

PERIODICO OFICIAL

ORGANO DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE NAYARIT

Registrado como Artículo de Segunda Clase el 1o. de Diciembre de 1921

Directora: Lic. María de la Luz Pérez López
Sección Novena

Tomo CCXI

Tepic, Nayarit; 9 de Diciembre de 2022

Número: 109
Tiraje: 030

SUMARIO

PROGRAMA SECTORIAL DESARROLLO URBANO Y MOVILIDAD INCLUYENTE, DE LA SECRETARÍA DE DESARROLLO SUSTENTABLE SECRETARÍA DE MOVILIDAD DERIVADO DEL PLAN ESTATAL DE DESARROLLO DE NAYARIT 2021-2027 CON VISIÓN ESTRATÉGICA A LARGO PLAZO

PROGRAMA SECTORIAL DESARROLLO URBANO Y MOVILIDAD INCLUYENTE

**SECRETARÍA DE DESARROLLO SUSTENTABLE
SECRETARÍA DE MOVILIDAD**

COPIA DE INTERNET

A. Índice.....	3
B. FUNDAMENTO NORMATIVO DE LA ELABORACIÓN DEL PROGRAMA.....	4
C. SIGLAS Y ACRÓNIMOS	6
D. ORIGEN DE LOS RECURSOS PARA LA INSTRUMENTACIÓN DEL PROGRAMA.....	6
E. DIAGNÓSTICO.....	7
POBLACIÓN	9
ECONOMÍA.....	11
DIAGNÓSTICO MOVILIDAD URBANA.....	13
DIAGNÓSTICO MOVILIDAD INCLUYENTE.	20
ANÁLISIS FODA.....	40
F. PARTICIPACIÓN CIUDADANA.....	42
G. VISIÓN.....	45
H. MISIÓN.....	46
I. CONGRUENCIA CON EL PLAN ESTATAL DE DESARROLLO NAYARIT 2021-2027 CON VISIÓN ESTRATÉGICA DE LARGO PLAZO.....	46
J. TEMAS PRIORITARIOS	50
K. RUTA ESTRUCTURAL.....	50
L. OBJETIVOS ESPECÍFICOS, LÍNEAS DE ACCIÓN Y ASIGNACIÓN DE RESPONSABLES.....	55
OBJETIVO ESPECÍFICO 1. DESARROLLO URBANO	55
LÍNEAS DE ACCIÓN	55
METAS DE LAS LÍNEAS DE ACCIÓN	57
OBJETIVO ESPECÍFICO 2. MOVILIDAD INCLUYENTE	58
LÍNEAS DE ACCIÓN	58
METAS DE LAS LÍNEAS DE ACCIÓN	58
REFERENCIAS.....	89
LISTADO DE TABLAS	90
LISTADO DE FIGURAS	91

B. Fundamento normativo de la elaboración del programa

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo 27 establece que “[...] se dictarán las medidas necesarias para ordenar los asentamientos humanos y establecer adecuadas provisiones, usos, reservas y destinos de tierras, aguas y bosques, a efecto de ejecutar obras públicas y de planear y regular la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población”, mientras el Artículo 26 dicta, la participación democrática de la sociedad en la planeación del desarrollo nacional.

Asimismo, la Constitución Política del Estado libre y soberano de Nayarit, establece que corresponde al Gobierno del Estado la rectoría del desarrollo, como se asienta en el Artículo 134, donde, además, en la fracción VII señala “Los sectores social y privado, sujetarán sus acciones para la explotación y uso del territorio y los recursos naturales, a las normas y procedimientos del Sistema Estatal de Planeación, a fin de garantizar su aprovechamiento sustentable.”.

La Ley de Planeación del Estado de Nayarit establece en el artículo 44 los instrumentos de Planeación que conforman el Sistema de Planeación señalando entre ellos: Plan Estatal en materia de Asentamientos Humanos, Desarrollo Urbano y Ordenamiento Ecológico Territorial; Programa de Gobierno con vigencia equivalente al periodo de gobierno del Poder Ejecutivo del Estado; los Programas regionales y/o metropolitanos de desarrollo urbano y ordenamiento ecológico territorial; así como los Programas sectoriales, especiales e institucionales derivados.

Asimismo, establece que es el Programa de Gobierno del Estado el que indicará los programas sectoriales que deberán ser elaborados por las dependencias de la administración pública estatal, con la coordinación y asesoría del IPLANAY, (artículo 52 y 54); sujetándose a los objetivos, metas y estrategias del Plan Estatal de Desarrollo Nayarit 2021-2027 con visión estrategia de largo de plazo (PED Nayarit 2021-2027 con Visión Estratégica de Largo Plazo); los que deberán ser aprobados por la Junta de Gobierno del IPLANAY y por el titular del Poder Ejecutivo del Estado (artículo 53); siendo obligatorios para las Dependencias y Entidades del Poder Ejecutivo (artículo 63).

Por otro lado, el Reglamento de la Ley de Planeación establece que los programas sectoriales son los instrumentos que contendrán las políticas a seguir de las dependencias y entidades del sector o eje correspondiente, para dar respuesta a los objetivos y metas planteados en el PED Nayarit 2021-2027 con Visión Estratégica de Largo Plazo (artículo 24); por lo que, deberán elaborarse dentro de los tres meses siguientes a la publicación del PED Nayarit 2021-2027 con Visión Estratégica de Largo Plazo (artículo 27); bajo la siguiente estructura:

- I. Diagnóstico del sector o eje;
- II. Visión del sector o eje;
- III. Apartado de congruencia con el Gran Plan y el Programa de Gobierno;
- IV. Objetivos y metas para el desarrollo del sector o eje, y
- V. Lineamientos generales para la instrumentación, seguimiento y evaluación del programa.

Estos programas (artículo 26), deberán:

- I. Identificar los temas prioritarios y estratégicos del sector o eje, atendiendo a las particularidades que presente cada región, alineados al Gran Plan y el Programa de Gobierno;
- II. Estructurar las acciones de las dependencias y entidades del sector o eje en función de objetivos comunes;
- III. Atender los aspectos fundamentales que impulsen el desarrollo del sector o eje;
- IV. Establecer un enfoque a las dependencias y entidades para realizar trabajo sectorial, y
- V. Analizar y considerar de manera integral los aspectos que son responsabilidad del sector o eje.

La Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (LGAHOTDU), señala en su Artículo 10 que corresponden a los Estados, *“la planeación, gestión, coordinación y desarrollo de las conurbaciones y zonas metropolitanas, en sus jurisdicciones territoriales”*.

La Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el estado de Nayarit (LAHOTDUEN) en su Artículo 14, señala que es el IPLANAY, el encargado de formular y conducir la política general en materia de desarrollo urbano y ordenamiento territorial de los asentamientos humanos en la Entidad.

En la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Nayarit se faculta a la Secretaría de Desarrollo Sustentable, en materia de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial: a Ejecutar las políticas estatales de asentamientos humanos, desarrollo urbano y ordenamiento territorial; así como en colaborar en la formulación y gestión de las políticas de movilidad sustentable del Estado (artículo 34 inciso C, fracción I y XI).

Mientras a la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) le compete: Coordinar la ejecución de las políticas públicas estatales en materia de movilidad de acuerdo a lo que establece el artículo 41, fracción VII, 42 y 43 de la Ley de Movilidad del Estado de Nayarit (LMEN), así como lo establecido en los artículos 30 y 31 señalan la responsabilidad de la política de planeación de la política de movilidad y transporte, así como las atribuciones de la SEMOVI.

Es importante mencionar, que la recientemente publicada Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, considera en el artículo 22, los criterios para diseñar y operar el sistema de movilidad; entre ellos se encuentran la perspectiva de género, la pluriculturalidad y el multilingüismo. Adicionalmente, el artículo 32 se refiere en específico a la Movilidad con perspectiva de género, planteando que *“en la planeación y diseño de la movilidad y la seguridad vial, así como en los diferentes componentes de los sistemas de movilidad y en la toma de decisiones, las autoridades competentes deberán fomentar y garantizar la participación de las mujeres, considerando su interseccionalidad”*; descritos en los numerales I, II y III del citado artículo.

Por su parte la Ley de Coordinación Metropolitana del Estado de Nayarit, en el Artículo 16, fracción XII; refiere que son materias de interés metropolitano la accesibilidad universal y la movilidad.

C. Siglas y Acrónimos

D	Desigualdad
DGOTDU	Dirección General de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano
DMIU	Dirección de Movilidad e Imagen Urbana
DTP	Dirección de Transporte Público
DREPUMO	Dirección de Registro Público de Movilidad
IPLANAY	Instituto de Planeación del Estado de Nayarit
LAHOTDUEN	Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el estado de Nayarit
LGAHOTDU	Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano
LMEN	Ley de Movilidad del Estado de Nayarit
M	Movilidad
ODS	Objetivos de Desarrollo Sustentable
ONU	Organización de Naciones Unidas
OT	Ordenamiento Territorial
PSDUMI	Programa Sectorial de Desarrollo Urbano y Movilidad Integral
PED	Plan Estatal de Desarrollo Nayarit 2021-2027 con Visión Estratégica de Largo Plazo
PND	Plan Nacional de Desarrollo
RN	Recursos Naturales
REPUMO	Registro Público de la Movilidad
SDS	Secretaría de Desarrollo Sustentable
SEMOVI	Secretaría de Movilidad
SI	Secretaría de Infraestructura

D. Origen de los recursos para la instrumentación del programa

El cumplimiento de los objetivos estratégicos depende de la intervención de diversos programas presupuestales, estos últimos, cuentan con un presupuesto para otorgar bienes y servicios para lograr su objetivo específico.

Los programas derivados del Plan Estatal de Desarrollo Nayarit 2021-2027 con Visión Estratégica de Largo Plazo no cuentan con instrumentos operativos propios.

Estos dependen de la vinculación y coordinación de programas presupuestarios para alcanzar sus Objetivos sectoriales o intersectoriales.

Conforme a lo anterior, los Programas Presupuestales definidos para el Presupuesto de Egresos de cada ejercicio fiscal de la presente administración, vinculados con el Programa de Desarrollo Urbano y Movilidad Incluyente 2021-2027, son los enlistados en la siguiente tabla 1:

Tabla 1. Programas presupuestales vinculados al programa.

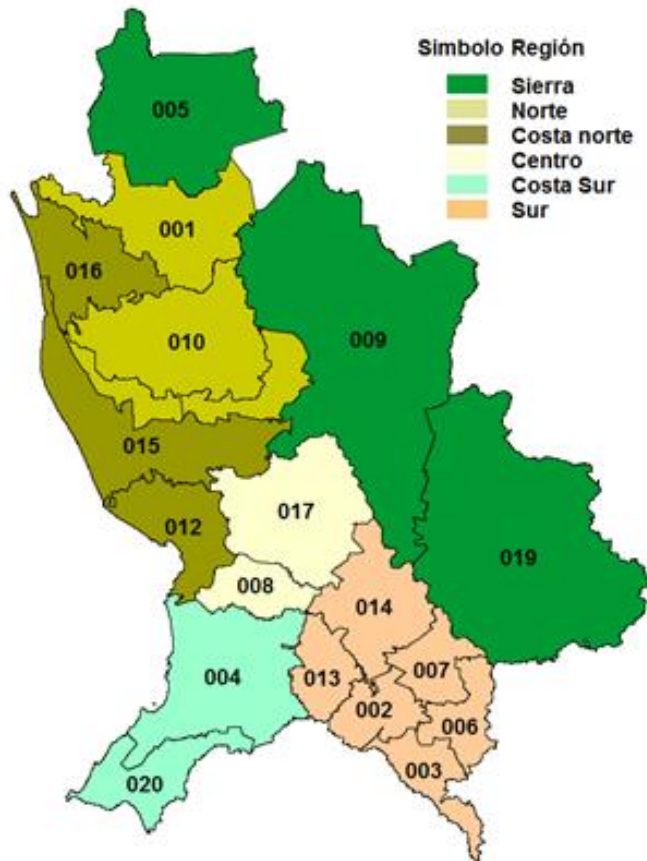
Programa Presupuestal	Objetivo específico que atiende	Tema	Dependencias que participan
P 058 Desarrollo urbano y ordenamiento territorial	OE.1	Desarrollo Urbano	SDS
E 038 Modernización y seguridad de la movilidad vial y del transporte	OE.2	Movilidad	SEMOVI
B 057 Ejecución de proyectos de infraestructura para la movilidad urbana y vial	OE.2	Movilidad	SI
E043 Operación e innovación de redes de servicios de trámites registrales	OE.2	Movilidad	SEMOVI
P 138 Estudios de planeación, ecológicos, territoriales, urbanos y de movilidad	OE.1	Desarrollo Urbano	IPLANAY

Fuente: Elaboración propia, con información del Presupuesto Basado en Resultados (Pbr) del Estado de Nayarit; para el Ejercicio Fiscal 2022.

E. Diagnóstico

El estado de Nayarit localizado en la región occidente del territorio nacional, entre las coordenadas geográficas extremas: al norte 23° 05'; al sur 20° 36' de latitud norte; al este 103° 43', al oeste 105° 46' de longitud oeste. Limita al noroeste con el estado de Sinaloa, al noreste con el estado de Durango, al este con Zacatecas, al sureste y sur con Jalisco y al suroeste y este con el Océano Pacífico.

Figura 1 El Estado de Nayarit y sus Municipios.



Fuente:

Región Norte	
001	Acaponeta
010	Rosamorada
011	Ruíz
018	Tuxpan
Región Costa Norte	
012	San Blas
015	Santiago Ixcuintla
016	Tecuala
Región Sierra	
009	Del Nayar
005	Huajicori
019	La Yesca
Región Centro	
008	Xalisco
017	Tepic
Región Costa Sur	
004	Compostela
020	Bahía de Banderas
Región Sur	
002	Ahuacatlán
003	Amatlán de Cañas
006	Ixtlán del Río
007	Jala
013	San Pedro Lagunillas
014	Santa María del Oro

Elaboración propia con datos de INEGI.

De acuerdo con el Marco Geoestadístico liberado por el INEGI en diciembre de 2021, la superficie continental del estado es de 27,856.48 kilómetros cuadrados que representan el 1.4 por ciento de la superficie nacional, ocupando el vigésimo tercer lugar en el país; cuenta con 303 kilómetros de litorales, lo que representa el 2.7% del total nacional.

Nayarit administrativamente se divide en 20 municipios, que conforman seis regiones: Norte, Sierra, Centro, Sur, Costa Sur y Costa Norte (ver Figura 1).

Prácticamente todo el Estado se formó en los periodos Cuaternario, Terciario y Cretáceo. La superficie estatal forma parte de las provincias fisiográficas: Sierra Madre Occidental, Llanura Costera del Pacífico, Eje Neovolcánico y Sierra Madre del Sur.

En el centro y norte hay una extensa área de sierra con valles y cañadas, donde se encuentra la sierra Los Huicholes con 2,400 metros sobre el nivel del mar (msnm), algunas de estas sierras tienen forma de meseta y alcanzan una altura de 2,200 msnm, como la sierra El Nayar. Al oriente hay cañones en donde la altura mínima es de 400 metros, al centro y centro-sur se localiza el volcán Ceboruco. El extremo suroccidental, lo forma la sierra Vallejo con una llanura en el extremo sur que forma parte de la Bahía de Banderas. En el occidente hay llanuras conformadas por los ríos Grande Santiago y Acaponeta, sobre las cuales se extiende una gran red de lagunas costeras salobres, bosques de mangle, pantanos, deltas y marismas denominadas Marismas Nacionales.

Las elevaciones más importantes del estado son: cerro El Vigía con 2,760 msnm; sierra El Pinabete (2,500 msnm); cerro Dolores (2,460 msnm); sierra Los Huicholes (2,400 msnm); sierra Pajaritos (2,360 msnm); volcán Sangangüey (2,340 msnm); y el volcán del Ceboruco (2,280 msnm).

En cuanto a los principales climas presentes, es el cálido subhúmedo, con lluvias en verano A(w); que cubre el 60.6% del estado y el templado subhúmedo con lluvias en verano, C(w), presente principalmente en las sierras cubriendo el 31.0% del estado; en menor proporción están el semicálido subhúmedo con lluvias en verano, ACw (6.2%); el semiseco muy cálido y cálido, BS1(h'), hacia el sur y sureste del estado (1.7%) y el seco muy cálido y cálido BS(h'), 0.5%; ver Figura 2.

La temperatura media anual del estado es de 25°C, mientras las temperaturas mínimas promedio son alrededor de 12°C en el mes de enero y las máximas promedio ligeramente mayor a 35°C durante los meses de mayo y junio.

Población

Nayarit presentó un crecimiento acelerado a partir de 1930; en 1950 el 65% de su población vivía en localidades rurales, mientras en 2020 solo representó el 28%. En cuanto a la densidad de población del estado se ha incrementado de 5.4 habitantes por kilómetro cuadrado, en 1900 a 44 en 2020.

Nayarit ocupa el lugar 29 a nivel nacional por su número de habitantes 1,235,456, donde el 50.4% son mujeres y el 49.6% hombres. Al año 2020 el 26.8% de su población tenía una edad entre 0 a 14 años, el 16.4% de 15 a 29 años, el 44.2% entre 30 y 59 años y de 60 años o más el 12.6%.

La edad media de la población de Nayarit a 2020 fue de 29 años, siete años mayor a los registrados en el 2000; siendo la esperanza de vida de las mujeres de 77.9 años, 5.7 años más que la de los hombres que se registró de 72.9. Durante el 2019 se registraron: 13,626

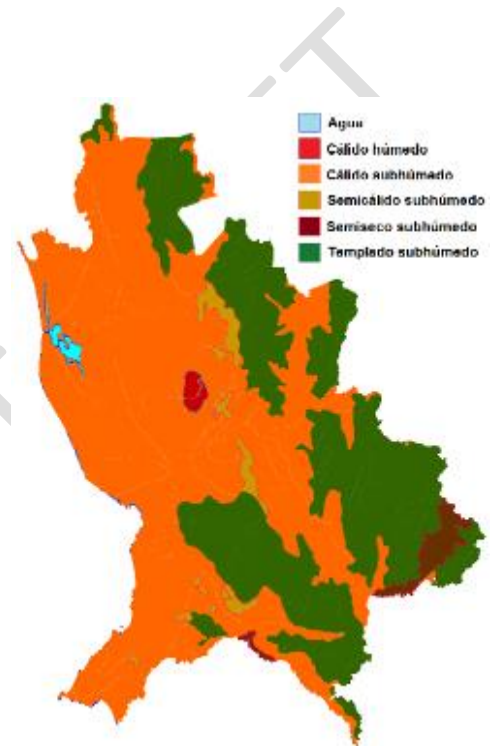


Figura 2 Climas de Nayarit.

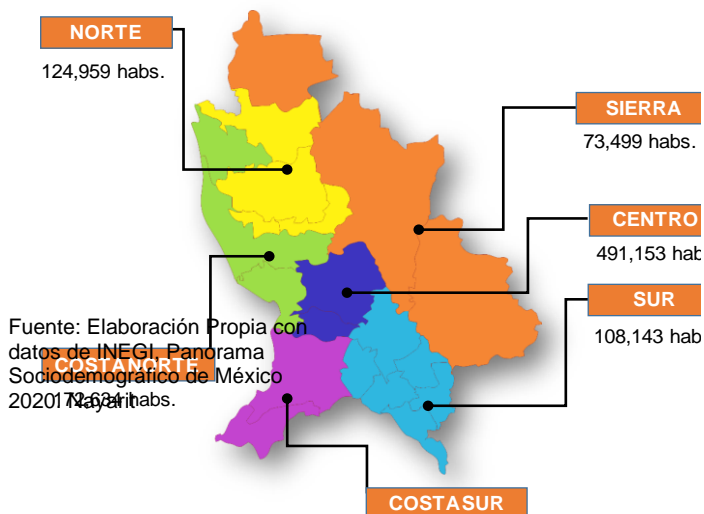
Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI.

nacimientos y 6,956 defunciones; las principales causas de muerte fueron las enfermedades del corazón, tumores malignos y diabetes mellitus.

Entre 2015 y 2020, llegaron a vivir 55,706 personas a Nayarit, procedentes del resto de las entidades del país: Jalisco (38%), Baja California (8%), Sinaloa (6%), Guerrero (6%) y Chiapas (6%). En ese mismo periodo, salieron de Nayarit 38,538 personas para radicar en otra entidad: Jalisco (37%), Baja California (18%), Sinaloa (9%), Sonora (4%) y Baja California Sur (3%). Al año 2020, 13,609 habitantes de Nayarit emigraron a otro país, el 93 % se fueron a Estados Unidos de América.

En Nayarit, el grado promedio de escolaridad de la población de 15 años y más en 2020 fue de 9.7 (idéntico al promedio Nacional), lo que equivale a un poco más de la secundaria concluida. El 95 % de las niñas y niños de 6 a 14 años de edad asisten a la escuela; por otro lado, de la población mayor de 14 años, el 49% tiene la educación básica terminada; el 24%

Figura 3 Población por región en Nayarit.



finalizo la educación media superior y 22% concluyeron la educación superior; sin embargo, el 5% no tiene ningún grado de escolaridad; mientras el 4% no sabe leer ni escribir; el mayor porcentaje de población analfabeta en Nayarit se encuentra entre las personas de 75 años y más con 23.2 %.

El crecimiento de la población no ha sido homogéneo, la figura 3 muestra los habitantes por región, como se observa, la región más poblada es la región centro, seguida de la región costa sur y la menos poblada es la región sierra; esta situación es un factor que condiciona el crecimiento de las

regiones, ya que los asentamientos humanos requieren de la dotación de servicios de vivienda, de infraestructura, de salud, de educación, etc. Así como actividades productivas que provean de ingreso a las familias, lo anterior se ve reflejado en los datos que señalan que Nayarit, ha tenido un retroceso respecto al grado de rezago entre 2010 y 2020; ya que de acuerdo al Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL), en 2020 registro un grado de rezago Medio, ocupando el lugar número 12 a nivel nacional; mientras en 2010, este indicador se registró como Bajo, ubicándose en la posición 17. A nivel municipal, Del Nayar, La Yesca y Huajicori están clasificado con un rezago social Muy Alto; ocupando los lugares 3, 210 y 382 en el contexto nacional en 2020. Es de notar que Del Nayar retrocedió una posición respecto a 2010. En el otro extremo (Muy bajo) se encuentran Tepic, Xalisco e Ixtlán del Rio, quienes ocupan las posiciones 2,405, 2,381 y 2,261 respectivamente.

Por otro lado, el Consejo Nacional de Población (CONAPO), clasificó, en 2020, a Nayarit con un grado de marginación Alto, ocupando el lugar número 6 en el contexto nacional; en cuanto a los municipios; Del Nayar ocupa la posición 3, Huajicori tiene el lugar 25 y la Yesca cuenta con la posición 51 a nivel nacional, lo que los cataloga con un índice de marginación muy alto, mientras los mejor posicionados, con índices de marginación muy bajo son: Tepic,

Xalisco y Bahía de Banderas, localizándose en las posiciones 2,390, 2,365 y 2,345 respectivamente.

Economía

Las principales actividades económicas que aportaron al Producto Interno Bruto (PIB) estatal, al año 2016, están las actividades primarias con el 7.3% (agricultura, ganadería, aprovechamiento forestal, pesca y caza); las secundarias con el 20.6% distribuidas en la minería (0.2%), construcción, electricidad, agua y gas (17.6%) e industrias manufactureras (5.8%) y las terciarias con el 72.1% donde destacaron con el 20.0%, el sector comercio, restaurantes y hoteles (comercio, servicios de alojamiento temporal y de preparación de alimentos y bebidas), el 7.9% correspondió al sector de Transportes e Información en medios masivos (transportes, correos y almacenamiento), con el 16.1% participaron los servicios financieros e inmobiliarios (servicios financieros y de seguros, servicios inmobiliarios y de alquiler de bienes muebles e intangibles), con el 8.2% los servicios educativos y médicos (servicios educativos, servicios de salud y de asistencia social), el 8.2% fue de las actividades del gobierno y el restante 4.5% al resto de los servicios (servicios profesionales, científicos y técnicos, dirección de corporativos y empresas, servicios de apoyo a los negocios y manejo de desechos y servicios de remediación, servicios de esparcimiento culturales y deportivos, y otros servicios recreativos, y otros servicios excepto actividades del gobierno).

Nayarit destacó en 2009, con los productos agrícolas tabaco, jícama, agave y aguacate con el 78.7, 43.2, 9.9 y 2.2 % respectivamente en el total nacional; y en producción de lisa con el 8.7% en el total nacional.

La tabla 2 muestra datos generales de Nayarit, se destaca la densidad poblacional de 44.4 habitantes por kilómetro cuadrado, el promedio de habitantes por vivienda es de 3.4, por debajo de la media nacional que es 3.6, en términos porcentuales, casi la mitad de la población dispone de automóvil o camioneta; aunque en la realidad, no sucede exactamente. En la figura también se percibe, que el agua entubada es el servicio del que más se adolece en las viviendas, así mismo, la población estatal que tiene alguna discapacidad, es mayormente población adulta mayor.

Tabla 2. Datos generales de Nayarit

NAYARIT

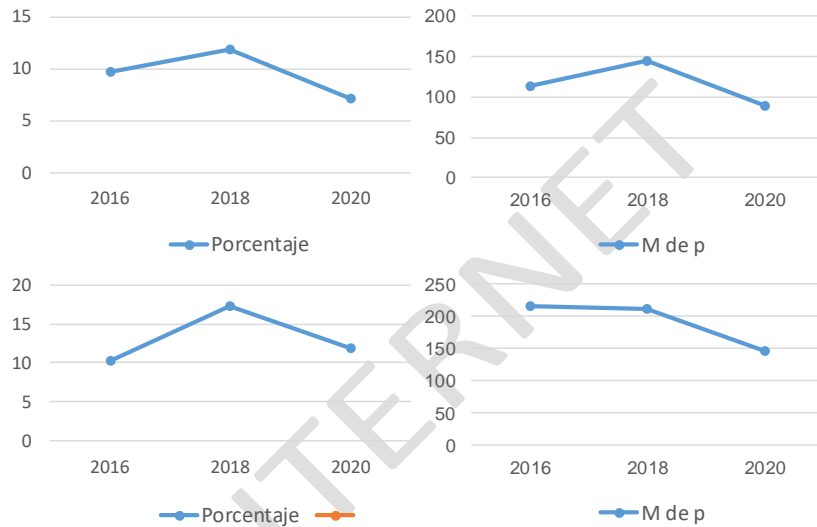
Superficie Territorial	27,856.5 hab/km2
Densidad poblacional	44.4 hab/km2
Total de viviendas particulares habitadas	361,270 Representa el 1.4% del total nacional
Promedio ocupantes por vivienda	3.4%
Promedio de ocupantes por cuarto	0.9%
Vivienda con piso de tierra	3.1%
Disponibilidad de Bienes	
Automóviles o camioneta	45.6%
Motocicleta	22.8%
Bicicleta	23.3%
Disponibilidad de Servicio y Equipamiento	
Agua entubada	75.6%
Drenaje	96.1%
Servicios sanitarios	96.7%
Energía eléctrica	98.2%
Tinaco	67.3%
Cisterna o aljibe	31.0%
Población con alguna discapacidad	
Menos de 60 años	5.5%
Menos de 60 años o mas	22.2%

Por su parte la Tabla 3, muestra que entre los años 2016 y 2020, la población nayarita que carece de calidad, espacio y servicios de vivienda ha estado paulatinamente disminuyendo.

Tabla 3. Población con carencias

Población en Nayarit con carencia, por calidad y espacio de vivienda 2016-2020			
	2016	2018	2020
Porcentaje	9.7	11.9	7.2
Miles de personas (M de p)	114.2	145.0	88.7

Población en Nayarit con carencia por servicio básico de vivienda			
	2016	2018	2020
Porcentaje	18.2	17.2	11.8
Miles de personas (M de p)	215.0	210.5	146.0



FUENTE: CONEVAL. Medición Multidimensional de la Pobreza en México 2016-2020

COPIA DE INTERVENCIÓN

Diagnóstico Movilidad Urbana.

En materia de planeación urbana, actualmente el estado cuenta con cuatro planes

Tabla 4. Municipios que cuentan con Planes de Desarrollo Urbano en Nayarit.

Municipio	Fecha de publicación
Bahía de Banderas	01 junio de 2001
San Blas	27 febrero de 2010
Tepic	17 abril de 2010
Compostela	17 agosto de 2017

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 5. Municipios de Nayarit que cuentan con Planes de Conservación de Centros históricos

Municipio	Fecha de publicación
Jala	01 diciembre de 2004
Ahuacatlán	17 agosto de 2011
Ixtlán del Río	17 agosto de 2011
Compostela	15 febrero de 2014

municipales de desarrollo urbano:

Así como con Planes de Conservación de Centros Históricos, como se muestra en la tabla 5:

La tabla 6 describe los 17 Planes de Centro de Población existentes

En la tabla se puede observar que, los programas de desarrollo urbano no se encuentran actualizados, por lo que se infiere que la planeación urbana y de movilidad no atiende a los principios que señala el objetivo once del Desarrollo Sostenible, referente a Ciudades y Comunidades Sostenibles; la presión ejercida por la falta de planeación en la urbanización, no ha considerado los problemas que conlleva, tales como; el abastecimiento de agua dulce, la producción de aguas residuales, el deterioro del medio ambiente, el congestionamiento vial, la contaminación visual y auditiva, los conflictos en el transporte y que

Tabla 6. Programa de Desarrollo Urbano del centro de población vigentes.

Centro de población	Fecha de publicación
Acaponeta, Acaponeta	Diciembre -1994
Ahuacatlán, Ahuacatlán	Agosto-1999
Jarretaderas, Bahía de Banderas	Septiembre-2005
Mezcales, Bahía de Banderas	Septiembre-2005
Chacala; Compostela	Diciembre -2021
Platanitos; Compostela	Abril-2005
Las Varas; Compostela	Marzo-2005
Ixtlán del Río, Ixtlán del Río	Mayo-2005
Xalisco, Xalisco	Junio -1998
San Pedro Lagunillas, San Pedro Lagunillas	Abril-2005
Santa María del Oro, Santa María del Oro	Abril-2005
Santiago Ixcuintla, Santiago Ixcuintla	Abril-2001
Mexcaltitán, Santiago Ixcuintla	Diciembre-2003
Tecuala, Tecuala	Diciembre -1994
Tepic, Tepic	Agosto-2000
Francisco I. Madero, Tepic	Marzo-2004
Tuxpan, Tuxpan	Septiembre-2006

Fuente: Elaboración propia.

afectan directamente el ecosistema de vida y la salud pública de los ciudadanos.

Solamente el 20 por ciento de los municipios de Nayarit cuentan con un instrumento que les permite generar una definición del crecimiento urbano que quien alcanzar, a su vez se enlaza con áreas de su mismo sector y de sectores diferentes. Es de notar que, de los 17 Programas de desarrollo urbano del centro, solo 12 municipios se preocupen por el aprovechamiento y utilización del espacio en el centro de población, el 40 por ciento de los municipios no cuenta con ningún instrumento de regulación del desarrollo urbano ni de la conservación del patrimonio histórico de los nayaritas.

Actualmente se encuentra en fase de validación el Programa de Ordenamiento Territorial de la Zona Metropolitana Interestatal Puerto Vallarta- Bahía de Banderas. Si bien, la planeación urbana implica diferentes niveles, la inexistencia de una directriz estatal, aunado a que solamente algunos municipios han elaborado o actualizado su plan municipal para definir la zonificación primaria, ha generado algunos planes parciales de zonificación secundaria. Por lo que se vuelve sumamente importante para ordenar el crecimiento y la urbanización urbana y rural, contar con instrumentos normativos actualizados y orientados a la construcción de ciudades sostenibles, en donde la participación social sea pilar del crecimiento urbano.

Los datos anteriores, muestran que la planeación del desarrollo urbano no es uniforme en las distintas regiones del estado, ya que si bien, en los Programas de desarrollo urbano del centro de población vigentes cinco de las seis regiones, en la región sierra no se ha elaborado ninguno, por otra parte, solamente en la región centro, todos los municipios que la integran cuentan con Planes de Desarrollo Urbano, en la región tres se presentan un tercio de los planes esperados, para la región cinco solamente uno de los cinco municipio que la integran tienen documentos publicados de esta naturaleza, es decir; solo cuatro de los veinte municipios del estado tienen un documento que oriente el desarrollo urbano, resulta interesante observar que corresponden a la zona central, sur y costa sur además tres regiones del estado adolecen completamente del mismo, estas son; las regiones del norte del estado y la sierra.

Por otra parte, en la región sur se concentran los planes de conservación de centros históricos.

Estos datos dan cuenta de que la planeación del desarrollo urbano no es homogénea, lo que impacta en el desarrollo de la infraestructura y de los servicios de los municipios y por ende de las regiones. Una situación preocupante guarda toda la región serrana, que no cuenta con ningún instrumento de planeación urbana, ocasionando que los resultados de las inversiones en infraestructura, equipamiento y servicios se atomicen.

La figura 4 muestra que, en la *Región Norte*, el municipio que tiene una densidad poblacional más grande es el de Tuxpan y el que tiene una menor entre superficie y habitantes es Rosamorada, sin embargo, este último es el municipio cuyas viviendas tienen mayor carencia de drenaje y el agua entubada tiene la cobertura más baja de la región, el municipio de Ruiz, en la región norte, tiene mayor carencia

Figura 4. Mapa región Norte, carencias sociales. dimensión servicios, calidad y espacios de vivienda



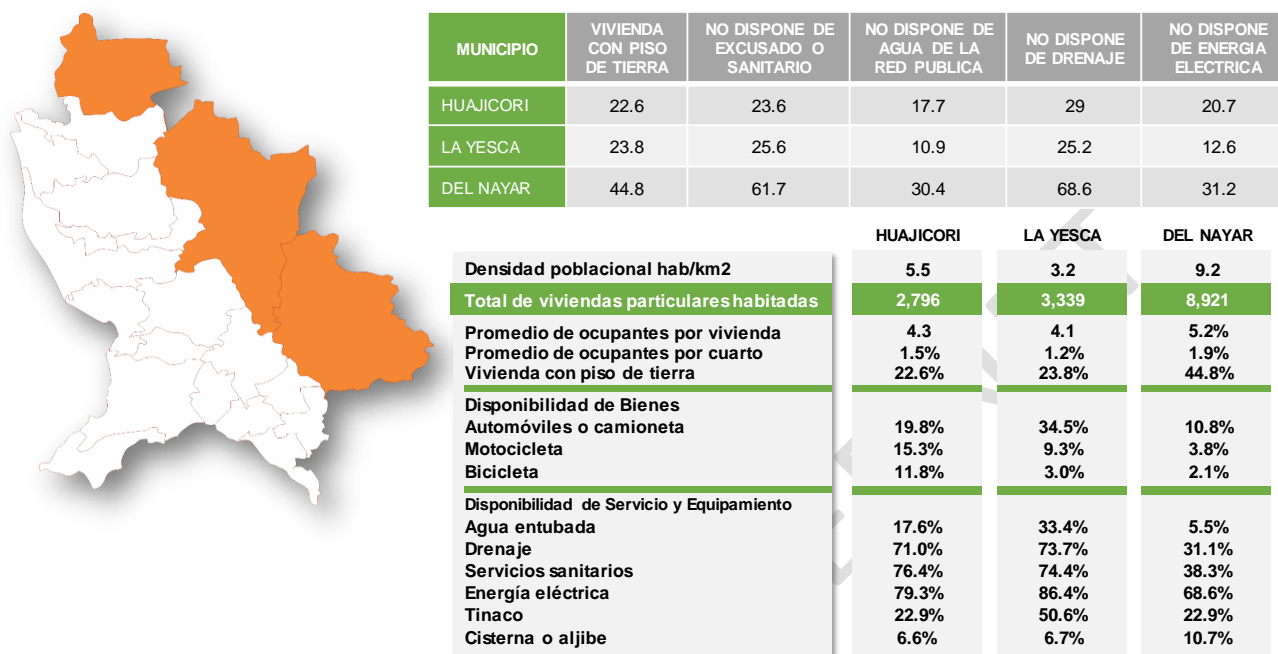
MUNICIPIO	VIVIENDA CON PISO DE TIERRA	NO DISPONE DE EXCUSADO O SANITARIO	NO DISPONE DE AGUA DE LA RED PUBLICA	NO DISPONE DE DRENAJE	NO DISPONE DE ENERGIA ELECTRICA
ACAPONETA	3.7	4.7	3.2	4.8	1.3
ROSAMORADA	3.2	4.2	3.5	7.5	1.5
TUXPAN	2.0	1.7	3.4	1.7	0.4
RUIZ	4.3	6.3	3.0	7.0	3.2

	ACAPONETA	ROSAMORADA	TUXPAN	RUIZ
Densidad poblacional hab/km2	26.1	18.2	95.8	46.3
Total de viviendas particulares habitadas	10,861	10,218	9,491	6,927
Promedio de ocupantes por vivienda	3.4	3.3	3.2%	3.5%
Promedio de ocupantes por cuarto	1.0%	1.0%	0.9%	1.0%
Vivienda con piso de tierra	3.7%	3.2%	2.0%	4.3%
Disponibilidad de Bienes				
Automóviles o camioneta	37.3%	33.6%	32.3%	35.0%
Motocicleta	26.0%	42.4%	48.3%	37.2%
Bicicleta	39.4%	47.0%	48.0%	32.4%
Disponibilidad de Servicio y Equipamiento				
Agua entubada	61.7%	35.7%	52.4%	38.2%
Drenaje	95.1%	92.8%	98.3%	92.9%
Servicios sanitarios	95.3%	95.8%	98.3%	93.7%
Energía eléctrica	98.6%	98.4%	99.6%	96.6%
Tinaco	52.6%	42.2%	48.6%	51.4%
Cisterna o aljibe	31.4%	11.5%	36.7%	18.9%

Fuente: Elaboración propia con datos de CONEVAL, Indicadores de Rezago Social 2020 e INEGI, Panorama Sociodemográfico de México 2020.

de piso de tierra y de excusados o sanitarios y la cobertura menor de energía eléctrica en la región, en esta zona, Acaponeta es el municipio que tiene menos carencias en la infraestructura y en los servicios para la vivienda y por tanto una mejor calidad de vida. En la región, el promedio de personas que ocupan una vivienda, está cercano al promedio estatal.

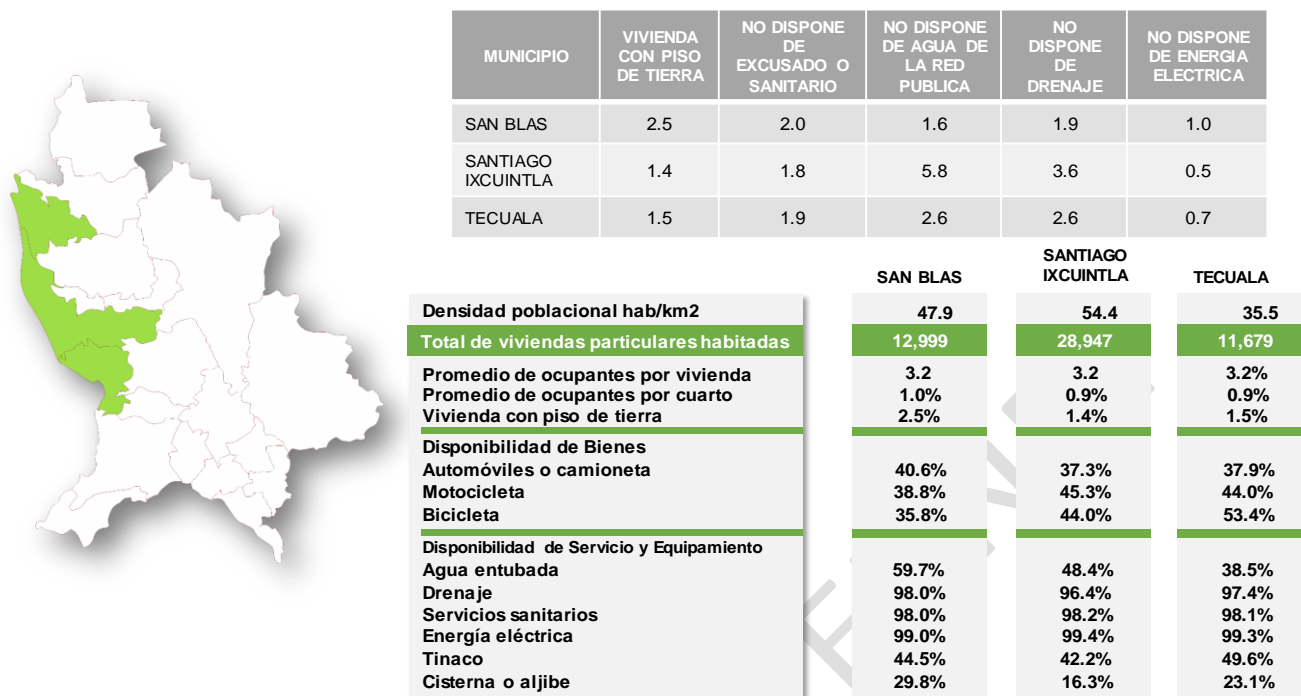
Figura 5. Mapa región Sierra, carencias sociales. dimensión servicios, calidad y espacios de vivienda



Fuente: Elaboración propia con datos de CONEVAL, Indicadores de Rezago Social 2020 e INEGI, Panorama

La *región Sierra* que muestra la figura 5, presenta mayores rezagos en términos de calidad y espacios de vivienda, así como en disponibilidad de infraestructura y servicios para la vivienda. La región tiene la densidad poblacional más baja de Nayarit, especialmente el municipio de la Yesca, sin embargo, dentro de la región, este municipio tiene mejores servicios e infraestructura y menos carencias sociales para la vivienda, de manera contraria, el municipio Del Nayar tiene la mayor densidad de población de la región, así como las mayores carencias de drenaje, excusado sanitario, tiene más viviendas con pisos de tierra, con menos disponibilidad de agua entubada y energía eléctrica. Por su parte el municipio de Huajicori, dentro de la zona serrana guarda un punto medio entre el que presenta mayores rezagos en carencias sociales de vivienda y el que cuenta con un menor porcentaje. Esta región, en el contexto estatal, es la que presenta una mayor ocupación de personas por vivienda y por cuarto.

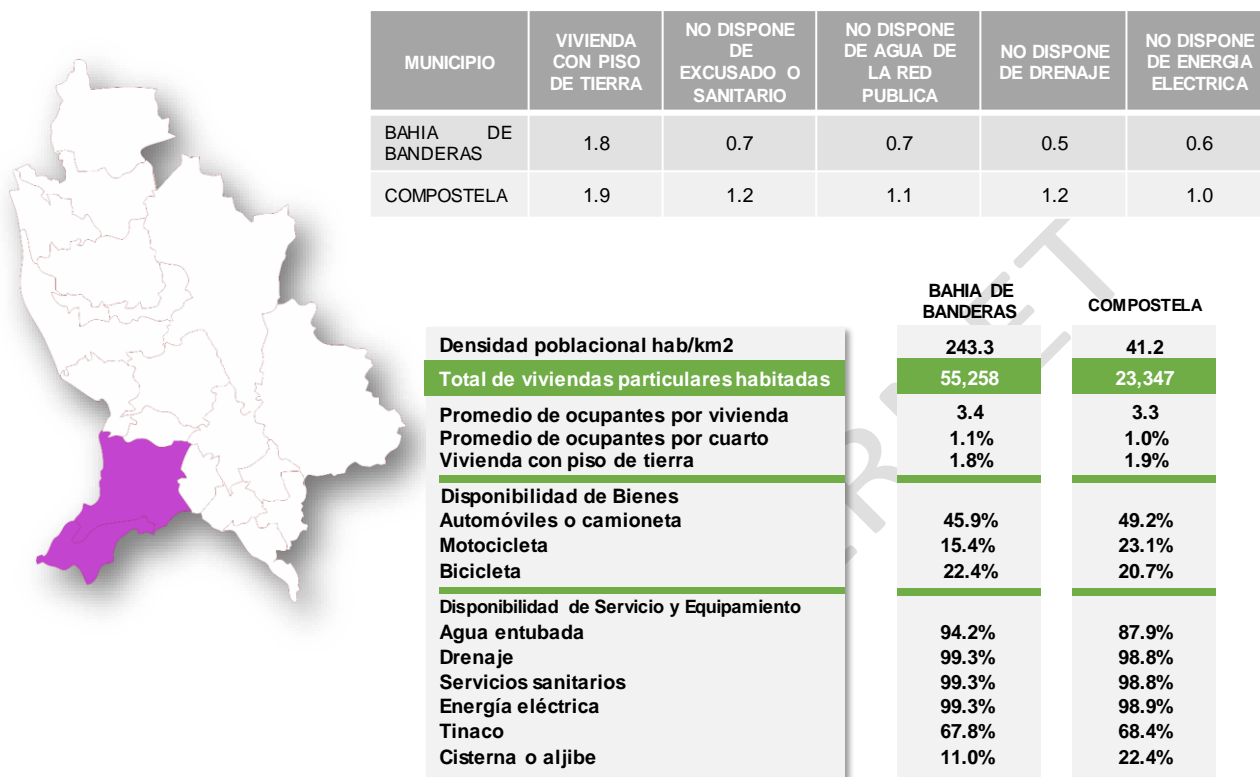
Figura 6. Mapa región Costa Norte. carencias sociales. dimensión servicios. calidad v espacios de vivienda



Fuente: Elaboración propia con datos de CONEVAL, Indicadores de Rezago Social 2020 e INEGI, Panorama Sociodemográfico de México 2020.

Los tres municipios que integran la *Región Costa Norte* y que se muestran en la figura 6, en esta región se encuentra Santiago Ixcuintla, que ocupa el tercer lugar en municipios de mayor población, que supera la densidad poblacional estatal, presenta el rezago más alto de la región en la disposición de agua de la red pública, en contraparte; San Blas tiene dentro de la región una densidad poblacional menor, a la vez tiene el porcentaje de viviendas con piso de tierra más alto de la región, pero cuenta con la mayor disponibilidad de agua entubada, a su vez, el municipio de Tecuala tiene un porcentaje mayor de viviendas que no tienen agua entubada en su casa. Es de llamar la atención, que las viviendas de la región, casi en su totalidad disponen de energía eléctrica y los ocupantes por vivienda y por cuarto se encuentran en niveles semejantes a los promedios estatales.

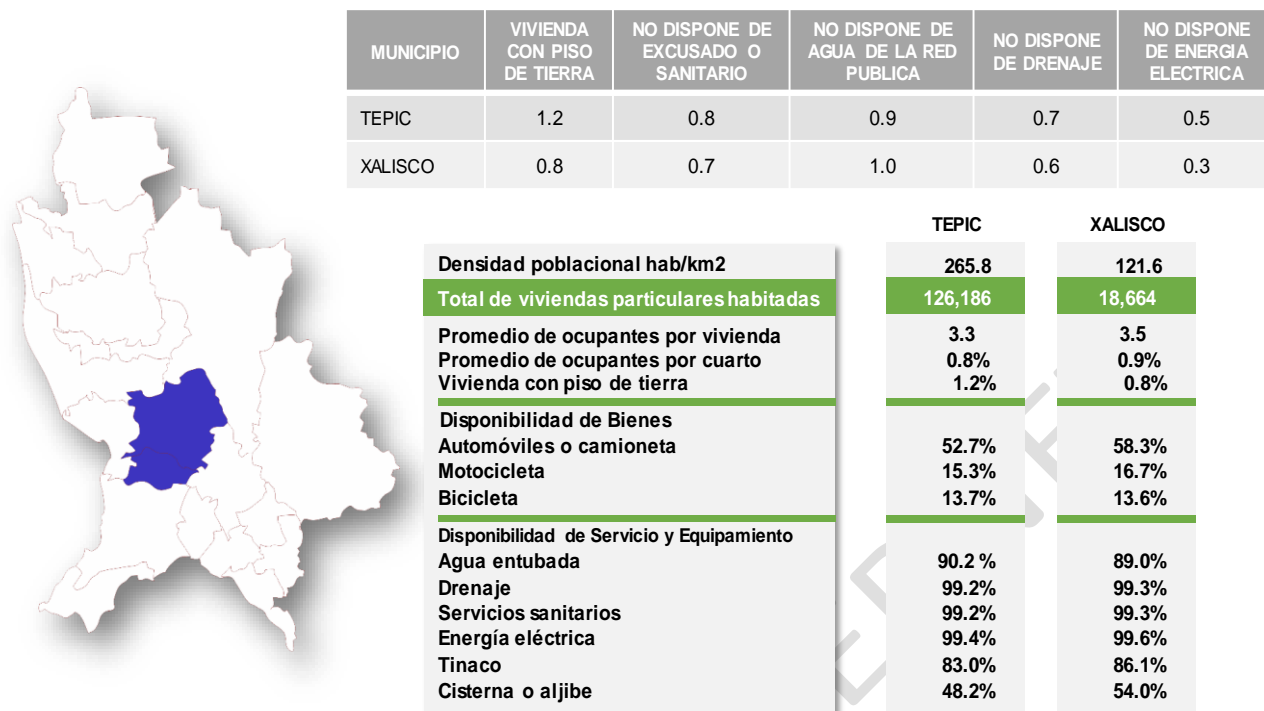
Figura 7. Mapa región Costa Sur, carencias sociales. dimensión servicios, calidad y espacios de vivienda



Fuente: Elaboración propia con datos de CONEVAL, Indicadores de Rezago Social 2020 e INEGI, Panorama Sociodemográfico de México 2020.

Las actividades económicas del estado, se desarrollan en gran medida en la *Región Costa Sur*, la Figura 7 muestra que el municipio de Bahía de Banderas ocupa el segundo lugar en concentración de la población, por lo tanto, también ocupa el segundo lugar estatal en densidad poblacional, quinientos por ciento por arriba de la densidad estatal. El otro municipio que integra la región es Compostela; el problema más importante que se presenta en las viviendas del municipio, es la disponibilidad de agua entubada y el rezago más grande de la región es la ocupación de viviendas con piso de tierra, aunque comparativamente con otras regiones es pequeño. El porcentaje de ocupantes por vivienda está cercano al promedio estatal, sin embargo, los ocupantes por cuarto superan al promedio estatal.

Figura 8 Mapa región Centro, carencias sociales. dimensión servicios, calidad y espacios de vivienda



Fuente: Elaboración propia con datos de CONEVAL, Indicadores de Rezago Social 2020 e INEGI, Panorama Sociodemográfico de México 2020.

En la Figura 8 se observa que la *Región Centro*, se compone por el municipio de Tepic, capital del estado y por Xalisco, que es un municipio conurbado, lo que genera una dinámica urbana particular en la región. Tepic como centro de las actividades de la administración pública estatal, así como de las instituciones federales, aglutina a la mayor cantidad de habitantes y tiene la densidad poblacional más alta del estado, un seiscientos por ciento más que la del estado, la ocupación de personas por cuartos es cercana a la estatal, sin embargo, la ocupación por cuarto es mayor al promedio del estado, en Tepic, persiste el problema de falta de distribución de agua entubada, igual que el Xalisco, en ambos municipios las viviendas con piso de tierra, tienen una incidencia menor que en el media estatal, aunque Tepic tiene una proporción mayor que la de Xalisco.

Figura 9. Mapa región Sur, carencias sociales. dimensión servicios, calidad y espacios de vivienda



MUNICIPIO	VIVIENDA CON PISO DE TIERRA	NO DISPONE DE EXCUSADO O SANITARIO	NO DISPONE DE AGUA DE LA RED PÚBLICA	NO DISPONE DE DRENAJE	NO DISPONE DE ENERGÍA ELÉCTRICA
AMATLÁN DE CAÑAS	1.7	1.8	0.6	1.9	0.5
AHUACATLÁN	1.0	1.1	0.6	1.1	0.5
JALA	5.3	4.0	2.9	5.1	1.4
IXTLÁN DEL RÍO	0.8	0.5	0.6	0.4	0.4
SANTA MARÍA DEL ORO	2.7	4.1	1.3	3.8	1.6
SAN PEDRO LAGUNILLAS	1.1	1.8	1.7	1.7	0.3

	AMATLÁN DE CAÑAS	AHUACATLÁN	JALA	IXTLÁN DEL RÍO	SANTA MARÍA DEL ORO	SAN PEDRO LAGUNILLAS
Densidad poblacional hab/km2	22.3	30.5	38.4	59.4	22.8	14.9
Total de viviendas particulares habitadas	3,664	4,819	5,021	8,534	7,130	2,469
Promedio de ocupantes por vivienda	3.1	3.3	3.8%	3.4%	3.4%	3.1%
Promedio de ocupantes por cuarto	0.8%	1.0%	1.1%	0.8%	0.9%	0.8%
Vivienda con piso de tierra	1.7%	3.2%	5.3%	0.8%	2.7%	1.1%
Disponibilidad de Bienes						
Automóviles o camioneta	52.5%	46.1%	31.0%	48.2%	45.7%	53.4%
Motocicleta	24.9%	22.9%	18.6%	30.6%	20.8%	18.0%
Bicicleta	9.4%	36.3%	30.0%	25.4%	14.3%	13.2%
Disponibilidad de Servicio y Equipamiento						
Agua entubada	83.8 %	81.2%	52.6%	90.3%	65.0%	72.4%
Drenaje	98.1%	98.8%	94.9%	99.5%	96.2%	98.3%
Servicios sanitarios	98.2%	98.9%	96.0%	99.5%	95.9%	98.2%
Energía eléctrica	99.5%	99.4%	98.6%	99.5%	98.4%	99.7%
Tinaco	81.5%	77.6%	49.2%	83.5%	57.8%	76.8%
Cisterna o aljibe	9.6%	16.8%	28.0%	36.6%	12.7%	27.9%

Fuente: Elaboración propia con datos de CONEVAL, Indicadores de Rezago Social 2020 e INEGI, Panorama Sociodemográfico de México 2020.

La *Región Sur* es la que integra al treinta por ciento de municipios, es la región que aglutina más municipios, por lo que es una región con contrastes, solo Ixtlán del Río tiene una densidad poblacional mayor a la estatal, en contraparte, San Pedro Lagunillas, presenta una densidad muy baja, Ixtlán del Río y Santa María del Oro cuentan con el mayor número de viviendas ocupadas, aunque los promedios más alto de habitantes por vivienda y por cuarto, así como de viviendas con piso de tierra los ocupa el municipio de Jala. En la Figura 9 se visualiza la disponibilidad de viviendas con agua entubada, Jala es el municipio que tiene el porcentaje más bajo, seguido de Santa María del Oro, de igual manera sucede con la carencia de excusado o sanitario, Santa María y Jala encabezan la tabla, de forma contraria, la cobertura más alta de estos servicios lo tiene Ixtlán del Río. Ahuacatlán es el municipio que se ubica en la media de la región sur, respecto a la disposición de los servicios y equipamiento de las viviendas, para contar con una calidad de vida satisfactoria.

En términos generales se observa, que el desarrollo de las regiones no es semejante, ejerce una fuerte influencia su ubicación geográfica, así como su dinámica económica, aunado a ello, como se mostró en las tablas 4, 5 y 6 la carencia de planes de desarrollo urbano inhibe la incorporación de infraestructura y servicios que orienten el crecimiento planeado de las localidades insertas en las regiones, tomando en cuenta sus capacidades productivas, culturales y ambientales.

Diagnóstico Movilidad Incluyente.

Por otra parte, el estado presenta fuertes contrastes en el desarrollo de sus regiones, *la Región Centro* comprende la zona del estado con la mayor integración de equipamiento urbano y de servicios, con la mejor cobertura y oferta de educación y salud; concentra los

poderes ejecutivo, legislativo y judicial de la entidad, al igual que la mayoría de las secretarías, organismos y entidades públicas al servicio de la ciudadanía.

En la zona se encuentran en funcionamiento rutas urbanas de transporte público en Tepic, para trasladar a la población dentro de la zona conurbada, los recorridos van desde los 44.17 km. kilómetros a 6.0 km., realizan en promedio recorridos de 21.81 kilómetros, rutas suburbanas que van a diferentes localidades de Tepic y rutas de transporte público suburbana e intermunicipal entre los municipios de Tepic y Xalisco, que recorren trayectorias de 46.01 kilómetros a 16.06 km. para llevar a los usuarios de un municipio a otro.

Para la movilidad aérea, se cuenta con el Aeropuerto Internacional "Amado Nervo", ubicado a 16 km de la ciudad de Tepic, cerca del municipio de Xalisco, a una elevación de 920 metros sobre el nivel del mar y atiende a casi 100 mil personas anualmente en los dos destinos con lo que cuenta; CDMX y Tijuana B.C. norte. La siguiente tabla muestra la infraestructura del sistema de transporte aéreo nacional y estatal, así como los modos aéreos de transporte.

Tabla 7. Aeropuertos, aeródromos y aeronaves por entidad federativa según tipo de servicio y matrícula 2020

Entidad Federativa	Aeropuertos			Aeródromos	Aeronaves			
	Total	Nacionales	Internacionales		Total	Comerciales XA	Privados XB	Oficiales XC
Estados Unidos Mexicanos	77	13	64	1,481	9,050	1,697	7,040	313
Nayarit	1			38	62	5	56	1

XA Aeronaves de nacionalidad mexicana de servicio público (comerciales).

XB Aeronaves de nacionalidad mexicana de servicio privado.

XC Aeronaves de nacionalidad mexicana del estado (oficiales)

Fuente: Comunicaciones. Anuario Estadístico del Sector Comunicaciones y Transportes 2020.

La *Región Costa Norte* constituye la región con la mayor concentración de actividades primarias (Agrícolas, pecuarias y acuícolas) en el estado generando impactos negativos y destrucción de los ecosistemas naturales; además de un alto porcentaje de situación en pobreza derivado del bajo grado de calificación de su población en preparación para participar en acciones que favorezcan el crecimiento económico. En el municipio de San Blas la Secretaría de Marina tiene ubicada la Capitanía Regional del Puerto de San Blas.

Tabla 8. Infraestructura portuaria del Pacífico por entidad federativa y puerto según su longitud en obras de protección, atraque y áreas de almacenamiento 2020

Entidad Federativa Puerto	Obras de Protección (metros)	Obras de Atraque (metros)				Áreas de almacenamiento (metros cuadrados)
		Comercial	Pesquera	Turística	Otros	
Nayarit	6 065	0	308	5 370	356	26 350
Chacala	535	0	36	0	0	100
La Cruz de Huanacastle	611	0	140	1 798	0	0
Nuevo Vallarta	1 428	0	0	3 331	154	0
Puerto Balleto	0	0	0	0	90	0
San Blas	3 491	0	132	132	112	26 250

Fuente: Comunicaciones Anuario Estadístico del Sector Comunicaciones y Transportes 2020.

En la tabla anterior, se agrupan los puertos asentados en Nayarit, destaca el Puerto de Balleto, porque es poco conocido, sin embargo, adquiere relevancia actualmente con los proyectos de desarrollo de Nayarit, ya que se ubica en la Isla María Madre, en el municipio de San Blas. La tabla muestra la importancia que tienen las embarcaciones en el turismo en los puertos de la Cruz de Huanacastle, Nuevo Vallarta y San Blas y en la pesca, en los puertos de Chacala y San Blas, en menor medida en la Cruz de Huanacastle.

La *Región Costa Sur* presenta el crecimiento poblacional y urbano más alto de la entidad, derivado de la consolidación del turismo como la principal actividad económica del municipio de Bahía de Banderas que ha dado origen a la Zona Metropolitana de Bahía de Banderas-Puerto Vallarta, favoreciendo una agenda de acciones en conjunto y de fortalecimiento entre ambos estados a nivel económico, por la presencia de actividades comerciales y culturales, presionando fuertemente los recursos naturales de la región; además de tener una baja cobertura en derechohabencia.

La zona presenta una característica importante derivado de la conurbación del municipio de Bahía de Banderas en Nayarit y Puerto Vallarta en el estado de Jalisco, ambos municipios comparten rutas de transporte público metropolitano que se desplazan 57.19 km. por la única vía de acceso. La zona costa sur presenta un problema que inhibe un desarrollo mayor, para llegar a Bahía de Banderas de Puerto Vallarta solo es posible hacerlo por la carretera federal 200, al respecto, en el tema de movilidad se presenta un problema de accesibilidad para los visitantes nacionales y extranjeros que llegan a Nuevo Nayarit, por la ruta del aeropuerto internacional Licenciado Gustavo Díaz Ordaz, ya que por parte de los por la que el transporte público metropolitano atiende la zona.

En cuanto a capitanías de puertos, el municipio de Bahía de Banderas cuenta con capitanías de puerto en Nuevo Vallarta y en la Cruz de Huanacastle, mientras que en el municipio de Compostela se encuentra la capitanía de puerto en Chacala.

La *Región Norte* presenta una baja densidad poblacional, con una suficiencia vial baja, destacando por el desarrollo de las actividades agrícolas, pecuarias y acuícolas, en detrimento de los ecosistemas naturales; sin embargo, el 52.8% de su población total se encuentra en situación de pobreza, ante un índice bajo en grado técnico escolar de la

población de 12 años y más. La suficiencia vial también se encuentra en situación baja. Respecto al transporte público, el municipio de Acaponeta cuenta con 6 rutas interurbanas para que la población de la capital del municipio se movilice internamente en promedio 11.41 kilómetros, así mismo para trasladarse entre los municipios de Tuxpan y Rosamorada se cuenta con transporte público metropolitano.

La *Región Sierra* se caracteriza por ser la zona indígena del estado, donde 8 de cada 10 habitantes se encuentran en situación de pobreza; registran la densidad poblacional más baja, así como los porcentajes en Personas Económicamente Activas (PEA) y en personas sin derechohabiencia, más bajos también, son escasos los servicios con que cuenta además del grado más bajo de suficiencia vial. En contraste, el municipio de Del Nayar presenta una de las tasas de crecimiento poblacional más alta de la entidad. Dada la dispersión de las localidades y las dificultades en el acceso a los caminos principales, los municipios serranos son los que presentan mayor problema en la movilidad terrestre.

La *Región Sur*, concentra principalmente actividades secundarias y terciarias, favorecidas por un coeficiente de suficiencia vial alto y un índice medio en desarrollo socioeconómico. Los seis municipios integran un corredor de conexión hacia el centro del país. En cuanto a transporte público, el municipio de Santa María del Oro presenta una mayor afluencia de unidades hacia el municipio de Tepic dada su cercanía y la actividad turística-gastronómica que la caracteriza. Por otra parte, en cuestión de ingresos la zona costera sur del estado reporta mayor equidad entre los habitantes de sus municipios, mientras los municipios serranos, reportan la mayor inequidad.

La tabla anterior, da cuenta de las empresas que prestan el servicio de autotransporte

Tabla 9. Empresas que prestan el servicio de autotransporte federal de pasajeros según personalidad jurídica y terminales de pasajeros por entidad federativa 2020

Entidad Federativa	Empresas en Servicio							Terminales de Pasajeros		
	Total	Personas morales			Personas físicas			Total	Individuales	Centrales
		Subtotal	Pasaje	Turismo	Subtotal	Pasaje	Turismo			
Estados Unidos Mexicanos	25 004	9 429	1 871	7 558	15 575	2 709	12 866	977	616	361
Nayarit	190	126	28	98	64	0	64	28	19	9

Fuente: Comunicaciones Anuario Estadístico del Sector Comunicaciones y Transportes 2020.

federal en el estado y en el país, así como las terminales de pasajeros a donde llega transporte federal.

La tabla 10 muestra la cantidad de vehículos de registro federal que se encuentran registrados por modalidad, se observa que la tendencia a nivel nacional y estatal es similar.

Tabla 10. Flota vehicular por entidad federativa según servicio de pasaje, turismo y carga 2020. Unidades

Entidad Federativa	Pasaje	Turismo	Carga General *	Carga Especializada *
Estados Unidos Mexicanos	69 624	86 440	990 458	153 482
Nayarit	357	929	1 756	169

Fuente: Comunicaciones Anuario Estadístico del Sector Comunicaciones y Transportes 2020. * Incluye grúas industriales

El crecimiento histórico de la población en Nayarit se concentra cada vez más en las zonas urbanas, de manera similar a la tendencia nacional; sin embargo, en Nayarit, el crecimiento de la población que vive en zonas urbanas del año 2010 al 2020 creció en tres puntos

Tabla 11. Porcentaje de población que vive en localidades urbanas o rurales.

Año	2000		2010		2020	
	Rural	Urbana	Rural	Urbana	Rural	Urbana
Nayarit	36	64	31	69	28	72
Nacional	25	75	22	78	21	79

Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI. Vehículos de motor registrados en circulación. 2022 y Panorama Sociodemográfico de Nayarit 2020.

porcentuales, a un ritmo mayor que el nacional, esto origina cambios en la organización de las actividades cotidianas (ver la Tabla 11); que aunado a la carencia de un ordenamiento del territorio en el estado ha impedido regular el desarrollo y generar un uso sustentable del suelo; evitando que el crecimiento de las zonas urbanas garantice la infraestructura, servicios básicos y calidad en las viviendas.

En 2015, 31.7% de la población se encontraba en situación de pobreza moderada y 6.5% en situación de pobreza extrema. La población vulnerable por carencias sociales alcanzó un 32%, mientras que la población vulnerable por ingresos fue de 7.55%. Las principales carencias sociales de Nayarit en 2015 fueron carencia por acceso a la seguridad social, carencia por acceso a la alimentación y carencia por acceso a los servicios básicos en la vivienda; donde solo el 75.5% de las viviendas cuenta con agua entubada dentro de la vivienda, mientras el 19.8 % dispone de agua fuera de la vivienda, pero dentro del predio. En materia ambiental, ha existido un deficiente manejo de los residuos sólidos, así como en el tratamiento y uso principal de las aguas residuales.

En materia de movilidad, en Nayarit el tiempo promedio de traslado del hogar al trabajo fue 26 minutos; mientras el tiempo promedio de traslado del hogar al lugar de estudios fue 16.7 minutos; por otro lado, el tiempo promedio estimado para llegar a un hospital es de 35 minutos.

Tabla 12. Vehículos registrados en Nayarit por su tipo.

Vehículos	1980		2000		2020	
	Número	%	Número	%	Número	%
Automóvil	14,653	42.8	63,747	53.9	245,877	49.7
Camiones de pasajeros	308	0.9	1,560	1.3	1,973	0.4
Camiones y camionetas de carga	16,083	47.0	49,602	42.0	178,358	36.0
Motocicletas	3,205	9.3	3,268	2.8	68,602	13.9
Total	34,249	100.0	18,177	100.0	494,810	100.0

Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI. Vehículos de motor registrados en circulación. 2022 y Panorama Sociodemográfico de Nayarit 2020.

Tabla 13. Composición de los vehículos de motor registrados en circulación por municipio 2020.

Municipio	Total	Automóviles	Camiones para pasajeros	Camiones y camionetas para carga	Motocicletas
Acaponeta	12 489	5 189	38	6 007	1 258
Ahuacatlán	7 119	2 856	12	3 298	953
Amatlán de Cañas	5 004	1 715	24	2 841	424
Bahía de Banderas	60 689	33 063	298	16 608	10 720
Compostela	36 255	15 006	131	17 043	4 075
Del Nayar	1 138	212	22	838	66
Huajicori	508	176	1	294	37
Ixtlán del Río	16 438	7 129	88	5 493	3 728
Jala	4 535	1 811	16	2 197	511
La Yesca	1 145	298	0	806	41
Rosamorada	9 251	3 153	10	5 436	652
Ruiz	10 456	3 551	27	5 369	1 509
San Blas	17 211	5 746	19	8 973	2 473
Santa María del Oro	9 248	3 645	41	4 724	838
Santiago Ixcuintla	30 346	11 934	131	14 812	3 469
San Pedro Lagunillas	3 823	1 545	15	2 036	227
Tecuala	16 302	5 180	15	8 306	2 801
Tepic	211 540	124 198	959	57 947	28 436
Tuxpan	13 221	4 564	33	5 251	3 373
Xalisco	28 092	14 909	93	10 079	3 011
Total	494 810	245 877	1 973	178 358	68 602

Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI. Vehículos de motor registrados en circulación. 2022 y Panorama Sociodemográfico de Nayarit 2020.

Nota: Automóviles: De hasta 7 pasajeros.

Camiones para pasajeros: Autobuses urbanos y suburbanos, microbuses, camiones escolares, camionetas pick up (para traslado de trabajadores), ómnibus y en general vehículos de 8 asientos, destinados al transporte público.

Camiones y camionetas para carga: Solo vehículos de carga, incluyendo de tracción diseñados para

En 2020, se estimó que, en Nayarit, el 46% de la población dispone de automóvil o camioneta y 23% cuenta con motocicleta. De ahí que el 20% del gasto total de los nayaritas se orienta al transporte; en adquisición, mantenimiento, accesorios y servicios para vehículos.

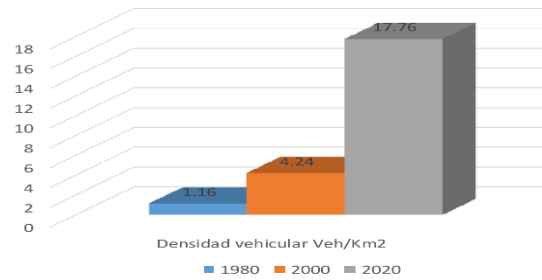
Tabla 14. Vehículos registrados en Nayarit respecto a la población

	Año			Tasa de crecimiento	
	1980	2000	2020	1980-2000	2000-2020
Vehículos	32,249	118,177	494,810	245.0	318.7
Población	726,120	920,185	1,235,456	26.7	34.2

Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI. Vehículos de motor registrados en circulación. 2022 y Panorama Sociodemográfico de Nayarit 2020.

Figura 10. Densidad Vehicular en Nayarit en el periodo 1980-2020

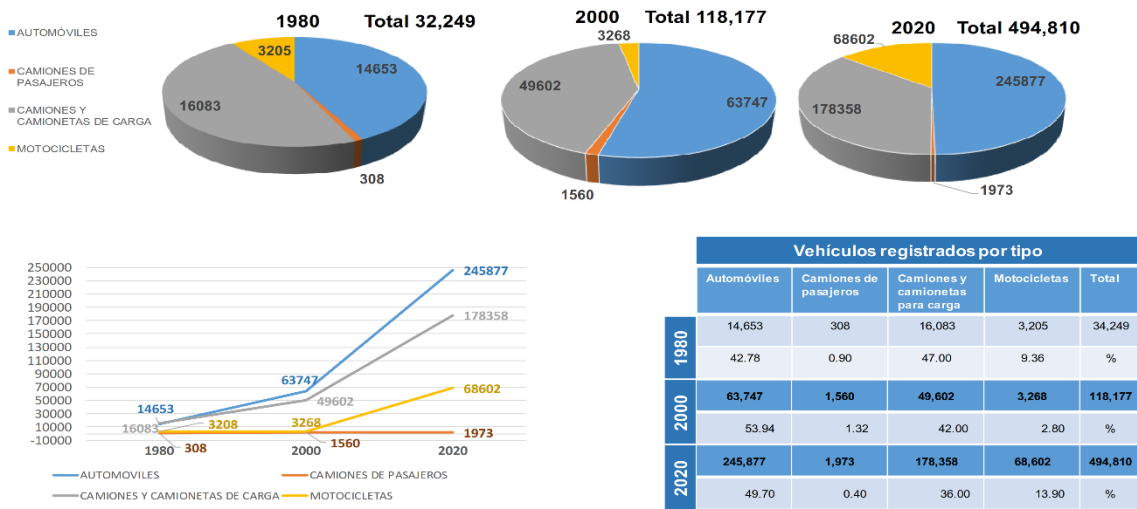
Densidad Vehicular en Nayarit en el periodo 1980-2020			
Año	Vehículos registrados	Superficie territorial en km2	Densidad Vehicular Veh/ km2
1980	32, 249	27 856.5	1.16
2000	118, 177	27 856.5	4.24
2020	494,810	27 856.5	17.76



Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI. Vehículos de motor registrados en circulación. 2022 y Panorama Sociodemográfico de Nayarit 2020.

La figura anterior, permite observar el crecimiento histórico de la densidad vehicular, que no ha sido proporcional al crecimiento de la infraestructura vial, por lo que se originan una gran cantidad de conflictos viales.

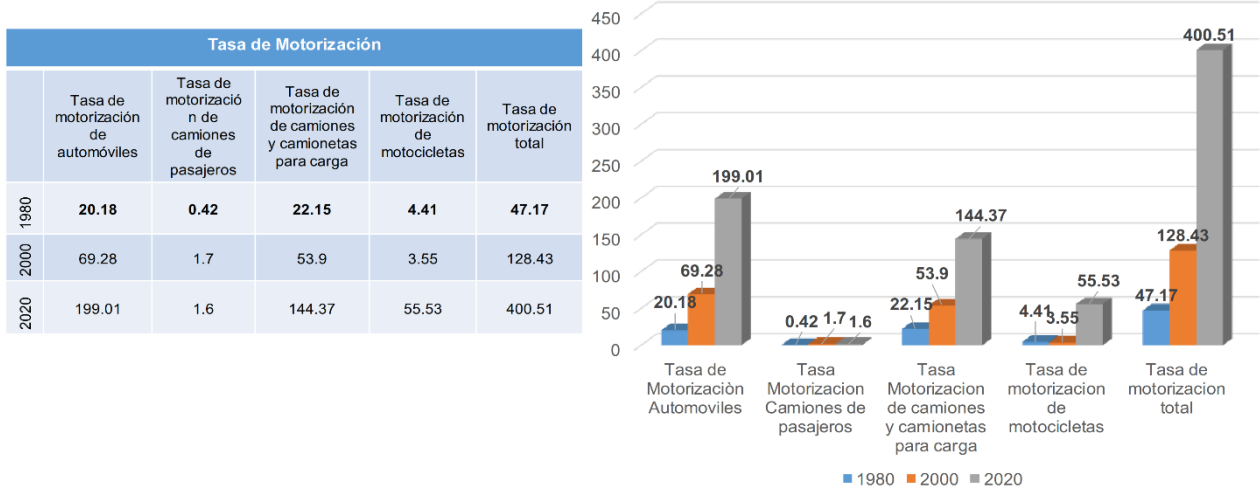
Figura 11. Crecimiento del Parque Vehicular 1980-2020



Fuente: Elaboración propia, con datos de vehículos de motor registrados en circulación. 2022. INEGI

De 1980 a 2020, se tiene registrado que la tasa de crecimiento de los vehículos automotores ha sido mayor a la tasa de crecimiento poblacional (ver Tabla 14); es decir, en cuarenta años, la población nayarita pasó de tener 46 vehículos por cada mil habitantes en 1980, a casi 400 automóviles en 2020. Mientras en las motocicletas la tasa de motorización (Figura 13), durante el mismo periodo pasó de 4 a 55 motocicletas por cada mil habitantes. Con estos datos se muestra que el parque vehicular, principalmente en las zonas urbanas, está incrementándose de manera importante generando conflictos viales, contaminación y accidentes.

Figura 12. Tasa de motorización Estatal 1980-2020



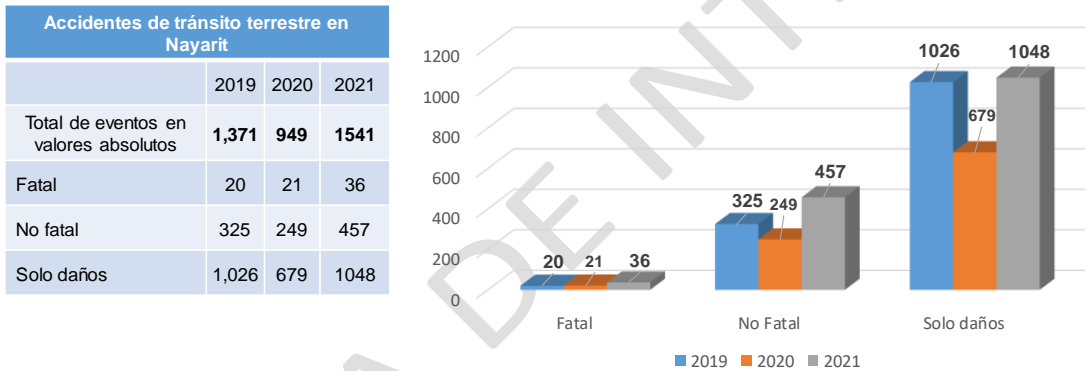
Fuente: Elaboración propia, con datos de INEGI. Vehículos de motor registrados en circulación. 2022.

COPIA DE

A nivel nacional, Nayarit ocupa el lugar 30 en vehículo registrados, tiene una relación de 2.496 habitantes por vehículo. Más de la mitad de los habitantes nayaritas se trasladan en transporte público; los camiones urbanos y colectivos presenta problemas como falta de cumplimiento del itinerario de ruta, deficiencias en el trato usuario, camiones y colectivos en mal estado, falta de cobertura en algunas zonas de las ciudades principales, entre otros. Por su parte el servicio de alquiler que proporcionan los taxis presenta deficiencias en cuanto a la calidad del servicio prestado, así como de las unidades en que se lleva a cabo, actualmente se está trabajando en la regulación del servicio de prestación del servicio por medio de una aplicación tecnológica.

Por otra parte, de junio de 2021 a junio de 2022, la percepción de inseguridad en el transporte disminuyó en 4.2 punto porcentuales, colocando al transporte público del Estado de Nayarit en el segundo más seguro a nivel nacional. Conocer la opinión y las necesidades de la población permite construir políticas cercanas a las personas, actualmente no se cuenta con espacios formales de para la participación de la ciudadanía.

Figura 13. Accidentes de tránsito terrestre en Nayarit



Fuente: INEGI. Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y rurales. 2022

La tabla anterior muestra que la tasa de accidentes de tránsito es una de las externalidades de la movilidad; en Nayarit, durante el 2021, se registraron 36.99 heridos en accidentes de tránsito terrestre por cada 100 mil habitantes; por otro lado, ese mismo año murieron en accidentes de tránsito 2.9 personas por cada 100 mil habitantes, de los 1,541 accidentes que se presentaron durante el año.

Tabla 15. Eventos y víctimas de accidentes de tránsito terrestre en Nayarit 2019-2021

Eventos y Víctimas de accidentes de tránsito terrestre en Nayarit 2019-2021			
	2019	2020	2021
Total de eventos	1371	949	1541
Total de víctimas fatales	23	23	39
Conductor	11	11	24
Pasajero	6	7	9
Peatón	5	3	4
Ciclista	1	2	1
Otras víctimas	0	0	1
Total de víctimas lesionadas	457	343	619
Conductor	248	187	361
Pasajero	153	115	204
Peatón	46	31	43
Ciclista	9	9	9
Otras víctimas	1	1	2

Fuente: INEGI. Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y rurales. 2022

La tabla 15 muestra que, en 2021, el 61% de las víctimas fatales, eran los conductores, así mismo, el 58% de los heridos fueron conductores, enseguida los pasajeros y posteriormente los peatones.

En la tabla 16 se muestra un comparativo con colores del tipo de accidente que se presentó por año, en los tres años que se exponen, la colisión con vehículo prevalece, seguida de la colisión con motocicleta, colisión con objeto fijo, salida de camino, a partir de este tipo, empieza a cambiar la causa de accidente, en 2019 y 2020, colisión con peatón y en 2021 volcadura, pero lo que destaca, es que en 2021 se presentaron 2 accidentes por colisión con ferrocarril, lo cual genera motivará a que en el futuro se implementen acciones preventivas para evitarlos.

Tabla 16. Tipo de accidentes de tránsito terrestre en Nayarit

Tipo de accidentes de Tránsito en Nayarit						
	2019		2020		2021	
Total de eventos	1371	100%	949	100%	1541	100%
Colisión con vehículo	567	41.36	416	43.83	564	36.6
Colisión con peatón	43	3.14	31	3.27	41	2.66
Colisión con animal	12	0.87	5	0.53	16	1.04
Colisión con objeto fijo	291	21.22	172	18.12	291	18.88
Volcadura	40	2.92	23	2.42	73	4.74
Caida de pasajero	2	0.14	9	0.95	16	1.04
Salida de camino	98	7.15	58	6.11	103	6.38
Incendio	2	0.14	0	0	9	0.58
Colisión con ferrocarril	0	0	0	0	2	0.13
Colisión con motociclista	295	21.52	217	22.87	392	25.44
Colisión con ciclista	11	0.8	13	1.37	17	1.10
Otros accidentes	10	0.73	5	0.53	17	1.10

Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI. Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y rurales. 2022

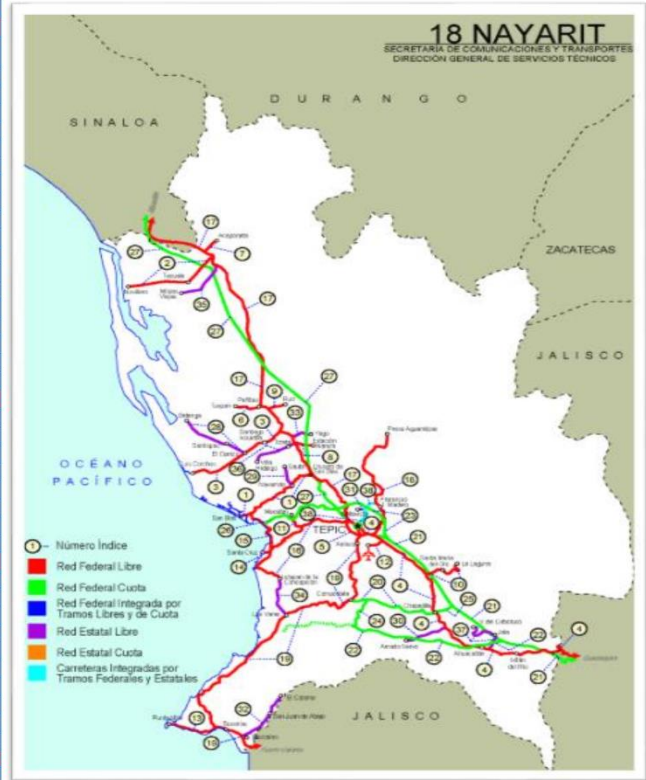
Nayarit cuenta con una importante red carretera, la cual permite mantener conectada a la población nayarita, hacia el interior y el exterior del estado; aunque aún no proporciona las mejores los entornos en la comunicación.

Las siguientes figuras muestran su composición y trayectoria.

Las condiciones de la red carretera de Nayarit no son similares, la Figura 14 y Tabla 17, muestra que el conjunto de la superficie de rodamiento del estado, solo representa el 1.36 por ciento en el país, es importante señalar que, de esta, 380 kilómetros son de cuota.

Figura 14. Red carretera en Nayarit

No. Índice	Carretera	Ruta
Red Federal Libre		
1	Crucero de San Blas - San Blas	MEX-015
2	Entronque Acaponeta - El Novillero	MEX-015
3	Entronque Santiago Ixcuintla - Playa Los Corchos	MEX-015
4	Guadalajara - Tepic	MEX-015
5	Libramiento de Tepic	MEX-015
6	Peñitas - Tuxpan	MEX-015
7	Ramal a Acaponeta	MEX-015
8	Ramal a Estación Nanchi	MEX-015
9	Ramal a Estación Ruiz	MEX-015
10	Ramal a La Laguna de Santa María	MEX-015
11	Ramal a Mecatán	MEX-015
12	Ramal a Nuevo Aeropuerto de Tepic	MEX-015
13	Ramal a Punta Mita	MEX-200
14	Ramal a Santa Cruz	MEX-015
15	Santa Cruz - San Blas	MEX-015
16	Tepic - Ixtapan de La Concepción	MEX-015
17	Tepic - Mazatlán	MEX-015
18	Tepic - Presa Aguamilpa	MEX-015
19	Tepic - Puerto Vallarta	MEX-200
Red Federal de Cuota		
20	Chapalilla - Compostela (Cuota)	MEX-068D
21	Guadalajara - Tepic (Cuota)	MEX-015D
22	Jala - Puerto Vallarta (Cuota)	MEX-070D
23	Libramiento de Tepic (Cuota)	MEX-015D
24	Ramal a Compostela (Cuota)	MEX-200D
25	Ramal a Tequepexpan	MEX-015D
26	Tepic - San Blas (Cuota)	MEX-D
27	Tepic - Villa Unión (Cuota)	MEX-015D
Red Estatal Libre		
28	El Carrizo - La Batanga	NAY-078
29	Navarrete - Sauta	NAY-013
30	Ramal a Amado Nervo	NAY
31	Ramal a Bellavista	NAY-059
32	Ramal a El Colomo	NAY
33	Ramal a Estación Yago	NAY
34	Ramal a Ixtapan de La Concepción	NAY
35	Ramal a Milpas Viejas	NAY
36	Ramal a Villa Hidalgo	NAY
37	Ramal a Volcán del Ceboruco	NAY
Carreteras Integradas por Tramos Federales y Estatales		
38	Tepic - Francisco I. Madero	NAY-MEX



Fuente: Comunicaciones. Anuario Estadístico del Sector Comunicaciones y Transportes 2020.

Tabla 17. Longitud y características de la red carretera por entidad federativa según superficie de rodamiento 2020 en kilómetros

Entidad federativa	Total	Pavimentada	Revestida	Terracería	Brecha Mejorada	Entidad federativa	Total
		Subtotal	Cuatro o más carriles	Dos carriles			
Estados Unidos Mexicanos	397 938	176 250	15 613	160 637	128 713	34 248	58 727
Nayarit	5 412	2842	232	2610	2246	324.4	0

Fuente: Comunicaciones. Anuario Estadístico del Sector Comunicaciones y Transportes 2020.

El ferrocarril es un medio de transporte terrestre, en la actualidad la vía férrea que se encuentra en Nayarit es concesionada a la empresa Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V. y funciona como medio de carga, la siguiente tabla señala las concesiones de la vía férrea en el país y el mapa de la figura 15 muestra su trayectoria.

Figura 15. Longitud de vías por entidad federativa según vía férrea concesionada 2020 en kilómetros

Entidad Federativa	Total	Noreste	Pacífico Norte*	Ojinaga-Topolobampo	Vía corte Nacozari	Sureste
Estados Unidos Mexicanos	17,642.6	4,311.5	6,867.1	943.2	320.3	1,564.5
Nayarit	311.3		311.3			

* Empresa concesionaria Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V.



Fuente: Comunicaciones. Anuario Estadístico del Sector Comunicaciones y Transportes 2020.

Un tema sensible y de tratamiento transversal, es la población vulnerable; en este sentido la población con discapacidad representa un sector de la población a la que deben realizarse políticas publicas específicas, se reconoce que, para fomentar la movilidad, en este momento no se cuenta con ninguna.

Tabla 18. Población Con discapacidad en Nayarit 2020

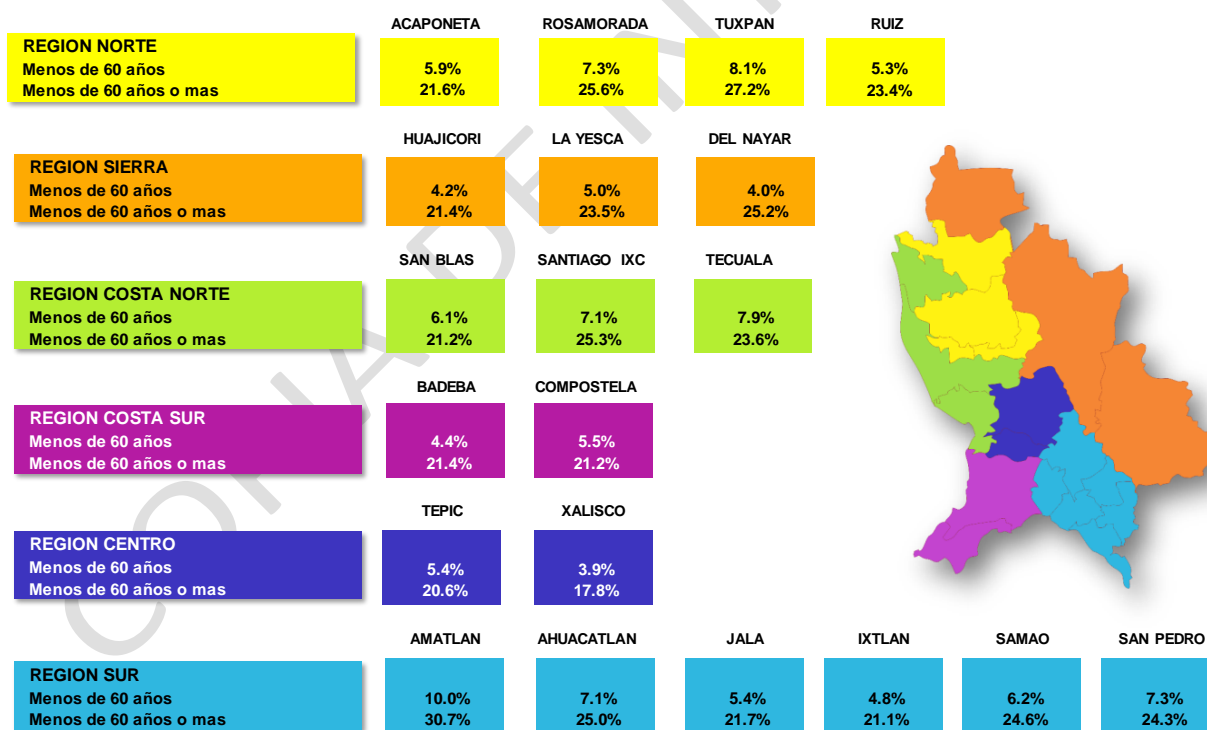
Población estatal con discapacidad		
	Cantidad	%
Población con discapacidad	68 216	5.5
Tipo de discapacidad		
Caminar, subir, bajar		48.7
Ver, aun utilizando lentes		40.9
Oír, aun usando aparatos auditivos		19.3
Hablar o comunicarte		14.8

Fuente: Elaboración propia con datos de Panorama Sociodemográfico de México 2020.

La tabla anterior permite observar que la principal discapacidad que se presenta en la población nayarita tiene que ver con la motricidad de las personas, seguida de la capacidad auditiva, de ahí que se requiere el diseño de estrategias que brinden condiciones de accesibilidad e inclusión al 2,7 por ciento de la población que tiene

dificultad para moverse, así como al 2.3 por ciento de las personas que presentan problemas en la vista.

Figura 16. Población por región en Nayarit con alguna discapacidad.



Fuente: Elaboración propia con datos de Panorama Sociodemográfico de México 2020.

Por otra parte, se reconoce que uno de los factores básicos en que se fundamentan las ciudades sostenibles que señalan los objetivos de desarrollo sostenible, deben ser incluyentes, equitativas y seguras; en este sentido, en Nayarit como ya se mostró anteriormente, se está presentando una acelerada migración de la zona rural a la urbana, sin embargo, la urbanización de las ciudades en donde se realizan principalmente los asentamientos humanos (Tepic, Bahía de Banderas, Santiago Ixcuintla), no crecen en la misma cantidad e intensidad, por lo que se van generando brechas sociales que tienen que

ver con los accesos a los servicios e infraestructura social, necesarios para tener una calidad de vida adecuada y por ende crecen zonas con diversos grados de marginación y de rezago. Actualmente, la mitad de la población Nayarita son mujeres, pero no se consideran políticas transversales de desarrollo urbano ni de movilidad para este importante sector social, tampoco se consideran políticas en específico para la población indígena, considerada como vulnerable. De aquí que los programas específicos que se elaboren de Desarrollo Urbano y de Movilidad, consideren acciones para trabajar con estos sectores y reducir las brechas de marginación.

En este mismo tema, la figura 16, se aprecia la población con alguna discapacidad que vive en las diferentes regiones de Nayarit, en todas las regiones, la población tiene más de 60 años, regularmente las discapacidades afectan la posibilidad de moverse libremente por la vía pública, por lo cual debe considerarse fomentar la cultura vial y crear instrumentos que apoyen una adecuada movilidad.

Si bien, durante años se ha proporcionado educación vial, no se ha impregnado la sociedad de esta cultura, ahora es factor fundamental para cumplir con lo que estipula la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, respecto a la jerarquía de movilidad que marca lo siguiente:

- I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y movilidad limitada;
- II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;
- III. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo pero diferenciado;
- IV. Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y
- VI. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.

En este sentido, se observa que durante décadas se ha privilegiado la movilidad motorizada y las inversiones en infraestructura se han orientado a la construcción de espacios para los automóviles, no para los peatones, menos aún para las personas con discapacidad, también el inventario de infraestructura en la vía pública es deficiente, no se tiene un registro confiable de los espacios que existen, apegados a normativa para la accesibilidad y la inclusión, por lo que la formación de la cultura vial y la creación de infraestructura adecuada para la movilidad incluyente son tareas obligadas, además existen zonas marginas en donde ni siquiera se cuenta con caminos que permitan moverse de una localidad a otra, o localidades en donde las calles y banquetas son adornos urbanos que no se utilizan adecuadamente.

Consideraciones relevantes del diagnóstico

En este diagnóstico se visualiza que respecto a **los principios** del PED Nayarit 2021-2027 a largo plazo, en el Programa Sectorial de Desarrollo Urbano y Movilidad Incluyente en el principio *Gobernabilidad y combate a la corrupción*, la ausencia de normatividad actualizada ha dejado vacíos que lamentablemente en ocasiones facilitó la autorización de asentamientos urbanos y algunas gestiones para la movilidad mediante la corrupción. En cuanto a la *Participación Ciudadana* no se pusieron en marcha instrumentos de contacto

con la población, por lo que existe una separación entre la administración pública y la sociedad, por ende, las acciones que se realizan no tienen repercusión en la ciudadanía. Respecto al *Desarrollo Social* en la actualidad no se mide el impacto que tiene el desarrollo urbano y la movilidad en beneficio de las sociedades y de las personas. En el *Desarrollo Regional* es fácilmente identificable que, al no haber planeación del desarrollo urbano y rural, no existe equidad en el crecimiento económico y social de las diversas zonas del estado. Como ya se hizo referencia, no se han trabajado políticas para garantizar que los *Derechos Humanos e Igualdad Sustantiva* por lo que las personas con alguna vulnerabilidad tengan problemas para vivir y trasladarse en los espacios urbanos y rurales. Lógicamente, al no existir crecimiento planeado, la identidad del ciudadano con el gobierno y con la misma sociedad se diluye. Hasta hoy, la *Innovación Social* no ha sido parte del crecimiento urbano y de la movilidad incluyente, ni del *Desarrollo Sostenible*, como lo es en las ciudades modernas, no existen acciones integrales en materia de ordenamiento ecológico, económico y social. Ni de *Adaptabilidad* para facilitar la movilidad a las personas que requieren condiciones especiales. Muchos problemas en las ciudades urbanas y rurales, se derivan de la falta de *Integralidad de las Políticas Públicas*, lo que ocasiona que todos los recursos no se optimicen, ni se reciban beneficios en forma y la calidad de vida de los nayaritas.

En este sentido, a partir del diagnóstico, el PSDUMI contribuirá al **nuevo modelo de desarrollo basado en el bienestar**, con la definición y puesta en acción de procesos normativos y técnicos-operativos, alineando al sector de Desarrollo Urbano y Movilidad Incluyente, los cuales son:

Eje Rector: Desarrollo Social Regional Sostenible para El Bienestar

Eje General: Infraestructura y Ordenamiento Territorial

Objetivo Estratégico 7.1: Integrar el sistema de ciudades, reservando los territorios naturales, acercando los servicios públicos a la población, priorizando las necesidades de los sectores más marginados e indefensos, y estructurando la red de comunicaciones que posibilite una mejor conectividad de las regiones estratégicas y un desarrollo más ordenado.

Objetivo Estratégico 7.2: Consolidar un sistema de infraestructura para la productividad, como medio para facilitar la realización de las actividades para un desarrollo integral sustentable; tales como: rendimiento agrícola, aprovechamiento de la energía, parques para industria, bodegas agrícolas, centros de investigación aplicada, infraestructuras para el turismo.

Objetivo Estratégico 7.3: Elaborar los instrumentos de planeación territorial inclusiva y sostenible, en términos que permitan el aprovechamiento de las potencialidades del estado en el uso del suelo, impulsando sistemas urbano-rurales integrales, respecto de los siguientes aspectos: infraestructura de agua potable, drenaje, energía eléctrica, equipamientos y servicios sociales de educación, salud, y asistencia social, acciones de mejoramiento y vivienda nueva de interés social, la ampliación y/o rehabilitación de espacios públicos verdes, la utilización de energías limpias y la adopción de tecnologías de la información y las telecomunicaciones.

Objetivo Estratégico 8.1: Fortalecer las medidas de prevención y gestión integral de residuos, descargas de agua residual y emisiones a la atmósfera, así como las medidas de

mitigación y adaptación a los efectos del cambio climático bajo un enfoque participativo basado en derechos humanos y justicia climática.

Eje General: Movilidad Programa Desarrollo Urbano Y Movilidad Incluyente, Objetivo Prioritario: Impulsar la movilidad accesible, equitativa e incluyente para el desarrollo urbano ordenado y sostenible, que mejore la convivencia, seguridad y calidad de vida de los habitantes, para que nuestras ciudades sean atractivas al turismo y la inversión.

Objetivo Estratégico 9.1: Consolidar un Sistema Integral de Movilidad Urbana y regional, que considere el transporte moderno, infraestructura peatonal y la seguridad vial que privilegie el espacio público, la movilidad activa no motorizada y garantice calidad, accesibilidad, inclusión y seguridad en todo momento durante el trayecto de bienes, personas y servicios.

Objetivo Estratégico 9.2: Programa para la estructuración de una Red de Carreteras Troncales (RET-Nayarit) orientados a resolver la disfuncionalidad del tránsito y los flujos vehiculares.

Objetivo Estratégico 9.3: Desarrollar infraestructura con una visión de proximidad, accesibilidad y conectividad integral estratégica, mediante redes troncales de comunicaciones y transportes, que aprovechen y articulen la infraestructura carretera, ferroviaria, aérea y portuaria, así como la infraestructura de telecomunicaciones e internet que impulse la competitividad nacional e internacional.

Objetivo Estratégico 9.4: Añadir al Programa Integral de Movilidad Sustentable una estrategia de rediseño de conexiones y el mantenimiento del espacio de las vías de comunicación, que sumen a la reducción en el número de accidentes.

Asimismo, los objetivos estratégicos se integran con las siguientes **estrategias:**

7.1.1 Promover un crecimiento urbano planificado que conduzca hacia la redensificación y articule las ciudades, protegiendo los recursos naturales del estado.

7.1.3 Modernizar la gestión y gobernanza urbana para promover la innovación y la competitividad en la atención a las necesidades de la ciudadanía.

7.1.4 Implementar un sistema de planeación apegado a la Nueva Agenda Urbana que impulse un desarrollo regional equilibrado y sostenible.

7.1.5 Reducir el crecimiento disperso y promover la complementariedad entre zonas urbanas, periurbanas, rurales y ambientales. Así mismo impulsar una política de suelo y habitación incluyente, que atienda a la población más vulnerable y garantice el acceso a servicios básicos.

7.2.2 Establecer una red de ciudades, que contribuya al desarrollo del territorio, apoyado en un sistema de comunicaciones terrestre y por sistema de voz y datos. Estructurar la red de ciudades a partir de vocaciones regionales.

7.3.1 Impulsar una política de suelo y habitación incluyente, que atienda a la población más vulnerable y garantice el acceso a servicios básicos

7.3.2 Actualizar, vincular e instrumentar los ordenamientos legales de planeación territorial y ambiental.

7.3.3 Desarrollar y publicar el Programa de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, así como el Programa de Ordenamiento Ecológico para el Estado de Nayarit.

8.1.1 Contribuir a la mejora de la calidad del aire fortaleciendo los sistemas de monitoreo e impulsando medidas para reducir la emisión de contaminantes de fuentes fijas y móviles.

9.1.1 Establecer un Sistema Integral de Movilidad Urbana Sustentable de carácter estatal en apego a lo dispuesto a la Ley de Movilidad y aplicar acciones coordinadas entre los municipios y la parte correspondiente al Estado.

9.1.2 Garantizar la participación ciudadana en la construcción de políticas públicas estatales y municipales correspondientes a la movilidad bajo criterios de sustentabilidad, accesibilidad universal, dotación y proximidad de la infraestructura vial.

9.1.3 Promover y brindar las condiciones de seguridad y competencia en el transporte de personas y bienes, que ayuden a la disminución de accidentes e incrementen el flujo y eficiencia de viajes a través de todo el Estado.

9.2.1 Revisar, supervisar, autorizar y verificar los proyectos ejecutivos de ampliación, adecuación, mejoramiento y rehabilitación de las carreteras federales, estatales, caminos rurales, troncales y alimentadores.

9.2.2 Definir en coordinación con los ayuntamientos, el Sistema Troncal de Transporte Público (SITRA).

9.3.1 Implementar una visión metropolitana de movilidad en instituciones, planes y proyectos.

9.3.2 Propuesta de plan de inversiones complementaria al desarrollo e implementación de la infraestructura propuesta por el Programa Integral de Movilidad Sustentable del Estado (PIMS).

9.3.3 Elaborar propuestas para la gestión de proyectos que mejoren la oferta de espacio público accesible y fortalecer las coyunturas en la integración de la identidad de los barrios urbanos y de las comunidades.

9.3.4 Reglamentar el diseño y construcción de la infraestructura vial necesaria para una mejor y mayor conectividad, accesible, resiliente e incluyente.

9.4.1 Fortalecer la participación de la sociedad a través de la integración del Consejo Consultivo de Movilidad y contribuir al desarrollo de políticas públicas y proyectos relacionados al tema.

9.4.2 Desarrollar las bases legislativas y normativas para los programas de movilidad accesible, peatonal y ciclista en coordinación con los municipios, institutos de planeación municipales y dependencias encargadas de la materia.

A partir de la ejecución del PSDUMI **se espera:**

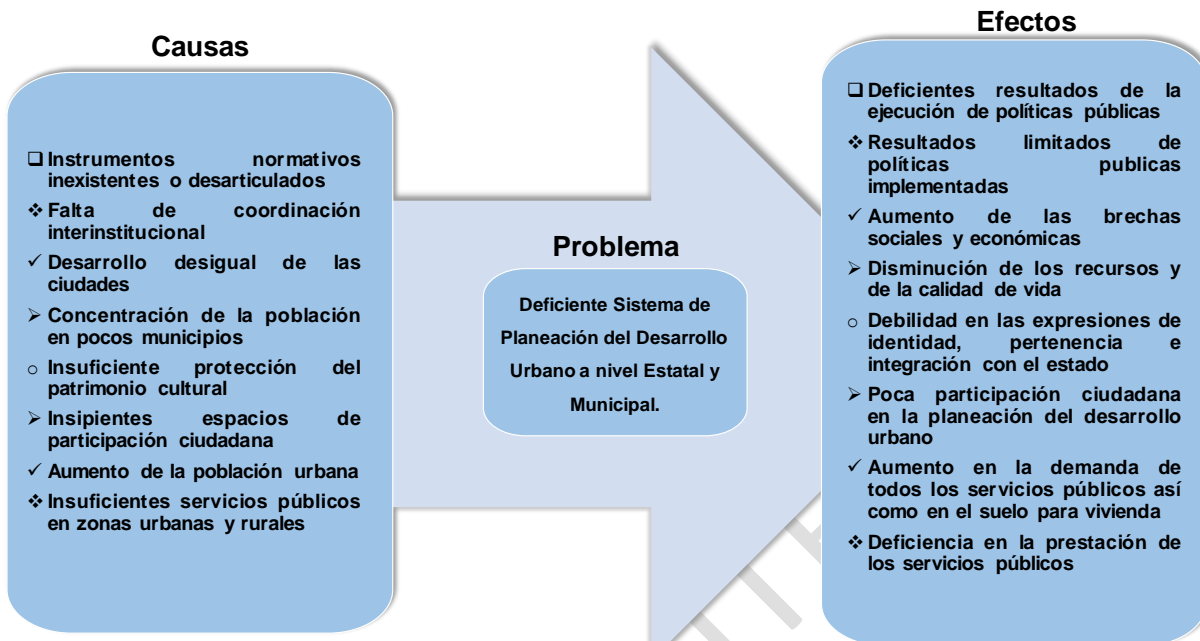
Crear condiciones favorables para que el crecimiento urbano y rural se gese de manera ordenada, que las ciudades, localidades urbana y rurales cuenten con servicios modernos que promuevan hábitat equilibrados y que indistintamente de la ubicación existan entornos adecuados para la movilidad, de manera que la urbanización de los centros poblacionales satisfagan todas las necesidades para tener una vida con bienestar, que no atente contra el medio ambiente y que permita reducir brechas sociales y marginación.

Justificación del Objetivo 1. De los 20 municipios que integran el estado de Nayarit, solo el 20 por ciento cuenta con planes de desarrollo urbano, aunque no están actualizados, Nayarit ocupa el lugar 22 en cuanto a densidad poblacional (44 personas por kilómetro cuadrado), la mayor concentración de la población se encuentra en zonas urbana con el 72 por ciento, a diferencia de la zona rural que integra al 28 por ciento de la población. Existe una diferenciación social a raíz del lugar en el que se vive; es decir, la carencia de planeación urbana es un factor para propiciar el crecimiento de servicios básicos públicos, de las actividades productivas y es primordial para incentivar el desarrollo humano colectivo, por lo que es fundamental contar con reglamentación actualizada en materia de desarrollo urbano que, de soporte al desarrollo y bienestar de toda la población, independientemente del lugar en donde habite.

Justificación del Objetivo 2. La movilidad, vista de manera simple como el desplazamiento de personas, vehículos y bienes, de un lugar a otro, pone en contexto la gran cantidad de elementos que deben ser intervenidos para garantizar que ese desplazamiento llegue a buen término en condiciones de seguridad, equidad, accesibilidad e inclusión, a todas las personas. El crecimiento por zonas en Nayarit no es homogéneo, tampoco lo son las necesidades y los problemas que se suscitan, los municipios de Tepic y Xalisco de la zona centro junto con Bahía de Banderas y Compostela de la zona costa sur; integran el 61 por ciento de la población del estado, así mismo, cuentan con 68 por ciento del parque vehicular, lo que causa conflictos viales, mayor necesidad de transporte público, aumento en la demanda de infraestructura vial para la movilidad motorizada y no motorizada, así como más espacios de participación social.

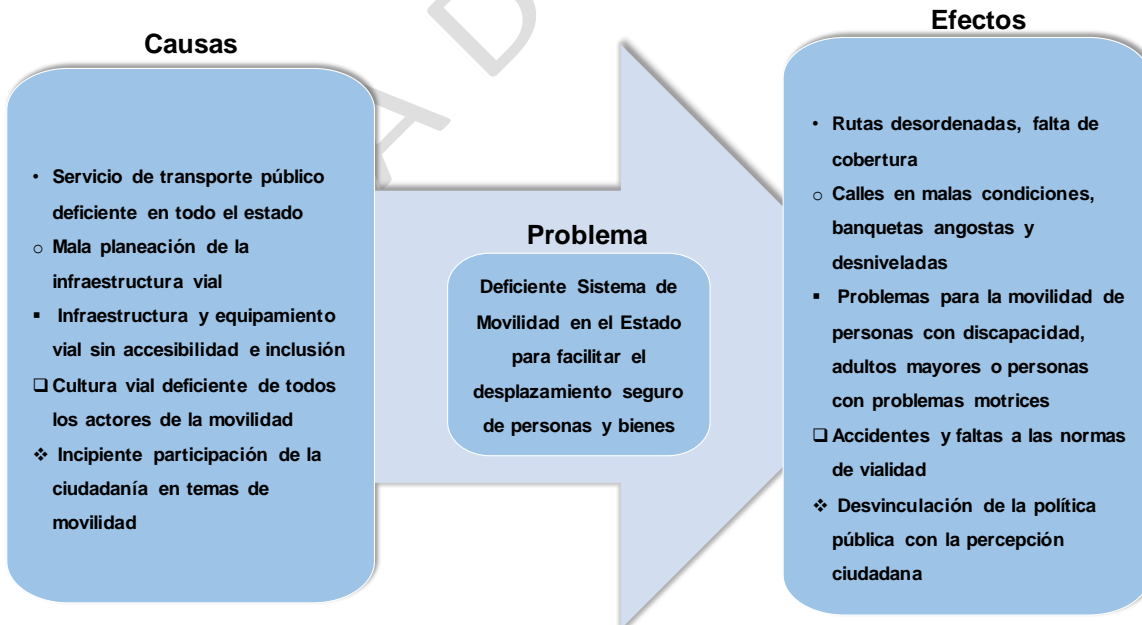
Es importante conocer las problemáticas que limitan el desarrollo urbano y la movilidad incluyente, para ello se presentan las siguientes figuras sintetizan los principales problemas que se presentan en el sector de Desarrollo Urbano y Movilidad Incluyente.

Figura 17. Árbol de Problemas. Desarrollo Urbano



Fuente Elaboración Propia

Figura 18. Árbol de Problemas. Movilidad Incluyente



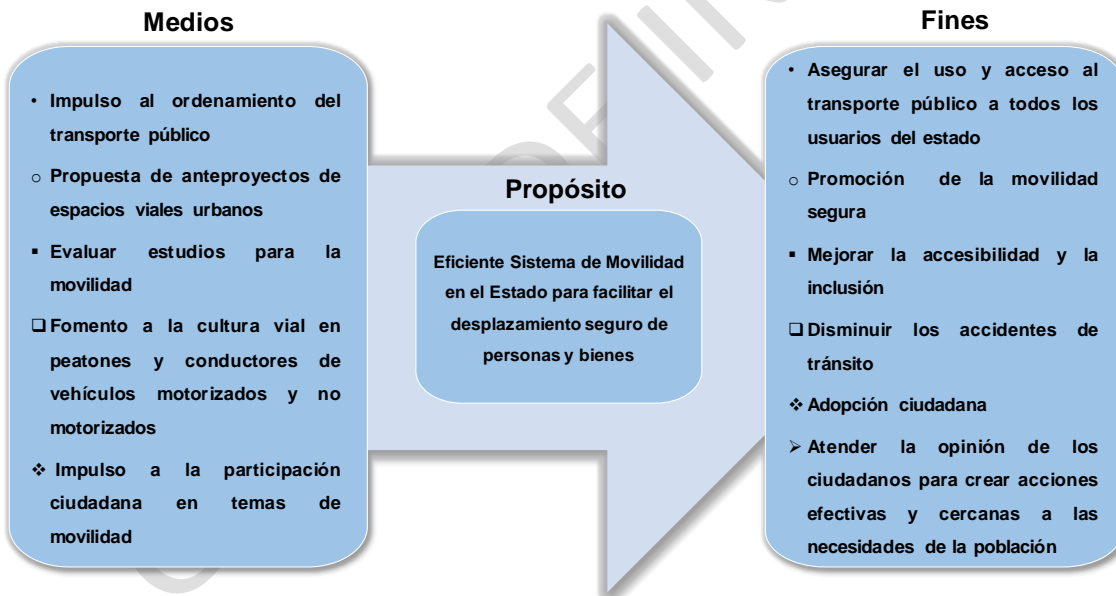
Fuente Elaboración Propia

Figura 19. Árbol de Objetivos. Desarrollo Urbano



Fuente Elaboración Propia

Figura 20. Árbol de Objetivos. Movilidad Incluyente



Fuente: Elaboración propia

Lo anterior, deriva en la formulación de dos objetivos específicos que darán solución a las problemáticas detectadas, reduciendo los efectos adversos que generan el desarrollo regional desordenado, tanto en los aspectos humanos como en los económicos, los ambientales y los del suelo, lo que se busca es alcanzar lo que señala el ODS 11 Objetivo 11; “Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”

Análisis FODA

Los resultados del análisis FODA para los temas de este programa sectorial se presentan en la Tabla 19.

Tabla 19. Análisis FODA en materia de desarrollo urbano y movilidad.

Fortalezas	Oportunidades
<p>Institucional</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Se cuenta con instituciones públicas para la atención del tema. 2. Existe legislación local en la materia. 3. Voluntad política para ordenar el desarrollo urbano. 4. Capacidad técnica por parte del personal en este tema en las instituciones de gobierno. 5. Legislación nacional en torno a la seguridad vial y la movilidad. <p>Social</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. Acceso a tecnología de la información y comunicación de parte de la sociedad para la interacción con las instituciones públicas. 7. Baja densidad poblacional. 8. Enfoque de gobierno humanista. <p>Infraestructura</p> <ol style="list-style-type: none"> 9. Interconexión regional con centros de producción. 10. Ejecución de obras para la movilidad regional. <p>Recursos Naturales</p> <ol style="list-style-type: none"> 11. Disponibilidad de agua para consumo público. 12. Riqueza natural y paisajística. 	<p>Institucional</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Regulación de infraestructura peatonal y vial. 2. Creación de un Sistema Estatal de Movilidad. 3. Disponibilidad de acceso a programas federales. <p>Social</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Reorganización del transporte público. 5. Concentración de la población en la zona centro y costa sur del estado. 6. Garantía constitucional del acceso a la movilidad. 7. Incentivar el desarrollo de la población en todas las zonas. <p>Sector Productivo</p> <ol style="list-style-type: none"> 8. Crecimiento de la actividad turística en todo el estado. <p>Recursos Naturales</p> <ol style="list-style-type: none"> 9. Atención a los efectos en las ciudades por daños en el ecosistema.

Debilidades	Amenazas
<p>Institucional</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mecanismo de denuncia ciudadana en materia de desarrollo urbano endeble. 2. Escasos instrumentos de planeación del desarrollo urbano implementados. 3. Instrumentos de planeación territorial de más de 10 años. 4. Transporte público desorganizado. 5. Escasos instrumentos de movilidad 6. Nula vinculación entre planeación urbana, infraestructura y movilidad 7. Deficiente ordenamiento territorial <p>Social</p> <ol style="list-style-type: none"> 8. Desarrollo urbano desordenado. 9. Ausencia de cultura vial por parte de peatones y de conductores. <p>Infraestructura</p> <ol style="list-style-type: none"> 10. Escasa infraestructura productiva. 11. Baja conectividad aérea y marítima. 	<p>Institucional</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Escasa coordinación entre los diferentes entes de gobierno tanto municipales, estatales y federales. 2. Existencia de gran cantidad de organizaciones en torno al transporte público en todas sus modalidades. 3. Escasos recursos para la investigación y el desarrollo de tecnología en la materia. 4. Legislación nacional e internacional específica. <p>Social</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Reducción de la población en la zona rural. 6. Ausencia de incentivos sociales para el ordenamiento de las ciudades. 7. Concentración de la población en la zona centro y costa sur del estado. <p>Infraestructura</p> <ol style="list-style-type: none"> 8. Alta tasa de motorización de la movilidad urbana. <p>Sector Productivo</p> <ol style="list-style-type: none"> 9. Poca regulación en la explotación de la actividad turística de sol y playa <p>Recursos Naturales</p>

Debilidades	Amenazas
12.Vías primarias y secundarias en mal estado. 13.Banquetas discontinuas. 14.Escasas vías para traslado en bicicleta. Sector Productivo 15.Desarrollo económico desigual. 16.Actividades productivas desarticuladas. Recursos Naturales 17.Poca eficiencia en el uso del agua y la energía.	10.Alta incidencia de fenómenos hidrometeorológicos.

Derivado del análisis FODA, se observa que las debilidades ponen de manifiesto la existencia de problemas que afectan directamente la calidad de vida de los ciudadanos, por su parte, las amenazas muestran la urgencias de tomar acciones para mitigar las circunstancias sociales que se han generado a lo largo de los años, sin embargo, también se detectan oportunidades en el entorno que pueden responder positivamente a un programa de acciones viables y las fortalezas en el sistema muestran que existen capacidad y carácter para llevar a buen término las acciones que se emprendan para mejorar el ambiente de las ciudades y para renovar las condiciones de vida de sus pobladores.

La percepción de bienestar de la población, debe estar en el centro de la atención, sin embargo, una gran cantidad de problemas inhiben el avance en la calidad de vida, están directamente relacionados con la capacidad de las instituciones para trabajar de manera coordinada; los problemas que se han identificado en la inadecuada planeación del crecimiento de las ciudades, conllevan problemas sociales, medioambientales, culturales, económicos y de infraestructura. Estos a su vez propician deficiencias en los servicios públicos, deterioro ambiental, dificultades en la movilidad tales; como equipamiento urbano poco funcional, infraestructura vial y peatonal insuficiente y poco accesible, transporte urbano deficiente, ausencia de adecuada cultura vial en peatones y conductores, entre otros. El resultado de la matriz FODA aunada a la percepción de los problemas, sugieren las siguientes estrategias:

Tabla 20. Estrategias derivadas del análisis FODA

Estrategias FA (utilizar la fortaleza para reducir impacto de la amenaza)	Estrategias DO (revertir la debilidad aprovechando la oportunidad)
E1. (F1,4-A1). Fortalecer el trabajo interinstitucional coordinado E2. (F2,5-A4). Revisar y complementar la legislación necesaria para la planeación urbana y la movilidad incluyente E3. (F3,6-A2,3). Impulsar el diálogo permanente del gobierno con las organizaciones E4 (F7,8-A5,6,7). Promover incentivos humanistas como calidad de vida para orientar el crecimiento de las urbes E5. (F10-A9). Impulsar obras de infraestructura que expandan la conectividad E6. (F9,11-A8). Promover el transporte colectivo y el no motorizado E7. (F12-A12). Tratar adecuadamente las aguas residuales y conservar el potencial de agua consumo humano	E1. (D5, 6,10,14-O 1). Crear el Sistema Estatal de Movilidad E2. (D6,7-O4). Crear el Plan de Desarrollo Urbano y ordenamiento territorial E3. (D2,3-O3, 5). Vincular permanentemente la planeación urbana y la movilidad E4. (D4-O6, 7). Reorganizar el transporte público E5. (D9-O1, 9). Fomentar la cultura vial en todos los actores de la movilidad E6. (D11,12, 13-O14). Diseño de proyectos urbanos que integren la movilidad urbana E7. (D2,3-O1, 2). Vigilar el cumplimiento con los estándares marcados en la planeación urbana y de movilidad E8. (D8-O8,10,13). Integrar a los municipios en la agenda del desarrollo urbano

Estrategias FA (utilizar la fortaleza para reducir impacto de la amenaza)	Estrategias DO (revertir la debilidad aprovechando la oportunidad)
E8. (F13-A10). Regular la explotación de la riqueza natural del estado E9. (F1-A4,11). Crear protocolos coordinados de prevención y actuación de fenómenos meteorológicos	E9. (D15,16-O15). Eficientar el uso del agua y la energía E10. (D15,16-O15). Atender los daños al ecosistema E11. (D16-O15). Conservar los niveles bajos de contaminantes atmosféricos. E12. (D1-O11,12). Incorporar la participación ciudadana a la planeación del Desarrollo Urbano y de la Movilidad.

Fuente: Elaboración propia

El diagnóstico y las estrategias permiten observar la necesidad de facilitar el acceso para todas las personas a viviendas y servicios básicos adecuados, contar con sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos, mejorar la seguridad vial, la urbanización inclusiva y sostenible y propiciar la capacidad para la planificación y la gestión participativa, integrada y sostenible en los asentamientos humanos.

F. Participación Ciudadana

La participación ciudadana es un proceso en la planeación del desarrollo que enriquece los procesos de gestión pública, al introducir a la sociedad en la responsabilidad de la toma de decisiones. Sin embargo, en un contexto de pandemia, en el que las medidas de distanciamiento social representan un reto excedente para incrementar la colaboración, que convalide y cree sinergias para la transformación del estado.

Para solventar esta condición, en la elaboración del PED Nayarit 2021-2027 con Visión Estratégica de Largo Plazo, se implementó un proceso virtual en el que a través de videoconferencias se llevaron a cabo 22 foros temáticos, entre ellos uno para el tema de Desarrollo Territorial y Urbano y otro para Movilidad; para los cuales, se convocaron 50 especialistas del ámbito estatal para cada tema, identificados por las dependencias cabezas de sector de estas áreas.

Complementario a esta modalidad de participación, se realizaron de manera presencial 20 sesiones municipales, cinco regionales y una magna sesión estatal. Permitiendo la participación de 9,970 personas entre académicos, líderes sociales, empresarios y la población Nayarita, quienes presentaron 1,095 diagnósticos o demandas sobre los principales temas de interés en el estado, con sus respectivas propuestas para su atención. Este ejercicio permitió identificar los problemas cintura, que en materia de desarrollo y urbano y movilidad se listan a continuación:

- El crecimiento descontrolado de las zonas urbanas ha incrementado el índice de población carente de infraestructura, servicios básicos y calidad en las viviendas.
- Estrategias e inversión en movilidad con enfoque al automóvil particular y espacio público deshumanizado.
- Deficiente servicio, infraestructura, calidad y gestión del transporte público a nivel municipal y regional.

- Ineficiencia en el flujo y movimiento de los transportes de carga, y los sistemas logísticos.
- Históricamente ha existido un déficit y desequilibrios regionales en la dotación de infraestructura, materiales y equipos para brindar un adecuado servicio de salud.

Por otro lado, se propusieron alternativas de solución para los problemas identificados, del total de propuesta ciudadanas registradas, 195 se clasificaron en materia de Ordenamiento Territorial (OT), donde se incluye el desarrollo urbano, 76 en materia de movilidad (M) y 13 más se identificaron como Ordenamiento Territorial en concurrencia con otro tema como Movilidad (tres), Recursos Naturales (RN, con cuatro), Región Económica (RE, con cuatro), Desigualdad (D, con uno) y Salud (S, con una); además de un más que combina Desigualdad con movilidad.

Estas alternativas fueron jerarquizadas en función de los votos que recibieron por parte de los participantes en los foros. En la Tabla 21, se enlistan las alternativas relacionadas con el PSDUMI, que recibieron la mayor cantidad de votos.

Tabla 21. Alternativas en materia de desarrollo urbano y territorial más votadas en los foros del PED Nayarit 2021-2027 con Visión Estratégica de Largo Plazo con visión estratégica de largo plazo.

No	Propuesta	Voto	Foro	Mesa	Región	Eje	Objetivo
1046	Elaborar planes y programas de desarrollo urbano y ordenamiento territorial y ecológico en los niveles municipal y estatal	23	10	13	0	OT	10.3
1053	Homologación de los planes municipales y derivados en desarrollo urbano y ordenamiento territorial, así como también notarios y catastros y periódico oficial y registro público	22	10	15	0	OT	10.3
915	Equipamiento urbano y mejoramiento de espacios turísticos	22	46	3	3	OT	10.1
905	Garantizar la conectividad gratuita para la educación	20	5	3	0	OT	10.1
1065	Realizar un diagnóstico real y objetivo, considerando un equilibrio entre las necesidades de los humanos y los recursos naturales	20	6	4	0	OT	10.3
1036	Implementar plantas de tratamiento de aguas residuales en las partes altas de la región para reducir los niveles de contaminación que afectan las zonas bajas	20	31	4	2	OT	10.3
1068	Fomento al uso de combustibles alternativos, energías limpias y movilidad sustentable	19	15	29	0	OT	10.3
1050	Crear una procuraduría de Desarrollo Urbano	19	10	14	0	OT	10.3

Fuente: Elaboración propia, con base al análisis y vinculación de propuestas ciudadanas de foros virtuales y presenciales del PED Nayarit 2021-2027 con Visión Estratégica de Largo Plazo.

De este ejercicio se puede destacar que la sociedad ve en la planeación territorial la principal solución a los problemas de desarrollo urbano, seguida del equipamiento urbano, el uso de energías limpias para la movilidad, así como el fortalecimiento en el control del desarrollo urbano.

En cuanto, a la movilidad se reconoce la necesidad de integrar a la movilidad modos de movilidad tradicionalmente excluidos como los peatones y ciclistas, además de fortalecer el transporte público urbano, ordenar los horarios de carga y descarga, además de contar con una red carretera funcional en las regiones del estado (ver Figura 22).

Tabla 22. Alternativas en materia de movilidad más votadas en los foros del PED Nayarit 2021-2027 con Visión Estratégica de Largo Plazo con visión estratégica de largo plazo.

No	Propuesta	Voto	Foro	Mesa	Región	Eje	Objetivo PED	Objetivo PSDUMI
1324	Mejorar y dar mantenimiento a los caminos y carreteras para brindar mejores servicios a la población y que sea atractivo para el turismo	19	37	1	5	M	11.40	2
1265	Incentivar el uso del transporte público mejorándolo y privilegiando el uso de la bicicleta y movilidad peatonal	18	18	38	0	M	11.10	2
1272	Reconocer e incluir en la planeación la existencia de más actores en la movilidad: peatones, ciclistas, transporte público, personas con discapacidad y con perspectivas de género	18	18	39	0	M	11.10	2
1295	Horarios bien definidos para carga y descarga de productos entre privados y la Secretaría de Movilidad	17	18	41	0	M	11.10	2
1257	Crear vialidades inteligentes donde el peatón sea prioridad	16	46	2	3	M	11.10	2

Fuente: Elaboración propia, con base al análisis y vinculación de propuestas ciudadanas de foros virtuales y presenciales del PED 2021-2027.

Mientras en los temas combinados se encuentra la pugna por la inclusión de las personas con discapacidad, en tanto se refuerzan las alternativas relacionadas con la planeación territorial y el equipamiento urbano.

Tabla 23. Alternativas en materia de equipamiento urbano más votadas en los foros del PED Nayarit 2021-2027 con Visión Estratégica de Largo Plazo con visión estratégica de largo plazo.

No	Propuesta	Voto	Foro	Mesa	Región	Eje	Objetivo PED	Objetivo PSDUMI
1350	Actualizar los instrumentos de planeación territorial, con un enfoque de desarrollo sostenible.	18	15	27	0	OT, RN	10.2 13.3	1
1340	Incluir a personas con discapacidad en la planeación de obras públicas	17	37	3	5	D, OT	3.3 10.1	1
1351	Promoción de construcción de plantas de tratamiento de acuerdo con las necesidades particulares de la zona y buscar la mejor alternativa.	12	15	28	0	OT, RN	10.2 13.4	1
1354	Creación de programas de mejoramiento de infraestructura agrícola y mejorar sus condiciones y darle valor agregado.	12	12	19	0	RE, OT	10.3 10.2	1

Fuente: Elaboración propia, con base al análisis y vinculación de propuestas ciudadanas de foros virtuales y presenciales del PED 2021-2027.

A inicios del año 2022, personal de la Secretaría de Movilidad aplicó un cuestionario en tres bahías oficiales de transporte público de ascenso y descenso de personas en Tepic, para conocer la percepción de la ciudadanía acerca del transporte público, como resultado el

sesenta y siete por ciento de los entrevistados expresaron que el camión urbano es el más utilizado, de ellos el treinta por ciento comentaron que los dejan más cerca de su destino, sesenta por ciento de los entrevistados mencionaron que utilizan el transporte público diariamente, setenta y ocho por ciento del total de entrevistados tardan hasta una hora en el trayecto, por otra parte; el veintiuno por ciento de los usuarios entrevistados comentó que las unidades se encuentran en mal estado y diecisiete por ciento mencionó que el servicio que prestan es malo.

G. Visión

Visión de largo del Plan Estatal de Desarrollo Nayarit 2021-2027 con visión de largo plazo.

“En el 2050, Nayarit se ha posicionado como un estado incluyente, próspero, innovador y competitivo, respetuoso de su patrimonio cultural y natural, un estado donde las instituciones operan a favor de la ciudadanía bajo los principios de justicia social, transparencia, honestidad y austeridad, un estado seguro donde prevalece el estado de derecho soportado en la educación y los valores, donde toda la ciudadanía encuentra posibilidades de desarrollarse en plenitud de manera integral y donde los derechos e igualdad de las personas se ejercen sin distinción alguna”.

Visión a corto Plazo del Programa Sectorial de Desarrollo Urbano y Movilidad Incluyente

En el 2027, se han fortalecido las bases de la planeación urbana, la movilidad incluyente en todas las regiones del estado, para que Nayarit se reconozca como una sociedad respetuosa del espacio público; que proceda de manera responsable y participativa; cuyas ciudades y asentamientos humanos son inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles y cuentan con equipamiento de infraestructura vial y peatonal que facilita la conectividad; con sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todas las personas y que en el 2027 se disminuya el número de heridos en accidentes de tránsito terrestre por cada 100 mil habitantes a un rango de 0 a 30 . El crecimiento de los asentamientos humanos para 2027 es de 2.52 por ciento, favoreciendo el desarrollo planificado, integral, incluyente y de largo plazo, que se manifiesta en un incremento significativo en la calidad de vida de las personas y en el bienestar económico y social de la comunidad.

Visión a largo Plazo del Programa Sectorial de Desarrollo Urbano y Movilidad Incluyente

En el año 2050, Nayarit se ha consolidado como un estado que hizo del desarrollo urbano y la movilidad incluyente una política permanente que contribuye a garantizar el crecimiento equilibrado de los factores económicos y sociales de las regiones y los derechos humanos fundamentales, por lo que todos los ciudadanos nayaritas cuenten con una cultura que les permita disfrutar del espacio público y de los servicios que brinda el gobierno de manera plena. Con esto se logrará que en el año 2050 la movilidad mejore haciendo que la tasa de accidentalidad disminuya 4 a 3 personas por cada mil habitantes, además el crecimiento urbano planeado propicia que se disminuya el porcentaje de viviendas que no tienen acceso a los servicios básicos de vivienda en poblaciones urbanas y rurales de 16% en 2020 a 14% en el año 2050.

H. Misión

La Misión estratégica del **Plan Estatal De Desarrollo Nayarit 2021 – 2027 con Visión Estratégica de Largo Plazo** es:

“Proveer un sistema de planeación colaborativa donde la sociedad civil, los empresarios, los investigadores y el gobierno participan en la construcción, evaluación y seguimiento de una visión estratégica de largo plazo que oriente la toma de decisiones de manera informada para la formulación de políticas, estrategias, líneas de acción y de coordinación que impulsen la operación de un gobierno abierto, honesto, eficiente, incluyente y respetuoso de los derechos de toda la ciudadanía, de forma que se aprovechen de manera sustentable nuestros recursos y potencialidades, a fin de elevar la competitividad de nuestro estado y atender con dignidad, eficiencia y eficacia las necesidades de cada nayarita, armonizando en un documento la visión de largo plazo de al menos 25 años y el programa de gobierno para el periodo 2021 – 2027”.

Conforme a ella, el Programa Sectorial Desarrollo Urbano y Movilidad Incluyente 2021-2027 determinó su Misión como guía para *la atención de las necesidades de las y los nayaritas con la premisa de alcanzar un desarrollo incluyente y sostenible*, para lo que este programa define como su Misión:

Ser el instrumento de la gestión del desarrollo urbano y la movilidad, de competencia estatal, que involucra a sus instituciones, al gobierno federal, a las organizaciones y a la ciudadanía, que orienta a los municipios para que otorguen las garantías al cumplimiento del derecho de la población a vivir en ciudades y asentamientos humanos urbanizados y a contar con los elementos que requiere la movilidad; como conectividad peatonal, cultura vial y sistemas de transporte sustentables en todas las regiones del estado, que promueve el crecimiento controlado y los usos del suelo congruentes con las aptitudes del territorio, que gestiona espacios públicos seguros, incluyentes, accesibles y verdes, encaminados hacia el mejoramiento de la calidad de vida de los Nayaritas, que facilita el crecimiento económico sostenible e inclusivo, el desarrollo social y cultural y la protección del medio ambiente, para el bienestar de la población actual y futura mediante la ejecución de lineamientos, proyectos, estudios, capacitación y la integración de la opinión ciudadana.

I. **Congruencia con el Plan Estatal de Desarrollo Nayarit 2021-2027 con Visión Estratégica de Largo Plazo**

La implementación de las acciones, proyectos y programas que se establecen en los instrumentos de planeación del desarrollo, se afianzan cuando se crean sinergias con los instrumentos de planeación de los otros niveles de gobierno, así como los derivados de los acuerdos internacionales.

En este sentido, el Programa sectorial de Desarrollo Urbano y Movilidad Integral (PSDUMI), se encuentra inserto en el Plan Estatal de Desarrollo Nayarit 2021-2027 con Visión de Largo Plazo, en el Tercer Eje Rector Desarrollo Integral Sustentable para el Desarrollo y en el Eje General Movilidad; cuyo Objetivo Prioritario es *“Impulsar la movilidad accesible, equitativa e incluyente para el desarrollo urbano ordenado y sostenible, que mejore la convivencia, seguridad y calidad de vida de los habitantes, para que nuestras ciudades sean atractivas al turismo y la inversión.”*

Es de destacar que el PED 2021-2027 es congruente con el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2019-2024 y con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Organización de Naciones Unidas (ONU).

Respecto al PND 2019-2024, el PSDUMI se alinea al eje general de *“Bienestar”* tiene como objetivo: *“Garantizar el ejercicio efectivo de los derechos económicos, sociales, culturales y ambientales, con énfasis en la reducción de brechas de desigualdad y condiciones de vulnerabilidad y discriminación en poblaciones y territorios.”*, en el que se establecen las siguientes estrategias:

- 2.8.1 Promover acciones de planeación de carácter regional, estatal, metropolitano, municipal y comunitario en materia de desarrollo urbano y ordenamiento territorial y ecológico con criterios de sostenibilidad, accesibilidad, de mitigación y adaptación al cambio climático, asegurando la participación de los tres órdenes de gobierno, los sectores sociales, privado y la academia, así como los pueblos y comunidades indígenas.
- 2.8.2 Realizar intervenciones integrales que mejoren las condiciones de habitabilidad, accesibilidad y movilidad de los asentamientos humanos, el goce y la producción social de los espacios públicos y comunes con diseño universal.
- 2.8.3 Fomentar, junto con los gobiernos locales, esquemas de impulso a la movilidad accesible y sostenible priorizando los modos de transporte público eficientes y bajos en emisiones, así como la movilidad no motorizada.

Asimismo, el Eje transversal 3 *Territorio y desarrollo sostenible*, reconoce la necesidad de incorporar consideraciones territoriales cuando se busca garantizar los derechos humanos y sociales en todos los niveles.

Por otra parte, a nivel mundial se ha establecido un marco de desarrollo universal para la adopción de medidas que buscan poner fin a la pobreza, proteger el planeta y garantizar que todas las personas gocen de paz y prosperidad para 2030, este plan de acción denominado Objetivos de Desarrollo Sostenible reconocido por el Gobierno del Estado se ha integrado en el PED Nayarit 2021-2027 con Visión Estratégica de Largo Plazo; el PSDUMI se alinea a los Objetivos siguientes:

- 3: Buena salud; que busca: *“Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades”*; en la meta 3.9 *Reducir considerablemente el número de muertes y enfermedades causadas por productos químicos peligrosos y por la polución y contaminación del aire, el agua y el suelo.*
- 4: Educación de Calidad; el cual busca: *“Garantizar una educación inclusiva y equitativa de calidad y promover oportunidades de aprendizaje permanente para todos”*; estableciendo entre otras la meta 4.5 *“Eliminar las disparidades de género en la educación y garantizar el acceso igualitario de las personas vulnerables, incluidas las personas con discapacidad, los pueblos indígenas y los niños en situaciones de vulnerabilidad, a todos los niveles de la enseñanza y la formación profesional”*.
- 11: Ciudades y comunidades sostenibles, cuyo objetivo es *“Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo*

decente para todos"; que en sus metas para 2030 está: “reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, incluso prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo”.

Este último ODS cuenta con marco integral que guía y da seguimiento a la urbanización del mundo, a través de la Nueva Agenda Urbana, adoptada en Hábitat III en Quito, Ecuador y respaldada por la Asamblea General de las Naciones Unidas; que con una visión a largo plazo, establece estándares y principios para la planificación, construcción, desarrollo, gestión y mejora de las áreas urbanas a lo largo de sus cinco pilares principales: políticas urbanas nacionales, legislación y regulaciones urbanas, planificación y diseño urbano, economía local y finanzas municipales, e implementación local. La cual se compone de los objetivos transversales (dimensiones centrales) y estrategias siguientes:

- El desarrollo urbano sostenible en pro de la inclusión social y la erradicación de la pobreza
 - Empoderamiento de grupos marginados
 - Igualdad de género
 - Planificación para migrantes, minorías étnicas y personas con discapacidad
 - Planificación que responda a la edad
- Prosperidad urbana sostenible e inclusiva y oportunidades para todos
 - Creación de empleo y medios de vida
 - Productividad y competitividad
- Desarrollo urbano resiliente y ambientalmente sostenible
 - Conservación de la diversidad biológica y el ecosistema
 - Resiliencia y adaptación al cambio climático
 - Mitigación del cambio climático

Últimamente se ha incorporado una cuarta dimensión, que no se propone explícitamente en la Nueva Agenda Urbana, relacionado con el crecimiento urbano controlado, que permita servicios accesibles y bien conectados, donde toma relevancia conceptos como la planificación urbana, Ciudad compacta, la redensificación urbana y el modelo policéntrico.

Principios.

Los principios son fundamentales como medios para la vinculación y la congruencia del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, el Plan Estatal de Desarrollo Nayarit 2021-2027 con Visión Estratégica de Largo Plazo con el Programa Sectorial de Desarrollo Urbano y Movilidad Incluyente. El Programa Sectorial de Desarrollo Urbano y Movilidad Incluyente, retoma los principios del PED Nayarit 2021-2027 con Visión de Largo Plazo e incorpora al finalizar la definición, los propios del sector. A continuación, se describen de manera conjunta

Principio 1. Gobernabilidad y combate a la corrupción: Involucra los mecanismos, procesos e instituciones con el que se planeará y gestionará el desarrollo urbano y la movilidad integral para controlar el crecimiento urbano.

Principio 2. Participación Ciudadana: Promueve la colaboración cívica, para que los diferentes sectores de la sociedad expresen su visión y contribuyan en el proceso de construcción de ciudadanía.

Principio 3. Desarrollo Social: Corresponde a la inclusión en las ciudades y asentamientos humanos de quienes las habitan: hombres y mujeres, niños y jóvenes, adultos mayores y personas con discapacidad, pueblos indígenas y comunidades locales, refugiados, desplazados internos y migrante; así como la erradicación de la pobreza.

Principio 4. Desarrollo Regional: Establece políticas para que el uso de recursos y el diseño espacial de las ciudades, asentamientos humanos y su movilidad estén vinculados al género y expectativas culturales, tomando en cuenta las características y circunstancias de la región.

Principio 5. Derechos Humanos e Igualdad Sustantiva: Radica en asegurar el pleno respeto a los derechos humanos de los grupos vulnerables que habitan las ciudades y asentamientos humanos; además de promover el acceso equitativo y asequible a una infraestructura física y social básica sustentable.

Principio 6. Identidad: Consiste en generar un sentido de pertenencia y propiedad entre todos sus habitantes a través de las características de las ciudades y asentamientos humanos

Principio 7. Innovación Social: Establecer procesos novedosos que fomenten la interacción social e intergeneracional, expresiones culturales y la participación política, según proceda, y fomenten la cohesión social en las ciudades y su movilidad.

Principio 8. Desarrollo Sostenible: *Promover ciudades que protejan, conserven, restablezcan y promuevan sus ecosistemas, agua, hábitats naturales y diversidad biológica, reduzcan al mínimo su impacto ambiental, transiten hacia la adopción de modalidades de consumo y producción sostenible.*

Principio 9. Adaptabilidad: Contempla que la ciudad proporcionar acceso a infraestructura, espacio y sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos, sin dejar nadie atrás.

Principio 10. Integralidad de Políticas Públicas: Que la administración pública promueva el acceso a terrenos habilitados y asequibles, a vivienda, energía moderna y renovable, agua potable y saneamiento, alimentación sana, nutritiva y adecuada, eliminación de desechos, movilidad sostenible, atención de la salud y la planificación familiar, educación, cultura y tecnologías de la información y de las comunicaciones.

El seguimiento de los principios del PSMUDI será la base para disminuir la brecha en las desigualdades que el desarrollo urbano y la movilidad han generado, ya que se busca garantizar los mandatos de ley no por el hecho legal, sino porque una ciudad justa busca

soluciones equitativas e incluyentes para toda la población, sustentadas en el trabajo coordinado y el enfoque multifactorial que requieren los habitantes de Nayarit para que las dificultades que se presentan en la vida diaria, a partir de la intervención del Programa Sectorial de Desarrollo Urbano y movilidad Incluyente, se tornen en condiciones favorables para el bienestar general.

J. Temas prioritarios

Para garantizar un desarrollo urbano y movilidad libres de discriminación, inclusivo, igualitario y con participación ciudadana, los temas prioritarios que aplican al PSDUMI, se establecieron en congruencia con el Plan Estatal de Desarrollo Nayarit 2021–2027 con Visión Estratégica de Largo Plazo, del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, la Agenda 2030, la Nueva Agenda Urbana y los expresados en los foros de consulta; siendo los que continuación se describen:

1. La libre de discriminación por motivos de género, edad, estado de salud, ingresos, nacionalidad, origen étnico, condición migratoria u orientación política, religiosa o sexual.
2. Una ciudadanía inclusiva en el que todos los habitantes (permanentes o temporales) sean considerados ciudadanos y se les trate con igualdad.
3. Una mayor participación política en la definición, ejecución, seguimiento y formulación de presupuestos de las políticas urbanas y la ordenación del territorio con el fin de reforzar la transparencia, la eficacia y la inclusión de la diversidad de los habitantes y de sus organizaciones.
4. El cumplimiento de las funciones sociales de las ciudades y asentamientos humanos, es decir, que garanticen el acceso equitativo y asequible de todos a la vivienda, los bienes, los servicios y las oportunidades urbanas, en particular para las mujeres, los grupos marginados y las personas con necesidades especiales. Reducción de riesgos
5. Espacios y servicios públicos de calidad que mejoren las interacciones sociales y la participación política, promuevan las expresiones socioculturales, abracen la diversidad y fomenten la cohesión social.
6. Un desarrollo urbano y movilidad sustentable con vínculos urbano-rurales inclusivos que beneficie a las personas empobrecidas, tanto en zonas rurales como urbanas, y asegure la soberanía alimentaria.

Con la implementación de estos temas en la agenda del PSDUMI, se espera que se garantice el derecho a la ciudad y a la movilidad para lograr una sociedad con niveles altos de bienestar.

K. Ruta estructural

Este programa sectorial al originarse del PED Nayarit 2021-2027 con Visión Estratégica de Largo Plazo, estructuralmente depende de él; por lo que, la ruta estructural que los liga, se describe a continuación.

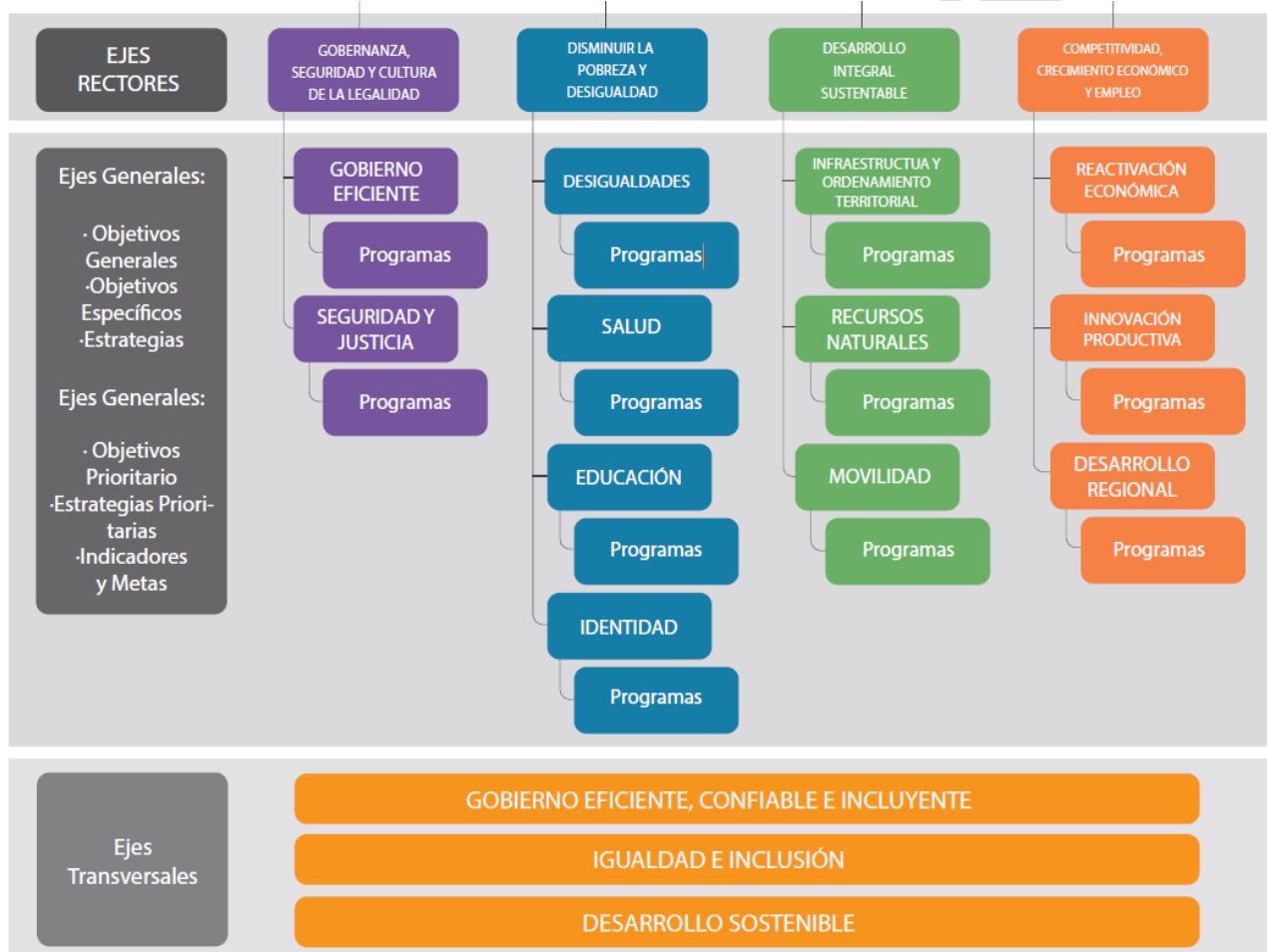
El Plan Estatal de Desarrollo Nayarit 2021–2027 con Visión Estratégica de Largo Plazo; se compone por cuatro ejes rectores, de los que se desprenden 12 ejes generales, de los que

a su vez se derivan 59 Objetivos Estratégicos que agrupan las Estrategias de cada Objetivo Estratégico (ver Figura 21).

De los cuatro ejes rectores establecidos en el PED Nayarit 2021-2027 con Visión Estratégica de Largo Plazo, el PSDUMI se enclava en el Eje Rector: Desarrollo Social Regional Sostenible para el Bienestar, cuyo objetivo general es:

Impulsar la conectividad y el crecimiento equilibrado de las regiones del estado, a partir de su vocación natural y aptitud, aprovechando sosteniblemente sus recursos, para disminuir la pobreza en todas sus expresiones, creando infraestructuras estratégicas y de movilidad que detonen desarrollo y crecimiento ordenando del territorio, servicios públicos de calidad y mejores espacios para vivir en sana convivencia, respetando y conservando el medio ambiente

Figura 21. Estructura del PED Nayarit 2021–2027 con visión estratégica de largo plazo.



Fuente: Elaboración propia, con base a información del PED 2021-2027.

De este eje rector se desprenden tres ejes generales; Infraestructura y ordenamiento territorial, Recursos Naturales y Movilidad. Particularmente el PSDUMI, se localiza en el Eje General: Movilidad, cuyo Objetivo General de Largo Plazo es:

Desarrollar una red intermodal de comunicaciones y transportes que contemple las características de accesibilidad, sostenibilidad y modernidad, que apoye la visión de

desarrollo regional con infraestructura que promueva la movilidad activa, la cultura vial y contribuya a la reducción de emisiones contaminantes a través de la conexión entre personas, bienes y servicios.

Del Eje General Movilidad se desprenden cuatro Objetivos Estratégicos:

- 9.1 Consolidar un Sistema Integral de Movilidad Urbana y regional, que considere el transporte moderno, infraestructura peatonal y la seguridad vial que privilegie el espacio público, la movilidad activa no motorizada y garantice calidad, accesibilidad, inclusión y seguridad en todo momento durante el trayecto de bienes, personas y servicios.
- 9.2 Programa para la estructuración de una Red de Carreteras Troncales (RET-Nayarit) orientados a resolver la disfuncionalidad del tránsito y los flujos vehiculares.
- 9.3 Desarrollar infraestructura con una visión de proximidad, accesibilidad y conectividad integral estratégica, mediante redes troncales de comunicaciones y transportes, que aprovechen y articulen la infraestructura carretera, ferroviaria, aérea y portuaria, así como la infraestructura de telecomunicaciones e internet que impulse la competitividad nacional e internacional.
- 9.4 Añadir al Programa Integral de Movilidad Sustentable una estrategia de rediseño de conexiones y el mantenimiento del espacio de las vías de comunicación, que sumen a la reducción en el número de accidentes.

De estos cuatro objetivos estratégico, se derivan 11 estrategias vinculantes plasmadas en el PED Nayarit 2021-2027 con Visión Estratégica de Largo Plazo con visión estratégica de largo plazo, que se listan a continuación en la Tabla 24.

Tabla 24. Estrategias vinculantes del PSDUMI descritas en el PED Nayarit 2021-2024 con visión estratégica de largo plazo.

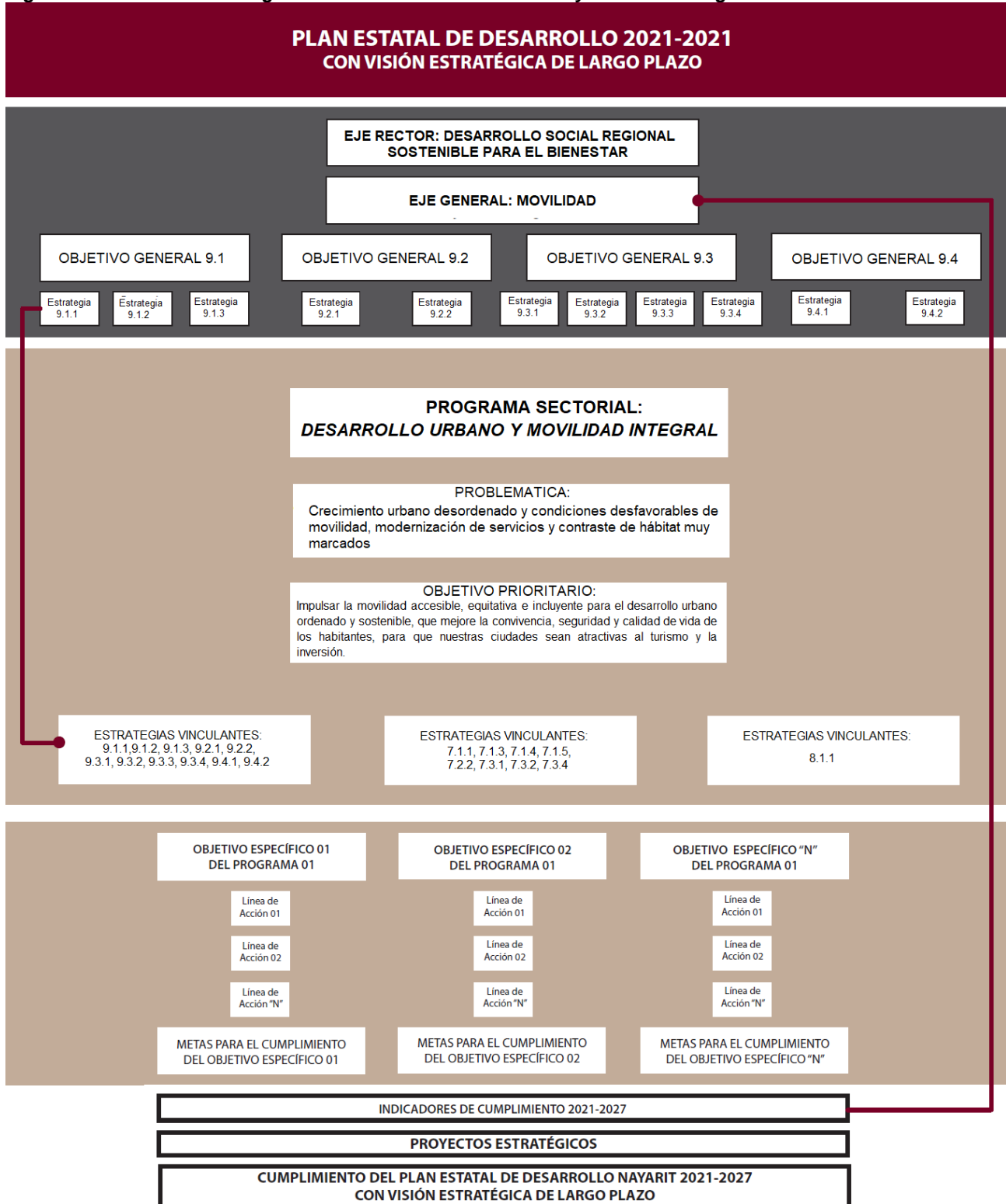
Clave	Descripción
7.1.1	Promover un crecimiento urbano planificado que conduzca hacia la redensificación y articule las ciudades, protegiendo los recursos naturales del estado.
7.1.3	Modernizar la gestión y gobernanza urbana para promover la innovación y la competitividad en la atención a las necesidades de la ciudadanía.
7.1.4	Implementar un sistema de planeación apegado a la Nueva Agenda Urbana que impulse un desarrollo regional equilibrado y sostenible.
7.1.5	Reducir el crecimiento disperso y promover la complementariedad entre zonas urbanas, periurbanas, rurales y ambientales. Así mismo impulsar una política de suelo y habitación incluyente, que atienda a la población más vulnerable y garantice el acceso a servicios básicos.
7.2.2	Establecer una red de ciudades, que contribuya al desarrollo del territorio, apoyado en un sistema de comunicaciones terrestre y por sistema de voz y datos. Estructurar la red de ciudades a partir de vocaciones regionales.
7.3.1	Impulsar una política de suelo y habitación incluyente, que atienda a la población más vulnerable y garantice el acceso a servicios básicos.
7.3.2	Actualizar, vincular e instrumentar los ordenamientos legales de planeación territorial y ambiental.
7.3.3	Desarrollar y publicar el Programa de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, así como el Programa de Ordenamiento Ecológico para el Estado de Nayarit.
8.1.1	Contribuir a la mejora de la calidad del aire fortaleciendo los sistemas de monitoreo e impulsando medidas para reducir la emisión de contaminantes de fuentes fijas y móviles.

Clave	Descripción
9.1.1	Establecer un Sistema Integral de Movilidad Urbana Sustentable de carácter estatal en apego a lo dispuesto a la Ley de Movilidad y aplicar acciones coordinadas entre los municipios y la parte correspondiente al Estado.
9.1.2	Garantizar la participación ciudadana en la construcción de políticas públicas estatales y municipales correspondientes a la movilidad bajo criterios de sustentabilidad, accesibilidad universal, dotación y proximidad de la infraestructura vial.
9.1.3	Promover y brindar las condiciones de seguridad y competencia en el transporte de personas y bienes, que ayuden a la disminución de accidentes e incrementen el flujo y eficiencia de viajes a través de todo el Estado.
9.2.1	Revisar, supervisar, autorizar y verificar los proyectos ejecutivos de ampliación, adecuación, mejoramiento y rehabilitación de las carreteras federales, estatales, caminos rurales, troncales y alimentadores.
9.2.2	Definir en coordinación con los ayuntamientos, el Sistema Troncal de Transporte Público (SITRA).
9.3.1	Implementar una visión metropolitana de movilidad en instituciones, planes y proyectos.
9.3.2	Propuesta de plan de inversiones complementaria al desarrollo e implementación de la infraestructura propuesta por el Programa Integral de Movilidad Sustentable del Estado (PIMS).
9.3.3	Elaborar propuestas para la gestión de proyectos que mejoren la oferta de espacio público accesible y fortalecer las coyunturas en la integración de la identidad de los barrios urbanos y de las comunidades.
9.3.4	Reglamentar el diseño y construcción de la infraestructura vial necesaria para una mejor y mayor conectividad, accesible, resiliente e incluyente.
9.4.1	Fortalecer la participación de la sociedad a través de la integración del Consejo Consultivo de Movilidad y contribuir al desarrollo de políticas públicas y proyectos relacionados al tema.
9.4.2	Desarrollar las bases legislativas y normativas para los programas de movilidad accesible, peatonal y ciclista en coordinación con los municipios, institutos de planeación municipales y dependencias encargadas de la materia.

Fuente: Elaboración propia, con base a información del PED 2021-2027 con visión estratégica de largo plazo.

Es en este punto donde surge el Programa Sectorial de Desarrollo Urbano y Movilidad Incluyente (ver Figura 22), derivado de la Problemática: *“Crecimiento urbano desordenado y condiciones desfavorables de movilidad, modernización de servicios y contraste de hábitat muy marcados”*; teniendo como objetivo prioritario: *“Impulsar la movilidad accesible, equitativa e incluyente para el desarrollo urbano ordenado y sostenible, que mejore la convivencia, seguridad y calidad de vida de los habitantes, para que nuestras ciudades sean atractivas al turismo y la inversión”*.

Figura 22. Estructura del Programa Sectorial Desarrollo Urbano y Movilidad Integral



De estas estrategias vinculantes se definen los objetivos específicos del programa, así como sus líneas de acción, con sus correspondientes metas e indicadores del cumplimiento del objetivo, los que se desarrollan en el siguiente apartado.

L. Objetivos específicos, Líneas de Acción y asignación de responsables

La problemática enunciada en el eje *rector Desarrollo Social Regional Sostenible para el Bienestar*, menciona que el crecimiento urbano desordenado y las condiciones desfavorables de movilidad, de modernización de servicios y el contraste marcado de hábitat, son las principales causas por las que en las ciudades no se propicia un estilo de vida armónico con los ecosistemas, la participación social y el desarrollo económico equitativo. El desarrollo de espacios urbanos y rurales planeados, contribuirá en la resolución de algunas problemáticas sociales existentes como la organización para la distribución de los servicios públicos, optimización del uso del suelo, por ende, habrá un incremento en nuestra calidad de vida

Para el logro del PSDUMI, se han identificado los siguientes objetivos específicos con sus correspondientes líneas de acción.

Objetivo específico 1. Desarrollo Urbano

La ausencia de reglamentación actualizada en materia de desarrollo urbano, ha propiciado que la evolución de las ciudades en Nayarit, no sea proporcional al crecimiento de servicios básicos públicos, que exista una diferenciación social a raíz del lugar en el que se vive; es decir, la carencia de planeación urbana es un factor primordial que inhibe el desarrollo humano colectivo.

De ahí que el primer objetivo específico se circunscriba a ***Mejorar la planeación del desarrollo urbano que incida en el bienestar de la sociedad, el crecimiento económico y el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales del estado, a partir de la implementación de un conjunto de instrumentos normativos y técnicos que creen condiciones para que las ciudades urbanas y rurales de Nayarit y sus municipios, avancen hacia el desarrollo sostenible.***

La importancia del cumplimiento del objetivo específico radica en que el desarrollo urbano debe ser promotor del crecimiento de actividades productivas, de servicios públicos y de equidad social, que el cumplimiento técnico y normativo faculten a las instituciones a modelar ciudades urbanas y rurales ordenadas y habitables para todas las personas, sin distinción económica ni social.

Líneas de Acción

- 1.1. Proponer la actualización de la normatividad urbana estatal para incorporar los principios establecidos en la Nueva Agenda Urbana en los proyectos urbanos.
- 1.2. Impulsar el fortalecimiento de las capacidades institucionales para que la supervisión y vigilancia del desarrollo urbano garanticen el derecho a la ciudad.
- 1.3. Promover la formulación y actualización de los instrumentos de planeación urbana para lograr una ciudad compacta, accesible, vivible y sostenible.

- 1.4. Promover el mejoramiento del equipamiento urbano para permitir la accesibilidad e inclusión de los grupos vulnerables en los sitios donde estos habitan, conviven y trabajan.
- 1.5. Aprobar proyectos públicos y privados apegados a la normatividad urbana para controlar el crecimiento urbano.
- 1.6. Promover la protección del patrimonio cultural y natural del Estado para fortalecer las expresiones de identidad, pertenencia e integración de nuestra sociedad.
- 1.7. Impulsar la modernización de los procesos de participación ciudadana para mejorar la gobernanza urbana.
- 1.8. Implementar un sistema de planeación urbano en el estado, que coadyuve a la adaptación al cambio climático y la reducción del riesgo de los asentamientos humanos y las ciudades.
- 1.9. Promover la redensificación urbana y la diversificación de usos de suelo para utilizar el equipamiento urbano existente cuando este subutilizado e inducir viajes cortos.

El tipo línea de acción y la dependencia o entidad de la administración pública estatal responsables de la misma se define en la Tabla 25.

Tabla 25. Líneas de Acción, Tipo y Responsables Objetivo Específico 1

Línea de acción	Tipo de Línea de Acción	Dependencia Responsable	Dependencia Coordinadora
1.1. Proponer la actualización de la normatividad urbana estatal para incorporar los principios establecidos en la Nueva Agenda Urbana en los proyectos urbanos.	De coordinación	Dirección General de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano	Secretaría de Desarrollo Sustentable
1.2. Impulsar el fortalecimiento de las capacidades institucionales para que la supervisión y vigilancia del desarrollo urbano garanticen el derecho a la ciudad.	General	Procuraduría Estatal de Protección al Ambiente y Ordenamiento Territorial	Dirección General de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano
1.3. Promover la formulación y actualización de los instrumentos de planeación urbana para lograr una ciudad compacta, accesible, vivible y sostenible.	General	Instituto de Planeación del Estado de Nayarit	Dirección General de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano
1.4. Promover el mejoramiento del equipamiento urbano para permitir la accesibilidad e inclusión de los grupos vulnerables en los sitios donde estos habitan, conviven y trabajan.	De coordinación	Secretaría de Infraestructura	Dirección General de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano

Línea de acción	Tipo de Línea de Acción	Dependencia Responsable	Dependencia Coordinadora
1.5. Aprobar proyectos públicos y privados apegados a la normatividad urbana para controlar el crecimiento urbano.	De coordinación	Dirección General de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano	Secretaría de Desarrollo Sustentable
1.6. Promover la protección del patrimonio cultural y natural del Estado para fortalecer las expresiones de identidad, pertenencia e integración de nuestra sociedad.	De coordinación	Dirección General de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano	Secretaría de Desarrollo Sustentable
1.7. Impulsar la modernización de los procesos de participación ciudadana para mejorar la gobernanza urbana.	De coordinación	Instituto de Planeación del Estado de Nayarit	Dirección General de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano
1.8. Implementar un sistema de planeación urbano en el estado, que integre los instrumentos de ordenamiento ecológico y urbano vigentes, que coadyuve a la adaptación al cambio climático y la reducción del riesgo de los asentamientos humanos y las ciudades.	General	Instituto de Planeación del Estado de Nayarit	Dirección General de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano
1.9. Promover la redensificación urbana y la diversificación de usos de suelo para utilizar el equipamiento urbano existente cuando este subutilizado e inducir viajes cortos.	De coordinación	Dirección General de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano	Secretaría de Desarrollo Sustentable

Metas de las líneas de acción

Al cierre de la actual administración se plantean para las líneas de acción establecidas en este objetivo específico 1 las metas siguientes:

- 1.1.1 Dos proyectos de normas jurídicas estatales en materia de desarrollo urbano elaborados o actualizados.
- 1.2.1 Diez talleres en materia de desarrollo urbano realizados.
- 1.3.1 Tres programas municipales de desarrollo urbano formulados y/o actualizados.
- 1.3.2 Sesenta proyectos de fraccionamientos dictaminados.
- 1.3.3 Veinticinco programas parciales desarrollo urbano o urbanización dictaminados.
- 1.4.1 Diez Proyectos de equipamiento urbanos que incluyen elementos que permitan la accesibilidad e inclusión de los grupos vulnerables en el espacio público.
- 1.5.1 Nueve proyectos con dictamen en materia de impacto urbano positivos y/o condicionados.

- 1.6.1 Cincuenta proyectos en edificios catalogados como patrimonio histórico o que revisten un valor histórico cultural manifiesto dictaminados.
- 1.7.1 Un Consejo ciudadano en materia de desarrollo urbano operando.
- 1.8.1 Un sistema de planeación urbano en el estado operando.
- 1.9.1 Tres programas de desarrollo urbano de centros de población elaborados o actualizados.

Objetivo específico 2. Movilidad Incluyente

La movilidad, vista de manera simple como el desplazamiento de personas, vehículos y bienes, de un lugar a otro, pone en contexto la gran cantidad de elementos que deben ser intervenidos para garantizar que ese desplazamiento llegue a buen término en condiciones de seguridad, equidad, accesibilidad e inclusión, a todas las personas.

Por lo que plantea el objetivo específico 2 ***Asegurar una movilidad urbana segura, incluyente, integral y equitativa, enfocada en el usuario, que promueva el desarrollo de infraestructura con una visión de proximidad, accesibilidad y conectividad, un transporte moderno, infraestructura peatonal y una cultura de seguridad vial que privilegie el espacio público y la movilidad activa no motorizada, para mejorar la calidad de vida, facilitando el desplazamiento seguro de personas y bienes en Nayarit.*** Alcanzar el objetivo específico descrito, permitirá trazar el camino para contar con una cultura vial adecuada, que coloque al peatón en el centro de la movilidad y se eviten accidentes, al establecer las bases para que el transporte público sea eficiente, accesible e incluyente, se pugna por un medio democrático para que todas las personas se trasladen y se disminuya el uso del automóvil particular, además de fomentar que la infraestructura y el equipamiento vial garantice la igualdad social y la mejora en la calidad de vida de toda la población, especialmente de quienes tienen alguna discapacidad.

Líneas de Acción

- 2.1. Impulsar el ordenamiento del transporte público para mejorar su servicio, asegurar su uso y facilitar el acceso de todos los usuarios.
- 2.2. Promover la movilidad segura a través de la propuesta de incorporación de anteproyectos de espacios viales urbanos.
- 2.3. Mejorar la movilidad urbana implementando criterios de accesibilidad e inclusión.
- 2.4. Fomentar la cultura vial en peatones, conductores de vehículos motorizados y no motorizados.
- 2.5. Fomentar la participación ciudadana en temas de movilidad.
- 2.6. Crear la normatividad en materia de movilidad.

Metas de las líneas de acción

Para las líneas de acción establecidas en este objetivo específico 2 se definen las siguientes metas a alcanzar por línea de acción al cierre de la actual administración:

- 2.1.1 Cincuenta rutas y/o bases de sitio ordenados del transporte público.

- 2.2.1 Tres propuestas de anteproyectos para la movilidad segura en espacios viales urbanos o rurales.
- 2.3.1 Diez estudios de evaluación de la movilidad Evaluación que cumplan con los criterios de accesibilidad e inclusión en las obras efectuadas en el Estado.
- 2.4.1 Ciento cincuenta capacitaciones para la formación de cultura vial.
- 2.5.1 Una instalación de Consejo Consultivo de Movilidad.
- 2.6.1 Una norma técnica de movilidad.

El tipo de línea de acción, así como la dependencia de la administración pública estatal responsables de la misma, se identifica en la Tabla 26:

Tabla 26. Líneas de Acción, tipo y Responsables Objetivo Específico 2.

Línea de acción	Tipo de línea de acción	Dependencia Responsable	Dependencia Coordinadora
2.1. Impulsar el ordenamiento del transporte público para mejorar su servicio, asegurar su uso y facilitar el acceso de todos los usuarios.	General	Dirección de Transporte Público de SEMOVI Dirección de Registro Público de Movilidad de SEMOVI	Secretaría de Movilidad.
2.2. Promover la movilidad segura a través de la propuesta de incorporación de anteproyectos de espacios viales urbanos	De coordinación	Secretaría de Infraestructura.	Secretaría de Movilidad.
2.3. Mejorar la movilidad urbana implementando criterios de accesibilidad e inclusión.	General	Secretaría de Movilidad.	Secretaría de Infraestructura. Ayuntamientos.
2.4. Fomentar la cultura vial en peatones y conductores de vehículos motorizados y no motorizados.	De coordinación	Dirección de Movilidad e Imagen Urbana de la SEMOVI	Secretaría de Movilidad.
2.5. Fomentar la participación ciudadana en temas de movilidad.	De coordinación	Instituto de Planeación del Estado de Nayarit	Secretaría de Movilidad.
2.6. Crear la normatividad en Materia de Movilidad	De coordinación	Dirección de Movilidad e Imagen Urbana de la SEMOVI	Secretaría de Movilidad.

La tabla No. 27 integra los componentes que orientan el Programa Sectorial Desarrollo Urbano y Movilidad Incluyente.

Tabla 27. Componentes del PSDUMI

PROGRAMA SECTORIAL DESARROLLO URBANO Y MOVILIDAD INCLUYENTE																				
Eje Rector: Desarrollo Social Regional Sostenible Para El Bienestar																				
Objetivo Estratégico	Eje General: Infraestructura Y Ordenamiento Territorial								Eje General: Movilidad											
	O E 7.1				O E 7.2	O E 7.3			O E 8.1	O E 9.1			O E 9.2		O E 9.3			O E 9.4		
Estrategias	7.1.1	7.1.3	7.1.4	7.1.5	7.2.1	7.3.1	7.3.2	7.3.3	8.1.1	9.1.1	9.1.2	9.1.3	9.2.1	9.2.2	9.3.1	9.3.2	9.3.3	9.3.4	9.4.1	9.4.2
Objetivo Específico 1 PSDUMI																				
L Acción 1	X							X												
L Acción 2		X																		
L Acción 3			X																	
L Acción 4						X														
L Acción 5									X											
L Acción 6							X													
L Acción 7			X																	
L Acción 8					X															
L Acción 9				X																
Objetivo Específico 2 PSDUMI																				
L Acción 1												X		X						
L Acción 2															X		X			
L Acción 3													X							X
L Acción 4											X	X								
L Acción 5										X									X	
L Acción 6																		X		

Fuente: Elaboración propia

Es importante hacer mención que las instituciones que estarán trabajando en el PSDUMI, elaboraran de forma particular sus Programas Institucionales, en donde habrán de incorporarse las Líneas de Acción específicas para dar cumplimiento a las atribuciones particulares que señalan las leyes, reglamentos y manuales para cada dependencia durante el periodo de vigencia actual del Gobierno del Estado.

M. Metas e Indicadores**Fichas de Metas del Programa Sectorial Desarrollo Urbano y Movilidad Incluyente****M.1.Metas**

Tabla 28. Elementos de Metas del Objetivo Especifico 1 Desarrollo Urbano

ELEMENTOS META 1.1.1					
Nombre	Meta 1.1.1.- Dos proyectos de normas jurídicas estatales en materia de desarrollo urbano elaborados o actualizados.				
Objetivo específico	Mejorar la planeación del desarrollo urbano que incida en el bienestar de la sociedad, el crecimiento económico y el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales del estado, a partir de la implementación de un conjunto de instrumentos normativos y técnicos que creen condiciones para que las ciudades urbanas y rurales de Nayarit y sus municipios, avancen hacia el desarrollo sostenible				
Definición o descripción	Mide el avance en la realización de normas jurídicas en materia de desarrollo urbano, puede incluir desde la constitución política, leyes, reglamentos de la Ley y normas estatales.				
Niveles de desagregación	Estatal	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual		
Tipo	Gestión	Acumulado o periódico	Periódico		
Unidad de medida	Proyecto	Periodo de recolección de los datos	enero-diciembre		
Dimensión	Eficacia	Disponibilidad de la información	Un semestre después del periodo del periodo de recolección de datos		
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	Dirección General de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano		
Método de cálculo	$\frac{\text{Número de normas jurídicas estatales en materia de desarrollo urbano actualizadas/}}{\text{Número de normas jurídicas estatales en materia de desarrollo urbano programadas}} \times 100$				
Soporte	Talleres impartidos por SDS				
Observaciones					
APLICACION DEL METODO DE CALCULO PARA LA OBTENCION DE LA LINEA BASE					
La línea base debe corresponder a un valor definitivo para el ciclo 2021 o previo, no podrá ser un valor preliminar ni estimado					
Nombre variable 1	Proyectos	Valor variable 1	Unidad	Fuente de información variable 1	SDS
Nombre variable 1		Valor variable 1		Fuente de información variable 1	
Sustitución en método de cálculo					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS					
Línea base			Nota sobre la línea base		
Valor	0		Información obtenida del indicador del componente P1C2 de la MIR del Programa P058 Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial; específicamente de la variable, Programas de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano dictaminados, del indicador: Porcentaje de Programas de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano dictaminados.		
Año	2021				
Meta 2027			Nota sobre la meta 2027		
2					
SERIE HISTÓRICA DE LA META					
Se deberán registrar los valores acordes a la frecuencia de medición de la Meta. Puede registrar NA (No aplica) y ND (No disponible) cuando corresponda.					
2016	2017	2018	2019	2020	2021
0	1	0	0	0	0

METAS					
Puede registrar NA cuando no aplique para ese año, de acuerdo con la frecuencia de medición.					
2023	2024	2025	2026	2027	
1	0	1	0	1	
Anual	NA	Anual	NA	NA	
SOPORTE	SOPORTE	SOPORTE	SOPORTE	SOPORTE	
Talleres impartidos por SDS	Talleres impartidos por SDS	Talleres impartidos por SDS	Talleres impartidos por SDS	Talleres impartidos por SDS	
ELEMENTOS META 1.2.1					
Nombre	Meta 1.2.1.- Diez talleres en materia de desarrollo urbano realizados				
Objetivo específico	Mejorar la planeación del desarrollo urbano que incida en el bienestar de la sociedad, el crecimiento económico y el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales del estado, a partir de la implementación de un conjunto de instrumentos normativos y técnicos que creen condiciones para que las ciudades urbanas y rurales de Nayarit y sus municipios, avancen hacia el desarrollo sostenible				
Definición o descripción	Mide el avance en número de talleres realizados para la inducción y formación en materia de desarrollo urbano, incluyendo su parte normativa; dirigido a promotores, consultores, funcionarios públicos municipales y estatales, así como otros involucrados en materia de desarrollo urbano.				
Niveles de desagregación	Estatal	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual		
Tipo	Gestión	Acumulado o periódico	Acumulado		
Unidad de medida	Talleres	Periodo de recolección de los datos	enero-diciembre		
Dimensión	Eficacia	Disponibilidad de la información	Un semestre después del periodo del periodo de recolección de datos		
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	Dirección General de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano		
Método de cálculo	(Número de talleres en materia de desarrollo urbano realizados/número de talleres en materia de desarrollo urbano programados)*100				
SopORTE	Talleres impartidos por SDS				
Observaciones					
APLICACION DEL METODO DE CALCULO PARA LA OBTENCION DE LA LINEA BASE					
La línea base debe corresponder a un valor definitivo para el ciclo 2021 o previo, no podrá ser un valor preliminar ni estimado					
Nombre variable 1	Talleres	Valor variable 1	1	Fuente de información variable 1	IPLANAY
Nombre variable 1		Valor variable 1		Fuente de información variable 1	
Sustitución en método de cálculo					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS					
Línea base			Nota sobre la línea base		
Valor	0		Derivado de las medidas de distanciamiento impuestas por las autoridades de salud por la pandemia generada por el virus SARS-COV2 8COVID-19, no se tiene registro de las actividades en esta materia en los últimos años.		
Año	2021				
Meta 2027			Nota sobre la meta 2027		
10					
SERIE HISTÓRICA DE LA META					
Se deberán registrar los valores acordes a la frecuencia de medición de la Meta. Pude registrar NA (No aplica) y ND (No disponible) cuando corresponda.					
2016	2017	2018	2019	2020	2021

0	1	0	0	ND	0
METAS					
Puede registrar NA cuando no aplique para ese año, de acuerdo con la frecuencia de medición.					
2023	2024	2025	2026	2027	
2	2	2	2	2	
semestral	semestral	semestral	semestral	semestral	
SOPORTE	SOPORTE	SOPORTE	SOPORTE	SOPORTE	
Talleres impartidos por SDS	Talleres impartidos por SDS	Talleres impartidos por SDS	Talleres impartidos por SDS	Talleres impartidos por SDS	
ELEMENTOS META 1.3.1					
Nombre	Meta 1.3.1.- Tres programas municipales de desarrollo urbano dictaminados.				
Objetivo específico	Mejorar la planeación del desarrollo urbano que incida en el bienestar de la sociedad, el crecimiento económico y el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales del estado, a partir de la implementación de un conjunto de instrumentos normativos y técnicos que creen condiciones para que las ciudades urbanas y rurales de Nayarit y sus municipios, avancen hacia el desarrollo sostenible				
Definición o descripción	Mide el avance en la dictaminación de programas municipales de desarrollo urbano en el estado de Nayarit que cumplen con los criterios establecidos en la Ley Estatal Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nayarit.				
Niveles de desagregación	Estatal	Periodicidad o frecuencia de medición		Anual	
Tipo	Gestión	Acumulado o periódico		Periódico	
Unidad de medida	Dictamen	Periodo de recolección de los datos		enero-diciembre	
Dimensión	Eficiencia	Disponibilidad de la información		Un mes después del periodo del periodo de recolección de datos	
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance		Dirección General de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano	
Método de cálculo	(Número de programas municipales de desarrollo urbano dictaminados/ número de programas de desarrollo urbano programados)*100.				
Soporte	Programas municipales dictaminados				
Observaciones					
APLICACION DEL METODO DE CALCULO PARA LA OBTENCION DE LA LINEA BASE					
La línea base debe corresponder a un valor definitivo para el ciclo 2021 o previo, no podrá ser un valor preliminar ni estimado					
Nombre variable 1	Dictamen	Valor variable 1	Unidad	Fuente de información variable 1	SDS
Sustitución en método de cálculo	0				
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS					
Línea base			Nota sobre la línea base		
Valor	0				
Año	2021				
Meta 2027			Nota sobre la meta 2027		
3					
SERIE HISTÓRICA DE LA META					
Se deberán registrar los valores acordes a la frecuencia de medición de la Meta. Puede registrar NA (No aplica) y ND (No disponible) cuando corresponda.					
2016	2017	2018	2019	2020	2021
0	1	0	0	0	0
METAS					
Puede registrar NA cuando no aplique para ese año, de acuerdo con la frecuencia de medición.					
2023	2024	2025	2026	2027	
Anual	0	Anual	0	Anual	

SOPORTE	SOPORTE	SOPORTE	SOPORTE	SOPORTE	
Programas municipales dictaminados	Programas municipales dictaminados	Programas municipales dictaminados	Programas municipales dictaminados	Programas municipales dictaminados	
ELEMENTOS META 1.3.2					
Nombre	Meta 1.3.2.- Sesenta proyectos de fraccionamientos dictaminados				
Objetivo específico	Mejorar la planeación del desarrollo urbano que incida en el bienestar de la sociedad, el crecimiento económico y el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales del estado, a partir de la implementación de un conjunto de instrumentos normativos y técnicos que creen condiciones para que las ciudades urbanas y rurales de Nayarit y sus municipios, avancen hacia el desarrollo sostenible				
Definición o descripción	Mide el avance en los dictámenes de congruencia emitidos a los fraccionamientos que cumplen con los criterios aplicables a su categoría, de acuerdo a la Ley Estatal Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nayarit y los Planes o Programa de Desarrollo Urbano que le apliquen al sitio donde se localiza el proyecto del fraccionamiento.				
Niveles de desagregación	Estatal	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual		
Tipo	Gestión	Acumulado o periódico	Periódico		
Unidad de medida	Dictamen	Periodo de recolección de los datos	enero-diciembre		
Dimensión	Eficiencia	Disponibilidad de la información	Un semestre después del periodo del periodo de recolección de datos		
Tendencia esperada	Continuo	Unidad responsable de reportar el avance	Dirección General de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano		
Método de cálculo	(Número de dictámenes de proyectos de fraccionamientos en materia de desarrollo urbano realizados/ número de dictámenes de proyectos de fraccionamientos en materia de desarrollo urbano programados)*100				
Soporte	Dictamen de proyecto de fraccionamiento en materia de desarrollo urbano				
Observaciones					
APLICACION DEL METODO DE CALCULO PARA LA OBTENCION DE LA LINEA BASE					
La línea base debe corresponder a un valor definitivo para el ciclo 2021 o previo, no podrá ser un valor preliminar ni estimado					
Nombre variable 1	Dictamen	Valor variable 1	Unidad	Fuente de información variable 1	SDS
Nombre variable 1		Valor variable 1		Fuente de información variable 1	
Sustitución en método de cálculo	25				
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS					
Línea base			Nota sobre la línea base		
Valor	25		Información obtenida del indicador del componente C1A1 de la MIR del Programa P058 Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial; específicamente de la variable, proyectos de fraccionamientos dictaminados, del indicador: Porcentaje de proyectos de fraccionamientos dictaminados.		
Año	2021				
Meta 2027			Nota sobre la meta 2027		
60					
SERIE HISTÓRICA DE LA META					
Se deberán registrar los valores acordes a la frecuencia de medición de la Meta. Puede registrar NA (No aplica) y ND (No disponible) cuando corresponda.					
2016	2017	2018	2019	2020	2021
ND	ND	ND	ND	22	25

METAS				
Puede registrar NA cuando no aplique para ese año, de acuerdo con la frecuencia de medición.				
2023	2024	2025	2026	2027
12	12	12	12	12
Anual	Anual	Anual	Anual	Anual
SOPORTE	SOPORTE	SOPORTE	SOPORTE	SOPORTE
Dictamen de proyecto	Dictamen de proyecto	Dictamen de proyecto	Dictamen de proyecto	Dictamen de proyecto

Nombre	Meta 1.3.3.- Dictaminar veinticinco programas parciales desarrollo urbano o urbanización.				
Objetivo específico	Mejorar la planeación del desarrollo urbano que incida en el bienestar de la sociedad, el crecimiento económico y el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales del estado, a partir de la implementación de un conjunto de instrumentos normativos y técnicos que creen condiciones para que las ciudades urbanas y rurales de Nayarit y sus municipios, avancen hacia el desarrollo sostenible				
Definición o descripción	Mide el avance en el número de programas parciales desarrollo urbano o urbanización que cumplen con los criterios aplicables a su categoría, de acuerdo a la Ley Estatal Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nayarit y los Programa de Desarrollo Urbano que le apliquen al sitio donde se localiza el proyecto.				
Niveles de desagregación	Estatal	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual		
Tipo	Gestión	Acumulado o periódico	Periódico		
Unidad de medida	Dictamen	Periodo de recolección de los datos	enero-diciembre		
Dimensión	Eficiencia	Disponibilidad de la información	Un mes después del periodo que se reporta.		
Tendencia esperada	Continuo	Unidad responsable de reportar el avance	Dirección General de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano		
Método de cálculo	(Número de dictámenes de proyectos de programas parciales de desarrollo urbano realizados/ Número de dictámenes de proyectos de programas parciales de desarrollo urbano programados)*100				
Soporte	Dictamen de proyecto de programa parcial de desarrollo urbano				
Observaciones					
APLICACION DEL METODO DE CALCULO PARA LA OBTENCION DE LA LINEA BASE					
La línea base debe corresponder a un valor definitivo para el ciclo 2021 o previo, no podrá ser un valor preliminar ni estimado					
Nombre variable 1	Dictamen	Valor variable 1	Unidad	Fuente de información variable 1	Secretaría de Desarrollo Sustentable
Nombre variable 1		Valor variable 1		Fuente de información variable 1	
Sustitución en método de cálculo					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS					
Línea base			Nota sobre la línea base		
Valor	23				
Año	2021				
Meta 2027			Nota sobre la meta 2027		
25			No se incluye en la meta el valor de la línea base		
SERIE HISTÓRICA DE LA META					

Se deberán registrar los valores acordes a la frecuencia de medición de la Meta. Puede registrar NA (No aplica) y ND (No disponible) cuando corresponda.					
2016	2017	2018	2019	2020	2021
NA	NA	NA	NA	7	23
METAS					
Puede registrar NA cuando no aplique para ese año, de acuerdo con la frecuencia de medición.					
2023	2024	2025	2026	2027	
5	5	5	5	5	
Anual	Anual	Anual	Anual	Anual	
SOPORTE	SOPORTE	SOPORTE	SOPORTE	SOPORTE	
Dictamen	Dictamen	Dictamen	Dictamen	Dictamen	
ELEMENTOS META 1.4.1					
Nombre	Meta 1.4.1.- Diez Proyectos de equipamiento urbanos que incluyen elementos que permitan la accesibilidad e inclusión de los grupos vulnerables en el espacio público dictaminados.				
Objetivo específico	Mejorar la planeación del desarrollo urbano que incida en el bienestar de la sociedad, el crecimiento económico y el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales del estado, a partir de la implementación de un conjunto de instrumentos normativos y técnicos que creen condiciones para que las ciudades urbanas y rurales de Nayarit y sus municipios, avancen hacia el desarrollo sostenible				
Definición o descripción	Mide el avance en la incorporación de proyectos de equipamiento urbano los elementos mínimos que permitan la accesibilidad e inclusión de los grupos vulnerables en el espacio público en los sitios donde estos habitan, conviven y trabajan; y seguridad en todo momento durante el trayecto de bienes, personas y servicios.				
Niveles de desagregación	Estatat	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual		
Tipo	Gestión	Acumulado o periódico	Periódico		
Unidad de medida	Proyecto	Periodo de recolección de los datos	enero-diciembre		
Dimensión	Eficiencia	Disponibilidad de la información	Un semestre después del periodo del periodo de recolección de datos		
Tendencia esperada	Continuo	Unidad responsable de reportar el avance	Dirección General de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano		
Método de cálculo	(Número de Proyectos de equipamiento urbanos que incluyen elementos que permitan la accesibilidad e inclusión de los grupos vulnerables en el espacio público dictaminados/ Número de Proyectos de equipamiento urbanos que incluyen elementos que permitan la accesibilidad e inclusión de los grupos vulnerables en el espacio público programados)*100				
Soporte	Proyectos de equipamiento urbano elaborados				
Observaciones					
APLICACION DEL METODO DE CALCULO PARA LA OBTENCION DE LA LINEA BASE					
La línea base debe corresponder a un valor definitivo para el ciclo 2021 o previo, no podrá ser un valor preliminar ni estimado					
Nombre variable 1	Dictamen	Valor variable 1	Unidad	Fuente de información variable 1	DGOTDU
Nombre variable 1		Valor variable 1		Fuente de información variable 1	
Sustitución en método de cálculo	0				
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS					
Línea base			Nota sobre la línea base		
Valor	0				
Año	2021				
Meta 2027			Nota sobre la meta 2027		

10					
SERIE HISTÓRICA DE LA META					
Se deberán registrar los valores acordes a la frecuencia de medición de la Meta. Puede registrar NA (No aplica) y ND (No disponible) cuando corresponda.					
2016	2017	2018	2019	2020	2021
ND	ND	ND	ND	ND	0
METAS					
Puede registrar NA cuando no aplique para ese año, de acuerdo con la frecuencia de medición.					
2023	2024	2025	2026	2027	
1	2	2	3	2	
Anual	Anual	Anual	Anual	Anual	
SOPORTE	SOPORTE	SOPORTE	SOPORTE	SOPORTE	
Proyecto	Proyecto	Proyecto	Proyecto	Proyecto	
ELEMENTOS META 1.5.1					
Nombre	Meta 1.5.1.- Nueve proyectos en materia de impacto urbano dictaminados.				
Objetivo específico	Mejorar la planeación del desarrollo urbano que incida en el bienestar de la sociedad, el crecimiento económico y el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales del estado, a partir de la implementación de un conjunto de instrumentos normativos y técnicos que creen condiciones para que las ciudades urbanas y rurales de Nayarit y sus municipios, avancen hacia el desarrollo sostenible				
Definición o descripción	Mide el avance en el establecimiento de condiciones o requisitos que tendrán que cumplirse al autorizar el proyecto u obra de que se trate, en particular aquellos que aseguren que los impactos negativos se impidan, mitiguen o compensen, así como a que los costos que la obra pueda generar sobre las redes de infraestructura, equipamiento o servicios públicos sean sufragados por el promovente.				
Niveles de desagregación	Estatal	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual		
Tipo	Gestión	Acumulado o periódico	Periódico		
Unidad de medida	Dictamen	Periodo de recolección de los datos	enero-diciembre		
Dimensión	Eficiencia	Disponibilidad de la información	Un semestre después del periodo del periodo de recolección de datos		
Tendencia esperada	Continuo	Unidad responsable de reportar el avance	DGOTDU		
Método de cálculo	(Número de Proyectos en materia de impacto urbano dictaminados/número de proyectos en materia de impacto urbano programados)*100				
Soporte	Proyecto dictaminado en materia de impacto urbano				
Observaciones					
APLICACION DEL METODO DE CALCULO PARA LA OBTENCION DE LA LINEA BASE					
La línea base debe corresponder a un valor definitivo para el ciclo 2021 o previo, no podrá ser un valor preliminar ni estimado					
Nombre variable 1	Dictamen	Valor variable 1	Unidad	Fuente de información variable 1	Secretaría de Desarrollo Sustentable
Nombre variable 1		Valor variable 1		Fuente de información variable 1	
Sustitución en método de cálculo	1				
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS					
Línea base			Nota sobre la línea base		
Valor	1		Información obtenida del indicador del componente C4A1 de la MIR del Programa P058 Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial; específicamente de la variable, Proyectos dictaminados en materia de impacto urbano emitidos, del indicador: Porcentaje de proyectos dictaminados en materia de impacto urbano.		
Año	2021				

Meta 2027		Nota sobre la meta 2027			
9		La meta no incluye el año base			
SERIE HISTÓRICA DE LA META					
Se deberán registrar los valores acordes a la frecuencia de medición de la Meta. Puede registrar NA (No aplica) y ND (No disponible) cuando corresponda.					
2016	2017	2018	2019	2020	2021
ND	ND	ND	ND	1	1
METAS					
Puede registrar NA cuando no aplique para ese año, de acuerdo con la frecuencia de medición.					
2023	2024	2025	2026	2027	
1	2	2	2	2	
Anual	Anual	Anual	Anual	Anual	
SOPORTE	SOPORTE	SOPORTE	SOPORTE	SOPORTE	
Proyecto dictaminado	Proyecto dictaminado	Proyecto dictaminado	Proyecto dictaminado	Proyecto dictaminado	
ELEMENTOS META 1.6.1					
Nombre	Meta 1.6.1.- Cincuenta proyectos en edificios catalogados como patrimonio histórico o que revisten un valor histórico cultural manifiesto dictaminados.				
Objetivo específico	Mejorar la planeación del desarrollo urbano que incida en el bienestar de la sociedad, el crecimiento económico y el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales del estado, a partir de la implementación de un conjunto de instrumentos normativos y técnicos que creen condiciones para que las ciudades urbanas y rurales de Nayarit y sus municipios, avancen hacia el desarrollo sostenible				
Definición o descripción	Mide el avance en los dictámenes de congruencia emitidos a los proyectos de rehabilitación, remodelación o reconstrucción de edificios catalogados como patrimonio histórico o que revisten un valor histórico cultural manifiesto para conservación de su identidad cultural e imagen urbana				
Niveles de desagregación	Estatal	Periodicidad o frecuencia de medición		Anual	
Tipo	Gestión	Acumulado o periódico		Periódico	
Unidad de medida	Dictamen	Periodo de recolección de los datos		Enero-diciembre	
Dimensión	Eficiencia	Disponibilidad de la información		Un mes después del periodo que se informa	
Tendencia esperada	Continuo	Unidad responsable de reportar el avance		Dirección General de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial	
Método de cálculo	(Número de dictámenes a proyectos en edificios catalogados como patrimonio histórico o que revisten un valor histórico cultural manifiesto dictaminados/ Número de dictámenes a proyectos en edificios catalogados como patrimonio histórico o que revisten un valor histórico cultural manifiesto programados)*100				
Soporte	Dictamen a proyecto en edificio catalogado como patrimonio histórico				
Observaciones					
APLICACION DEL METODO DE CALCULO PARA LA OBTENCION DE LA LINEA BASE					
La línea base debe corresponder a un valor definitivo para el ciclo 2021 o previo, no podrá ser un valor preliminar ni estimado					
Nombre variable 1	Dictamen	Valor variable 1	Unidad	Fuente de información variable 1	SDS
Nombre variable 1		Valor variable 1		Fuente de información variable 1	
Sustitución en método de cálculo					

VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS					
Línea base			Nota sobre la línea base		
Valor	10		Información obtenida del indicador del componente C3 Proyectos de edificación dentro del Patrimonio cultural tienen identidad e imagen urbana conservada de la MIR del programa presupuestal 058 Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial; en específico de la variable: Número de Proyectos de edificios catalogados como patrimonio histórico o que revisten un valor histórico cultural manifiesto dictaminados positivos y/o condicionados del indicador Porcentaje de Proyectos de edificios catalogados como patrimonio histórico o que revisten un valor histórico cultural manifiesto dictaminados		
Año	2021				
Meta 2027			Nota sobre la meta 2027		
50			La meta no incluye el año base		
SERIE HISTÓRICA DE LA META					
Se deberán registrar los valores acordes a la frecuencia de medición de la Meta. Puede registrar NA (No aplica) y ND (No disponible) cuando corresponda.					
2016	2017	2018	2019	2020	2021
ND	ND	ND	ND	ND	10
METAS					
Puede registrar NA cuando no aplique para ese año, de acuerdo con la frecuencia de medición.					
2023	2024	2025	2026	2027	
10	10	10	10	10	
Anual	Anual	Anual	Anual	Anual	
SOPORTE	SOPORTE	SOPORTE	SOPORTE	SOPORTE	
Dictamen	Dictamen	Dictamen	Dictamen	Dictamen	
ELEMENTOS META 1.7.1					
Nombre	Meta 1.7.1.- Un Consejo ciudadano en materia de desarrollo urbano Instalado				
Objetivo específico	Mejorar la planeación del desarrollo urbano que incida en el bienestar de la sociedad, el crecimiento económico y el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales del estado, a partir de la implementación de un conjunto de instrumentos normativos y técnicos que creen condiciones para que las ciudades urbanas y rurales de Nayarit y sus municipios, avancen hacia el desarrollo sostenible				
Definición o descripción	Mide el avance en el número de Consejos de ordenamiento territorial y desarrollo urbano de competencia estatal instalados				
Niveles de desagregación	Estatal	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual		
Tipo	Gestión	Acumulado o periódico	Periódico		
Unidad de medida	Consejo	Periodo de recolección de los datos	Enero-diciembre		
Dimensión	Eficacia	Disponibilidad de la información	Un mes después del periodo que se informa		
Tendencia esperada	Constante	Unidad responsable de reportar el avance	Dirección General de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial		
Método de cálculo	(Número de Consejos de ordenamiento territorial y desarrollo urbano de competencia estatal instalado/ número de Consejos de ordenamiento territorial y desarrollo urbano de competencia estatal programados)*100				
SopORTE	Acta de instalación de consejo de ordenamiento territorial y desarrollo urbano				
Observaciones					
APLICACION DEL METODO DE CALCULO PARA LA OBTENCION DE LA LINEA BASE					
La línea base debe corresponder a un valor definitivo para el ciclo 2021 o previo, no podrá ser un valor preliminar ni estimado					

Nombre variable 1	Consejo	Valor variable 1	Unidad	Fuente de información variable 1	
Nombre variable 1		Valor variable 1		Fuente de información variable 1	
Sustitución en método de cálculo	0				
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS					
Línea base			Nota sobre la línea base		
Valor	0				
Año	2021				
Meta 2027			Nota sobre la meta 2027		
1					
SERIE HISTÓRICA DE LA META					
Se deberán registrar los valores acordes a la frecuencia de medición de la Meta. Puede registrar NA (No aplica) y ND (No disponible) cuando corresponda.					
2016	2017	2018	2019	2020	2021
ND	ND	ND	ND	ND	0
METAS					
Puede registrar NA cuando no aplique para ese año, de acuerdo con la frecuencia de medición.					
2023	2024	2025	2026	2027	
1	0	0	0	0	
Anual	NA	NA	NA	NA	
SOPORTE	SOPORTE	SOPORTE	SOPORTE	SOPORTE	
Acta de instalación de consejo	NA	NA	NA	NA	
ELEMENTOS META 1.8.1					
Nombre	Meta 1.8.1.- Un sistema de planeación urbano en el estado instalado				
Objetivo específico	Mejorar la planeación del desarrollo urbano que incida en el bienestar de la sociedad, el crecimiento económico y el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales del estado, a partir de la implementación de un conjunto de instrumentos normativos y técnicos que creen condiciones para que las ciudades urbanas y rurales de Nayarit y sus municipios, avancen hacia el desarrollo sostenible				
Definición o descripción	Mide el avance en el número de sistemas de planeación en materia de desarrollo urbano en el estado instalado				
Niveles de desagregación	Estatal	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual		
Tipo	Gestión	Acumulado o periódico	Acumulado		
Unidad de medida	Sistema	Periodo de recolección de los datos	Enero-diciembre		
Dimensión	Eficiencia	Disponibilidad de la información	Un mes después del periodo que se informa		
Tendencia esperada	Constante	Unidad responsable de reportar el avance	Instituto de Planeación del Estado de Nayarit		
Método de cálculo	(Número de sistemas de planeación urbana en el estado instalados/número de sistemas de planeación programados)*100				
Soporte	Sistema de planeación urbana				
Observaciones					
APLICACION DEL METODO DE CALCULO PARA LA OBTENCION DE LA LINEA BASE					
La línea base debe corresponder a un valor definitivo para el ciclo 2021 o previo, no podrá ser un valor preliminar ni estimado					
Nombre variable 1	Sistema	Valor variable 1	0	Fuente de información variable 1	IPLANAY

Nombre variable 1	Valor variable 1	Fuente de información variable 1
Sustitución en método de cálculo	0	
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS		
Línea base		Nota sobre la línea base
Valor	0	No se operó algún sistema de planeación urbano en el estado
Año	2021	
Meta 2027		Nota sobre la meta 2027
1		
SERIE HISTÓRICA DE LA META		
Se deberán registrar los valores acordes a la frecuencia de medición de la Meta. Puede registrar NA (No aplica) y ND (No disponible) cuando corresponda.		
2016	2017	2018
ND	ND	ND
METAS		
Puede registrar NA cuando no aplique para ese año, de acuerdo con la frecuencia de medición.		
2023	2024	2025
0	0	1
NA	NA	Anual
SOPORTE	SOPORTE	SOPORTE
		Sistema operando

ELEMENTOS META 1.9.1			
Nombre	Meta 1.9.1.- Tres programas de desarrollo urbano de centros de población dictaminados.		
Objetivo específico	Mejorar la planeación del desarrollo urbano que incida en el bienestar de la sociedad, el crecimiento económico y el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales del estado, a partir de la implementación de un conjunto de instrumentos normativos y técnicos que creen condiciones para que las ciudades urbanas y rurales de Nayarit y sus municipios, avancen hacia el desarrollo sostenible		
Definición o descripción	Mide el avance en el número de programas de desarrollo urbano de centros de población dictaminados.		
Niveles de desagregación	Estatal	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual
Tipo	Gestión	Acumulado o periódico	Periódico
Unidad de medida	Dictamen	Periodo de recolección de los datos	Enero-diciembre
Dimensión	Eficiencia	Disponibilidad de la información	Un mes después del periodo que se informa
Tendencia esperada	Continuo	Unidad responsable de reportar el avance	Secretaría de Desarrollo Sustentable
Método de cálculo	(Número de programas de desarrollo urbano de centros de población dictaminados/número de programas de desarrollo urbano de centros de población programados)*100.		
Soporte	Dictamen de programa de desarrollo urbano de centro de población		
Observaciones			
APLICACION DEL METODO DE CALCULO PARA LA OBTENCION DE LA LINEA BASE			
La línea base debe corresponder a un valor definitivo para el ciclo 2021 o previo, no podrá ser un valor preliminar ni estimado			
Nombre variable 1	Proyecto	Valor variable 1	1
Nombre variable 1		Valor variable 1	

Sustitución en método de cálculo					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS					
Línea base			Nota sobre la línea base		
Valor	1		0		
Año	2021				
Meta 2027			Nota sobre la meta 2027		
3			La meta no incluye el año base		
SERIE HISTÓRICA DE LA META					
Se deberán registrar los valores acordes a la frecuencia de medición de la Meta. Puede registrar NA (No aplica) y ND (No disponible) cuando corresponda.					
2016	2017	2018	2019	2020	2021
0	0	0	0	0	1
METAS					
Puede registrar NA cuando no aplique para ese año, de acuerdo con la frecuencia de medición.					
2023	2024	2025	2026	2027	
0	0	1	1	1	
0	0	Anual	Anual	Anual	
SOPORTE	SOPORTE	SOPORTE	SOPORTE	SOPORTE	
		Dictamen	Dictamen	Dictamen	

Tabla 29. Elementos de Metas del Objetivo Especifico 2 Movilidad Incluyente.

ELEMENTOS META 2.1.1					
Nombre	2.1.1 50 rutas y/o bases de sitio ordenadas del transporte público				
Objetivo específico	Asegurar una movilidad urbana segura, incluyente, integral y equitativa, enfocada en el usuario, que promueva el desarrollo de infraestructura con una visión de proximidad, accesibilidad y conectividad, un transporte moderno, infraestructura peatonal y una cultura de seguridad vial que privilegie el espacio público y la movilidad activa no motorizada, para mejorar la calidad de vida, facilitando el desplazamiento seguro de personas y bienes en Nayarit.				
Definición o descripción	Mide el avance en el ordenamiento de rutas de transporte público y/o bases de sitio en todo el estado de Nayarit				
Niveles de desagregación	Estatal	Periodicidad o frecuencia de medición		Anual	
Tipo	Estratégicas	Acumulado o periódico		Acumulado	
Unidad de medida	Cursos	Periodo de recolección de los datos		enero-diciembre	
Dimensión	Eficacia	Disponibilidad de la información		Un semestre después del periodo de recolección de datos	
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance		SEMOVI	
Método de cálculo	(Rutas de transporte público y/o bases de sitios ordenados/ rutas ordenadas de transporte público y/o bases de sitio programadas)*100				
Soporte	Acta de ordenamiento de ruta y/o base de sitio inscrita en el Registro Público de Movilidad				
Observaciones					
APLICACION DEL METODO DE CALCULO PARA LA OBTENCION DE LA LINEA BASE					
La línea base debe corresponder a un valor definitivo para el ciclo 2021 o previo, no podrá ser un valor preliminar ni estimado					
Nombre variable 1	Acta	Valor variable 1	Unidad	Fuente de información variable 1	REPUMO SEMOVI
Nombre variable 1		Valor variable 1		Fuente de información variable 1	
Sustitución en método de cálculo					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS					
Línea base			Nota sobre la línea base		
Valor	0		Rutas ordenadas y registradas en el RePuMo		
Año	2021				
Meta 2027			Nota sobre la meta 2027		
150					
SERIE HISTÓRICA DE LA META					
Se deberán registrar los valores acordes a la frecuencia de medición de la Meta. Puede registrar NA (No aplica) y ND (No disponible) cuando corresponda.					
2016	2017	2018	2019	2020	2021
ND	ND	ND	ND	ND	0
METAS					
Puede registrar NA cuando no aplique para ese año, de acuerdo con la frecuencia de medición.					
2023	2024	2025	2026	2027	
15	15	10	5	5	
SOPORTE	SOPORTE	SOPORTE	SOPORTE	SOPORTE	
Acta de ordenamiento de ruta y/o base de sitio	Acta de ordenamiento de ruta y/o base de	Acta de ordenamiento de ruta y/o base de	Acta de ordenamiento de ruta y/o base de	Acta de ordenamiento de ruta y/o base de sitio	

inscrita en el Registro Público de Movilidad	sitio inscrita en el Registro Público de Movilidad	sitio inscrita en el Registro Público de Movilidad	sitio inscrita en el Registro Público de Movilidad	inscrita en el Registro Público de Movilidad	
ELEMENTOS META 2.2.1					
Nombre	Meta 2.2.1. Tres propuestas de anteproyecto para la movilidad segura en espacios viales urbanos o rurales.				
Objetivo específico	Asegurar una movilidad urbana segura, incluyente, integral y equitativa, enfocada en el usuario, que promueva el desarrollo de infraestructura con una visión de proximidad, accesibilidad y conectividad, un transporte moderno, infraestructura peatonal y una cultura de seguridad vial que privilegie el espacio público y la movilidad activa no motorizada, para mejorar la calidad de vida, facilitando el desplazamiento seguro de personas y bienes en Nayarit.				
Definición o descripción	Mide el avance en las propuestas de anteproyectos elaborados para la movilidad segura, incluyente, integral y equitativa				
Niveles de desagregación	Estatal	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual		
Tipo	Estratégica	Acumulado o periódico	Acumulado		
Unidad de medida	Anteproyectos	Periodo de recolección de los datos	enero-diciembre		
Dimensión	Eficacia	Disponibilidad de la información	Un semestre después del periodo de recolección de datos		
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	Dirección de Movilidad e Imagen Urbana de la SEMOVI		
Método de cálculo	(Número de anteproyectos elaborados para la movilidad segura, incluyente, integral y equitativa/número de anteproyectos para la movilidad segura, incluyente, integral y equitativa programados)*100				
Soporte	Registro en la Dirección de Movilidad e Imagen Urbana de la SEMOVI				
Observaciones					
APLICACION DEL METODO DE CALCULO PARA LA OBTENCION DE LA LINEA BASE					
La línea base debe corresponder a un valor definitivo para el ciclo 2021 o previo, no podrá ser un valor preliminar ni estimado					
Nombre variable 1	Anteproyecto para la movilidad segura en espacios viales urbanos	Valor variable 1	Unidad	Fuente de información variable 1	DMIU de la SEMOVI
Nombre variable 1		Valor variable 1		Fuente de información variable 1	
Sustitución en método de cálculo					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS					
Línea base			Nota sobre la línea base		
Valor	0		No existe antecedente		
Año	2021				
Meta 2027			Nota sobre la meta 2027		
3					
SERIE HISTÓRICA DE LA META					
Se deberán registrar los valores acordes a la frecuencia de medición de la Meta. Pude registrar NA (No aplica) y ND (No disponible) cuando corresponda.					
2016	2017	2018	2019	2020	2021
NA	NA	NA	NA	ND	0
METAS					
Puede registrar NA cuando no aplique para ese año, de acuerdo con la frecuencia de medición.					
2023	2024	2025	2026	2027	

1	1	1	0	0	
anual	anual	anual			
SOPORTE	SOPORTE	SOPORTE	SOPORTE	SOPORTE	
Acuse de recepción de anteproyecto por dependencia ejecutora	Acuse de recepción de anteproyecto por dependencia ejecutora	Acuse de recepción de anteproyecto por dependencia ejecutora	0	0	
ELEMENTOS META 2.3.1					
Nombre	Meta 2.3.1.- Diez Estudios de Evaluación de la movilidad que cumplan con los criterios de accesibilidad e inclusión en las obras efectuadas en el Estado.				
Objetivo específico	Asegurar una movilidad urbana segura, incluyente, integral y equitativa, enfocada en el usuario, que promueva el desarrollo de infraestructura con una visión de proximidad, accesibilidad y conectividad, un transporte moderno, infraestructura peatonal y una cultura de seguridad vial que privilegie el espacio público y la movilidad activa no motorizada, para mejorar la calidad de vida, facilitando el desplazamiento seguro de personas y bienes en Nayarit.				
Definición o descripción	Mide el avance en la realización de dictámenes de estudios de evaluación de la movilidad.				
Niveles de desagregación	Estatal	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual		
Tipo	Estratégicas	Acumulado o periódico	Periódico		
Unidad de medida	Estudios	Periodo de recolección de los datos	enero-diciembre		
Dimensión	Eficacia	Disponibilidad de la información	Un semestre después del periodo de recolección de datos		
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	DMIU de la SEMOVI		
Método de cálculo	Número de estudios de evaluación de la movilidad dictaminados / Número de estudios de evaluación de la movilidad programados)* 100				
Soporte	Dictamen de evaluación emitido por la DMIU de la SEMOVI				
Observaciones					
APLICACION DEL METODO DE CALCULO PARA LA OBTENCION DE LA LINEA BASE					
La línea base debe corresponder a un valor definitivo para el ciclo 2021 o previo, no podrá ser un valor preliminar ni estimado					
Nombre variable 1	Estudio de evaluación de movilidad	Valor variable 1	Unidad	Fuente de información variable 1	DMIU de la SEMOVI
Nombre variable 1		Valor variable 1		Fuente de información variable 1	
Sustitución en método de cálculo					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS					
Línea base			Nota sobre la línea base		
Valor	0		No existe antecedente		
Año	2021				
Meta 2027			Nota sobre la meta 2027		
10					
SERIE HISTÓRICA DE LA META					
Se deberán registrar los valores acordes a la frecuencia de medición de la Meta. Pude registrar NA (No aplica) y ND (No disponible) cuando corresponda.					
2016	2017	2018	2019	2020	2021
NA	NA	NA	NA	ND	0
METAS					
Puede registrar NA cuando no aplique para ese año, de acuerdo con la frecuencia de medición.					
2023	2024	2025	2026	2027	

3	2	2	2	1
Anual	Anual	Anual	Anual	Anual
SOPORTE	SOPORTE	SOPORTE	SOPORTE	SOPORTE
Dictamen emitido por la DMIU de la SEMOVI	Dictamen emitido por la DMIU de la SEMOVI	Dictamen emitido por la DMIU de la SEMOVI	Dictamen emitido por la DMIU de la SEMOVI	Dictamen emitido por la DMIU de la SEMOVI

ELEMENTOS META 2.4.1					
Nombre	Meta 2.4.1.- Ciento cincuenta Capacitaciones para la formación de cultura vial.				
Objetivo específico	Asegurar una movilidad urbana segura, incluyente, integral y equitativa, enfocada en el usuario, que promueva el desarrollo de infraestructura con una visión de proximidad, accesibilidad y conectividad, un transporte moderno, infraestructura peatonal y una cultura de seguridad vial que privilegie el espacio público y la movilidad activa no motorizada, para mejorar la calidad de vida, facilitando el desplazamiento seguro de personas y bienes en Nayarit.				
Definición o descripción	Mide el avance en la cantidad de cursos de capacitación para la formación de cultura vial				
Niveles de desagregación	Estatat	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual		
Tipo	Estratégicas	Acumulado o periódico	Acumulado		
Unidad de medida	Cursos	Periodo de recolección de los datos	enero-diciembre		
Dimensión	Eficacia	Disponibilidad de la información	Un semestre después del periodo de recolección de datos		
Tendencia esperada	Descendente	Unidad responsable de reportar el avance	SEMOVI		
Método de cálculo	(Número de cursos de capacitación en cultura vial programados/número de cursos de capacitación vial realizados)*100				
Soporte	Documentos de comprobación de impartición de curso				
Observaciones					
APLICACION DEL METODO DE CALCULO PARA LA OBTENCION DE LA LINEA BASE					
La línea base debe corresponder a un valor definitivo para el ciclo 2021 o previo, no podrá ser un valor preliminar ni estimado					
Nombre variable 1	Cursos de capacitación en cultura vial	Valor variable 1	Unidad	Fuente de información variable 1	SEMOVI
Nombre variable 1		Valor variable 1		Fuente de información variable 1	
Sustitución en método de cálculo					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS					
Línea base			Nota sobre la línea base		
Valor	0				
Año	2021				
Meta 2027			Nota sobre la meta 2027		
150					
SERIE HISTÓRICA DE LA META					
Se deberán registrar los valores acordes a la frecuencia de medición de la Meta. Puede registrar NA (No aplica) y ND (No disponible) cuando corresponda.					
2016	2017	2018	2019	2020	2021
ND	ND	ND	ND	ND	0
METAS					
Puede registrar NA cuando no aplique para ese año, de acuerdo con la frecuencia de medición.					
2023	2024	2025	2026	2027	

40	32	32	32	14
Anual	Anual	Anual	Anual	Anual
EVIDENCIA FOTOGRÁFICA	EVIDENCIA FOTOGRÁFICA	EVIDENCIA FOTOGRÁFICA	EVIDENCIA FOTOGRÁFICA	EVIDENCIA FOTOGRÁFICA
Si Aplica				

ELEMENTOS META 2.5.1					
Nombre	Meta 2.5.1.- Una instalación de Consejo Consultivo de Movilidad				
Objetivo específico	Asegurar una movilidad urbana segura, incluyente, integral y equitativa, enfocada en el usuario, que promueva el desarrollo de infraestructura con una visión de proximidad, accesibilidad y conectividad, un transporte moderno, infraestructura peatonal y una cultura de seguridad vial que privilegie el espacio público y la movilidad activa no motorizada, para mejorar la calidad de vida, facilitando el desplazamiento seguro de personas y bienes en Nayarit.				
Definición o descripción	Mide el avance en la instalación del Consejo Consultivo de Movilidad				
Niveles de desagregación	Estatal	Periodicidad o frecuencia de medición		Anual	
Tipo	Estratégicas	Acumulado o periódico		Acumulado	
Unidad de medida	Acta	Periodo de recolección de los datos		Enero-diciembre	
Dimensión	Eficacia	Disponibilidad de la información		Un semestre después del periodo de recolección de datos	
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance		SEMOVI	
Método de cálculo	(Número de Consejo Consultivo de Movilidad instalados/ número de Consejos Consultivos programados)*100				
Soporte	Acta de instalación del Consejo Consultivo de Movilidad				
Observaciones					
APLICACION DEL METODO DE CALCULO PARA LA OBTENCION DE LA LINEA BASE					
La línea base debe corresponder a un valor definitivo para el ciclo 2021 o previo, no podrá ser un valor preliminar ni estimado					
Nombre variable 1	Acta	Valor variable 1	Unidad	Fuente de información variable 1	SEMOVI
Nombre variable 1		Valor variable 1		Fuente de información variable 1	
Sustitución en método de cálculo					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS					
Línea base			Nota sobre la línea base		
Valor	0		No existe antecedente		
Año	2021				
Meta 2027			Nota sobre la meta 2027		
1					
SERIE HISTÓRICA DE LA META					
Se deberán registrar los valores acordes a la frecuencia de medición de la Meta. Puede registrar NA (No aplica) y ND (No disponible) cuando corresponda.					
2016	2017	2018	2019	2020	2021
ND	NA	NA	NA	ND	0
METAS					
Puede registrar NA cuando no aplique para ese año, de acuerdo con la frecuencia de medición.					
2023	2024	2025	2026	2027	
1	0	0	0	0	


SOPORTE	SOPORTE	SOPORTE	SOPORTE	SOPORTE
Acta de Instalación				
EVIDENCIA FOTOGRÁFICA	EVIDENCIA FOTOGRÁFICA	EVIDENCIA FOTOGRÁFICA	EVIDENCIA FOTOGRÁFICA	EVIDENCIA FOTOGRÁFICA
Si Aplica				

ELEMENTOS META 2.6.1					
Nombre	Meta 2.6.1 Norma técnica de movilidad.				
Objetivo específico	Asegurar una movilidad urbana segura, incluyente, integral y equitativa, enfocada en el usuario, que promueva el desarrollo de infraestructura con una visión de proximidad, accesibilidad y conectividad, un transporte moderno, infraestructura peatonal y una cultura de seguridad vial que privilegie el espacio público y la movilidad activa no motorizada, para mejorar la calidad de vida, facilitando el desplazamiento seguro de personas y bienes en Nayari.				
Definición o descripción	Mide el avance en la publicación de normas técnica de movilidad				
Niveles de desagregación	Estatal	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual		
Tipo	Estratégicas	Acumulado o periódico	Acumulado		
Unidad de medida	Norma técnica de movilidad	Periodo de recolección de los datos	Enero-diciembre		
Dimensión	Eficacia	Disponibilidad de la información	Un semestre después del periodo de recolección de datos		
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	SEMOVI		
Método de cálculo	(Número de normas técnicas de movilidad realizadas / número de normas técnicas de movilidad programadas) * 100				
Soporte	Publicación de la Norma Técnica de Movilidad				
Observaciones					
APLICACION DEL METODO DE CALCULO PARA LA OBTENCION DE LA LINEA BASE					
La línea base debe corresponder a un valor definitivo para el ciclo 2021 o previo, no podrá ser un valor preliminar ni estimado					
Nombre variable 1	Norma Técnica	Valor variable 1	Unidad	Fuente de información variable 1	SEMOVI
Nombre variable 1		Valor variable 1		Fuente de información variable 1	
Sustitución en método de cálculo					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS					
Línea base			Nota sobre la línea base		
Valor	0		No existe antecedente		
Año	2021				
Meta 2027			Nota sobre la meta 2027		
1					
SERIE HISTÓRICA DE LA META					
Se deberán registrar los valores acordes a la frecuencia de medición de la Meta. Puede registrar NA (No aplica) y ND (No disponible) cuando corresponda.					
2016	2017	2018	2019	2020	2021
ND	NA	NA	NA	ND	0
METAS					
Puede registrar NA cuando no aplique para ese año, de acuerdo con la frecuencia de medición.					

2023	2024	2025	2026	2027
1	0	0	0	0
SOPORTE	SOPORTE	SOPORTE	SOPORTE	SOPORTE
Publicación en el Periódico Oficial de la Norma Técnica de Movilidad				

M.2. Indicadores

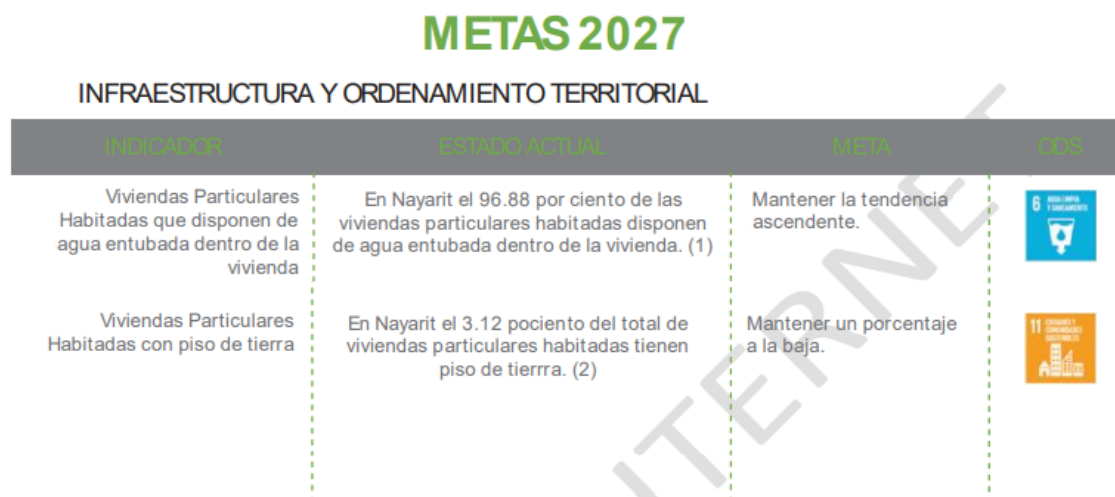
Tabla 30. Indicadores 2027 del PSDUMI

Indicador	Método de cálculo	Estado actual	Meta 2027	ODS
Porcentaje de la población que habita en ciudades que cuentan con programa de desarrollo urbano implementado	Población que vive en ciudades con programa de desarrollo urbano implementado/población total del estado*100	52.2	70	
Tasa de víctimas de muertes en accidente por cada 100 mil habitantes.	Número de Defunciones por Accidentes de Tránsito/ población total del estado*100 mil habitantes	1.9	1.7	

Fuente: Elaboración propia. Con datos de la Secretaría de Desarrollo Sustentable. 2021 y INEGI. Georreferenciación de Accidentes de Tránsito en Zonas Urbanas 2020. Nota técnica

Metas del PED Nayarit 2017-204 con Visión de Largo Plazo

Figura 23. Eje Rector Desarrollo social regional sostenible para el bienestar.





1. Censo de Población y Vivienda. NEGI 2020.
2. Censo de Población y Vivienda. INEGI 2020.

Figura 24. Eje Rector Desarrollo integral sustentable para el desarrollo.

METAS 2027

MOVILIDAD

INDICADOR	ESTADO ACTUAL	META	ODS
Índice de Capacidad Vial	El Índice de Capacidad Vial para garantizar los servicios de transporte en el estado es de 5.6, el valor nacional es de 3.4. (1)	Mantener una tendencia superior a la nacional.	
Ciudades sostenibles. Residuos sólidos	En Nayarit se recogen en promedio 1,785,228 kgs. de residuos sólidos al día. (2)	Alcanzar una tendencia a la baja.	

1. Iplaneg con base en Longitud de la red carretera: INEGI, 2015.
2. Base de datos estadísticos BADESNIARN, Consulta temática, SEMARNAT 2018.

Fuente: PED Nayarit 2017-204 con Visión de Largo Plazo

N. Cronograma de trabajo.

Para el logro de los objetivos establecidos en este programa se realizarán las actividades y proyectos que se señalan en la Tabla 17, donde se indica el total de productos esperados durante el periodo de esta administración.

Tabla 31. Cronograma anual para el cumplimiento de las Metas de las Líneas de Acción por Objetivos Específicos en materia de Desarrollo Urbano y Movilidad.

Meta de las Líneas de Acción por Objetivos Específicos	2023	2024	2025	2026	2027	Total
1.1.1 Proponer nuevos o actualizar los Instrumentos legales en materia de desarrollo urbano.	1	0	1	0	0	2
1.2.1 Realizar talleres en materia de desarrollo urbano.	2	2	2	2	2	10
1.3.1 Formular programas de desarrollo urbano.	1	0	1	0	1	3
1.3.2 Dictaminar proyectos de fraccionamientos dictaminados.	12	12	12	12	12	60
1.3.3 Dictaminar programas parciales desarrollo urbano o Urbanización.	5	5	5	5	5	25
1.4.1 Dictaminar proyectos de equipamiento urbanos accesibles e inclusivos.	2	2	2	2	2	10
1.5.1 Dictaminar proyectos en materia de impacto urbano.	1	2	2	2	1	9
1.6.1 Dictaminar proyectos en edificios catalogados como patrimonio histórico o que revisten un valor histórico cultural manifiesto.	10	10	10	10	10	50
1.7.1 Operar el Consejo Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.	1	0	0	0	0	1
1.8.1 Operar el Sistema de planeación urbano del estado.	0	0	1	0	0	1
1.9.1 Formular programas de desarrollo urbano de centro de población	0	0	1	1	1	3
2.1.1 Rutas actualizadas del transporte público urbano.	15	15	10	5	5	50
2.2.1 Elaborar propuestas de anteproyecto para la movilidad segura en espacios viales urbanos.	1	1	1	0	0	3
2.3.1 Evaluar el cumplimiento de los criterios de accesibilidad e inclusión en las obras efectuadas en el Estado.	3	2	2	2	1	10
2.4.1 Impartir cursos de formación de cultura vial	40	35	30	30	15	150
2.5.1 Instalar el Consejo Consultivo de Movilidad.	0	0	0	0	0	1
2.6.1 Crear una Norma Técnica de Movilidad	1	0	0	0	0	0

Proyectos emblemáticos

Adicionalmente, se incluyen en el Programa Sectorial de Desarrollo Urbano y Movilidad Incluyente dos Proyectos Emblemáticos que se llevarán a cabo y que apuntalan el cumplimiento de los objetivos específicos.

- I. Plan de Desarrollo Urbano del Estado de Nayarit.
- II. Programa Integral de Movilidad Sustentable del Estado de Nayarit.

El Plan de Desarrollo Urbano del Estado de Nayarit (PDUEN) y el Programa Integral de Movilidad Sustentable del Estado de Nayarit (PIMSEN) serán difundidos y publicados en la

página web de la Secretaría de Desarrollo Sustentable y en la de Secretaría de Movilidad, al día siguiente de su publicación en el periódico oficial.

La Secretaría de Desarrollo Sustentable y la Secretaría de Movilidad, serán las responsables de cumplir el PDUEN y con el PIMSEN, así mismo serán responsables de reportar su avance con la periodicidad que requiera IPLANAY. Cada una de las secretarías establecerá los mecanismos de coordinación entre las unidades administrativas participantes en su ejecución, con el propósito de promover el logro de los objetivos, las metas y de reportar los avances en la ejecución.

Seguimiento y evaluación

El seguimiento, evaluación y actualización del Programa Sectorial de Desarrollo Urbano y Movilidad Incluyente será de responsabilidad conjunta, entre la Secretaría de Desarrollo Sustentable y la Secretaría de Movilidad como responsables y coordinadoras, de su ejecución con las unidades administrativas interna y otras dependencias gubernamentales.

Los resultados de la ejecución del PSDUMI, serán insumos del Informe de Gobierno y conforme a lo que establece el artículo 28 del reglamento de la Ley de Planeación del Estado de Nayarit, se deberá informar periódicamente al IPLANAY en los términos y plazos que se definen en este programa los avances en las líneas de acción y sus metas para dar cumplimiento de los objetivos del Programa y del Plan Estatal de Desarrollo Nayarit 20212-2027 con Visión de Largo Plazo.

El cumplimiento del Programa Sectorial de Desarrollo Urbano y Movilidad Incluyente se sustenta en los programas presupuestales, P 058 Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial, E 038 Modernización y Seguridad de la Movilidad Vial y del Transporte, B057 Ejecución de Proyectos de Infraestructura para la Movilidad Urbana y Vial, P 138 Estudios de planeación, ecológicos, territoriales, urbanos y de movilidad; E043 Operación e innovación de redes de servicios de trámites registrales; de conformidad a las disposiciones establecidas por la Secretaria de Desarrollo Sustentable

Tabla 32. Formato de Seguimiento y Evaluación.

F1.SE-PSDUMI-OE1DU-LA

Seguimiento y Evaluación (1)

Diagnóstico (2)		Objetivo Específico (3)	Líneas de acción (4)	Meta de la línea de acción (5)	Actividades (6)	Recursos (7)	Responsable de SDS (8)	Semáforo (9)		
Ante	Post					E. Económicos M. Materiales				
		Mejorar la planeación del desarrollo urbano que incida en el bienestar de la sociedad, el crecimiento económico y el aprovechamiento	Proponer la actualización de la normatividad urbana estatal para incorporar los principios establecidos en la Nueva Agenda Urbana	Dos proyectos de normas jurídicas estatales en materia de desarrollo urbano elaborados o actualizados	1.1... 1.6... ...		Dirección General de Ordenamiento Territorial y Desarrollo			

Diagnóstico (2)		Objetivo Específico (3)	Líneas de acción (4)	Meta de la línea de acción (5)	Actividades (6)	Recursos (7)	Responsable de SDS (8)	Semáforo (9)			
		to sustentable de los recursos naturales del estado, a partir de la implementación de un conjunto de instrumentos normativos y técnicos que creen condiciones para que las ciudades urbanas y rurales de Nayarit y sus municipios, avancen hacia el desarrollo sostenible	en los proyectos urbanos				llo Urbano				
			Impulsar el fortalecimiento de las capacidades institucionales para que la supervisión y vigilancia del desarrollo urbano garanticen el derecho a la ciudad	Diez talleres en materia de desarrollo urbano realizados				Procuraduría Estatal de Protección al Ambiente y Ordenamiento Territorial			
			Promover la formulación y actualización de los instrumentos de planeación urbana para lograr una ciudad compacta, accesible, vivible y sostenible	*Tres programas municipales de desarrollo urbano formulados y/o actualizados * Sesenta proyectos de fraccionamientos dictaminados * Veinticinco programas parciales desarrollo urbano o urbanización dictaminados				Dirección General de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano			
			Promover el mejoramiento del equipamiento urbano para permitir la accesibilidad e inclusión de los grupos vulnerables en los sitios donde estos habitan, conviven y trabajan	Diez Proyectos de equipamiento urbanos que incluyen elementos que permitan la accesibilidad e inclusión de los grupos vulnerables en el espacio público			Dirección General de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano				

Diagnóstico (2)		Objetivo Específico (3)	Líneas de acción (4)	Meta de la línea de acción (5)	Actividades (6)	Recursos (7)	Responsable de SDS (8)	Semáforo (9)		
			Aprobar proyectos públicos y privados apegados a la normatividad urbana para controlar el crecimiento urbano	Nueve proyectos con dictamen en materia de impacto urbano positivos y/o condicionados			Dirección General de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano			
			Promover la protección del patrimonio cultural y natural del Estado para fortalecer las expresiones de identidad, pertenencia e integración de nuestra sociedad.	Cincuenta proyectos en edificios catalogados como patrimonio histórico o que revisten un valor histórico cultural manifiesto dictaminados			Dirección General de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano			
			Impulsar la modernización de los procesos de participación ciudadana para mejorar la gobernanza urbana.	Un Consejo ciudadano en materia de desarrollo urbano operando			Dirección General de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano			
			Implementar un sistema de planeación urbano en el estado, que coadyuve a la adaptación al cambio climático y la reducción del riesgo de los asentamientos humanos y las ciudades.	Un sistema de planeación urbano en el estado operando			Dirección General de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano			

Diagnóstico (2)		Objetivo Específico (3)	Líneas de acción (4)	Meta de la línea de acción (5)	Actividades (6)	Recursos (7)	Responsable de SDS (8)	Semáforo (9)		
			Promover la redensificación urbana y la diversificación de usos de suelo para utilizar el equipamiento urbano existente cuando este subutilizado e inducir viajes cortos.	Tres programas de desarrollo urbano de centros de población elaborados o actualizados			Dirección General de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano			

Fuente: Elaboración propia.

Cronograma de actividades (10)

Meta	Actividad	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
1	1.1...												
2	2.1...												
3	3.1...												
4	4.1...												
5	5.1...												
6	6.1...												
7	7.1...												
8	8.1...												
9	9.1...												

- (1) El área responsable presentará por línea de acción, dentro de los 5 últimos días de cada mes el formato F1. SE-PSDUMI-OE2-LA_
- (2) Plasmar una breve descripción de la situación inicial que guarda el contexto concreto del área que ejecutará la acción y al finalizar las actividades anuales lo realizará de nuevo, siempre con respecto al objetivo específico del PSDUMI.
- (3) Objetivo específico registrado en el PSDUMI.
- (4) Registrar, por objetivo específico, cada línea de acción señalada en el PSDUMI.
- (5) Describir cada meta por línea de acción.
- (6) Enumerar todas las actividades indispensables que auxilian al cumplimiento de la meta.
- (7) Definir los recursos económicos y materiales se requieren para la consecución de las metas. (esta información es de apoyo para el responsable del cumplimiento)
- (8) Cada línea de acción tendrá un responsable de seguimiento, en caso de que más de un área compartan la responsabilidad, todas las involucradas deberán presentar el reporte.
- (9) Para tener una apreciación visual rápida, se deberá presentar en conjunto, una evaluación de semáforo por colores del cumplimiento de la meta, con la siguiente ponderación: rojo (de 0 a 40%), amarillo (de 41 a 80%) y verde (de 81 a 100%).

(10) Para el seguimiento de las actividades descritas en el punto inciso 6, es necesario completar el apartado del inciso 10, el mismo servirá de soporte para la evaluación por colores.

F1.SE-PSDUMI-OE2MI-LA
Seguimiento y Evaluación (1)

Diagnóstico (2)		Objetivo Específico (3)	Líneas de acción (4)	Meta de la línea de acción (5)	Actividades (6)	Recursos (7)	Responsable (8)	Semáforo (9)			
Ante	Post					E. Económicos M. Materiales					
		Asegurar una movilidad urbana segura, incluyente, integral y equitativa, enfocada en el usuario, que promueva el desarrollo de infraestructura con una visión de proximidad, accesibilidad y conectividad, un transporte moderno, infraestructura peatonal y una cultura de seguridad vial que privilegie el espacio público y la movilidad activa no motorizada, para mejorar la calidad de vida, facilitando el desplazamiento seguro de personas y bienes en Nayarit.	Impulsar el ordenamiento del transporte público para mejorar su servicio, asegurar su uso y facilitar el acceso de todos los usuarios	Cincuenta rutas y/o bases de sitio ordenados del transporte público	1.1... 1.6... ...		Dirección de Transporte Público y Dirección de Registro Público				
			Promover la movilidad segura a través de la propuesta de incorporación de anteproyectos de espacios viales urbanos.	Tres propuestas de anteproyectos para la movilidad segura en espacios viales urbanos o rurales				Dirección de Movilidad e Imagen Urbana			
			Mejorar la movilidad urbana implementando criterios de accesibilidad e inclusión	Diez estudios de evaluación de la movilidad Evaluación que cumplan con los criterios de accesibilidad e inclusión en las obras efectuadas en el Estado				Dirección de Movilidad e Imagen Urbana			
			Fomentar la cultura vial en peatones,	Ciento cincuenta capacitaciones para la				Departamento de Cultura Vial			

Diagnóstico (2)	Objetivo Específico (3)	Líneas de acción (4)	Meta de la línea de acción (5)	Actividades (6)	Recursos (7)	Responsable (8)	Semáforo (9)
		conductores de vehículos motorizados y no motorizados	formación de cultura vial				
		Fomentar la participación ciudadana en temas de movilidad	Una instalación de Consejo Consultivo de Movilidad			Dirección de Movilidad e Imagen Urbana	
		Ampliar la normatividad en materia de movilidad	Una norma técnica de movilidad			Dirección Jurídica	

Fuente: Elaboración propia.

Cronograma de actividades (10)

Meta	Actividad	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
1	1.1...												
2	1.2...												
3	1.3...												
4	1.4...												
5	1.5...												

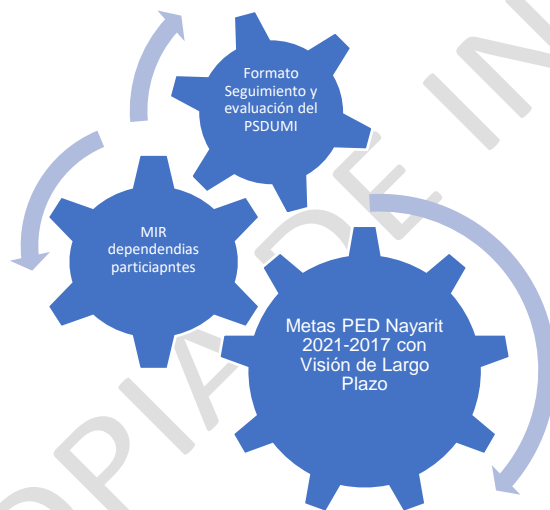
- (11) El área responsable presentará por línea de acción, dentro de los 5 últimos días de cada mes el formato F1. SE-PSDUMI-OE_LA_
- (12) Plasmar una breve descripción de la situación inicial que guarda el contexto concreto del área que ejecutará la acción y al finalizar las actividades anuales lo realizará de nuevo, siempre con respecto al objetivo específico del PSDUMI.
- (13) Objetivo específico registrado en el PSDUMI.
- (14) Registrar, por objetivo específico, cada línea de acción señalada en el PSDUMI.
- (15) Describir cada meta por línea de acción.
- (16) Enumerar todas las actividades indispensables que auxilian al cumplimiento de la meta.
- (17) Definir los recursos económicos y materiales se requieren para la consecución de las metas. (esta información es de apoyo para el responsable del cumplimiento)
- (18) Cada línea de acción tendrá un responsable de seguimiento, en caso de que más de un área compartan la responsabilidad, todas las involucradas deberán presentar el reporte.
- (19) Para tener una apreciación visual rápida, se deberá presentar en conjunto, una evaluación de semáforo por colores del cumplimiento de la meta, con la siguiente ponderación: rojo (de 0 a 40%), amarillo (de 41 a 80%) y verde (de 81 a 100%).

- (20) Para el seguimiento de las actividades descritas en el punto inciso 6, es necesario completar el apartado del inciso 10, el mismo servirá de soporte para la evaluación por colores.

Los responsables del seguimiento de las líneas de acción del PSDUMI, así como del logro de las metas, deberán elaborar sus reportes de manera mensual, con la finalidad de que verifique el cumplimiento del mismo.

La figura 25 sintetiza la forma en que se dará en principio el seguimiento del PSDUMI, el cual servirá para identificar las actividades que no se estén llevando a cabo y encauzar. Posteriormente, se vincularán con otros instrumentos como la presentación de resultados para elaborar el informe de gobierno y la Matriz de Indicadores de Resultados; finalmente, la evaluación los indicadores del PED Nayarit 2021-2017 con Visión de Largo Plazo, mostrarán el resultado anual en el corto plazo y sexenal en el mediano plazo para valorar el desempeño del sector en el desarrollo de Nayarit.

Figura 25. Mapa de comprobación de logros.



Fuente: Elaboración propia

El Programa Sectorial de Desarrollo Urbano y Movilidad Incluyente, refleja la situación que guarda el área, así como el trabajo que se va a alcanzar los objetivos que se plantean; contribuyendo al logro de la visión a la que nos conduce el Plan Estatal de Desarrollo Nayarit 2021-2027 con visión de largo plazo.

Referencias

[Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2020. INEGI. Recuperado de: https://www.inegi.org.mx/app/tabulados/](https://www.inegi.org.mx/app/tabulados/)

[Anuario estadístico 2019. Instituto Federal de Telecomunicaciones. Recuperado de: http://www.ift.org.mx/sites/default/files/contenidogeneral/estadisticas/anuario2019_4.pdf](http://www.ift.org.mx/sites/default/files/contenidogeneral/estadisticas/anuario2019_4.pdf)

[Anuario Estadístico del Sector Comunicaciones y Transportes 2020. Comunicaciones. Recuperado de http://www.sct.gob.mx/planeacion/estadistica/anuario-estadistico-sct/](http://www.sct.gob.mx/planeacion/estadistica/anuario-estadistico-sct/)

[Comunicado De Prensa 2021. Georreferenciación De Accidentes De Tránsito En Zonas Urbanas. INEGI. Recuperado de: https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2021/accidentes/ACCIDENTES_2021.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2021/accidentes/ACCIDENTES_2021.pdf)

[Medición Multidimensional de la Pobreza en México 2016-2020. CONEVAL. Recuperado de https://www.coneval.org.mx/Medicion/MP/Paginas/Pobreza_2020.aspx](https://www.coneval.org.mx/Medicion/MP/Paginas/Pobreza_2020.aspx)

[Panorama Sociodemográfico de México 2020. INEGI 2020. Recuperado de https://www.inegi.org.mx/chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/702825197711.pdf](https://www.inegi.org.mx/chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/702825197711.pdf)

[Población de México. Cuéntame de México. Recuperado de: https://cuentame.inegi.org.mx/poblacion/default.aspx?tema=P](https://cuentame.inegi.org.mx/poblacion/default.aspx?tema=P)

[PLAN Estatal de Desarrollo Nayarit 2021-2027 con Visión Estratégica de Largo Plazo. Periódico Oficial, 2021.](#)

[Presentación de resultados. Nayarit. INEGI CENSO 2020. Recuperado de: https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/ccpv/2020/doc/cpv2020_pres_res_nay.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/ccpv/2020/doc/cpv2020_pres_res_nay.pdf)

[Tabulados por Entidad Federativa 2022. Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares. ENIGH 2020. Recuperado de: https://www.inegi.org.mx/programas/enigh/nc/2020/default.html#Tabulados](https://www.inegi.org.mx/programas/enigh/nc/2020/default.html#Tabulados)

[Vehículos de motor registrados en circulación 2022. INEGI. Recuperado de: https://www.inegi.org.mx/programas/vehiculosmotor/#Tabulados](https://www.inegi.org.mx/programas/vehiculosmotor/#Tabulados)

Listado de Tablas

Tabla 1	Programas presupuestales vinculados al programa.	6
Tabla 2	Datos generales de Nayarit.	11
Tabla 3	Población con carencias	11
Tabla 4	Municipios que cuentan con Planes de Desarrollo Urbano en Nayarit.	12
Tabla 5	Municipios de Nayarit que cuentan con Planes de Conservación de Centros históricos	12
Tabla 6	Programa de desarrollo urbano del centro de población vigentes.	12
Tabla 7	Aeropuertos, aeródromos y aeronaves por entidad federativa según tipo de servicio y matrícula 2020	20
Tabla 8	Infraestructura portuaria del Pacífico por entidad federativa y puerto según su longitud en obras de protección, atraque y áreas de almacenamiento 2020	21
Tabla 9	Empresas que prestan el servicio de autotransporte federal de pasajeros según personalidad jurídica y terminales de pasajeros por entidad federativa 2020	22
Tabla 10	Flota vehicular por entidad federativa según servicio de pasaje, turismo y carga 2020. Unidades	23
Tabla 11	Porcentaje de población que vive en localidades urbanas o rurales.	23
Tabla 12	Vehículos registrados en Nayarit por su tipo.	24
Tabla 13	Composición de los vehículos de motor registrados en circulación por municipio 2020.	25
Tabla 14	Número de vehículos de registrados respecto a la población en Nayarit.	26
Tabla 15	Eventos y víctimas de accidentes de tránsito terrestre en Nayarit 2019-2021	28
Tabla 16	Tipo de accidentes de tránsito terrestre en Nayarit	28
Tabla 17	Longitud y características de la red carretera por entidad federativa según superficie de rodamiento 2020 en kilómetros	29
Tabla 18	Población Con discapacidad en Nayarit 2020	31
Tabla 19	Análisis FODA en materia de desarrollo urbano y movilidad.	39
Tabla 20	Estrategias derivadas del análisis FODA	41
Tabla 21	Alternativas en materia de desarrollo urbano y territorial más votadas en los foros del PED Nayarit	42

	2021-2027 con Visión Estratégica de Largo Plazo con visión estratégica de largo plazo.	
Tabla 22	Alternativas en materia de movilidad más votadas en los foros del PED Nayarit 2021-2027 con Visión Estratégica de Largo Plazo con visión estratégica de largo plazo.	43
Tabla 23	Alternativas en materia de equipamiento urbano más votadas en los foros del PED Nayarit 2021-2027 con Visión Estratégica de Largo Plazo con visión estratégica de largo plazo.	44
Tabla 24	Estrategias vinculantes del PSDUMI descritas en el PED Nayarit 2021-2024 con visión estratégica de largo plazo.	51
Tabla 25	Líneas de Acción, Tipo y Responsables Objetivo Específico 1 Desarrollo Urbano.	55
Tabla 26	Líneas de Acción, tipo y Responsables Objetivo Específico 2 Movilidad Incluyente.	58
Tabla 27	Componentes del PSDUMI	59
Tabla 28	Elementos de Metas del Objetivo Especifico 1 Desarrollo Urbano.	60
Tabla 29	Elementos de Metas del Objetivo Especifico 2 Movilidad Incluyente.	73
Tabla 30	Indicadores 2027 del PSDUMI	80
Tabla 31	Cronograma anual para el cumplimiento de las Metas de las Líneas de Acción por Objetivos Específicos en materia de Desarrollo Urbano y Movilidad.	82
Tabla 32	Formato de Seguimiento y Evaluación.	83

Listado de Figuras

Figura 1	El estado de Nayarit y sus municipios.	7
Figura 2	Climas de Nayarit.	8
Figura 3	Población por región en Nayarit.	9
Figura 4	Mapa región Norte, carencias sociales. dimensión servicios, calidad y espacios de vivienda	14
Figura 5	Mapa región Sierra, carencias sociales. dimensión servicios, calidad y espacios de vivienda	15
Figura 6	Mapa región Costa Norte, carencias sociales. dimensión servicios, calidad y espacios de vivienda	16
Figura 7	Mapa región Costa Sur, carencias sociales. dimensión servicios, calidad y espacios de vivienda	17

Figura 8	Mapa región Centro, carencias sociales. dimensión servicios, calidad y espacios de vivienda	18
Figura 9	Mapa región Sur, carencias sociales. dimensión servicios, calidad y espacios de vivienda	19
Figura 10	Densidad Vehicular en Nayarit en el periodo 1980-2020	25
Figura 11	Crecimiento del Parque Vehicular 1980-2020	26
Figura 12	Tasa de motorización Estatal 1980-2020	26
Figura 13	Accidentes de tránsito terrestre en Nayarit	27
Figura 14	Red carretera en Nayarit	29
Figura 15	Longitud de vías por entidad federativa según vía férrea concesionada 2020 en kilómetros	30
Figura 16	Población por región en Nayarit con alguna discapacidad	31
Figura 17	Árbol de Problemas. Desarrollo Urbano	36
Figura 18	Árbol de Problemas. Movilidad Incluyente	37
Figura 19	Árbol de Objetivos. Desarrollo Urbano	38
Figura 20	Árbol de Objetivos. Movilidad Incluyente	38
Figura 21	Estructura del PED Nayarit 2021–2027 con visión estratégica de largo plazo.	50
Figura 22	Estructura del Programa Sectorial Desarrollo Urbano y Movilidad Integral.	53
Figura 23	Eje Rector Desarrollo social regional sostenible para el bienestar.	80
Figura 24	Eje Rector Desarrollo integral sustentable para el desarrollo.	81
Figura 25	Mapa de comprobación de logros	89

ATENTAMENTE: **M.D.O. ANA GEORGINA GUILLÉN SOLÍS**, PRESIDENTA DE LA JUNTA DE GOBIERNO.- *Rúbrica.*- **LIC. PATRICIA VILLALOBOS ARÁMBULA**, VOCAL.- *Rúbrica.*- **ING. JUAN JOSÉ GONZÁLEZ RIVERA**, VOCAL.- *Rúbrica.*- **ARQ. JUAN JOSÉ ALBERTO TOPETE RIVAS**, VOCAL.- *Rúbrica.*- **LIC. JOSÉ DE JESÚS HERNÁNDEZ PRECIADO**, VOCAL.- *Rúbrica.*- REPRESENTANTES DEL GOBIERNO DEL ESTADO: **ING. FERNANDO SANTIAGO DURÁN BECERRA**, SECRETARIO DE DESARROLLO SUSTENTABLE.- *Rúbrica.*- **L.C.P.C. Y M. I. MARÍA ISABEL ESTRADA JIMÉNEZ**, SECRETARIA PARA LA HONESTIDAD Y BUENA GOBERNANZA.- *Rúbrica.*- **M.F. JULIO CÉSAR LÓPEZ RUELAS**, SECRETARIO DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS.- **ING. JOSÉ ANTONIO ARREOLA GARCIA**, SECRETARIO DE DESARROLLO RURAL.- *Rúbrica.*- **JUAN ENRIQUE SUÁREZ DEL REAL TOSTADO**, SECRETARIO DE TURISMO.- *Rúbrica.*- **M.C. CÉSAR OCTAVIO LARA FONSECA**, DIRECTOR GENERAL DEL INSTITUTO DE PLANEACIÓN DEL ESTADO DE NAYARIT.- *Rúbrica.*

COPIA DE INTERNE