

SECRETARÍA DE VIALIDAD Y TRANSPORTE

I. Introducción a la Evaluación del PED

II. Resumen Ejecutivo 2003

III. Resumen Ejecutivo 2007

IV. Información Relevante

V. Curso de Acción Sugerido

VI. Mapa estratégico de Sector

Resumen de Resultados Proceso de Evaluación Secretaría de Vialidad y Transporte

I. Introducción a la Evaluación del PED.

El proceso de evaluación se propuso fundamentalmente:

- Identificar el grado de cumplimiento (avances y rezagos) del Plan Estatal de Desarrollo 2001-2007;
- Evaluar la gestión y el desempeño institucional dentro del actual esquema de planeación;
- Detectar áreas y cuestiones problemáticas del desarrollo del Estado;
- Diseñar cursos de acción política alternativos que las resuelvan; y,
- Contar con criterios precisos para reorientar las energías y recursos del Estado al logro de objetivos, programas y proyectos estratégicos.

El Plan Estatal de Desarrollo 2001-2007, se evaluó con base en siete instrumentos, mismos que permitieron integrar, sistematizar y analizar la información aportada por las dependencias en torno al apego, cumplimiento y vigencia del eje rector del desempeño de la administración pública estatal, respecto del desarrollo del Estado.

Para este proceso de evaluación se consideraron a 19 dependencias del Ejecutivo: las Secretarías de Administración, Cultura, Desarrollo Humano, Desarrollo Rural, Desarrollo Urbano, Educación, Finanzas, General de Gobierno, Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable, Promoción Económica, Salud, Seguridad Pública, Turismo, Trabajo y Previsión Social, Vialidad y Transporte; así como la Procuraduría de Justicia, la Contraloría del Estado, el Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado y la Dirección de Pensiones del Estado.

Instrumentos de la Evaluación del Plan Estatal de Desarrollo

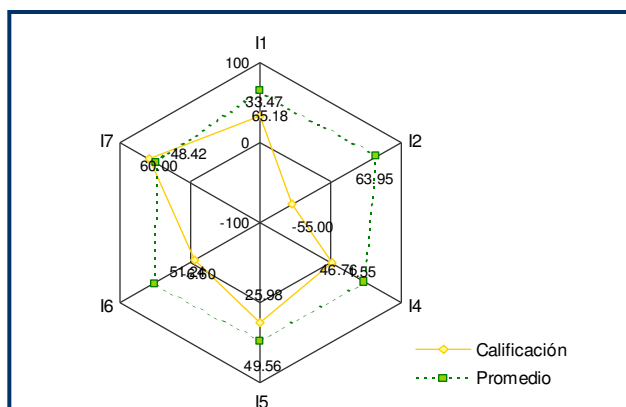
Instrumento	Objetivo	Variables
Matriz de autoevaluación	Medición de la percepción y desempeño de las dependencias.	v1 Planeación del desarrollo v2 Planeación institucional v3 Cohesión e integración v4 Eficiencia en la gestión v5 Recursos humanos v6 Gestión de recursos económicos v7 Atención ciudadana v8 Tecnologías de información v9 Coordinación intersectorial v10 Impactos
Matriz de orientaciones generales para el diseño de políticas públicas	Medición del apego de las dependencias a criterios orientadores para diseñar políticas públicas definidos en el PED.	v1 Intersectorialidad v2 Descentralización v3 Sustentabilidad v4 Preguntas complementarias
Matriz de avances y cumplimiento de metas	Medición de grados de contribución y avance en cumplimiento de metas establecidas en el PED.	5 Compromisos 322 metas
Matriz de la agenda de gobierno	Medición de resultados en la implantación de la agenda definida en el PED.	v1 Inicio de la administración v2 Momento actual de la administración v3 Final de la administración
Matriz de planeación estratégica 2030	Medición de los avances obtenidos en el ejercicio de planeación estratégica del Estado rumbo al 2030	v1 Inicio de la administración v2 Momento actual de la administración v3 Final de la administración
Matriz de instrumentación del plan	Medición del desempeño de las dependencias en la instrumentación del PED.	v1 Planeación v2 Implantación v3 Evaluación
Matriz de viabilidad del plan	Edición de la percepción y expectativas de las dependencias sobre la pertinencia del PED, o la necesidad de realizar ajustes	v1 Percepción (operación, guía rectora) v2 Liderazgo v3 Estrategias v4 Logro de impactos v5 Objetivos v6 Modificaciones

Resumen de Resultados Proceso de Evaluación Secretaría de Vialidad y Transporte

II. Resumen Ejecutivo 2003:

Gráfica con la posición global de la Secretaría de Vialidad y Transporte en comparación con el promedio.

Indicador	Calificación	Promedio
I1 Autoevaluación	33.47	65.18
I2 Orientaciones Generales para el Diseño de Políticas Públicas	-55.00	63.95
I4 Agenda de Gobierno	1.55	46.76
I5 Planeación estratégica 2030	25.98	49.56
I6 Instrumentación del plan	-6.60	51.24
I7 Viabilidad del plan	60.00	48.42



Análisis

Para la Secretaría de Vialidad y Transporte se reconoce al PED como el eje rector de esta administración, pero es mínimo el nivel de resultados alcanzados hasta el momento.

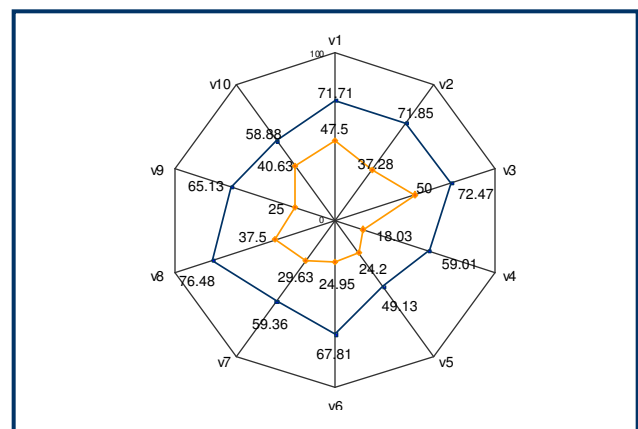
III. Resultados de la Evaluación

Resultados Globales de la Secretaría Vialidad y Transporte por Instrumento (Gráficos).

Indicador de Autoevaluación

El primer instrumento de medición consistió en una matriz de autoevaluación que abarcó 108 preguntas subdivididas dentro de diez temáticas particulares, las cuales, fueron respondidas por parte de los titulares de las dependencias del Poder Ejecutivo. La finalidad de este mecanismo fue captar información cualitativa acerca de la manera en que las dependencias y organismos han llevado a cabo su gestión en el marco de la planeación estatal. Dichas temáticas fueron las siguientes:

- v1 Planeación del desarrollo
- v2 Planeación institucional
- v3 Cohesión e integración institucional
- v4 Eficiencia en la gestión
- v5 Recursos humanos
- v6 Gestión de los recursos económicos
- v7 Atención ciudadana
- v8 Tecnologías de la información
- v9 Coordinación intersectorial
- v10 Impactos: daños y beneficios



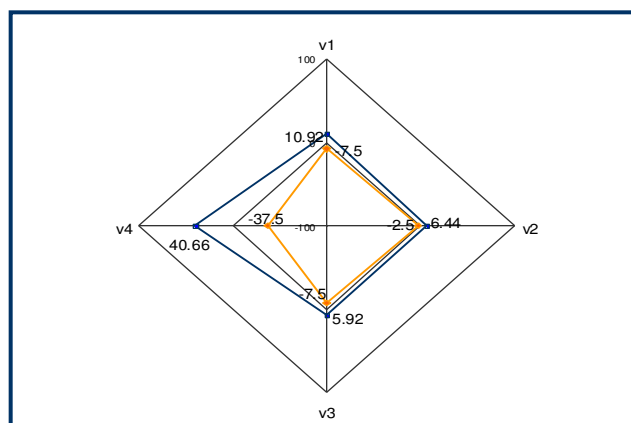
Conclusión

Esta dependencia consideró que los avances registrados hasta el momento en la implantación del PED son escasos, poco relevantes aunque observa cierta mejora.

Resumen de Resultados Proceso de Evaluación Secretaría de Vialidad y Transporte

Indicador de Orientaciones Generales para el Diseño de Políticas Públicas

El segundo instrumento consistió en una matriz enfocada a medir qué tanto fueron tomadas en cuenta las orientaciones generales para diseño de políticas públicas, en la planeación y gestión institucional.



Conclusión

Para esta dependencia, las orientaciones generales no han sido tomadas en cuenta para establecer criterios fundamentales en la orientación y diseño de las políticas públicas de la presente administración.

Indicador de Avances y Cumplimiento de Metas

Un tercer instrumento consistió en verificar el nivel de avance en el cumplimiento de las metas particulares establecidas por cada uno de los cinco compromisos del PED.

El ejercicio consistió en definir el papel de cada una de las dependencias participantes en las 322 metas (liderazgo, participación decisiva o participación), contrastado con el reporte de avances por ellas mismas generado.

Conclusión

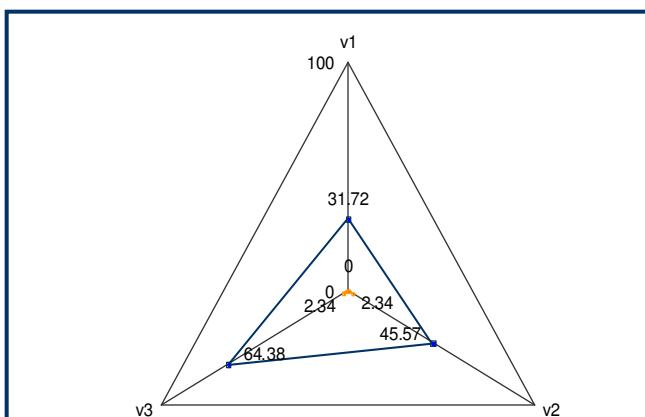
En total, la Secretaría de Vialidad y Transporte idealmente debió participar en 41 metas:

En 4 de esas 40 metas es la dependencia líder, justificó avances pero no los cuantificó.

En 36 de esas 40 metas, es una dependencia que contribuye al logro de las mismas, pero no reportó avances.

Indicador de Agenda de Gobierno

Un cuarto instrumento se relacionó con el grado de contribución de las dependencias hacia la Agenda de Gobierno, plasmada en el Plan Estatal de Desarrollo. A través de este mecanismo los responsables de las dependencias registraron sus avances al respecto (en una escala de cinco tipos de avance), en tres distintos momentos: al inicio de la administración, actualmente y hasta dónde sería posible avanzar en el 2007. Del conjunto de respuestas se logró determinar qué tanto fue tomada en cuenta dicha agenda en la gestión, los niveles de atención y avance registrados en las distintas prioridades plasmadas en la agenda y hacia qué prioridades se orientarán los esfuerzos en lo que resta de la administración.



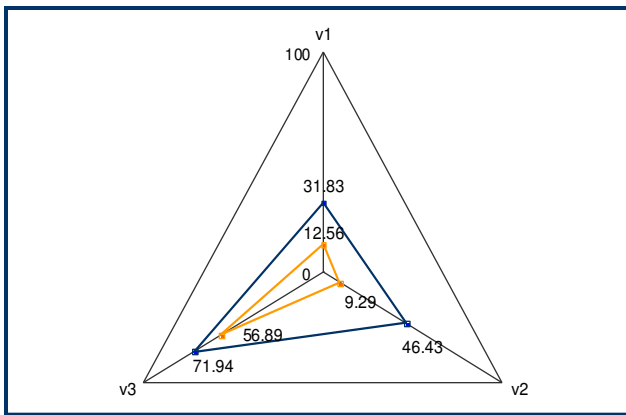
Resumen de Resultados Proceso de Evaluación Secretaría de Vialidad y Transporte

Conclusión

Para esta dependencia, los resultados alcanzados hasta el momento en la implementación de la Agenda de Gobierno son mínimos, se tendrá un retroceso a la mitad y un avance mínimo al final de la administración.

Indicador de Planeación Estratégica 2030

El quinto instrumento nos permitió vislumbrar el rumbo de cara a futuro y qué tanto, en términos de prospectiva, podemos contribuir en las 19 temáticas abordadas en la Planeación Estratégica para Ganar el Futuro: Jalisco 2030, contenida en el Plan.



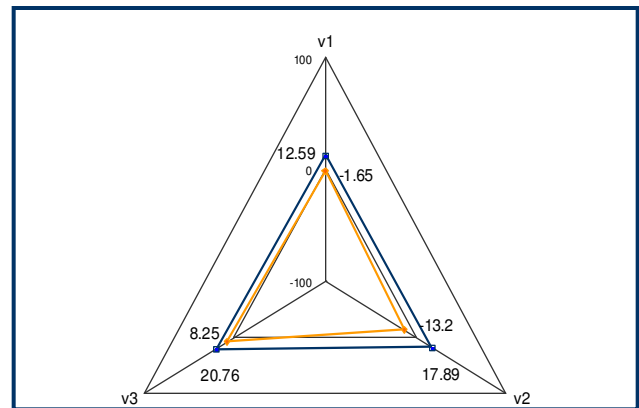
Conclusión

Para esta dependencia, los avances registrados hasta el momento en cuanto a la planeación estratégica rumbo al 2030 presentan un nivel mínimo, continuarán así para la mitad de la administración y, proyecta un nivel medio al final de la misma.

Indicador de Instrumentación del Plan

El sexto instrumento consistió en una matriz referente al proceso de implantación del PED en el ejercicio de la gestión; es decir, se relacionó con la instrumentación del plan en las diferentes etapas del ciclo virtuoso de la planeación del desarrollo.

Se estructuró en tres grandes apartados: el de Planeación (17 preguntas), el de Implantación (7 preguntas) y el de Evaluación (15 preguntas).



Conclusión

Para la Secretaría de Seguridad Pública, la instrumentación ha sido mínima. El PED está lejos de concretarse, ha representado un sumario de buenas intenciones, con una pobre implantación en lo que va de la presente administración.

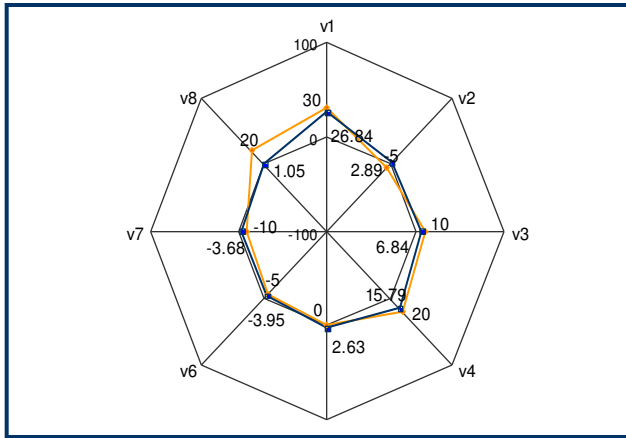
**Resumen de Resultados
Proceso de Evaluación
Secretaría de Vialidad y Transporte**

Indicador de Viabilidad del Plan

El séptimo instrumento consistió en una matriz referente al proceso de implantación del PED en el ejercicio de la gestión; es decir, se relacionó con la instrumentación del plan en las diferentes etapas del ciclo virtuoso de la planeación del desarrollo.

Conclusión

Para esta dependencia, ha habido poca viabilidad en el proceso de instrumentación, sin embargo, el PED se ha definido como el eje rector de la administración.



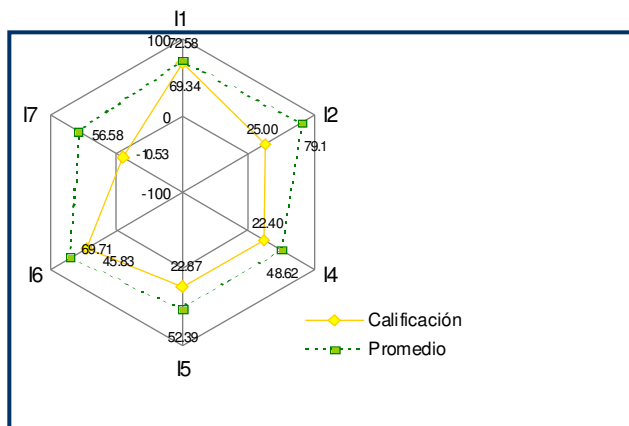
Resumen de Resultados Proceso de Evaluación Secretaría de Vialidad y Transporte

Indicador de Autoevaluación

III. Resumen Ejecutivo 2007:

Gráfica con la posición global de la Secretaría de Vialidad y Transporte en comparación con el promedio.

Indicador	Calificación	Promedio
I1 Autoevaluación	69.34	72.58
I2 Orientaciones Generales para el Diseño de Políticas Públicas	25.00	79.1
I4 Agenda de Gobierno	22.40	48.62
I5 Planeación Estratégica 2030	22.87	52.39
I6 Instrumentación del Plan	45.83	69.71
I7 Viabilidad del Plan	-10.53	56.58



Análisis

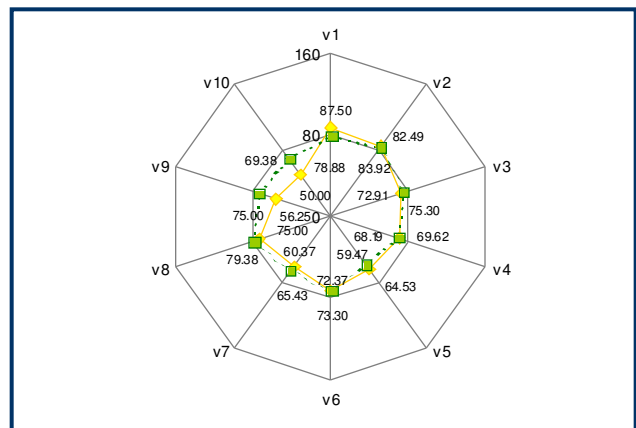
Para la Secretaría de Vialidad y Transporte el PED fue el eje rector de esta administración, pero los avances registrados fueron escasos, en todos los indicadores estuvieron por debajo del promedio.

Resultados de la Evaluación

Resultados Globales de la Secretaría Vialidad y Transporte por Instrumento (Gráficos).

El primer instrumento de medición consistió en una matriz de autoevaluación que abarcó 108 preguntas subdivididas dentro de diez temáticas particulares, las cuales, fueron respondidas por parte de los titulares de las dependencias del Poder Ejecutivo. La finalidad de este mecanismo fue captar información cualitativa acerca de la manera en que las dependencias y organismos han llevado a cabo su gestión en el marco de la planeación estatal. Dichas temáticas fueron las siguientes:

- v1 Planeación del desarrollo
- v2 Planeación institucional
- v3 Cohesión e integración institucional
- v4 Eficiencia en la gestión
- v5 Recursos humanos
- v6 Gestión de los recursos económicos
- v7 Atención ciudadana
- v8 Tecnologías de la información
- v9 Coordinación intersectorial
- v10 Impactos: daños y beneficios



Conclusión

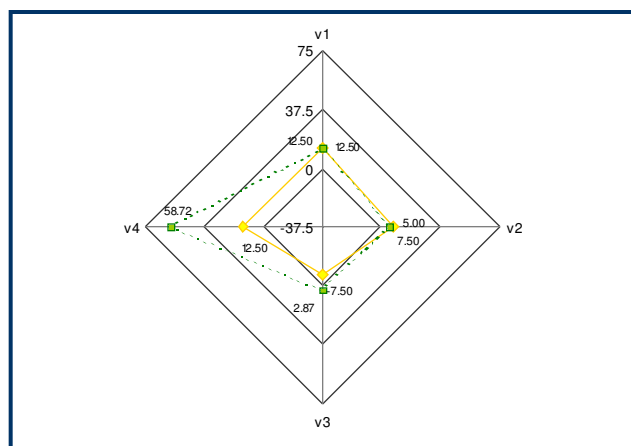
Esta dependencia consideró que los avances registrados hasta el momento en la implantación del PED son escasos, habrá que reforzar la gestión para fortalecer la evaluación de los impactos de la dependencia y mejorar la información para poder contrastarla con los sondeos de opinión y los indicadores internos.

El avance registrado por la dependencia está por debajo del promedio.

Resumen de Resultados Proceso de Evaluación Secretaría de Vialidad y Transporte

Indicador de Orientaciones Generales para el Diseño de Políticas Públicas

El segundo instrumento consistió en una matriz enfocada a medir qué tanto fueron tomadas en cuenta las orientaciones generales para diseño de políticas públicas, en la planeación y gestión institucional.



Conclusión

Para esta dependencia, las orientaciones generales son válidas porque manejan conceptos generales percibidos por la ciudadanía.

El criterio de intersectorialidad se aplicó a través de: la planeación y adecuación de la infraestructura vial, la modificación de los sistemas de transporte público, así como la generación y fomento de una cultura vial preventiva. El Indicador de movilidad urbana, los flujos vehiculos, los tiempos de traslado, y la disminución de accidentes ayudan a determinar que este criterio mejoró la operación de los programas de esta dependencia.

El criterio de descentralización se aplicó a través de la emisión de licencias, permisos y dictámenes para la utilización de vialidades, tramitología del transporte público, módulos de asesoría, quejas y denuncias ciudadanas. El número de usuarios atendidos permite verificar que este criterio mejoró la operación de esta dependencia.

El avance registrado por la SVT estuvo por debajo del promedio.

Indicador de Avances y Cumplimiento de Metas

Un tercer instrumento consistió en verificar el nivel de avance en el cumplimiento de las metas particulares establecidas por cada uno de los cinco compromisos del PED.

El ejercicio en esta segunda parte de la administración consistió en definir la responsabilidad directa de cada una de las dependencias en el cumplimiento de las 324 metas.

Conclusión

La Secretaría de Vialidad y Transporte tuvo responsabilidad directa en el cumplimiento de 4 metas del PED. El avance promedio registrado de estas metas fue de 74%.

Entre los avances en el cumplimiento de las metas, destaca la disminución en 54% en el número de accidentes donde intervinieron unidades del transporte público.

Para mejorar la calidad en el servicio de transporte público se definieron 17 puntos de seguridad, para lo cual se establecieron varios operativos para asegurar su cumplimiento.

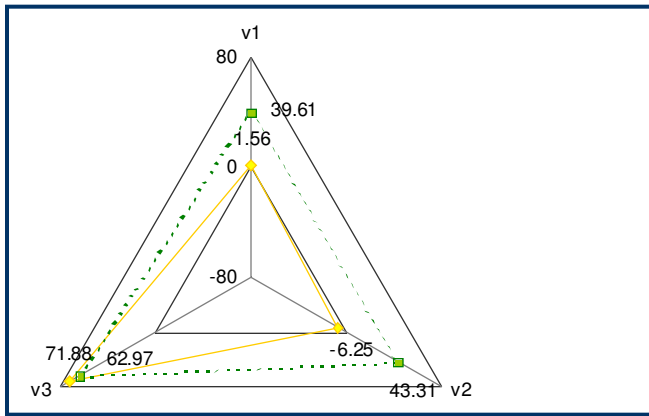
Indicador de Agenda de Gobierno

Un cuarto instrumento se relacionó con el grado de contribución de las dependencias hacia la Agenda de Gobierno, plasmada en el Plan Estatal de Desarrollo. A través de este mecanismo los responsables de las dependencias registraron sus avances al respecto (en una escala de cinco tipos de avance), en tres distintos momentos: al inicio de la administración, actualmente y hasta dónde sería posible avanzar en el 2007. Del conjunto de respuestas se logró determinar qué tanto fue tomada en cuenta dicha agenda en la gestión, los niveles de atención y avance registrados en las distintas prioridades plasmadas en la agenda y hacia qué prioridades se orientarán los esfuerzos en lo que resta de la administración.

**Resumen de Resultados
Proceso de Evaluación
Secretaría de Vialidad y Transporte**

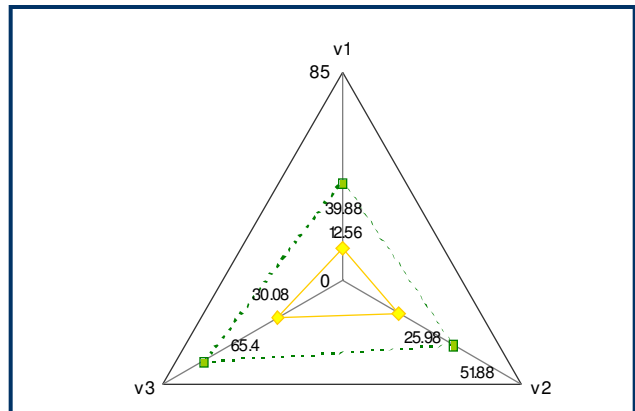
Indicador de Planeación Estratégica 2030

El quinto instrumento nos permitió vislumbrar el rumbo de cara a futuro y qué tanto, en términos de prospectiva, podemos contribuir en las 19 temáticas abordadas en la Planeación Estratégica para Ganar el Futuro: Jalisco 2030, contenida en el Plan.



Conclusión

Para esta dependencia, en la implementación de la Agenda de Gobierno se presentaron avances considerables en lo que se refiere a: Sustener una política de información pública abierta y de comunicación social respetuosa; así como en impulsar una reorganización de la administración pública para responder a los retos del siglo XXI. El avance registrado por la SVT estuvo por debajo del promedio.



Conclusión

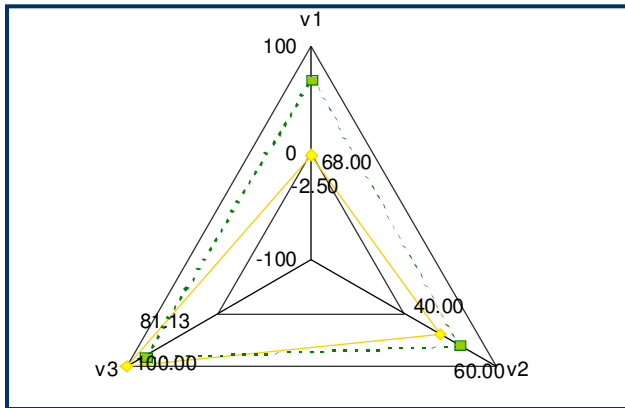
Para esta dependencia, en la planeación estratégica rumbo al 2030 se registra avance considerable en cuanto a Políticas públicas pertinentes. Los rubros Gobierno que Informe, Administración pública profesional y honesta; y Desterrar la impunidad registran un avance medio. Habrá que reforzar la gestión para lograr la sustentabilidad del desarrollo, así como para fortalecer los municipios; el desarrollo regional efectivo. El avance registrado por la SVT estuvo por debajo del promedio.

Resumen de Resultados Proceso de Evaluación Secretaría de Vialidad y Transporte

Indicador de Instrumentación del Plan

El sexto instrumento consistió en una matriz referente al proceso de implantación del PED en el ejercicio de la gestión; es decir, se relacionó con la instrumentación del plan en las diferentes etapas del ciclo virtuoso de la planeación del desarrollo.

Se estructuró en tres grandes apartados: el de Planeación (17 preguntas), el de Implantación (7 preguntas) y el de Evaluación (15 preguntas).



Conclusión

La SVT participó directamente en el cumplimiento del Programa de modernización de las comunicaciones y el transporte. Los problemas detectados fueron el incremento del parque vehicular, poblacional e crecimiento de la mancha urbana. Los esfuerzos se orientaron a mejorar la calidad del transporte público y a mantener bajo su precio.

La población objetivo se identificó en: conductores, pasajeros y peatones. Población escolar de nivel básico, medio y superior.

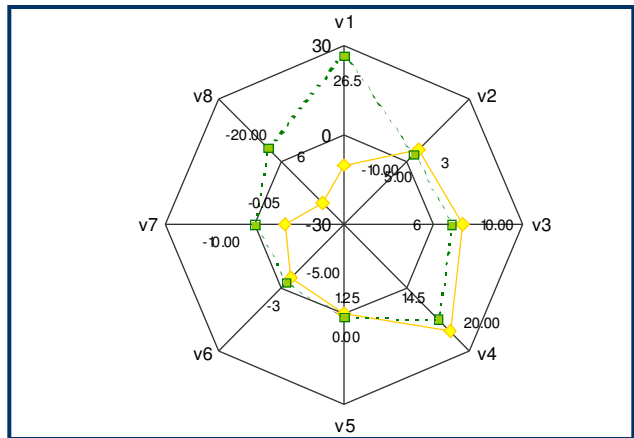
Para que los programas lleguen a la población se establecieron campañas masivas en medios de comunicación, expos y presencia en eventos, distribución de volantes, trípticos, calcas, mantas y espectaculares.

El 90% del presupuesto de la dependencia se destina a gasto corriente. Los resultados

Los resultados medibles y verificables se concentran en el número de decesos en accidentes del transporte público; el tiempo de traslado, y la disminución de accidentes en el interior del estado.

Indicador de Viabilidad del Plan

El séptimo instrumento consistió en una matriz referente al proceso de implantación del PED en el ejercicio de la gestión; es decir, se relacionó con la instrumentación del plan en las diferentes etapas del ciclo virtuoso de la planeación del desarrollo.



Conclusión

Para esta dependencia, el PED operó, mas no fue la guía rectora para construir un proyecto de Estado y de Gobierno, porque se han tomado directrices esporádicas, no la totalidad de la realidad social imperante en Jalisco.

Habría que llevar a cabo acciones paralelas:

- Transporte público. Reordenamiento, crecimiento y calidad del sistema de transporte público;
- Infraestructura vial, adecuación y avance tecnológico en dispositivos de control de tráfico; cubrir la necesidad de señalización vertical y horizontal, así como la definición de un Plan Maestro de Vialidad acorde al crecimiento urbano;
- Vigilancia vial, mejorar la calidad y cobertura del servicio, abatir los índices de corrupción.

Para mejorar los resultados obtenidos, la dependencia propuso: Diseñar un programa de profesionalización administrativo y operativo, donde se incluyan acciones de capacitación y motivación, así como un programa de escalafón eficiente. Así como también promover un mayor involucramiento de los mandos directos y mandos medios en la operación rutinaria.

**Resumen de Resultados
Proceso de Evaluación
Secretaría de Vialidad y Transporte**

Metas en la Secretaría Vialidad y Transporte tiene responsabilidad directa

Cve. Comp.	Meta	Descripción	líder	Avance diciembre de 2006	Justificación
3	4.2.6	Ampliar el servicio de transporte público en una proporción que supere el 10 % del territorio metropolitano	SVyT	80%	Se tiene cubierto el 80% de la Superficie urbanizada de la Zona Metropolitana de Guadalajara , esto gracias al incremento del 34.5% de la red concesionada de transporte público del 2001 al 2006, en 2001 era de 8,211,27 km, en 2006 es de 11,046.681 km.
3	4.2.7	Desarrollar cinco corredores de movilidad como primera etapa de la reestructuración de las rutas del transporte público metropolitano	SVyT	95%	Se han realizado 540 dictámenes para ampliación y modificación de rutas de 2001 a 2006; y 114 para rutas y vías nuevas; de igual manera se autorizó el incremento en parque vehicular en transporte de pasajeros de la ZMG
4	16-p	Reducir el número de víctimas de accidentes ocasionados por el servicio de transporte público colectivo	SVyT	55%	Víctimas del transporte público en 2000 fueron 87; 2001, 83; 2002,82; 2003,79; 2004,51; 2005,34; 2006,40 por lo que el porcentaje de víctimas en accidentes donde intervinieron unidades del transporte público ha tenido una disminución del 54% en la presente administración.
5	1.4.1	Elevar la calidad en la prestación del servicio de transporte colectivo en la zona metropolitana de Guadalajara	SVyT	65%	Accesibilidad, incrementando ramás para población con capacidades diferentes y la aplicación tarifaria; Cobertura, ampliación, modificación de rutas, así como determinación del área de cobertura del servicio urbano de transporte público; Seguridad, Operativos aplicados para el cumplimiento de los disposiciones señaladas, las estadísticas de incidencias; Operación el cumplimiento del los 17 puntos de seguridad del transporte público, renovación de unidades. Otros Servicios (Centro de Información al Usuario) con información de las rutas y como llegar a los destinos deseados.

**Resumen de Resultados
Proceso de Evaluación
Secretaría de Vialidad y Transporte**

La Secretaría de Vialidad participa en 4 metas del Plan Estatal de Desarrollo y tiene avance en todas ellas.

IV. Información Relevante

- Para el 2002, el número de vehículos registrados en circulación en la Entidad llegó a 1'464,300 unidades, (automóviles, camiones de carga, camiones de pasajeros y motocicletas) cifra superior en un 43.4 por ciento a los registrados en 1995, con un incremento promedio de más de 63 mil vehículos anuales. Del total registrado, 811,887 vehículos que equivalen a más del 55 por ciento, correspondieron específicamente a automóviles de uso particular. En los últimos tres años el aumento en el uso del automóvil se atribuye, entre otras causas, a un mejoramiento en los ingresos de la población, a una mayor oferta y por tanto a la venta a bajos precios de automóviles nuevos y usados, así como a un descenso en el uso del transporte público. Ahora se tienen más automotores en circulación sobre la misma superficie de calles y avenidas.
- No obstante el incremento vehicular, que en el periodo 2001 a 2006 fue del 64 por ciento, el índice de accidentes aumentó 51 por ciento, en parte gracias a las medidas preventivas, de vigilancia y educación vial.
- En el periodo 2001 – 2006, 345 de los cruceros peligrosos han sido atendidos, 68 de ellos han sido semaforizados en 2003 y 274 en los años 2004 a 2006.
- Se estima que el incremento diario promedio de vehículos en la ciudad de Guadalajara, que en 2003 fue de 225 autos, en 2004 fue de 232 y 391 en 2006. Actualmente, hay un vehículo por cada 1.7 habitantes, mientras que en 1998 era un auto por cada 4.3 personas.
- En vehículos de transporte público colectivo, actualmente circulan 4,567 unidades en la Zona Metropolitana de Guadalajara, de las cuales al 100 por ciento le instalaron y calibraron, el dispositivo de seguridad en puertas para no avanzar si estaban abiertas, como parte de los 17 puntos que el Ejecutivo Estatal fijó en 2003 para proporcionar mejor servicio a la ciudadanía.
- En 38 municipios se tiene establecida la subrogación del servicio de transporte público con 72 rutas y un parque vehicular de 1,927.

Resumen de Resultados
Proceso de Evaluación
Secretaría de Vialidad y Transporte

- Actualmente se estima que el parque vehicular circulante en la ZMG es de poco más de dos millón 200 mil vehículos de todo tipo (automóviles, camiones de carga, camiones de pasajeros y motocicletas) registrados localmente, cifra que no incluye el parque vehicular flotante o de paso que se calcula en alrededor de 300 mil automotores.

V. Curso de Acción Sugerido

Obstáculos

- En términos de eficiencia, el grueso de los recursos se concentran por las necesidades de la población principalmente en la Zona Metropolitana de Guadalajara, debemos reforzar los criterios que orienten la distribución de los recursos, en particular hacia las delegaciones foráneas y los municipios conurbados.
- En términos de eficacia, estamos en espera de la aprobación para rediseñar la estructura organizativa y modernizar los procesos, trámites y servicios a la ciudadanía, esto con la finalidad de hacer más eficaces los servicios que presta esta secretaría. Mejorar también el sistema de control y evaluación interno. Los ordenamientos jurídicos requieren actualizarse. Así mismo, mejorar el servicio de transporte público y la tramitología para los permisionarios y concesionarios.
- En términos de efectividad, falta consolidar la coordinación interinstitucional, para mejorar la atención y servicio a la población, sobre todo en materia de vehículos decomisados, robados y recuperados, así como ampliar y modernizar las obras de infraestructura vial; y ampliar el servicio de rutas de autotransporte que requiere la región 12 Centro.

Propósito Institucional

Generar condiciones de seguridad, eficiencia y economía en el desplazamiento de personas y vehículos en la vía pública. Regular y controlar el uso de las vialidades y la prestación del servicio de transporte público; mantener y mejorar los dispositivos de control de tráfico y la señalización vial; promover la cultura vial; así como optimizar los recursos para incrementar la cobertura de los servicios que ofrece la SVT.

Resumen de Resultados
Proceso de Evaluación
Secretaría de Vialidad y Transporte

Objetivos Estratégicos

1. Analizar, definir y proponer las reformas necesarias de Ley al Titular del Ejecutivo del Estado tendientes a mejorar los servicios que otorga la SVT
2. Promover la honestidad y transparencia de los servicios de vialidad, tránsito y transporte a través de los valores del Gobierno del Estado.
3. Incrementar y mejorar la atención de los servicios, facilitando y agilizando los procesos de gestión.
4. Promover y difundir de forma masiva y progresiva la Educación Vial.
5. Promover el transporte público como el eje de la movilidad.
6. Fortalecer y desarrollar los dispositivos de control de tráfico y la señalización vial en el Estado.

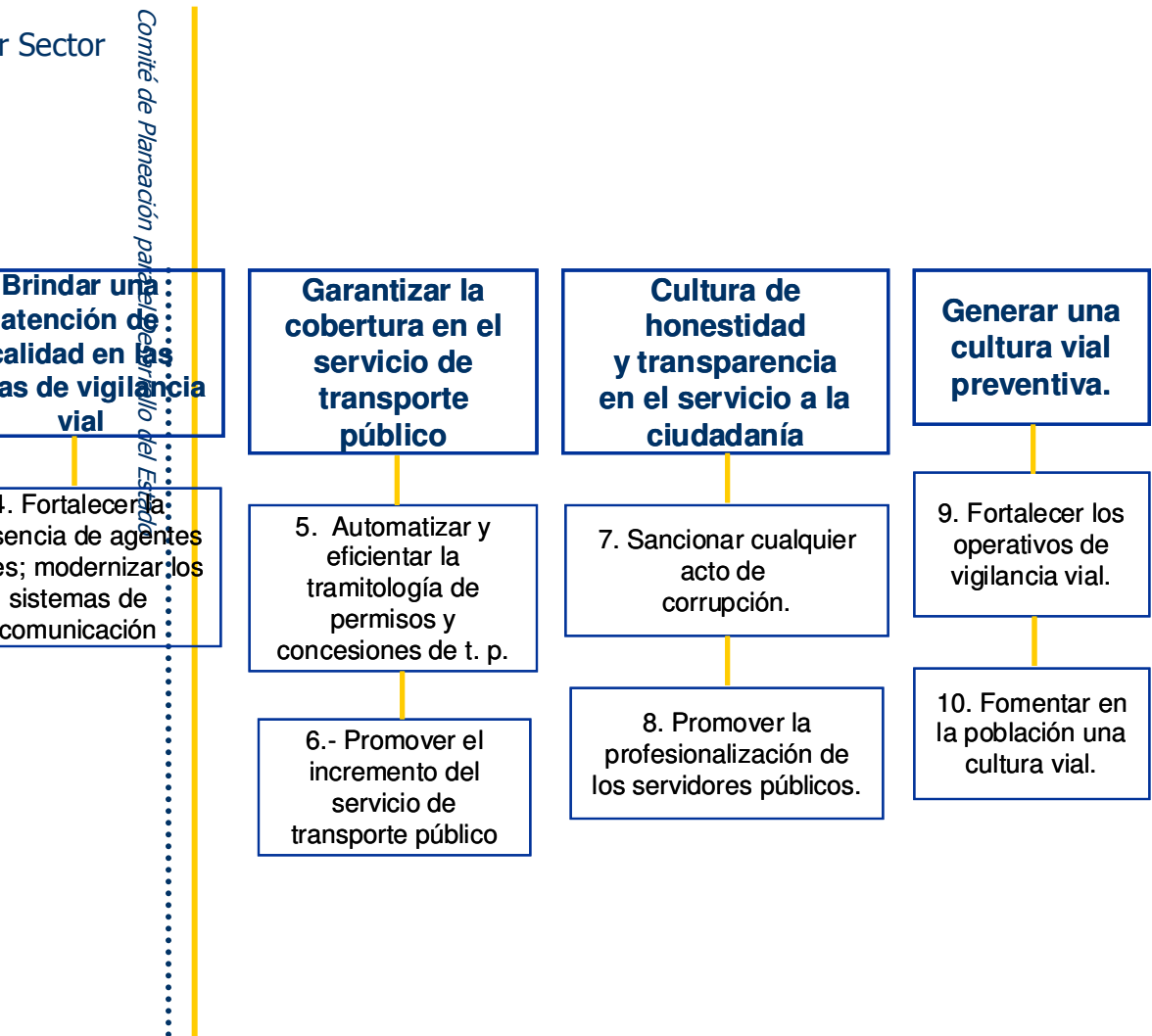
Retomando el Propósito Institucional

Las Prioridades son

1. Lograr una mayor movilidad y seguridad vial a los usuarios.
2. Brindar una atención de calidad en las áreas de vigilancia vial.
3. Garantizar la cobertura en el servicio de transporte público.
4. Establecer una cultura de calidad, honestidad y transparencia en el servicio a la ciudadanía.
5. Generar, impulsar, e incrementar la cultura vial preventiva en el uso de las vialidades.

Diez puntos para garantizar resultados.

1. Promover la construcción de obras de infraestructura vial, con su debido equipamiento, para tener mayor movilidad y seguridad.
2. Generar e incrementar la cobertura en el cambio de la tecnología y los dispositivos de control de tráfico, para eficientar la movilidad y seguridad vial.
3. Impulsar la aplicación de señalamiento vertical y horizontal para eficientar la movilidad y seguridad vial.
4. Fortalecer la presencia con agentes viales, debidamente equipado para el servicio de vigilancia, en la aplicación de la Ley Reglamento de los servicios de vialidad, tránsito y transporte. Modernizar los sistemas de comunicación para reducir los tiempos de respuesta y elevar la calidad en el servicio.
5. Automatizar y eficientar la tramitología de permisos y concesiones otorgadas en el transporte público, a fin de disminuir las irregularidades.
6. Promover el incremento del servicio de transporte público acorde al crecimiento de la mancha urbana.
7. Sancionar cualquier acto de corrupción.



Uno de los 10 puntos debe tener una meta y sus respectivos indicadores