



GUANAJUATO
GOBIERNO DE LA GENTE

*Fundado el
14 de Enero de 1877*

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

Año:	CXII
Tomo:	CLXIII
Número:	216

QUINTA PARTE

29 de octubre de 2025
Guanajuato, Gto.



PERIÓDICO OFICIAL
DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE
Guanajuato

Consulta este ejemplar
en su versión digital



periodico.guanajuato.gob.mx

SUMARIO:

Para consultar directamente una publicación determinada en el ejemplar electrónico, pulsar o hacer clic en el texto del título en el Sumario. Para regresar al Sumario, pulsar o hacer clic en Periódico Oficial, fecha o página en el encabezado.

COMISIÓN ESTATAL DE ATENCIÓN INTEGRAL A VÍCTIMAS

PROGRAMA Estatal de Atención Integral a Víctimas 2025-2030.....	3
---	---

SECRETARÍA DE CULTURA

PROGRAMA Estatal de Fomento y Difusión de la Cultura 2025-2030.....	43
---	----

SECRETARÍA DE OBRA PÚBLICA

PROGRAMA Estatal de Movilidad y Seguridad Vial 2025-2030.....	98
---	----

COMISIÓN DE DEPORTE

PROGRAMA Estatal de Cultura Física y Deporte 2025-2030.....	145
---	-----

SECRETARÍA DE OBRA PÚBLICA



GUANAJUATO
GOBIERNO DE LA GENTE

Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial

2025-2030

Tabla de contenido

I. Presentación.....
II. Introducción.....
III. Glosario.....
IV. Marco de referencia.....
4.1 Marco jurídico
4.1.1. Acuerdos y convenciones internacionales.....
4.1.2. Marco jurídico nacional.....
4.1.3. Marco jurídico estatal.....
4.2. Alineación con los instrumentos de planeación
4.2.1. Alineación a la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible
4.2.2. Alineación a los instrumentos de planeación estatal
V. Proceso de elaboración del Programa
5.1 Proceso de elaboración.....
5.2 Resultados de la consulta social.....
VI. Diagnóstico.....
6.1 Disponibilidad de la infraestructura para el Sistema Estatal de Movilidad Activa y el Transporte Público Intermunicipal.....
6.2 Parque vehicular.....
6.3 Flujo de mercancías y generación de viajes a polos industriales.....
6.4 Red vial del estado de Guanajuato.....
6.5 Infraestructura de equipamientos de servicios.....
6.6 Siniestros viales en la red vial del estado.....
6.7 Programas de movilidad municipal.....
6.8 Síntesis del diagnóstico.
VII. Visión del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.
VIII. Planteamiento estratégico.
IX. Lineamientos generales para la instrumentación, seguimiento y evaluación del Programa.
9.1 Instrumentación del Programa.
9.2 Monitoreo del Programa.
9.3 Evaluación del Programa.....

I. Presentación

Guanajuato avanza, y lo hace cuando su gente puede moverse con seguridad, confianza y dignidad. A continuación, se presenta el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial 2025-2030, una estrategia construida para mejorar nuestra calidad de vida a través del derecho a la movilidad que todas y todos compartimos.

Este programa tiene el compromiso de poner al centro a las personas y buscar garantizar traslados seguros, accesibles y dignos para todas y todos fomentando medios con menor impacto ambiental y social. Se trata de construir un entorno en el que caminar, usar la bicicleta, el transporte público sean las opciones favoritas y más convenientes para las personas.

Es necesario pacificar la movilidad y movernos de manera limpia, sana y con los cuidados entre quienes compartimos el espacio público, con especial atención a quienes hoy enfrentan mayores obstáculos para desplazarse: niñas, niños, personas mayores, personas con discapacidad o movilidad limitada, ciclistas y peatones.

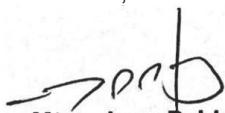
El Programa propone acciones concretas que suman esfuerzos del Gobierno del Estado, los gobiernos municipales, la sociedad civil, el sector privado y la ciudadanía. Se busca una movilidad pensada desde la equidad, el bienestar y la calidad de vida, donde todas las personas puedan elegir cómo trasladarse y hacerlo en condiciones adecuadas.

La seguridad vial no debe ser una preocupación constante, sino una garantía. Trabajaremos para reducir los siniestros viales graves, fortalecer una convivencia empática y equitativa entre los usuarios del espacio público y hacer de nuestras ciudades y comunidades lugares donde moverse no sea un riesgo.

Construir este modelo de movilidad más humano y justo requiere del compromiso de todas y todos, empezando por quienes diseñamos y gestionamos el sistema. Por eso, este programa también abre espacios de participación ciudadana, porque sabemos que las mejores soluciones nacen cuando se escuchan las voces de quienes usan los espacios públicos y se mueven en el territorio día a día.

Con el propósito de lograr los objetivos de este Programa, trabajaremos desde lo estratégico, transversal e intergubernamental, en un horizonte al año 2030, con la participación de los sectores público y privado. Generaremos políticas públicas de movilidad e infraestructura en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, equidad e inclusión. Estas políticas estarán orientadas a mejorar la calidad de vida de las personas, garantizando su derecho a contar con una infraestructura digna para moverse libremente y con seguridad, y promoviendo entornos urbanos y rurales que respondan a las necesidades reales de quienes caminan, se desplazan en bicicleta, motocicleta, vehículos y utilizan transporte público o desplazan mercancías.

Unidos construimos un gran futuro, Guanajuato Gobierno de la Gente. Este Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial 2025-2030 manifiesta la política pública en beneficio de las y los guanajuatenses, con estricto apego a la transparencia y a la rendición de cuentas, evaluando el impacto de las acciones que se implementan.



Mtro. Juan Pablo Pérez Beltrán
Secretario de Obra Pública.

II. Introducción

El Programa de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Guanajuato 2025–2030 es una herramienta estratégica que guiará las acciones del gobierno en favor de una movilidad e infraestructura segura, accesible, eficiente, sostenible e incluyente para todas las personas. Este documento refleja el compromiso del estado con el bienestar colectivo, la equidad territorial y el derecho a una movilidad digna, reconociendo que el desplazamiento diario y contar con una infraestructura adecuada, es un componente fundamental de la calidad de vida, el desarrollo económico y la cohesión social.

Este programa se construye a partir de una visión compartida entre sociedad y gobierno, basada en la corresponsabilidad, la justicia social y la eficiencia institucional. Parte del entendimiento de que la movilidad no se limita al tránsito de vehículos o la construcción de más y nueva infraestructura, sino que abarca el derecho a desplazarse de forma segura, libre y equitativa, sin importar el medio de transporte utilizado. Se reconocen los retos que enfrenta Guanajuato en materia de seguridad vial, conectividad, accesibilidad y planeación urbana, así como las oportunidades para transformar las ciudades y comunidades en entornos más humanos, resilientes y sostenibles.

Con un enfoque integral y transversal, este programa busca fortalecer la infraestructura vial y de edificación, crear condiciones incluyentes y sostenibles en espacios públicos, reducir siniestros y muertes en el tránsito, promover modos de transporte sostenibles como la caminata, la bicicleta y el transporte público, y generar políticas públicas que respondan a las necesidades reales de las personas, especialmente de los grupos vulnerables de la población.

El Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial 2025–2030 se alinea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, el Plan Estatal de Desarrollo GTO 2050 (PED 2050) y sus 5 pilares de desarrollo y las prioridades del Programa de Gobierno 2024-2030.

III. Glosario

Con el fin de facilitar la comprensión del presente documento, se incluyen a continuación algunos conceptos relevantes establecidos en la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios. Estos términos permiten contextualizar adecuadamente las acciones, estrategias y objetivos del Programa, así mismo se incluyen las siglas de las dependencias que participan corresponsablemente en el planteamiento estratégico.

Accesibilidad: Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad tanto en zonas urbanas como rurales mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ayudas técnicas y perros de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad.

Calidad: Garantizar que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas.

Diseño universal: Diseño de productos, entornos, programas y servicios en materia de movilidad y seguridad vial, que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado. El diseño universal no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad cuando se necesiten.

Eficiencia: Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles.

Equidad: Reconocer condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr el ejercicio de derechos y oportunidades, tanto para mujeres y hombres, así como grupos en situación de vulnerabilidad.

Grupos en situación de vulnerabilidad: Población que enfrenta barreras para ejercer su derecho a la movilidad con seguridad vial como resultado de la desigualdad, como las personas con menores ingresos, indígenas, con discapacidad, en estado de gestación, adultas mayores, comunidad LGBTTTIQ, así como mujeres, niñas, niños y adolescentes, y demás personas que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión.

Habitabilidad: Generar condiciones para que las vías cumplan con las funciones de movilidad y creación de espacio público de calidad, a través de la interacción social y la diversidad de actividades, y la articulación de servicios, equipamientos e infraestructura.

Inclusión e Igualdad: Atender de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación las necesidades de todas las personas en sus desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad.

Movilidad activa: Promover ciudades y centros de población caminables, así como el uso de la bicicleta y otros modos de transporte no motorizados, como alternativas que fomenten la salud pública, la proximidad y la disminución de emisiones contaminantes.

Movilidad del cuidado: Viajes realizados en la consecución de actividades relacionadas con el trabajo no remunerado de cuidados, asistencia o apoyo a las personas que requieren de otra persona para su traslado, dependientes o con necesidades específicas.

Movilidad limitada: Toda persona cuya movilidad se haya limitada por motivos de edad, embarazo y alguna otra situación que, sin ser una discapacidad, requiere una atención adecuada y la adaptación a sus necesidades particulares en el servicio.

Multimodalidad: Ofrecer múltiples modos y servicios de transporte para todas las personas usuarias, los cuales deben articularse e integrarse entre sí y con la estructura urbana, para reducir la dependencia del vehículo particular motorizado.

Resiliencia: Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación breve y de bajo costo, tanto para la sociedad como para el medio ambiente.

Seguridad: Proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos sobre la base de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible;

Sistema Estatal de Ciclovías: conjunto de redes de ciclovías interconectadas entre sí e integradas con otros medios de transporte.

Sostenibilidad: Satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras.

Transversalidad: Instrumentar e integrar las políticas, programas, proyectos, estrategias y acciones en materia de movilidad y seguridad vial, desarrollados por las distintas dependencias y entidades de las administraciones públicas estatal y municipales, que proveen bienes y servicios a la población, poniendo especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad.

Vehículo no motorizado: Vehículo de tracción humana como bicicleta, monociclo, triciclo, cuatriciclo; vehículos recreativos como patines, patinetas y monopatines; incluye a aquellos asistidos por motor de baja potencia no susceptible de alcanzar velocidades mayores a veinticinco kilómetros por hora, y los que son utilizados por personas con discapacidad.

IMUG: Instituto para las Mujeres Guanajuatenses.

IPLANEG: Instituto de Planeación, Estadística y Geografía del Estado de Guanajuato.

SAMA: Secretaría del Agua y Medio Ambiente;

SDH: Secretaría de Derechos Humanos

SE: Secretaría de Economía.

SG: Secretaría de Gobierno.

SOP: Secretaría de Obra Pública.

SSG: Secretaría de Salud de Guanajuato.

SSyP: Secretaría de Seguridad Pública y Paz.

IV. Marco de referencia

En este apartado se presentan las disposiciones jurídicas que dan fundamento al Programa, así como la alineación a los instrumentos de planeación de orden superior: el Plan Estatal de Desarrollo 2050, el Programa de Gobierno 2024-2030 y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, dicha alineación permite garantizar la coherencia de las políticas públicas, así como la eficiencia en la implementación de acciones orientadas al desarrollo integral de la entidad, en concordancia con los principios y objetivos establecidos en estos instrumentos.

4.1 Marco jurídico

El Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, tiene su fundamento en los siguientes ordenamientos jurídicos, acuerdos y convenciones internacionales:

4.1.1. Acuerdos y convenciones internacionales

Objetivos de Desarrollo Sostenibles (ODS)¹.

La agenda global adoptada en 2015, busca erradicar la pobreza, proteger el planeta y asegurar el bienestar de todas las personas para el año 2030. Está compuesta por 17 objetivos de Desarrollo sostenible (ODS), interconectados entre sí; que abordan desafíos clave como el acceso a la educación, la igualdad de género, el trabajo decente, la acción por el clima, la salud, la energía asequible, la reducción de las desigualdades, la paz y la justicia, entre otros. Los ODS invitan a gobiernos, sector privado, sociedad civil y ciudadanía en general a trabajar de manera conjunta para construir un futuro más justo, equitativo y sostenible para todas y todos.

Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial².

Iniciativa global lanzada por la ONU con el objetivo de reducir al 50% el número de muertes y lesiones por siniestros viales para el año 2030. Esta estrategia continúa el esfuerzo iniciado durante el primer decenio (2011-2020) y se basa en un enfoque integral que incluye políticas públicas, educación, infraestructura, y legislación.

4.1.2. Marco jurídico nacional

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos³.

Establece en su artículo 4º que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

¹ Publicado en la resolución 70/1 de la Asamblea General “Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible” aprobada en septiembre de 2015.

² Publicado a través de la resolución A/RES/74/299por la Asamblea General de las Naciones Unidas, titulada “Mejorar la seguridad vial en el mundo”, continuación del primer decenio y basado en el Plan Mundial elaborado por la OMS y la Comisión Regionales de las Naciones Unidas.

³ Publicada en el Diario oficial de la federación número 32, Año III, Tomo IV, del 05-02-1917. Última Reforma: D.O. F. Núm. 99, 15-04-2025.

Ley General de Asentamientos humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano⁴.

La cual refiere en su artículo 6º respecto a la ejecución de obras de infraestructura, de equipamiento, de servicios urbanos y metropolitanos, así como el impulso de aquéllas destinadas para la movilidad.

Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV)⁵.

Establece en su artículo 24 que la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, dará las bases para el desarrollo de la movilidad y la seguridad vial del país, en el corto, mediano y largo plazo en congruencia con el Plan Nacional de Desarrollo, los programas sectoriales, regionales, estatales y municipales del país en materia de movilidad, seguridad vial y ordenamiento territorial, y demás aplicables, así como aquellas específicas a los grupos en situación de vulnerabilidad.

Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

En el artículo 7 de la LGMSV se establece que el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial será el mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial, de los tres órdenes de gobierno, así como con los sectores de la sociedad en la materia, a fin de cumplir el objeto, los objetivos y principios de esta Ley, la política, el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional y los instrumentos de planeación específicos.

El Sistema Nacional estará integrado por Autoridades Federales (SEDATU, SICT, SE), las entidades federativas y otras autoridades de movilidad.

Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial (ENAMOV).

Conforme el artículo 24 de la LGMSV, la ENAMOV establece las bases para el desarrollo de la movilidad y la seguridad vial del país, en el corto, mediano y largo plazo, en congruencia con el Plan Nacional de Desarrollo, los programas sectoriales, regionales, estatales y municipales del país en materia de movilidad, seguridad vial y ordenamiento territorial, y demás aplicables. Los lineamientos de la ENAMOV.

4.1.3. Marco jurídico estatal

Constitución Política para el Estado de Guanajuato⁶.

Establece que el estado organizará un Sistema de Planeación Democrática del Desarrollo de la Entidad, mediante la participación de los Sectores Público, Privado y Social.

⁴ Publicada en el Diario oficial de la federación el 28-11-2016, Última Reforma: Diario Oficial de la Federación 01-04-2024.

⁵ Publicada en el Diario oficial de la federación el 17-05-2022. Última Reforma: Diario Oficial de la Federación 29-12-2023.

⁶ Publicada en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato número 32, Año III, Tomo IV, del 18-10-1917. Última Reforma: P.O. Núm. 163, Segunda Parte, Decreto 81, el 15-08-2025.

Ley Orgánica del Poder Ejecutivo para el Estado de Guanajuato⁷.

Tiene como objeto regular la organización y funcionamiento de la administración pública del estado. Establece en su artículo 30, que a la Secretaría de Obra Pública le corresponde la planeación, programación, presupuestación, contratación, adjudicación y ejecución de la obra pública estatal, así como formular y conducir la política de movilidad y conectividad de acuerdo con las necesidades del estado.

Ley de Planeación para el Estado de Guanajuato⁸.

Establece las normas y principios para llevar a cabo la planeación del desarrollo de la entidad, a fin de encauzar las actividades del Poder Ejecutivo del Estado y de los ayuntamientos, los fundamentos para hacer congruentes las actividades de la planeación de los diferentes niveles, así como las bases para promover y garantizar la participación social durante las diferentes etapas del proceso de planeación.

De igual forma precisa los instrumentos, planes y programas, que conforman el Sistema de Estatal de Planeación, SEPLAN, los cuales fijarán los objetivos, estrategias, metas, acciones e indicadores para evaluar el desarrollo de la entidad.

Ley de Movilidad de Estado de Guanajuato y sus Municipios⁹.

La ley tiene como propósito principal garantizar una movilidad segura, accesible, sostenible y equitativa para las personas habitantes del estado, con especial atención a las personas con discapacidad o movilidad limitada. Entre sus principales finalidades se encuentran:

- I. Planificación y gestión de infraestructura para personas con discapacidad, peatones, ciclistas, transporte público y equipamiento vial, de acuerdo con la jerarquía de movilidad y principios establecidos en la ley.
- II. Establecimiento del sistema estatal de ciclovías y estacionamientos para bicicletas, fomentando la movilidad no motorizada.
- III. Fomento a la participación ciudadana en la toma de decisiones sobre políticas públicas en materia de movilidad a nivel estatal y municipal.
- IV. Determinación de competencias y atribuciones de las autoridades responsables en temas de movilidad y transporte.
- V. Regulación del tránsito en vías de jurisdicción estatal, incluyendo carreteras y caminos.
- VI. Coordinación entre el estado y los municipios para implementar acciones conjuntas conforme a lo establecido en la ley.
- VII. Integración de la movilidad y la seguridad vial con otros ámbitos como transporte, accesibilidad, ordenamiento territorial, desarrollo urbano, medio ambiente, cambio climático y espacio público, reconociendo su carácter multifactorial y multidisciplinario.

En su artículo 8, se establece la obligación de implementar el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, que es el instrumento de planeación por medio del cual,

⁷ Publicada en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato, Segunda parte, del 15-12-2000. Última reforma: P.O. Núm. 126, Tercera Parte, 25-06-2025.

⁸ Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato número 206, Tercera Parte, del 27-12-2011. Última Reforma: P.O. 215, Segunda Parte, 28-10-2022.

⁹ Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato número 45, Año CIII, Tomo CLIV, Segunda parte, del 18-03-2016. Última reforma: P.O. Núm. 125, Tercera Parte 28-07-2025

el Poder Ejecutivo establece los objetivos, metas y acciones a seguir en materia de movilidad.

Ley de obra pública y servicios relacionados con la misma para el Estado y los Municipios de Guanajuato¹⁰.

La ley tiene por objeto regular las acciones relativas a la planeación, programación, presupuestación, contratación, ejecución y control de la obra pública, así como de los servicios relacionados con la misma, que se realicen en el Estado de Guanajuato.

Ley de Inclusión para las Personas con Discapacidad en el Estado de Guanajuato¹¹.

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

Ley para la Protección y Preservación del Ambiente del Estado de Guanajuato¹².

Determina los principios rectores para la formulación de políticas ambientales y la expedición de los instrumentos previstos en esta Ley, en materia de preservación y restauración del equilibrio ecológico y protección al ambiente. Principalmente en materia de emisiones a la atmósfera de automotores en circulación que puedan ocasionar desequilibrios ecológicos o daños al ambiente y a la salud de la población.

Código Territorial para el Estado y los Municipios de Guanajuato¹³.

Establece un marco para el ordenamiento del territorio, definiendo principios y pautas que regulen el uso, la ocupación y el aprovechamiento del suelo. Con el objetivo de alcanzar un desarrollo urbano y rural que sea sostenible, equilibrado y justo. Esto conlleva la necesidad de integrar las actividades humanas con el entorno natural, cultural y movilidad, buscando así mejorar la calidad de vida de las personas y asegurar el acceso a servicios y oportunidades.

Reglamento de la Ley de Planeación para el Estado de Guanajuato¹⁴.

Determina las autoridades y responsables en materia de planeación, así como el contenido específico que habrá de desarrollarse en cada programa.

Reglamento de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios¹⁵.

Tiene como objetivo desarrollar las disposiciones de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios; este reglamento es aplicable en el territorio del

¹⁰ Publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato número 80, Año CV, Tomo CLVI, Cuarta parte, del 20-04-2018. Última reforma: P.O. Núm. 215, Segunda Parte, 28-10-2022.

¹¹ Publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato número 148, Tercera Parte, el 14-09-2012. Última Reforma: P.O. Núm. 57, Tercera Parte, 20-03-2025.

¹² Publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato número 11, Segunda Parte, el 08-02-2000. Última Reforma: P.O. Núm. 187, Sexta parte, 17-09-2024.

¹³ Publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato, Segunda parte, el 25-09-2012. Última Reforma: P.O. Núm. 187, Sexta parte 17-09-2024

¹⁴ Publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato número 132, Quinta Parte, el 17-08-2012. Última Reforma: P.O. Núm. 17, Segunda Parte, 14-01-2025.

¹⁵ Publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato número 187, Segunda Parte, el 22-11-2016. Última Reforma: P.O. Núm. 17, Tercera Parte, 19-10-2022.

Estado de Guanajuato, a las actividades, vías e infraestructura de competencia estatal, conforme a lo establecido en la Ley.

4.2. Alineación con los instrumentos de planeación

Con la finalidad de asegurar la alineación y congruencia entre los instrumentos de planeación, para la elaboración del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial se consideraron los objetivos planteados en: el Plan Estatal de Desarrollo 2050 y el Programa de Gobierno de la Gente 2024-2030. Adicionalmente, se muestra la alineación a los Objetivos del Desarrollo Sostenible y sus correspondientes metas, de manera que los objetivos del Programa puedan contribuir a los compromisos adoptados por México en la Agenda 2030, así como a la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2023-2042.

4.2.1. Alineación a la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) constituyen la agenda global adoptada por los Estados Miembros de la Organización de las Naciones Unidas en 2015, con la finalidad de enfrentar los principales desafíos sociales, económicos y ambientales hacia el año 2030. Estos 17 objetivos y 169 metas representan un marco de referencia integral para orientar las políticas públicas hacia un desarrollo inclusivo, sostenible y con perspectiva de derechos humanos. En la elaboración de este programa, los ODS ofrecen una guía estratégica para articular las acciones de gobierno con prioridades globales, asegurando que los resultados puedan medirse y compararse con estándares internacionales.

Tabla 1. Alineación del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial a los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

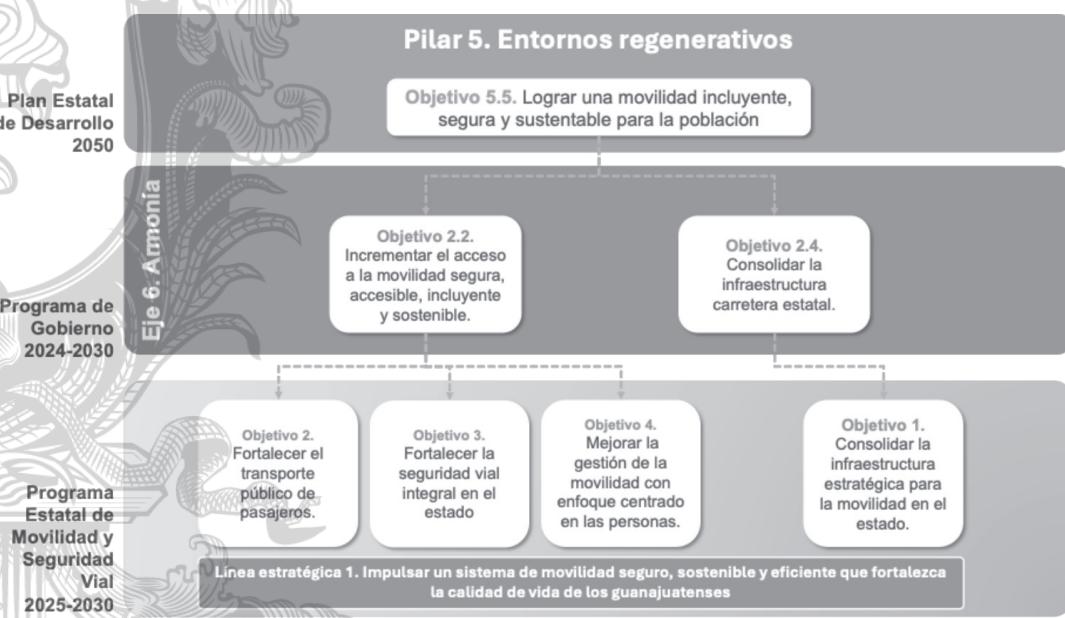
ODS		Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial
Objetivo	Meta	Objetivo
3. Salud y bienestar	3.6 Para 2030, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.	3. Fortalecer la seguridad vial integral en el estado.
9. Industria, innovación e infraestructura	9.1 Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, con especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.	1. Consolidar la infraestructura estratégica para la movilidad en el estado.
11. Ciudades y comunidades sostenibles	11.2 Proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, mediante la ampliación de transporte público.	2. Fortalecer el transporte público de pasajeros. 4. Mejorar la gestión de la movilidad con enfoque centrado en las personas.

4.2.2. Alineación a los instrumentos de planeación estatal

El siguiente esquema, muestra la alineación del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial 2025-2030 al Plan Estatal de Desarrollo 2050 y al Programa de Gobierno de la Gente 2024-2030. El Plan Estatal de Desarrollo 2050 de Guanajuato es una visión a largo plazo que busca guiar el crecimiento y desarrollo sostenible del estado. Este plan establece objetivos y estrategias para mejorar la calidad de vida, fortalecer la economía, promover la innovación, garantizar la gobernanza democrática y proteger el medio ambiente, asegurando que Guanajuato avance hacia un futuro próspero, justo y sostenible para todas las personas.

Por su parte, el Programa de Gobierno 2024-2030, el Programa de la Gente, es la hoja de ruta para los próximos seis años en Guanajuato estructurado en seis ejes estratégicos - Tranquilidad, Igualdad, Confianza, Vocación, Prosperidad y Armonía- que abordan las prioridades de la ciudadanía, y tres ejes transversales -Impulso a las Mujeres, Atención a las Juventudes e Innovación Tecnológica y Digitalización- que garantizan un enfoque integral y equitativo. De esta forma se asegura la continuidad con la visión de largo plazo, así como la contribución al cumplimiento de los compromisos de la Gobernadora del Estado con nuestra gente.

Tabla 2. Alineación a los instrumentos de planeación estatal.



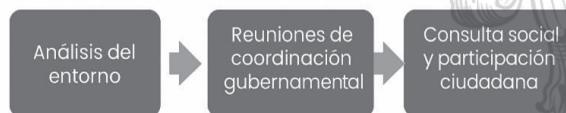
V. Proceso de elaboración del Programa

En este apartado se presenta el proceso mediante el cual se llevó a cabo la elaboración del Programa, asegurando la participación corresponsable de las dependencias y entidades involucradas e incorporando las prioridades ciudadanas identificadas durante la consulta social.

5.1 Proceso de elaboración

La elaboración del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial 2025-2030 representa una suma de esfuerzos entre sociedad y gobierno. El proceso se desarrolló a partir de las siguientes etapas:

Imagen 1. Proceso de elaboración del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.



Fuente: Elaboración propia de SOP, año 2025.

- 1. Análisis del entorno:** En esta etapa se realizó un estudio integral del contexto estatal, considerando las principales variables que conforman el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial. El análisis incluyó aspectos sociales, económicos, territoriales, normativos y de seguridad vial, con el fin de identificar problemáticas, brechas y oportunidades para orientar la toma de decisiones. Esta evaluación permitió reconocer las condiciones actuales de la movilidad en el estado, la infraestructura vial existente y las necesidades de la infraestructura en espacios públicos, así como los factores que inciden en el acceso seguro, equitativo y eficiente al sistema de transporte y al espacio público.
- 2. Reuniones de coordinación gubernamental:** Se llevaron a cabo reuniones de trabajo y procesos de intercambio de información con los principales actores de las dependencias y entidades involucradas en el Programa. En estos espacios se presentaron las acciones de gobierno con el objetivo de atender de manera más eficaz y coordinada los retos identificados durante el análisis diagnóstico.
- 3. Consulta social y participación ciudadana:** Como parte fundamental del proceso de elaboración del Programa, se implementó una consulta pública de manera virtual orientada a conocer las opiniones, percepciones y propuestas de la ciudadanía sobre los principales retos y prioridades en materia de movilidad, infraestructura y seguridad vial. Esta etapa permitió recoger de manera directa las voces de las personas que

diariamente enfrentan barreras en su desplazamiento, reconociendo así la diversidad de experiencias en contextos urbanos y rurales.

Los resultados obtenidos fueron sistematizados. Esta acción reafirma el compromiso del Gobierno del Estado con la construcción de políticas públicas participativas, centradas en las necesidades reales de la población.

5.2 Resultados de la consulta social

La Encuesta de Participación Ciudadana para el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial 2025–2030 se realizó del 11 al 20 de julio de 2025, mediante un formulario en línea. Participaron 537 personas de 33 municipios del estado. Del total, el 42 % se identificó como mujer, el 56.8 % como hombre y el resto prefirió no especificar su género.

En cuanto a la edad, el 73.9 % de las personas encuestadas tiene entre 30 y 59 años, el 20.5 % entre 18 y 29 años, y el 5.4 % 60 años o más.

Respecto a las características con las que se identifican, el 5.4 % pertenece a la comunidad LGBTI+, el 3.7 % se reconoce como persona con discapacidad, el 2 % como parte de una comunidad indígena, y el resto indicó no identificarse con ninguna de estas categorías.

Con referencia al nivel educativo de las personas participantes, el 2.4 % cuenta con doctorado, el 21.2 % con maestría, el 5 % con especialidad, el 52 % con licenciatura, el 4.8% con carrera técnica o normal, el 10.6 % con preparatoria o bachillerato, el 3.7 % con secundaria y el 0.3 % mencionó como otros.

En cuanto a la ocupación, el 84.7 % de quienes respondieron son personas empleadas o profesionistas, el 6.7 % trabaja por cuenta propia, el 3.9 % son estudiantes, el 1.7 % se dedica al hogar y el 1.3 % corresponde a personas jubiladas, el resto de los participantes se identificó con otras ocupaciones.

La encuesta incluyó preguntas sobre los modos de transporte y los motivos de viaje habituales. Los resultados muestran que el 61.6 % de las personas participantes usa automóvil particular, el 22.5 % utiliza transporte público, el 5.8 % se traslada caminando, el 5.2 % en bicicleta, el 3.5 % en motocicleta, y un porcentaje menor reportó hacerlo en silla de ruedas o transporte compartido.

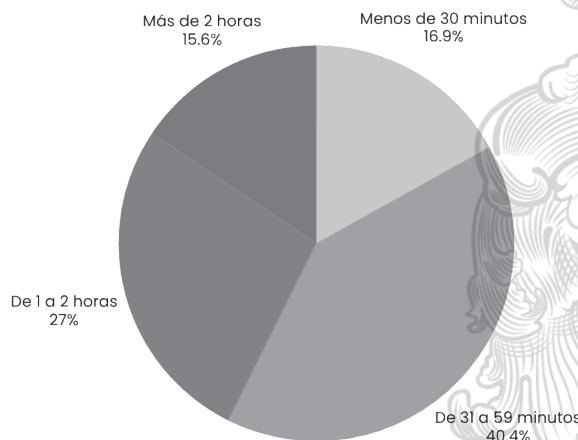
Además, se consultaron los motivos principales de viaje. El 91.4 % de las personas participantes señaló que se traslada principalmente por razones laborales; el 10.8 % lo hace para realizar actividades de cuidado; el 6.7 % por motivos de estudio; el 1.3 % para atención médica personal, y el resto para actividades deportivas, recreativas u otras.¹⁶

A continuación, se presentan los resultados más relevantes de la encuesta de participación ciudadana, que incluyen los tiempos de traslado reportados por las personas encuestadas, las principales problemáticas que enfrentan en su movilidad cotidiana, así como su percepción sobre los distintos modos de transporte y el uso del espacio público.

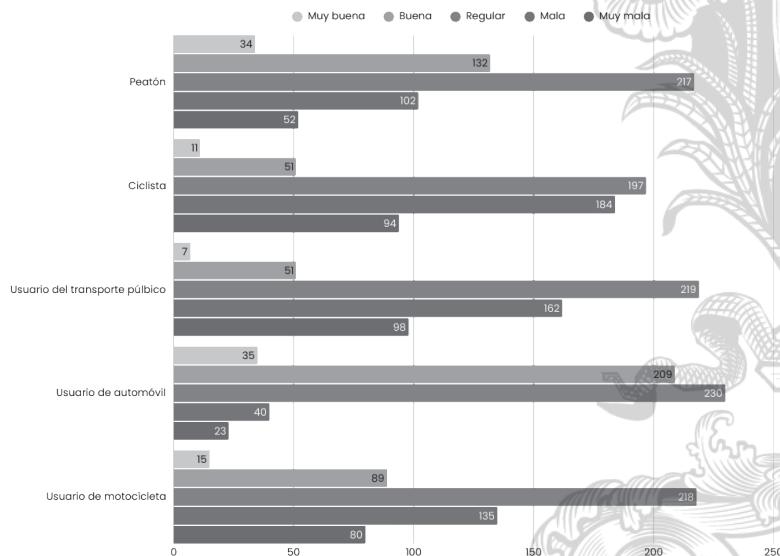
¹⁶ La suma de los porcentajes excede el 100% debido a que varias personas participantes indicaron tener más de un motivo principal de viaje diario.

Gráfico 1. Resultados de la Participación Ciudadana para la integración del Programa.

¿Cuánto tiempo dedicas diariamente a desplazarte por la ciudad o comunidad?
(Se considera el tiempo de ida y vuelta a tu casa)



¿Cómo calificas la experiencia de viaje al ser peatón, ciclista, usuario del transporte público, usuario de automóvil y usuario de motocicleta? (Califica como Muy buena 5, buena 4, regular 3, mala 2, muy mala 1).



Fuente: Elaboración propia de SOP, año 2025.

Gráfico 2. Resultados principales con respecto a situaciones de riesgo o siniestros viales.



Fuente: Elaboración propia de SOP, año 2025.

Tabla 3. Resultados principales con respecto a problemáticas que perciben los ciudadanos.

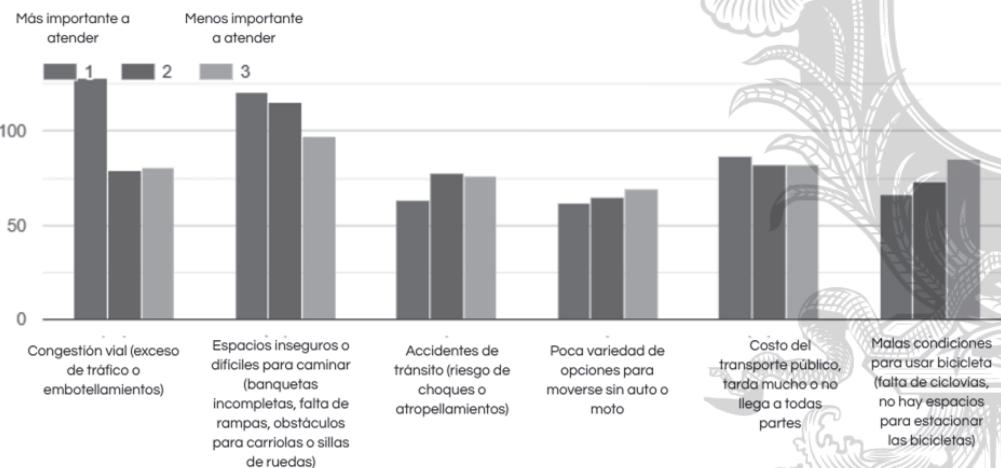
Tema	Problemáticas ciudadanas detectadas
Infraestructura peatonal	- Falta o mal estado de banquetas- Banquetas obstruidas por vehículos, postes, comercio- Zonas escolares Inseguras- Ausencia de pasos peatonales seguros y visibles- Rampas inadecuadas o inexistentes
Movilidad ciclista	- Escasez de ciclovías- Ciclovías mal diseñadas o invadidas- Falta de biciestacionamientos- Sin conexión con transporte público
Congestión vehicular	- Alto tráfico en zonas escolares, industriales y centros- Saturación por transporte de carga- Uso excesivo del automóvil- Glorietas y calles sin semáforos o mal diseño
Transporte público	- Rutas inefficientes o inexistentes en zonas nuevas- Mal estado de unidades- Falta de horarios y paradas definidas- Mala conectividad urbana y rural- Paraderos inseguros o inexistentes
Motocicletas	- Conducción sin casco- Niños en moto sin protección- Circulación en sentido contrario- Falta de reglamentación- Exceso de velocidad
Infraestructura vial	- Calles sin pavimentar o con baches- Topes mal ubicados- Mala o nula señalización- Encharcamientos e inundaciones
Seguridad vial y social	- Puntos inseguros para peatones y ciclistas- Transporte público inseguro (mujeres y jóvenes)- Falta de vigilancia en horas clave- Mala iluminación
Accesibilidad universal	- Rampas mal hechas o ausentes- Transporte no accesible- Cruces no aptos para personas con discapacidad
Estacionamiento	- Vehículos obstruyendo banquetas o ciclovías- Estacionamiento informal- Falta de regulación en centros- Sin espacio para bicicletas
Planeación urbana	- Fraccionamientos mal conectados- Vías desarticuladas con transporte- Uso de suelo desordenado
Cultura vial y participación	- Falta de respeto a normas de tránsito- Ausencia de campañas de educación vial- Escasa participación en decisiones- Poca transparencia
Oportunidades no aprovechadas	- Espacios donde podrían desarrollarse ciclovías o zonas peatonales- Potencial en municipios turísticos o recreativos sin enfoque en movilidad sustentable

Fuente: Elaboración propia de SOP, año 2025.

Finalmente, las personas participantes calificaron la seguridad vial en las calles o carreteras de su comunidad de la siguiente manera: el 53.8 % la considera regular, el 25.9 % o insegura, el 18.4 % segura y solo el 1.9 % muy segura. Esta percepción está relacionada con cómo se sienten al desplazarse, ya sea caminando, en bicicleta, utilizando transporte público o conduciendo un vehículo particular. La evaluación depende de factores como la velocidad del tráfico, la frecuencia de accidentes y el riesgo que perciben como peatones, ciclistas o conductores.

A continuación, se presentan los principales resultados mencionados por las personas participantes sobre los aspectos que consideran prioritarios para mejorar la movilidad en su lugar de residencia. Entre las problemáticas más señaladas se encuentran la congestión vehicular, la existencia de espacios inseguros o difíciles para caminar (como banquetas incompletas, ausencia de rampas o la presencia de obstáculos que impiden el paso de carriolas y sillas de ruedas), así como deficiencias en el servicio de transporte público, relacionadas con su costo elevado, los largos tiempos de espera o la falta de cobertura en algunas zonas. También se identificaron condiciones poco adecuadas para el uso de la bicicleta, como la falta de ciclovías o de espacios seguros para estacionarlas. Asimismo, se mencionó el riesgo constante de accidentes de tránsito, ya sea por choques o atropellamientos, y la escasa disponibilidad de opciones de transporte para quienes no cuentan con automóvil o motocicleta.

Gráfico 3. Resultado de prioridad de problemas más importantes que considera la ciudadanía para mejorar la movilidad en la ciudad o comunidad.



Fuente: Elaboración propia de SOP, año 2025.

VI. Diagnóstico

El presente diagnóstico busca identificar las condiciones actuales, retos y oportunidades para garantizar el derecho a una movilidad segura, accesible, sostenible e incluyente. Con base en datos estadísticos actualizados y alineados a la Agenda 2030, se analiza el entorno físico, social y vial que afecta a los distintos modos de transporte y condiciones de la infraestructura, particularmente para quienes tienen acceso a espacios públicos, caminan, usan bicicleta o dependen del transporte público. Este diagnóstico constituye la base técnica y social sobre la cual se desarrolla el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial 2025–2030.

Guanajuato es un Estado con alto potencial para consolidar una cultura ciclista sólida y sostenible. La creciente presencia de usuarios de bicicleta, la infraestructura existente y las condiciones geográficas de muchas localidades hacen de la entidad un escenario favorable para seguir impulsando la movilidad activa. Fomentar el uso de la bicicleta no solo mejora la salud y el entorno, sino que también fortalece la equidad, reduce emisiones y acerca a las personas a servicios esenciales como la educación, el trabajo y la salud.

Contexto demográfico para la movilidad

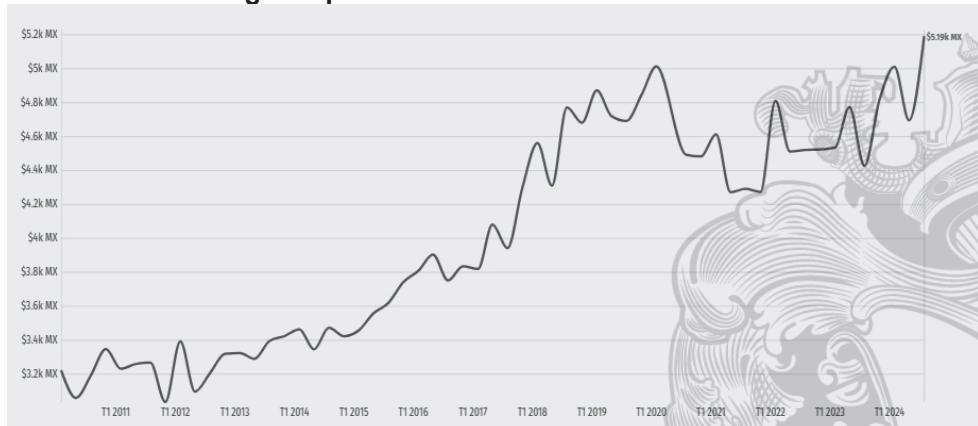
Según el Censo de Población y Vivienda 2020, en Guanajuato el 50.7 % de las viviendas dispone de al menos un automóvil, mientras que el 18.6 % cuenta con motocicleta y el 36.7 % con bicicleta.

Imagen 2. Disponibilidad de transporte en la vivienda, 2020.



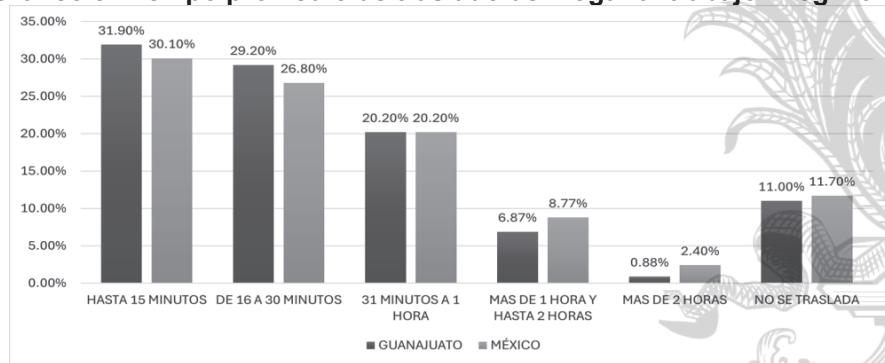
Fuente: DATA México, con información de Inegi, 2020.

En Guanajuato, la población ocupada en el tercer trimestre de 2024 fue de 2,810,561 personas, de las cuales el 58 % son hombres y el 42 % son mujeres. El ingreso promedio mensual durante este periodo fue de \$5,190 pesos. Este nivel de ingresos influye directamente en las decisiones de movilidad de la población, ya que determina el tipo de transporte que pueden utilizar cotidianamente. Las personas con ingresos más bajos tienden a depender del transporte público, caminar o usar medios no motorizados, lo que resalta la necesidad de garantizar un sistema de movilidad accesible, seguro, asequible y con enfoque de equidad social para todas y todos.

Gráfico 4. Ingreso promedio mensual. Tercer trimestre de 2024.

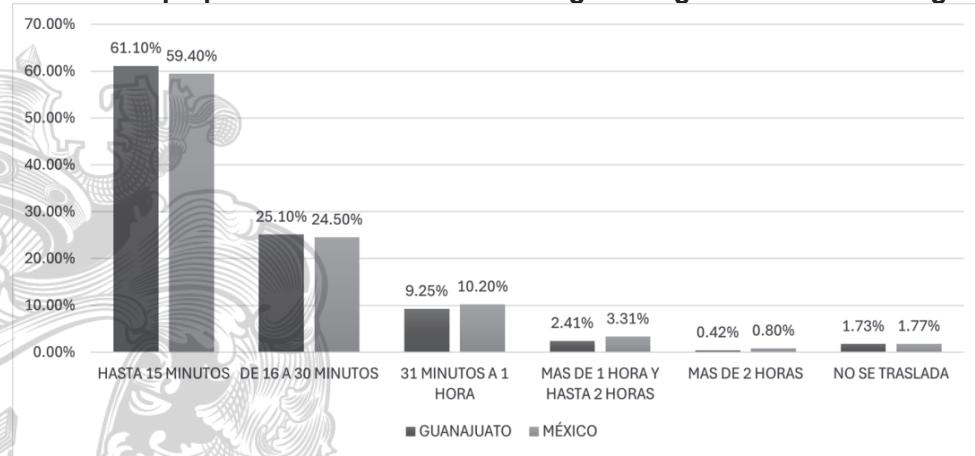
Fuente: DATA MÉXICO, con información de Inegi, 2024.

En comparación con el promedio nacional, Guanajuato presenta un menor tiempo promedio de traslado al trabajo (28.7 minutos frente a 32.3 minutos en México), lo que indica una mayor cercanía entre vivienda y empleo. Además, una mayor proporción de la población en Guanajuato realiza traslados más breves, ya que más del 61.1 % tarda menos de media hora, mientras que solo el 7.68 % supera ese tiempo, lo que representa una ventaja relativa en términos de accesibilidad laboral.

Gráfico 5. Tiempo promedio de traslado del hogar al trabajo. Inegi 2020.

Fuente: DATA MÉXICO con información de Inegi, 2020.

El tiempo promedio de traslado al lugar de estudios en Guanajuato es de 17.5 minutos, cifra inferior al promedio nacional de 19 minutos, lo que refleja una mejor accesibilidad a los centros educativos en la entidad. Además, el 95.4 % de la población realiza este trayecto en menos de una hora, mientras que solo el 2.82 % tarda más de una hora, porcentaje menor al promedio nacional del 4.11 %.

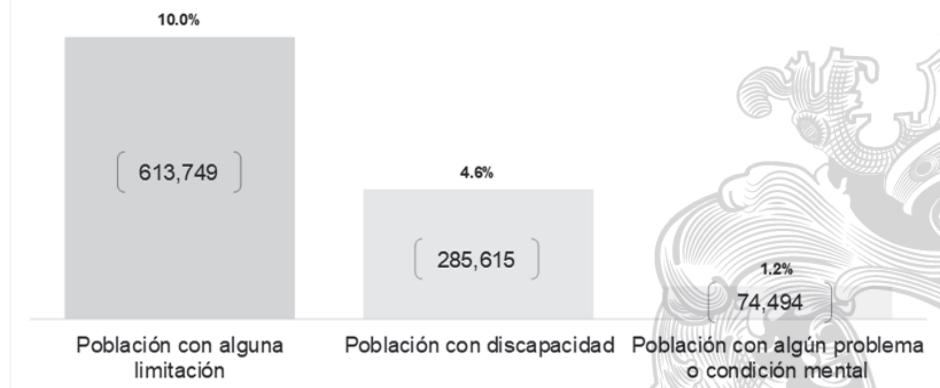
Gráfica 6. Tiempo promedio de traslado del hogar al lugar de estudios. Inegi 2020.

Fuente: DATA MÉJICO con información de Inegi, 2020.

Guanajuato cuenta con una población de 6,166,934 de la cual, 3,170,480 son mujeres (51.4%) y 2,996,454 (48.6%) son hombres (Inegi 2020).

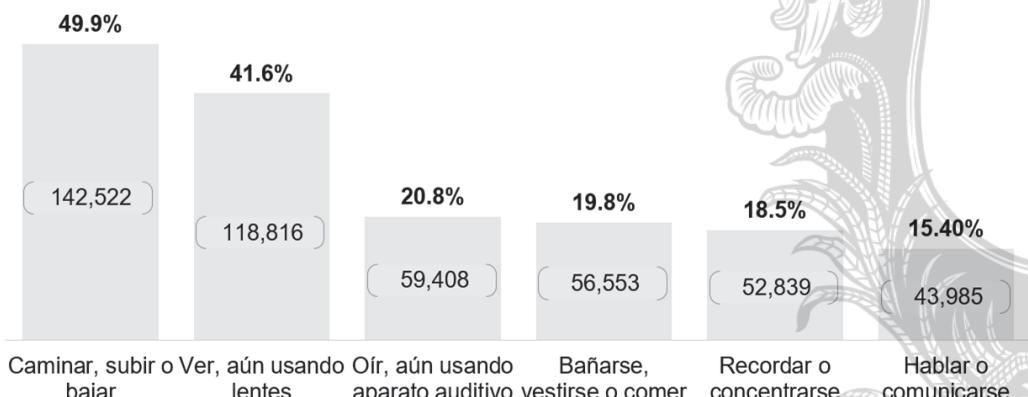
En Guanajuato, 935,673 personas, que representan el 15.2% de la población, reportaron alguna discapacidad, limitación en sus actividades cotidianas o algún problema o condición mental. De este total, 285,615 personas (4.6%) señalaron tener una discapacidad, 74,494 (1.2%) algún problema o condición mental y 613,749 (10%) manifestaron una limitación en su vida diaria. Al analizar los grupos, se observa que 259,039 personas presentan únicamente discapacidad, 602,140 refieren sólo limitación, mientras que 26,576 declararon tener discapacidad y problema mental de manera simultánea, 36,309 mencionaron contar con sólo problema o condición mental; finalmente, 11,609 declararon contar con limitación y problema o condición mental.

En cuanto a las actividades de la vida cotidiana, las principales limitaciones reportadas se relacionan con caminar, subir o bajar escaleras (49.9%), ver aun usando lentes (41.6%) y oír aun con aparato auditivo (20.8%). También destacan dificultades en bañarse, vestirse o comer (19.8 %), recordar o concentrarse (18.5 %) y hablar o comunicarse (15.4%). Estos datos reflejan la necesidad de contar con infraestructura, transporte y entornos accesibles e incluyentes que atiendan de manera prioritaria a este sector de la población, garantizando condiciones de movilidad seguras, dignas y con igualdad de oportunidades.

Gráfica 7. Población con discapacidad en Guanajuato. 2020.

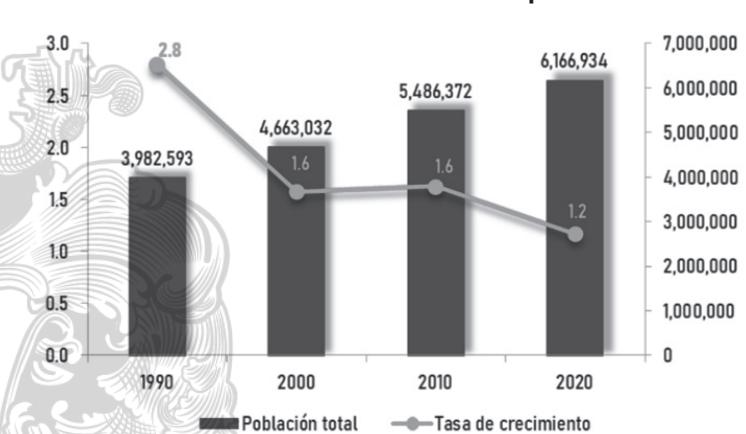
Fuente: Elaboración propia con información de Inegi 2020.

Gráfica 8. Porcentaje de la población con discapacidad en Guanajuato según actividad en la vida cotidiana que se realiza con mucha dificultad o total dificultad. 2020.



Fuente: Elaboración propia con información de Inegi 2020.

Otro factor importante para considerar es que se está transitando hacia una población más envejecida; actualmente, la edad mediana de la población en el estado se ha incrementado en casi 10 años. El índice de envejecimiento de la población aumentó en más del 200% al pasar de 15.2 a 41.7 personas con 60 años y más por cada cien niños menores de 15 años de 1990 a 2020 respectivamente. Caso contrario, la tasa de crecimiento ha disminuido en las últimas décadas, por lo que se espera que para el año 2050 el crecimiento sea cercano a cero.

Gráfico 9. Tasa de crecimiento poblacional.

Fuente: Elaborado por Iplaneg con datos del Inegi. Censos de Población y Vivienda, 1990, 2000, 2010 y 2020.

Se acelera el tránsito de una población joven a otra más “entrada en años”. Al 2020, la pirámide poblacional ya mostraba una incipiente reducción de la base, pero al 2050 se espera una emblemática disminución del número de nacimientos. Este fenómeno, derivado de una baja sostenida en la tasa de fecundidad, generará una transformación en la estructura etaria, con una proporción cada vez mayor de personas adultas mayores. Si bien esta transición demográfica puede abrir oportunidades para garantizar la cobertura universal de servicios sociales como salud y educación, también implicará nuevos retos para la movilidad y la infraestructura urbana, ya que será indispensable diseñar entornos accesibles, seguros y funcionales que respondan a las necesidades de una población envejecida. Asimismo, será necesario reorientar las políticas públicas para fortalecer los sistemas de atención, cuidado y transporte incluyente, asegurando una vida digna y autónoma para las personas mayores.

Por otro lado, y como parte de los vehículos de motor que circulan en el estado se tiene registrado en la publicación realizada por el Inegi, que en el 2023 Guanajuato ocupó el cuarto lugar nacional en cuanto a las motocicletas registradas. El número de motocicletas registradas en circulación entre 2013 a 2023 creció el 15.42% en el Estado de Guanajuato, por encima de la media nacional de 15.31%.

Con base en los Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas del Inegi, que es un reporte que mide la siniestralidad del transporte a nivel nacional, y se genera a partir del acopio y procesamiento de los datos alusivos a los accidentes que ocurren en zonas no federales, de acuerdo con el tipo de accidente, a nivel nacional el 16.5% de los percances involucra colisión con motocicleta, en el Estado de Guanajuato este valor es del 27.4% es decir más de 1 de cada 4 accidentes viales involucra una motocicleta.

6.1 Disponibilidad de la infraestructura para el Sistema Estatal de Movilidad Activa y el Transporte Público Intermunicipal

La movilidad en Guanajuato avanza hacia un modelo más humano, seguro y accesible, especialmente para quienes caminan, usan bicicleta o dependen del transporte público en su vida cotidiana. Actualmente, se tienen identificadas 13,000 personas que utilizan la red estatal de infraestructura destinada a la movilidad activa.¹⁷

Aunque aún persisten retos importantes, el estado impulsa acciones para fortalecer la infraestructura de movilidad activa y con ello garantizar traslados más dignos, incluyentes y seguros. Actualmente, se cuenta con una red de 166.32 kilómetros de ciclovías administrada por el Gobierno estatal, en dónde se proyecta a través de un equipo interdisciplinario una coordinación en la planeación estratégica de la red de ciclovías para su ampliación y mejora en la conexión con sus centros urbanos y comunidades, a fin de facilitar los trayectos en bicicleta.

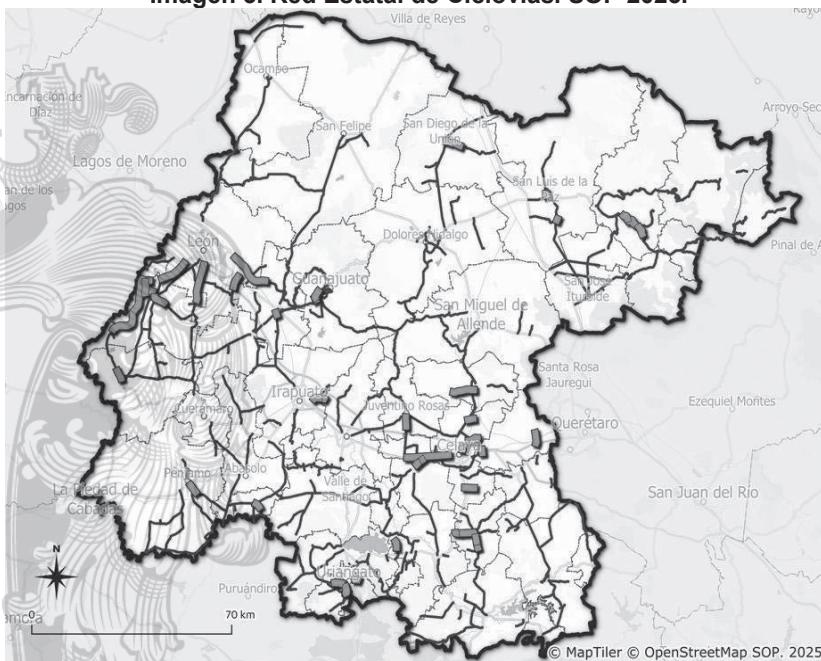
Como parte de este esfuerzo, de manera paralela desde el año 2022 se implementó el Programa Estatal de Biciestacionamientos, los cuales brindan espacios seguros para dejar la bicicleta en escuelas de nivel medio superior, centros de gobierno y demás instancias a cargo de Gobierno del Estado, promoviendo con ello la movilidad activa como una alternativa real y confiable.

Adicionalmente, para fortalecer la seguridad vial de los grupos más vulnerables, se han realizado intervenciones en zonas escolares y hospitalarias mediante el Programa Estatal de Cruces Peatonales Seguros. Estas acciones buscan disminuir los riesgos y proteger a quienes se desplazan a pie en zonas donde el cruce representa un alto nivel de riesgo.

En atención a las necesidades sociales de diversas zonas de la red carretera estatal, se ha implementado una estrategia de mejora para personas usuarias de los sistemas de transporte, a través del Programa de Paraderos de Transporte Público Intermunicipal, se han instalado 418 paraderos de un total de 636 paraderos en distintos municipios al corte de 2024, mejorando la comodidad, accesibilidad y seguridad en los espacios de espera, especialmente para quienes utilizan el transporte como principal medio para acceder a servicios básicos y oportunidades laborales.

Estos Programas fortalecen de manera integral el Sistema de Movilidad, al generar espacios públicos funcionales y seguros. Su implementación permite que las personas puedan tomar decisiones de traslado con mayor libertad, confianza y equidad.

¹⁷ Levantamiento de información Programa Estatal de Movilidad 2021.

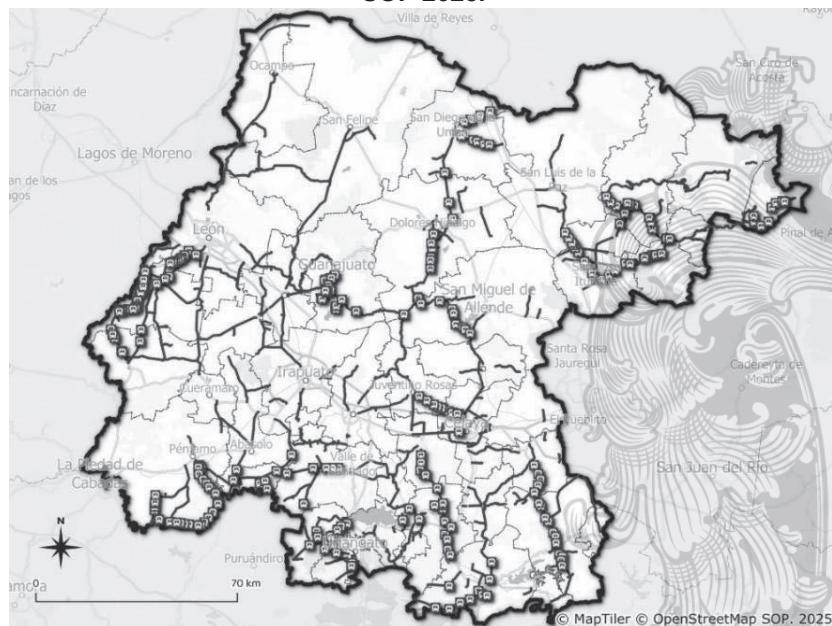
Imagen 3. Red Estatal de Ciclovías. SOP 2025.

Fuente: Elaboración propia, con información de SOP 2025.

Imagen 4. Programa Estatal de Biciestacionamientos de Guanajuato. SOP 2025.

Fuente: Elaboración propia de SOP, año 2025.

Imagen 5. Programa Estatal de Paraderos para el Transporte Público Intermunicipal. SOP 2025.



Fuente: Elaboración propia de SOP, año 2025.

La Dirección General de Transporte del Estado, adscrita a la Secretaría de Gobierno, es la autoridad responsable del transporte público intermunicipal en Guanajuato. Entre sus funciones principales se encuentra la elaboración de estudios técnicos para evaluar la viabilidad de nuevos servicios en distintas modalidades: intermunicipal, grúas, taxis, transporte turístico y de carga. Estos estudios permiten atender zonas de crecimiento urbano o de atención prioritaria, considerando criterios operativos y sociales que responden a las necesidades detectadas en campo.

Asimismo, dicha Dirección General lleva a cabo modificaciones y ampliaciones de rutas, así como ajustes en los horarios del servicio de transporte intermunicipal, en función de la demanda, los patrones de movilidad y las condiciones específicas de cada municipio para mejorar la calidad en el servicio para la población.

En el marco del proceso de modernización del servicio, se impulsa el uso de la plataforma tecnológica SIGO GTO, la cual facilita el enlace entre personas usuarias y operadoras del servicio de taxi o transporte privado. Esta aplicación móvil promueve viajes más seguros y eficientes, al permitir la trazabilidad de los recorridos. A la fecha, SIGO GTO cuenta con un registro de 1,620 vehículos, de los cuales 836 corresponden a taxis y 784 a transporte privado, lo que ha mejorado la cobertura y disponibilidad del servicio en diversos municipios.

De forma complementaria, la Coordinación de Educación Vial desarrolla una amplia gama de actividades de sensibilización dirigidas a la ciudadanía. Estas incluyen cursos, talleres, pláticas, conferencias, ferias y simulacros, dirigidos tanto a estudiantes de nivel básico, medio superior y superior, como a personas trabajadoras del sector privado y servidores

públicos. También se fomenta la participación de estudiantes en programas de servicio social en coordinación con los municipios.

Durante el año más reciente, se ha logrado una cobertura de 560 actividades, con un alcance de 27,673 personas, además de la promoción activa de campañas educativas en redes sociales, que han generado un total de 37,385 publicaciones visualizadas. Estas acciones fortalecen la conciencia vial y promueven una movilidad más responsable en las personas conductoras.

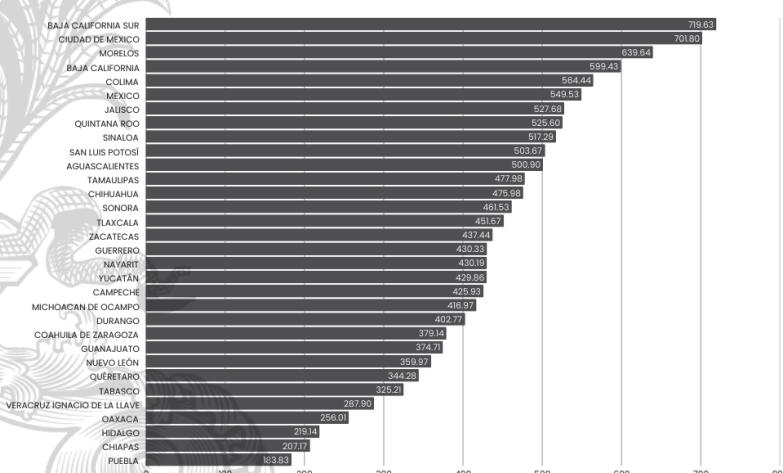
6.2 Parque vehicular.

Guanajuato cuenta con un parque vehicular total de 2,409,531 unidades, de las cuales 1,238,941 corresponden a automóviles particulares, 31,167 a camiones de pasajeros, 566,896 a camiones y camionetas de carga, y 569,549 a motocicletas. Esta cifra representa el 4.13 % del total nacional, lo que posiciona al estado como un actor relevante en la movilidad motorizada del país.

En cuanto al índice de motorización, que se refiere al número de vehículos registrados por cada mil habitantes, Guanajuato se ubica en la posición 24 a nivel nacional, con un índice de 374.70 vehículos por cada mil personas. Si bien esta cifra está por debajo del promedio nacional, es importante considerar que Guanajuato es el sexto estado más poblado del país, por debajo de entidades como Veracruz de Ignacio de la Llave y Puebla. A pesar de tener una población similar, estas entidades presentan un parque vehicular proporcionalmente menor, lo que refleja una mayor presencia relativa de vehículos motorizados en Guanajuato.

Este panorama evidencia una creciente demanda de transporte motorizado en la entidad, lo cual implica desafíos importantes en términos de congestión, emisiones, seguridad vial y necesidad de una planeación más eficiente e incluyente del espacio público.

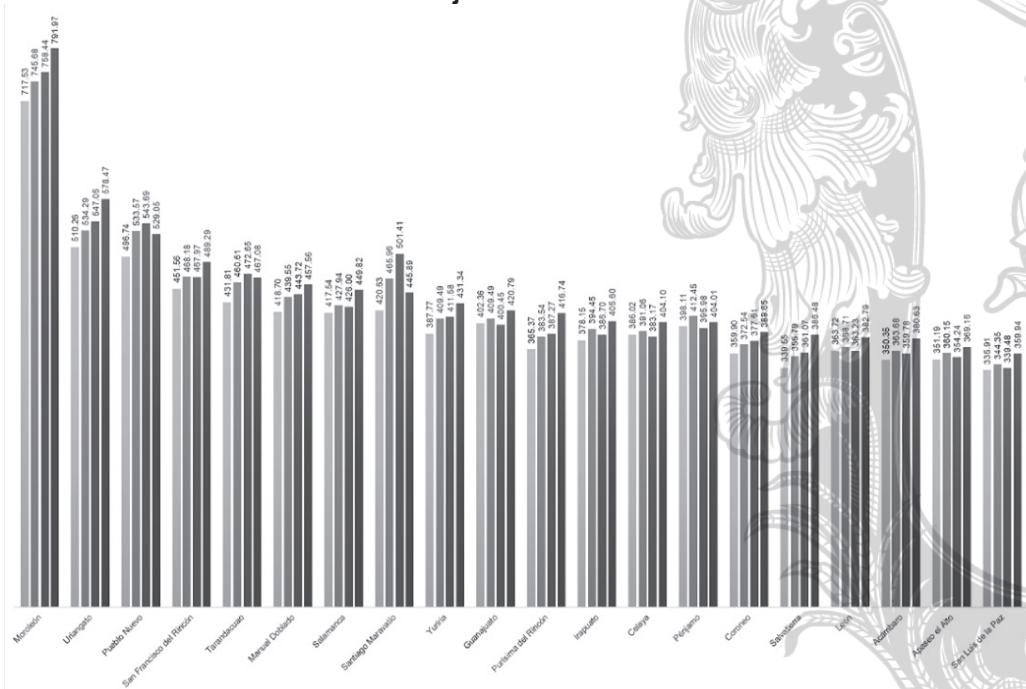
Gráfica 10. Índice del parque vehicular en circulación Guanajuato vs Nacional, 2023.



Fuente: Elaboración propia con información de Inegi, 2023.

En el caso de los municipios de Guanajuato, el índice de motorización, es decir, el número de vehículos por cada 1,000 habitantes muestra una alta concentración del parque vehicular en el municipio de Moroleón, que encabeza la lista a nivel estatal. Le siguen los municipios de Uriangato, Pueblo Nuevo, San Francisco del Rincón, Tarandacua, Manuel Doblado, Salamanca, Santiago Maravatío, Yuriria y Guanajuato capital. Esta concentración evidencia la necesidad de una gestión integral de la movilidad, particularmente en municipios de tamaño mediano y pequeño. En el gráfico a continuación, se presentan los principales municipios con el índice de motorización más elevado en el estado.¹⁸

Gráfica 11. Comparativo del índice del parque vehicular en los principales municipios de Guanajuato 2020-2023.



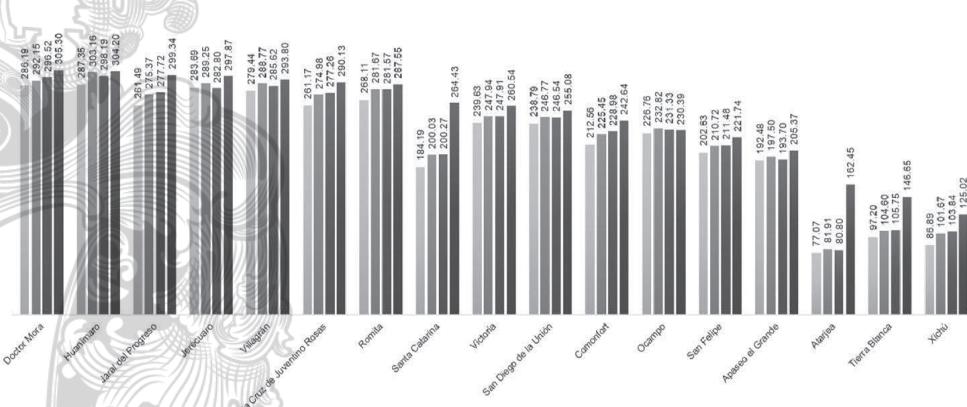
Fuente: Elaboración propia con información de Inegi, 2023.

De igual manera, en la siguiente gráfica se presenta el crecimiento acelerado en el índice de motorización registrado entre los años 2022 y 2023. Este aumento fue especialmente notable en municipios de menor tamaño, como Santa Catarina, Atarjea, Tierra Blanca y Xichú, donde se observó un incremento significativo en la cantidad de vehículos

¹⁸ Análisis realizado a partir de los registros de vehículos en circulación (Inegi, 2023) y las proyecciones de población estimadas por CONAPO para el año 2023.

motorizados. Esta tendencia refleja tanto una rápida adquisición de unidades como un aumento en la demanda por este tipo de transporte en dichos municipios.

Gráfica 12. Municipios de Guanajuato con las menores tasas de motorización 2020-2023.



Fuente: Elaboración propia con información de Inegi, 2023.

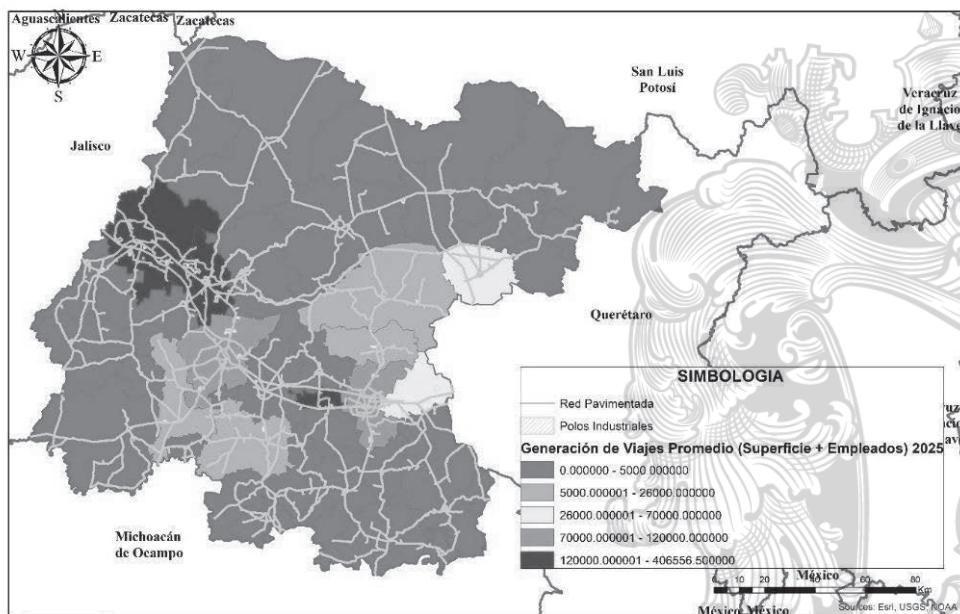
6.3 Flujo de mercancías y generación de viajes a polos industriales.

El desarrollo económico de Guanajuato está estrechamente ligado a su posición estratégica en el corredor industrial del Bajío, donde la Carretera Federal 45 funge como eje articulador del movimiento de mercancías y personas. Este corredor concentra las principales zonas industriales y urbanas de la entidad como León, Celaya, Irapuato y Salamanca y se conecta con Querétaro y Aguascalientes, fortaleciendo la competitividad regional. La consolidación de clústeres automotriz, agroalimentario y manufacturero ha impulsado inversiones y una creciente demanda de transporte de carga y movilidad laboral.

De acuerdo con el Estudio de Flujo de Mercancías (2021), Guanajuato es un nodo estratégico nacional gracias a su ubicación central y conectividad con corredores industriales y logísticos. Si bien los sectores automotriz, agroalimentario y manufacturero concentran los mayores volúmenes de traslado, esta dinámica genera retos en saturación vial, riesgos en seguridad por la interacción entre transporte de carga y personas usuarias vulnerables, así como la necesidad de infraestructura logística más eficiente.

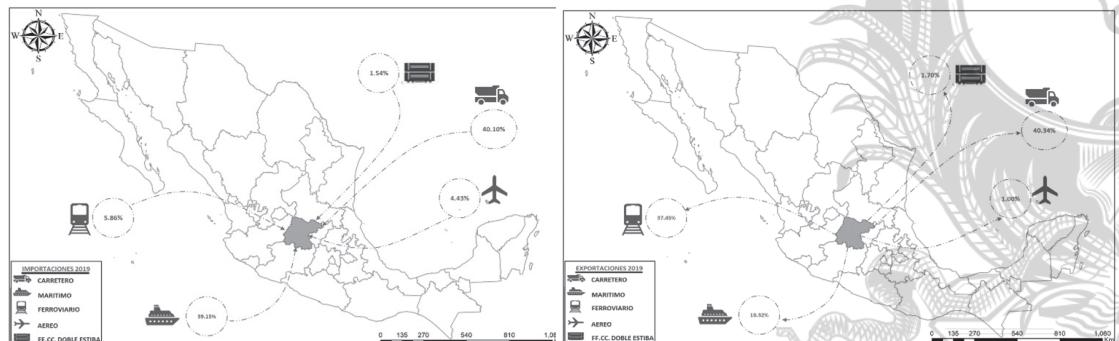
Por otro lado, el Estudio de Generación de Viajes al 2040 (2021) proyecta un incremento sostenido de los viajes intermunicipales, particularmente en los corredores industriales y metropolitanos, asociado al crecimiento económico y poblacional. Esto obliga a replantear la planeación de infraestructura y a diversificar los modos de transporte, fortaleciendo la movilidad activa, el transporte público y la intermodalidad. Al mismo tiempo, municipios como Silao de la Victoria, San José de Iturbide, San Luis de la Paz y San Felipe están registrando un crecimiento importante en parques industriales y plataformas logísticas, lo que amplía la dinámica territorial más allá del corredor central. Este escenario evidencia la necesidad de integrar carreteras, ferrocarril, aeropuertos y transporte urbano en un sistema coherente, que priorice la seguridad vial, reduzca la dependencia del automóvil y permita un desarrollo económico sostenible.

Imagen 6. Proyección de generación de viajes por polos industriales. Promedio en el año 2025.



Fuente: Resultados del estudio para el Programa Estatal de Movilidad 2021-2024.

Imagen 7. Flujo de mercancías por tipo de transporte. Importaciones y exportaciones de Guanajuato 2020.



Fuente: Resultados del estudio para el Programa Estatal de Movilidad 2021-2024.

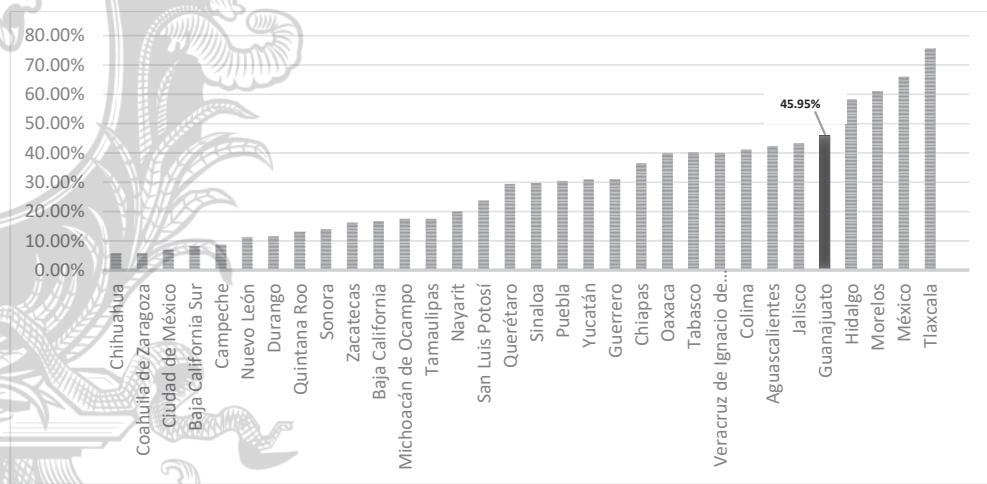
6.4 Red vial del estado de Guanajuato.

El Estado de Guanajuato se encuentra en el centro del país, tiene un total de 6,166,934 habitantes, de los cuales, el 48.3% son hombres y el 51.7 % son mujeres, el 6.8 % de la población tiene alguna condición de discapacidad y el 16.5 % con una limitación o con dificultad para realizar algún tipo de actividad.

En este sentido y a fin de lograr que Guanajuato pueda desarrollar su máximo potencial, se requiere transformar e incrementar la infraestructura de servicios con una visión integral de movilidad y seguridad vial en sus diferentes sectores, con el objetivo de que el estado se convierta en una plataforma importante para el desarrollo del país, y permita a su población el contar con una buena conectividad, edificios e instalaciones modernas, funcionales, compatibles con el medio ambiente y que garanticen la mejor atención y espacios de calidad, inclusión y seguridad para las personas.

Como parte del estatus de la infraestructura en el Estado, la densidad carretera constituye un factor importante, la cual se obtiene dividiendo los kilómetros de la red carretera de cada estado entre la superficie en kilómetros cuadrados del mismo, de acuerdo a ello, para 2023 Guanajuato ocupa el quinto lugar a nivel nacional en este indicador, cuando en 1995 ocupaba el lugar número 23 entre todas las entidades federativas del país, siendo el estado que más creció porcentualmente entre 1995 y 2023, al pasar de 4,030 a 14,065 kilómetros de carretera construida con un incremento del 349 %.

Imagen 8. Densidad carretera del Estado de Guanajuato, 2025.



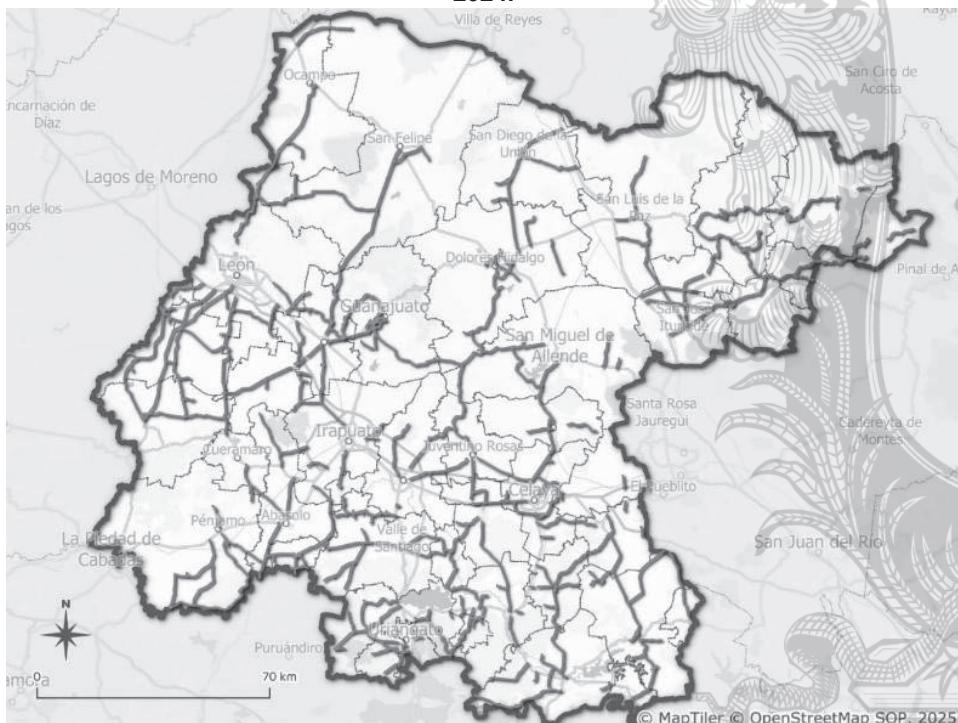
Fuente: Elaboración propia, SOP 2025, con base a datos del Anuario estadístico y geográfico por entidad federativa 2024, Inegi.

Para lograr que Guanajuato pueda desarrollar su máximo potencial se requiere transformar e incrementar la infraestructura de servicios en sus diferentes sectores, con la visión de que

el estado se convierta en una plataforma importante para el desarrollo del país, y permita a su población el contar con edificios e instalaciones modernas, funcionales y sustentables, compatibles con el medio ambiente, y que garanticen la mejor atención y espacios de calidad para las personas.

La Red Carretera administrada por el estado de Guanajuato asciende a 2,867 kilómetros¹⁹, de los cuales el 90.84% están pavimentados con concreto asfáltico, 3.28 % con concreto hidráulico, el 0.71% de empedrado y 5.17% están revestidos; así también se tienen 469.87 kilómetros (16.38%) de carreteras de altas especificaciones. Esta red constituye un elemento clave para la conectividad territorial, el acceso a servicios y el desarrollo económico de la entidad. En la imagen 9 y la tabla 4 se muestra la distribución y extensión de las carreteras bajo administración estatal, proporcionando una visión general de la infraestructura vial del estado.

Imagen 9. Red carretera Administrada por Gobierno del Estado de Guanajuato.
2024.



Fuente: Elaboración propia de SOP, año 2025.

Para evaluar el estado físico de las vialidades, se emplea el Índice Internacional de Rugosidad (IRI, por sus siglas en inglés), uno de los parámetros más utilizados a nivel global

¹⁹ https://obrapublica.guanajuato.gob.mx/docs/4482/Datos_Viales_22_05.pdf

para medir la calidad superficial del pavimento. Este indicador permite establecer una clasificación cuantitativa del estado de conservación del camino, y es una herramienta fundamental para determinar el momento oportuno de intervención en tareas de mantenimiento. La Secretaría de Obra Pública ha adoptado una escala específica de clasificación basada en este índice, que permite una mejor planificación y priorización de acciones en la red vial estatal.

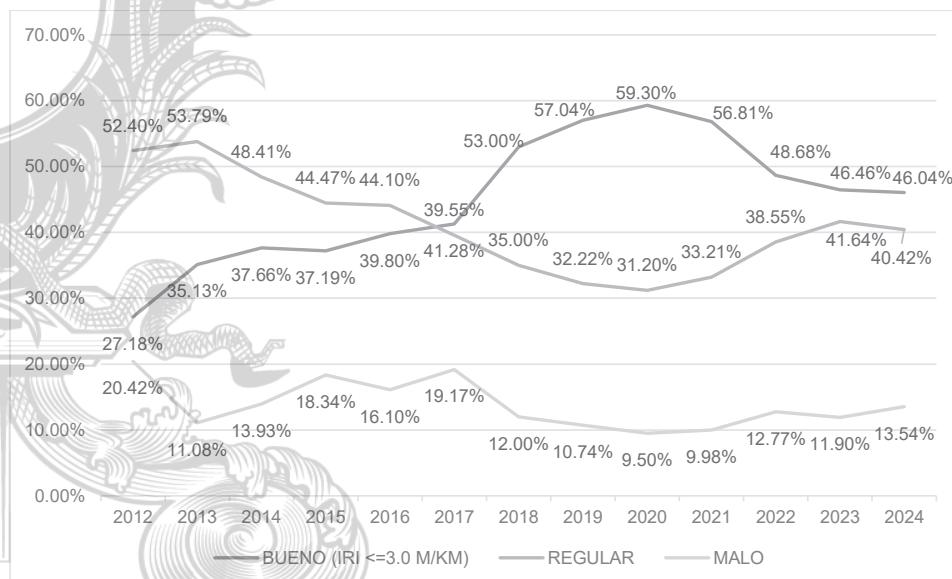
Tabla 4. Valores de clasificación por valores de I.R.I. utilizada por SOP.

Intervalos de valores	Calificación
I.R.I. <= 3.0	Muy buenas y aceptables condiciones
3.0 < I.R.I. <= 5.0	Aceptable
I.R.I. > 5.0	Malo

Fuente: Elaboración propia de SOP, año 2025.

La Red Estatal de Carreteras Pavimentadas Administradas por el Gobierno del Estado, ascendía a 2,673 kilómetros, de estos kilómetros para el 2024 el 13.54% se encontraba en en estado malo ($IRI \geq 4.5 \text{ m/km}$), y el 86.46% en muy buenas y aceptables condiciones ($IRI \leq 3.0 \text{ m/km}$).

Gráfica 12. Guanajuato. Estado Físico de las Carreteras Administradas por Gobierno del Estado con base al Índice de Rugosidad Internacional (IRI) 2012-2024.



Fuente: Elaboración propia de SOP, año 2025.

Desde 2018, gracias a las inversiones realizadas en la red carretera, el estado general de la infraestructura comenzó a mejorar significativamente. Esta tendencia positiva se mantuvo hasta 2020, año en el que el 90.5% de la red se encontraba en buenas y muy buenas condiciones. Sin embargo, a partir de 2021, el ritmo de mejora se desaceleró, reflejándose en una ligera disminución al 90.02%, y en 2024 el porcentaje descendió aún más, alcanzando el 86.46%.

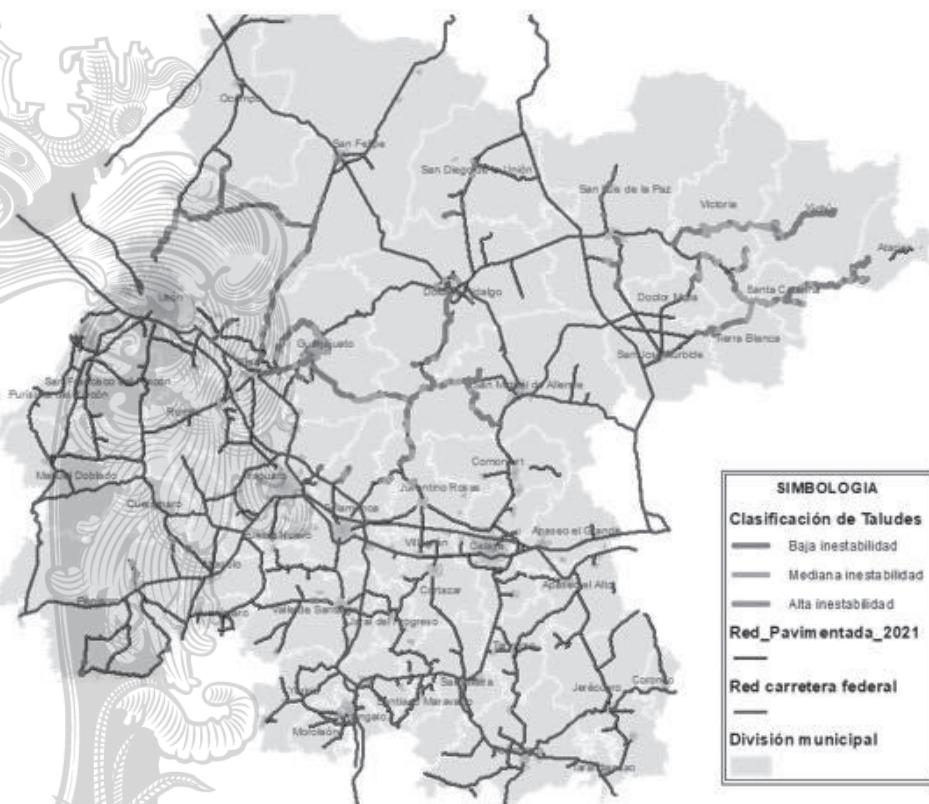
Este comportamiento puede interpretarse como una consecuencia directa de la insuficiencia o interrupción de las acciones de rehabilitación y conservación periódica, probablemente agravada por factores externos como la reasignación de recursos ante emergencias sanitarias o económicas. La falta de mantenimiento oportuno ha acelerado el deterioro natural de la infraestructura, lo cual se refleja en el incremento de los valores del IRI y en una mayor vulnerabilidad de los tramos ante el uso constante y las condiciones climáticas.

Esta tendencia refuerza la necesidad de fortalecer la planeación, gestión y ejecución de programas de conservación y rehabilitación de la red carretera para evitar que el deterioro avance a niveles que impliquen costos de recuperación mucho más altos y así mantener un estado físico adecuado de la misma, la cual permita la accesibilidad a servicios de salud, educación, economía, entre otros, que estén caracterizados como desplazamientos mejores y seguros.

En Guanajuato, como parte de la conservación de la Red Carretera del Estado, es necesario continuar con acciones de estabilización de taludes, tanto naturales como artificiales, ya que sus condiciones varían considerablemente. La Secretaría de Obra Pública (SOP) continuará dando atención a las acciones de estabilización de taludes; que, con base a las necesidades de la red carretera, además de identificar los sitios potenciales, se analizan las condiciones imperantes en el lugar y se definen las técnicas a implementar como el cómo el desyerbe, la demolición de roca, el recubrimiento con malla metálica y concreto lanzado, así como la instalación de drenes y limpieza de cunetas. Estas acciones buscan prevenir derrumbes y mejorar la seguridad vial, lo anterior con la finalidad de garantizar la seguridad de las personas a su paso por zonas de riesgo de deslaves, principalmente en la temporada de lluvias ya que presentan caídos de rocas y suelo sobre la superficie de rodamiento, incrementando su riesgo debido a las condiciones orográficas de la región, muchas de estas zonas ya se encuentran identificadas por la Coordinación de Protección Civil del Estado.

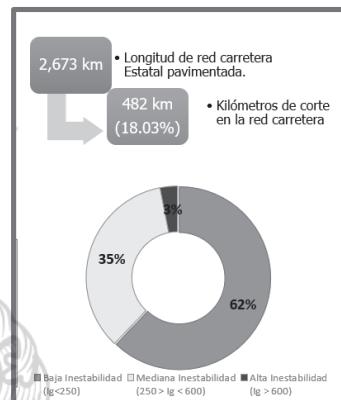
El monitoreo de dichas zonas se lleva a cabo todo el año a través de la Secretaría de Obra Pública en conjunto con Protección Civil y áreas especializadas, a fin de realizar evaluaciones periódicas y poder emitir los Dictámenes correspondientes para su gestión e intervención.

Imagen 10. Sistema de Gestión del Taludes en el Estado.



Fuente: Elaboración propia de SOP, año 2025.

Imagen 11. Estatus de Taludes en Red Carretera del Estado.



Fuente: Elaboración propia de SOP, año 2025.

La falta de inversión sostenida en la red carretera puede tener múltiples consecuencias negativas, entre ellas: un aumento en los costos de mantenimiento correctivo, mayores riesgos de accidentes, disminución en la eficiencia del transporte de bienes y personas, impacto en la competitividad económica y deterioro progresivo de la infraestructura que requerirá inversiones mucho mayores a largo plazo para su recuperación. Es así importante generar los proyectos de rehabilitaciones para la toma de decisiones en la inversión, a través de la sectorización de la red carretera en función a su crecimiento, accesibilidad y movilidad, lo anterior en la búsqueda de carreteras seguras y con mayor nivel de servicio para brindar a las personas que transitan en ellas.

6.5 Infraestructura de equipamientos de servicios.

El impulso de los equipamientos de servicios es un pilar fundamental para garantizar una movilidad segura, ordenada y eficiente. Una red vial bien planificada, espacios públicos y edificaciones de calidad que atiendan la demanda de la ciudadanía, no solo facilita el traslado de personas y mercancías, sino que también impulsa la actividad económica y mejora la calidad de vida de sus habitantes.

En este sentido, la Secretaría de Obra Pública desarrolla y conserva edificios y espacios de uso público, ya sea con recurso propio o mediante convenios con otras dependencias, entidades o municipios. Esta labor incluye desde la planeación técnica hasta la ejecución de obras que atienden necesidades estratégicas para la población.

Gracias a este esfuerzo, Guanajuato cuenta con escuelas, hospitales, centros penitenciarios, plazas públicas, casas de visita, templos, infraestructura deportiva, edificios de gobierno y recintos culturales que ofrecen a la gente espacios seguros, funcionales y accesibles. Estas obras no solo facilitan trámites y servicios, sino que también generan entornos atractivos para el encuentro social, la actividad cultural y el turismo, contribuyendo así al desarrollo integral del estado.

6.6 Siniestros viales en la red vial del estado.

De acuerdo con el registro de siniestros viales de la División de la Policía Estatal de Caminos de la Secretaría de Seguridad y Paz, en Guanajuato se mantiene una tendencia constante en cuanto a incidentes con víctimas. En el año 2024 se reportaron 854 siniestros en los que hubo personas lesionadas o fallecidas, resultando 1,263 personas lesionadas y 205 fallecidas. Para el periodo de enero a mayo de 2025, ya se han contabilizado 313 incidentes con víctimas, con un saldo de 406 personas lesionadas y 82 fallecidas.

Al comparar los datos de 2024 con respecto a 2023, se observa un incremento del 4.53 % en el número de incidentes con consecuencias graves. De forma particular, el número de personas lesionadas creció en un 20.75 %, mientras que las personas fallecidas se redujeron en un 4.21 %. Estos datos subrayan la urgencia de fortalecer las acciones de prevención, control de velocidad, infraestructura segura y respuesta oportuna ante siniestros para reducir la severidad y frecuencia de los hechos viales en la entidad.

Tabla 5. Personas lesionadas y personas fallecidas en registros de siniestros viales en la red vial del estado. Enero 2015 – mayo 2025.

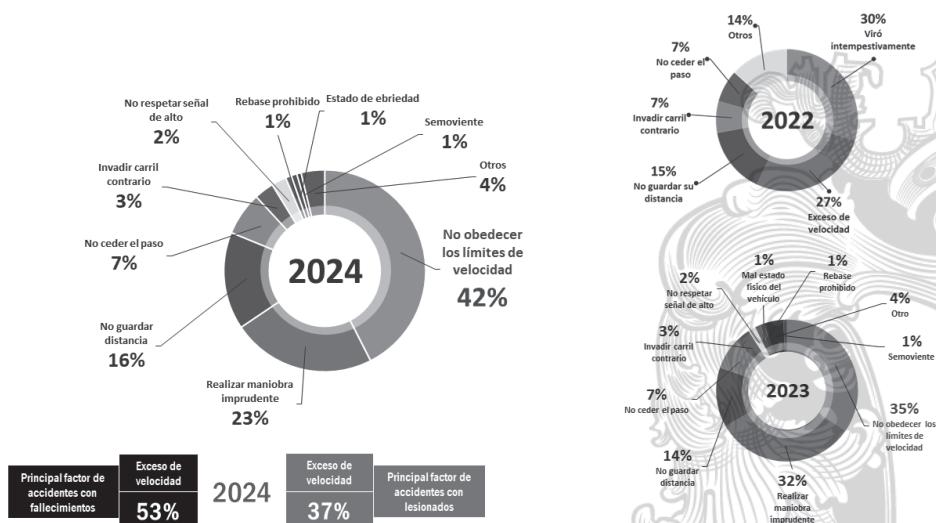
Año	Personas lesionadas	Personas fallecidas	Registros con personas lesionadas o fallecidas
2015	1,041	185	638
2016	1,030	204	695
2017	1,040	207	708
2018	858	202	626
2019	671	185	530
2020	562	196	448
2021	789	184	599
2022	1,088	234	815
2023	1,046	214	817
2024	1,263	205	854
2025	406	82	313

Fuente: Fuerzas de Seguridad Pública del Estado, FSPE 2025.

En el siguiente mapa se visualiza la concentración de siniestros viales registrados en carreteras de jurisdicción estatal durante el año 2024. Las zonas marcadas en color rojo representan los tramos con mayor número de incidentes que resultaron en personas lesionadas, mientras que las áreas en color negro indican los puntos donde se registraron siniestros con personas fallecidas. Esta representación espacial permite identificar los tramos críticos que requieren atención prioritaria en materia de seguridad vial.

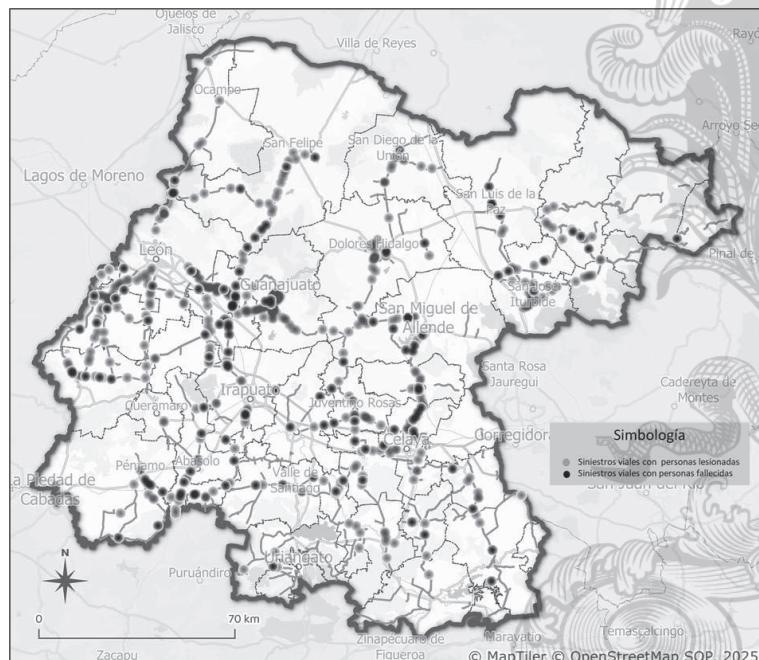
En 2025 se identificaron 292 sitios de concentración de siniestros viales en la red estatal, lo que constituye un punto de referencia inicial, pero no definitivo. Esta localización refleja la condición actual, ya que la ubicación de estos puntos es dinámica y cambiante. La problemática evoluciona de forma continua, influida por diversos factores que modifican las condiciones de operación y los patrones de movilidad. Entre ellos, destacan los cambios en la infraestructura como la construcción de nuevas vialidades o la modificación de intersecciones que redistribuyen los flujos vehiculares y pueden trasladar el riesgo a otras zonas. Asimismo, el desgaste natural de la carpeta asfáltica, acelerado por fenómenos meteorológicos como lluvias intensas o niebla, reduce la seguridad en tramos que anteriormente eran confiables. A ello se suma el desarrollo de nuevos proyectos que generan trazos viales y caminos adicionales, así como el incremento del volumen de tránsito en vías no diseñadas para soportarlo, originando nuevos e inesperados puntos de conflicto.

Imagen 13. Causas de los registros de siniestros viales en la Red del Estado. 2024.



Fuente: Elaboración propia con información de FSPE. 2024.

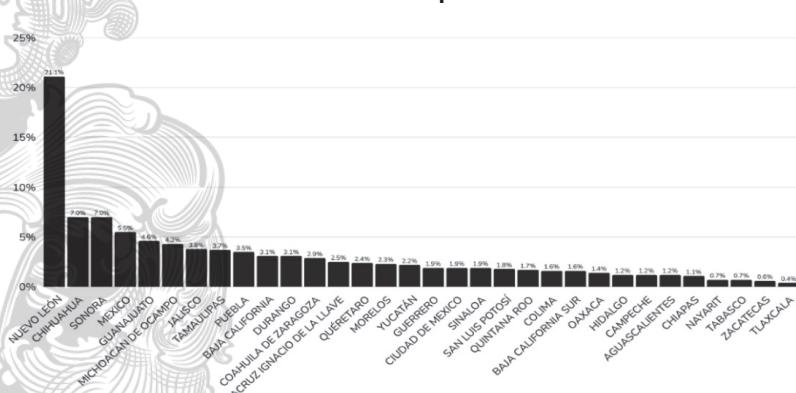
Imagen 14. Concentración de registros de siniestros viales con personas lesionadas o fallecidas en la Red Vial del Estado. 2024.



Fuente: Elaboración propia con información de FSPE. 2024.

La siguiente gráfica muestra que el estado de Nuevo León registra el mayor número de accidentes de tránsito terrestre, seguido por Chihuahua y Sonora. Guanajuato ocupa la quinta posición a nivel nacional, con el 4.6 % del total reportado en el país.

Gráfica 13. Accidentes de tránsito por entidad federativa. 2023.

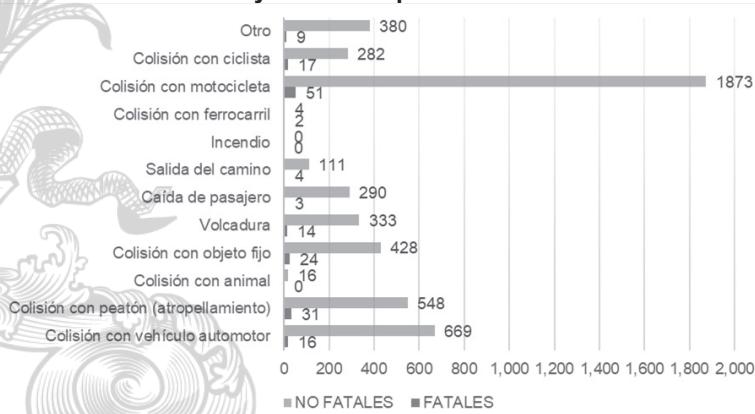


Fuente: Elaboración propia con información de Inegi. 2023.

De acuerdo con datos del Inegi 2023, los accidentes viales más comunes en Guanajuato son las colisiones entre vehículos automotores (42.65%), seguidas por las colisiones con motocicletas (25.43%) y con objetos fijos (14.93%), concentrando más del 80% de los siniestros registrados.

Las colisiones con motocicletas son además las más letales, con 51 casos fatales. A esto se suman los accidentes relacionados con conductores bajo el influjo del alcohol, los cuales representan una proporción significativa de eventos prevenibles, destacando nuevamente las colisiones con automóviles (557 casos) como el principal tipo de siniestro. Estos datos refuerzan la necesidad de políticas públicas enfocadas en la prevención, fiscalización, y cultura vial responsable.

Gráfica 14. Accidentes fatales y no fatales por accidentes de tránsito en Guanajuato



Fuente: Elaboración propia con información de Inegi. 2023.

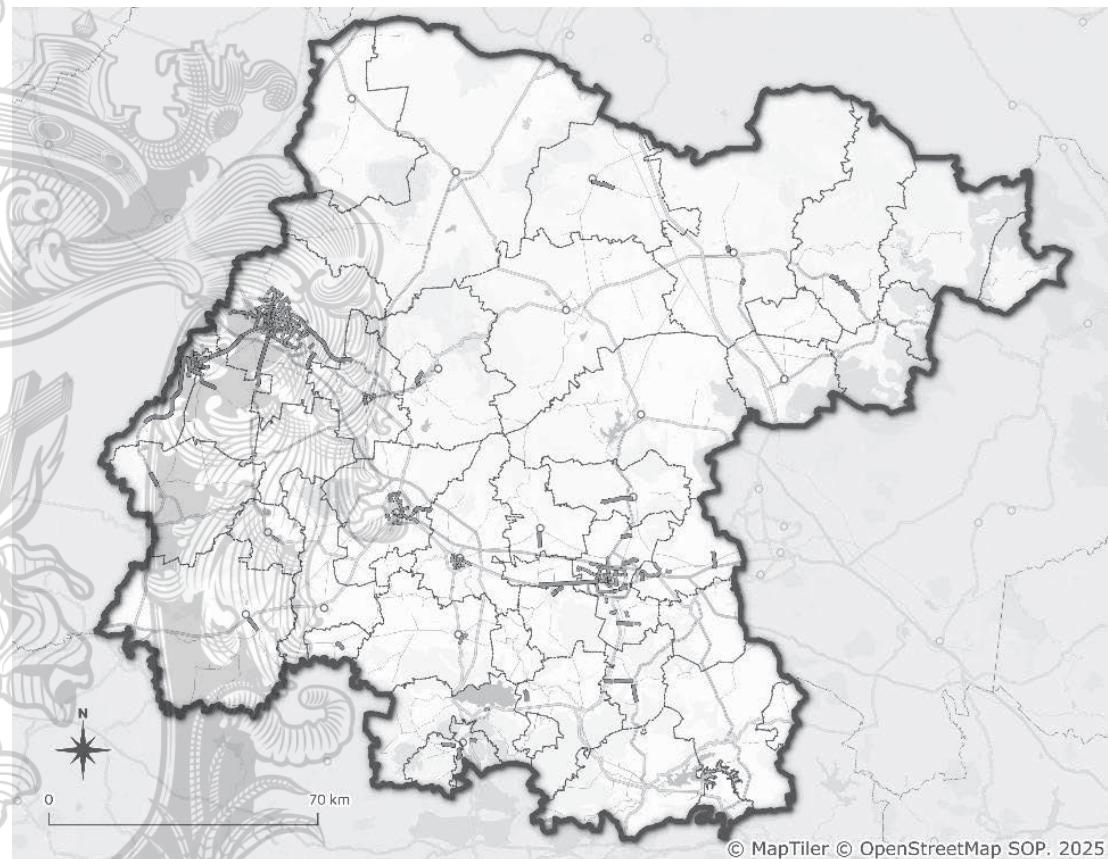
Por otra parte, los accidentes viales relacionados con conductores que presentaron aliento alcohólico representan un riesgo significativo para la seguridad vial. El tipo de accidente más frecuente bajo esta condición es la colisión con vehículo automotor, con 557 casos, equivalente al 3.15% del total estatal. Le siguen las colisiones con objeto fijo (2.25%) y con motocicleta (1.08%). Otros tipos de siniestros, como atropellamientos, volcaduras y salidas del camino, también se presentan en menor medida. En conjunto, estos incidentes bajo el influjo del alcohol reflejan una proporción importante de eventos viales que pudieron ser prevenidos, y reafirman la necesidad de fortalecer las estrategias de control, prevención y cultura vial en la entidad.

6.7 Programas de movilidad municipal.

Los Programas Municipales de Movilidad son instrumentos de planeación clave para que los ayuntamientos establezcan objetivos, líneas de acción y actividades a corto plazo en materia de movilidad y seguridad vial, siempre en congruencia con el programa estatal. Hasta la fecha, se han publicado 19 programas municipales (correspondientes a la administración estatal 2021-2024).

Estos instrumentos son el resultado de trabajos de gabinete, levantamiento y análisis de información, a través de los cuales los municipios identifican y proponen soluciones a problemáticas urbanas y suburbanas. De manera similar al diagnóstico estatal, se han detectado déficits en la infraestructura de banquetas, con dimensiones insuficientes para las necesidades de las personas usuarias, así como la existencia de ciclovías nulas o inconclusas, y rutas de transporte público con baja frecuencia o desordenadas.

En cuanto a la red de ciclovías municipales y de acuerdo con los Programas de Movilidad Municipales publicados con corte al 2024, se cuenta con 422.13 kilómetros que atienden las cabeceras municipales.

Imagen 15. Red Estatal y Municipal de Ciclovías en Guanajuato. SOP 2025.

Fuente: Elaboración propia, con información de SOP 2025 y de los PMM's al 2024.

Igualmente se tiene identificadas un total de 227 rutas urbanas, 613 rutas suburbanas y con 22 rutas especiales para personas con discapacidad; las cuales atienden a los municipios de Purísima del Rincón, Tarandacua, San Francisco del Rincón, Atarjea, Coroneo, Yuriria, Irapuato, Cuerámaro, Tarimoro, León, Celaya, Silao de la Victoria, Huanímaro, Valle de Santiago, Apaseo el Grande, Dolores Hidalgo Cuna de la Independencia Nacional, Salamanca y Guanajuato Capital.

Por otro lado, de acuerdo con los trabajos realizados por la Secretaría de Obra Pública (SOP) en conjunto con los municipios, se ha identificado que varios reglamentos municipales en materia de movilidad y seguridad vial no se encuentran vigentes. Por ello, es fundamental fortalecer los esfuerzos para impulsar la armonización de estos reglamentos municipales con la ley del estado, con el fin de atender las necesidades actuales de las personas.

6.8 Síntesis del diagnóstico.

En esta sección se presenta una síntesis de los principales hallazgos derivados del diagnóstico y de la consulta social realizada. Asimismo, se expone la relación de dichas problemáticas con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y sus metas, con el fin de vincular los retos identificados a un marco de referencia global que orienta las acciones de desarrollo.

Diagnóstico estatal		Agenda 2030	
Diagnóstico estatal	Percepción ciudadana	ODS	Meta
<p>Se reconoce un déficit de infraestructura peatonal y ciclista con accesibilidad universal.</p> <p>El 91.4% de la población se traslada por motivos de trabajo, y el 95.4% tarda menos de una hora en llegar a su centro de estudio.</p> <p>Se menciona que gran proporción de estos viajes se realizan caminando, en transporte público o en bicicleta, lo que refuerza la necesidad de mejorar estas infraestructuras.</p>	<p>Las personas identifican como principales problemáticas: banquetas en mal estado, ausencia de rampas, falta de ciclovías seguras, y transporte público limitado</p>	<p>11. Ciudades y comunidades sostenibles</p>	<p>11.2 Proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del servicio de transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.</p>
<p>Se requiere fortalecer la logística de movilidad del estado, al construir y mantener la infraestructura del estado.</p>	<p>La red carretera del estado de Guanajuato, se mantiene en buenas condiciones y se materializan nuevos proyectos que elevan su competitividad.</p> <p>Se mejora la Imagen Urbana y condiciones de edificios públicos, con la inclusión de logística de movilidad.</p>	<p>9. Industria, innovación e infraestructura</p>	<p>9.1 Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, con especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.</p>
<p>En 2024, se registraron 2,592 incidentes, con 1,263 personas lesionadas y 205 fallecidas.</p> <p>A mayo de 2025 ya van 980 incidentes, 406 lesionados y 82 fallecimientos.</p> <p>Aunque se ha reducido el número de accidentes respecto a 2023, aumentaron las personas lesionadas.</p> <p>Se reconoce que la accidentalidad es multifactorial (no solo errores humanos, también condiciones de vía, velocidad, señalización, etc.</p>	<p>El 53.8% califica la seguridad vial como regular y 25.9% como insegura.</p> <p>El riesgo al desplazarse es percibido especialmente por peatones y ciclistas.</p> <p>También preocupa la conducción bajo influencia del alcohol, velocidad, y falta de cultura vial.</p>	<p>3. Salud y bienestar</p>	<p>3.6 Reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.</p>

VII. Visión del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.

El siguiente enunciado representa la visión para el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial 2025-2030:

“Guanajuato garantiza el derecho al desplazamiento digno, accesible y sostenible, mejorando la calidad de vida y el acceso equitativo a oportunidades para todas y todos los guanajuatenses.”

VIII. Planteamiento estratégico.

En este capítulo se presenta el enfoque estratégico para del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, que marcará el rumbo a seguir para las dependencias y entidades que participan en el Programa. Este planteamiento busca consolidar un sistema de movilidad seguro, sostenible y eficiente mediante la mejora de la infraestructura, el fortalecimiento del transporte público, la reducción de siniestros viales, y la promoción de la planeación municipal alineada con el enfoque de inclusión y perspectiva de género.

Entre las propuestas destacan el incremento del uso de movilidad activa y transporte público digno, la disminución de incidentes fatales, el desarrollo de sistemas de información estandarizados y la integración de políticas públicas que atiendan las necesidades de grupos vulnerables, todo ello articulado con metas cuantificables y la coordinación interinstitucional.

Lo anterior se desdobra en una línea estratégica que corresponde al objetivo general que persigue el presente programa, el cual además permite la alineación con el «Programa de Gobierno 2024-2030». El Programa de la Gente, del cual se desprenden cuatro objetivos específicos:

Línea estratégica 1. Impulsar un sistema de movilidad seguro, sostenible y eficiente que fortalezca la calidad de vida de los guanajuatenses.

Objetivo 1.1 Consolidar la infraestructura estratégica para la movilidad en el estado.



Indicador	Meta	Responsable
1.1.1 Variación porcentual de instancias educativas de media superior en el Estado que cuenten con biciestacionamiento.	Lograr que el 40% de las instancias educativas nivel media superior en el Estado cuenten con biciestacionamiento.	SOP

Indicador	META	RESPONSABLE
1.1.2 Porcentaje de kilómetros de la red estatal de ciclovías conservados o rehabilitados.	Lograr la conservación o rehabilitación del 35% anual en la Red Estatal de Ciclovías, a fin mantener las condiciones de seguridad y comodidad para el traslado dentro de la red administrada por el estado de Guanajuato.	SOP

Estrategia 1.1.1. Ampliación de la cobertura de movilidad activa.
Programas, Proyectos y Acciones:

1.1.1.1 Consolidar el Programa Estatal de Cruces Peatonales Seguros.	SOP
1.1.1.2 Ampliar la cobertura de la movilidad no motorizada a través del Sistema Estatal de Ciclovías.	SOP
1.1.1.3 Consolidar el Programa Estatal de Biciestacionamientos.	SOP
1.1.1.4 Impulsar el diseño y la mejora de la infraestructura para la movilidad activa en condiciones de accesibilidad universal e inclusión de jurisdicción municipal y estatal.	SOP/ Municipios
1.1.1.5 Fomentar la intermodalidad integrando la infraestructura de la movilidad activa en el transporte público mediante la adaptación de vehículos para el traslado de bicicletas.	SOP/SGI/ Municipios

Estrategia 1.1.2. Ampliación, modernización, conservación y rehabilitación de la red carretera estatal con énfasis en la mejora de la seguridad vial.

Programas, Proyectos y Acciones:

1.1.2.1 Ampliar y/o modernizar la red carretera estatal priorizando una movilidad segura y sostenible.	SOP
1.1.2.2 Consolidar los programas de mantenimiento preventivo en carreteras.	SOP
1.1.2.3 Fomentar que el diseño y la operación de la infraestructura vial se realice bajo el enfoque sistemático para la garantía de no repetición de siniestros viales.	SOP
1.1.2.4 Fortalecer la protección y estabilización de taludes sobre la red carretera estatal.	SOP

Estrategia 1.1.3. Gestión de la logística sustentable
Programas, Proyectos y Acciones:

1.1.3.1 Impulsar planes de logística en los corredores industriales del estado.	SOP
1.1.3.2 Impulsar acciones de infraestructura logística en los corredores industriales del estado.	SOP/SE

1.1.3.3 Impulsar el desarrollo en los centros logísticos seguros para la consolidación de mercancías favoreciendo la oferta exportable del estado y la dosificación de cargas de la última milla intraurbana.	SOP/SE
1.1.3.4 Promover las energías limpias y de menor impacto ambiental en el transporte logístico de carga.	SOP/SAMA



Objetivo 1.2 Fortalecer el transporte público de pasajeros.

Indicador	Meta	Responsable
1.2.1 Variación porcentual de paraderos dignos para el transporte público intermunicipal.	Lograr un incremento del 25% de los paraderos dignos para el transporte público intermunicipal.	SOP

Estrategia 1.2.1 Impulso del transporte público de pasajeros

Responsable

Programas, Proyectos y Acciones:

1.2.1.1 Impulsar la integración de sistemas de transporte público en redes con nodos de transferencia multimodal.	SOP/SG/Municipios
1.2.1.2. Consolidar el Programa Estatal de Paraderos Dignos.	SOP
1.2.1.3 Promover las energías limpias y de menor impacto ambiental en el transporte público de pasajeros.	SOP/SAMA/Municipios

Estrategia 1.2.2 Fortalecer la operación del transporte público intermunicipal.

Responsable

Programas, Proyectos y Acciones:

1.2.2.1 Coadyuvar en los programas de capacitación con perspectiva de género para personas operadoras del transporte público.	SG/IMUG
1.2.2.2 Fomentar la transición hacia la digitalización estandarizada del sistema de transporte público en sus modalidades de urbano, suburbano e intermunicipal.	SOP/SG/Municipios
1.2.2.4 Impulsar la disponibilidad de información digital de los servicios de transporte público de pasajeros a las personas usuarias.	SOP/SG/Municipios

3 SALUD Y BIENESTAR



Objetivo 1.3 Fortalecer la seguridad vial integral en el estado.

Indicador	Meta	Responsable
1.3.1 Tasa de variación de siniestros viales con personas fallecidas en la red estatal.	Reducir en un 20% el número de siniestros con personas fallecidas en la red vial administrada por Gobierno del Estado.	SOP

Estrategia 1.3.1 Consolidar la seguridad vial integral en el estado.

Programas, Proyectos y Acciones:

1.3.1.1 Implementar auditorías viales en la etapa de diseño para proyectos municipales y estatales.	SOP/Municipios
1.3.1.2 Realizar inspecciones viales en puntos y tramos municipales y estatales donde exista alta siniestralidad.	SOP/Municipios
1.3.1.3 Desarrollar y ejecutar campañas estratégicas de buenas prácticas en la conducción de vehículos motorizados en materia de seguridad vial.	SG/SSyP
1.3.1.4 Identificar, analizar, intervenir y monitorear puntos y tramos de conflicto con alto índice de siniestros viales.	SOP
1.3.1.5 Fortalecer los mecanismos de coordinación interinstitucional para agilizar la respuesta y atención pre y post hospitalaria a víctimas de siniestros viales, incluyendo protocolos de atención integral.	SSP

Estrategia 1.3.2 Fomentar la estandarización y sistematización de la información de movilidad y seguridad vial.

Programas, Proyectos y Acciones:

1.3.2.1 Desarrollar e implementar un sistema integral de información de movilidad y seguridad vial para el registro homologado de información, facilitando la toma de decisiones y la identificación de puntos de riesgo.	SOP/Municipios
---	----------------

11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES



Objetivo 1.4 Mejorar la gestión de la movilidad con enfoque centrado en las personas.

Indicador	Meta	Responsable
1.4.1 Porcentaje de municipios que cuentan con su Programa de Movilidad y Seguridad Vial alineado al Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.	Integrar 60% Municipales de Seguridad Vial	Programas Movilidad y SOP

Estrategia 1.4.1: Fortalecer la planeación estratégica del estado en Responsable materia de movilidad.*Programas, Proyectos y Acciones:*

1.4.1.1 Realizar el estudio del Plan Integral de Movilidad e Infraestructura.	SOP
1.4.1.2 Consolidar el Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial como órgano rector y promotor de las políticas públicas en la materia.	SOP
1.4.1.3 Fomentar la armonización de los reglamentos municipales en concordancia con la LMEGyM, la NOM-004-SEDATU-2023.	SOP/ Municipios

Estrategia 1.4.2 Movilidad con perspectiva de género e inclusión. *Responsable Programas, Proyectos y Acciones:*

1.4.2.1 Coadyuvar el diseño e implementación de políticas públicas de movilidad que atiendan las necesidades específicas de viaje de cuidados y que garanticen entornos seguros y libres de violencia, especialmente para mujeres, niñas y niños, minorías y grupos vulnerables.

SDH/IMUG/SOP

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

De conformidad con el artículo 72 del Reglamento de la Ley de Planeación para el Estado de Guanajuato, se presentan en este apartado los lineamientos generales para la instrumentación, seguimiento y evaluación del Programa cuyos elementos serán la base para el proceso de programación y presupuestación anual del gasto público.

Por su parte, los resultados obtenidos mediante el seguimiento y evaluación del Programa permitirán orientar adecuadamente las actividades relacionadas con el proceso de planeación, programación, presupuestación, ejercicio y control del gasto público. En este sentido, el monitoreo y la evaluación de los programas se vuelve relevante para realizar una valoración objetiva del desempeño de estos, mediante la verificación del grado de cumplimiento de metas y objetivos conforme a los indicadores establecidos.

9.1 Instrumentación del Programa.

La instrumentación del presente Programa se llevará a cabo, a través de los procesos y proyectos de inversión que constituyan los programas presupuestarios. En este sentido, el proyecto del presupuesto de egresos deberá estar alineado a los objetivos, estrategias y acciones del Programa conforme a lo señalado en la normatividad vigente.

9.2 Monitoreo del Programa.

El monitoreo del Programa se realizará a partir de las metas definidas para cada indicador, aprovechando las tecnologías de información disponibles para sistematizar la información correspondiente y facilitar el registro. Se comparará el avance obtenido para cada meta con el avance comprometido inicialmente.

El proceso será responsabilidad de la Secretaría de Obra Pública, conjuntamente con las dependencias y entidades participantes. Para ello se integrarán reportes semestrales y

anuales de cumplimiento los cuales se publicarán en la página del Iplaneg a partir de las fichas técnicas de informativas FTI's, definidas por el Instituto.

9.3 Evaluación del Programa.

La evaluación del Programa se realizará a través de una valoración objetiva del grado de cumplimiento de metas y objetivos conforme a los indicadores establecidos en el planteamiento estratégico. Esta evaluación se realizará hacia el término de la administración 2024-2030.

La evaluación del Programa será responsabilidad de la Secretaría de Obra Pública, en coordinación con el Iplaneg.

De igual manera la Secretaría de Obra Pública definirá qué programas, proyectos o acciones específicas contenidas en el Programa podrán ser sujetas a evaluación, para ello deberán incluirse dentro de la Agenda Anual de Evaluación cuya integración coordina el Iplaneg.

La contratación y ejecución de las evaluaciones de proyectos o acciones específicas, deberá sujetarse a la normatividad aplicable conforme a lo establecido en el Decreto Gubernativo número 189, en el cual se constituye el Sistema de Evaluación del Estado de Guanajuato.²⁰

²⁰ Publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato número 80, Cuarta Parte, de fecha del 19 de mayo de 2017.