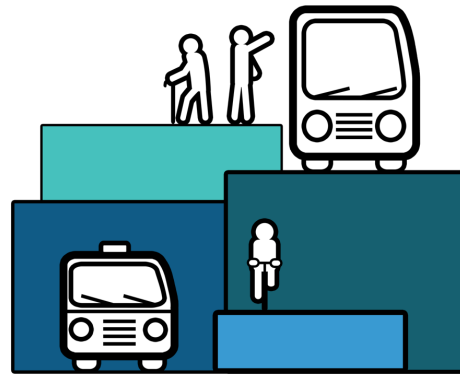

Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable

Guanajuato



Elaboración de Estudio, Diagnósticos y Consideraciones para el
Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable en el Municipio de Guanajuato.
PIMUS GTO.

Estudio 2.
Presentación al H. Ayuntamiento de Guanajuato.
Julio, 2025.



Estructura de los estudios

- ▼  ESTUDIO 1 ESTUDIOS Y ANÁLISIS DE CAMPO Y GABINETE
 - ▶  ANEXOS FASE 1
 - ▶  DOCUMENTO FINAL FASE 1
- ▼  ESTUDIO 2. TOMO I DIAGNÓSTICO
 - ▶  ANEXOS
 - ▶  DOCUMENTO FINAL I
- ▼  ESTUDIO 2. TOMO II ESTRATEGIA
 - ▶  ANEXO 1 Estrategia de regularización de rutas.
 - ▶  ANEXO 2 Propuesta Organizacional.
 - ▶  ANEXO 3 Cartografía.
 - ▶  ANEXO 4 Entrevista con la Presidenta Municipal
 - ▶  ANEXO 5 Memoria mesa de decisiones
 - ▶  ANEXO 6 Memoria de los talleres
 - ▶  ANEXO 7 Proyecto Convenio Marco
 - ▶  ANEXO 8 Propuesta de mejoras al Reglamento Municipal
 - ▶  ANEXO 9 Propuesta de normas técnicas
 - ▶  ANEXO 10 Base técnica para el diseño de la tarifa
 - ▶  DOCUMENTO FINAL II



Contenido del Título II

1. Construcción de escenarios y el modelo territorial.
2. Definición de estrategia.
3. Definición de objetivos específicos y metas.
4. Instrumentos.
5. Elección de proyectos.
6. Financiamiento.
7. Proceso de Aprobación del PIMUS GTO.
8. Proceso de monitoreo y evaluación.

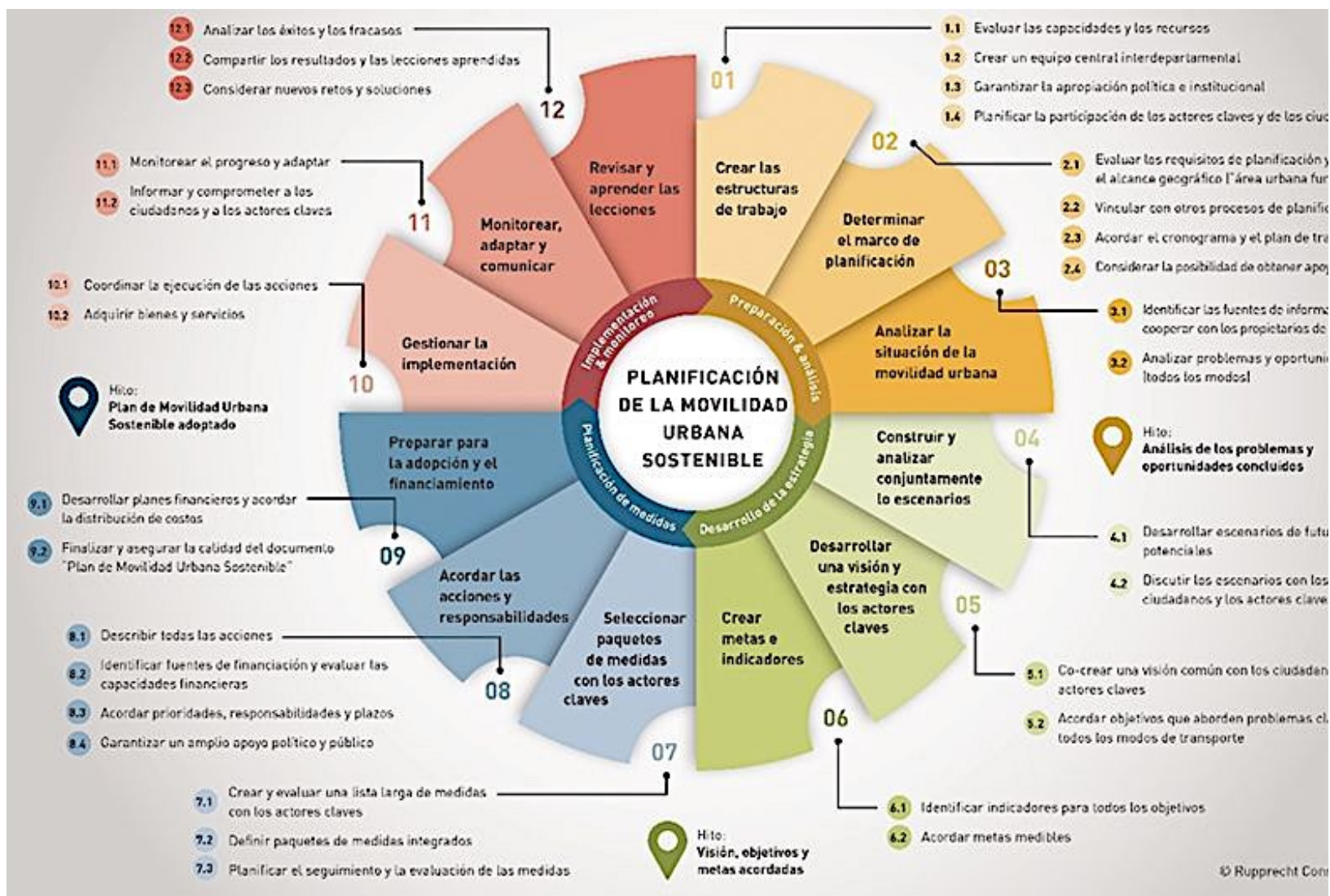


¿Qué es un PIMUS?

Un Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS) es un plan estratégico diseñado para satisfacer las necesidades de movilidad de personas y mercancías en las ciudades, reduciendo al máximo los costos sociales y ambientales del sistema de transporte.

Los principios de planeación están basados en la integración, la participación y la evaluación y busca un proceso de decisión basada en evidencia, guiado por una visión de largo plazo de movilidad sustentable.

¿Qué es un PIMUS?



Elaboración de Estudio, Diagnóstico y Consideraciones para el

Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable en el Municipio de Guanajuato.

PIMUS GTO.

Estudio 2.
Presentación al H. Ayuntamiento de Guanajuato.
Julio, 2025.

Plan Integral de
Movilidad Urbana
Sustentable
Guanajuato



Antecedentes

Tipo de estudio	Nombre	Año
Estudio	Estudio de Transporte	1994
Plan	Plan de acciones para el mejoramiento del servicio de transporte	2008
Anteproyecto	Plan Integral de Movilidad Sustentable para la Ciudad de Guanajuato	2010
Estudio	Estudio de Movilidad Urbana en la Zona Centro del Municipio de Guanajuato	2014
Estudio	Movilidad del transporte urbano	2014 - 2016
Estudio	Estudio de Movilidad del Municipio de Guanajuato	2016
Resultados de taller	Taller de participación para el Plan Municipal de Desarrollo (mesa de movilidad)	2017
Programa	Programa de Movilidad Municipio de Guanajuato. Capítulo I. Sustentabilidad Urbana	2018
Estudio	Sistema de parquímetros	2019
Estudio	Estudio de Asignación de Tránsito de avenida Santa Fe	2019
Programa	Datos viales 2021 Red Carretera Administrada por el Gobierno del Estado de Guanajuato	2021
Proyecto	Proyecto ejecutivo de puente vehicular de acceso a la localidad de San José de Cervera	2022
Proyecto	Proyecto ejecutivo de construcción de puente en el municipio de Guanajuato, Gto., en la localidad Puenteillas conexión con la localidad Ciénega del Pedregal	2022
Proyecto	Programa Municipal de Movilidad de Guanajuato	2023

Elaboración de Estudio, Diagnóstico y Consideraciones para el

Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable en el Municipio de Guanajuato.

PIMUS GTO.

Estudio 2.

Presentación al H. Ayuntamiento de Guanajuato.
Julio, 2023.

Plan Integral de
Movilidad Urbana
Sustentable
Guanajuato



Objetivo general del Título II:

Establecer una estrategia de intervención multisectorial e integrada que oriente las acciones institucionales, los recursos y los proyectos hacia un modelo de movilidad sustentado en una visión común, con prioridades claras, territorios definidos y metas específicas a corto, mediano y largo plazo.



Objetivos metodológicos:

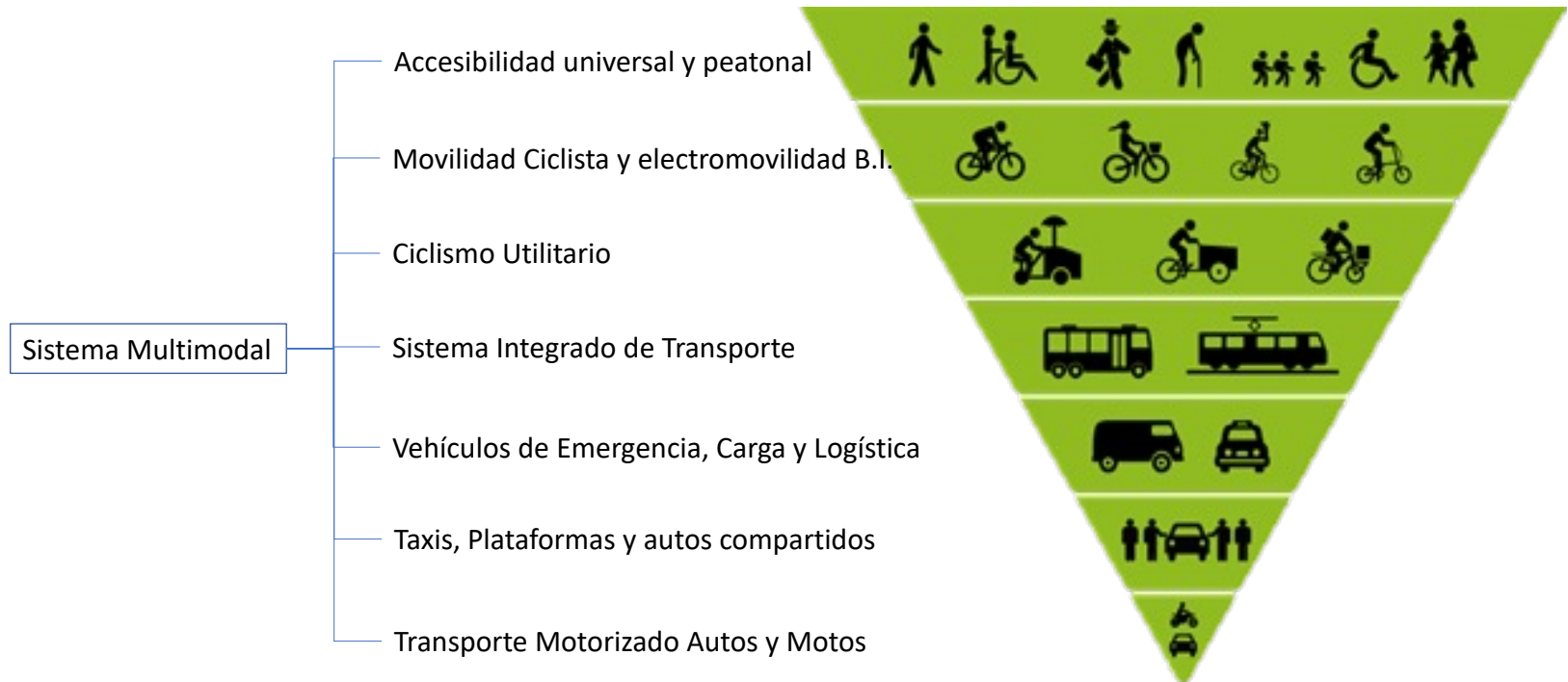
- Identificar y traducir los escenarios estratégicos en una propuesta coherente de actuación institucional y territorial.
- Identificar ámbitos y zonas clave de intervención para optimizar el impacto de las políticas de movilidad.
- Construir una visión estratégica compartida por actores públicos, privados y sociales.
- Consolidar una estructura metodológica que permita vincular metas, instrumentos y proyectos en una estrategia unificada.

Beneficios clave:

- I. **Reducción de la congestión:** fomentar el uso de transporte público, ciclovías y la peatonalización de áreas, lo que mejora la fluidez del tráfico y disminuye los tiempos de viaje.
- II. **Mejora de la calidad del aire:** la disminución del tráfico automotor reduce la emisión de gases contaminantes, mejorando la calidad del aire y la salud de los habitantes.
- III. **Preservación del patrimonio histórico:** al limitar el tráfico vehicular en zonas históricas, se reduce el riesgo de daños a edificios y monumentos, preservando el patrimonio cultural del municipio.
- IV. **Fomento del turismo sostenible:** un programa de movilidad urbana que promueva el transporte público y medios no motorizados puede hacer que la ciudad sea más atractiva para los turistas interesados en experiencias sostenibles y auténticas.
- V. **Mejora de la accesibilidad:** la implementación de infraestructuras accesibles para peatones y ciclistas facilita el desplazamiento de personas con movilidad reducida, promoviendo la inclusión social.
- VI. **Reducción de accidentes de tráfico:** al disminuir el tráfico vehicular y priorizar los modos de transporte más seguros, como caminar y andar en bicicleta, se reducen los accidentes de tráfico y se mejora la seguridad vial.



Sistema multimodal de Movilidad



Fuente: Elaboración propia. Imagen de la pirámide de la movilidad © politecnicojic.edu.co.

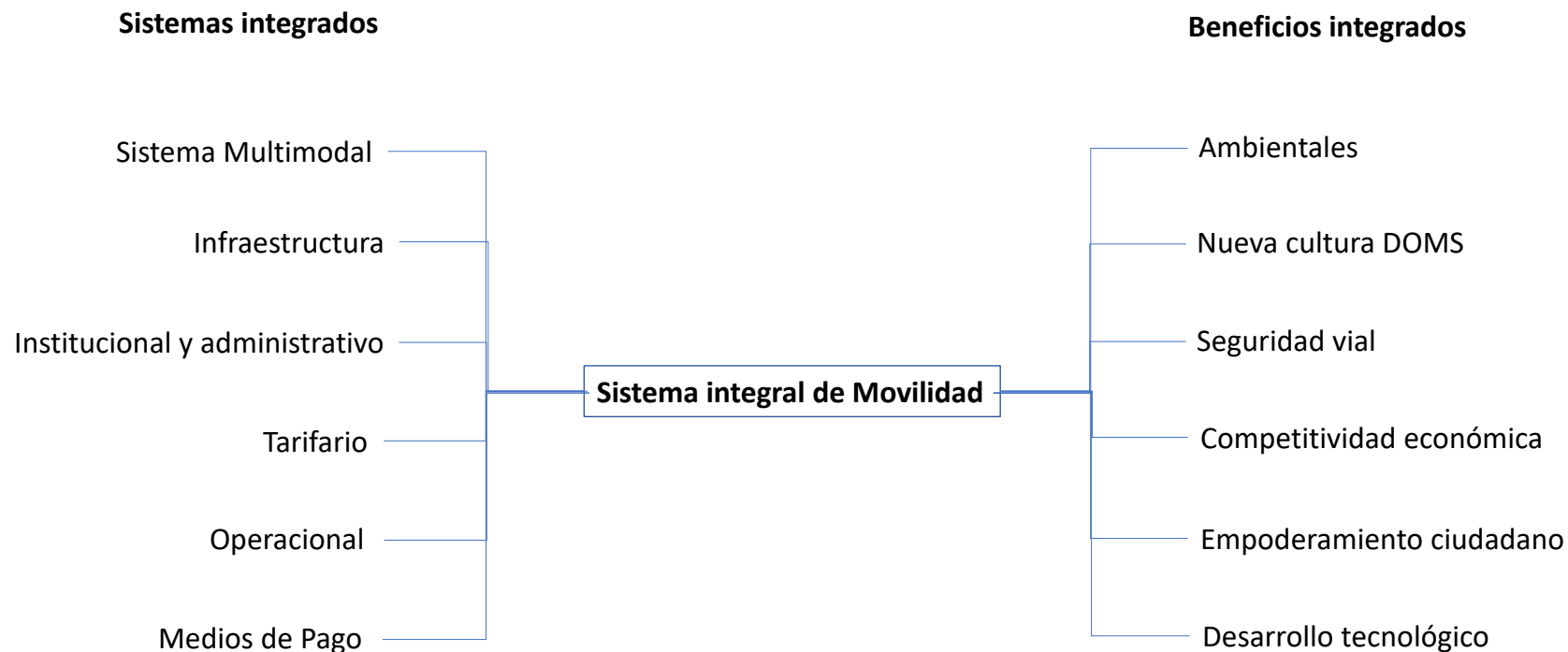


Principios rectores.

- I. **Caminar:** Barrios y comunidades que promueven la caminata, acortando los cruces de vialidades, enfatizando la seguridad y conveniencia del peatón, creando espacio público y promoviendo actividades en plantas bajas, a nivel de calle.
- II. **Pedalear:** Redes de ciclovías, diseñando calles que acentúen la seguridad y conveniencia de los ciclistas, ofreciendo estacionamiento seguro para bicicletas públicas y privadas.
- III. **Conectar:** Patrones densos de calles y andadores que sean muy accesibles para peatones, ciclistas y tránsito vehicular; crear calles sin autos, callejones y caminos verdes para promover viajes no motorizados.
- IV. **Transportar:** Transporte público de alta calidad que asegure un servicio frecuente, rápido y directo, además de localizar estaciones de tránsito, viviendas, trabajo y servicios a distancias caminables entre ellas.
- V. **Mezclar:** Usos de suelo mixtos, con un óptimo balance entre vivienda, comercio, parques, espacios abiertos accesibles y servicios.
- VI. **Compactar:** Desarrollo compacto con viajes pendulares cortos, reducir la expansión urbana focalizando el desarrollo en las áreas adyacentes y vecinas al desarrollo existente, así como localizar viviendas y centros de trabajo a distancias cortas.
- VII. **Densificar:** Hacer coincidir la densidad poblacional con la capacidad del sistema de tránsito.
- VIII. **Cambiar:** Incrementar la movilidad reduciendo el estacionamiento y regulando el uso de las vialidades; limitar el estacionamiento para desalentar el uso del automóvil en horas pico; implantar cuotas por uso del automóvil por horas del día y destinos.



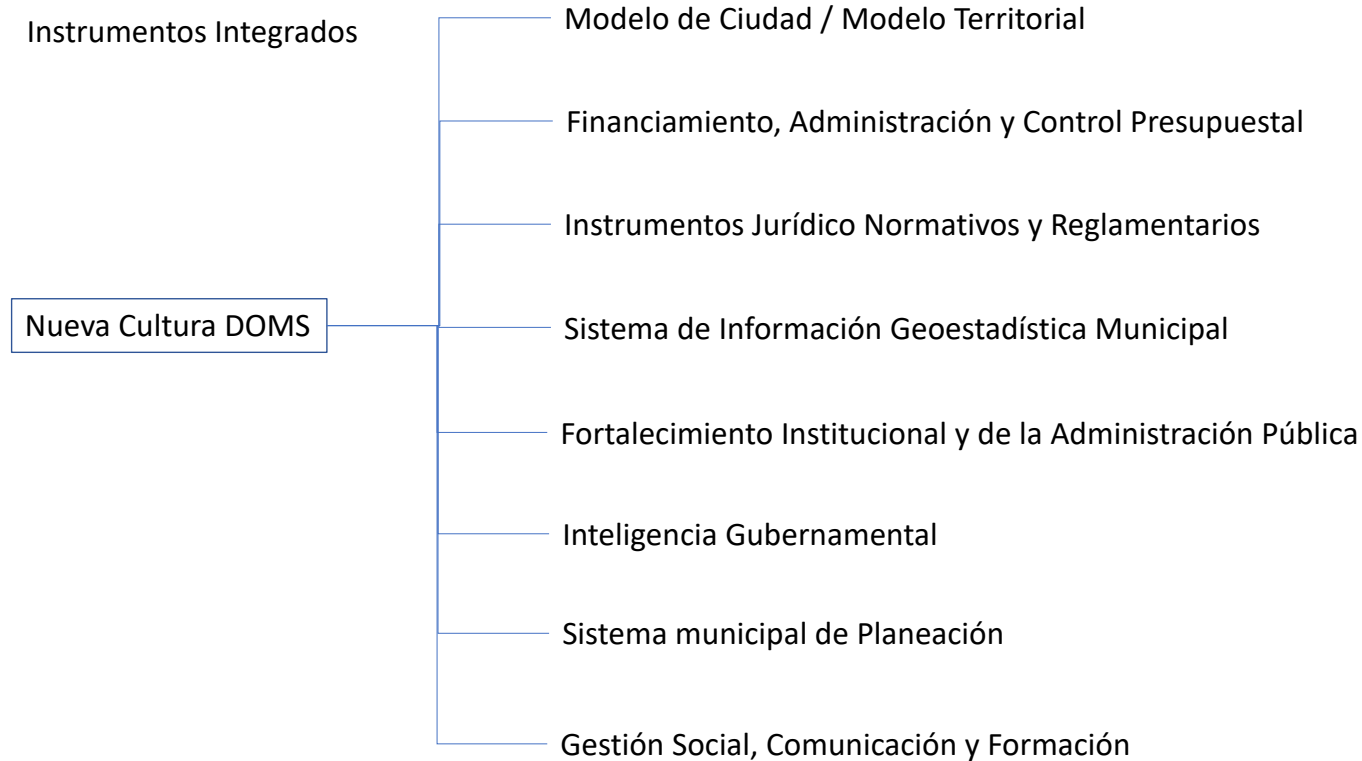
Sistemas y beneficios integrados del Sistema Integral de Movilidad



Fuente: Elaboración propia.



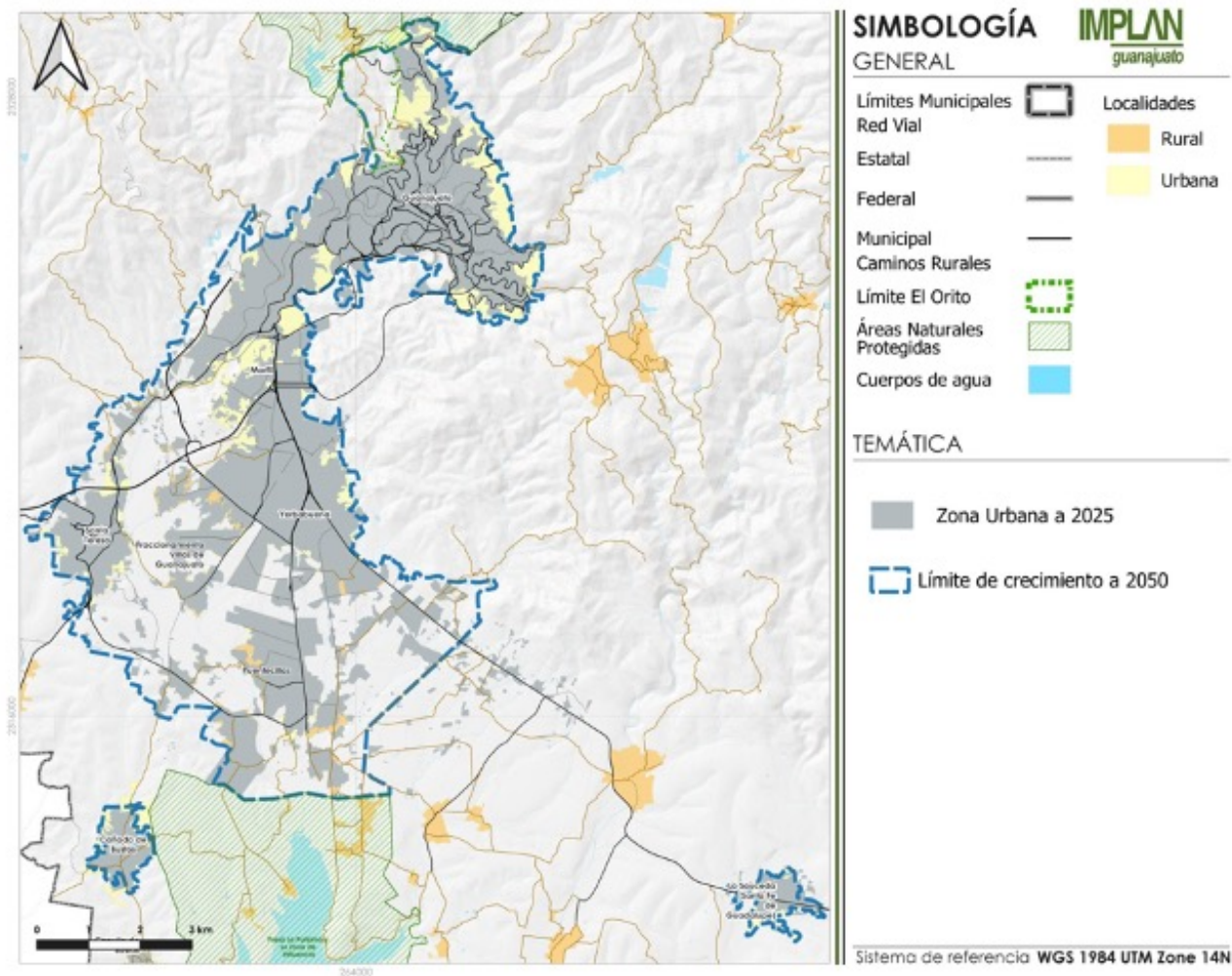
Instrumentos integrados del Sistema Integral de Movilidad



Fuente: Elaboración propia.



Límites de crecimiento zonas urbanas 2050.



Fuente: Edición propia, sobre mapa PMDUOET Guanajuato 2050.

Elaboración de Estudio, Diagnóstico y Consideraciones para el

Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable en el Municipio de Guanajuato.

PIMUS GTO.

Estudio 2.

Presentación al H. Ayuntamiento de Guanajuato.

Julio, 2025.

Plan Integral de
Movilidad Urbana
Sustentable
Guanajuato



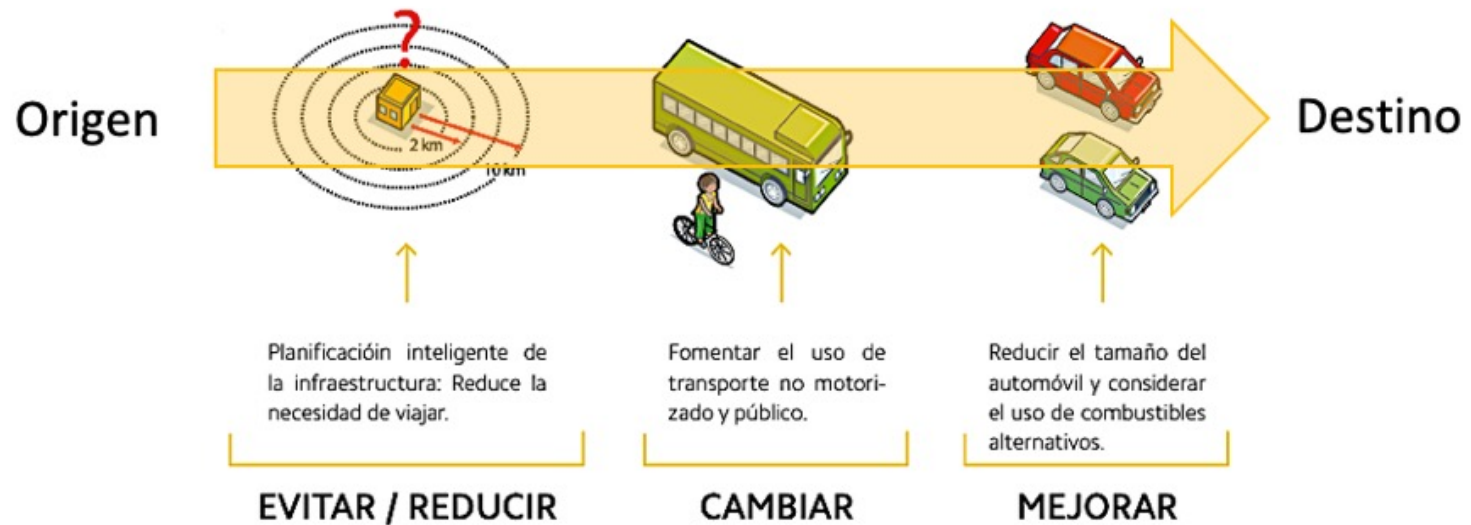
En la percepción de los participantes, los cinco factores de movilidad **mejor** evaluados fueron:

1. El transporte público es accesible en cuanto a precio para todas las personas.
2. Se proveen espacios de estacionamiento preferencial para personas con discapacidad cerca de los edificios y las paradas del transporte, y se monitorea su uso.
3. El transporte público es seguro frente al crimen.
4. Los taxis son cómodos y accesibles, y tienen espacio para sillas de ruedas y/o andadores.
5. Todas las áreas son atendidas apropiadamente con rutas de transporte adecuadas, bien conectadas dentro de la ciudad (incluyendo zonas alejadas) y con las ciudades vecinas.

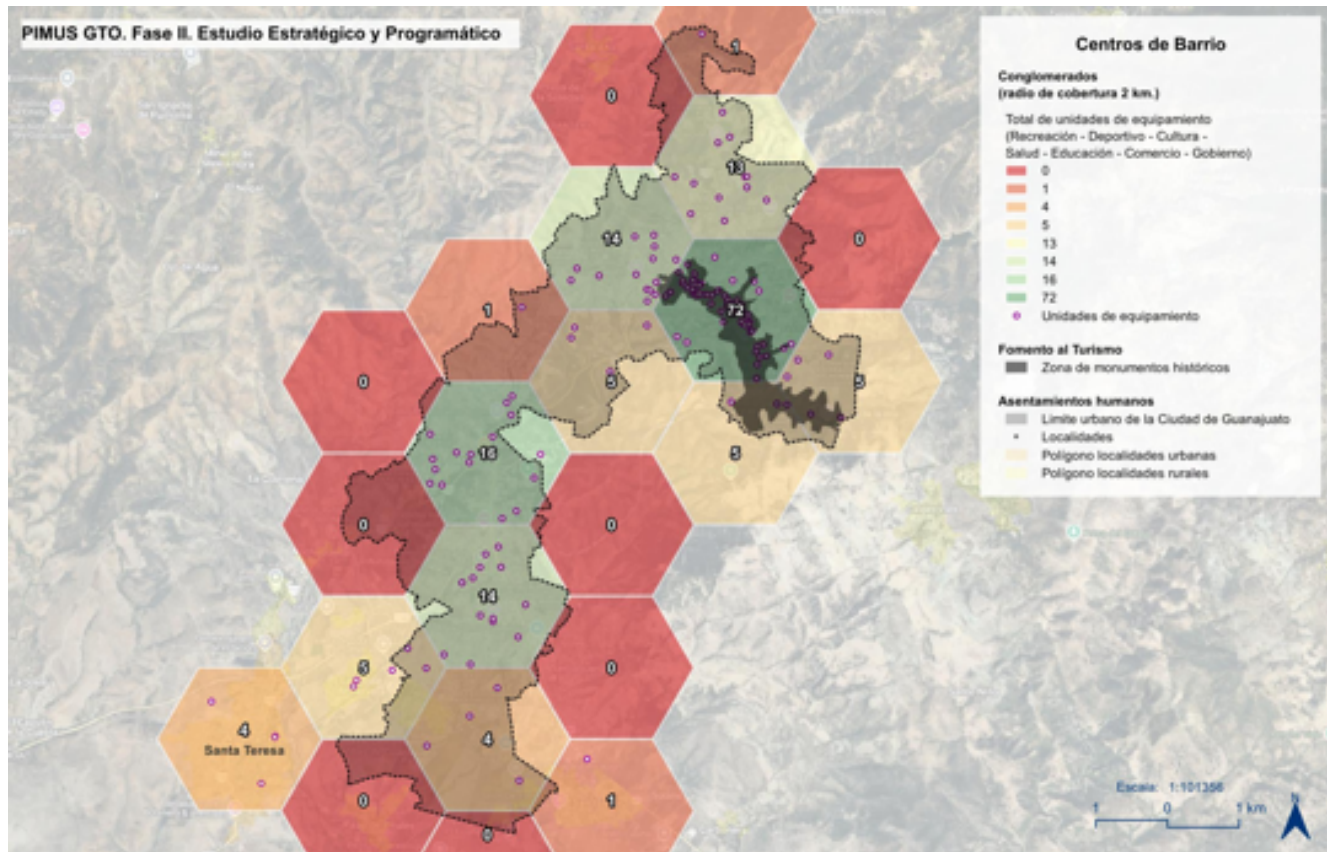


Los cinco factores de movilidad **peor** evaluados fueron:

1. No existen suficientes servicios de transporte especializado disponibles para personas con discapacidad.
2. No se provee información sobre cómo usar el transporte público y la gama de opciones de transporte disponible.
3. Los horarios no son legibles y de fácil acceso.
4. Los horarios no indican claramente las rutas de los colectivos accesibles para personas mayores o en discapacidad.
5. No existen suficientes servicios de transporte especializado disponibles para personas con discapacidad.



Estructura urbana a partir de centralidades barriales



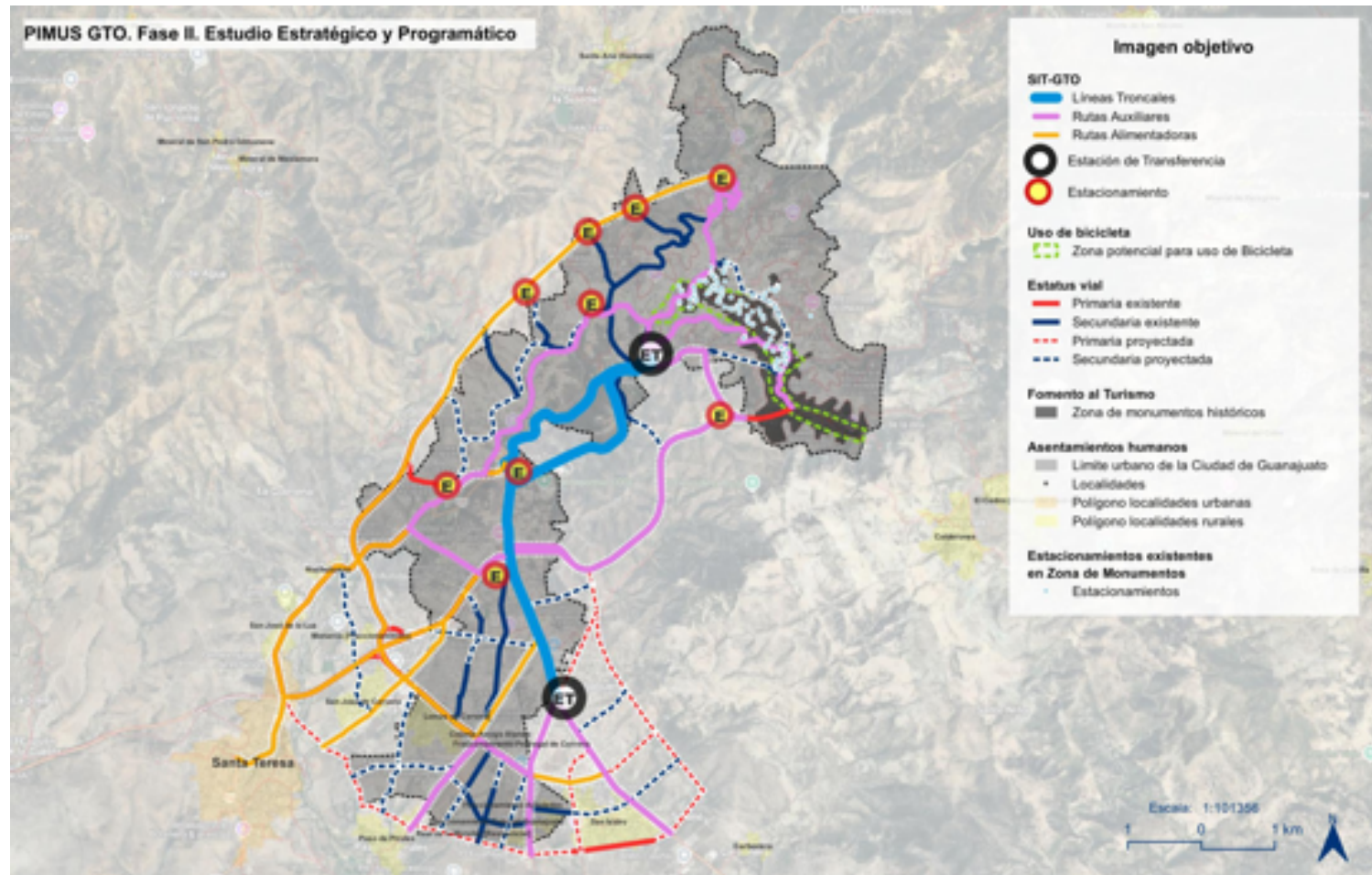
El plano indica centralidades barriales y equipamiento urbano existente por centralidad.

Diámetro de 2 km o 15 minutos a pie.

Fuente: Elaboración propia.



Imagen objetivo.



Fuente: Elaboración propia.



Análisis de gradualidad del escenario estratégico por plazos de tiempo.

Categoría	2030	2040	2050
Accesibilidad universal y peatonal	Inicio de reconfiguración de banquetas, cruces seguros y mobiliario accesible en zonas prioritarias.	Expansión de red peatonal con conectividad barrial e infraestructura accesible universal.	Ciudad caminable en toda su extensión urbana; accesibilidad universal garantizada en espacio público.
Movilidad ciclista y electromovilidad de bajo impacto	Implementación de ciclovías piloto y primeras estaciones de carga eléctrica en la ciudad.	Consolidación de red de ciclovías interconectadas y sistema de bicicletas públicas.	Electromovilidad ampliamente adoptada. Red ciclista como modo estructural de transporte.
Ciclismo utilitario y comercio ambulante	Formalización básica de corredores para comercio en bicicleta y primeras zonas de resguardo.	Integración de rutas de carga ligera no motorizada y plataformas de distribución local.	Ciclo logística de último kilómetro institucionalizada. Comercio móvil integrado al sistema de distribución urbana.
Sistema de transporte público urbano y suburbano	Negociación y firma de acuerdos y regularización de concesiones. Reorganización inicial de rutas prioritarias y digitalización básica de horarios.	Sistema de transporte integrado con estaciones de transferencia y flota mixta baja en emisiones.	Sistema multimodal con integración plena de tarifas, trazabilidad y accesibilidad.
Vehículos de emergencia, carga y logística	Definición de rutas preferentes para emergencia y logística. Piloto de horarios restringidos.	Centros de transferencia de carga establecidos y operación regular de logística urbana.	Logística urbana automatizada y coordinada con movilidad inteligente y baja emisión.
Taxis y autos de plataforma	Regulación inicial de zonas de ascenso/descenso y capacitación de operadores.	Modernización del servicio con flota ecológica y plataformas interoperables con transporte público.	Modelo de movilidad compartida consolidado; baja demanda de autos individuales.
Transporte motorizado privado	Inicio de control de acceso al centro histórico, con nuevos parquímetros para residentes por horario y campañas educativas.	Zonas de tráfico calmado consolidadas y restricción vehicular progresiva en zonas sensibles.	Reducción estructural del parque vehicular. Ejes viales reconfigurados con prioridad a modos sostenibles.

Fuente: elaboración propia con información del proceso participativo y análisis del diagnóstico.



Visión Estratégica de Movilidad Sustentable para el Municipio de Guanajuato

En el año 2050, el municipio de Guanajuato será un territorio conectado, accesible y resiliente, donde la movilidad sustentable y multimodal sea un derecho garantizado para todas las personas, basado en derechos humanos; una visión compartida por ciudadanos y gobierno.

El patrimonio natural y cultural se preservará mediante soluciones creativas e innovadoras que respeten la escala urbana y promuevan la cohesión social. La movilidad será un eje de bienestar, justicia territorial y sostenibilidad, en cada área, barrio y comunidad del municipio.

Los desplazamientos serán seguros, eficientes, incluyentes y bajos en emisiones, con prioridad al caminar, el uso de la bicicleta y un sistema de transporte público integrado, digno y de calidad.



Áreas de atención estratégica.

AAE 1. Accesibilidad Universal y Peatonal

Objetivo Estratégico:

Garantizar el acceso equitativo, seguro y digno a los espacios públicos y sistemas de movilidad mediante infraestructura peatonal continua, accesible y de calidad, promoviendo una ciudad caminable y conectada.

AAE 2. Ciclismo Urbano y Electromovilidad de Bajo Impacto

Objetivo Estratégico:

Fomentar el uso cotidiano de la bicicleta y los vehículos eléctricos ligeros como modos sustentables, seguros y eficientes, integrados con el transporte público y respaldados por infraestructura de calidad y políticas de incentivo.

AAE 3. Ciclismo Utilitario y Comercio Ambulante

Objetivo Estratégico:

Reconocer e integrar al ciclismo utilitario y al comercio ambulante como parte esencial de la movilidad económica local, garantizando condiciones de seguridad, inclusión y funcionalidad en el espacio público y las vías urbanas.

AAE 4. Sistema Integrado de Transporte

Objetivo Estratégico:

Consolidar un sistema integrado de transporte público multimodal, accesible, eficiente y de alta calidad, que estructure el desarrollo urbano, promueva la equidad territorial y reduzca el uso del automóvil privado.



Áreas de atención estratégica.

AAE 5. Transporte de Carga

Objetivo Estratégico:

Optimizar la logística urbana y la circulación del transporte de carga mediante la planeación de rutas, horarios y nodos de transferencia, para reducir impactos negativos en la movilidad urbana, el ambiente y la seguridad vial.

AAE 6. Taxis, Plataformas y Autos Compartidos

Objetivo Estratégico:

Regular e integrar los servicios de transporte individual bajo demanda, garantizando calidad, seguridad y complementariedad con el sistema de movilidad sustentable, minimizando externalidades negativas.

AAE 7. Transporte Motorizado (Autos y Motocicletas), Vialidad y Estacionamiento

Objetivo Estratégico:

Reducir los impactos negativos del transporte motorizado privado mediante una gestión integral de la vialidad y el estacionamiento, desincentivando el uso ineficiente del automóvil y promoviendo el reordenamiento del espacio público urbano.



Zonas de atención estratégica

ZAE 1. Zona Centro Histórico

Objetivo Estratégico:

Consolidar el Centro Histórico como un espacio urbano de alta calidad peatonal, con movilidad sustentable y conectividad modal que priorice al peatón, la bicicleta y el transporte público, garantizando accesibilidad universal y conservación patrimonial.

ZAE 2. Zona Sur - Nueva Zona de Crecimiento

Objetivo Estratégico:

Planificar e implementar un modelo urbano compacto y accesible que garantice servicios y oportunidades a menos de 15 minutos a pie o en bicicleta, con calles completas, zonas 30 km/h y una estructura barrial centrada en la vida comunitaria y la equidad territorial.

ZAE 3. Zona del Río Guanajuato - Parque Lineal Marfil y Santa Teresa

Objetivo Estratégico:

Transformar el corredor del Río Guanajuato en una infraestructura verde y multimodal que articule la movilidad activa, la recreación, la restauración ambiental y la conexión Inter barrial mediante un parque lineal continuo, seguro y accesible.

ZAE 4. Estaciones Multimodales. Ex estación del Ferrocarril, Central de Autobuses y Yerbabuena

Objetivo Estratégico:

Replantear nodos multimodales eficientes que articulen el sistema de transporte público urbano y suburbano, el ciclismo y la caminata, facilitando la transferencia modal y el acceso equitativo a toda la ciudad.



Zonas de atención estratégica

ZAE 5. Zona Carretera Panorámica - Corredor Calle Completa

Objetivo Estratégico:

Rediseñar la Carretera Panorámica como un corredor integral de movilidad sustentable, que funcione como calle completa y favorezca la seguridad vial, el transporte público, la conectividad peatonal y ciclista, y la inclusión de comunidades periféricas.

ZAE 6. Sistema de Corredores Primarios y Secundarios.

Objetivo Estratégico:

Convertir el eje Euquerio Guerrero–Carretera 11, y otras vías, en corredores de movilidad sustentable, accesibles e inclusivos, con infraestructura de alta capacidad para modos no motorizados, transporte público eficiente y control de tráfico pesado.

ZAE 7. Zona Marfil - Zona 30 km/h y Barrio de 15 Minutos

Objetivo Estratégico:

Regenerar el tejido urbano de Marfil con un enfoque de barrio de 15 minutos y zonas 30 km/h, impulsando un entorno seguro, saludable y mixto que promueva la caminabilidad, la movilidad activa y el acceso equitativo a bienes y servicios.

ZAE 8. Estacionamientos Periféricos y Polos de Transferencia Modal

Objetivo Estratégico:

Implementar una red de estacionamientos periféricos y polos de transferencia que reduzcan la entrada de vehículos al centro y zonas de conflicto vial, favoreciendo el cambio modal hacia el transporte público, la bicicleta y la caminata.



Zonas de atención estratégica

ZAE 9. Accesos Norte, Sur y Oriente - Solución de Puntos de Conflicto Vial y Estaciones Multimodales

Objetivo Estratégico:

Reordenar los accesos principales a la ciudad mediante estrategias de ingeniería vial, gestión de tráfico y estaciones multimodales que permitan flujos seguros, eficientes y articulados con el sistema de movilidad urbana sustentable.

ZAE 10. Subterránea - Visión de Corredores de Movilidad Sustentable

Objetivo Estratégico:

Reconvertir los túneles en corredores estratégicos para la movilidad sustentable, incorporando infraestructura de transporte público, ciclovías protegidas y pasos peatonales que conecten transversalmente el centro con barrios periféricos.

ZAE 11. Puntos y Cruceos de Conflicto Vial

Objetivo Estratégico:

Eliminar o mitigar los puntos de conflicto vial más críticos del municipio mediante intervenciones integrales de diseño urbano, gestión de tráfico y pacificación de la velocidad, priorizando la seguridad de peatones, ciclistas y usuarios del transporte público bajo los principios de calles completas, zonas 30 km/h y accesibilidad universal.



Cartera de proyectos

Proyecto 1. AAE 4. Sistema Integrado de Transporte

Proyecto 2. ZAE 1. Zona Centro Histórico y Áreas Patrimoniales.

Proyecto 3. ZAE 2. Zona Sur - Nueva Zona de Crecimiento.

Proyecto 4. ZAE 3. Zona del Río Guanajuato - Parque Lineal Marfil y Santa Teresa.

Proyecto 5. ZAE 4. Estaciones Multimodales. Ex Estación del Ferrocarril, Central de Autobuses y Yerbabuena.

Proyecto 6. ZAE 5. Zona Carretera Panorámica - Corredor Calle Completa.

Proyecto 7. ZAE 6. Sistema de Corredores Primarios y Secundarios.

Proyecto 8. ZAE 7. Zona Marfil - Zona 30 km/h y Barrio de 15 Minutos.

Proyecto 9. ZAE 8. Estacionamientos Periféricos y Polos de Transferencia Modal.

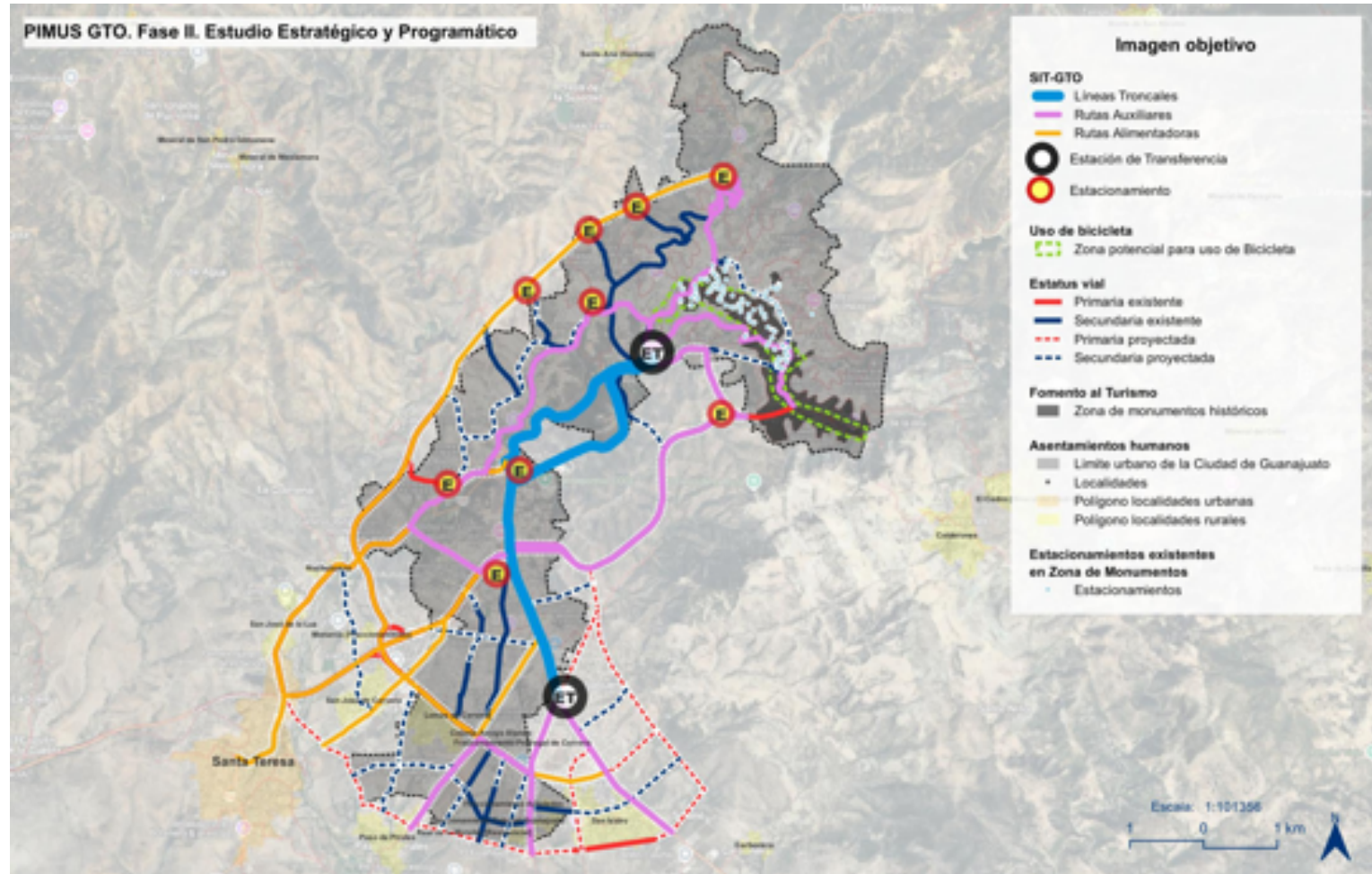
Proyecto 10. ZAE 9. Accesos Norte, Sur y Oriente - Solución de Puntos de Conflicto Vial y Estaciones Multimodales.

Proyecto 11. ZAE 10. Subterránea - Visión de Corredores de Movilidad Sustentable

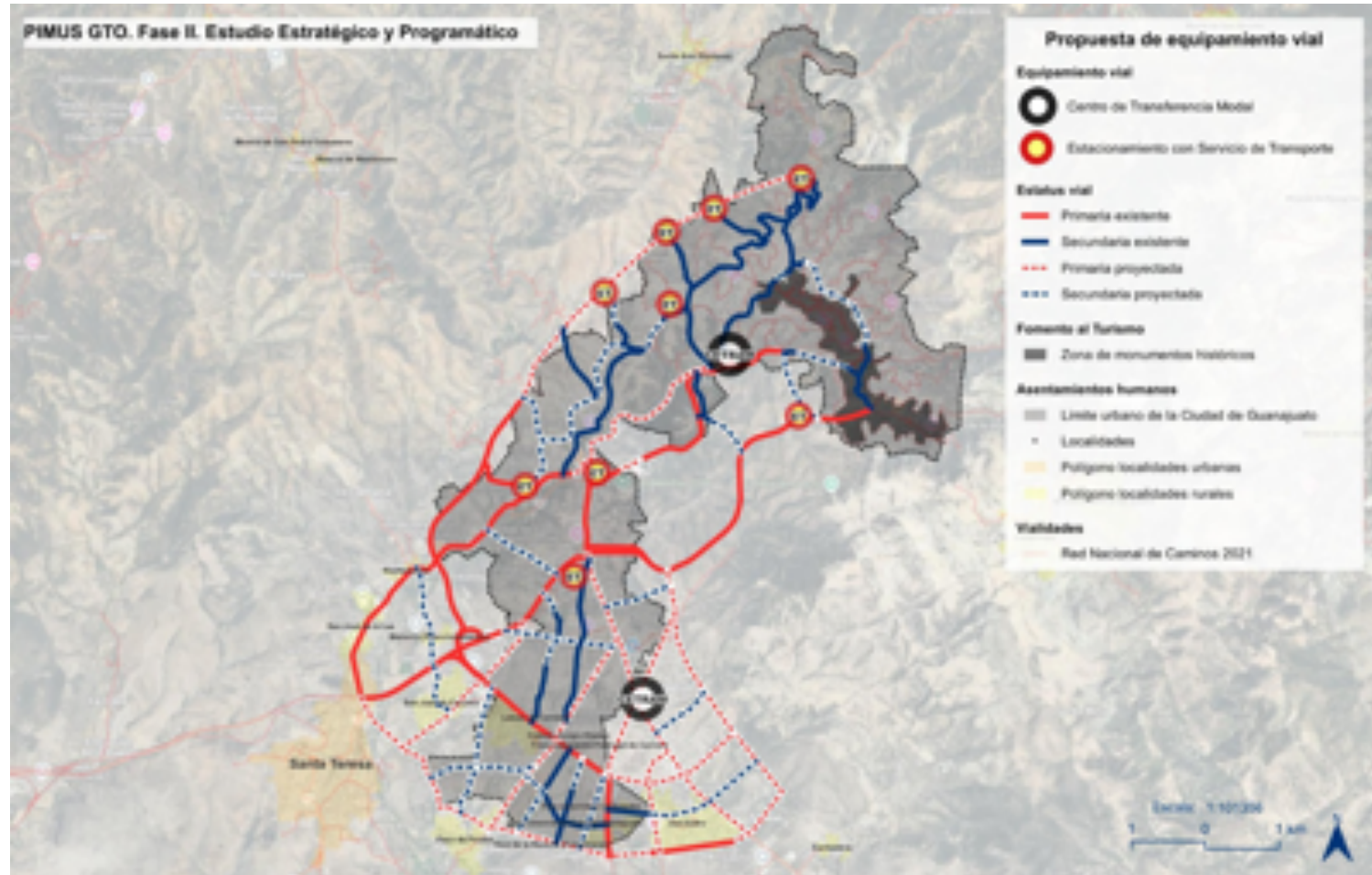
Proyecto 12. ZAE 11. Puntos y Cruceros de Conflicto Vial



Hipótesis de las zonas de atención estratégica



Sistema vial con equipamiento para la movilidad



Fuente: Elaboración propia.



Acceso a Guanajuato por carretera libre a Silao y calle De La Vía



Imagen Objetivo



Propuestas de Mejoras:

- Accesibilidad universal.
- Banquetas amplias.
- Ciclovías en ambos sentidos.
- Señalización y mobiliario urbano.
- Vegetación.



Acceso a Villas de Guanajuato y Alfredo Dugés

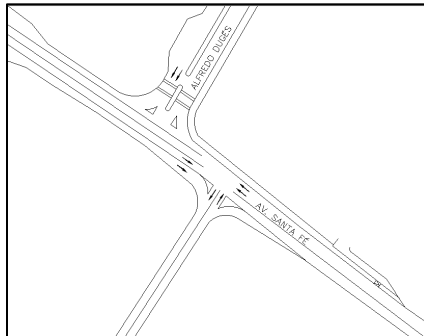


Imagen Objetivo



Propuestas de Mejoras:

- Accesibilidad universal.
- Banquetas
- Ciclovías en ambos sentidos
- Cruce seguro
- Señalización y mobiliario urbano
- Vegetación



Paseo de la Presa y Túnel Diego Rivera



Imagen Objetivo

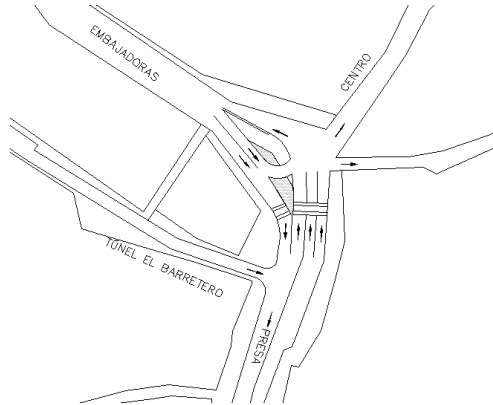


Propuestas de Mejoras:

- Accesibilidad universal.
- Banquetas amplias
- Ciclovías en ambos sentidos
- Cruce seguro
- Señalización y mobiliario urbano
- Vegetación



Paseo de la Presa y Embajadoras. San Sebastián



Adecuación geométrica



Imagen Objetivo



Propuestas de Mejoras:

- Accesibilidad universal.
- Banquetas amplias
- Retorno
- Ciclovías
- Cruce seguro
- Señalización y mobiliario urbano
- Vegetación



Juan Valle y calle Alonso

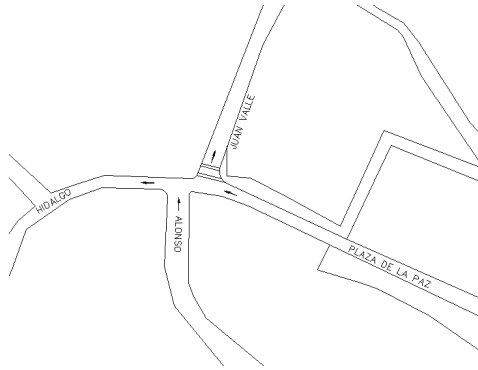


Imagen Objetivo



Propuestas de Mejoras:

- Accesibilidad universal.
- Pacificación
- Ciclovías
- Cruce seguro
- Señalización y mobiliario urbano
- Vegetación



5 de mayo y 28 de septiembre

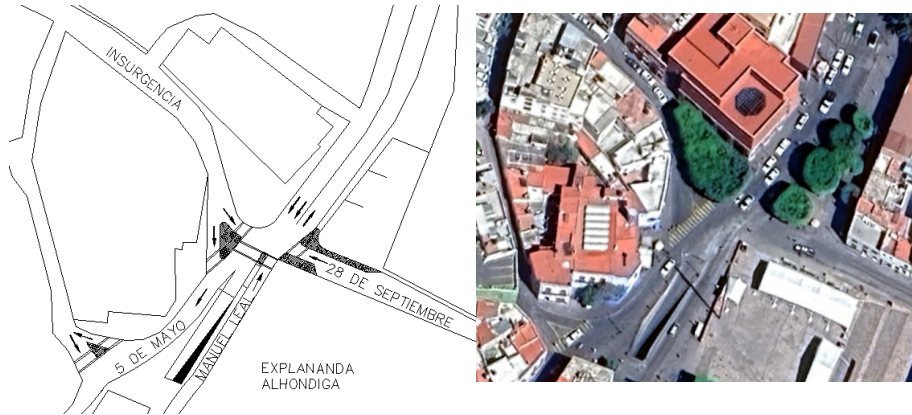


Imagen objetivo



Propuestas de Mejoras:

- Accesibilidad universal.
- Pacificación
- Ciclovías
- Cruce seguro
- Señalización y mobiliario urbano
- Vegetación



Alhóndiga y Dos Ríos (Glorieta)

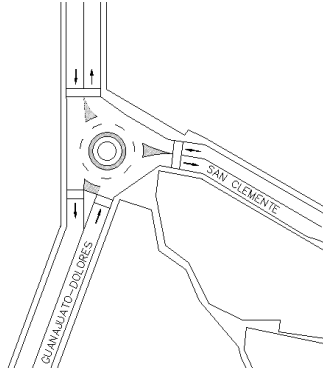


Imagen objetivo

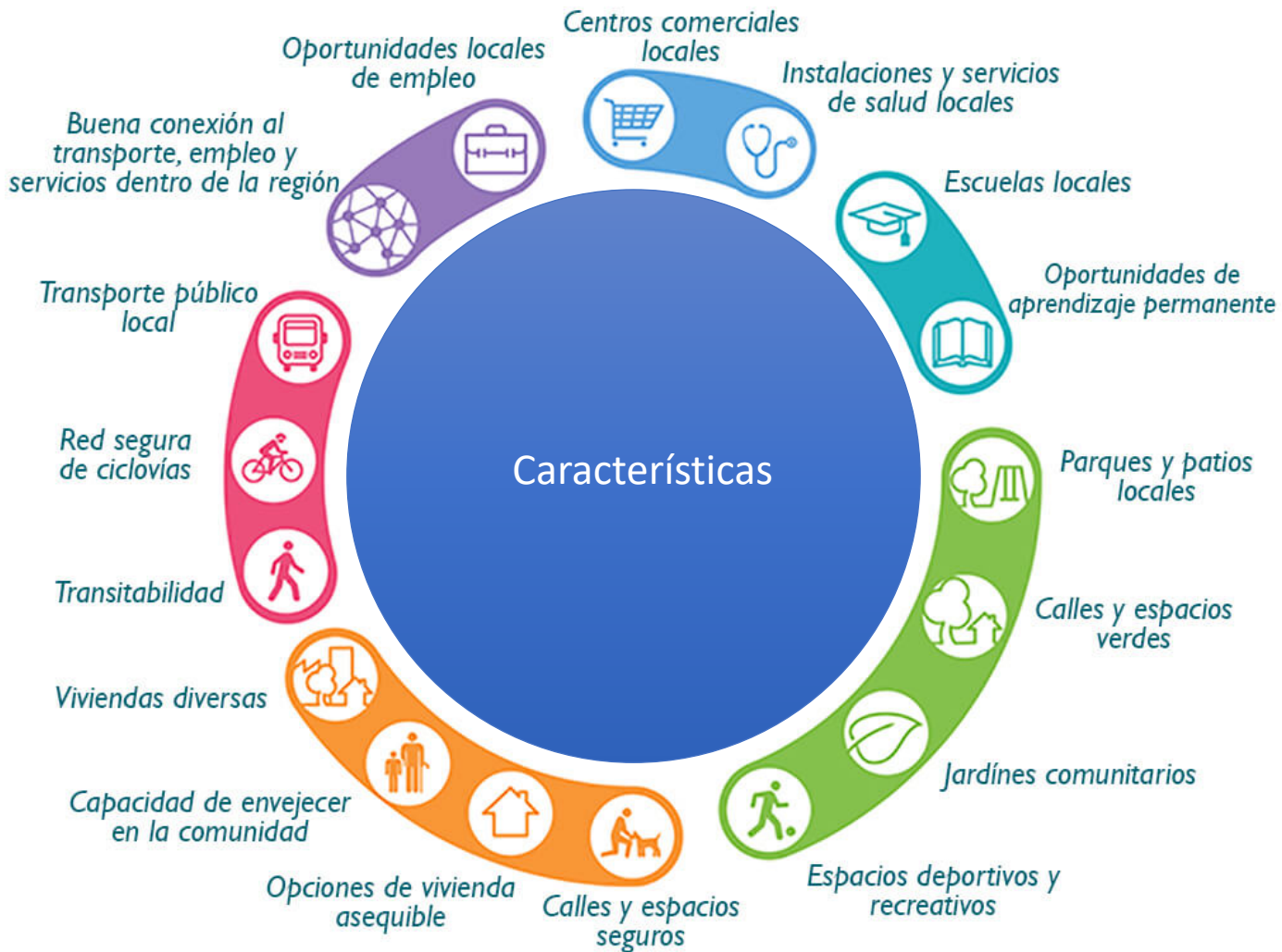


Propuestas de Mejoras:

- Accesibilidad universal.
- Pacificación
- Ciclovías
- Cruce seguro
- Señalización y mobiliario urbano
- Vegetación



Barrios 15 minutos y zonas 30 km/h.



Barrios de 15 minutos y zona 30km/h

Hipótesis 2050

Nuevas zonas de crecimiento urbano con énfasis en la movilidad activa



Hipótesis 2050

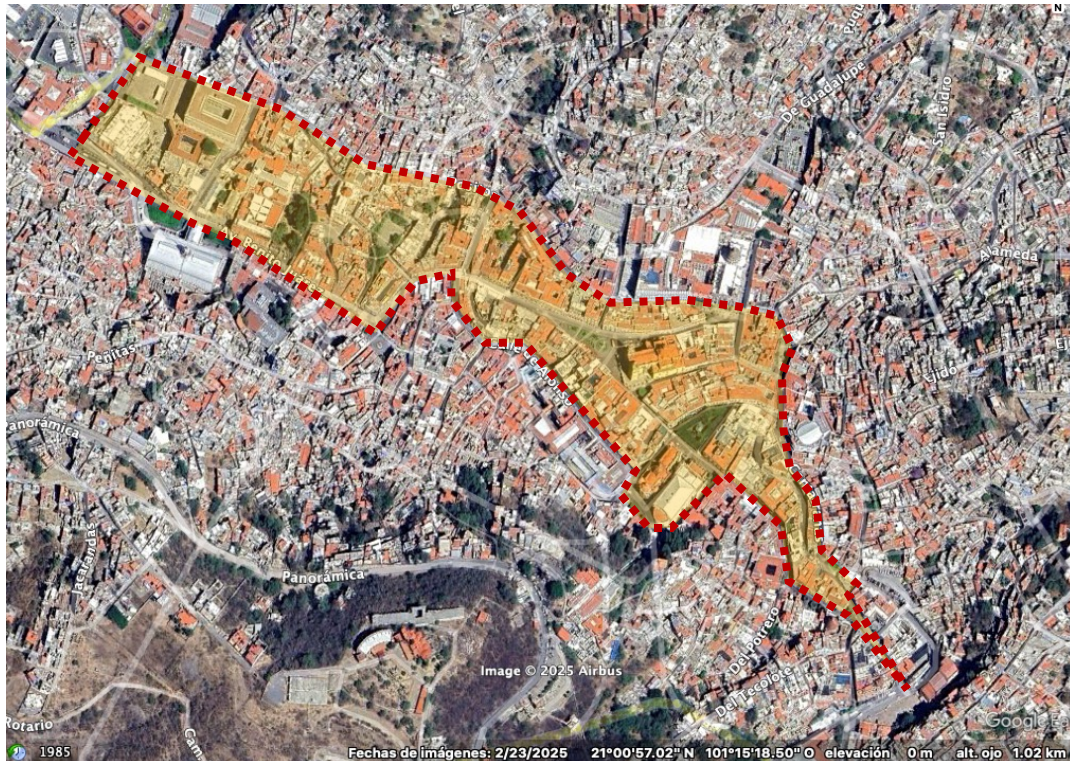
Nuevas zonas y barrios con políticas de reducción de velocidad y prioridad a la movilidad activa



Centro Histórico y Zonas Patrimoniales

Zona de ampliación con prioridad de accesibilidad universal y peatonal.

- ✓ Infraestructura de accesibilidad universal.
- ✓ Prioridad movilidad activa peatonal / ciclista.
- ✓ Pavimentos a nivel.
- ✓ Acceso transporte público en minibús eléctrico y para discapacidad.
- ✓ Acceso vehicular controlado de residencia local.



Centro Histórico y Zonas Patrimoniales

Hipótesis 2050

Zona centro
prioridad
accesibilidad
universal y
peatonal

Calle de Alonso



Hipótesis 2050

Zona centro
prioridad
accesibilidad
universal y
peatonal

Calle de Alonso



Centro Histórico y Zonas Patrimoniales

Hipótesis 2050

Zona centro
prioridad
accesibilidad
universal y
peatonal

Calle Positos



Hipótesis 2050

Zona centro
prioridad
accesibilidad
universal y
peatonal

Calle Positos



Zona Bici Centro Histórico

Hipótesis 2050

Aplicación de criterios
de accesibilidad
universal y peatonal

Tráfico pacificado
Zona 30 KM/H
Prioridad ciclista

Paseo de la Presa



Hipótesis 2050

Aplicación de criterios
de accesibilidad
universal y peatonal

Tráfico pacificado
Zona 30 KM/H
Prioridad ciclista

Calle Pastita



Restauración del paisaje Río Guanajuato

Hipótesis 2050

Aplicación de criterios
de accesibilidad
universal y peatonal

Río Guanajuato



Hipótesis 2050

Aplicación de criterios
de accesibilidad
universal y peatonal

Río Guanajuato



Fuente: Elaboración Propia



Corredor Panorámica

Hipótesis 2050

Aplicación de criterios
de accesibilidad
universal y peatonal

Corredor Panorámica



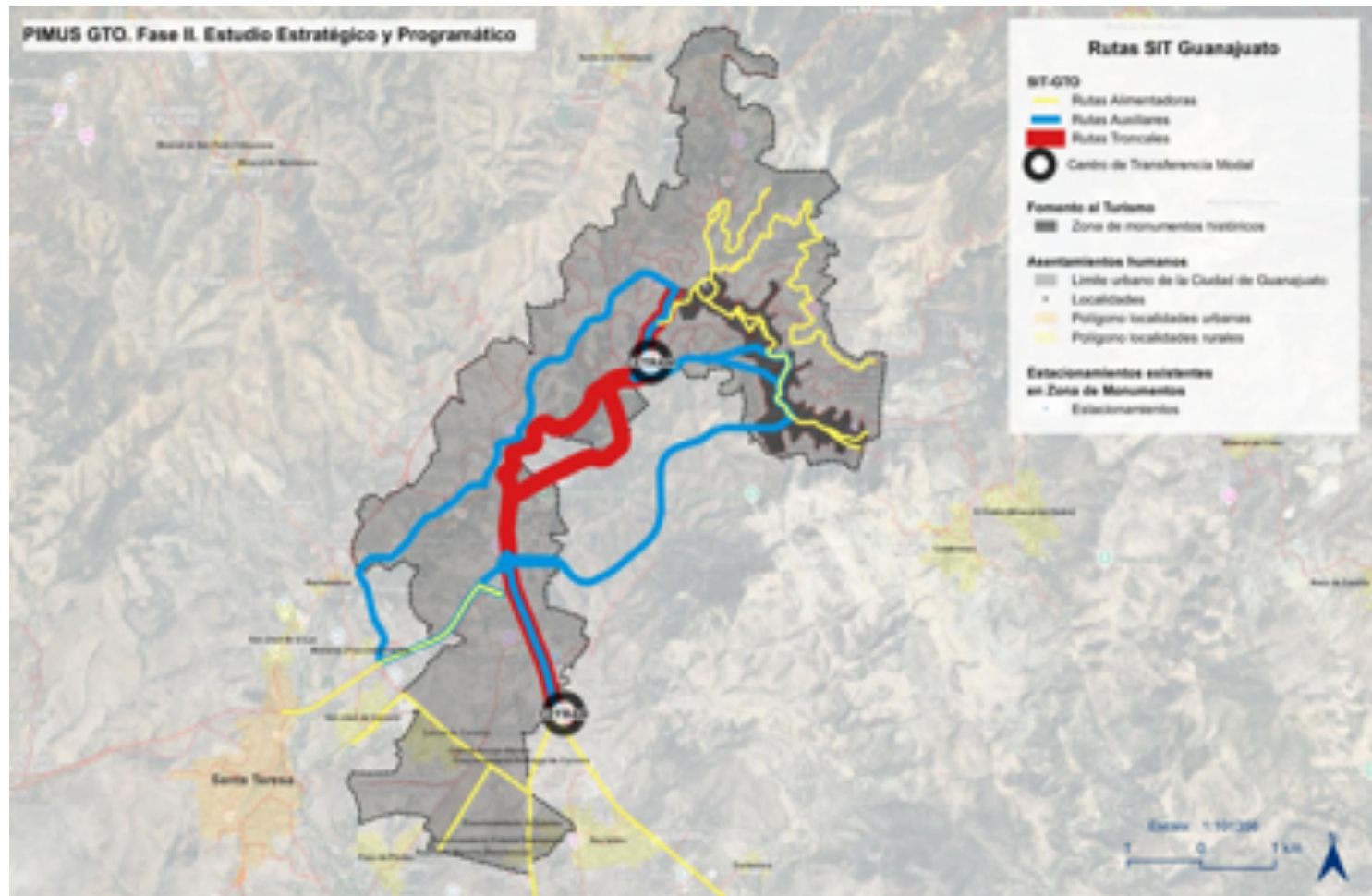
Hipótesis 2050

Aplicación de criterios
de accesibilidad
universal y peatonal

Corredor Panorámica



Hipótesis de rutas del Sistema Integrado de Transporte



Fuente: Elaboración Propia



Sistema Integrado de Transporte - SIT Guanajuato

Unidad tipo
Rutas ordinarias



Unidad tipo
Rutas
Centro Histórico



Fuente: Elaboración propia

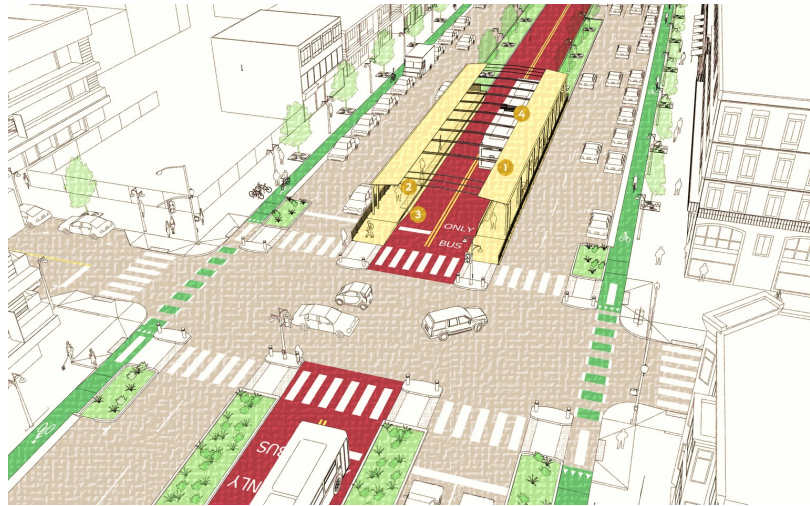


Sistema Integrado de Transporte – SIT Guanajuato

Carriles exclusivos

En los corredores de rutas troncales y complementarias del Sistema Integrado, y donde existe espacio.

- 1 Estación Multimodal
- 2 Andador peatonal
- 3 Carriles exclusivos
- 4 Parasol



Carriles preferentes

En corredores secundarios con rutas complementarias, alimentadoras o remanentes



Sistema Integrado de Transporte – SIT Guanajuato

Paradero

Es el medio de acceso al sistema en las rutas alimentadoras y remanentes

Permite la adquisición de pasajes y el resguardo de bicicletas de corta estancia



Estación Multimodal

Es el medio de acceso y salida del sistema en las rutas troncales y auxiliares

Permite la alimentación en automóvil o por movilidad activa



Central de Transferencia Multimodal CETRAM

Permite el intercambio entre rutas troncales, alimentadoras y auxiliares con la misma tarifa

Permite alimentación en automóvil o por movilidad activa

Fuente: Elaboración propia
Referencias conceptuales



Sistema Integrado de Transporte - SIT Guanajuato



Hipótesis 2050

Corredores viales

Diseño con
lineamientos
De calle completa

Blvd. Euquerio Guerrero

Elaboración de Estudio, Diagnósticos y Consideraciones para el

Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable en el Municipio de Guanajuato.

PIMUS GTO.

Estudio 2.
Presentación al H. Ayuntamiento de Guanajuato.
Julio, 2025.

Fuente: Elaboración propia
Referencia conceptual.

Plan Integral de
Movilidad Urbana
Sustentable
Guanajuato



Sistema Integrado de Transporte - SIT Guanajuato

Subterránea

Prioridad
movilidad activa
y transporte público



Corredores viales

Diseño con
lineamientos
De calle completa



Elaboración de Estudio, Diagnósticos y Consideraciones para el

Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable en el Municipio de Guanajuato.

PIMUS GTO.

Estudio 2.

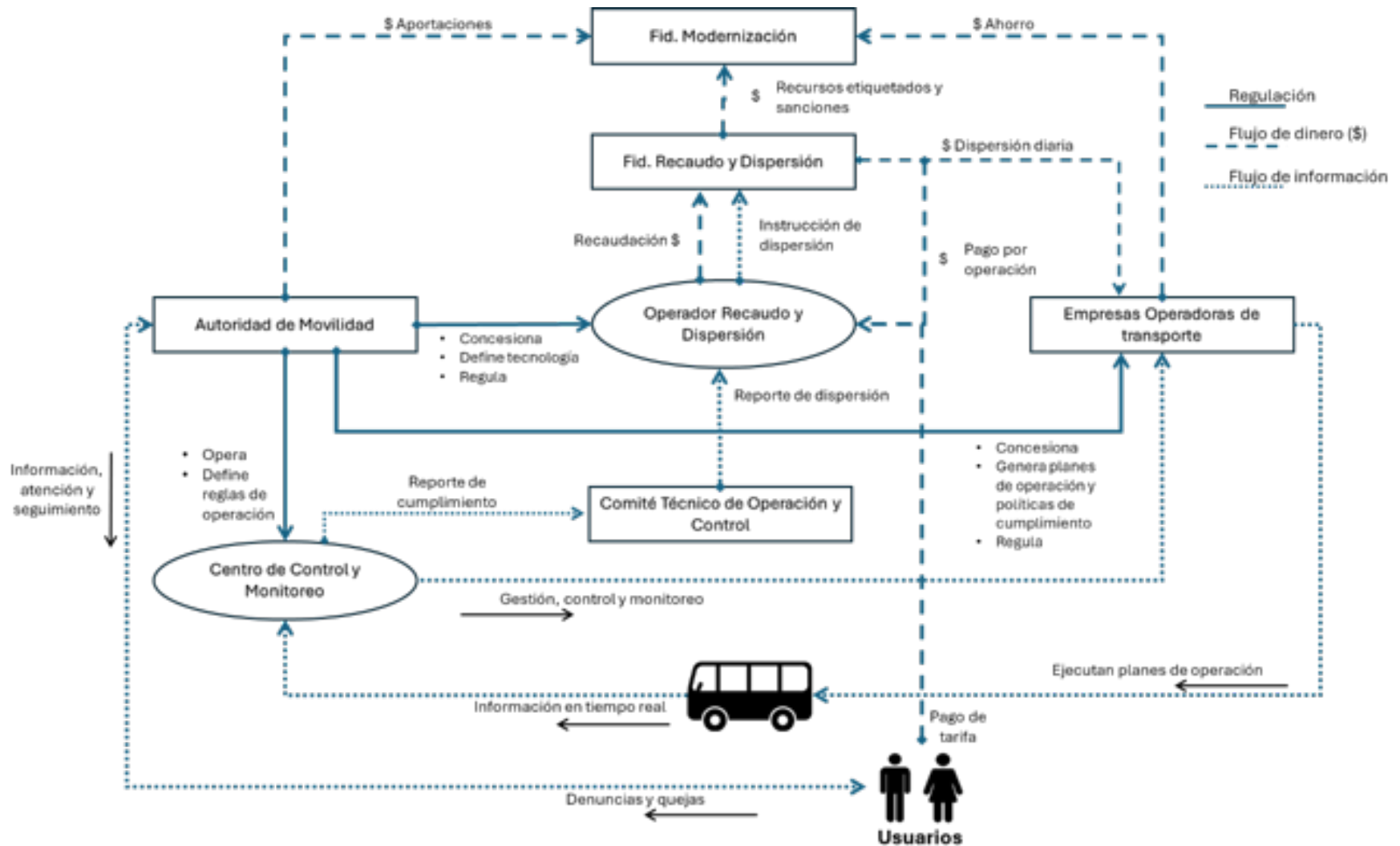
Presentación al H. Ayuntamiento de Guanajuato.
Julio, 2025.

Fuente: Elaboración propia

Plan Integral de
Movilidad Urbana
Sustentable
Guanajuato



Modelo de gestión y operación del SIT Guanajuato



Fuente: Elaboración propia.



Esquema de Gobernanza del PIMUS GTO:

1. Coordinación General

Responsable: Unidad Administrativa de Movilidad de primer nivel de decisión.

Funciones: Coordinación interinstitucional, seguimiento, validación técnica, enlace con el Ayuntamiento.

2. Instancia Técnica de Implementación (ITI-PIMUS)

Integrantes: Unidades de Movilidad, Obras Públicas, Desarrollo Urbano, IMPLAN, Tesorería, Medio Ambiente, Economía, Comercio y Abasto, Seguridad, Tránsito.

Funciones: Planificación operativa, evaluación, alineación normativa y presupuestaria.

3. Comité Ciudadano de Movilidad Sustentable

Integrantes: Representantes vecinales, colectivos ciclistas, academia, cámaras empresariales, sector transporte, comercio informal y personas con discapacidad.

Funciones: Seguimiento social, control ciudadano, retroalimentación de políticas, evaluación participativa.

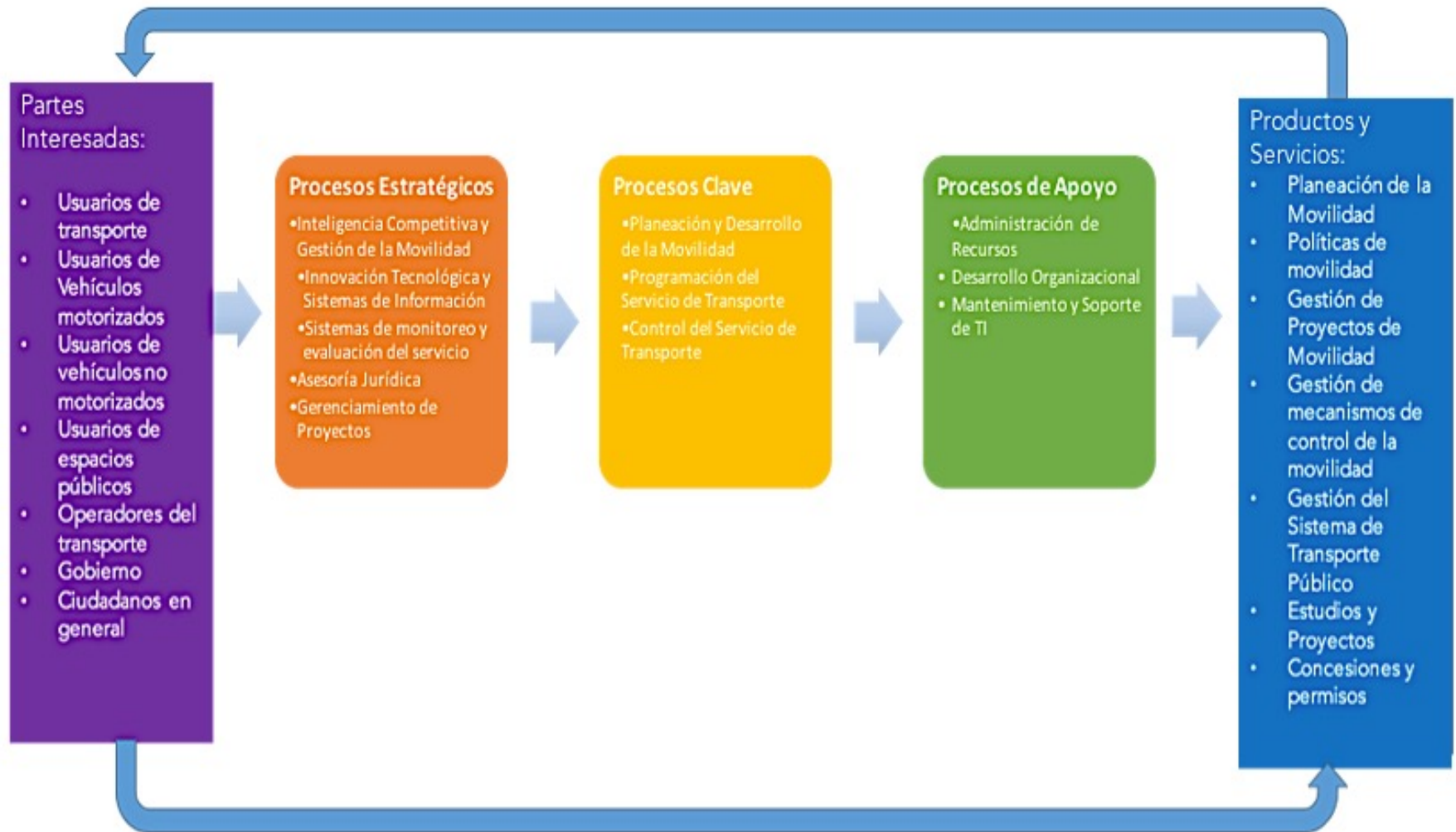
4. Observatorio Municipal de Movilidad

Responsable: IMPLAN y universidades locales

Funciones: Monitoreo de indicadores, transparencia, publicaciones técnicas, evaluaciones de medio término.



Mapa de procesos de movilidad.



Fuente: Elaboración propia.



Áreas involucradas en la política de movilidad

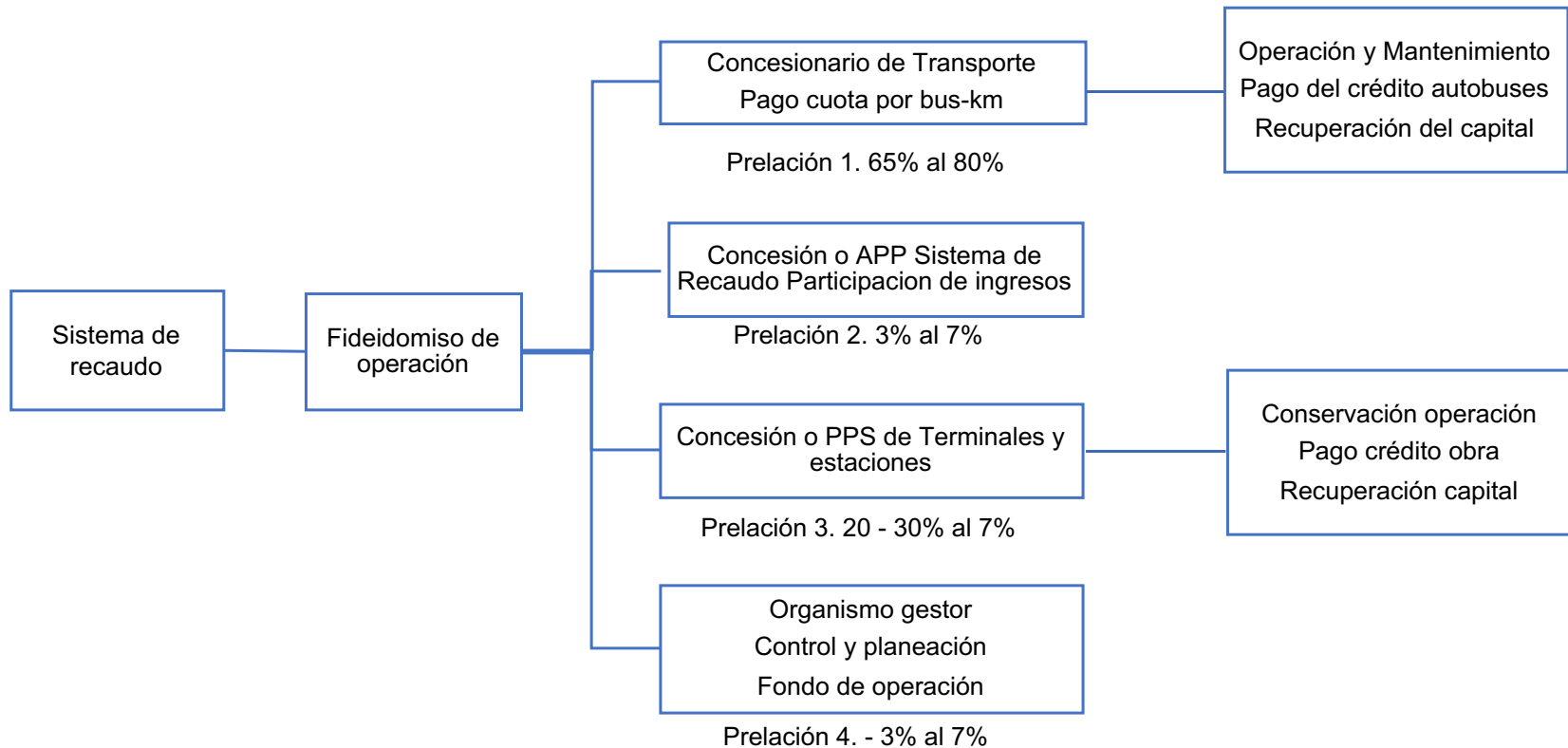


Tipo de Inversión

Componente	Tipo de contrato	Tipo de inversión	
Infraestructura	Obra pública	Inversión pública federal y estatal	Fideicomiso de infraestructura
Estaciones y terminales	Obra pública o concesión	Inversión pública y privada	
Recaudo electrónico Control de vehículos	Contrato o concesión	Inversión privada	Fideicomiso de operación
Vehículos	Concesión	Inversión privada	



Sistema de recaudo



Fuente: PROTRAM



Estructura de implementación del PIMUS Guanajuato 2050.

Acción Estratégica	Responsable Principal	Coordinación y Apoyo
Formalizar el PIMUS como instrumento del Sistema de Planeación	Movilidad	Gobierno municipal
Crear el Comité de Seguimiento del PIMUS	Movilidad	Coordinación de Gabinete, IMPLAN, sociedad civil
Establecer el Programa Operativo Trienal de Movilidad Sustentable	IMPLAN	Movilidad, Tesorería, Obras Públicas, Medio Ambiente, Contraloría
Alinear el presupuesto anual de inversión a los proyectos del PIMUS	Tesorería Municipal	Obra Pública, IMPLAN, Movilidad
Diseñar e implementar un sistema digital de monitoreo de indicadores	IMPLAN	Universidad de Guanajuato, TICs municipales
Desarrollar y publicar informes trianuales de avance	Movilidad	Coordinación de Gabinete, Contraloría, Consejo Ciudadano de Movilidad, IMPLAN
Lanzar campañas de cultura de movilidad sustentable	Comunicación Social	Movilidad, Educación Municipal, Sociedad Civil, IMPLAN
Promover reformas normativas y manuales técnicos	Desarrollo Urbano / Jurídico Municipal	INAH, SEDATU, Movilidad, IMPLAN, Cabildo
Garantizar participación social mediante consejos barriales	Atención Ciudadana	Comités vecinales, Movilidad, IMPLAN, UG
Crear un Fideicomiso de Movilidad Sustentable (FMS)	Tesorería / Movilidad	Banobras, empresarios locales, Secretaría de Finanzas Estatal

Elaboración de Estudio, Diagnóstico y Consideraciones para el

Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable en el Municipio de Guanajuato.

PIMUS GTO.

Estudio 2.
Presentación al H. Ayuntamiento de Guanajuato.
Julio, 2025.

Plan Integral de
Movilidad Urbana
Sustentable
Guanajuato



Estructura de los estudios

▼ ESTUDIO 1 ESTUDIOS Y ANÁLISIS DE CAMPO Y GABINETE

▶ ANEXOS FASE 1

▶ DOCUMENTO FINAL FASE 1

▼ ESTUDIO 2. TOMO I DIAGNÓSTICO

▶ ANEXOS

▶ DOCUMENTO FINAL I

▼ ESTUDIO 2. TOMO II ESTRATEGIA

▶ ANEXO 1 Estrategia de regularización de rutas.

▶ ANEXO 2 Propuesta Organizacional.

▶ ANEXO 3 Cartografía.

▶ ANEXO 4 Entrevista con la Presidenta Municipal

▶ ANEXO 5 Memoria mesa de decisiones

▶ ANEXO 6 Memoria de los talleres

▶ ANEXO 7 Proyecto Convenio Marco

▶ ANEXO 8 Propuesta de mejoras al Reglamento Municipal

▶ ANEXO 9 Propuesta de normas técnicas

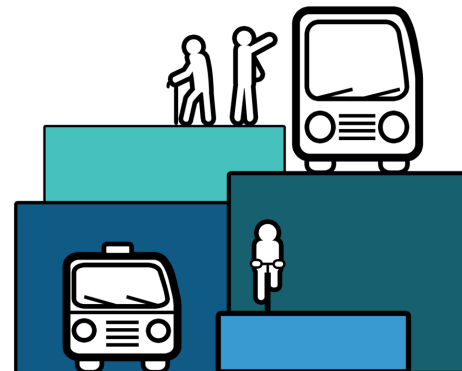
▶ ANEXO 10 Base técnica para el diseño de la tarifa

▶ DOCUMENTO FINAL II



Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable

Guanajuato



Elaboración de Estudio, Diagnóstico y Consideraciones para el

Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable en el Municipio de Guanajuato.

PIMUS GTO.

Estudio 2.

Presentación al H. Ayuntamiento de Guanajuato.

Julio, 2025.

Plan Integral de
Movilidad Urbana
Sustentable

Guanajuato

