



PROGRAMA ESTATAL DE PLANEACIÓN URBANA, INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE



GOBIERNO DE
BAJA CALIFORNIA SUR
SECRETARÍA DE PLANEACIÓN URBANA,
INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE



Mtro. José Luis Escalera Morfín
Secretario de Planeación Urbana,
Infraestructura y Transporte

Este Programa Sectorial, señala que el ordenamiento territorial, el desarrollo urbano, la comunicación, la disposición de infraestructura y la movilidad, constituyen los principales elementos físicos de desarrollo de la sociedad. Sin embargo, en una entidad como Baja California Sur, donde se combinan factores de tipo físico, orográficos, meteorológicos y de dispersión de localidades, se dificulta que estos elementos sean suficientes para el desarrollo del estado.

El ordenamiento territorial y la planeación del desarrollo urbano constituyen una tarea fundamental para el crecimiento armónico de las ciudades. Actualmente, los centros de población padecen situaciones de crecimiento extensivo del perímetro urbano, que genera una muy baja densidad poblacional en áreas ya urbanizadas y un alto costo e ineficiencia de los servicios públicos.

En algunas ciudades falta infraestructura y equipamiento urbano; existen zonas de riesgo con asentamientos humanos; y, sobre todo, una situación de incertidumbre por la falta de actualización del marco jurídico y de los planes y programas de desarrollo urbano.

Por ello, se requiere contar con una política pública para el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano, con una visión integral y de largo alcance. Por lo que el propósito fundamental del presente programa, es ser guía y herramienta de trabajo que oriente las actividades, funciones y proyectos que se realizarán durante la presente administración, orientados a contribuir con las directrices que de manera estratégica se describen en el Plan Estatal de Desarrollo 2015-2021, cuya misión se relaciona con el impulso, desarrollo y mejoramiento de la infraestructura productiva y social. Para cumplir con este propósito, se establecen los objetivos, las metas y acciones que impulsará el Gobierno del Estado para aumentar la cobertura, calidad y competitividad en este sector estratégico para el desarrollo de la entidad.

La planeación del desarrollo urbano y ordenamiento territorial ordenado, moderno, claro y objetivo constituyen una tarea fundamental para el crecimiento armónico de las ciudades y de nuestro estado.

Contenido

I. INTRODUCCIÓN	6
Marco Legal.....	6
Marco Jurídico-Administrativo.....	7
Leyes Federales.....	7
Leyes Estatales	8
Reglamentos	11
Planes y Programas.....	12
Manuales de Procedimientos.....	14
Otros.....	14
Proceso de integración del programa	14
Fortalezas	16
Debilidades.....	16
Amenazas.....	17
Oportunidades.....	18
Alineación con el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, Plan Estatal de Desarrollo 2015-2021.....	19
II. ¿QUÉ QUEREMOS?	21
Diagnóstico sectorial	21
Visión.....	31
Misión	32
Valores	32
El ser humano	32
Respeto.....	32
Honestidad	32
Espíritu de servicio.....	32

La calidad	33
El compromiso.....	33
El trabajo en equipo.....	33
La confianza.....	33
III. ¿CÓMO LO LOGRAREMOS?	33
Objetivos	35
Estrategias.....	36
Componentes, Líneas de Acción	39
Metas.....	40
Indicadores	41
IV. ¿CÓMO LO VAMOS HACER?	43
Transparencia.....	44

I. INTRODUCCIÓN

En un contexto económico que a nivel nacional se ha caracterizado por un desarrollo con altibajos y por momentos lleno de incertidumbre, y donde en el ámbito estatal prevalecen carencias y rezagos, la Planeación del Desarrollo adquiere una relevancia fundamental y clave para dar respuesta a las necesidades de nuestra entidad, así como a los nuevos retos que se presentan en la agenda de esta administración estatal. Es importante señalar que mediante un proceso de planeación será posible definir y marcar las directrices a seguir, ya que permite identificar la problemática, definir prioridades y acciones, asignar los recursos para su ejecución, llevar su seguimiento y evaluar sus resultados, es entonces que la planeación constituye una herramienta de carácter obligatorio en el quehacer público, lo que permite dar atención y solución a las problemáticas con altas probabilidades de brindar resultados favorables, pues en esencia el significado de la planeación nos da una proyección hacia el futuro.

En nuestra entidad federativa la planeación requiere consolidarse como una guía de los esfuerzos estatales para impulsar el desarrollo, lo que conlleva implementar prácticas innovadoras en las dependencias y entidades estatales; establecer una mayor coordinación interinstitucional e intersectorial para desarrollar acciones y conjugar recursos; así como definir mejores esquemas de coordinación entre estado y municipios, potenciando los beneficios para las comunidades y sus habitantes.

Marco Legal

De conformidad con lo dispuesto en los Artículos 24 y 28 de la Ley de Planeación del Estado de Baja California Sur, se formula el Programa Sectorial de Planeación Urbana, Infraestructura y Transporte 2015-2021.

En este apartado se establecen las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas que dan sustento a la integración de los Programas Sectoriales que se derivan del Plan Estatal de Desarrollo 2015-2021, así como el caso específico de las disposiciones legales relativas a este Programa Sectorial.

El documento es un instrumento que se sujeta a las previsiones del Plan y especifica los objetivos, prioridades y políticas que rigen el desempeño de las actividades de la Secretaría de Planeación Urbana, Infraestructura y Transporte del Gobierno del Estado de Baja California Sur.

Marco Jurídico-Administrativo

Constituciones

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, publicada en Diario Oficial de la Federación con fecha 24 de febrero de 2017 (última reforma).

Constitución Política del Estado de Baja California Sur, publicada en Decreto No.2420 del Boletín Oficial No. 50 del Estado de Baja California Sur con fecha 31 de diciembre de 2016 (última reforma).

Leyes Federales

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, publicada en el Diario Oficial de la Federación con fecha 19 de diciembre de 2016 (última reforma).

Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, publicada en el Diario Oficial de la Federación con fecha 28 de noviembre de 2016.

Ley de Obras Públicas y Servicios relacionados con las mismas, publicada en el Diario Oficial de la Federación con fecha 13 de enero de 2016 (última reforma).

Ley de Aguas Nacionales publicada en el Diario Oficial de la Federación con fecha 24 de marzo de 2016 (última reforma)

Leyes Estatales

Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Baja California Sur, publicada en el Boletín Oficial del Estado de Baja California Sur, con fecha 09 de septiembre de 2015, última reforma publicada en Decreto No. 1755 del Boletín Oficial No. 44 del Estado de Baja California Sur, con fecha 31 de Octubre de 2016.

Ley de Justicia Administrativa para el Estado de Baja California Sur, publicada en el Decreto No. 1519 del Boletín Oficial No. 18 del Estado de Baja California Sur, con fecha 20 de marzo de 2005, última reforma publicada en Decreto No. 1787 del Boletín Oficial No. 66 del Estado de Baja California Sur, con fecha 24 de diciembre del 2008.

Ley de Presupuesto y Control del Gasto Público de Gobierno del Estado de Baja California Sur publicada en el Decreto No. 2380 del Boletín Oficial No. 44 del Estado de Baja California Sur, con fecha 31 de octubre de 2016.

Ley de Responsabilidades de los Servidores Públicos del Estado y Municipios de Baja California Sur, publicada en el Decreto No. 444 del Boletín Oficial No. 4 del Estado de Baja California Sur, con fecha 03 de febrero de 1984, última reforma publicada en Decreto No.

2380 del Boletín Oficial 44 del Estado de Baja California Sur, con fecha 31 de octubre de 2016.

Ley de Planeación del Estado de Baja California Sur, publicada en el Decreto No. 452 del Boletín Oficial No.6 del Estado de Baja California Sur, con fecha 20 de febrero de 1984, última reforma publicada en Decreto No. 2181 del Boletín Oficial No. 54 del Estado de Baja California Sur, con fecha 20 de noviembre de 2014.

Ley de Responsabilidad Patrimonial para el Estado y Municipios de Baja California Sur, publicada en el Decreto 1518 del Boletín Oficial No. 18 del Estado de Baja California Sur, con fecha 20 de marzo de 2005, última reforma publicada en el Boletín Oficial del Estado de Baja California Sur, con fecha 31 de octubre de 2016.

Ley de Desarrollo Urbano para el Estado de Baja California Sur, publicada en el Decreto 999 del Boletín Oficial No. 23 del Estado de Baja California Sur, con fecha 22 de julio de 1994, última reforma publicada en el Boletín Oficial del Estado de Baja California Sur, con fecha 31 de octubre de 2016.

Ley de Obras Públicas y Servicio relacionados con las mismas del Estado y Municipios del Estado de Baja California Sur, publicada en el Decreto No. 1490 del Boletín Oficial No. 71 del Estado de Baja California Sur con fecha 31 de Diciembre de 2004, última reforma publicada en el Boletín Oficial del Estado de Baja California Sur, con fecha 31 de octubre de 2016.

Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicio del Gobierno del Estado de Baja California Sur, publicada en el Decreto No. 1555 del Boletín Oficial No. 50 del Estado de Baja California Sur, con fecha 14 de septiembre del 2005, última reforma publicada en Decreto

No. 2187 del Boletín Oficial No. 63 del Estado de Baja California Sur, con fecha 20 de noviembre de 2014

Ley del Instituto de Vivienda de Baja California Sur (creación), publicada en el Decreto No. 340 del Boletín Oficial No. 20 del Estado de Baja California Sur, con fecha 10 de julio de 1982, última reforma publicada en Decreto No. 2207 del Boletín Oficial No. 71 del Estado de Baja California Sur, con fecha 31 de enero de 2015.

Ley que crea la Junta Estatal de Caminos, publicada en el Decreto No. 653 del Boletín Oficial No. 47 del Estado de Baja California Sur, con fecha 20 de Diciembre de 1987, última reforma publicada en Decreto No. 929 del Boletín Oficial No. 27 del Estado de Baja California Sur, con fecha 10 de junio de 1993.

Ley de los Trabajadores al Servicio de los Poderes del Estado y Municipios del Estado de Baja California Sur, publicada en el Decreto No. 1454 del Boletín Oficial No. 11 Bis del Estado de Baja California Sur con fecha 23 de febrero de 2004, última reforma publicada en Decreto No. 2373 del Boletín Oficial No. 41 del Estado de Baja California Sur, con fecha 14 de octubre de 2016.

Ley de Protección Civil y Gestión de Riesgos para el Estado y Municipios de Baja California Sur, publicada en el Decreto No. 2287 publicada en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado de Baja California Sur el 01 de Septiembre de 2015.

Ley de Aguas del Estado de Baja California Sur, publicada en el Decreto No. 1321 del Boletín Oficial No. 31 del Estado de Baja California Sur, con fecha 31 de julio del 2001, última reforma publicada en el Boletín Oficial del Estado de Baja California Sur, con fecha 31 de octubre de 2016.

Ley de Derechos y Productos del Estado de Baja California Sur publicada en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado de Baja California Sur el 31 de Diciembre de 2015, última reforma publicada en el Boletín Oficial del Estado de Baja California Sur, con fecha 10 de abril de 2016.

Ley de Transporte para el Estado de Baja California Sur, publicada en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado de Baja California Sur el 08 de diciembre de 1997, última reforma publicada en el Boletín Oficial del Estado de Baja California Sur, con fecha 31 de octubre de 2016.

Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública para el Estado de Baja California Sur, publicada en el Decreto No. 2352 del Boletín Oficial Extraordinario No. 21, con fecha 26 de mayo del 2016.

Reglamentos

Reglamento Interior de la Secretaría de Planeación Urbana, Infraestructura y Transporte publicado en el Boletín Oficial No. 68 del Estado de Baja California Sur con fecha 08 de diciembre de 2015.

Reglamento de Construcción para el Estado de Baja California Sur, publicado en el Boletín Oficial No. 05 del Estado de Baja California Sur con fecha 20 de abril de 2005.

Reglamento de Fraccionamientos del Estado de Baja California Sur, publicado en el Decreto No. 19 en el Boletín Oficial del Estado de Baja California Sur con fecha 31 de mayo de 2000.

Reglamento de Imagen Urbana del Municipio de La Paz, Baja California Sur, publicado en el Boletín Oficial No. 18, con fecha 31 de mayo de 1998 y su última modificación publicada en el Boletín Oficial No. 50, con fecha 10 de octubre de 2013.

Reglamento de Anuncios en el Municipio de La Paz, Baja California Sur, publicado en el Boletín Oficial No. 25, con fecha 10 de septiembre de 1989 y sus modificaciones publicadas en el Boletín Oficial No. 31, con fecha 31 de julio de 2001.

Reglamento de la Ley de Transporte para el Estado de Baja California Sur, publicado en el Boletín Oficial No. 05 del Estado de Baja California Sur con fecha 05 de junio de 1998.

Reglamento de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 28 de julio de 2010.

Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios relacionados con las Mismas, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 28 de julio de 2010.

Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas del Estado y Municipios de Baja California Sur, publicado en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado el 28 de julio de 2010.

Planes y Programas

Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, D.O.F., con fecha 31 de mayo del 2013.

Plan Estatal de Desarrollo 2015-2021, publicado en el Boletín Oficial No. 10 BIS del Estado de Baja California Sur, con fecha 10 de marzo del 2016.

Plan Municipal de Desarrollo 2015-2018 H. IX Ayuntamiento de Los Cabos, Baja California Sur, publicado en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado No. 8, con fecha 20 de febrero de 2016.

Plan Municipal de Desarrollo 2015-2018 H. XV Ayuntamiento de La Paz, Baja California Sur, publicado en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado No. 6, con fecha 31 de enero de 2016

Segunda Actualización del Plan Director de Desarrollo Urbano de San José del Cabo - Cabo San Lucas 2040, Baja California Sur, publicado en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado No. 19 con fecha 6 de mayo de 2013.

Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de la ciudad de La Paz, Baja California Sur, publicado en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado No. 47, con fecha 20 de octubre 2007.

Plan Subregional de Desarrollo Urbano Los Barriles - El Cardonal, Municipio de La Paz, B.C.S., publicado en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado No. 40 con fecha 10 de agosto de 2012; No. 54 del 20 noviembre de 2012 y No. 53 del 25 de octubre de 2013.

Programa Subregional de Desarrollo Urbano de Todos Santos-El Pescadero-Las Playitas, publicado en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado No 40 con fecha 10 de agosto de 2012.

Programa Subregional de Desarrollo Urbano, Región Loreto – Nopoló – Notrí - Pto Escondido –Ligüí - Ensenada Blanca, publicado en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado No. 47 de fecha 20 de octubre de 2007.

Manuales de Procedimientos.

Tríptico Procedimiento Administrativo para dictamen, en materia de Desarrollo Urbano.

Otros

Declaratoria para el establecimiento de un Área Natural Protegida Municipal con la categoría de zona de conservación ecológica y de interés de la comunidad en el Estero de Balandra.

Guía para el Desarrollo Costero Sustentable Baja California Sur 2009, compilada por la entonces Dirección de Planeación Urbana y Ecología del Gobierno del Estado de Baja California Sur, Loreto Bay Fundación patrocinada por Ocean Foundation y Sherwood Design Engineers.

Lineamientos para el ejercicio del gasto de la Administración Pública Estatal, publicados en el Boletín Oficial No. 41 con fecha 20 de septiembre de 2006.

Proceso de integración del programa

El contenido de este documento tiene como finalidad diseñar metas y objetivos, para realizar una cuantificación de la situación actual en el Estado respecto al déficit en materia de desarrollo urbano, infraestructura y movilidad.

Con el motivo de generar mayor calidad de vida a la ciudadanía, se busca que la infraestructura y las características del entorno urbano cumplan con un mínimo de requerimientos para que la población cuente con lo necesario para desarrollarse en igualdad de oportunidades. Dentro de estos requerimientos urbanos y rurales se encuentran los planes y programas de desarrollo urbano, obras de pavimentación: guarniciones y banquetas, alumbrados público, agua potable y drenaje.

En materia de movilidad sustentable y su trascendencia como concepto y acción donde la entidad se integre por una sociedad con equidad, cohesión social e igualdad sustantiva, cifrándose como factor fundamental la construcción de una política de movilidad urbana sustentable e integral, en los tres órdenes de gobierno; a fin de que puedan emprenderse acciones locales congruentes con las políticas de desarrollo urbano. Lo anterior como una muestra de la vinculación y aplicación de los instrumentos de planeación.

En el presente Programa Sectorial de Planeación Urbana, Infraestructura y Transporte, se establecen objetivos, líneas de acción, y estrategias que surgen como el resultado de un análisis del escenario actual en el Estado, en temas de desarrollo urbano, el ordenamiento territorial, infraestructura y movilidad que han quedado plasmados en el Plan Estatal de Desarrollo de Baja California Sur 2015-2021 y busca que todas las acciones determinen los espacios para el desarrollo de los asentamientos humanos, las actividades sociales y productivas con criterios de crecimiento sustentable y equitativo entre las poblaciones del Estado.

Se pretende que el documento sea una guía de trabajo dinámica, que se adapte a la cambiante realidad del desarrollo urbano, infraestructura y movilidad del Estado con la

presente administración y se traduzca en un instrumento de dirección para la realización de las acciones y el trabajo institucional de forma coordinada por la Secretaría de Planeación Urbana, Infraestructura y Transporte con los sectores de los tres órdenes de gobierno y el sector social, preservando en todo momento la esencia del Plan Estatal de Desarrollo de Baja California Sur 2015-2021.

Fortalezas

- La consolidación y operación del Consejo Estatal de Ordenamiento Territorial, como órgano de consulta, auxilio y validación del Estado, para la toma de decisiones en materia de ordenamiento territorial y desarrollo urbano.
- Fortalecimiento de la coordinación interinstitucional, mediante la suscripción de convenios de colaboración con los tres órdenes de gobierno.
- Incentivar la participación de la sociedad civil organizada en materia de ordenamiento territorial, desarrollo urbano, infraestructura y movilidad.
- La capacidad técnica profesional de los titulares de las áreas, cualidad que permite la gestión y aplicación de políticas eficaces en materia de ordenamiento territorial, desarrollo urbano, infraestructura y movilidad.

Debilidades

- Planes y programas de desarrollo urbano, leyes y reglamentos estatales inexistentes y/o desactualizado, que no se encuentran alineados a las políticas federales y que no responden a las necesidades actuales de la Entidad.

- Falta de disponibilidad de reservas territoriales que permitan al estado atender el crecimiento ordenado de los centros de población y mitigar el rezago de vivienda e infraestructura.
- Carencia en manejo de sistemas de información geográfica y bases de datos inexistentes, dificultando la disposición, emisión y estructuración de la información generada en las diferentes áreas técnicas.
- No se cuenta con una plataforma informática que permita el oportuno seguimiento de los trámites y servicios prestados, así como la vinculación interna.
- Insuficiente personal técnico, equipo informático y vehicular, para la atención puntual y precisa en la emisión de los servicios prestados.
- Carencia de una oferta de transporte público de calidad, seguro y vinculado a la demanda de la población.
- Ejecución de obras y proyectos públicos que no siempre obedecen a un plan integral de planeación.
- No se cuenta con áreas de certificación en calidad de obras y servicios.
- Falta de continuidad en la ejecución de los programas y acciones en las administraciones del gobierno.

Amenazas

- No contar con una actualización continua y oportuna del marco normativo, que permita la toma de decisiones para la gestión en políticas públicas.
- Crecimiento desordenado de los centros de población, dificultando el suministro y la calidad de los servicios, infraestructura y movilidad urbana.

- El deterioro de la infraestructura pública, al no existir un programa de mantenimiento y conservación en el patrimonio inmobiliario estatal.
- Invasión de predios y asentamientos en zonas de riesgo al no contar con reservas territoriales para la creación de alternativas que satisfagan las necesidades de vivienda que requiere la población.
- La construcción de nuevos desarrollos de gran impacto al ambiente, en zonas con déficit hídrico y que amenazan la flora y fauna local.

Oportunidades

- Disposición de recursos financieros para la actualización del marco normativo.
- Fortalecimiento de la infraestructura y equipamiento de los sectores sociales, para estar al nivel de la demanda tecnológica actual, aplicando nuevas técnicas de construcción, materiales de última generación, así como sistemas de ecotecnología.
- Orientar las acciones bajo una política pública que tenga como primicia fundamental la inclusión social, partiendo del desarrollo de proyectos, enfocados hacia la población urbana y rural.
- Capacitación técnica al personal en las diferentes áreas.

Alineación con el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 y al Plan Estatal de Desarrollo 2015-2021

Plan	Meta / Eje	Objetivos	Estrategias/	Líneas de acción
Plan Nacional de Desarrollo 2013 – 2018	2. México Incluyente	2.5 Proveer un entorno adecuado para el desarrollo de una vida digna	Transitar hacia un modelo de desarrollo urbano sustentable e inteligente que procure vivienda digna para los mexicanos.	Inhibir el crecimiento de las manchas urbanas hacia zonas inadecuadas Fomentar una movilidad urbana sustentable con apoyo de proyectos de transporte público y masivo, que promueva el uso de transporte no motorizado.
Plan Nacional de Desarrollo 2013 – 2018	4. México Próspero: Eje I. Infraestructuras con estrategia física	4.9. Contar con infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica	Líneas de acción de conectividad, económicas, agropecuarias y pesqueras considerando una infraestructura adecuada	Promover el crecimiento sostenido de la productividad en un clima de estabilidad económica y mediante la generación de igualdad de oportunidades.
Plan Estatal de Desarrollo 2015 – 2021	Infraestructura de Calidad	Desarrollar una infraestructura física y humana apta a través de la aplicación de estrategias que permitan el mejoramiento de los recursos de conectividad, conocimiento, económicos, agropecuarios, de vivienda, intelectual y de salud con los que ya se cuenta, con el fin	Conectividad: -Modernización de la red carretera y generación de mayor infraestructura que estimule la comunicación y la inversión de los sectores. -Gestionar ante el Gobierno Federal y el congreso, recursos para el mejoramiento y mantenimiento constante a las carreteras alimentadoras con las que cuenta el estado de Baja California Sur. -Desarrollar obras de construcción,	Modernización de la red carretera y generación de mayor infraestructura que estimule la comunicación y la inversión de los sectores. • Gestionar ante el Gobierno Federal y el congreso, recursos para el mejoramiento y mantenimiento constante a las carreteras alimentadoras con las que cuenta el estado de Baja California Sur. • Desarrollar obras de construcción, reconstrucción, modernización y conservación de autopistas, logrando mejorar la conectividad de forma estratégica y eficiente.

		<p>de darles el aprovechamiento necesario, lo que conducirá al favorecimiento del estado, mediante el crecimiento de su economía, garantizado así la generación de nuevos empleos y por ende el desarrollo y calidad de vida de sus habitantes.</p>	<p>reconstrucción, modernización y conservación de autopistas, logrando mejorar la conectividad de forma estratégica y eficiente.</p> <p>-Perfeccionar mediante la gestión realizada ante la Secretaria de Comunicaciones y Turismo, las instalaciones, operaciones y los servicios prestados en las terminales aéreas.</p> <p>-Mejorar los recintos portuarios y terminales marítimas de pasajeros en base a su eficiencia y seguridad.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Perfeccionar mediante la gestión realizada ante la Secretaria de Comunicaciones y Turismo, las instalaciones, operaciones y los servicios prestados en las terminales aéreas. • Mejorar los recintos portuarios y terminales marítimas de pasajeros en base a su eficiencia y seguridad.
--	--	---	--	---

II. ¿QUÉ QUEREMOS?

En este apartado se presenta un resumen de los principales problemas que afectan a la entidad y a su población en materia de ordenamiento territorial, desarrollo urbano, infraestructura, transporte y movilidad, basados en datos e información estadística que reflejan su incidencia en la entidad, así como su evolución a través del tiempo. Por lo que la prioridad de este instrumento de planeación será establecer las líneas, estrategias y proyectos que contribuyan a dar atención a estas problemáticas de carácter público y que socialmente son de relevancia. Adicionalmente, se buscara establecer no solo la problemática, sino los polos de oportunidad que permitan impulsar el desarrollo de estos sectores.

Diagnóstico sectorial

El Estado de Baja California Sur es la novena Entidad Federativa con mayor extensión territorial (3.8% sobre el total nacional), pues cuenta con una superficie total de 73,909 kilómetros cuadrados; y cuya densidad de población para el 2015 alcanzó las 10 personas por kilómetro cuadrado, contra las 1.74 personas que lo habitaban por kilómetro cuadrado en el año de 1970.

Es decir, de 1970 al 2015, nuestra población ha crecido en un 497%, en tan solo 45 años, a un promedio del 11.04% anual. La población, hay que señalarlo también, se concentra mayormente en dos puntos, La Paz, municipio capital del estado, que cuenta con 272,711 habitantes; y el municipio de Los Cabos, con asentamientos principales en San José del Cabo y Cabo San Lucas, que cuenta con 287,671 de habitantes.

Entre ambos Municipios, al 2015 concentraban un total de 560,382 habitantes, es decir el 78.7% de la población; lo cual contrasta severamente con el hecho de que, en 1970, entre ellos solamente sumaban 61,018 habitantes (51,521 en La Paz y 9,497 en San José del Cabo), lo que en suma representaba al 47.66% de los habitantes del entonces Territorio de Baja California.

Un dato importante y con el cual se sintetiza estas cifras es que, por cada 3 personas que dejan de residir en Baja California Sur, 12 nuevas personas llegan a radicar en esta entidad.

Todas estas cifras cobran sentido cuando hablamos de lo que ha representado el crecimiento de la población en el estado y que es lo que abordaremos en este apartado.

La falta de vinculación con la poca aplicación de los instrumentos de planeación territorial, así como la migración de la población rural hacia las ciudades con mayor actividad económica, la falta de acceso a suelo apto y el aumento de los índices de pobreza, entre otros factores, tienen como resultado un crecimiento exponencial de los asentamientos humanos y una ocupación desordenada del territorio, esta tendencia se agudizará en los próximos años debido a algunos factores como el cambio climático y el deterioro ambiental existente en el país, lo que hace necesario implementar políticas de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano que establezcan un uso eficiente del territorio acorde con la vocación natural del suelo, lo que permitirá un crecimiento planeado y ordenado.

La combinación de todos estos factores, aunados a la vulnerabilidad que por su ubicación geográfica representan en la entidad, ha resaltado en los años recientes ya que el estado se ha visto afectado por desastres de gran magnitud ocurridos en las últimas décadas en el

territorio nacional con importantes implicaciones sobre la población, la infraestructura y los sectores económicos, esto, muestra la alta vulnerabilidad de la población y sus estructuras frente a las amenazas de origen natural, tal como ocurrió con el último fenómeno natural que impactó en la Entidad: el huracán Odile (2014), cuya inversión en el proceso de reconstrucción fue de 5 mil 832 millones 291 mil pesos, en el cual al Estado le correspondió una aportación de 2 mil 026 millones 517 mil pesos .

Como hemos señalado anteriormente en los últimos años, Baja California Sur ha experimentado un crecimiento poblacional considerable, debido en gran medida por el proceso de inmigración, este comportamiento se ha hecho más visible en la zona sur de la entidad y muy en especial en las ciudades de Cabo San Lucas y San José del Cabo; lo cual no solo se ha traducido en un aumento de población, sino también en detonador de inversión y crecimiento económico, ya que Baja California Sur, ocupa el 7º lugar en competitividad a nivel nacional (IMCO), siendo Los Cabos catalogada entre las tres regiones más competitivas del país, en contraste, existen localidades con un crecimiento muy lento, como es el caso de Ciudad Constitución y Santa Rosalía.

Estos comportamientos, provocan que las ciudades del sur, receptoras de inmigrantes, demanden respuestas inmediatas a una serie de necesidades de infraestructura, equipamiento y servicios, mientras que las ciudades del norte, solicitan que se atienda el rezago urbano existente históricamente en ellas, implicando en consecuencia orientar las acciones bajo una política pública que tenga como primicia fundamental la inclusión social en todos los sentidos, partiendo de dos dimensiones de actuación y desarrollo de proyectos: la primera enfocada hacia los centros urbanos, es decir, la tendiente a modificar

las condiciones físicas de las localidades, y la segunda orientada a la percepción y reacción de la ciudadanía que en ellas viven.

En los últimos 20 años, se ha hecho visible que el crecimiento de las ciudades, así como la ubicación de instalaciones estratégicas y edificaciones fuera de éstas ha obedecido a decisiones de carácter sectorial, sin una visión integrada del territorio y con una falta de orientación y planeación.

Se puede decir que parte de estas decisiones se han dado por la falta de una política nacional de desarrollo territorial y regional y, por otro, a la ausencia de vinculación entre estrategias y programas territoriales y la programación de los recursos públicos.

Esto se ha traducido en la aplicación recursos en el territorio de manera unilateral por cada sector, sin tomar en cuenta su vinculación o relación con los otros sectores, ni su impacto en el desarrollo regional, el ordenamiento territorial y el medio ambiente.

La falta de una visión integral del desarrollo ha favorecido el incremento de los desequilibrios entre las regiones del país, esto aunado a la aplicación de un solo enfoque "el sectorial" .

Es por esto que un reto importante será transitar de ese enfoque sectorial a uno de desarrollo regional lo que permitirá la creación de infraestructura, equipamiento, servicios orientado a atender las necesidades de las regiones, dando el valor a sus recursos, así como a las vocaciones naturales de cada territorio, lo cual favorecerá la atención de temas como: la productividad, sustentabilidad, calidad de vida, pobreza, rezago social, marginación, entre otros.

El impulso del desarrollo social, la inclusión, la productividad y la prosperidad, requieren una política de ordenamiento territorial que promueva la ocupación ordenada y el uso sustentable del territorio, mediante la toma de decisiones concertadas de los actores sociales, económicos, políticos y técnicos.

El objetivo es garantizar la certeza jurídica a las distintas formas de propiedad y brindar condiciones de seguridad a los asentamientos humanos, tanto en zonas urbanas como rurales.

Con el ordenamiento y regularización de la tierra se genera certeza jurídica en la transmisión de la propiedad, se propician oportunidades de inversión en proyectos de desarrollo y se genera tributación para municipios, entidades federativas y la federación.

Por ello, es necesario promover la constitución de reservas territoriales que garanticen el desarrollo sustentable y equilibrado de las zonas urbanas y rurales.

Aunado a estos factores por mucho tiempo la política de vivienda y desarrollo urbano se caracterizó por ser reactiva y tener como premisa básica la regularización de la propiedad y la posterior dotación de servicios, en muchas ocasiones en ubicaciones no aptas para el desarrollo sustentable de las ciudades.

En la década pasada, el modelo de atención a las necesidades de vivienda privilegió el otorgamiento masivo de financiamiento para vivienda nueva sin considerar el impacto territorial y urbano, al tiempo que la industria desarrolladora optó por la producción de vivienda de interés social en suelo barato y alejado de los centros urbanos y de corredores y estaciones de transporte público de calidad. El crecimiento de las ciudades no siempre respondió a las necesidades de la población; mientras la población urbana se ha duplicado

en los últimos treinta años, la superficie urbana se multiplicó por seis¹ y el uso del automóvil se intensificó. Lo anterior, ha encarecido la prestación de servicios públicos básicos y ha generado una alta tasa de motorización en el país, incrementando la emisión de gases de efecto invernadero al incrementar la tasa de motorización.

Una cantidad importante de planes de desarrollo urbano establecen superficies de suelo urbanizable muy superiores a las necesidades en el largo plazo, lo que dificulta avanzar hacia modelos de ciudad compacta y promueve la especulación del suelo. Esto sucede a pesar de que existen aproximadamente 85 mil hectáreas de predios intraurbanos vacíos y baldíos². De acuerdo con el Registro Nacional de Reservas Territoriales (RENARET), de una muestra de 110 mil hectáreas de reservas territoriales, 59% están dentro de las manchas urbanas actuales.³

En los próximos años se deberá hacer frente al aumento de la población urbana, la cual pasará de 80.4 millones en 2010 a 103.3 millones en 2030;⁴ las ciudades, sus autoridades y la sociedad en su conjunto deberán ser capaces de acomodar de manera sustentable, responsable y eficiente a las generaciones urbanas actuales y futuras.

Este crecimiento somete a los municipios a una creciente demanda en materia de servicios urbanos por encima de cualquier proyección, con impactos consecuentes en la calidad de vida de la población así como en el medio ambiente y deterioro del tejido social.

¹ Secretaría de Desarrollo Social (Sedesol), La Expansión de las Ciudades 1980-2010, SEDESOL, México, 2012.

² En 131 ciudades de más de 50 mil habitantes se identificaron 495 mil hectáreas de suelo vacantes, de las cuales, 85 mil son intraurbanas. SEDESOL (2012). Op. Cit

³ El RENARET es una herramienta para monitorear el comportamiento de las reservas territoriales para vivienda, en la que los propietarios de predios destinados a construir vivienda para cualquiera de los sectores socioeconómicos (social, media, residencial y otras) registran la reserva territorial. Dicha información se levantó entre febrero y mayo de 2013.

⁴ Consejo Nacional de Población (CONAPO), Proyecciones de la Población de México 2010-2050

La expansión y diversificación urbana es positiva, siempre y cuando se lleve a cabo con las normas urbanas adecuadas. Esto favorece al mercado laboral generando empleos, con la creación de viviendas, y esto a su vez provoca crecimiento económico a corto plazo. El problema que estanca el crecimiento es que ésta expansión ocurre sin una planificación urbana adecuada para las necesidades del área económica, estimulando así el deterioro ambiental, deficiencia en el transporte urbano, incentivando el uso (masivo) del automóvil particular.

En este sentido el Programa Nacional de Desarrollo Urbano 2014-2018, expone que el suelo es el recurso más valioso y escaso de las ciudades, por lo que es indispensable gestionarlo en beneficio de la sociedad.

A su vez, el programa apunta que, “la política de vivienda aplicada en años recientes, así como la provisión de servicios de forma reactiva para conectar zonas periféricas con la mancha urbana tuvieron importantes consecuencias en el mercado de suelo, por un lado, el suelo intraurbano, servido, incrementó su precio, haciendo prohibitivo para aquellos sectores de menos recursos, adquirir vivienda al interior de las ciudades; al mismo tiempo se promovió la especulación de suelo intraurbano debido a la carencia de instrumentos para aprovechar las plusvalía generada por las inversiones gubernamentales en favor de las ciudades” .

Por ello planear y regular el ordenamiento y territorial el desarrollo urbano, constituye una herramienta que permite determinar y administrar los espacios para el desarrollo de los asentamientos humanos, las actividades sociales y productivas con criterios de crecimiento sustentable y equitativo entre las poblaciones del Estado. Para el Gobierno del Estado, la

administración del uso del suelo, la infraestructura y la movilidad, son factores estratégicos que generan desarrollo y mejoran las condiciones de bienestar de la población.

En los últimos años, las gestiones inherentes al control urbano, han reflejado una clara tendencia al crecimiento y desarrollo principalmente en los municipios de La Paz y Los Cabos, mismos que a la fecha reflejan el 40% y el 38% respectivamente producto de las actividades económicas que prevalecen en estas regiones y que han inducido a que el crecimiento poblacional se distribuye irregularmente concentrando en ellas a más del 70% de la población, que requiere y demanda servicios.

El resto del territorio se ha caracterizado con un bajo impacto en materia de control y desarrollo urbano en relación a los índices registrados en La Paz y Los Cabos. Este marcado desequilibrio ha generado, entre otros factores, un disgregado sistema de ciudades y comunidades rurales con dificultad para incorporarse a la dinámica de crecimiento y desarrollo del Estado.

Con estos antecedentes, es innegable en el Estado la necesidad de hacer énfasis en el ordenamiento del territorio, desarrollo urbano y sus componentes (infraestructura y movilidad) lo que se hace patente cuando se constata la excesiva dispersión y concentración de la población en las zonas rurales y urbanas del territorio. La desigual distribución espacial de la infraestructura de los servicios sociales básicos, los desequilibrios entre los sectores económicos y su distribución geográfica, los graves problemas que causan las actividades productivas en las zonas urbanas y costa del Estado, la carencia de información geográfica del Estado, sus regiones, municipios y localidades, obliga a hacer del ordenamiento territorial y la planeación un eje rector en los ámbitos

municipal y estatal. Así como, a modificar y/o actualizar los instrumentos de la planeación urbana que permitan dar atención a las necesidades de corto, mediano y largo plazo.

Otro tema que se ha derivado del crecimiento desordenado de las ciudades son los asentamientos humanos irregulares, así como la dificultad para dotar de los servicios públicos básicos en esos asentamientos por la misma condición, adicional a los altos costos que esto representa, por lo tanto se requiere de establecer estrategias para definir la tenencia y regularización de la tierra.

Por lo anterior, se hace fundamental trabajar en la definición de una política integral de suelo urbano y reservas territoriales, mediante la programación de las adquisiciones y la oferta de tierra para el desarrollo urbano y la vivienda; evitando la especulación de inmuebles aptos para el desarrollo urbano y la vivienda; reduciendo y abatiendo los procesos de ocupación irregular de áreas y predios, mediante la oferta de tierra que atienda preferentemente las necesidades de los grupos de bajos ingresos y garantizar la disponibilidad de suelo para los diferentes usos y destinos. Bajo esta perspectiva, se buscará encauzar esfuerzos para contar con alternativas que promuevan un ordenamiento territorial del estado.

En materia de infraestructura carretera, la red carretera en Baja California Sur está compuesta por 128 caminos rurales y 49 carreteras alimentadoras que en su conjunto conforman una longitud total de 4,252.26 kilómetros del total de ésta extensión 886.055 kilómetros (20.84%) están pavimentados, 1,486.185 (34.95%) están revestidos y 1,880.02 (44.21%) son de terracerías (brecha) de su longitud total; 2,343.54 kilómetros (58%) son de dos carriles y 1,908.72 (42%) de un carril; la antigüedad de ésta red carretera alcanza los 40

años de servicio, cuya construcción se ejecutó con especificaciones geométricas acordes a la época, por tanto ya no cumple con los requerimientos y necesidades de los usuarios que transitan por estas vías.

Los grandes recorridos sobre las carreteras alimentadoras y caminos rurales, que comunican a las once regiones en que está dividido el Estado, constituyen un activo de gran importancia regional y local, ya que a través de ellos es posible la comunicación permanente entre los núcleos de población y producción en el medio rural; el acceso de grupos de población rural a servicios de salud y educación; así como a mayores oportunidades de empleo y desarrollo en general.

Ahora bien, un factor que vincula la infraestructura con la movilidad es que ambas son una necesidad en las ciudades, pero también es un derecho. Sin embargo si no se ejecuta adecuadamente, este derecho puede vulnerar el de otros. Dados los elementos comunes que tienen entre sí, es obligado un enfoque interdisciplinario entre movilidad, desarrollo urbano y medio ambiente que resuelva los distintos requerimientos (y consecuencias) de las decisiones en política pública. Por eso al hablar de movilidad + urbana + sustentable, la conjugación de estos elementos tiene mucho sentido.

Vincular crecimiento económico con calidad de vida y sustentabilidad ambiental en el transporte dentro de las ciudades requiere dejar atrás modelos que han demostrado su ineficacia, y crear alternativas innovadoras aplicables a un contexto complejo como el que existen en nuestras zonas urbanas.

La movilidad ocupa un papel central en la sociedad, en tanto que permite la comunicación, la actividad económica e integra los espacios y las actividades; es una necesidad de todas

las personas para poder acceder a los bienes y servicios básicos que hacen posible una vida digna. Al reconocerla como un derecho humano autónomo, genera compromisos y obligaciones del Estado, por lo que las políticas de movilidad bajo un enfoque de derechos humanos deben ir dirigidas a cumplir con estas obligaciones. Disponibilidad, accesibilidad y calidad como los componentes del derecho, engloba los contenidos e indicadores necesarios para este cumplimiento.

La falta de una visión a largo plazo ha derivado en que los programas, proyectos y acciones no generen resultados acumulativos hacia un sentido deseado, resultando continuamente en efectos contrarios. Si bien hay prioridades inmediatas que es inevitable abordar, es necesario establecer que los proyectos a largo plazo para que puedan adecuarse a lo largo del tiempo, deben responder a necesidades futuras y comenzar a construir desde hoy un modelo de estado que aspiramos. Combinar los objetivos de planeación con las asignaciones presupuestales es clave para que las inversiones refuercen la visión de ciudad acordada. Los proyectos deben ser modulares, es decir deben ser replicables y adaptables a la demanda de manera que siempre se mantengan altos niveles de calidad y servicio.

Visión

Actualizar y aumentar la cobertura en materia de ordenamiento territorial, que garantice al estado una infraestructura moderna y eficiente encaminada a desarrollar áreas con potencial económico, social y cultural, preservando el medio ambiente y la seguridad de la población.

Misión

Planear, programar y ejecutar los proyectos de desarrollo urbano, infraestructura y movilidad, financiadas bajo los diferentes programas de inversión pública, que contribuyan al desarrollo y mejoren la calidad de vida de los habitantes del estado de Baja California Sur. Así mismo, promover y fortalecer el marco jurídico, la definición de políticas públicas y diseño estratégico que contribuyan al crecimiento ordenado de las ciudades, la economía y el desarrollo integral del estado.

Valores

El ser humano

“Es el factor fundamental del que hacer institucional, es el valor central”

Respeto

“Es el reconocimiento del valor propio y de los derechos de los individuos y de la sociedad”

Honestidad

“Cualidad humana que consiste en comportarse y expresarse con coherencia y sinceridad de acuerdo con los valores de verdad y justicia”

Espíritu de servicio

“Es la actitud proactiva que distingue a la persona, proporcionando lo mejor de sí mismo”

La calidad

“Es la cultura que impulsa a hacer bien las cosas siempre”

El compromiso

“Es el estándar que permite terminar y cumplir responsablemente con todo lo que se encomienda”

El trabajo en equipo

“Es el proceso humano que combina los esfuerzos de todos, multiplicando los efectos y los logros”

La confianza

“Es el resultado seguro y firme que se transmite a los demás por el desempeño de nuestro trabajo”

III. ¿CÓMO LO LOGRAREMOS?

Consolidar una política en Gestión Urbana con el objeto de regular o inducir el uso del suelo y las actividades productivas. El ordenamiento tiene como propósito principal orientar la planeación del desarrollo, para ello, integra y adecua enfoques, métodos y procedimientos que permiten traducir las políticas de desarrollo en acciones concretas para resolver las problemáticas específicas que experimenta el territorio. En este sentido, el ordenamiento debe ser visto como un instrumento para el fomento del desarrollo de actividades productivas más convenientes.

Incrementar el fortalecimiento en infraestructura, equipamiento y movilidad en los distintos sectores sociales, para estar al nivel de la demanda tecnológica actual aplicando nuevas técnicas de construcción.

Con la integración entre gobierno y sociedad, se pretende desarrollar los mecanismos necesarios para que la población sudcaliforniana logre el cumplimiento de sus metas.

Hay que recuperar las capacidades de planeación del estado, pero adaptándolas a las necesidades, barreras y recursos que existen hoy y existirán en el futuro. Una premisa fundamental en esta tarea será garantizar que el gobierno federal asuma las responsabilidades de planeación, gestión del suelo, inversión en infraestructura, vinculándolo sólidamente con los procesos locales de planeación. Este modelo debe diseñarse con un enfoque estratégico y de proyectos. Pero sobre todo, será necesario vincular las decisiones de planeación tanto a nivel federal como a nivel estatal y municipal con las decisiones de presupuesto, que difícilmente hoy en día están ligadas.

La infraestructura será un factor clave en la consecución de los objetivos de movilidad, sin embargo debe ser complementada siempre por elementos de operación, información, comunicación y monitoreo de manera que se potencie el uso inteligente de los sistemas de movilidad. De esta manera, la propia infraestructura debe tener una mezcla adecuada de dimensiones, rigidez y velocidad, de manera que se maximice la integración y la flexibilidad de uso de todo el sistema. Las limitantes presupuestales obligan a que cada peso en el presupuesto público genere el mayor beneficio posible, es por ello que invertir en infraestructura pesada y cara no necesariamente redundará en un mayor beneficio. La política de movilidad debe ir dirigida a construir una entidad con alta productividad y una

economía baja en carbono. Ello requiere que un conjunto de medidas, inversiones y programas equilibrado e inteligente que genere una gran sinergia entre ellas de manera que cada peso invertido y cada esfuerzo generen más valor social, económico y ambiental.

Impulsar una política de movilidad urbana sustentable a través de dos ejes: Promover la implementación de sistemas integrados de transporte urbano de alta calidad como eje rector del desarrollo de infraestructura en las ciudades, que confluyan en una sola las estrategias de movilidad no motorizada, racionalización del uso del automóvil y calidad de espacio público, así como promover la implementación de sistemas integrados de transporte público, que incorporen rutas troncales, auxiliares y alimentadoras en lugar de corredores aislados, en un plan a corto, mediano y largo plazo.

Objetivos

- Fomentar el crecimiento urbano ordenado, disminuyendo las desigualdades del desarrollo regional y mejorando la integración rural-urbana en el Estado.
- Impulsar la creación, ampliación y fortalecimiento de la infraestructura y equipamiento urbano a nivel estatal.
- Promover la generación de reservas territoriales en el estado.
- Mejorar, incrementar y modernizar la infraestructura carretera y de comunicaciones en las diferentes regiones de la entidad.
- Incentivar la modernización del Sistema Estatal de Transporte.
- Implementar un sistema de información geográfica que permite la generación, actualización y análisis de información para la toma de decisiones y el seguimiento a la instrumentación de acciones y metas programadas.

Estrategias

- Definir el Sistema Urbano Estatal donde se establezcan los lineamientos que guiarán los proyectos y acciones de acuerdo con las ventajas y necesidades de cada región y localidad.
- Promover un enfoque de planeación que integre las estrategias de crecimiento urbano, vivienda, equipamiento e infraestructura, usos del suelo y movilidad urbana orientados a promover la equidad y a combatir la pobreza y marginación urbana.
- Promover la coordinación y concurrencia de acciones en materia de desarrollo urbano y ordenamiento territorial entre los distintos órdenes de gobierno.
- Establecer programas prioritarios de regulación y regularización de suelo en las zonas conurbadas.
- Reforzar y mantener la coordinación con los gobiernos municipales, en materia de planeación, programación y gestión del desarrollo urbano y ordenamiento territorial.
- Participar en esquemas de planeación con instituciones municipales.
- Promover la creación de Institutos Municipales en los municipios faltantes de la entidad.
- Llevar a cabo proyectos multifuncionales donde se disponga de espacios para niños, jóvenes, adultos y adultos mayores, buscando ser un lugar de encuentro y convivencia familiar.
- Fortalecer con obras y acciones a los sectores sociales más vulnerables.

- Rescatar y rehabilitar los espacios públicos en deterioro, así como de inmuebles que den servicio a la comunidad.
- Innovar con nuevos proyectos constructivos y/o arquitectónicos.
- Impulsar el fortalecimiento de la infraestructura y los servicios en la entidad.
- Promover la constitución de reservas territoriales que aseguren el desarrollo sustentable y equilibrado de las zonas urbanas y rurales.
- Impulsar mecanismos de manera coordinada con las distintas autoridades de los tres niveles de gobierno, para crear reservas territoriales, tanto para uso habitacional como para actividades económicas sujetas a disposiciones que garanticen el desarrollo de proyectos habitacionales en un entorno urbano ordenado, compacto, con certidumbre jurídica, con infraestructura, equipamiento y servicios adecuados y suficientes.
- Implementar políticas de conservación de la red carretera estatal en coordinación con los municipios y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- Promover la modernización, ampliación y conservación de la red carretera existente en la entidad.
- Fortalecer las acciones tendientes a la conclusión de tramos carreteros estratégicos en proceso de construcción.
- Promover la ejecución de trabajos en un corto plazo que logren la rehabilitación y reconstrucción de tramos carreteros y de caminos rurales, que presenten un gran deterioro superficial.
- Promover e incentivar el desarrollo y modernización del transporte público.
- Promover la actualización del marco normativo en la materia.

- Racionalizar el uso de la infraestructura pública y de las vías de comunicación, privilegiando al peatón, al ciclista, al transporte público, al transporte de carga y al automóvil particular, en ese riguroso orden.
- Humanizar las vías públicas y los servicios de transporte a fin de que los mismos sean incluyentes y permitan, sin restricciones de ninguna índole, la accesibilidad y uso por parte de personas con discapacidad, mujeres y niños.
- Promover la modernización y el mantenimiento de la infraestructura pública y del mobiliario urbano, así como la adecuada señalización de las vías públicas.
- Impulsar la elaboración de estudios mediante los cuales se entiendan los patrones de movilidad asociados al fenómeno del desarrollo urbano y a la actividad económica.
- Promover el diseño de sistemas integrados de transporte mediante los cuales se atiendan eficientemente las necesidades de movilidad de la sociedad.
- Impulsar la creación de infraestructura pública destinada al uso de medios no motorizados de transporte, así como gestionar el sistema estatal de bicicletas de uso público.
- Diseñar los proyectos de transporte masivo de manera que se priorice la calidad del viaje puerta a puerta de los usuarios, garantizando el más alto estándar de conectividad, nivel de servicio, cobertura y accesibilidad en el sistema de transporte completo, incluyendo la integración con los proyectos de transporte interurbano.
- Complementar los sistemas de transporte masivo con proyectos específicos de accesibilidad peatonal, rediseño de operación y renovación de los sistemas de alimentación, sistemas de bicicletas públicas de acceso a estaciones, calles

completas en las vías de acceso a estaciones y sistemas de gestión del estacionamiento en vía pública.

- Promover que los proyectos de transporte masivo respondan adecuadamente a la demanda estimada, y cumplan con altos estándares de calidad en operación, infraestructura, diseños de estaciones, información al usuario, integración, accesibilidad

Componentes, Líneas de Acción

- Elaborar e implementar el Programa Estatal de Ordenamiento Territorial.
- Impulsar la gestión de un Programa Estatal de Infraestructura.
- Impulsar y coadyuvar con los ayuntamientos para la elaboración de los programas de ordenamiento territorial y desarrollo urbano.
- Promover la gestión de recursos para la adquisición de reserva territorial.
- Diseño y construcción de espacios públicos.
- Impulsar la implementación de un programa de rescate de edificios gubernamentales y espacios públicos.
- Rehabilitar la infraestructura deportiva.
- Caminos rurales y carreteras alimentadoras/ Programa de Empleo Temporal/ Construcción y modernización de carreteras/ Programa conservación de carreteras.
- Programa de modernización de equipo en el área de transporte.
- Programa de sustitución de equipamiento del sector transporte.

- Incrementar la seguridad de los usuarios de transporte y mejorar las condiciones de operación de vialidades.
- Actualización de la Ley Estatal de Desarrollo Urbano.
- Actualización del Reglamento de Fraccionamientos para el Estado de B.C.S.
- Actualización del Reglamento de Construcciones para el Estado de B.C.S.
- Creación del Reglamento de Condominios para el Estado de B.C.S.

Metas

- Programa Estatal de Ordenamiento Territorial en el Estado (PEOTBCS)
- Implementar del Programa de Infraestructura.
- Implementar el Sistema Estatal de Información Geográfica y Territorial (SEIGT).
- Impulsar y coadyuvar con los ayuntamientos para la elaboración de los programas municipales de ordenamiento territorial y de desarrollo urbano.
- Diagnóstico de las reservas territoriales y de la regularización de los predios.
- Impulsar la generación de reservas territoriales para infraestructura y viviendas con base a los requerimientos por parte de los Municipios.
- Regularizar los predios que no cuentan con la certeza jurídica necesaria.
- Actualización de la Ley Estatal de Desarrollo Urbano.
- Actualización del Reglamento de Fraccionamientos del Estado
- Actualización del Reglamento de Construcciones del Estado
- Creación del Reglamento de Condominios para el Estado.
- Reformar y actualizar la Ley de Transporte y su Reglamento.

- Incrementar la cobertura de pavimentación y mantenimiento de vialidades urbanas y rurales en los cinco municipios del Estado.
- Creación de un archivo y sistema digital en la unidad administrativa de área de Transporte.
- Crear e implementar un Proyecto de movilidad.
- Reformar la Ley de Derechos y Productos del Estado de Baja California Sur.

Indicadores

Objetivo	Indicador	Meta 2021
Fomentar el crecimiento urbano ordenado mediante planes y programas de ordenamiento territorial y desarrollo urbano, disminuyendo las desigualdades del desarrollo regional y mejorando la integración rural-urbana en el Estado	No. de Instrumentos de Planeación actualizados y/o elaborados. (Planes, programas, reglamentos)	5 Instrumentos de Planeación
Impulsar la creación, ampliación y fortalecimiento de la infraestructura y equipamiento urbano a nivel estatal.	No. de Obras infraestructura realizadas en el Estado	10 obras (por año)
Promover la generación de reservas territoriales en el estado.	% de Reservas territoriales	Por definir*

Mejorar, incrementar y modernizar la infraestructura carretera y de comunicaciones en las diferentes regiones de la entidad.	No. de Obras de Infraestructura Carretera realizadas en el Estado (ampliación, modernización y/o mejora)	10 obras (por año)
Incentivar la modernización del Sistema Estatal de Transporte	No. de Acciones de modernización instrumentadas	5 acciones (por año)

IV. ¿CÓMO LO VAMOS HACER?

Para medir las metas establecidas en el presente Programa Sectorial y realizar los ajustes necesarios durante la ejecución del mismo, se evaluará durante las sesiones que así se especifiquen del Consejo Estatal de Ordenamiento Territorial y el Comité de Planeación para el Desarrollo de Baja California Sur.

También se realizará su evaluación correspondiente por el Subcomité de Desarrollo Urbano, Infraestructura y Transporte, perteneciente al Comité de Planeación para el Desarrollo de Baja California Sur, órgano colegiado de la Ley Estatal de Planeación permite llevar a cabo cada año la evaluación del mencionado Programa Sectorial.

Para esta administración resulta una prioridad el impulso de las políticas de ordenamiento territorial y desarrollo urbano con criterios de protección, conservación, legalidad y sustentabilidad así como la actualización de la normatividad en materia planeación (en las diferentes escalas; estatal, municipal, regional y local).

Así mismo la aplicación de la normatividad a través de los diferentes instrumentos de planeación (planes de desarrollo urbano, ordenamiento territorial, atlas de riesgo e imagen urbana) y sanciones correspondientes que surjan de dicha aplicación y promover una política de ordenamiento territorial con criterios de sustentabilidad, gestión de riesgos, resiliencia, cambio climático y movilidad, en coordinación con los tres órdenes de gobierno para establecer las políticas del desarrollo urbano acordes a la vocación natural del territorio.

Promover que la ciudadanía sean partícipes en los procesos de planeación del territorio y su reactivación económica.

Transparencia

El Programa Sectorial de Planeación Urbana, Infraestructura y Transporte 2015-2021 estará al alcance de todos los ciudadanos, quienes podrán informarse acerca de su contenido a través del portal web institucional <http://bcs.gob.mx> al día siguiente de la aprobación.

Todo cambio que se genere al documento rector de la política pública en materia de desarrollo urbano, infraestructura y movilidad, considerara un proceso de revisión, análisis y validación.