraestructura de telecomunicaciones (teléfono, telefonía móvil e internet)	3.89
9	Ordenamiento vial (Referente al sentido del flujo en las vialidades)	3.78
10	Red de movilidad peatonal y ciclista	3.76
11	Espacios públicos (Plazas y andadores)	3.67
12	Estacionamiento público	3.54
13	Terminal para transporte público entre los municipios aledaños y locales	3.46
14	Recinto ferial	3.16

Fuente: Elaboración propia.

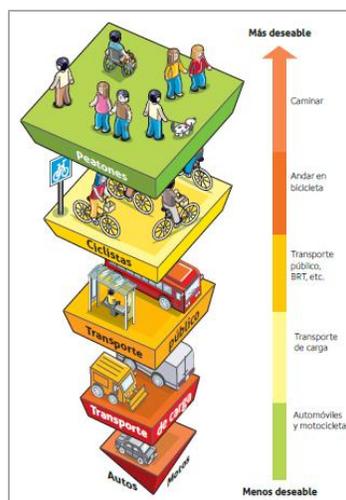
4.2 Medios alternos de movilidad

De acuerdo con el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (IPDT), la jerarquía de la movilidad urbana prioriza los modos de transporte que promueven la equidad, el beneficio social y dañan menos al medio ambiente. Como muestra la Imagen 1, el orden debe dar prioridad a peatones (especialmente a personas con discapacidad, niños, adultos mayores, etc.), después a ciclistas, seguidos de usuarios de transporte público, transporte de carga y al final el automóvil y motocicletas. El derecho a moverse por la ciudad es universal y no debe reservarse sólo a los propietarios de automotores privados.

A nivel municipal, se tiene una vialidad regional (carretera federal), la No. 51 que viene desde Celaya, Salvatierra, Acámbaro, pasando por un costado de Tarandacuaao hasta Maravatío. Se cuenta con la carretera estatal 37 proveniente de Apaseo el Alto, pasa por Jerécuaro y termina en Tarandacuaao. Las vialidades que se consideran de carácter municipal son aquellas que van de Tarandacuaao a todas las localidades como, La Hacienda Vieja, La Purísima, San Juan, Paso de Ovejas, La Mora y El Guayabo. Existe una vialidad que sale del entronque con la carretera 37 a las comunidades de San Antonio, El Tocuz y San Felipe. Sobre la carretera 51 encontramos desviaciones a las comunidades de La Soledad, San Joaquín, San José de Porto y la localidad de la Virgen; todas estas carreteras se encuentran asfaltadas, pero es necesario darles mantenimiento ya que son carreteras construidas hace más de 10 años por lo que se encuentran algunos tramos con baches, y deslaves por falta de cunetas y pasos de agua.

De acuerdo con el INEGI 2020, en el municipio asisten a la escuela 2 mil 584 personas mayores a 3 años. Se estima que 2 mil 479 se trasladan para llegar a su lugar de estudios, de esta población el 63.90 por ciento lo hace caminando; la bicicleta es el menor medio de transporte utilizado con el 5.53 por ciento (ver Tabla 6).

Imagen 1. Pirámide de jerarquía de la movilidad urbana.



Fuente: ITDP, México.¹

¹ www.mexico.itdp.org

Tabla 6. Estimadores de la población de 3 años y más que asiste a la escuela y se traslada al lugar de estudio y su modo o medio de traslado

Población de 3 años y más que asiste a la escuela y se traslada al lugar de estudio	Modo o medio de traslado al lugar de estudio ¹					
	Caminando	Bicicleta	Camión, autobús, combi, colectivo o taxi ²	Vehículo particular	Otro	No especificado
2,479	63.90%	5.53%	20.25%	13.11%	0.00%	0.48%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INEGI 2020

La población ocupada en Tarandacuaao es de 4 mil 273 personas mayores de 12 años, de los cuales 3 mil 702 se tienen que trasladar a su lugar de trabajo. El 45 por ciento de la población utiliza como medio de transporte el vehículo particular para trasladarse a su trabajo, mientras que el 38.17 por ciento lo hace caminando, el 16.86 por ciento se traslada en bicicleta y el 7.51 por ciento en el transporte público. Revisar Tabla 7.

Tabla 7. Estimadores de la población de 12 años y más ocupada que se traslada al lugar de trabajo y su modo o medio de traslado

Población de 12 años y más ocupada que se traslada al lugar de trabajo	Modo o medio de traslado al lugar de trabajo ¹					
	Caminando	Bicicleta	Camión, autobús, combi, colectivo o taxi ²	Vehículo particular ³	Otro ⁴	No especificado
3,702	38.17%	16.86%	7.51%	45.0%	1.24%	0.19%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INEGI 2020

Respecto a la infraestructura, el municipio cuenta con 194 Manzanas de las cuales 76 tienen banqueta en todas sus vialidades, 70 tienen disponibilidad de banqueta en alguna de sus vialidades y 48 manzanas no cuentan con banqueta en ninguna de sus vialidades.

En cuanto a disponibilidad de rampas para sillas de rueda; sólo 3 manzanas cuentan con rampas para silla de rueda en todas sus vialidades, 45 cuentan con rampas en alguna de sus vialidades y 146 manzanas no cuentan con ninguna rampa en sus vialidades lo que corresponde al 75.2 por ciento.

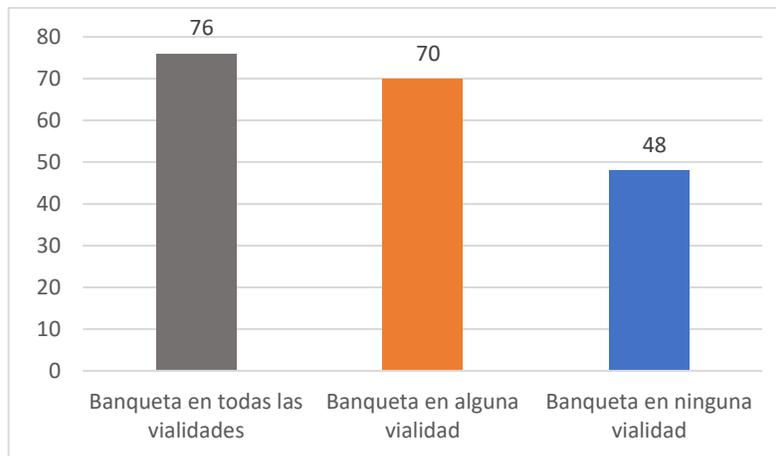
La situación de disponibilidad de recubrimiento de calle se presenta como sigue; en 90 manzanas todas las vialidades cuentan con recubrimiento, en 73 algunas vialidades tienen recubrimiento y en 31 manzanas ninguna vialidad cuenta con recubrimiento. Las vialidades con recubrimiento son aquellas que cuentan con pavimento o concreto, o bien, en empedrado o adoquín.

Tabla 8. Manzanas con disponibilidad de vialidades con banqueta, rampas y recubrimiento.

Disponibilidad de banqueta	Total de manzanas	Disponibilidad de rampa para silla de ruedas			Disponibilidad de recubrimiento de la calle		
		Todas las vialidades	Alguna vialidad	Ninguna vialidad	Todas las vialidades	Alguna vialidad	Ninguna vialidad
Total	194	3	45	146	90	73	31
Banqueta en todas las vialidades	76	2	25	49	73	3	0
Banqueta en alguna vialidad	70	1	20	49	15	53	2
Banqueta en ninguna vialidad	48	0	0	48	2	17	29

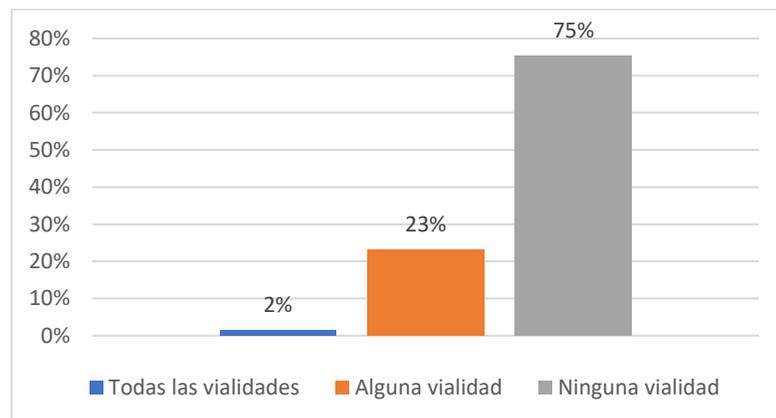
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INEGI 2020

Grafica 5. Porcentaje de manzanas con rampas en sus vialidades.



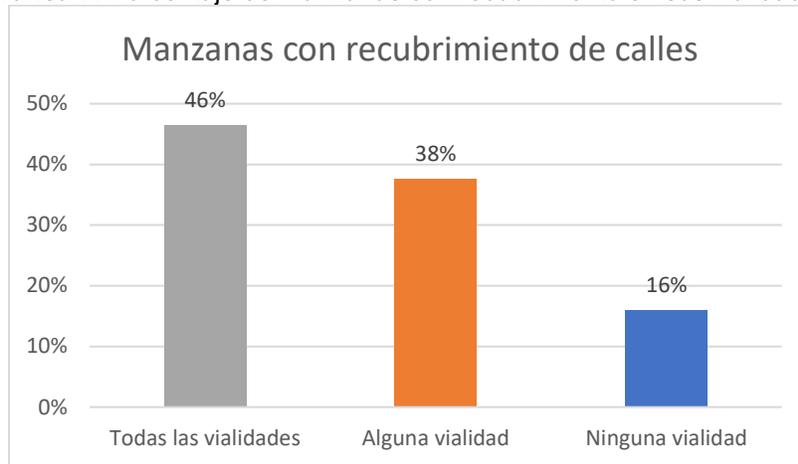
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INEGI 2020

Grafica 6. Porcentaje de manzanas con rampas para silla de ruedas en sus vialidades.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INEGI 2020.

Grafica 7. Porcentaje de manzanas con recubrimiento en sus vialidades.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INEGI 2020

El municipio cuenta en total con 903 vialidades, en la Tabla 9 se presentan las características de estas. Los datos más relevantes es la inexistencia de semáforos, se cuenta solo con una ciclovía, dos ciclo-carriles y una estación para bicicletas.

En el municipio se carece de una política del transporte público (Ineficiencia del sistema de transporte colectivo, carencia de ciclo vías y vialidades peatonales).

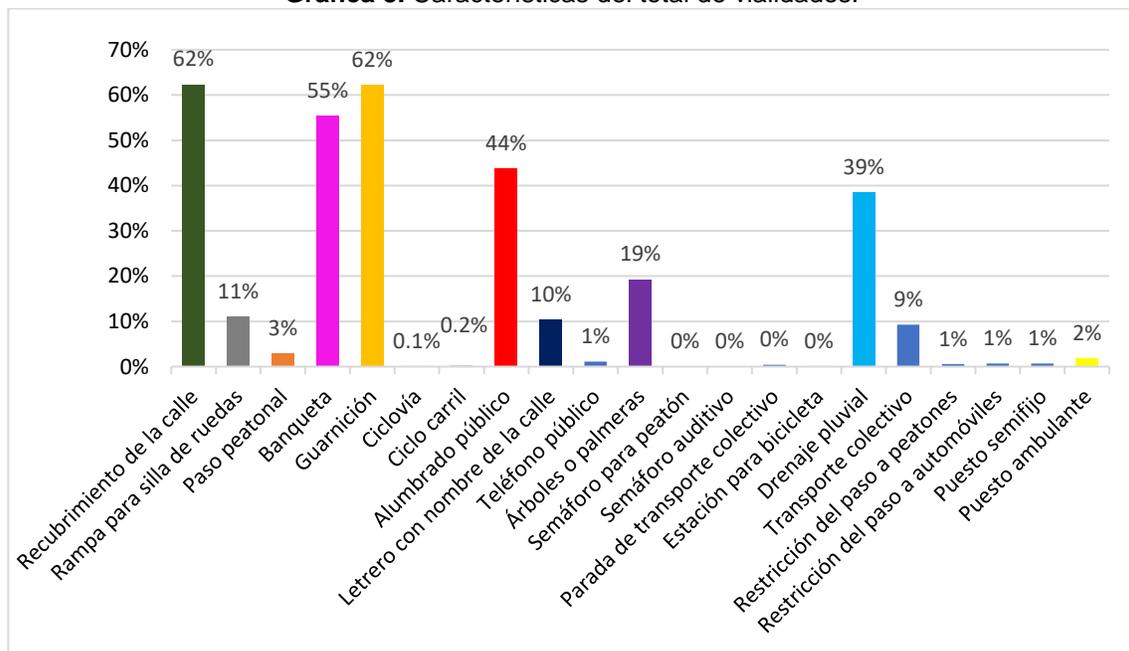
La inclusión de la sociedad demanda la construcción de rampas en banquetas y en accesos a espacios públicos. Las vialidades requieren ciclovías para un seguro tránsito de ciclistas y vehículos no motorizados. Se requiere actualizar y optimizar la infraestructura de los servicios de rehabilitación médica y de salud; para la accesibilidad, desplazamiento y adecuada movilidad de personas con discapacidad.

Tabla 9. Características de las vialidades.

Disponibilidad de características del entorno urbano	Infraestructura vial						Mobiliario urbano						Servicios urbanos	Restricción del paso	Comercio en vía pública						
	Recubrimiento de la calle	Rampa para silla de ruedas	Paso peatonal	Banqueta	Guarnición	Ciclo vía	Ciclo carril	Alumbrado público	Letrero con nombre de la calle	Teléfono público	Árboles o palmeras	Semaforo para peatón	Semaforo auditivo	Parada de transporte colectivo	Estación para bicicleta	Drenaje pluvial	Transporte colectivo	Restricción del paso a peatones	Restricción del paso a automóviles	Puesto semifijo	Puesto ambulante
Total de vialidades	903	903	903	903	903	903	903	903	903	903	903	903	903	903	903	903	903	903	903	903	903
Dispone	563	100	27	500	562	1	2	396	94	10	174	0	0	4	1	348	84	5	6	6	17
No dispone	340	803	876	403	341	902	901	507	809	893	729	903	903	899	902	555	819	898	897	897	886

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INEGI 2020

Gráfica 8. Características del total de vialidades.



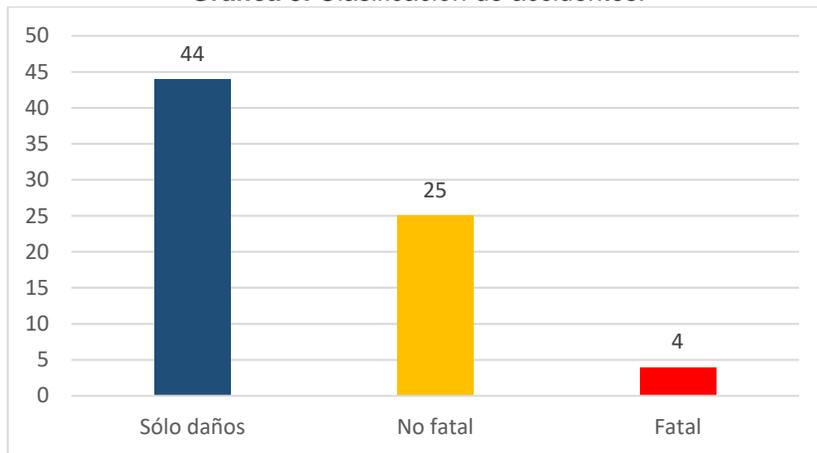
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INEGI 2020

4.3 Movilidad incluyente, segura y sustentable

De acuerdo con el Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial de la Organización Mundial de Salud (OMS), cada año mueren cerca de 1.3 millones de personas por causa de accidentes de tránsito; las lesiones causadas por los accidentes viales son la principal causa de muerte de niños y jóvenes de 5 a 29 años; recayendo principalmente en peatones, ciclistas y motociclistas.

De acuerdo con el Censo de Población y Vivienda 2020, en el municipio de Tarandacua se registraron 73 accidentes viales para ese año, de los cuales 4 resultaron en pérdidas humanas, 25 fueron lesiones graves no fatales y 44 resultaron en solo daños materiales, ver Grafica 9.

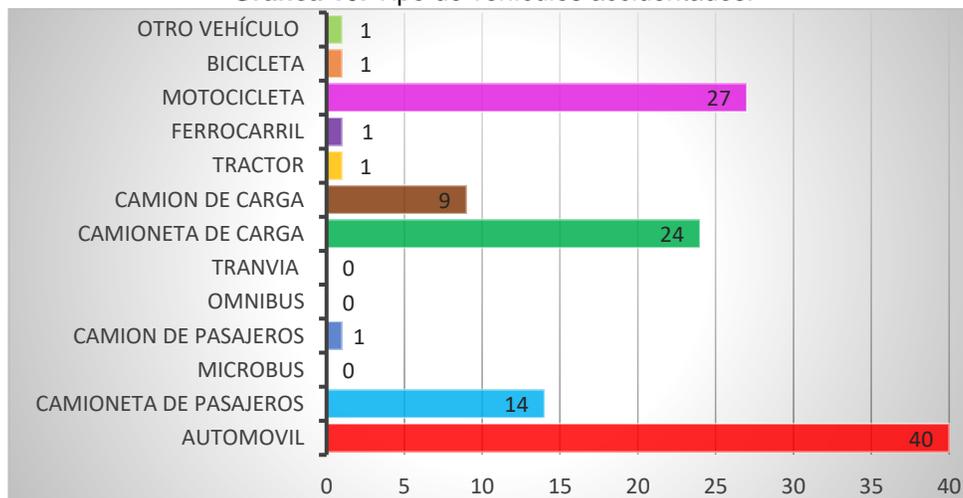
Grafica 9. Clasificación de accidentes.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INEGI 2020.

Los vehículos presentes en la mayoría de los accidentes son; el automóvil con 40, la motocicleta con 27, la camioneta de carga con 24 y camioneta de pasajeros con 14. Cabe mencionar que en un accidente pueden estar involucrados dos o más vehículos por lo que la suma en este caso no corresponde al total de accidentes, ver Grafica 10.

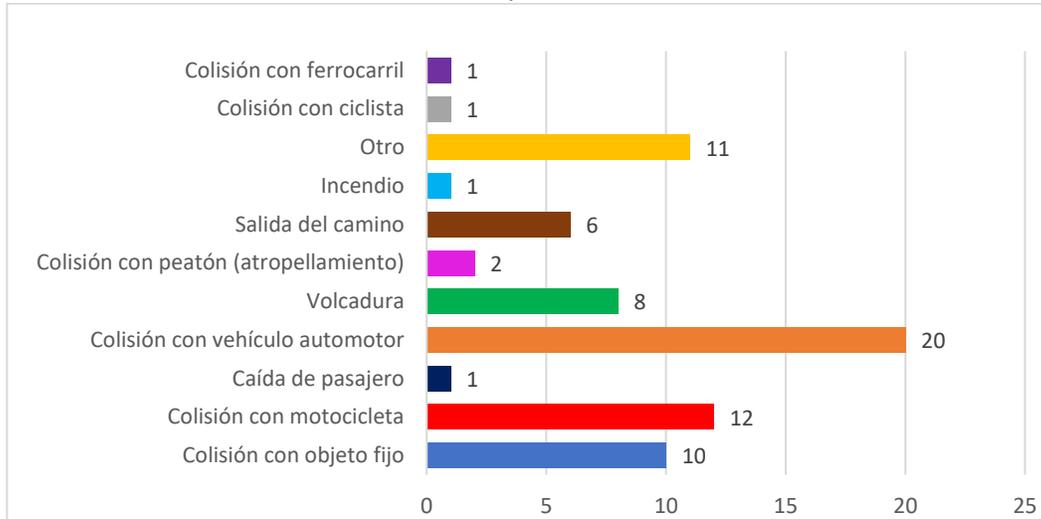
Grafica 10. Tipo de vehículos accidentados.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INEGI 2020.

Los tipos de accidentes más recurrentes registrados fueron por colisión de vehículos de automotor (20), seguido de colisión con motocicleta (12), colisión con objeto fijo (10) y por volcaduras se registraron (8).

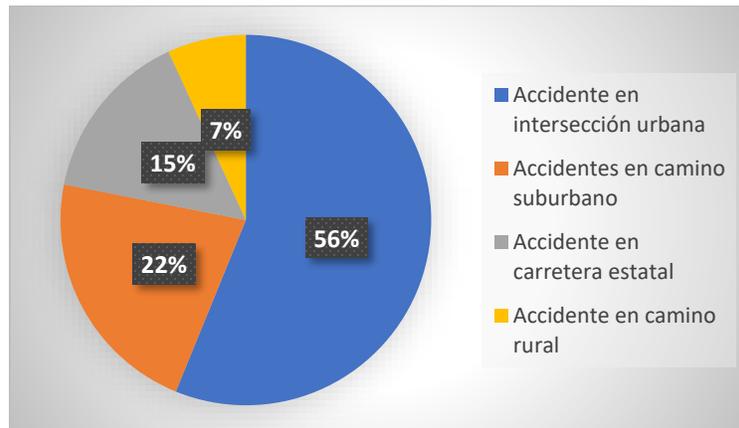
Grafica 11. Tipo de accidentes.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INEGI 2020

Las zonas donde ocurre el mayor número de accidentes son: las intersecciones urbanas con un 56 por ciento, los accidentes en caminos suburbanos registran un 22 por ciento, los accidentes en carretera estatal un 15 por ciento y los accidentes registrados en caminos rurales corresponden al 7 por ciento.

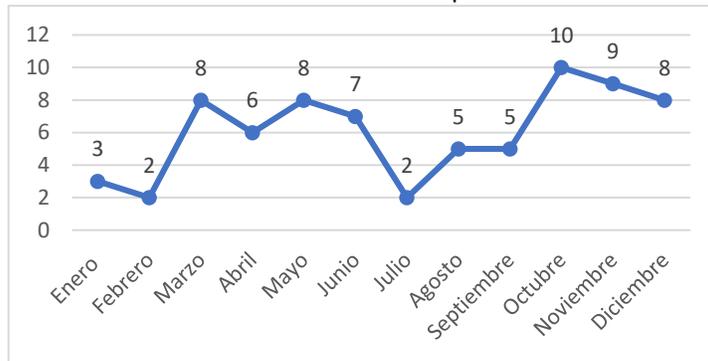
Grafica 12. Zona de accidentes.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INEGI 2020

Los meses donde ocurre el mayor número de accidentes es octubre y noviembre con un registro de 10 y 9 respectivamente; para los meses de diciembre, marzo y mayo se suscitaron 8 accidentes en cada uno de ellos.

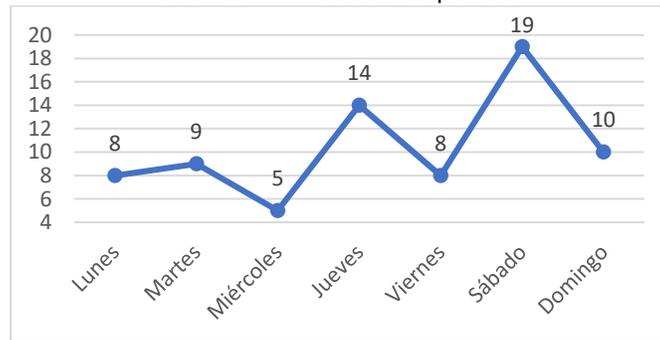
Grafica 13. Accidentes por mes.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INEGI 2020

Los días donde los accidentes son más frecuentes son el sábado con 19, seguidos del jueves con 14 y el domingo con 10. En estos tres días ocurre el 59 por ciento de los accidentes.

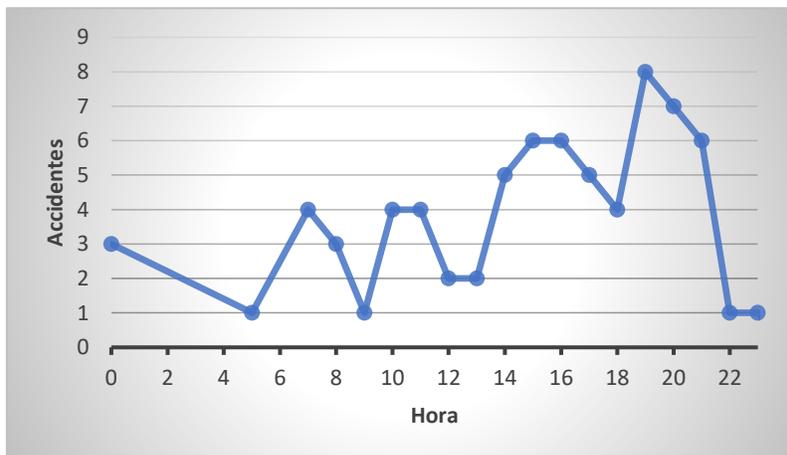
Grafica 14. Accidentes por día.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INEGI 2020

El horario en el que se registra un mayor número de accidentes es de las 14 a las 21 horas; el 64 por ciento de los accidentes ocurren en este intervalo teniendo una mayor frecuencia entre las 19 y 20 horas.

Grafica 15. Accidentes por hora.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INEGI 2020.

Cabe resaltar que el paso del ferrocarril por la localidad significa un riesgo latente, ya que no se cuenta con pasos a desnivel para peatones ni para vehículos, además de que en el lado norte no se respetó el derecho de vía y las viviendas se encuentran muy cerca de esta.

4.4 Gestión de la movilidad en sus diferentes modalidades

En la cabecera municipal por su tamaño no existe transporte público, solo el sistema de taxis, el servicio de transporte municipal se lleva a cabo a través de microbuses, y urbano que dan servicio en ruta a las localidades teniendo cuatro rutas; la primera es a Paso de Ovejas, La Mora y el Guayabo; la segunda es a Barrio de Santiago y la Purísima; la tercera es, La Soledad Cerrito Blanco; y la cuarta es, San Antonio, San Felipe el Tocuz y todas van y regresan a Tarandacuaao, el servicio es solo tres veces al día. El funcionamiento del transporte no produce congestionamientos y no trae consigo problemas viales importantes.

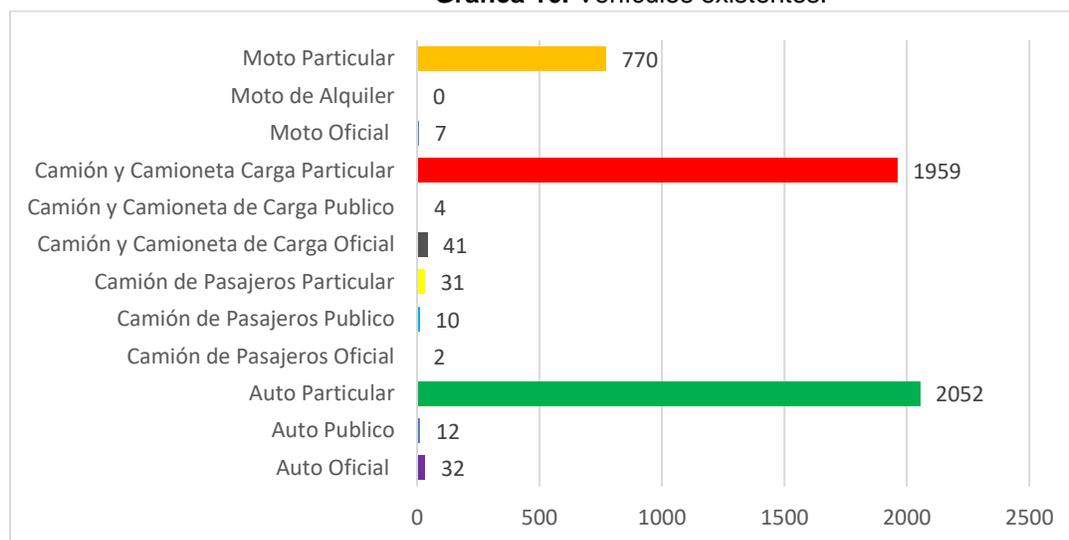
En lo referente al transporte público se cuenta con un paradero de autobuses, sobre el boulevard Luis Donald Colosio en donde llegan los transportes suburbanos que llevan a Acámbaro, Maravatío, o Jerécuaro, en esa misma zona, pero sobre la calle del Ferrocarril y frente al panteón se ubica el sitio de taxis y el paradero de combis (para transporte intermunicipal).

Cabe resaltar que en el paradero de autobuses se encuentra sobre el camellón que se dirige hacia Maravatío por lo que se genera conflicto cuando la gente tiene que cruzar para abordar el autobús que se dirige hacia Acámbaro, para tomar un taxi o simplemente para ingresar al municipio caminando.

En las localidades de San Antonio, La Soledad, San Joaquín de Porto, San José y La virgen existen paraderos, sin embargo, se encuentran de un solo lado de la carretera, además requieren mantenimiento y un mejor diseño para resguardar a los usuarios. Cabe mencionar que los usuarios deben caminar más de un kilómetro para llegar a dichos paraderos. Se requiere la colocación de 5 paraderos más, 3 en los entronques con las localidades de la purísima y hacienda vieja; y dos más dentro de cabecera municipal a la salida de Maravatío y Acámbaro.

En el municipio existen diversos tipos de vehículos, los que presentan un mayor registro son el auto particular con 2 mil 052 y el camión o camioneta de carga particular con 1 mil 959 unidades. En menor cantidad, pero con un número considerable de unidades se encuentra la moto particular con 770.

Grafica 16. Vehículos existentes.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INEGI 2020.

En el municipio no existen vehículos de renta, no se tiene un dato concreto sobre si los camiones de pasajeros son suficientes para la movilidad.

Se debe garantizar que los sistemas de transportes mantengan la vinculación y la comunicación con las ciudades de mayor nivel jerárquico en el sistema urbano-rural y con los centros articuladores del sistema y con integradores de servicios básicos urbanos.

V. Visión en materia de Movilidad

La inclusión de la población con discapacidad y adultos mayores es nuestra prioridad por lo que las vialidades y banquetas cuentan con los medios necesarios para la accesibilidad a estos grupos. Comprometidos con un desarrollo sustentable, contamos con la infraestructura adecuada y segura para que el uso de vehículos no motorizados sea el principal medio de transporte dentro del municipio.

VI. Planteamiento estratégico

A continuación, se presenta el enfoque estratégico que orienta el desarrollo del municipio en materia de movilidad, el cual se materializa a través de los objetivos con sus respectivos indicadores, metas, estrategias, acciones y proyectos los cuales marcan el rumbo a seguir para las dependencias y entidades que participan en el presente Programa.

Se plantean las mismas líneas estratégicas del Programa Estatal de Movilidad para asegurar la congruencia y alineación.

Línea 1 - Impulso a los medios alternos de movilidad

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

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

6.1 Línea estratégica 1: Impulso a los medios alternos de movilidad

Tarandacuaao es un municipio de corta extensión por lo que es ideal para que el principal medio de traslado sea peatonal y en vehículos no motorizados. Una de las mayores problemáticas presentada actualmente en las vialidades son la falta de rampas para sillas de rueda en las banquetas y la inexistencia de ciclovías. Se plantean los siguientes objetivos, metas y estrategias para dar solución a la problemática diagnosticada.

Objetivo 1.1. Propiciar las condiciones adecuadas para los peatones.		
<p>Línea base: El 11 por ciento de las vialidades cuentan con rampas para silla de rueda.</p> <p>Meta 1.1.1: Aumentar a 15 por ciento las vialidades que cuentan con rampas para silla de ruedas.</p>	<p>Indicador 1.1.1: Porcentaje de vialidades que cuentan con rampas para sillas de rueda.</p>	<p>Responsable: Dirección de Obras Públicas y Subdirección de Tránsito y Transporte.</p>
<p>Estrategia 1.1.1: Rehabilitación y construcción de rampas para silla de ruedas.</p> <p>1.1.1.1 Rehabilitar y construir rampas para silla de rueda en las vialidades más transitadas y en accesos a las instituciones públicas.</p> <p>1.1.1.2 Fomentar que los establecimientos de la mancha urbana cuenten con rampas para silla de rueda.</p>		
<p>Línea base: El 3 por ciento de las vialidades cuentan con paso peatonal</p> <p>Meta 1.1.2: Aumentar a 15 por ciento el número de vialidades que cuentan con paso peatonal.</p>	<p>Indicador 1.1.2: Porcentaje de vialidades que cuentan con paso peatonal.</p>	<p>Responsable: Subdirección de Tránsito y Transporte.</p>
<p>Estrategia 1.1.2: Implementación de paso peatonal a vialidades.</p> <p>1.1.2.1 Implementar señaléticas de paso de peatones en intersecciones de vialidades más transitadas dentro de la mancha urbana.</p> <p>1.1.2.2 Implementar topes para paso de peatones en intersecciones de vialidades más transitadas.</p>		

Objetivo 1.2. Crear infraestructura adecuada para ciclistas.		
<p>Línea base: El 0.22 por ciento de las vialidades cuentan con ciclo carril.</p> <p>Meta 1.2.1: Incrementar a 0.5 por ciento las vialidades que cuentan con ciclo carril.</p>	<p>Indicador 1.2.1: Porcentaje de vialidades que cuentan con ciclo carril.</p>	<p>Responsable: Dirección de Obras Públicas. Subdirección de Tránsito y Transporte</p>
<p>Estrategia 1.2.1: Implementación de ciclo carriles.</p>		

- 1.2.1.1 Implementar ciclo carriles en caminos a las localidades de la Purísima, Paso de Ovejas, La Mora y El Guayabo.
- 1.2.1.2 Implementar bici-estacionamientos en instituciones públicas.
- 1.2.1.3 Fomentar la implementación de bici-estacionamientos en el sector privado.
- 1.2.1.4 Gestionar la creación de ciclovía en camino a la soledad.

6.2 Línea estratégica 2: Promover la transformación hacia una movilidad incluyente, segura y sustentable.

La problemática detectada es el alto índice de accidentes en automóviles y motocicletas presentándose la mayoría en intersecciones urbanas los fines de semana. Por lo que se plantean los siguientes objetivos, metas y estrategias para dar solución a esta problemática diagnosticada.

Objetivo 2.1. Disminuir los accidentes viales dentro del municipio.		
Línea base: 73 accidentes viales por año. Meta 2.1.1: Disminuir más del 30 por ciento el total de accidentes viales por año.	Indicador 2.1.1: Tasa de variación de accidentes viales por año.	Responsable: Subdirección de Tránsito y Transporte.
Estrategia 2.1.1: Mejora de la señalética de tránsito vial.		
2.1.1.1 Colocar señalética adecuada en intersecciones peligrosas.		
2.1.1.2 Colocar reductores de velocidad en intersecciones urbanas peligrosas.		
2.1.1.3 Colocar topes en caminos suburbanos.		
Estrategia 2.1.2: Fomento de la cultura vial.		
2.1.2.1 Montar operativos de revisión a conductores de vehículos, sobre el uso de equipos de protección adecuados, documentación en regla y alcoholímetro.		
2.1.2.2 Divulgar spots en la radio y redes sociales sobre cultura vial.		

Objetivo 2.2. Mejorar la infraestructura vial.		
Línea base: 62.3 de las vialidades cuentan con recubrimiento. Meta 2.2.1: Aumentar al 65 por ciento las vialidades que cuentan con recubrimiento.	Indicador 2.2.1: Porcentaje de vialidades que cuentan con recubrimiento.	Responsable: Dirección de Obras Públicas y Dirección de Desarrollo Urbano.
Estrategia 2.2.1: Rehabilitación y recubrimiento de vialidades.		
2.2.1.1 Recubrir vialidades de mayor afluencia.		
2.2.1.2 Rehabilitar caminos y calles en deterioro.		
Estrategia 2.2.2: Elaboración de reglamento de construcción.		
2.2.2.1 Elaborar e implementar reglamento para permiso de construcción.		

2.2.1.3 Regularizar vialidades.		
Línea base: El 43.8 por ciento de las vialidades cuentan con alumbrado público. Meta 2.2.2: Aumentar a 44.3 por ciento las vialidades que cuentan con alumbrado público.	Indicador 2.2.2: Porcentaje de vialidades que cuentan con alumbrado público.	Responsable: Dirección de Obras Públicas.
Estrategia 2.2.2: Implementación de alumbrado público.		
2.2.2.2 Instalar alumbrado público en caminos de mayor tránsito peatonal (caminos a la soledad y/o purísima).		

6.3 Línea estratégica 3: Fortalecimiento de la gestión de la movilidad en sus diferentes modalidades

No se tienen datos concretos sobre la suficiencia de transporte público y se detecta una falta de paraderos. Se plantean los siguientes objetivos, metas y estrategias para dar solución a esta problemática.

Objetivo 3.1. Fortalecer la movilidad del municipio en sus diferentes modalidades.		
Línea base: Se desconoce Meta 3.1.1: Realizar estudio sobre suficiencia del transporte público.	Indicador 3.1.1: Estudio realizado.	Responsable: Subdirección de Tránsito y Transporte.
Estrategia 3.1.1: Conocimiento de la movilidad del transporte público municipal.		
3.1.1.1 Realizar estudio sobre demanda y rutas del transporte público local.		
3.1.1.2 Fomentar la capacitación en temas de seguridad al servicio de transporte público.		
Línea base: Existe un déficit de paraderos para usuarios del transporte público. Meta 3.1.2: Construir 5 paraderos para usuarios del transporte público.	Indicador 3.1.2: Porcentaje de paraderos construidos.	Responsable: Dirección de Obras Públicas.
Estrategia 3.1.2.: Mejora de la infraestructura de los paraderos del transporte público.		
3.1.2.1 Construir paraderos en accesos principales a las localidades del municipio.		
3.1.2.2 Remodelar los paraderos existentes del municipio.		

VII. Lineamientos generales para la instrumentación, seguimiento y evaluación del programa

De acuerdo con el artículo 72 del Reglamento de la Ley de Planeación para el Estado de Guanajuato, el Programa de Movilidad Municipal contiene los objetivos, indicadores, metas, estrategias y acciones que sirven de base a las actividades de la administración pública para asegurar el cumplimiento del Programa Estatal de Movilidad 2021-2024.

En este apartado se presentan los lineamientos generales para la instrumentación, seguimiento y evaluación del Programa de Movilidad. En este sentido, los resultados obtenidos a través de indicadores permitirán orientar las actividades relacionadas con la programación, presupuestación, ejercicio y control del gasto público, así como aplicar las medidas que se requieran para hacer más eficientes y eficaces las políticas públicas en la generación de valor público, al igual que contribuir a la transparencia y a la rendición de cuentas.

7.1 Instrumentación del Programa

La instrumentación del presente Programa se llevará a cabo a través de la definición de acciones y proyectos específicos que integrarán los programas presupuestarios, en los términos que establece la Ley de Planeación para el Estado de Guanajuato y su reglamento. Y de forma programática, el Programa de Movilidad se instrumentará a través de los programas presupuestarios que compone su Presupuesto Basado en Resultados de la administración, los cuales deberán estar alineados a los instrumentos de planeación municipal.

7.2 Seguimiento del Programa

El seguimiento del Programa se realizará a partir de las metas definidas para cada indicador, aprovechando las tecnologías de información disponibles para sistematizar la información correspondiente y facilitar el registro. Se comparará el avance obtenido para cada meta con el avance comprometido inicialmente.

La coordinación del proceso será responsabilidad del Organismo Municipal de Planeación, apoyándose de Tesorería y Contraloría Municipal para dar seguimiento y evaluación a las metas planteadas en el presente Programa, y en el ámbito de sus respectivas competencias y mediante un tablero de control que permita visualizar el cumplimiento de las metas.

Se integrará un reporte anual del cumplimiento que se publicará en la página del Municipio, el cual incluirá una sección especial sobre los avances de los indicadores asociados a los ODS. El resultado de desempeño municipal permitirá ajustar, en ejercicios presupuestales subsecuentes, las acciones que garanticen el cumplimiento del alcance de las metas establecidas, y servirá como base de la actualización del programa.

7.3 Evaluación del Programa

El Programa de Movilidad Municipal, será objeto de una evaluación al desempeño para conocer el cumplimiento de los objetivos establecidos en el planteamiento estratégico. Además, a sugerencia del Consejo de Planeación de Desarrollo Municipal, podrán realizarse evaluaciones a políticas, proyectos o acciones específicas contenidas en el programa, según sean programadas en la Agenda Anual de Evaluación.

La evaluación al desempeño del Programa estará a cargo del Organismo Municipal de Planeación mientras que las dependencias y entidades responsables de las políticas, proyectos

o acciones específicas, deberán asumir las acciones correspondientes para su ejecución. La evaluación se realizará anualmente, lo cual facilitará la generación de insumos para la integración del informe de gobierno municipal.

Finalmente, los resultados del seguimiento y evaluación del Programa se presentarán ante el Consejo de Planeación del Desarrollo Municipal, para recibir su retroalimentación. Todo lo anterior engloba un nuevo esquema de coordinación en materia de seguimiento y evaluación que tendrá que ser concretado y documentado para asegurar su trascendencia a través del tiempo y fortalecido con herramientas informáticas que faciliten la gestión y articulación de la información.

Anexos

[Fichas técnicas de los indicadores]

REGISTRO DE INDICADOR								
NOMBRE DEL INDICADOR			DIMENSIÓN			NIVEL		
Porcentaje de vialidades que cuentan con rampas para sillas de rueda.			Eficiencia			Indicador 1.1.1		
DEFINICIÓN DEL INDICADOR								
Este indicador muestra la inclusión a la sociedad con discapacidad mediante la implementación de rampas para sillas de rueda.								
ÁREA DE FUENTE DE DATOS			Dirección de Obras Públicas y Subdirección de Tránsito y Transporte.					
ALGORITMO								
$(\text{Total de vialidades con rampas para sillas de rueda} / \text{Total de vialidades}) * 100$								
NOMBRE VARIABLE A:		Total de vialidades con rampas para sillas de rueda						
UNIDAD DE MEDIDA VARIABLE A:		Vialidades						
NOMBRE VARIABLE B:		Total de vialidades						
UNIDAD DE MEDIDA VARIABLE B:		Vialidades						
UNIDAD DE MEDIDA DEL INDICADOR		Porcentaje		FRECUENCIA DE MEDICIÓN		Anualmente		
DETERMINACIÓN DE METAS								
AÑO LÍNEA BASE	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
VALOR VARIABLE A	100							
VALOR VARIABLE B	903							
VALOR DE INDICADOR	11%							
SENTIDO DEL INDICADOR								

REGISTRO DE INDICADOR								
NOMBRE DEL INDICADOR			DIMENSIÓN			NIVEL		
Porcentaje de vialidades que cuentan con paso peatonal.			Eficiencia			Indicador 1.1.2		
DEFINICIÓN DEL INDICADOR								
Este indicador muestra las vialidades que cuentan con paso peatonal.								
ÁREA DE FUENTE DE DATOS			Subdirección de Tránsito y Transporte.					
ALGORITMO								
$(\text{Vialidades con paso peatonal} / \text{Total de vialidades}) * 100$								
NOMBRE VARIABLE A:		Vialidades con paso peatonal						
UNIDAD DE MEDIDA VARIABLE A:		Vialidades						
NOMBRE VARIABLE B:		Total de vialidades						
UNIDAD DE MEDIDA VARIABLE B:		Vialidades						
UNIDAD DE MEDIDA DEL INDICADOR		Porcentaje		FRECUENCIA DE MEDICIÓN		Anualmente		
DETERMINACIÓN DE METAS								

AÑO LÍNEA BASE	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
VALOR VARIABLE A	27							
VALOR VARIABLE B	903							
VALOR DE INDICADOR	3%							
SENTIDO DEL INDICADOR								

REGISTRO DE INDICADOR								
NOMBRE DEL INDICADOR				DIMENSIÓN		NIVEL		
Porcentaje de vialidades que cuentan con ciclo carril.				Eficacia		Indicador 1.2.1		
DEFINICIÓN DEL INDICADOR								
Este indicador muestra los delitos cometidos por robo anualmente.								
ÁREA DE FUENTE DE DATOS			Dirección de Obras Públicas. Subdirección de Tránsito y Transporte					
ALGORITMO								
$(\text{Total de vialidades con ciclo carril} / \text{Total de vialidades}) * 100$								
NOMBRE VARIABLE A:		Total de vialidades con ciclo carril						
UNIDAD DE MEDIDA VARIABLE A:		Vialidades						
NOMBRE VARIABLE B:		Total de vialidades						
UNIDAD DE MEDIDA VARIABLE B:		Vialidades						
UNIDAD DE MEDIDA DEL INDICADOR		Porcentaje	FRECUENCIA DE MEDICIÓN		Anualmente			
DETERMINACIÓN DE METAS								
AÑO LÍNEA BASE	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
VALOR VARIABLE A	2							
VALOR VARIABLE B	903							
VALOR DE INDICADOR	0.22%							
SENTIDO DEL INDICADOR								

REGISTRO DE INDICADOR								
NOMBRE DEL INDICADOR				DIMENSIÓN		NIVEL		
Tasa de variación de accidentes viales por año.				Eficacia		Indicador 2.1.1		
DEFINICIÓN DEL INDICADOR								
Este indicador muestra la tasa de variación de accidentes viales por año								
ÁREA DE FUENTE DE DATOS			Subdirección de Tránsito y Transporte.					
ALGORITMO								
$((\text{Total de accidentes viales en el año actual} / \text{Total de accidentes viales en el año anterior}) - 1) * 100$								
NOMBRE VARIABLE A:		Total de accidentes viales en el año actual						
UNIDAD DE MEDIDA VARIABLE A:		Accidentes						
NOMBRE VARIABLE B:		Total de accidentes viales en el año anterior						
UNIDAD DE MEDIDA VARIABLE B:		Accidentes						
UNIDAD DE MEDIDA DEL INDICADOR		Tasa de variación	FRECUENCIA DE MEDICIÓN		Anualmente			

DETERMINACIÓN DE METAS								
AÑO LÍNEA BASE	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
VALOR VARIABLE A	73							
VALOR VARIABLE B								
VALOR DE INDICADOR								
SENTIDO DEL INDICADOR								

REGISTRO DE INDICADOR								
NOMBRE DEL INDICADOR				DIMENSIÓN		NIVEL		
Porcentaje de vialidades que cuentan con recubrimiento.				Eficacia		Indicador 2.2.1		
DEFINICIÓN DEL INDICADOR								
Este indicador muestra el total de vialidades del municipio que cuentan con algún recubrimiento.								
ÁREA DE FUENTE DE DATOS			Dirección de Obras Públicas.					
ALGORITMO								
(Total de vialidades con recubrimiento/Total de vialidades)*100								
NOMBRE VARIABLE A:		Total de vialidades con recubrimiento						
UNIDAD DE MEDIDA VARIABLE A:		Vialidades						
NOMBRE VARIABLE B:		Total de vialidades						
UNIDAD DE MEDIDA VARIABLE B:		Vialidades						
UNIDAD DE MEDIDA DEL INDICADOR			Porcentaje	FRECUENCIA DE MEDICIÓN		Anualmente		
DETERMINACIÓN DE METAS								
AÑO LÍNEA BASE	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
VALOR VARIABLE A	563							
VALOR VARIABLE B	903							
VALOR DE INDICADOR	62.3%							
SENTIDO DEL INDICADOR								

REGISTRO DE INDICADOR								
NOMBRE DEL INDICADOR				DIMENSIÓN		NIVEL		
Porcentaje de vialidades que cuentan con alumbrado público.				Eficacia		Indicador 2.2.2		
DEFINICIÓN DEL INDICADOR								
Este indicador muestra el total de vialidades del municipio que cuentan con alumbrado publico.								
ÁREA DE FUENTE DE DATOS			Dirección de Obras Públicas.					
ALGORITMO								
(Total de vialidades con alumbrado público/Total de vialidades)*100								
NOMBRE VARIABLE A:		Total de vialidades con alumbrado público						
UNIDAD DE MEDIDA VARIABLE A:		Vialidades						
NOMBRE VARIABLE B:		Total de vialidades						
UNIDAD DE MEDIDA VARIABLE B:		Vialidades						

UNIDAD DE MEDIDA DEL INDICADOR	Porcentaje de vialidades	FRECUENCIA DE MEDICIÓN	Anualmente					
DETERMINACIÓN DE METAS								
AÑO LÍNEA BASE	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
VALOR VARIABLE A	396							
VALOR VARIABLE B	903							
VALOR DE INDICADOR	43.8%							
SENTIDO DEL INDICADOR								

REGISTRO DE INDICADOR								
NOMBRE DEL INDICADOR					DIMENSIÓN	NIVEL		
Estudio realizado sobre transporte público.					Eficiencia	Indicador 3.1.1		
DEFINICIÓN DEL INDICADOR								
Este indicador muestra el estudio realizado para conocer si el transporte público del municipio es suficiente.								
ÁREA DE FUENTE DE DATOS			Subdirección de Tránsito y Transporte.					
ALGORITMO								
Se cumplió con el estudio: si () no ()								
NOMBRE VARIABLE A:								
UNIDAD DE MEDIDA VARIABLE A:								
NOMBRE VARIABLE B:								
UNIDAD DE MEDIDA VARIABLE B:								
UNIDAD DE MEDIDA DEL INDICADOR		Unidad	FRECUENCIA DE MEDICIÓN		Anualmente			
DETERMINACIÓN DE METAS								
AÑO LÍNEA BASE	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
VALOR VARIABLE A								
VALOR VARIABLE B								
VALOR DE INDICADOR								
SENTIDO DEL INDICADOR								

REGISTRO DE INDICADOR								
NOMBRE DEL INDICADOR					DIMENSIÓN	NIVEL		
Porcentaje de paraderos construidos.					Eficacia	Indicador 3.1.2		
DEFINICIÓN DEL INDICADOR								
Este indicador muestra los paraderos de transporte publico construidos para el resguardo de los usuarios de este servicio.								
ÁREA DE FUENTE DE DATOS			Dirección de Obras Públicas.					
ALGORITMO								
(Total de paraderos construidos/Construir cinco paraderos)*100								
NOMBRE VARIABLE A:		Total de paraderos construidos						
UNIDAD DE MEDIDA VARIABLE A:		Paraderos						

NOMBRE VARIABLE B:	Construir cinco paraderos							
UNIDAD DE MEDIDA VARIABLE B:	Paraderos							
UNIDAD DE MEDIDA DEL INDICADOR	Porcentaje	FRECUENCIA DE MEDICIÓN			Anualmente			
DETERMINACIÓN DE METAS								
AÑO LÍNEA BASE	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
VALOR VARIABLE A								
VALOR VARIABLE B			5					
VALOR DE INDICADOR								
SENTIDO DEL INDICADOR								