



GOBIERNO DE JALISCO

PODER LEGISLATIVO

SECRETARÍA DEL CONGRESO

47

NÚMERO \_\_\_\_\_

DEPENDENCIA \_\_\_\_\_

29 SEP 2022

Térnese a la Comisión (es) de:  
MOVILIDAD Y TRANSPORTE  
PLANEACIÓN, ORDENAMIENTO TERRITORIAL  
Y DE LA GESTIÓN DEL AGUA

HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO DE JALISCO

PRESENTE S:

La que suscribe, **DIPUTADA ALEJANDRA MARGARITA GIADANS VALENZUELA**, integrante de la LXIII Legislatura, en ejercicio de las atribuciones constitucionales y legales que son conferidas en los términos dispuestos por los artículos 28 fracción I y 35 fracción I de la Constitución Política, así como los artículos 26 numeral 1 fracción XI, 27 numeral 1 fracción I, 133, 135 numeral 1 fracción I, 138 y 142 todos de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, ambas del Estado de Jalisco, someto a la elevada consideración de esta Asamblea la **INICIATIVA DE DECRETO** que reforma el artículo 11 a la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco y el artículo 212 del Código Urbano para el Estado de Jalisco, que establece la obligación de que **TODA OBRA NUEVA O DE RENOVACIÓN DE VIALIDAD SE DEBE CONSTRUIR CON ANDADORES PEATONALES QUE CONTEMPLÉN HUELLAS PODOTÁCTILES Y ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN LAS ESQUINAS, CICLOVÍAS**; fundado en la siguiente:

INFOLEJ  
1715-LXIII

04294

PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE JALISCO  
COORDINACIÓN DE PROCESOS LEGISLATIVOS

RECIBIDO  
28 SEP 2022  
HORA 13:29

EXPOSICIÓN DEMOTIVOS

1. Es facultad de las y los diputados presentar iniciativas de Ley, Decreto o Acuerdo Legislativo de conformidad a lo dispuesto por los artículos 28 fracción I y 35 fracción I de la Constitución Política, así como los artículos 26 numeral 1 fracción XI, 27 numeral 1 fracción I, 133, 135 numeral 1 fracción I, 138 y 142 todos de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, ambas del Estado de Jalisco.

2. El Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano de la LXIII Legislatura del Congreso del Estado, estamos enarbolando cuatro principios generales en el trabajo legislativo, mismos que enunciamos a continuación:

ENTREGA HECHA DE FORMA  
COORDINACIÓN DE PROCESOS LEGISLATIVOS  
FOLIA No  
DE



GOBIERNO DE JALISCO

PODER LEGISLATIVO

SECRETARÍA DEL CONGRESO

NÚMERO \_\_\_\_\_  
DEPENDENCIA \_\_\_\_\_

a. Transparencia y combate a la corrupción.

La transparencia es un mecanismo regulador y evaluador de las acciones y resultados de las instituciones públicas y una de las principales herramientas para inhibir la corrupción. Las instancias estatales deben aumentar la disponibilidad de información sobre sus actividades y publicar de forma sistemática datos sobre el gasto público, el rendimiento de sus atribuciones y los servicios que ofrecen.

b. Austeridad y rendición de cuentas.

Los diputados de movimiento ciudadano deben de regirse y caracterizarse por la rigurosidad y modestia en el ejercicio del gasto público. En este eje se esperan iniciativas de ley en pro de criterios de austeridad, acceso a la información, creación de instancias y mecanismo de control ciudadano.

c. Participación ciudadana.

La participación de todas las personas en los asuntos públicos, de forma equitativa y no discriminatoria. Iniciativas para la toma de decisiones de cara a la ciudadanía. Iniciativas que tomen en cuenta la opinión del público, foros, organizaciones civiles, universidades, expertos del tema, consultas públicas. Así como iniciativas en pro de una mejor articulación para la gobernanza.

d. Información abierta e innovación.

La participación de todas las personas en los asuntos públicos, de forma equitativa y no discriminatoria. Información abierta es información accesible, comprensible y socialmente útil. La sistematización y simplificación de la información, así como el uso de un lenguaje común, contribuyen a generar información abierta. En este eje se esperan iniciativas de ley que tienen que ver con el empoderamiento a la ciudadanía, la transparencia institucional, la creación de espacios virtuales accesibles y seguros para garantizar la participación del público. Sistematización y simplificación de la información pública socialmente útil.

3. Históricamente se ha invertido en favor del automotor en acciones urbanísticas, es momento de regular en el Código Urbano para el Estado de Jalisco, que toda obra nueva o de renovación de vialidad debe edificarse con ciclovías y banquetas que contemplen piso táctil con baldosas para débiles visuales para orientar con seguridad a las personas con discapacidad en su desplazamiento, tenemos que edificar





GOBIERNO DE JALISCO

PODER LEGISLATIVO

SECRETARÍA DEL CONGRESO

NÚMERO \_\_\_\_\_

DEPENDENCIA \_\_\_\_\_

vialidades sostenibles y amigables con el peatón, observando un razonamientos de eficiencia energética, ambientales, sociales, discapacidad y bienestar; se hace imprescindible una nueva jerarquía donde el peatón es primordial, teniéndolo en cuenta en las políticas urbanísticas.

El segundo artículo transitorio del decreto 25887/LXI/16<sup>1</sup> publicado en el periódico oficial “el Estado de Jalisco”, el martes 11 de octubre de 2016, que público la reforma a la Ley de Movilidad y Transporte, así como del Código Urbano ambos del estado de Jalisco; en materia de movilidad no motorizada; estableció un mandato que a la letra se lee:

“TERCERO. Los Poderes Ejecutivo y Legislativo, además de los municipios, preverán en el próximo ejercicio fiscal los recursos económicos necesarios para el mejoramiento de la infraestructura necesaria para el uso seguro de la bicicleta, que comprenderá al menos las siguientes acciones:

- I. La dotación de estacionamientos para bicicletas en los edificios públicos y en el equipamiento urbano, que cumplan condiciones de seguridad, suficiencia y permanencia de conformidad con las normas técnicas;
- II. El diseño y ejecución de un sistema de ciclo vías o ciclo carriles interconectados que permitan la movilidad en bicicleta en la Zona Metropolitana de Guadalajara;
- III. Las obras de pavimentación y las acciones de conservación o sustitución de alcantarillas que garanticen el uso seguro de la bicicleta en los carriles de la derecha de las vialidades;
- IV. La señalización que regule la circulación vial compartida o exclusiva para el uso de la bicicleta; y
- V. La implementación o expansión de los programas de préstamo o alquiler de bicicletas públicas a las zonas con mayores índices de marginación.”

El mencionado transitorio como se puede revisar vigente, obliga a actuar a los Poderes Ejecutivo y Legislativo, además a los municipios en materia de diseño y ejecución de un sistema de ciclo vías o ciclo carriles interconectados que permitan la movilidad en bicicleta en la Zona Metropolitana de Guadalajara; es menester seguir avanzando al obligar a particulares y al Estado que toda obra nueva o de renovación de vialidad se debe construir con andadores peatonales que contemplen huellas podotáctiles y accesibilidad universal en las esquinas así como ciclovías.

4. El derecho a la movilidad requiere compromisos que afiancen la continuidad de políticas públicas y acciones institucionales que garanticen la protección de ese

<sup>1</sup> DECRETO 25887/LXI/16. Ingrese al siguiente enlace de internet para conocer en detalle su publicación: <https://periodicooficial.jalisco.gob.mx/sites/periodicooficial.jalisco.gob.mx/files/10-11-16-ix.pdf>

	COORDINACIÓN DE
	PROCESOS LEGISLATIVOS
FOLIA No. <u>19</u>	DE: <u>SECRETARÍA DEL CONGRESO</u>
PATRÓN: <u>Agencia</u>	PÉRSO: <u>[Firma]</u>



GOBIERNO DE JALISCO

PODER LEGISLATIVO

SECRETARÍA DEL CONGRESO

NÚMERO \_\_\_\_\_

DEPENDENCIA \_\_\_\_\_

derecho; a la fecha se han alcanzado importantes mejorías en servicios e infraestructura que nos permiten tener alternativas de movilidad cada vez más seguras, eficientes, sostenibles, incluyentes y acordes a las condiciones esenciales previstas en el artículo 4° de la Constitución Federal. La movilidad es indisoluble al desarrollo y progreso de una sociedad. Es por ello que tiene sentido que nuestra Constitución Federal y la Ley de Movilidad y Transporte local reconozcan y garanticen el derecho humano a la movilidad en condiciones de condiciones seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Por su parte, el Código Urbano establece la necesidad de que la autoridad estatal y municipal prevean en sus ordenamientos de planeación la implementación de infraestructura para espacios destinados a ciclovías y ciclopuertos:

"Artículo 90. El Programa Estatal, en términos generales deberá contener:

XI. La implementación de infraestructura para espacios destinados a ciclovías, ciclopuertos, y sistemas de movilidad para personas con discapacidad;

Artículo 97. El programa municipal de desarrollo urbano, comprenderá:

VI. El estudio de los sistemas de movilidad en el Estado, que incluyan los desplazamientos de las personas que padezcan alguna discapacidad y de los vehículos no motorizados;

IX. La implementación de infraestructura para espacios destinados a ciclovías y ciclopuertos.

"Artículo 223. Las garantías mínimas de acceso y bienestar con las que deben adecuarse las edificaciones y espacios abiertos tanto públicos como privados son las siguientes, las cuales estarán contenidas en los reglamentos municipales:

I. Estacionamientos para vehículos y bicicletas;

III. Rampas de acceso;

IV. Rampas en la vía pública;

VIII. Vía pública;

XII. Ciclovías y carriles compartidos que permitan el uso de la bicicleta como medio de transporte y recreación, diseñados e implementados conforme a las normas técnicas estatales; y

XIII. Vialidades preferentes o exclusivas para el transporte colectivo de superficie y el transporte escolar."





GOBIERNO DE JALISCO

PODER LEGISLATIVO

SECRETARÍA DEL CONGRESO

NÚMERO \_\_\_\_\_  
DEPENDENCIA \_\_\_\_\_

Asimismo, el propio Código Urbano incluye a las ciclovías en el listado de garantías mínimas de acceso y bienestar con las que deben adecuarse las edificaciones y espacios abiertos tanto públicos como privados.<sup>2</sup>

El reconocimiento del derecho humano a la movilidad permite que el progreso alcanzado esté en permanente evolución y que las acciones institucionales no retrocedan en el mejoramiento de las condiciones otorgadas en cuanto a seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, fundado esto en el principio de progresividad<sup>3</sup> derivado del artículo 1o de la Constitución Federal.

5. El Tercer Informe de Gobierno del Gobernador del Estado de Jalisco presentado a esta Soberanía el 6 de noviembre de 2021,<sup>4</sup> destaca importantes logros que demuestran lo que se ha mejorado y que la ruta trazada da prioridad al derecho a la movilidad en todos los aspectos. A continuación de citan algunos de los resultados presentados en dicho Informe sobre el tema que nos ocupa:

"...avanzando en los Proyectos estratégicos de infraestructura como *Reconstruimos carreteras de Jalisco, Red Jalisco, Mi Macro Periférico, Sistema Inteligente de Gestión de la Movilidad (SIGA), Infraestructura para la Movilidad no Motorizada*, entre otros, que suman una inversión de 11,618 millones de pesos.

En 2021, la inversión en infraestructura ciclista fue de 117 millones de pesos, que sumados a los años anteriores representa una inversión global del Gobierno de Jalisco de más de 809.8 millones de pesos. Al concluir 2021 se tendrán 136 kilómetros intervenidos, lo que significa un enorme avance en materia de movilidad no motorizada." (página 296)

Recientemente el Gobernador del Estado inauguró e hizo entrega al gobierno municipal de Chapala, Jalisco, una ciclovía con una extensión bidireccional de 24.3 kilómetros, la cual tuvo una inversión de 211 millones de pesos.

El Gobierno del Jalisco desarrollo el proyecto de **MI MACRO PERIFÉRICO**<sup>5</sup> con un modelo integrado de movilidad, obra de transporte público y renovación urbana

<sup>2</sup> Artículo 223 fracción XII.

<sup>3</sup> Tesis de Jurisprudencia 85/2017 de la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, registro 2015305.

<sup>4</sup> [https://congresoweb.congreso.jalisco.gob.mx/servicios/sistemas/agenda/Documentos/SistemaIntegral/Estados/R\\_48776.pdf](https://congresoweb.congreso.jalisco.gob.mx/servicios/sistemas/agenda/Documentos/SistemaIntegral/Estados/R_48776.pdf)

<sup>5</sup> MI MACRO PERIFÉRICO. Ingresa al siguiente enlace para conocer a detalle el proyecto. <https://mimacro.jalisco.gob.mx/>





GOBIERNO DE JALISCO

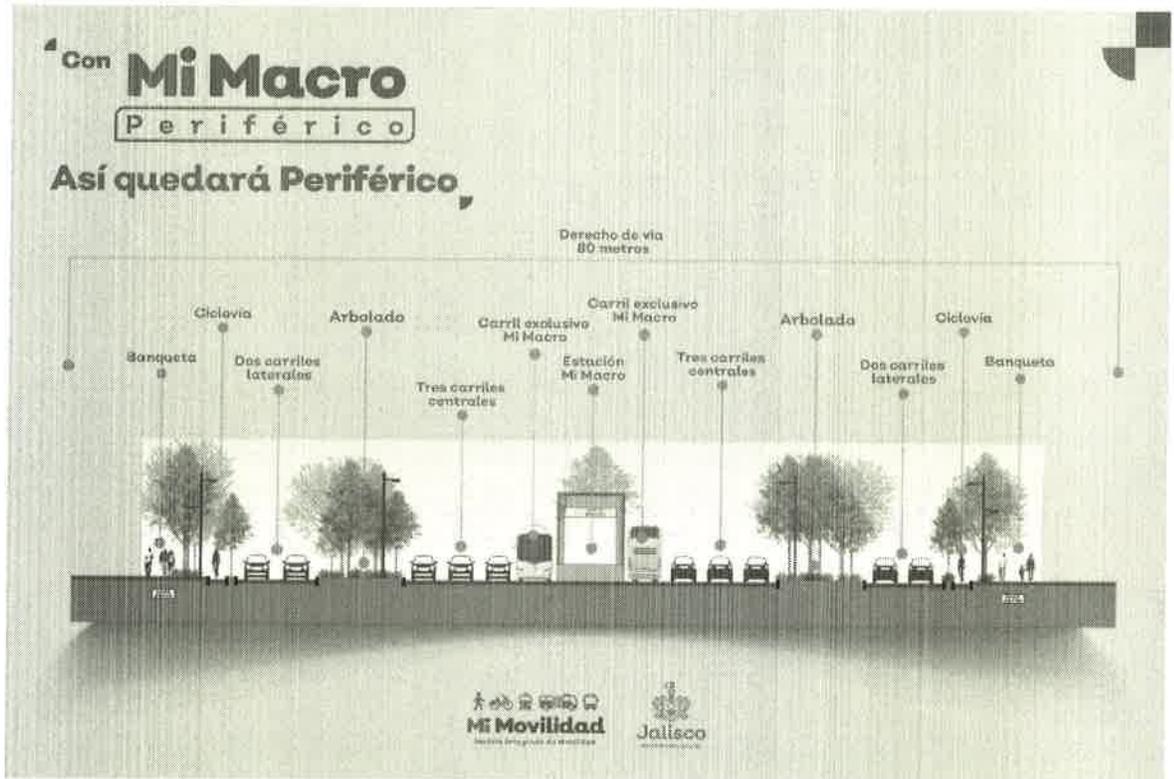
PODER LEGISLATIVO

SECRETARÍA DEL CONGRESO

NÚMERO \_\_\_\_\_

DEPENDENCIA \_\_\_\_\_

el más grande construido en México y Latinoamérica, una longitud de 41.5 kilómetros con concreto hidráulico, nuevas laterales con banquetas, cruces seguros, reforestación, la ciclovía más grande de América Latina y 42 estaciones totalmente accesibles, como lo muestra la siguiente descripción gráfica<sup>6</sup>:



Los datos anteriores son orientadores del progreso y la constante mejoría en materia de movilidad, y esta administración ha destinado presupuestos importantes en transporte público, aunado a ello la recién inaugurada obra de Mi macro periférico es claro ejemplo del compromiso de brindar alternativas para proteger el derecho a una movilidad de calidad, incluyente y sostenible. Dicha obra representa el sistema de transporte público más grande de México y brindará servicio a 300 mil usuarios, y tiene la red de ciclovías más extensa del país.<sup>7</sup>

Bajo esa perspectiva es importante que todas las autoridades sumemos esfuerzos para que los resultados alcanzados se multipliquen. Reconozcamos la importancia de tener mayor infraestructura que garantice seguridad vial, accesibilidad,

<sup>6</sup> #MiMacro Periférico será un eje central para el ordenamiento de la circulación en unas de las principales vialidades del #AMG. Enlace: <https://twitter.com/GobiernoJalisco/status/1191928201309671425?s=20&t=IRbWGfReJ-V4-MZITz3vZg>

<sup>7</sup> Este fin de semana entra en operación en Jalisco el sistema transporte público más grande de México: MI MACRO PERIFÉRICO. Enlace: <https://www.jalisco.gob.mx/es/prensa/noticias/138834>

EXEMPLEO

JALISCO

COORDINACIÓN DE PROCESOS LEGISLATIVOS

DE \_\_\_\_\_

FOJA No \_\_\_\_\_

RECIBO



GOBIERNO DE JALISCO

PODER LEGISLATIVO

SECRETARÍA DEL CONGRESO

NÚMERO \_\_\_\_\_

DEPENDENCIA \_\_\_\_\_

sostenibilidad, inclusión, igualdad, y todas las condiciones que nos marcan los artículos 4 de la Carta Magna y 1 fracción VIII de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado. En ese sentido, la presente iniciativa pone a consideración de esta Soberanía que, en términos de la obligatoriedad para toda autoridad de promover y proteger el derecho humano a la movilidad, se asuma el compromiso para que en toda acción urbanística pública y privada se destinen espacios para ciclovías que expandan la red que se tiene actualmente, todo esto en aras de promover y proteger el derecho humano apuntado.

6. La Secretaría de Transporte del Gobierno del Estado de Jalisco, establece que la Pirámide de la Movilidad<sup>8</sup>, para tener una convivencia armoniosa y segura al desplazarte por las calles, es importante respetar a los más vulnerables; la Secretaría de Transporte es un referente a nivel nacional en el diseño, implementación e innovación de políticas públicas en materia de transporte integral sustentable, la cual genera condiciones de seguridad, respeta a los usuarios, contribuye a la cultura vial y a la disminución de accidentes viales, implementando políticas y estrategias a través de la planeación integral, con la oferta de servicios ciudadanos, tomando en cuenta las necesidades de los habitantes del Estado y haciendo uso de la tecnología, para garantizar el desplazamiento eficiente de los Jaliscienses con calidad, seguridad, oportunidad, accesibilidad y con respeto al medio ambiente.



<sup>8</sup> Pirámide de la Movilidad. Ingrese al siguiente enlace para conocer las dinámicas de movilidad: <https://twitter.com/TransporteJal/status/1513517231740633090?s=20&t=IFsAmPQylNoe03ez3ikHUg>



GOBIERNO  
DE JALISCO

PODER  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

NÚMERO \_\_\_\_\_

DEPENDENCIA \_\_\_\_\_



7. El blog de la División de Vivienda y Desarrollo Urbano (HUD) del Banco Interamericano de Desarrollo<sup>9</sup>, desarrolla un artículo muy interesante en donde se desarrollan 3 razones por las que nuestras ciudades deben invertir en ciclovías:

- I. Las ciclovías son una mejor solución ya que las mismas proveen una infraestructura donde el ciclista puede desplazarse de forma rápida y segura, sin invadir el espacio de los peatones. En una bicisenda se molesta a los mismos y la velocidad de desplazamiento debe ser mucho menor para no poner en riesgo la seguridad de los peatones.
- II. Son ideales para aquellas personas que están comenzando a utilizar la bicicleta como modo de transporte, es decir cuando se genera el cambio modal.
- III. Mejoran el ordenamiento del tránsito ya que los automovilistas no tienen que estar tan pendientes de los movimientos realizados por los ciclistas ni pasarlos cambiándose de carril.

<sup>9</sup> 3 RAZONES PARA INVERTIR EN CICLOVÍAS. Blog de la División de Vivienda y Desarrollo Urbano (HUD) del Banco Interamericano de Desarrollo. Ingresa al siguiente enlace: <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/ciclovias/>





GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

NÚMERO \_\_\_\_\_

DEPENDENCIA \_\_\_\_\_

La implementación de una red de ciclovías es crucial para un futuro donde la bicicleta se masifique como modo de transporte. Esto se logra conectando diferentes ciclovías para permitir un desplazamiento seguro de los ciclistas a través de la ciudad. Las ciclovías en avenidas juegan un papel muy importante en esto, ya que las mismas se colocan en el cantero central trayendo la ventaja de no haber giros a la izquierda. Además, las avenidas están generalmente más iluminadas y hay más movimiento en las mismas, lo que las hace más seguras ante robos para los ciclistas.

8. El sistema MiBici<sup>10</sup> es una alternativa sustentable de transporte público de la AMG que tiene desde 2014 año de su implementación una opción más para personas que tienen que movilizarse, el Sistema de Bicicleta Pública MiBici representa un logro para la comunidad ciclista, la movilidad activa y el medio ambiente de toda el Área Metropolitana de Guadalajara, el usuario puede usarlo al adquirir una suscripción anual o temporal por 1,3 o 7 días.

Según la Encuesta de Satisfacción de los Usuarios del Transporte Público en el Área Metropolitana de Guadalajara, para el Instituto Metropolitano de Planeación (IMEPLAN) correspondiente al año 2021 tiene como objetivo evaluar diferentes variables relacionadas con la prestación del servicio de transporte público, tomando como base las opiniones de sus usuarios. Entre estas variables se encuentran el costo del servicio, la limpieza y comodidad de las unidades, la accesibilidad en tiempo, la amabilidad, cultura vial y apariencia de los conductores, vinculadas al perfil sociodemográfico, socioeconómico y la frecuencia de uso de quienes utilizan el transporte público del AMG.

El uso de otros medios para completar su viaje en transporte público el 73.5% de las personas lo hacen a pie y el 3% lo hace en bicicleta particular, ahí la importancia que las acciones urbanísticas se concentren en la seguridad de los peatones y lo ciclistas urbanos, a continuación se presenta la gráfica del estudio<sup>11</sup> citado:

<sup>10</sup> Sistema MiBici. Ingresar al siguiente enlace: <https://mibici.net/>

<sup>11</sup> Encuesta de Satisfacción de los Usuarios del Transporte Público en el AMG. Ingresar al siguiente enlace: [https://drive.google.com/file/d/1l8vtTSLknXMfVEzTuiXM9pRj\\_tIb-Bei/view](https://drive.google.com/file/d/1l8vtTSLknXMfVEzTuiXM9pRj_tIb-Bei/view)



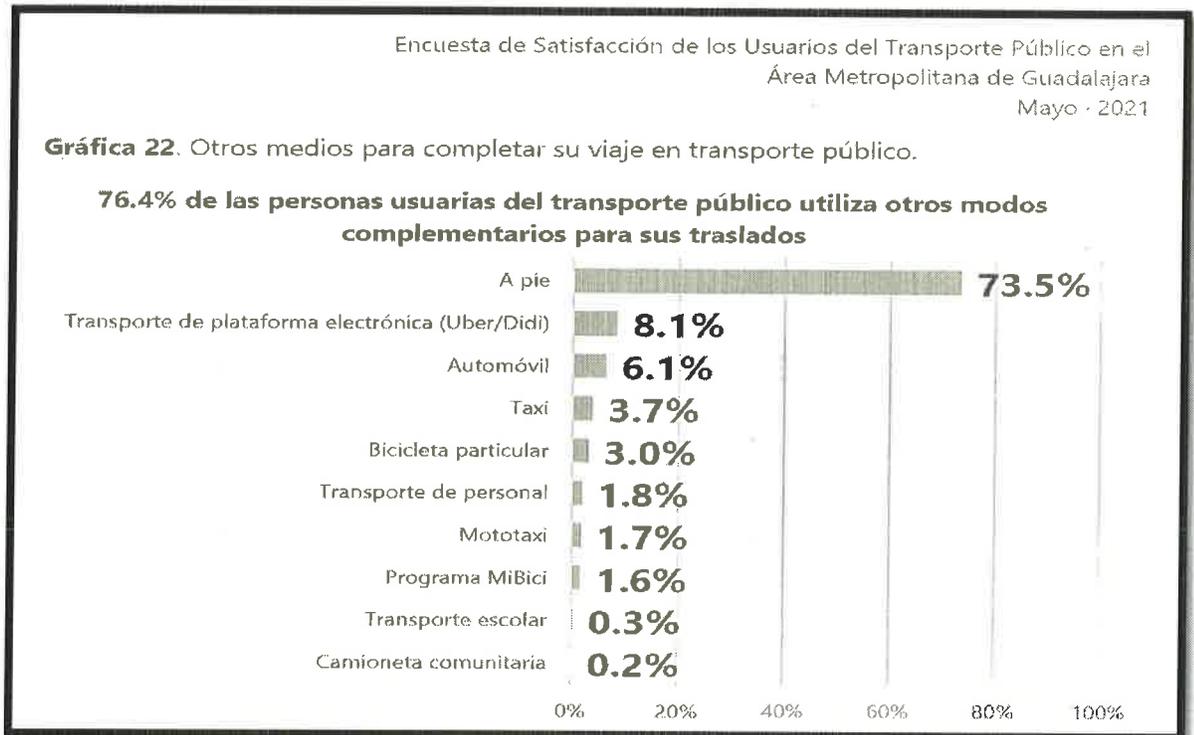


GOBIERNO DE JALISCO

PODER LEGISLATIVO

SECRETARÍA DEL CONGRESO

NÚMERO \_\_\_\_\_  
DEPENDENCIA \_\_\_\_\_



La Asamblea General de las Naciones Unidas decidió declarar el 3 de junio como Día Mundial de la bicicleta<sup>12</sup>, reconociendo la singularidad, la longevidad y la versatilidad de la bicicleta, que lleva en uso dos siglos, y que constituye un medio de transporte sostenible, sencillo, asequible, fiable, limpio y ecológico que contribuye a la gestión ambiental y beneficia la salud. Los desplazamientos en bicicleta o a pie, disminuyen la posibilidad de contagio de COVID-19 en relación con el transporte público. El uso de la bicicleta promueve además la salud física y mental, previene el sedentarismo que constituye uno de los 4 factores de riesgo de enfermedades crónicas no transmisibles (diabetes, hipertensión, obesidad, entre otras). Ayuda también a mejorar la buena calidad de aire en las ciudades y recupera el espacio público para las personas.

9. Las ciclovías urbanas<sup>13</sup> facilitan la transportación eficiente y segura, promueven la actividad física, y reducen el consumo de energía, las emisiones de CO2 y los

<sup>12</sup> La bicicleta, movilización segura y saludable en tiempos de COVID-19: 3 de junio, Día mundial de la bicicleta. Ingrese al siguiente enlace: <https://www.paho.org/es/noticias/3-6-2020-bicicleta-movilizacion-segura-saludable-tiempos-covid-19-3-junio-dia-mundial>

<sup>13</sup> CICLOVÍAS URBANAS. Artículo del blog de PALETTE.ORG. Ingrese al siguiente enlace de internet para conocer el artículo completo: <http://2030palette.org/ciclovias->

COORDINACIÓN DE PROCESOS LEGISLATIVOS  
 DE  
 HOJA No  
 Hecho Recibir



GOBIERNO DE JALISCO

PODER LEGISLATIVO

SECRETARÍA DEL CONGRESO

NÚMERO \_\_\_\_\_

DEPENDENCIA \_\_\_\_\_

niveles de ruido. Ciclovías bien diseñadas ofrecen rutas ininterrumpidas que unen las zonas residenciales, centros de empleo, y el transporte público. Algunos tipos de ciclovía:

- I. **Carriles para bicicletas** – de 1.8 metros cuando el carril es adyacente a la acera; de 5.5 metros cuando se incorporan un carril para bicicletas y la zona de aparcamiento vehicular incluyendo el espacio para abrir las portezuelas; de 4.3 metros cuando el carril es compartido por bicicletas y autos; de 4.9 metros cuando es compartido por bicicletas y autobuses.
- II. **Pistas para bicicletas** – de 1.8 metros más un área de 1 metro para el aparcamiento de bicicletas y/o para separar la pista del tráfico vehicular.
- III. **Boulevard ciclistico** – ruta larga y continua con carriles para bicicletas en calles con tráfico ligero y baja velocidad.
- IV. **Rutas todo-terreno** – rutas incorporadas a corredores verdes, a corredores ferroviarios, o a orillas de cuerpos de agua en los que se prohíba el tránsito de vehículos.

10. Las repercusiones que, en caso de llegar a aprobarse, tendría la iniciativa, serían las siguientes:

a. **Aspecto Jurídico.** El Código Urbano para el Estado de Jalisco, norma las medidas necesarias para ordenar los asentamientos humanos en el Estado de Jalisco y establecer adecuadas provisiones, usos, destinos y reservas de tierras para el ordenamiento territorial, a efecto de ejecutar obras públicas, de planear y regular la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población; es menester entonces que sea modificado para imponer la obligación jurídica de garantizar la movilidad sustentable y segura, además que está propuesta es plenamente sustentada en el derecho humano a la movilidad.

b. **Aspecto Económico.** El Estado solo tendría un bajo impacto financiero, en función de desarrollar proyectos de infraestructura con adiciones que protegen al ciclista y al peatón respetando la pirámide de la movilidad y el derecho humano constitucional.

c. **Aspecto Social.** Es muy amplio este beneficio, se asume con la aprobación de la presente iniciativa la importancia de que las autoridades entendamos la responsabilidad de que, en toda acción de nuestra competencia, promovamos y

[urbanas/?lang=es#:~:text=Tipos%20de%20ciclov%C3%ADa%3A&text=Pistas%20para%20bicicletas%20%E2%80%93%20de%201.8,tr%C3%A1fico%20ligero%20y%20baja%20velocidad](http://urbanas/?lang=es#:~:text=Tipos%20de%20ciclov%C3%ADa%3A&text=Pistas%20para%20bicicletas%20%E2%80%93%20de%201.8,tr%C3%A1fico%20ligero%20y%20baja%20velocidad)





GOBIERNO DE JALISCO

PODER LEGISLATIVO

SECRETARÍA DEL CONGRESO

NÚMERO \_\_\_\_\_

DEPENDENCIA \_\_\_\_\_

protejamos los derechos humanos y particularmente el de movilidad por ser el que es materia de la presente iniciativa.

d. **Aspecto Presupuestal.** Esperamos un bajo impacto presupuestal, en la propuesta de reforma al Código, obliga vigilar garantías constitucionales en favor de las ciudadanas y los ciudadanos que deben priorizarse, en acciones urbanísticas que ejecute el Estado y respecto de los particulares que les aplique deberán de alinearse a mandato vigente.

11. Es menester señalar específicamente la norma vigente a modificar para garantizar acciones urbanísticas

<b>LEY DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE JALISCO</b>	
<b>Norma Vigente</b>	<b>Norma Propuesta</b>
<p>Artículo 11. Las aceras de las vías públicas, sólo deberán ser utilizadas para el tránsito de las personas con discapacidad y por los peatones, con las excepciones que determinen las autoridades municipales dentro de la jurisdicción que les corresponda y para dar espacio a la infraestructura ciclista, exceptuando aquella destinada para la circulación. Dichas autoridades promoverán la planificación y construcción de una red de ciclovías o sendas especiales para la circulación de bicicletas y similares.</p>	<p><b>Artículo 11. Las aceras de las vías públicas, sólo deberán ser utilizadas para el tránsito de las personas con discapacidad y por los peatones, con las excepciones que determinen las autoridades municipales dentro de la jurisdicción que les corresponda y para dar espacio a la infraestructura ciclista, exceptuando aquella destinada para la circulación.</b></p> <p><b>Las autoridades municipales promoverán la planificación de una red de ciclovías o sendas especiales para la circulación de bicicletas y similares. La autorización y construcción de las mismas deberá sujetarse a lo dispuesto por el Código Urbano para el Estado de Jalisco.</b></p> <p>...</p>
<p>En las zonas urbanas donde se concentren vías públicas con elevada densidad de tránsito de vehículos motorizados y mayor propensión a la saturación de conformidad con las</p>	

COORDINACIÓN DE PROCESOS LEGISLATIVOS  
 FOLIA No \_\_\_\_\_  
 DE \_\_\_\_\_  
 Hechura  
 RECIBIÓ



GOBIERNO DE JALISCO

PODER LEGISLATIVO

SECRETARÍA DEL CONGRESO

NÚMERO \_\_\_\_\_

DEPENDENCIA \_\_\_\_\_

opiniones de las autoridades municipales en materia de movilidad, y en su ausencia, del Instituto cuando se trate del Área Metropolitana de Guadalajara o la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial cuando se trate del interior del estado, se instrumentarán sistemas integrados de transporte público y de movilidad no motorizada.

**CÓDIGO URBANO PARA EL ESTADO DE JALISCO**

**Norma Vigente**

**Artículo 212.** Toda acción urbana que requiera infraestructura para su incorporación o liga con la zona urbana, así como aquellas acciones urbanísticas y demás condominios o conjuntos habitacionales que, por su naturaleza o la magnitud de sus efectos en el contexto urbano, se prevea que presenten impactos significativos de alcance zonal urbano o regional, deberán contemplar por lo menos:

I. En vías públicas, los requerimientos necesarios para satisfacer la movilidad de la zona; en su caso, los espacios necesarios para alojar vialidades, paraderos, estaciones, carriles exclusivos para transporte público, andadores peatonales, ciclo rutas o puentes peatonales u otras, así como los necesarios para conformar e integrarse con las redes ya existentes o en proyecto para el resto del centro de población. Para tales fines deberán sujetarse a las especificaciones que consignen los programas de desarrollo urbano y en ningún caso podrán tener un ancho menor que las vías públicas adyacentes de las cuales constituyan prolongación;

**Norma Propuesta**

**Artículo 212.** Toda acción urbana que requiera infraestructura para su incorporación o liga con la zona urbana, así como aquellas acciones urbanísticas y demás condominios o conjuntos habitacionales que, por su naturaleza o la magnitud de sus efectos en el contexto urbano, se prevea que presenten impactos significativos de alcance zonal urbano o regional, deberán contemplar por lo menos:

I. En vías públicas los requerimientos necesarios para satisfacer la movilidad de la zona, cumpliendo con las garantías mínimas de acceso y bienestar, y en su caso, deberán contemplar:

a) Espacios necesarios para alojar vialidades con paraderos, estaciones, carriles exclusivos para transporte público.

b) Andadores peatonales que contemplen huellas podotáctiles y accesibilidad universal en las esquinas.

ENTRADO: \_\_\_\_\_  
RECIBIDO: \_\_\_\_\_  
COORDINACIÓN DE PROCESOS LEGISLATIVOS  
FOLIO No \_\_\_\_\_  
DE \_\_\_\_\_



GOBIERNO DE JALISCO

PODER LEGISLATIVO

SECRETARÍA DEL CONGRESO

NÚMERO \_\_\_\_\_

DEPENDENCIA \_\_\_\_\_

<p>I. (...) al V. (...).</p>	<p>c) <b>Ciclovías obligatorias en cualquiera de sus modalidades;</b></p> <p>d) <b>Puentes peatonales, cruces a nivel de calle u otras.</b></p> <p><b>Para la realización de dichas obras deberán sujetarse a las especificaciones que consignen los programas de desarrollo urbano y en ningún caso podrán tener un ancho menor que las vías públicas adyacentes de las cuales constituyan prolongación.</b></p> <p><b>Además, deberán contemplar las acciones necesarias para conformar e integrarse con las redes ya existentes o en proyecto para el resto del centro de población.</b></p> <p>II. (...) al V. (...).</p>
	<b>TRANSITORIO</b>
	<p><b>ÚNICO.</b> El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco".</p>





GOBIERNO DE JALISCO

PODER LEGISLATIVO

SECRETARÍA DEL CONGRESO

NÚMERO \_\_\_\_\_  
DEPENDENCIA \_\_\_\_\_

12. Que todo jalisciense tenga garantizada la movilidad sustentable respetando la pirámide de la movilidad, donde está el peatón en primerísimo lugar, se plantea en esta iniciativa que tratándose en trabajos nuevos, ampliaciones, remodelaciones, mantenimiento o reparación de obras de urbanización se garantice la movilidad incluyente y se establezca la obligación de construir andadores peatonales que contemplen andadores peatonales que contemplen huellas podotáctiles y accesibilidad universal en las esquinas, ciclovías o sendas especiales para la circulación de bicicletas y similares obligatorias salvo que se justifique técnicamente su imposibilidad de ejecución; la propuesta impone las bases jurídicas para que el Gobierno del Estado y los Ayuntamientos, definan con congruencia de los planes o programas de desarrollo urbano.

Por lo anteriormente expuesto, fundado y motivado, someto a la elevada consideración de esta Honorable Asamblea, la siguiente iniciativa de:

**DECRETO**

Que reforma el 11 a Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco artículo 212, fracción I, del Código Urbano del Estado de Jalisco, para quedar como sigue:

**ARTÍCULO PRIMERO.** Se reforma el artículo 11, Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco.

**Artículo 11.** Las aceras de las vías públicas, sólo deberán ser utilizadas para el tránsito de las personas con discapacidad y por los peatones, con las excepciones que determinen las autoridades municipales dentro de la jurisdicción que les corresponda y para dar espacio a la infraestructura ciclista, exceptuando aquella destinada para la circulación.

Las autoridades municipales promoverán la planificación de una red de ciclovías o sendas especiales para la circulación de bicicletas y similares. La autorización y construcción de las mismas deberá sujetarse a lo dispuesto por el Código Urbano para el Estado de Jalisco.

..





GOBIERNO DE JALISCO

PODER LEGISLATIVO

SECRETARÍA DEL CONGRESO

NÚMERO \_\_\_\_\_

DEPENDENCIA \_\_\_\_\_

**ARTÍCULO SEGUNDO.** Se reforma el artículo 212, fracción I, del Código Urbano del Estado de Jalisco.

**Artículo 212.** Toda acción urbana que requiera infraestructura para su incorporación o liga con la zona urbana, así como aquellas acciones urbanísticas y demás condominios o conjuntos habitacionales que, por su naturaleza o la magnitud de sus efectos en el contexto urbano, se prevea que presenten impactos significativos de alcance zonal urbano o regional, deberán contemplar por lo menos:

**I.** En vías públicas los requerimientos necesarios para satisfacer la movilidad de la zona, cumpliendo con las garantías mínimas de acceso y bienestar, y en su caso, deberán contemplar:

- a) Espacios necesarios para alojar vialidades con paraderos, estaciones, carriles exclusivos para transporte público.
- b) Andadores peatonales que contemplen huellas podotáctiles y accesibilidad universal en las esquinas.
- c) Ciclovías obligatorias en cualquiera de sus modalidades;
- d) Puentes peatonales, cruces a nivel de calle u otras.

Para la realización de dichas obras deberán sujetarse a las especificaciones que consignen los programas de desarrollo urbano y en ningún caso podrán tener un ancho menor que las vías públicas adyacentes de las cuales constituyan prolongación.

Además, deberán contemplar las acciones necesarias para conformar e integrarse con las redes ya existentes o en proyecto para el resto del centro de población.

**II. (...) al V. (...).**





NÚMERO \_\_\_\_\_

DEPENDENCIA \_\_\_\_\_

### TRANSITORIO

**GOBIERNO DE JALISCO**

**ÚNICO.** El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial “El Estado de Jalisco”.

**PODER LEGISLATIVO**

**SECRETARÍA DEL CONGRESO**

ATENTAMENTE

GUADALAJARA, JALISCO A 28 DE SEPTIEMBRE DEL 2022  
SALÓN DE SESIONES DEL CONGRESO DEL ESTADO DE JALISCO  
“2022, Año de la Atención Integral a Niñas, Niños y Adolescentes con Cáncer en Jalisco”

**ALEJANDRA MARGARITA GIADANS VALENZUELA**  
DIPUTADA DE LA LXIII LEGISLATURA DEL CONGRESO DEL ESTADO

LA PRESENTE HOJA DE FIRMA CORRESPONDE A LA INICIATIVA DE DECRETO QUE REFORMA INICIATIVA DE DECRETO QUE REFORMA EL ARTÍCULO 11 A LA LEY DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE JALISCO Y EL ARTÍCULO 212 DEL CÓDIGO URBANO PARA EL ESTADO DE JALISCO, QUE ESTABLECE LA OBLIGACIÓN DE QUE TODA OBRA NUEVA O DE RENOVACIÓN DE VIALIDAD SE DEBE CONSTRUIR CON ANDADORES PEATONALES QUE CONTEMPLAN HUELLAS PODOTÁCTILES Y ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN LAS ESQUINAS, CICLOVÍAS.

ESTADO DE JALISCO	
COORDINACIÓN DE PROCESOS LEGISLATIVOS	
HOJA No	
DE	