



**Fundado el
14 de Enero de 1877**

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

Año:	CIX
Tomo:	CLX
Número:	237

SEGUNDA PARTE

**29 de Noviembre 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.

**GOBIERNO DEL ESTADO – PODER EJECUTIVO
SECRETARÍA DE FINANZAS, INVERSIÓN Y ADMINISTRACIÓN
SERVICIO DE ADMINISTRACION TRIBUTARIA
DEL ESTADO DE GUANAJUATO
PRESIDENCIA MUNICIPAL – ACÁMBARO, GTO.**

CONVENIO de Coordinación y Colaboración Administrativa en Materia Fiscal, celebrado entre el Gobierno del Estado de Guanajuato, por conducto de la Secretaría de Finanzas, Inversión y Administración y el Servicio de Administración Tributaria, y el Municipio de Acámbaro, Guanajuato, así como sus anexos 1 y 5..... **4**

PODER JUDICIAL DEL ESTADO DE GUANAJUATO

CERTIFICACIÓN del Acuerdo General del Pleno del Consejo del Poder Judicial mediante el cual se fusiona el Juzgado Tercero Penal de Partido de León, a los Juzgados Primero y Segundo Penales de ese Partido Judicial..... **31**

FISCALÍA GENERAL DE JUSTICIA DEL ESTADO DE GUANAJUATO

EDICTO para notificar a quien (es) resulten interesados el acuerdo de aseguramiento de fecha 23 de septiembre de 2021 dictado en la Carpeta de Investigación 102081/2021, radicada en la Unidad Especializada en Investigación de Homicidios Irapuato, Guanajuato. **54**

AUDITORÍA SUPERIOR DEL ESTADO DE GUANAJUATO

ACUERDO mediante el cual se establecen los días inhábiles del año 2023, de la Auditoría Superior del Estado de Guanajuato..... **55**

FORUM CULTURAL GUANAJUATO

ACUERDO emitido por el Director General y Secretario Técnico del Consejo Directivo del Forum Cultural Guanajuato (FORUM) que contiene cuotas, tabuladores y tarifas 2023..... **57**

PRESIDENCIA MUNICIPAL – CELAYA, GTO.

PERMISO de Venta de los Departamentos que integran la Torre 1 del desarrollo en condominio habitacional departamental denominado “Torres Ventura”, del Municipio de Celaya, Guanajuato..... **65**

PRESIDENCIA MUNICIPAL – CUERÁMARO, GTO.

SÉPTIMA Modificación al Pronóstico de Ingresos y Presupuesto de Egresos para el Ejercicio Fiscal 2022, para el Municipio de Cuerámara, Guanajuato..... **71**

PRESIDENCIA MUNICIPAL – IRAPUATO, GTO.

PROGRAMA Municipal de Movilidad de Irapuato, Guanajuato.....	98
PRIMERA Modificación al Presupuesto de Egresos del Ejercicio Fiscal 2022, del Organismo Público Descentralizado denominado Instituto Municipal de Planeación de Irapuato, Guanajuato (IMPLAN).....	138

PRESIDENCIA MUNICIPAL – MANUEL DOBLADO, GTO.

PERMISO de Venta de la 2da. Etapa del Fraccionamiento denominado “Bicentenario”, propiedad de la persona moral denominada Empresa Ortival S.A. de C.V., del Municipio de Manuel Doblado, Guanajuato.....	140
--	-----

PRESIDENCIA MUNICIPAL – SALAMANCA, GTO.

DÉCIMA Tercera Modificación al Presupuesto de Egresos para el Municipio de Salamanca, Guanajuato para el Ejercicio Fiscal 2022.....	146
---	-----

PRESIDENCIA MUNICIPAL – SAN FRANCISCO DEL RINCÓN, GTO.

PERMISO de Venta de los lotes que conforman el desarrollo en condominio habitacional de tipo horizontal; denominado “Bosque Real”, propiedad de Constructora Prelox S.A de C.V; ubicado en Blvd. Juventino Rosas No. 1305, barrio de Guadalupe del Municipio de San Francisco del Rincón, Guanajuato.....	163
---	-----

PRESIDENCIA MUNICIPAL – SANTA CRUZ DE JUVENTINO ROSAS, GTO.

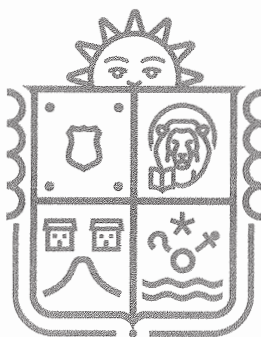
ACUERDO del H. Ayuntamiento de Santa Cruz de Juventino Rosas, Guanajuato, mediante el cual se aprueba la donación de dos vehículos (camionetas tipo pick-up) de las unidades que estaban a cargo de la Dirección de Seguridad Pública, para que sean utilizadas en la realización de las diferentes actividades en el área operativa del Comité Municipal de Agua Potable y Alcantarillado Juventino Rosas.....	168
---	-----

PRESIDENCIA MUNICIPAL - IRAPUATO, GTO.

LA CIUDADANA C.P. LORENA DEL CARMEN ALFARO GARCÍA, PRESIDENTA MUNICIPAL DE IRAPUATO, GUANAJUATO, A LOS HABITANTES DEL MISMO HAGO SABER:

QUE EL AYUNTAMIENTO QUE PRESIDIDO CON FUNDAMENTO EN LOS ARTÍCULOS 4, PENÚLTIMO PÁRRAFO, 115, FRACCIONES III, INCISO I) Y V INCISO A) DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS; 117, FRACCIÓN III, INCISOS I) y J) DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA PARA EL ESTADO DE GUANAJUATO; 31 FRACCIÓN III Y 68, FRACCIONES II Y VIII DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL; 12 Y 33, FRACCIÓN IX DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE GUANAJUATO Y SUS MUNICIPIOS; 76, FRACCIÓN I, INCISO D), 99, FRACCIÓN II DE LA LEY ORGÁNICA MUNICIPAL PARA EL ESTADO DE GUANAJUATO; 19, 20 Y 21 DEL REGLAMENTO DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE DEL MUNICIPIO DE IRAPUATO, GUANAJUATO; EN SESIÓN DE AYUNTAMIENTO NÚMERO 28 ORDINARIA, DE FECHA 25 DE AGOSTO DE 2022, TUVO A BIEN APROBAR:

EL PROGRAMA MUNICIPAL DE MOVILIDAD DE IRAPUATO



IRAPUATO
Ayuntamiento 2021 - 2024

1. Presentación

Gobernar el Municipio de Irapuato, con el Programa de Gobierno 2021-2024, es una de mis mayores responsabilidades, siendo el estilo desarrollado en esta administración mediante un acuerdo colectivo de responsabilidad compartida, haciendo las cosas juntos, Ciudadanía y Gobierno, potenciando la participación ciudadana y por ello entre todos se construyó el Programa de Gobierno Municipal, siendo una de las herramientas, la Encuesta Ciudadana y los foros de consulta desarrollados para dicho fin, los cuales consideraron como una de las prioridades el tema de Movilidad.

El documento que presentamos es el "Programa Municipal de Movilidad de Irapuato", instrumento de planeación previsto en la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, por medio del cual, el Poder Ejecutivo establece los objetivos, metas y acciones a seguir en materia de movilidad.

Por ello, la política pública a implementar considera la pirámide de la movilidad sustentable dando 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.

A través de la ejecución y seguimiento de este programa, buscamos promover la equidad (desplazamiento incluyente), el beneficio social, con seguridad vial y siendo amigables con el medio ambiente (sustentable).

Estoy convencida de que dicho Programa de Movilidad Municipal, permitirá construir las bases para lograr que juntos Ciudadanía y Gobierno, tengamos una movilidad segura, accesible, incluyente, eficiente y sustentable para que Irapuato continúe avanzando "con paso firme".

Lorena del Carmen Alfaro García

Presidenta Municipal de Irapuato

2. Introducción

De acuerdo con la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios establece en el capítulo II Programa Estatal de Movilidad, en su artículo 12, que los municipios deberán elaborar su programas de movilidad en total congruencia con los establecido en el Programa Estatal de Movilidad, y en base al Reglamento de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios en el capítulo II Programa Estatal de Movilidad, Sección Segunda, Congruencia de programas de movilidad municipales y en el Programa Estatal de Movilidad 2021-2024, se realizó este Programa de Movilidad Municipal de Irapuato.

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 y Entidades Involucradas (DyE), 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 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo 4, Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, Ley de Planeación para el Estado de Guanajuato, Ley de Inclusión para personas con discapacidad en el Estado de Guanajuato, así como el Reglamento de Movilidad y Transporte del Municipio de Irapuato, Guanajuato en sus artículos 19 al 23.

En la siguiente sección se muestra la situación actual y la tendencia que presentan los principales temas y problemas que se han identificado en torno al Programa, así como las necesidades, oportunidades y/o amenazas más relevantes.

A continuación, se describe la Visión; es decir, la expectativa que se aspira 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 Programa.

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

3. Marco de referencia

Este Marco de Referencia se describe en tres apartados los cuales refieren al Marco Jurídico, a la Alineación de este Programa atendiendo a la correlación del municipio con los diferentes órdenes de gobierno en materia de movilidad, en el tercer apartado se narra la metodología y participación social e institucional con la que se obtuvieron insumos para el análisis y desarrollo del presente instrumento.

3.1 Marco jurídico

3.1.1 Marco nacional

3.1.1.1 Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos¹

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.

3.1.1.2 Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano²

En su artículo 4, fracción X, establece; 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.

Asimismo, en el título séptimo, en su artículo 70, establece que para la accesibilidad universal de los habitantes a los servicios y satisfactores urbanos; 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.

3.1.2 Marco estatal

3.1.2.1 Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios³

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.

3.1.2.2 Ley de Planeación para el Estado de Guanajuato⁴

En su artículo 4, establece que la planeación del desarrollo será instrumentada a través de los planes y programas establecidos en la Ley de Planeación, los cuales fijaran los objetivos, estrategias, metas, acciones e indicadores para el desarrollo del Estado.

1 Última Reforma DOF 28-05-2021

2 Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 28 de noviembre de 2016. Última Reforma DOF 01-06-2021

3 Publicada en el Periódico Oficial de Gobierno del Estado de Guanajuato el 18-03-2016. Última Reforma PO 14-06-2022

4 Publicada en el Periódico Oficial de Gobierno del Estado de Guanajuato el 27-12-2011. Última Reforma PO 10-10-2018

3.1.2.3 Ley de Inclusión para personas con discapacidad en el Estado de Guanajuato⁵

En su artículo 3, se establecen los primeros rectores para la formulación de políticas públicas y la inclusión social de las personas con discapacidad en el Estado, tales como la igualdad de oportunidades, la equidad, la accesibilidad, entre otros.

3.1.3 Marco municipal

3.1.3.1 Reglamento de Movilidad y Transporte del Municipio de Irapuato, Guanajuato⁶

En su capítulo 3, del Programa Municipal de Movilidad se establece en los siguientes artículos:

Del Programa Municipal de Movilidad

- Artículo 19. El Programa Municipal de Movilidad es el instrumento de planeación por medio del cual, el Ayuntamiento establece los objetivos, metas y acciones a seguir en materia de movilidad.

Finalidad del Programa Municipal de Movilidad

- Artículo 20. El Programa Municipal de Movilidad, tendrá como finalidad el mejorar la accesibilidad y seguridad en las vialidades y espacio público y la integración entre los diferentes modos de transporte, en beneficio del interés público.

Objetivo del Programa Municipal de Movilidad

- Artículo 21. Los objetivos, estrategias e indicadores del Programa Municipal de Movilidad, deberán estar alineados a los instrumentos municipales de planeación, al Programa de Gobierno Municipal, al Programa Estatal de Movilidad y a la jerarquía de la movilidad contenida en la Ley.

De la publicación del Programa Municipal de Movilidad

- Artículo 22. El Programa Municipal de Movilidad, de conformidad con la Ley, deberá ser publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato y sólo podrá ser modificado tratándose de situaciones extraordinarias.

De la conformación del Programa Municipal de Movilidad

- Artículo 23. En la conformación del Programa Municipal de Movilidad deberán considerarse las Dependencias y Entidades que integran la Administración Pública Municipal, cuando estas tengan injerencia en los temas de movilidad.

3.2 Alineación del Programa Municipal de Movilidad con los instrumentos de planeación

3.2.1 Objetivos del Desarrollo Sostenible

⁵ Publicada en el Periódico Oficial de Gobierno del Estado de Guanajuato el 14-09-2012. Última Reforma PO 13-11-2020

⁶ Publicado en el Periódico Oficial de Gobierno del Estado de Guanajuato el 22-09-2021

Tabla 1. Alineación del Programa Municipal de Movilidad a los Objetivos del Desarrollo Sostenible⁷

ODS		Programa Municipal de Movilidad
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: Fortalecer el sistema de ciclovías Objetivo 2.1: Mejorar el servicio de transporte público municipal urbano y suburbano
	11.3 De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenible de los asentamientos humanos.	Objetivo 1.1: Mejorar la infraestructura al peatón Objetivo 2.2: Incrementar la operación y seguridad vial en la red municipal

Fuente: Elaboración propia

3.2.2 Ámbito Estatal

Tabla 2. Alineación del Programa Municipal de Movilidad al Plan Estatal de Desarrollo 2040⁸

PED 2040		Programa Municipal de Movilidad
Objetivos	Estrategias	Objetivo
PED 3.2.3 Asegurar una movilidad fluida, sustentable y segura para las y los guanajuatenses y visitantes a la entidad.	3.2.3.1 Construcción de infraestructura para el transporte público que disminuya los tiempos de traslado, aumente la seguridad, particularmente para las mujeres, e incremente la movilidad interna en la entidad.	Objetivo 1.1: Mejorar la infraestructura al peatón
	3.2.3.2 Implementación de un sistema de transporte multimodal, accesible, seguro y amigable con el medio ambiente.	Objetivo 1.2: Fortalecer el sistema de ciclovías Objetivo 2.1: Mejorar el servicio de transporte público municipal urbano y suburbano Objetivo 2.2: Incrementar la operación y seguridad vial en la red municipal

Fuente: Elaboración propia

⁷ Objetivos del Desarrollo Sostenible, consultado el 01-07-2022, recuperado de <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/>

⁸ Plan Estatal de Desarrollo Guanajuato 2040. Construyendo el futuro, consultado el 31-05-2022, recuperado de <http://plangto2040.iplaneg.net/>

Tabla 3. Alineación del Programa Municipal de Movilidad al Programa Estatal de Movilidad 2021-2024⁹

Programa Estatal de Movilidad 2021-2024		Programa Municipal de Movilidad
Estrategias	Objetivos	Objetivo
LE1. Impulso a los medios alternos de movilidad	1.1 Mejorar la infraestructura dedicada al peatón	Objetivo 1.1 Mejorar la infraestructura al peatón
	1.2 Fortalecer el sistema de ciclovías	Objetivo 1.2: Fortalecer el sistema de ciclovías
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 2.2: Incrementar la operación y seguridad vial en la red municipal
	2.2 Incrementar la cultura vial y accesibilidad universal	
	2.3 Incrementar la integración de los diversos modos de transporte	Objetivo 2.1: Mejorar el servicio de transporte público municipal urbano y suburbano

Fuente: Elaboración propia

3.2.3 Ámbito Local

Tabla 4. Alineación del Programa Municipal de Movilidad al Plan Municipal de Desarrollo 2013-2040¹⁰

Plan Municipal de Desarrollo 2040		Programa Municipal de Movilidad
Objetivo Estratégico	Objetivos	Objetivo
5.1 Asegurar la movilidad integral de personas y bienes	5.1.1 Construir una red integral de vías de comunicación	Objetivo 1.1 Mejorar la infraestructura al peatón Objetivo 1.2 Fortalecer el sistema de ciclovías Objetivo 2.2: Incrementar la operación y seguridad vial en la red municipal
	5.1.2 Mejorar el transporte colectivo	Objetivo 2.1 Mejorar el servicio de transporte público municipal urbano y suburbano
5.2 Promover la autogestión del desarrollo sustentable	5.2.2 Impulsar estrategias de desarrollo urbano integral sustentable	Objetivo 1.1 Mejorar la infraestructura al peatón Objetivo 1.2 Fortalecer el sistema de ciclovías Objetivo 2.2: Incrementar la operación y seguridad vial en la red municipal

Fuente: Elaboración propia

⁹ Programa Estatal de Movilidad 2021-2024, consultado el 31-05-2022, recuperado de https://portalsocial.guanajuato.gob.mx/sites/default/files/documentos/2021_SICOM_Programa_estatal_movilidad_2021-2024.pdf

¹⁰ Plan Municipal de Desarrollo 2013 - 2040, consultado el 31-05-2022, recuperado de <https://www.implanirapuato.gob.mx/plandesarrollo.html>

Tabla 5. Alineación del Programa Municipal de Movilidad al Programa de Gobierno Municipal 2021-2024¹¹

Programa de Gobierno Municipal 2021-2024		Programa Municipal de Movilidad
Estrategias	Objetivos	Objetivo
LE 2.4: Servicio públicos eficientes	2.4.1: Consolidar la operación de los servicios públicos en el Municipio de Irapuato	Objetivo 1.2: Fortalecer el sistema de ciclovías
	2.4.3: Impulsar la construcción de obras públicas que mejoren el equipamiento urbano y rural	Objetivo 1.1 Mejorar la infraestructura al peatón
	2.4.2: Consolidar los servicios de transporte público del municipio de Irapuato	Objetivo 2.1: Mejorar el servicio de transporte público municipal urbano y suburbano
LE 3.1: Protección ambiental	3.1.4: Promover la mitigación del cambio climático y sus efectos	Objetivo 1.2: Fortalecer el sistema de ciclovías
LE 3.2: Desarrollo Urbano Territorial Ordenado	3.2.2: Impulsar la movilidad sustentable	Objetivo 2.2: Incrementar la operación y seguridad vial en la red municipal
LE 4.1: Inclusión social, promoción de los derechos humanos y la no discriminación	4.1.2: Promover la inclusión y respeto de los derechos de las personas en el municipio	Objetivo 2.1: Mejorar el servicio de transporte público municipal urbano y suburbano

Fuente: Elaboración propia

3.3 Proceso de elaboración

3.3.1 Reuniones de coordinación gubernamental

Estas reuniones se realizaron con los principales actores de cada una de las dependencias involucradas, para la realización de este programa. En estas reuniones se plantearon las acciones de gobierno para atender de manera eficaz y efectiva los retos identificados.

Se sostuvieron reuniones de trabajo, en las siguientes fechas:

- 17 de diciembre de 2021 con personal de Tránsito Municipal
- 11 de enero de 2022 con personal de Obras Públicas
- 17 de enero de 2022 con personal del IMPLAN

¹¹ Programa de Gobierno Municipal 2021-2024, consultado el 31-05-2022, recuperado de <https://www.implanirapuato.gob.mx/programadegobierno.html>

Figura 1. Reuniones de coordinación



Fuente: Fotografías propias

Resultado de dichas reuniones, se plantearon las acciones e indicadores, para contribuir en la disminución de las problemáticas identificadas.

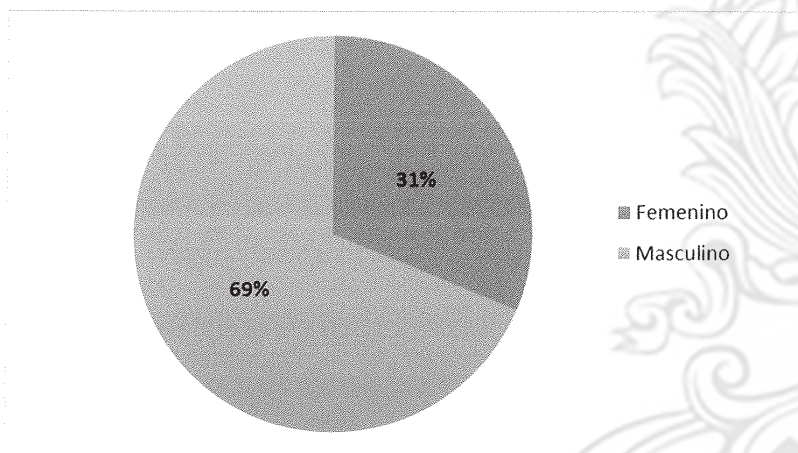
3.3.2 Consulta Social y participación ciudadana

3.3.2.1 Consulta pública

La consulta pública se realizó en línea del 25 de noviembre al 9 de diciembre del 2021, para integrar el Programa de Gobierno Municipal 2021-2024. Del tema de Movilidad y Transporte se tiene la siguiente información:

En la siguiente figura se puede observar que el 69 por ciento de los participantes son del género masculino y el 31 por ciento, de género femenino.

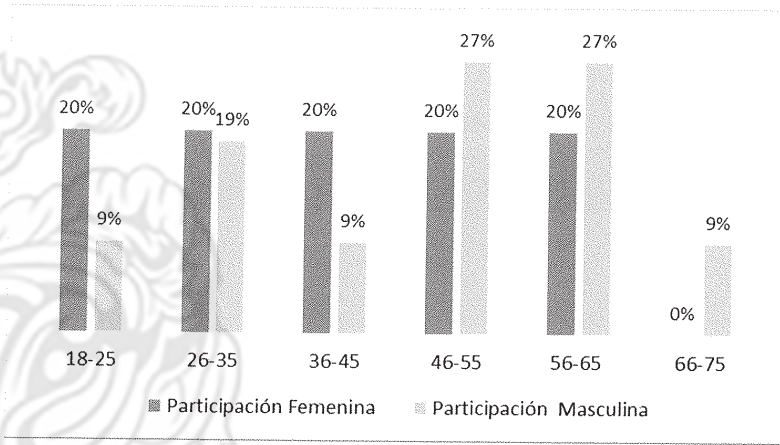
Figura 2. Género de los encuestados



Fuente: Elaboración propia con base en los resultados de la consulta pública para integrar el Programa de Gobierno Municipal de Irapuato 2021-2024

En la siguiente figura se puede observar las edades de los participantes por género, siendo el mayor porcentaje el género masculino con 27 por ciento de 46 a 55 años y de 56 a 65 años, respectivamente.

Figura 3. Rango de edad de los participantes por género

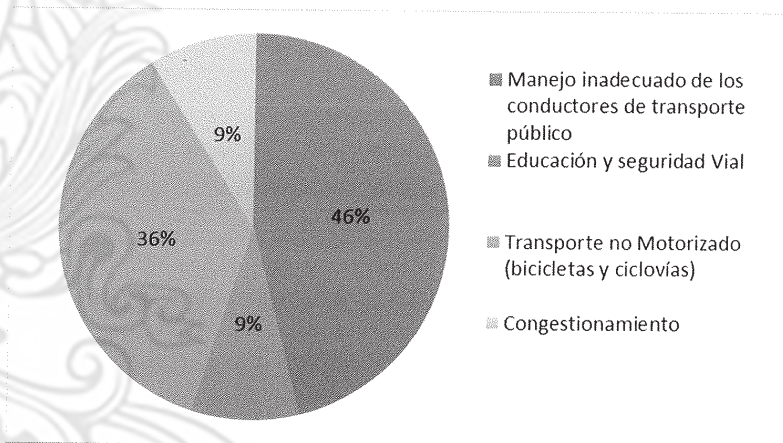


Fuente: Elaboración propia con base en los resultados de la consulta pública para integrar el Programa de Gobierno Municipal de Irapuato 2021-2024

En cuanto a la pregunta que se planteó la cual menciona: ¿CUÁL ES EL PRINCIPAL PROBLEMA QUE IDENTIFICAS EN IRAPUATO RESPECTO AL TEMA DE TU INTERÉS?, los principales temas identificados son:

- Manejo inadecuado de los conductores de transporte público
- Educación y seguridad vial
- Reforzar al uso del transporte no motorizado (bicicletas y ciclovías)
- Congestionamiento

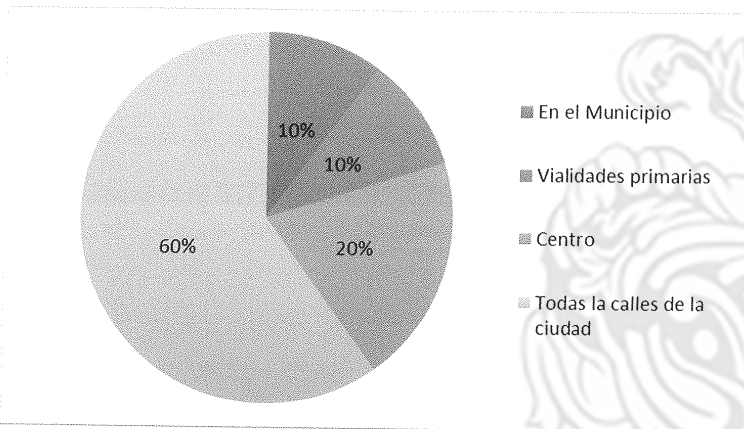
Figura 4. Principal problemática identificada en Irapuato



Fuente: Elaboración propia con base en los resultados de la consulta pública para integrar el Programa de Gobierno Municipal de Irapuato 2021-2024

En cuanto a la pregunta que se planteó la cual menciona: ¿EN DÓNDE CONSIDERAS QUE SE PRESENTA CON MAYOR INTENSIDAD ESTE PROBLEMA?, la mayoría de los participantes identificó que la problemática se presenta en todas las calles de la ciudad.

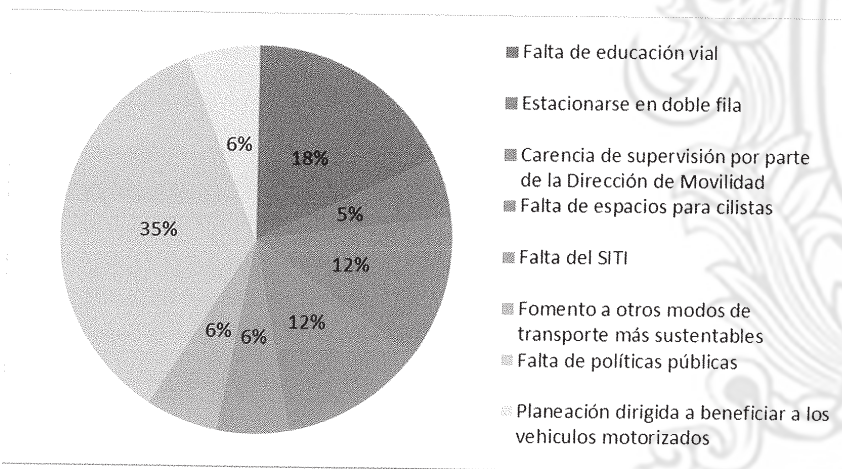
Figura 5. Lugar donde se considera que se presenta la problemática



Fuente: Elaboración propia con base en los resultados de la consulta pública para integrar el Programa de Gobierno Municipal de Irapuato 2021-2024

Respecto a lo que la ciudadanía identifica como las principales causas que han ocasionado los problemas, la falta de políticas públicas se presenta como la principal causa, seguida de la falta de educación vial y la carencia de espacios para ciclistas, entre otras, conforme a la siguiente gráfica:

Figura 6. Principales causas de la problemática

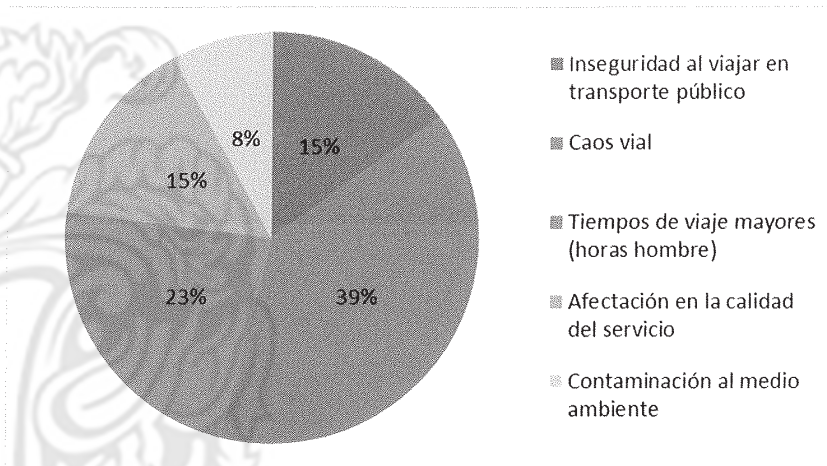


Fuente: Elaboración propia con base en los resultados de la consulta pública para integrar el Programa de Gobierno Municipal de Irapuato 2021-2024

En cuanto a la pregunta que se planteó la cual menciona: ¿QUÉ PASARÍA SI NO SE ATIENDE EL PROBLEMA?, se tienen las siguientes respuestas:

- Inseguridad al viajar en transporte público
- Caos vial
- Tiempos de viaje mayores (horas hombre)
- Afectación en la calidad del servicio
- Contaminación al medio ambiente

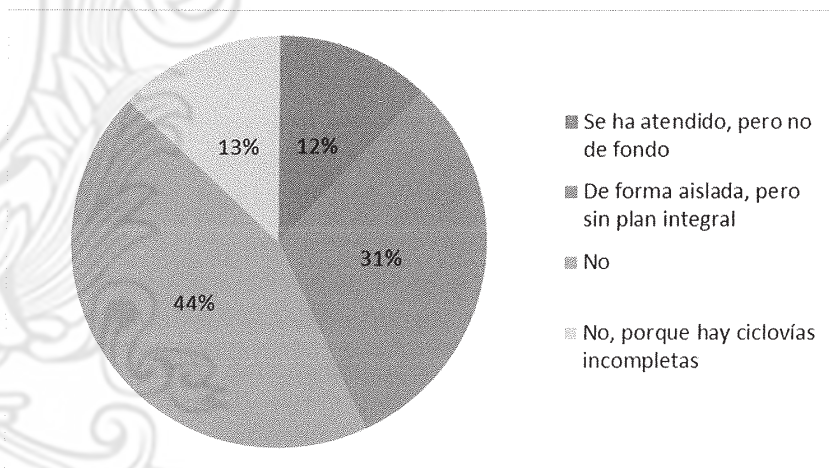
Figura 7. Posibles consecuencias de no atenderse la problemática



Fuente: Elaboración propia con base en los resultados de la consulta pública para integrar el Programa de Gobierno Municipal de Irapuato 2021-2024

Se consultó a los ciudadanos si consideran que se ha tratado de resolver o atender el problema de alguna manera durante los últimos 10 años y de qué manera, a lo cual el 43% respondió que sí y el 57% que no, conforme a lo siguiente:

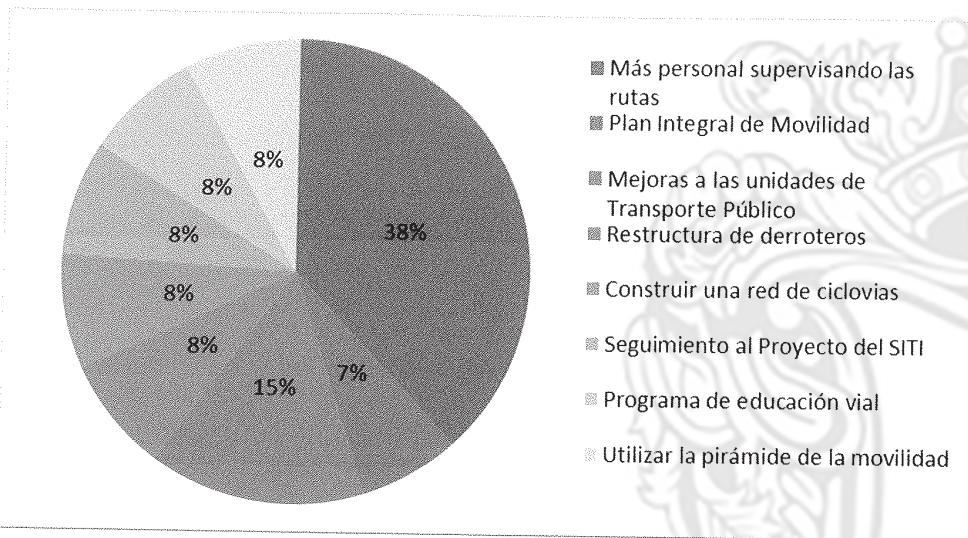
Figura 8. Atención a la problemática



Fuente: Elaboración propia con base en los resultados de la consulta pública para integrar el Programa de Gobierno Municipal de Irapuato 2021-2024

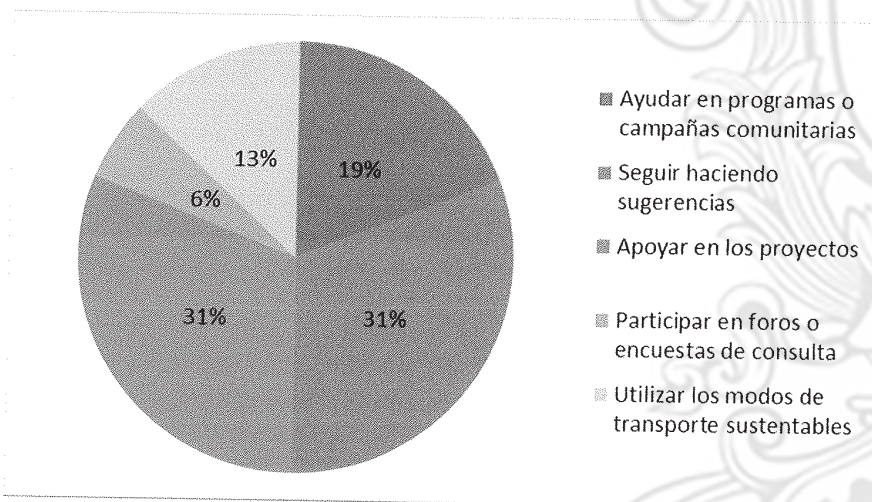
Priorizando la opinión ciudadana, es de importancia conocer sus propuestas para tratar de resolver la problemática que identificaron y las acciones que podrían llevar a cabo para colaborar como ciudadanos, por lo que se les dio espacio para expresarlo y las respuestas se muestran en las siguientes gráficas:

Figura 9 Propuestas para atender la problemática



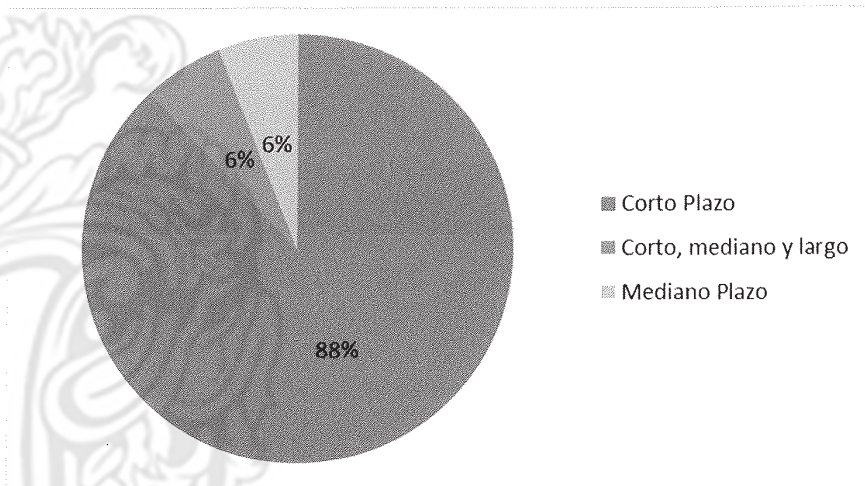
Fuente: Elaboración propia con base en los resultados de la consulta pública para integrar el Programa de Gobierno Municipal de Irapuato 2021-2024

Figura 10. Propuestas de colaboración de los ciudadanos



Fuente: Elaboración propia con base en los resultados de la consulta pública para integrar el Programa de Gobierno Municipal de Irapuato 2021-2024

Finalmente, se preguntó si la problemática se debería atender en el corto, mediano o largo plazo, lo que significa 3, 6 o más de 10 años. En la siguiente gráfica se muestran las opiniones.

Figura 11. Plazo de atención de la problemática

Fuente: Elaboración propia con base en los resultados de la consulta pública para integrar el Programa de Gobierno Municipal de Irapuato 2021-2024

3.3.2.2 Foro Ciudadano

Como parte de la consulta social se realizó el Foro Ciudadano “Con paso firme por LA CIUDAD Y EL MEDIO AMBIENTE”, coordinando la Mesa de Movilidad, durante el cual se tuvo la participación de diversos miembros de la sociedad, entre ellos usuarios del transporte público, directivos del gremio de transporte público e integrantes de un observatorio ciudadano.

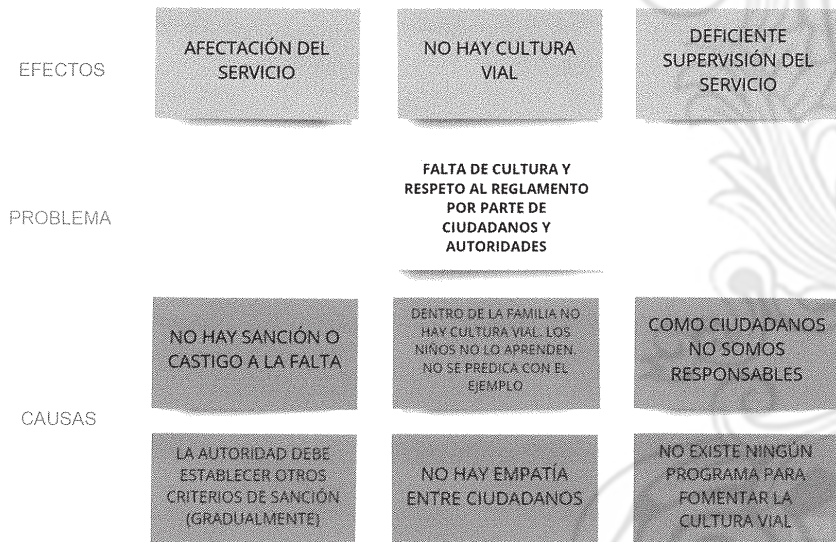
Durante el foro se construyeron tres árboles para estructurar las problemáticas que los ciudadanos identificaron como troncales en el tema de movilidad, sus causas y las posibles consecuencias de no atender los problemas. Se utilizó una herramienta tecnológica que facilitó la proyección de ideas grupales y la organización de las mismas, arrojando los siguientes resultados.

Figura 12. Problema Movilidad



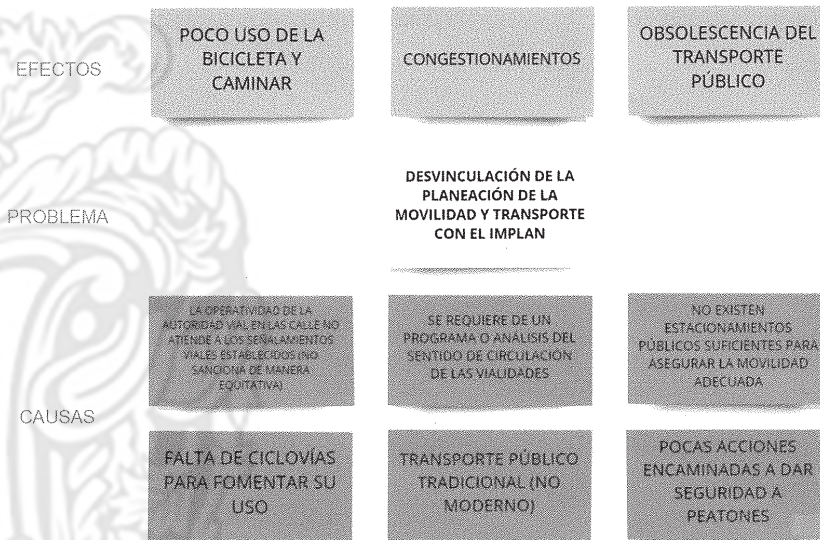
Fuente: Elaboración propia con base en los resultados del Foro Ciudadano "Con paso firme por LA CIUDAD Y EL MEDIO AMBIENTE" para integrar el Programa de Gobierno Municipal de Irapuato 2021-2024

Figura 13. Problema Falta de cultura vial y respeto al reglamento



Fuente: Elaboración propia con base en los resultados del Foro Ciudadano "Con paso firme por LA CIUDAD Y EL MEDIO AMBIENTE" para integrar el Programa de Gobierno Municipal de Irapuato 2021-2024

Figura 14. Problema Desvinculación de la Planeación



Fuente: Elaboración propia con base en los resultados del Foro Ciudadano "Con paso firme por LA CIUDAD Y EL MEDIO AMBIENTE" para integrar el Programa de Gobierno Municipal de Irapuato 2021-2024

Figura 15. Problema Deficiente Transporte Público



Fuente: Elaboración propia con base en los resultados del Foro Ciudadano "Con paso firme por LA CIUDAD Y EL MEDIO AMBIENTE" para integrar el Programa de Gobierno Municipal de Irapuato 2021-2024

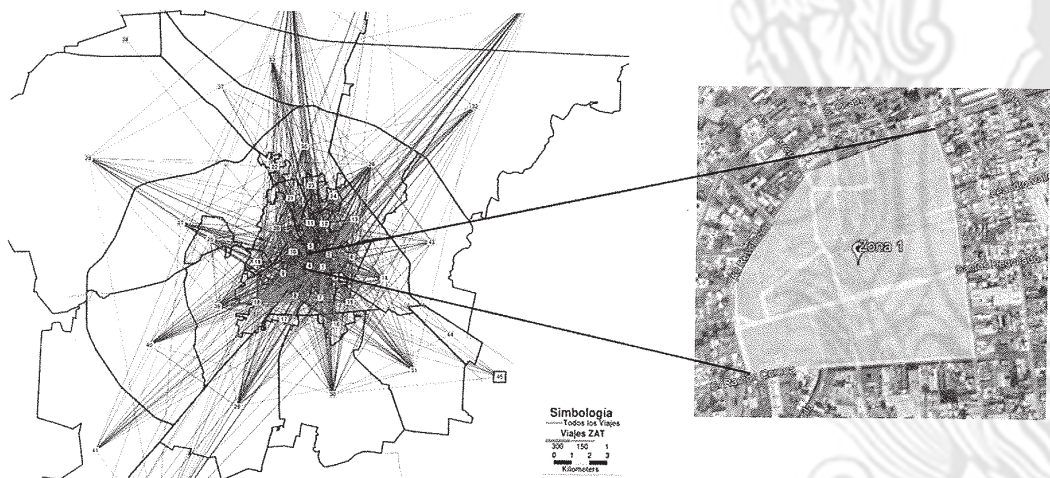
4. Diagnóstico

4.1 Medios alternos de movilidad

4.1.1 Líneas de deseo de viajes para todos los viajes

Se realizó el "Estudio técnico de ingeniería de tránsito que determine el diseño funcional del sistema integrado de transporte para el municipio de Irapuato, Gto." realizado en 2020, el cual contiene el Informe de Diagnóstico. En dicho informe se presentan las Líneas de deseo, resultado de la aplicación de la "Encuesta Origen Destino a bordo de unidades de transporte público". Uno de los resultados más relevantes de la encuesta OD abordó es la identificación específica de los lugares donde se generan los viajes y donde son atraídos. A partir de su análisis es posible explicar las necesidades específicas de movilidad de la población en contraste con la oferta y disponibilidad de los servicios actuales. En la figura siguiente se puede observar que el centro de Irapuato se registra como la principal zona de atracción de viajes (ZAT 1) y las zonas generadoras de viajes se ubican en la periferia del centro. Con mención a lo anterior, es necesario contar con la infraestructura adecuada en especial la dedicada al peatón y ciclista, para que pueden concluir sus viajes a la zona centro (Zona 1) de la ciudad detectada con la mayor afluencia de desplazamientos.

Figura 16. Líneas de deseo de viajes en transporte público a la zona 1 o Centro



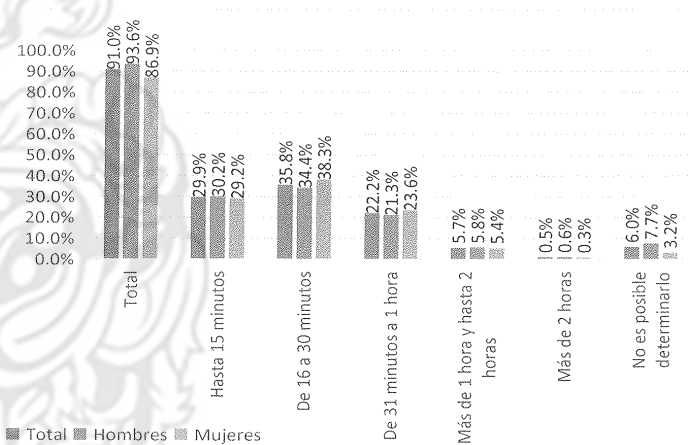
Fuente: Estudio técnico de ingeniería de tránsito que determine el diseño funcional del sistema integrado de transporte para el municipio de Irapuato, Gto. 2020

4.1.2 Estadísticas de peatones y ciclistas

Con base en los resultados del Censo de Población y Vivienda de 2020, elaborado por el INEGI, se muestran las siguientes gráficas con información correspondiente al municipio de Irapuato, de la cual se destacan los puntos que se describen a continuación:

4.1.2.1 Población de 12 años y más ocupada:

Figura 17. Estimadores de la población de 12 años y más ocupada y su distribución porcentual según tiempo de desplazamiento al lugar de trabajo, por sexo



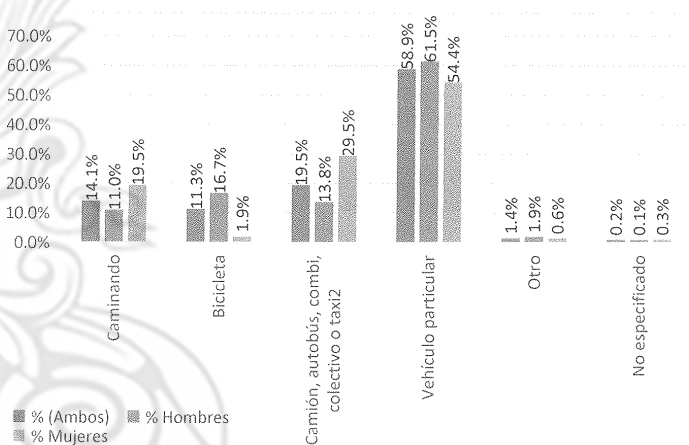
Fuente: Elaboración propia con información del Censo de Población y Vivienda INEGI 2020.

Sexo-tiempo

En la gráfica anterior, que muestra el tiempo de desplazamiento al lugar de trabajo por sexo, se destaca lo siguiente:

- No hay diferencia significativa entre hombres y mujeres en el porcentaje de población que se traslada en hasta 15 minutos con un valor cercano al 30 por ciento.
- De 16 a 30 minutos representan un valor de 37 por ciento.
- De 31 a 60 minutos son el 22 por ciento.

Figura 18. Estimadores de la población de 12 años y más ocupada y su distribución porcentual según modo al lugar de trabajo



Fuente: Elaboración propia con información del Censo de Población y Vivienda INEGI 2020.

Sexo-modo

En la gráfica anterior que muestra el modo de traslado al lugar de trabajo de la población de 12 años o más según el sexo, se destaca lo siguiente:

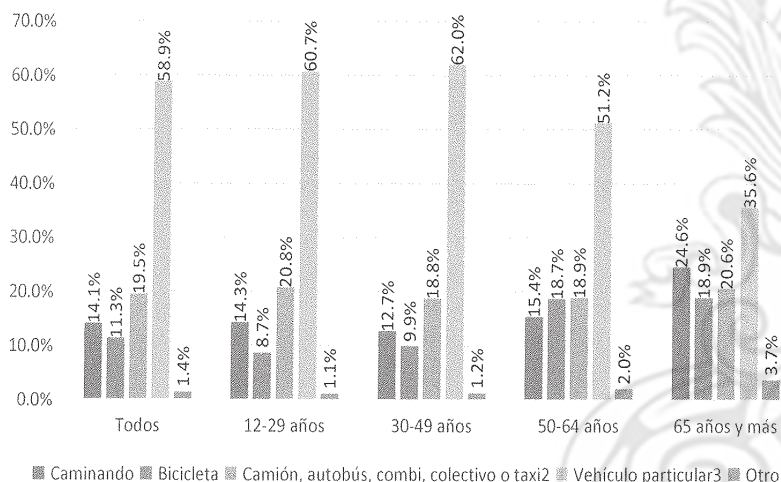
- No hay diferencia significativa entre hombres y mujeres en el modo caminando ya que tiene un valor cercano de 11 por ciento y 19 por ciento entre los dos géneros.
- En el modo bicicleta hay una diferencia significativa, ya que los hombres tienen un 16.7 por ciento y las mujeres un 1.9 por ciento.
- En el modo autobús está invertido el uso, ya que las mujeres representan un 29.5 por ciento y los hombres 13.8 por ciento.
- El modo vehículo particular, los hombres tienen un 61.5 por ciento y las mujeres 54.4 por ciento.

Edad-modo

En la siguiente gráfica se muestra la diferencia en el modo de traslado de la población de 12 años o más hacia su lugar de trabajo, dependiendo de su edad, destacando lo siguiente:

- El mayor porcentaje de personas que se mueven caminando son los del rango de edad de 30 a 49 años con un 62 por ciento.
- En el modo de bicicleta el rango de edad con mayor porcentaje es el de 65 y más con un valor de 18.9 por ciento.
- El mayor porcentaje de personas que se mueven en autobús son los del rango de edad de 12 a 29 años con 20.8 por ciento.
- El mayor porcentaje de personas que se mueven en auto o vehículo particular son los del rango de edad de 30 a 49 años con 62 por ciento.
- Se puede visualizar que el uso del vehículo particular sigue siendo el que más predomina.

Figura 19 Estimadores de la población de 12 años y más ocupada y su distribución porcentual según modo al lugar de trabajo por edad



Fuente: Elaboración propia con información del Censo de Población y Vivienda INEGI 2020.

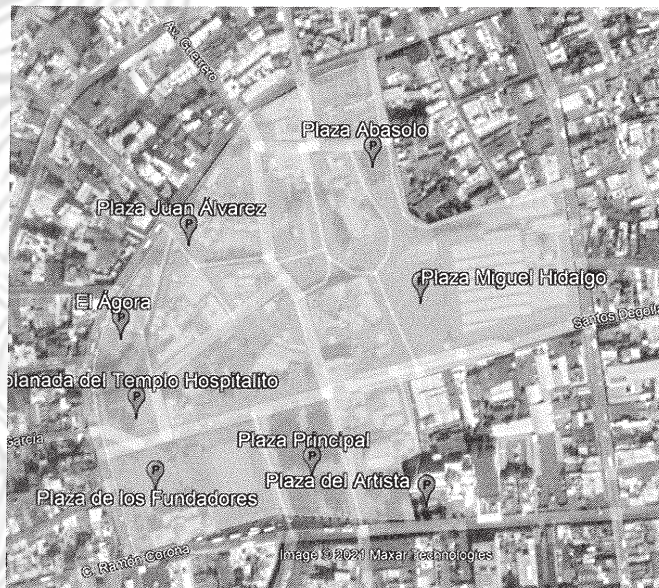
4.1.3 Infraestructura al peatón

4.1.3.1 Renovación de las 7 plazas del Centro Histórico

Dada la importancia del centro de la ciudad se realizaron obras muy recientes (terminando en 2021), que contemplaron el cambio de pavimentos, electrificación subterránea, líneas de agua, drenaje pluvial y sanitario, iluminación led, lo cual buscó dotar de mejores espacios de convivencia a Irapuato.

Lo anterior se llevó a cabo mediante la mejora de las siete plazas públicas en la zona centro del municipio, favoreciendo la conectividad del corazón de Irapuato y modernizando su imagen urbana. Por ello la importancia de complementar con acciones o proyectos encaminados a la seguridad de los peatones, así como de los ciclistas y usuarios de transporte público que transitan en dicha zona.

Figura 20. 7 plazas del centro histórico en Irapuato



Fuente: Elaboración propia con información de la Dirección de Planeación Vial de la DGMyT.

4.1.3.2 Cruces peatonales del Centro Histórico

Como parte de la infraestructura vial del centro histórico de Irapuato, se tienen actualmente 21 cruces peatonales en el perímetro e interior de éste, que son la conexión entre las vialidades periféricas e internas para los peatones a dicho centro (los cuales se muestran en la siguiente figura). Estos cruces dan accesibilidad o conectividad a la zona peatonal o plazas. Dichos cruces tienen la problemática de que se encuentran despintados en los siguientes conceptos:

- Líneas de paro
- División de carriles
- Flechas de sentido de circulación
- Cebras o marimbas

Por lo anterior, se requiere mejorar la infraestructura dedicada al peatón, para que brinde seguridad al peatón y el automovilista identifique en donde debe parar.

Figura 21. Cruces peatonales del centro histórico en Irapuato



Fuente: Elaboración propia con información de la Dirección de Planeación Vial de la DGM y T.

4.1.3.3 Inventario de banquetas en el Municipio de Irapuato

En la siguiente figura se muestra el inventario de banquetas en el Municipio de Irapuato, destacando las existentes y las faltantes.

Tabla 6. Inventario de banquetas en el Municipio de Irapuato

Ubicación o lugares de las banquetas	Banquetas existentes en kilómetros	Banquetas faltantes en kilómetros
Total	1,159.91	618.47
Zona Rural	16.57	61.22
Zona Urbana	1,143.34	557.25

Fuente: IMPLAN Irapuato.

Resultado de la información proporcionada por el IMPLAN de Irapuato, en la anterior tabla se muestran los kilómetros de banquetas tanto existentes como faltantes, en donde se puede resaltar que existe un 64.29 por ciento de banquetas construidas.

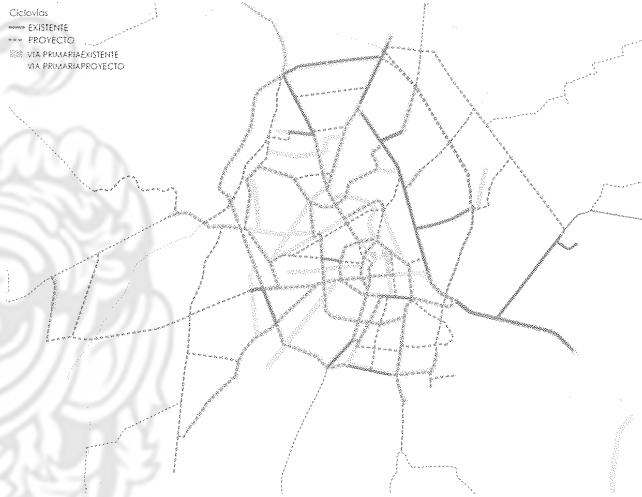
4.1.4 Sistema de ciclovías

4.1.4.1 Ciclovías urbanas y rurales (existentes y proyectadas)

Partiendo del diagnóstico, en el Capítulo V Modelo de Ordenamiento Sustentable del Territorio del Programa Municipal de Desarrollo Urbano y de Ordenamiento Ecológico Territorial de Irapuato PMDUOET¹², se muestra en la siguiente figura la Estructura vial y alineamientos por UGAT (Unidad de Gestión Ambiental Territorial), en el que se describen la propuesta de rutas de Ciclovías en el municipio, clasificándose en Urbanas y Rurales. Diferenciando en color verde las existentes, en color naranja las proyectadas para su construcción.

12 Programa Municipal de Desarrollo Urbano y de Ordenamiento Ecológico Territorial de Irapuato PMDUOET, consultado el 31-05-2022, recuperado de <https://www.implanirapuato.gob.mx/pmduoet.html>

Figura 22. Ciclovías urbanas (existentes y proyectadas). PMDUOET 2020



Fuente: IMPLAN Irapuato

Tabla 7. Longitud de la red de ciclovías (existentes y proyectadas) del municipio de Irapuato

	Longitud (km)
Ciclovías Urbanas Existentes	23.8
Ciclovías Urbanas Proyecto	128.3
Ciclovías Rurales Existentes	3.9
Ciclovías Rurales Proyecto	153

Fuente: IMPLAN Irapuato

4.2 Movilidad incluyente, segura y sustentable

4.2.1 Transporte Público

4.2.1.1 Problemática identificada

Se realizó el “Estudio técnico de ingeniería de tránsito que determine el diseño funcional del sistema integrado de transporte para el municipio de Irapuato, Gto.” realizado en 2020, el cual contiene como parte el Informe de Diagnóstico. En dicho informe se presenta la problemática encontrada en materia de transporte público, la cual se describe a continuación:

- Se tiene una alta sobre-posición de rutas y exceso de flota (servicios), que provoca serios problemas viales, especialmente en el centro de la ciudad.
- Hay una sobre oferta de servicios a lo largo del día, por la pelea del pasaje o tratar de recoger la mayor cantidad de estos (No está regulado).
- Las empresa-conductoras no tienen plan de operación fijo o planeado que permita conocer sus horas de entrada, salida, equilibrar la oferta y la demanda, ocasionando que el conductor este todo el día trabajando en ruta.

- Algunos conductores no cumplen con la totalidad del recorrido autorizado.
- El 20 por ciento de los usuarios dicen que no siempre les respetan la tarifa.
- Concesionarios muy poco organizados “Hombre – Camión”, al no contar con equipo de recaudo, provoca muy poco control de los ingresos.
- Los conductores ganan por recoger usuarios (productividad) “La guerra por el pasaje” y estos entregan una cuota diaria al concesionario como si se tratara de taxis.

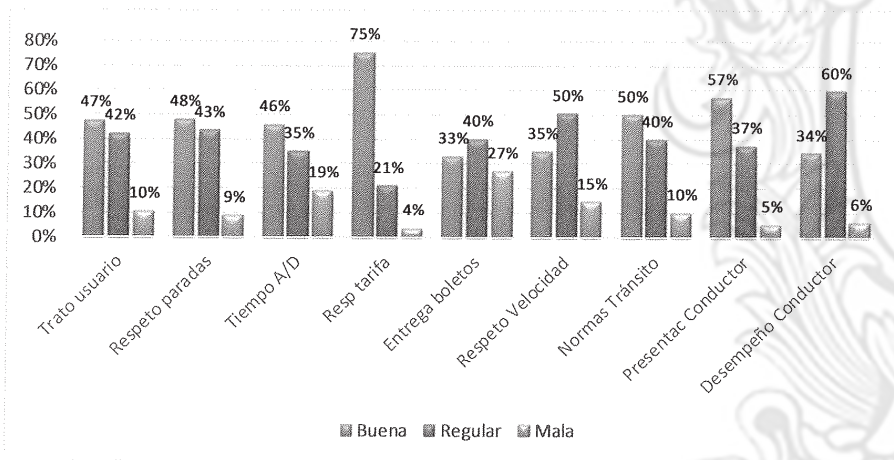
4.2.1.2 Resultados de la encuesta de opinión a usuarios

Asimismo, se realizó una encuesta de opinión en el “Estudio técnico de ingeniería de tránsito que determine el diseño funcional del sistema integrado de transporte para el municipio de Irapuato, Gto. 2020”, de la cual se preguntó acerca de la siguiente información:

- Frecuencia, tiempos de espera, tiempos de ascenso - descenso, regularidad (puntualidad y cumplimiento de horario), tiempos de viaje, rapidez y respeto a paradas.
- Desempeño y presentación del conductor, calificación general del servicio y normas de tránsito.
- Respeto a la tarifa, entrega de boletos.

En la figura siguiente se muestran las proporciones que tuvieron las respuestas de los usuarios en lo que respecta al conductor. En general, el conductor es evaluado de bueno a regular en casi todos los aspectos. El aspecto peor evaluado fue la entrega de boletos (factor importante para llevar control de los accesos y recaudo). Le sigue el respeto a los límites de velocidad, lo que influye en la seguridad.

Figura 23. Desempeño del conductor



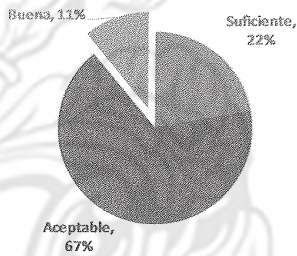
Fuente: Estudio técnico de ingeniería de tránsito que determine el diseño funcional del sistema integrado de transporte para el municipio de Irapuato, Gto. 2020

Los tres aspectos de operación que siguen están relacionados: frecuencia, tiempo de espera y regularidad. Mientras más frecuencia haya, menor el tiempo de espera. Si el intervalo de paso es regular, el servicio es puntual y cumple horarios.

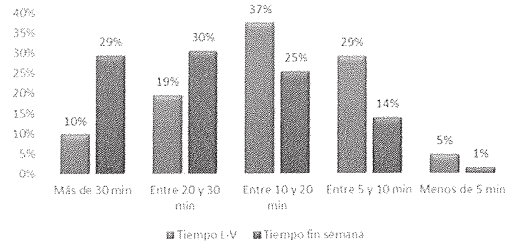
Los usuarios evaluaron la frecuencia de aceptable, sin embargo, la mayoría informa de tiempos de espera de 10 a 20 minutos durante la semana y de 20 a 30 minutos el fin de semana. Estos son tiempos de espera muy altos. Por otro lado, en lo que respecta a puntualidad y cumplimiento de horario (características que definen la confiabilidad del sistema), la evaluación es regular a buena.

Figura 24. Percepción de los usuarios sobre la frecuencia del servicio, tiempo de espera, regularidad, tiempo de viaje y rapidez

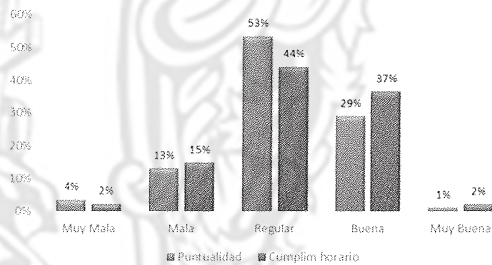
ASPECTOS RELATIVOS AL SERVICIO DE TRANSPORTE (FRECUENCIA)



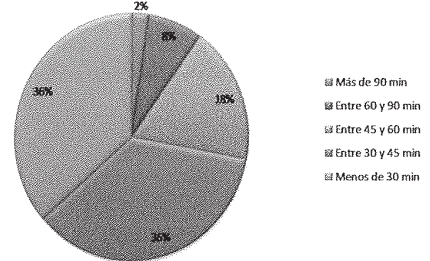
ASPECTOS RELATIVOS AL SERVICIO DE TRANSPORTE (Tiempo de espera de los autobuses)



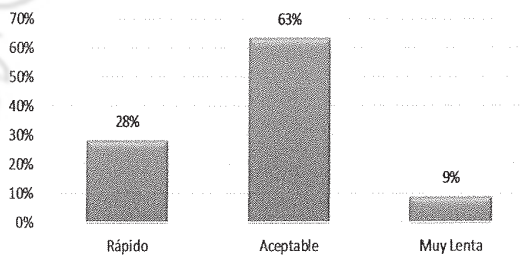
ASPECTOS RELATIVOS AL SERVICIO DE TRANSPORTE



ASPECTOS RELATIVOS AL SERVICIO DE TRANSPORTE (Tiempo viaje).



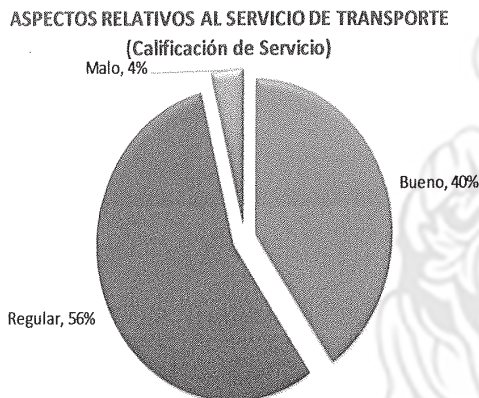
ASPECTOS RELATIVOS AL SERVICIO DE TRANSPORTE (Rapidez)



Fuente: Estudio técnico de ingeniería de tránsito que determine el diseño funcional del sistema integrado de transporte para el municipio de Irapuato, Gto. 2020

La figura anterior muestra la percepción de los usuarios con respecto a los tiempos de viaje. Este aspecto tiene mucho que ver con el tamaño de la ciudad, la localización de las actividades y las condiciones de congestión. El 72 por ciento de los usuarios tienen viajes de hasta 45 minutos. Un 10 por ciento tiene viajes mayores a una hora, posiblemente viajes suburbanos en su totalidad. Los tiempos parecen ser adecuados para el tamaño de Irapuato. En general, los usuarios consideran al servicio de regular a bueno, como lo muestra la figura que sigue.

Figura 25. Calificación general de la calidad del servicio



Fuente: Estudio técnico de ingeniería de tránsito que determine el diseño funcional del sistema integrado de transporte para el municipio de Irapuato, Gto. 2020

4.2.1.3 Condiciones de la infraestructura (paradas) del servicio de transporte público urbano y suburbano

En la red de rutas de transporte urbano y suburbano del municipio cuenta con 200 paradas oficiales, las cuales requieren de la rehabilitación continua y permanente de éstas, ya que por su uso cotidiano tienen la problemática de que se encuentran despintadas o dañadas en los siguientes conceptos:

- Líneas de paro o cajones
- Línea en guarnición de espacio de parada
- Señalamiento de parada y en algunos casos de señal adicional

Figura 26. Ejemplo de las deficientes condiciones de las paradas de transporte público



Fuente: Dirección de Planeación vial, perteneciente a la Dirección de Movilidad y Transporte del municipio de Irapuato.

4.2.1.4 Supervisión del Servicio de Transporte Público de rutas urbanas y suburbanas del municipio de Irapuato

El "REGLAMENTO DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE DEL MUNICIPIO DE IRAPUATO, GUANAJUATO", menciona en el artículo 13, en la fracción I, Ordenar visitas de inspección para verificar que el servicio público de transporte de competencia municipal, se preste conforme a la Ley, el presente Reglamento, la concesión y demás disposiciones legales de la materia. Por ello se han realizado operativos de manera continua y permanente. De los resultados se tienen las siguientes problemáticas:

- Se requiere agrupar los operativos por temas, debido a la reciente actualización del Reglamento de Movilidad (2021).
- Se requiere de una metodología que considere todos los artículos del reglamento de acuerdo a facultades del área operativa.
- Hay un área de oportunidad en los resultados de los operativos de revisión de documentos, ya que consideran de manera aleatoria la supervisión de autobuses, es decir, de manera parcial.
- Existe un área de oportunidad en los resultados de los operativos, ya que muestran valores sin tener o contar con algún indicador que permita medir si a través del tiempo se ha reducido la problemática o se ha incrementado el cumplimiento de las empresas
- Con la actualización del Reglamento de Movilidad, se requiere identificar que actividades realizará el área operativa, cuales hará el área de monitoreo y cuales son de manera conjunta.

En la siguiente imagen se muestra un ejemplo de operativos aplicados y de los resultados.

Tabla 8. Ejemplo de operativos aplicados

ACTIVIDAD	OBJETIVO	TOTAL OPERATIVOS
REVISIÓN DE DOCUMENTOS	Asegurar que los operadores de vehículos de transporte al prestar el servicio de ruta fja cuenten con los documentos oficiales, como son: póliza vigente, licencia de conducir tipo y constancia de capacitación, impartido por el estado.	30
SUPERVISIÓN DE PARADEROS CONFLICTIVOS (RAMÓN CORONA CORREOS, ESTADIO CENTRAL CAMIQUERA Y PONCIANO ARRÍAGA)	Orientar a los conductores del transporte público, a utilizar de forma correcta las bahías y paradas oficiales. Además, de supervisar que circulen con puerta cerrada.	30
POR NO COLABORAR CON LA AUTORIDAD EN SITUACIONES DE EMERGENCIA.	Supervisar que el operador porte gel anti-bacterial en su camión y tenga puesto en todo momento el cubre bocas además de limpiar la unidad para evitar la propagación.	10
BASES DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE Y RECORRIDO Y SUPERVISIÓN DE RUTA	Verificar el mantenimiento y limpieza de los paraderos y cumplan con su derrotero modificado por obras.	10
TOXICOLÓGICO	Disminuir y/o evitar la circulación de vehículos de transporte público conducidos por operadores bajo los efectos del alcohol, estupefacientes, psicótrópicos, anfetaminas, metanfetaminas u otras sustancias toxicológicas a fin de disminuir el riesgo de accidentes.	0
OPERATIVO ASCENSO Y DESCENSO EN LUGAR PROHIBIDO	Evitar accidentes por obstruir la vialidad al realizar el ascenso o descenso en lugar distinto al autorizado y no respetar los cajones asignados.	10
HUMO Y ACOMPAÑANTE	Que las unidades no circulen con notoria emisión de humo y no lleven acompañante que lo distraigan.	
ASEO DE UNIDADES, OPERADORES Y ADITAMENTOS	Que las unidades, bases y el personal tengan una buena imagen para el usuario	30

Fuente: Dirección de Transporte perteneciente a la Dirección de Movilidad y Transporte del municipio de Irapuato.

4.2.1.5 Condición de las empresas prestadoras del servicio urbano y suburbano del municipio de Irapuato

En el "REGLAMENTO DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE DEL MUNICIPIO DE IRAPUATO, GUANAJUATO", el Artículo 102, menciona que la Dirección General de Movilidad y Transporte evaluará la prestación del servicio público de transporte urbano y suburbano de manera periódica, para verificar el cumplimiento por parte de los concesionarios y permisionarios de las obligaciones y condiciones establecidas en el título concesión y de las disposiciones del presente Reglamento. De lo anterior, se han realizado visitas y se presentan a continuación los resultados:

- Existe un área de oportunidad al contar con una metodología para la evaluación a las empresas con una periodicidad establecida, con el propósito de contar con información detallada y actualizada.

- Se requiere que la metodología cuente con criterios para evaluar las condiciones actuales de las bases de ruta, encierro u oficinas de cada una de las empresas.
- Los criterios deberán ser cualitativos y cuantitativos, que permitan identificar las condiciones de las empresas en cuanto a sus instalaciones.
- Habrá que fomentar el incorporar incentivos para la mejora continua de las empresas que repercuta en sus instalaciones y la operación del servicio.

En la siguiente imagen se muestra un ejemplo de la recopilación actual de la información.

Figura 27. Formato de recopilación de información de las instalaciones de las empresas

Empresa:	A.T.O.I			
Ubicación:	Village de San Cristobal			
Tipo de base:	Ruta	<input checked="" type="checkbox"/>	Encierro	<input type="checkbox"/>
Muro perimetral:	No	<input checked="" type="checkbox"/>	Si	<input type="checkbox"/>
Alumbrado:	No	<input type="checkbox"/>	Si	<input checked="" type="checkbox"/>
Tipo de suelo:	Tierra	<input checked="" type="checkbox"/>	Encarpetado	<input type="checkbox"/>
Sanitarios:	Portátiles	<input checked="" type="checkbox"/>	Fijo	<input type="checkbox"/>
Agua en los sanitarios:	No	<input checked="" type="checkbox"/>	Si	<input type="checkbox"/>
Oficinas para personal administrativo:	No	<input checked="" type="checkbox"/>	Si	<input type="checkbox"/>
Botes para basura:	No	<input checked="" type="checkbox"/>	Si	<input type="checkbox"/>
Gel antibacterial:	No	<input checked="" type="checkbox"/>	Si	<input type="checkbox"/>
Área de descanso para operadores:	No	<input checked="" type="checkbox"/>	Si	<input type="checkbox"/>
Área de mantenimiento de unidades:	No	<input checked="" type="checkbox"/>	Si	<input type="checkbox"/>
Área de limpieza de unidades:	No	<input type="checkbox"/>	Si	<input checked="" type="checkbox"/>
Tabla informativa con el itinerario de ruta:	No	<input checked="" type="checkbox"/>	Si	<input type="checkbox"/>

Fuente: Dirección de Transporte perteneciente a la Dirección de Movilidad y Transporte del municipio de Irapuato.

Figura 28. Ejemplo de las instalaciones de las empresas



Fuente: Dirección de Transporte perteneciente a la Dirección de Movilidad y Transporte del municipio de Irapuato.

4.2.1.6 Modalidad de Transporte incluyente del municipio de Irapuato

4.2.1.6.1 Estadísticas de personas con discapacidad en el Estado de Guanajuato y el Municipio de Irapuato (Censo de Población y Vivienda 2020)

El Municipio de Irapuato, tiene 592 mil 953 habitantes de los cuales 69 mil 192 habitantes tienen alguna discapacidad, representando el 11.66 por ciento.

4.2.1.6.2 Características de entorno urbano-banquetas y rampas para sillas de ruedas

Resultado del Censo de Población y Vivienda 2020, en la siguiente figura se muestra la disponibilidad de banquetas con rampas para sillas de ruedas por manzana representando del total el 11.51 por ciento con todas las vialidades y el 26.57 por ciento de alguna vialidad, siendo el porcentaje restante de 61.92 por ciento de ninguna vialidad. Por ello, es necesario seguir considerando este tipo de infraestructura tanto en la construcción de nuevas banquetas, como en la rehabilitación de las mismas, con criterios y normas estandarizados.

Tabla 9. Disponibilidad de banquetas por manzana en el Municipio de Irapuato

Disponibilidad de banquetas	Total de manzanas	Disponibilidad de rampa para sillas de ruedas		
		Todas las vialidades	Alguna vialidad	Ninguna vialidad
Total	5,290	609	1,406	3,275
Banqueta en todas las vialidades	3,157	598	822	1,737
Banqueta en alguna vialidad	1,357	11	580	766
Banqueta en ninguna vialidad	776	0	4	772

Fuente: Elaboración propia con información del Censo de Población y Vivienda INEGI 2020.

4.2.1.6.3 TRAIN (Transporte Adaptado Incluyente de Irapuato)

Derivado de la gran cantidad de personas con discapacidad en el municipio de Irapuato, el municipio consideró como parte del Sistema Integral de Transporte, contar con el TRAIN (Transporte Adaptado Irapuato Incluyente), al tener siete unidades motoras, las cuales fueron donadas por el Instituto Guanajuatense para las Personas con Discapacidad (Ingudis). Las unidades del TRAIN de Irapuato circulan de lunes a sábado, para trasladar a personas con discapacidad, movilidad reducida y adultos mayores. El servicio tiene un costo de 5 pesos. En este servicio se trasladan 800 personas al mes.

Figura 29. Unidades vehiculares del TRAIN



Fuente: Dirección General de Movilidad y Transporte del municipio de Irapuato.

Las unidades de transporte adaptado del programa TRAIN, recorren la ciudad de Irapuato en dos rutas. La ruta 1 parte de DIF y pasa por el Cereso, la zona centro de la ciudad, la Central de Autobuses, Aurrera, Plaza del Comercio, Parque Irekua, zona de hospitales y llega hasta el CRIT. La ruta 2 sale de DIF Irapuato, pasando por Central de Abastos, Deportiva Sur, Gimnasio Paralímpico, CAISES, Benito Juárez, Home Depot, Plaza Cibeles, Walmart-Sams, zona de hospitales y Deportiva Norte.

Resultado de reuniones con personal del DIF, así como de sugerencias de usuario se tiene la siguiente problemática de cobertura:

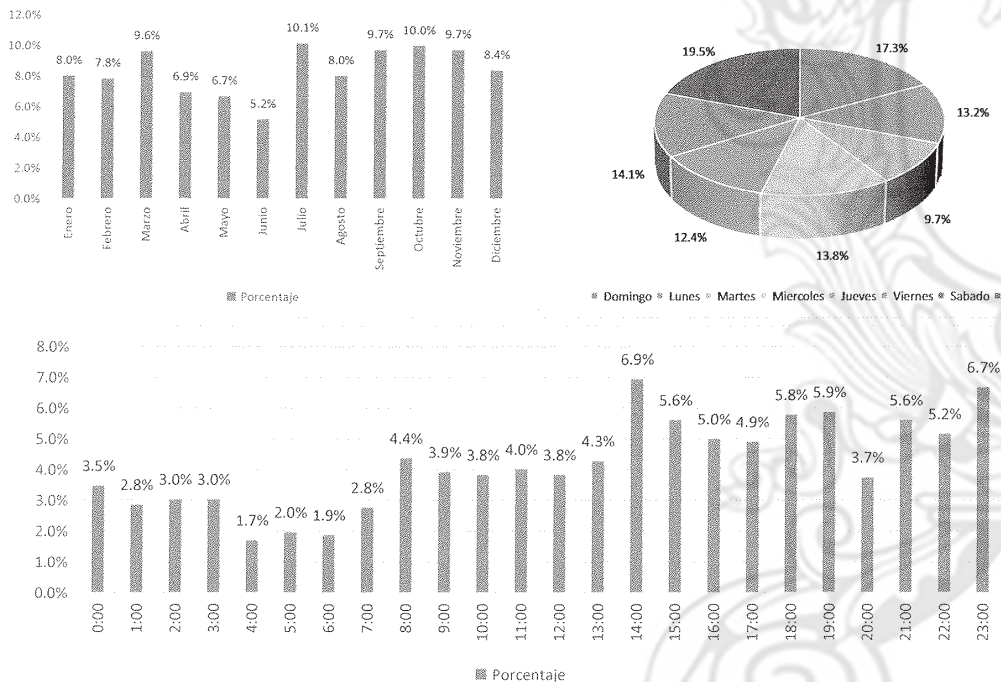
- Accesar al interior de la central de autobuses de Irapuato. Se cuenta con usuarios foráneos que hacen uso del transporte y se requiere que no caminen hasta el exterior o paradas más cercanas a 100 metros y 500 metros la más lejana.
- Accesar al Centro Gerontológico del DIF Irapuato. La parada más cercana a este centro se encuentra a una distancia de 400 metros.

4.2.2 Seguridad vial en la red municipal

4.2.2.1 Estadísticas de accidentalidad

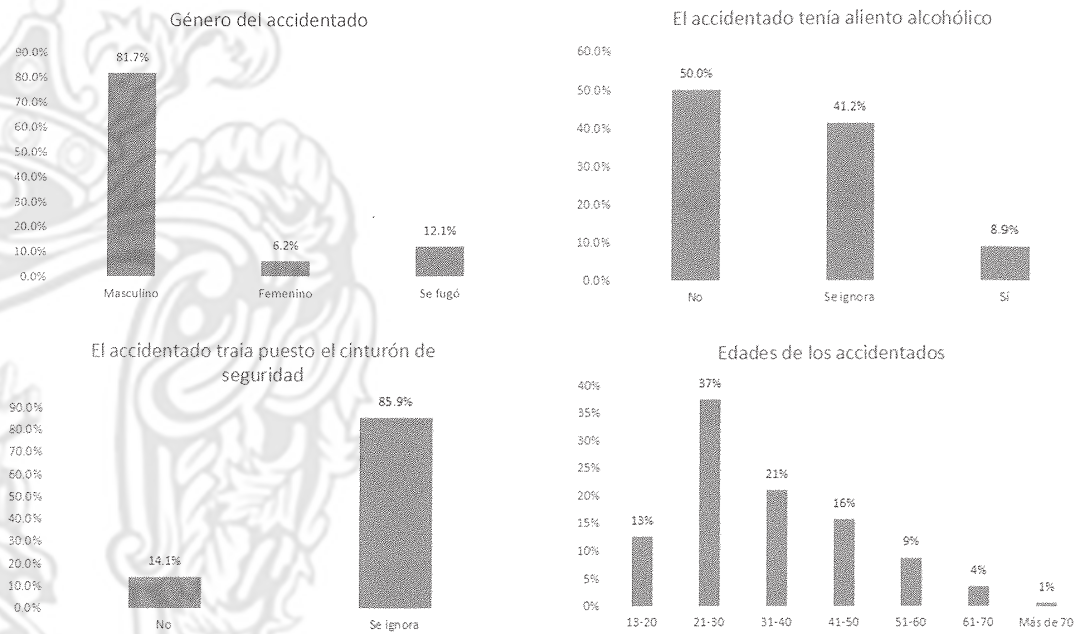
En las figuras siguientes se muestran las estadísticas correspondientes a la información consultada del registro de accidentes de Tránsito de Irapuato, de los resultados del Observatorio Ciudadano de Irapuato (año 2020) y del Censo de Población y Vivienda 2020:

Figura 30. Ocurrencia de accidentes por mes, ocurrencia de accidentes por día y horario



Fuente: Propia con resultados de INEGI, Censo de población y Vivienda 2020.

Figura 31. Accidentalidad por género, estado de ebriedad, no portar cinturón de seguridad y por edad



Fuente: Propia con resultados de INEGI, Censo de población y Vivienda 2020.

De las figuras anteriores se puede decir lo siguiente:

- La ocurrencia de accidentes por mes es muy similar, destacando que el mes de mayor accidentalidad es el de julio con 10.1 por ciento, mientras que el de menor es el de junio con 5.2 por ciento.
- La ocurrencia de los accidentes por día de la semana es muy similar, destacando que los días de mayor accidentalidad son los sábados con 19.5 por ciento y el martes con 9.7 por ciento, como los menos.
- Los horarios de accidentalidad, también tienen una tendencia similar en porcentaje, destacando que el horario de mayor valor es el de 15 horas con 6.9 por ciento y el de menor es el de las 5 horas con 1.7 por ciento.
- La ocurrencia de accidentes por género masculino es de un 81.7 por ciento, mientras que un 6.2 por ciento del femenino.
- El porcentaje de accidentes por personas en estado de ebriedad representa el 8.9 por ciento.
- De acuerdo a la estadística el 14.1 por ciento no portaba cinturón de seguridad durante el accidente.
- La accidentalidad por edad indica que el rango de mayor valor es el de 21 a 30 años con un 37 por ciento, seguido del de 31 a 40 años con un 21 por ciento y el de menor es el de mayores a 70 años con 1 por ciento.

4.2.3. Operación vial

En la siguiente tabla se muestra el inventario de kilómetros de las vialidades existentes en el Municipio de Irapuato.

Tabla 10. Inventario de vialidades en el Municipio de Irapuato

Ubicación de vialidades	Vialidades existentes en kilómetros
Total	1,893.77
Zona Industrial	46.43
Zona Rural	655.50
Zona Urbana	1,191.84

Fuente: IMPLAN Irapuato.

La problemática descrita en los siguientes párrafos (operación vial) fue identificada por la Dirección de Planeación vial, perteneciente a la Dirección de Movilidad y Transporte del municipio de Irapuato.

4.2.3.1 Intersecciones sin semaforizar de la red vial municipal

Existen puntos de conflicto vial detectados donde actualmente carecen de semaforización, lo que ocasiona:

- Flujos de vehículos irregulares
- Cruce inseguro de peatones
- Tiempos o demoras provocadas por detenciones continuas
- Saturación de accesos o carriles.

Las intersecciones con dicha problemática identificadas, son las que se muestran en la siguiente figura.

Figura 32. Intersecciones donde se requiere semaforizar



Fuente: Dirección de Planeación vial, perteneciente a la Dirección de Movilidad y Transporte del municipio de Irapuato.

Las intersecciones con dicha problemática son en las vialidades de:

- Independencia con Guanajuato
- Mariano J. García y Arcadio Ramírez
- Villas de Irapuato y P. de la Altiplanicie
- Guillermo Prieto y Av. Revolución

4.2.3.2 Intersecciones semaforizadas con problemática vial de la red municipal

De igual manera, existen intersecciones ya semaforizadas, que tienen la siguiente problemática:

- Falta de cruces peatonales
- Ciclos de semáforos o fases fijas para todo el día
- Accesos de la intersección con altos niveles de servicio
- Deficiente o nula sincronización con semáforos cercanos

Figura 33. Intersecciones conflictivas.



Fuente: Dirección de Planeación vial, perteneciente a la Dirección de Movilidad y Transporte del municipio de Irapuato.

Las intersecciones identificadas a mejorar son las siguientes:

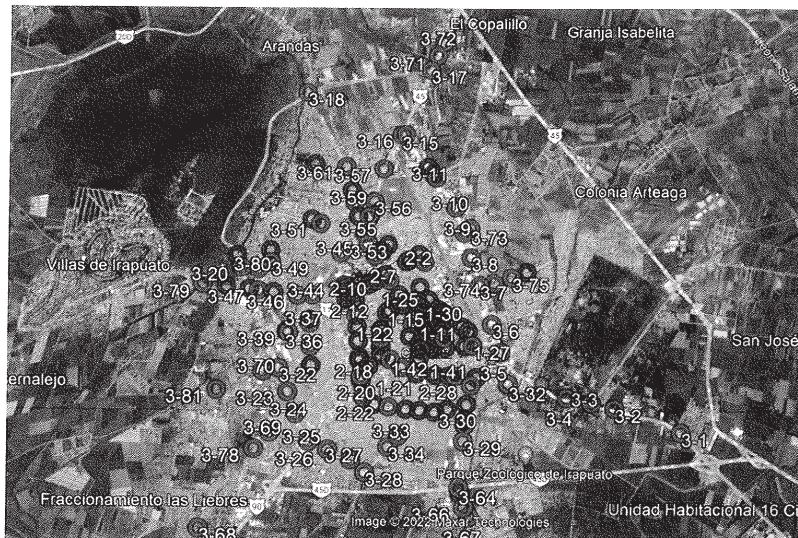
- Blvd. Arandas y Av. Jacarandas
- Av. Vicente Guerrero y Av. de la Reforma
- Av. Vicente Guerrero y Av. Lázaro Cárdenas
- Av. Lázaro Cárdenas y Av. de los Chinacos
- P. Irapuato y Héroes de Nacozari
- Av. Lázaro Cárdenas y Arboledas
- Av. Mariano J. García y Av. Independencia
- Blvd. San Roque y Expo Fresas
- Leandro Valle y Manuel Doblado
- Blvd. Díaz Ordaz y Alvaro Obregón
- Blvd. Mariano J. García con Insurgentes
- Blvd. Insurgentes con Blvd. Torres Landa

4.2.3.3 Tramos de las vialidades con problemática de fluidez vial de la red vial municipal (carencia y mejoras en la sincronización)

4.2.3.3.1 Red de intersecciones semaforizadas

En la siguiente figura se muestra la red de semáforos de la ciudad de Irapuato, la cual cuenta con 151 cruces semaforizados, ubicados de la siguiente manera.

Figura 34. Red de intersecciones semaforizadas.



Fuente: Dirección de Planeación vial, perteneciente a la Dirección de Movilidad y Transporte del municipio de Irapuato.

4.2.3.3.2 Red de sincronía o Sincronía en malla

Existe otro tipo de problemática, ya que el tener intersecciones con semáforos no siempre es suficiente para dar fluidez y seguridad a los usuarios que transitan por ellas. Por ejemplo, en una vialidad que se recorre o en cierta trayectoria de viaje se pueden tener constantes detenciones continuas (parar o detenerse cada semáforo), o al contrario, poder desarrollar altas velocidades y provocar accidentes. Por ello, se requiere contar con una sincronización que permita un equilibrio entre tiempo de viaje y una velocidad adecuada (ofrezca seguridad).

Dicho en otras palabras, la sincronización de vialidades es una tarea muy importante para mejorar la fluidez vial e incrementar la seguridad. El contar con una buena sincronía es un indicador de fluidez vial para la ciudadanía, ya que afecta directamente en las actividades diarias por los tiempos de traslado. Por ello, es importante continuar realizando acciones de ingeniería de tránsito para generar más tramos de vialidades con semáforos sincronizados. A lo anterior se le llama sincronía en malla, la cual busca atender a las principales vialidades y con mayor problemática de la ciudad y como se mencionó reducir los tiempos de viajes de quienes se trasladan a través de ellas. Los tramos identificados con problemas de sincronía o que no tienen sincronía, son los siguientes (y se muestran en la siguiente figura de manera territorial):

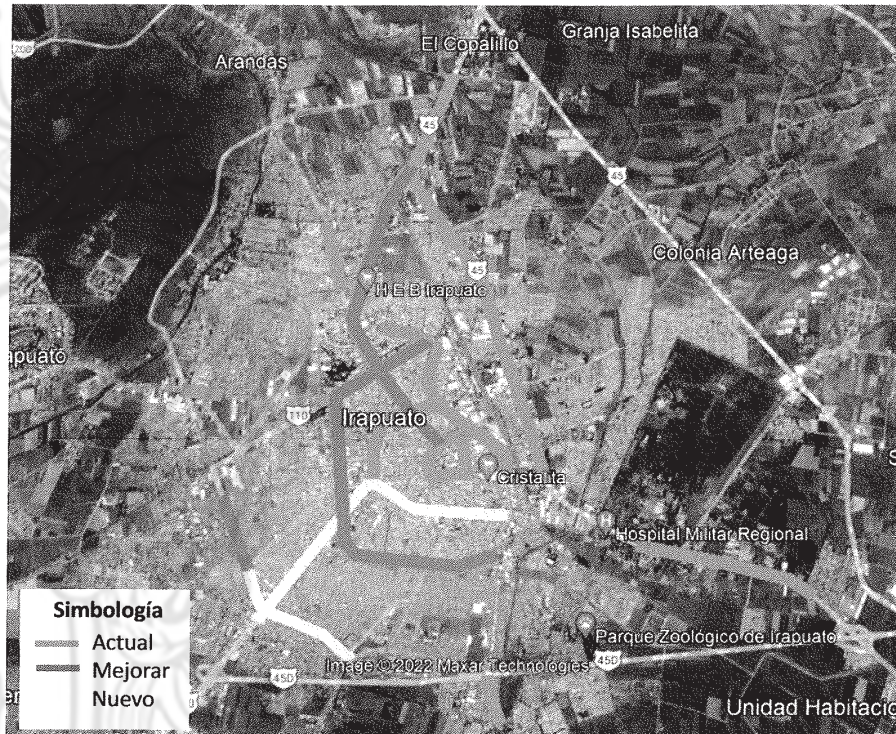
Por mejorar

- Av. Vicente Guerrero desde Av. Solidaridad hasta Av. Revolución
- Av. Lázaro Cárdenas desde Av. Casimiro Liceaga a Blvd. Díaz Ordaz
- Av. Casimiro Liceaga - Los Reyes desde Lázaro Cárdenas hasta San Roque
- Av. Mariano J. García desde Independencia hasta Abasolo

Sin sincronía o carente de sincronía (Nuevos)

- Av. Mariano J. García desde Abasolo hasta San Cosme
- Calz. Insurgentes desde C. Vergel a Blvd. Díaz Ordaz o San Roque

Figura 35. Tramos de la sincronía en malla



Fuente: Dirección de Planeación vial, perteneciente a la Dirección de Movilidad y Transporte del municipio de Irapuato.

4.2.3.4 Reordenamientos viales por cambios en los sentidos de circulación o cantidad de carriles o áreas de estacionamiento en los lugares con conflicto o problemática de la red vial Municipal

Existen vialidades con la falta de un reordenamiento, como son cambios en el sentido de circulación derivados de que actualmente están congestionadas o saturadas, tienen una deficiente o nula señalización vertical y horizontal, así como la falta de la delimitación de espacios de estacionamiento que ocasiona inseguridad vial y falta de elementos que permitan actuar en la aplicación del Reglamento de Tránsito Municipal (regular), todo lo anterior, contribuye a la problemática identificada.

En la figura siguiente se muestran los lugares en donde se tiene problemas viales:

- Altamirano
- Martiniano Arredondo
- Ixtoc

Figura 36. Tramos con problemáticas viales

Fuente: Dirección de Planeación vial, perteneciente a la Dirección de Movilidad y Transporte del municipio de Irapuato.

Figura 37. Vialidad de Altamirano

Fuente: Dirección de Planeación vial, perteneciente a la Dirección de Movilidad y Transporte del municipio de Irapuato.

4.2.3.5 Transporte de Carga

La siguiente problemática en lo que respecta al transporte de carga, fue identificada por la Dirección de Planeación Vial, perteneciente a la Dirección de Movilidad y Transporte del municipio de Irapuato. Existen lugares en donde se realizan maniobras de carga y descarga, a cualquier hora del día, sin restricciones operativas o áreas especiales para ello, lo que genera conflicto vial o congestión. En tal situación se tienen identificados 6 lugares con dicha problemática, los cuales son:

- Sams Club Irapuato
- Mercado Municipal
- Bimbo
- Bodega Aurrera
- HEB
- Super básicos

En la siguiente figura se muestra la ubicación de dichos lugares.

Figura 38. Lugares conflictivos de maniobras de áreas de carga y descarga



Fuente: Dirección de Planeación vial, perteneciente a la Dirección de Movilidad y Transporte del municipio de Irapuato.

5. Visión en materia de movilidad

El siguiente enunciado representa la visión para el Programa de Movilidad del Municipio de Irapuato 2021-2024:

Irapuato es un municipio que garantiza una movilidad altamente favorable para peatones, ciclistas, usuarios de transporte público y privado, así como las condiciones y derechos para su desplazamiento por su territorio, haciéndolo con seguridad, confort, eficiencia, de manera incluyente y amigable con el medio ambiente.

6. Planteamiento estratégico

Línea estratégica 1 - Impulso a los medios alternos de movilidad

Objetivo 1.1 Mejorar la infraestructura al peatón

Indicador	Meta	Responsable
1.1.1 Porcentaje de intersecciones o cruces peatonales rehabilitados en la zona centro histórico	Rehabilitar el 100 por ciento de intersecciones o cruces peatonales en la zona centro histórico	DGMYT
1.1.2 Porcentaje de construcción o rehabilitación de banquetas en el Municipio de Irapuato	Construir y/o rehabilitar el 2.18% de las banquetas en la zona urbana del Municipio de Irapuato	DGOP

Estrategia 1.1.1 Rehabilitación y conservación de la infraestructura dedicada al peatón

Líneas de acción

Responsable

Rehabilitar las intersecciones o cruces peatonales en la zona centro histórico	DGMyT
Construir y/o rehabilitar las banquetas en la zona urbana del Municipio de Irapuato	DGOP

Estrategia 1.1.2 Generación de lineamientos de diseño de infraestructura dedicada al peatón

Líneas de acción

Responsable

1.1.2.1 Elaborar el manual de criterios de diseño y construcción de vialidades con accesibilidad universal en la red vial municipal.	DGOP
--	------

Objetivo 1.2: Fortalecer el sistema de ciclovías

Indicador	Meta	Responsable
1.2.1.1 Porcentaje de kilómetros de la red de ciclovías urbanas municipales existentes	Incrementar en un 7.05 por ciento la red de ciclovías urbanas municipales existentes	DGMyT
1.2.1.2 Porcentaje de kilómetros de la red vial Municipal con zonas 30	Implementar zonas 30 en el 0.16 por ciento de kilómetros de la red vial urbana Municipal	DGMyT
1.2.1.3 Porcentaje de áreas exclusivas de espera para bicicletas en intersecciones semaforizadas de la red vial municipal	Lograr que el 7.94 por ciento de las intersecciones semaforizadas, cuenten con áreas exclusivas de espera para bicicletas en la red vial municipal	DGMyT

Estrategia 1.2.1 Fortalecimiento de la infraestructura ciclista

Líneas de acción

Responsable

1.2.1.1 Construir ciclovías en la red vial Municipal	DGMyT
1.2.1.2 Rehabilitar y conservar las ciclovías de la red vial municipal	DGMyT
1.2.1.3 Implementar las zonas 30 en la red vial Municipal	DGMyT
1.2.1.4 Implementar áreas exclusivas de espera para bicicletas en intersecciones semaforizadas de la red vial Municipal	DGMyT

Estrategia 1.2.2 Promoción y concientización del uso de la bicicleta

Líneas de acción

Responsable

1.2.2.1 Implementar rodadas o paseo ciclistas familiares	DGMyT y Tránsito
--	------------------

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

Objetivo 2.1: Mejorar el servicio de transporte público municipal urbano y suburbano

Indicador	Meta	Responsable
2.1.1.1 Porcentaje de rutas del	Implementar en el 100 por ciento de	DGMyT

servicio de transporte público municipal urbano y suburbano operando con el Sistema de Prepago y Monitoreo de Autobuses

las rutas del servicio de transporte público municipal urbano y suburbano, el Sistema de Prepago y Monitoreo de Autobuses

2.1.1.2 Porcentaje de paradas oficiales rehabilitadas de transporte público municipal urbano y suburbano

Rehabilitar el 100 por ciento de las paradas oficiales existentes en las rutas del servicio de transporte público municipal urbano y suburbano

DGMyT

2.1.1.3 Incremento en porcentaje de kilómetros de la red de rutas convencionales del TRAIN

Ampliar en un 4.97 por ciento la red de rutas convencionales del TRAIN

DGMyT

Estrategia 2.1.1 Fortalecimiento del servicio de Transporte Público urbano y suburbano

Líneas de acción

Responsable

2.1.1.1 Implementar el Sistema de Prepago y Monitoreo en autobuses de rutas del servicio de transporte público municipal urbano y suburbano

DGMyT

2.1.1.2 Implementar el Área de Trámite y Credencialización de la Tarjeta de Prepago para las rutas del servicio de transporte público municipal urbano y suburbano

DGMyT

2.1.1.3 Implementar una aplicación para celular para el usuario "SITibus" para las rutas del servicio de transporte público municipal urbano y suburbano

DGMyT

2.1.1.4 Implementar un Centro de Atención de Quejas y Sugerencias del Servicio de Transporte Público "Call Center" para las rutas del servicio de transporte público municipal urbano y suburbano

DGMyT

2.1.1.5 Implementar un "Plan de Supervisión del Servicio de Transporte Público medible con indicadores" de rutas del servicio de transporte público municipal urbano y suburbano

DGMyT

2.1.1.6 Implementar el proceso de "Evaluación empresarial" de las empresas de rutas del servicio de transporte público municipal urbano y suburbano

DGMyT

Estrategia 2.1.2 Mejoramiento de la Infraestructura del servicio de Transporte Público urbano y suburbano

Líneas de acción

Responsable

2.1.2.1 Rehabilitar las paradas oficiales de las rutas del servicio de transporte público municipal urbano y suburbano

DGMyT

Estrategia 2.1.3 Mejoramiento el servicio de Transporte Adaptado Incluyente de Irapuato

Líneas de acción

Responsable

2.1.3.1 Ampliar la cobertura de la red de rutas existentes

DGMyT

2.1.3.2 Implementar una ruta turística en la zona urbana del municipio

DGMyT

2.1.3.3 Implementar el servicio para viajes especiales

DGMyT

Objetivo 2.2: Incrementar la operación y seguridad vial en la red municipal

Indicador

Meta

Responsable

2.2.1.1 Porcentaje de intersecciones semaforizadas de la red vial Municipal

Atender el 20% de las intersecciones semaforizadas de la red vial Municipal, al rehabilitarlas o

DGMyT

adecuarlos en sus ciclos.

Estrategia 2.2.1 Mejoramiento la operación vial

Líneas de acción	Responsable
2.2.1.1 Rehabilitar intersecciones semaforizadas en la red vial Municipal.	DGMyT
2.2.1.2 Adecuar los ciclos o fases de semáforos	DGMyT
2.2.1.3 Realizar reordenamientos viales al cambiar sentidos de circulación o cantidad de carriles o áreas de estacionamiento de los lugares con conflicto o problemática de la red vial Municipal	DGMyT
2.2.1.4 Mejorar la operación de lugares conflictivos del transporte de carga local (áreas de carga y descarga) de la red vial Municipal	DGMyT

Estrategia 2.2.2 Fortalecimiento a la cultura vial en el Municipio

Líneas de acción	Responsable
2.2.2.1 Diseñar e implementar un programa de cultura vial	DGMyT

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

7.1. Instrumentación del programa

La instrumentación del presente programa se llevará a cabo a través de los Programas presupuestarios, procesos y proyectos de inversión que se vinculen a este, en los términos que establece la Administración Municipal en turno. En este sentido, nuestro proyecto de presupuesto anual está alineado a los objetivos y líneas de acción del "Programa de Gobierno de Irapuato". Finalmente, es importante mencionar que, para asegurar la articulación entre las etapas de planeación y programación, los programas presupuestarios guardan alineación con los instrumentos de planeación municipal.

7.2. Seguimiento del programa

El seguimiento de este Programa se realizará a partir de las metas establecidas 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.

Cada proyecto o programa deberá registrarse por la dependencia o entidad ejecutora, y se establecerá la plataforma, periodicidad y características de registro de la información de seguimiento del programa.

Los reportes de avance corresponderán elaborarlos 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.

7.3 Evaluación del programa

La evaluación del desempeño del Programa se realizará a través de una valoración objetiva del grado de cumplimiento de metas y objetivos conforme a los indicadores establecidos en el planteamiento estratégico. Esta evaluación se realizará hacia el término de la administración 2021-2024 y de manera periódica en los términos que establezca las dependencias municipales responsables.

POR LO TANTO, CON FUNDAMENTO EN LO DISPUESTO POR LOS ARTÍCULOS 13 DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE GUANAJUATO Y SUS MUNICIPIOS; 103 DE LA LEY ORGÁNICA MUNICIPAL PARA EL ESTADO DE GUANAJUATO Y 22 DEL REGLAMENTO DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE DEL MUNICIPIO DE IRAPUATO, GUANAJUATO; MANDO SE IMPRIMA, PUBLIQUE Y CIRCULE Y SE LE DE EL DEBIDO CUMPLIMIENTO.

DADO EN LA CASA MUNICIPAL DE IRAPUATO, GUANAJUATO, A LOS 25 DÍAS DEL MES DE AGOSTO DE 2022.



C.P. LORENA DEL CARMEN ALFARO GARCÍA
PRESIDENTA MUNICIPAL



LIC. RODOLFO GÓMEZ CERVANTES
SECRETARIO DEL AYUNTAMIENTO