GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

NÚMERO_____
DEPENDENCIA_____

INFOLEJ
1260-LXIV

2757

PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO
COORDINACIÓN DE PROCESOS LEGISLATIVOS
RECIBIDO
27 AGO 2025
HORA

HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO DE JALISCO
P R E S E N T E S:

La que suscribe, **DIPUTADA ALEJANDRA MARGARITA GIADANS VALENZUELA**, integrante de la LXIV 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 5 de la **Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco** y los artículos 5°, 78. A., 101, 102, 120, 208, 212, 214, 223 y 227 del **Código Urbano para el Estado de Jalisco;** establece que toda obra de infraestructura vial pública o privada deberá contemplar los elementos para albergar infraestructura para vehículos para la movilidad activa y/o la movilidad no motorizada, dónde los **Municipios de Jalisco diseñen y aprueben un plan integral de movilidad urbana sustentable** municipal o en su caso metropolitana, fomentando una **#CiudadActiva;** fundada en la siguiente:

EXPOSICIÓN DEMOTIVOS

1. El objetivo de la presente propuesta es crear los mecanismos para garantizar que todas las obras de infraestructura vial y equipamiento público en el Estado de Jalisco y sus municipios incluyan de manera integral infraestructura para la movilidad activa en sus procesos de construcción, remodelación o urbanización. Se deberá priorizar la sostenibilidad, la seguridad vial y el impulso del uso de la bicicleta y otros modos activos de movilidad.

2. Las autoridades tienen la obligación de garantizar los mecanismos necesarios para asegurar el libre y pleno ejercicio de los derechos humanos, siendo el derecho a la movilidad, uno de los establecidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y de acuerdo con el marco normativo vigente y aplicable. En este contexto, la existencia de leyes, reglamentos, normas, programas y manuales de observancia general establece las directrices para las acciones y estrategias que las autoridades implementan a través de mecanismos específicos en cada materia.

ENTREGO
RECIBIÓ
COORDINACIÓN DE PROCESOS LEGISLATIVOS
FOJA No.
DE:

3. El Marco normativo actual y fundamentación que condiciona a la presente propuesta y le da firmeza jurídica es el siguiente:

I. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS:

• Artículo 4
Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

• Artículo 115
Los Municipios, en los términos de las leyes federales y Estatales relativas, estarán facultados para formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal, así como los planes en materia de movilidad y seguridad vial.

II. LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO:

• Artículo 3
Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

...
XXV. Movilidad: capacidad, facilidad y eficiencia de tránsito o desplazamiento de las personas y bienes en el territorio, priorizando la accesibilidad universal, así como la sustentabilidad de la misma;

• Artículo 4
La planeación, regulación y gestión de los asentamientos humanos, Centros de Población y la ordenación territorial, deben conducirse en apego a los siguientes principios de política pública:

...
X. Accesibilidad universal y movilidad. Promover una adecuada accesibilidad universal que genere cercanía y favorezca la relación entre diferentes actividades urbanas con medidas como la flexibilidad de Usos del suelo compatibles y densidades sustentables, un patrón coherente de redes viales primarias, la distribución jerarquizada de los equipamientos y una efectiva Movilidad que privilegie las calles completas, el transporte público, peatonal y no motorizado.

• Artículo 70
Para la accesibilidad universal de los habitantes a los servicios y satisfactores urbanos; las políticas de Movilidad deberán asegurar que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder

COORDINACIÓN DE PROCESOS LEGISLATIVOS
FOJA No.
DE:
ENTREGÓ:
RECIBIÓ:

a los bienes, servicios y oportunidades que ofrecen sus Centros de Población.

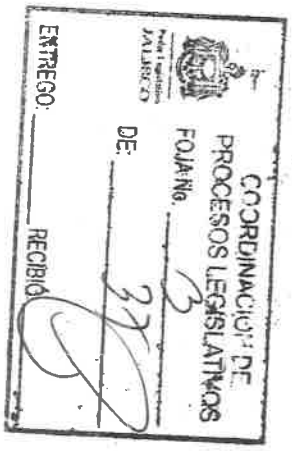
• Artículo 71
Las políticas y programas de Movilidad deberán:
I. Procurar la accesibilidad universal de las personas, garantizando la máxima interconexión entre vialidades, medios de transporte, rutas y destinos, priorizando la movilidad peatonal y no motorizada;
II. Fomentar la distribución equitativa del Espacio Público de vialidades que permita la máxima armonía entre los diferentes tipos de usuarios;

...
V. Incrementar la oferta de opciones de servicios y modos de transporte integrados, a los diferentes grupos de usuarios, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad universal, que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular, aquellas innovaciones tecnológicas que permitan el uso compartido del automóvil, el uso de la motocicleta y desarrollar nuevas alternativas al transporte público;

...
• Artículo 72
La Federación, las entidades federativas, los municipios y las Demarcaciones Territoriales, en el ámbito de sus competencias, establecerán los instrumentos y mecanismos para garantizar el tránsito a la Movilidad, mediante:

...
I. El diagnóstico, información, seguimiento y evaluación de las políticas y programas de Movilidad, incorporando entre otras, la perspectiva de género;
II. La gestión de instrumentos en la materia, tales como: cargos por congestión o restricciones de circulación en zonas determinadas; infraestructura peatonal, ciclista o de pacificación de tránsito;
III. La priorización, congruencia y eficacia en las inversiones públicas, considerando el nivel de vulnerabilidad de usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad de la colectividad.

• Artículo 74
Los planes o programas municipales de Desarrollo Urbano, de conurbaciones y de zonas metropolitanas definirán la dotación de Espacio Público en cantidades no menores a lo establecido por las normas oficiales mexicanas aplicables. Privilegiará la dotación y preservación del espacio para el tránsito de los peatones y para las



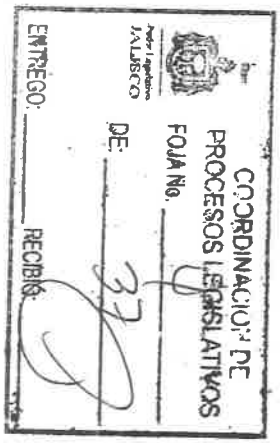
bicicletas, y criterios de conectividad entre vialidades que propicien la Movilidad;

III. LA NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-004-SEDATU-2023:
Estructura y diseño para las vías urbanas. Especificaciones y aplicación, establece en función del tipo y jerarquía de la vía, las características geométricas y tipo de infraestructura ciclista a implementar, siendo esta necesaria en la consolidación de la sección completa en vialidades principales bajo una configuración de "vía exclusiva unidireccional".

IV. LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL:
Tiene por objeto principal, que **cualquier persona que se desplaza, usa y disfruta el espacio público, lo hagan de manera segura, accesible y eficiente en condiciones de sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad tanto de manera individual como colectiva y desde las diferentes perspectivas, en donde cada quien pueda decidir libremente su movilidad**, pero también se garantice la convivencia armoniosa entre la diversidad de las formas y los actores que ejercen su movilidad, **priorizando a los usuarios en condiciones de vulnerabilidad**.

En ella, se integra y coordina la participación de los distintos órdenes de gobierno en el **Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial**, para alinear los esfuerzos y la política pública nacional en función de los mismos principios y objetivos de la movilidad, **priorizando a los usuarios vulnerables en función del establecimiento de la jerarquía de la movilidad**.

• Artículo 6
Jerarquía de la Movilidad.
La planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad deberán favorecer en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la movilidad:
I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con movilidad limitada;
II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;
III. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo pero diferenciado;



IV. Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y
V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.

• Artículo 35
Criterios para el diseño de infraestructura vial.
La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México en el ámbito de su competencia considerarán, además de los principios establecidos en la presente Ley, los siguientes criterios en el diseño y operación de la infraestructura vial, urbana y carretera, para garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad:
I. Diseño universal. La construcción de infraestructura vial deberá considerar espacios de calidad, accesibles y seguros que permitan la inclusión de todas las personas sin discriminación alguna, con especial énfasis en la jerarquía de la movilidad estipulada en esta Ley y el uso equitativo del espacio público. En las vías urbanas se considerará el criterio de calle completa y las adicionales medidas que se estimen necesarias.

...
IV. Visión integral. Los proyectos de nuevas calles o de rediseño de las existentes en las vialidades urbanas, semiurbanas y rurales, deberán considerar el criterio de calle completa, asignando secciones adecuadas a personas peatonas, carriles exclusivos para vehículos no motorizados y carriles exclusivos al transporte público, cuando se trate de un corredor de alta demanda o el contexto así lo amerite;

• Artículo 40
Espacios para personas peatonas y vehículos no motorizados. A fin de garantizar la vocación de las vías, todos los proyectos de infraestructura vial urbana deberán considerar lo siguiente:
I. El establecimiento de espacios para personas peatonas y vehículos no motorizados, de calidad, cómodos, accesibles y seguros, y ...

V. ESTRATEGIA NACIONAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL 2023 – 2042.

Establece las directrices para la política nacional y para la acción directa a través de 5 ejes se articulan líneas de acción y objetivos específicos, uno de ellos se **centra en incentivar la movilidad activa por medio de la creación de redes de infraestructura peatonal y ciclista en todas las**

COORDINACIÓN DE PROCESOS LEGISLATIVOS
FOJA No. ____
DE: 22
ENTREGO: ____ RECIBIÓ

escalas territoriales, contribuyendo a la integración de este modo de transporte a la red intermodal.

VI. LEY GENERAL DE CAMBIO CLIMÁTICO:

- Artículo 34

Para reducir las emisiones, las dependencias y entidades de la administración pública federal, las Entidades Federativas y los Municipios, en el ámbito de su competencia, promoverán el diseño y la elaboración de políticas y acciones de mitigación asociadas a los sectores correspondientes, considerando las disposiciones siguientes:

Promover la inversión en la construcción de ciclovías o infraestructura de transporte no motorizado, así como la implementación de reglamentos de tránsito que promuevan el uso de la bicicleta.

4. En **Jalisco tenemos consagrado el derecho humano a la movilidad: "Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad"; sustentado en el Artículo 4° de nuestra Constitución Política del Estado, capítulo III, de los derechos humanos y sus garantías, un derecho que debemos tener en cuenta para darle sustento normativo a la presente propuesta de reforma**. Además, la ya señalada norma oficial mexicana NOM-004-SEDATU-2023[1], de Estructura y diseño para vías urbanas. Especificaciones y aplicación.

   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 derivado del artículo 1o de la Constitución Federal.

5. Nuestra Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, en su:
   - **Artículo 6.**
     Principios rectores de la movilidad ...
     IV. La perspectiva de género, a partir de la implementación de estrategias y mecanismos que permitan analizar, planear e integrar

COORDINACIÓN DE PROCESOS LEGISLATIVOS
FOJA No. ____
DE: ____
ENTREGO: ____ RECIBIÓ:

[1] Norma oficial mexicana NOM-004-SEDATU-2023, de Estructura y diseño para vías urbanas. Especificaciones y aplicación: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5723137&fecha=12%2F04%2F2024#gsc.tab=0

acciones, proyectos y programas que garanticen que cualquier persona usuaria, preferentemente mujeres y niñas, puedan transitar, acceder, permanecer y ocupar el espacio público mediante una movilidad con autonomía y libertad, generando así las condiciones de cambio que permitan avanzar en la construcción de la igualdad de género en las ciudades, trayendo en consecuencia directa una mayor seguridad e inclusión para todas las personas; XVII. Intermodalidad: para ofrecer múltiples modos y servicios de transporte para todas las personas usuarias, los cuales deben articularse e integrarse entre si y con la infraestructura urbana.

- **Artículo 8.**
  Directrices de la seguridad vial
  I. Infraestructura segura: Espacios viales en donde el diseño y la geometría contemplan la movilidad de todos los modos de transporte, logrando integrar la convivencia segura entre ellos. Estos espacios reducen los riesgos generados por factores externos, de los vehículos y errores humanos que provocan los siniestros de tránsito, disminuyendo la probabilidad de su ocurrencia;

- **Artículo 30.**
  Desplazamientos, numeral 2, **las autoridades estatales y municipales fomentarán la realización de una red de ciclovías o sendas especiales para la circulación de bicicletas y similares, conforme lo dispuesto por el Código Urbano para el Estado de Jalisco, sus reglamentos y sus instrumentos de planeación.**
- **Artículo 31. De los derechos de las personas usuarias de vehículos para la movilidad activa;** además en su fracción VI, se establece el **derecho de las personas a contar con vías de circulación suficientes, seguras e interconectadas y disfrutar del uso exclusivo, preferencial o compartido que la autoridad determiné, a través de infraestructura ciclista en sus diferentes tipos de configuración**, así como una red de ciclovías o sendas especiales para la circulación de bicicletas;

- **Artículo 163, Espacios para personas peatonas y vehículos de movilidad activa:**
  1. A fin de garantizar la vocación de las vías, todos los proyectos de infraestructura vial urbana deberán considerar lo siguiente:

COORDINACIÓN DE PROCESOS LEGISLATIVOS
FOJA No. ____
DE: ____
ENTREGÓ: ____
RECIBIÓ: ____

I. **El establecimiento de espacios para personas peatonas y vehículos para la movilidad activa, de calidad, cómodos, accesibles y seguros**; y

II. **Criterios que garanticen dimensiones, conexiones y espacios suficientes** para el disfrute de la vía.

- **Artículo 164**
  Infraestructura ciclista.
  1. El Ejecutivo y los municipios, promoverán la infraestructura para la movilidad activa, privilegiando aquella destinada para el uso de la bicicleta, como un modo de transporte sustentable, así como de los vehículos no motorizados. Para tal efecto, se establecerá mediante las autoridades competentes, una red de ciclovías en la entidad, debiendo considerar la jerarquía de la movilidad establecida en la presente Ley, así como lo que establezcan los reglamentos correspondientes y los programas estatales y municipales de movilidad.
  2. Para la elección del tipo de infraestructura ciclista a implementar, se deberán considerar los factores de riesgo, la jerarquía vial y sus velocidades de operación, sección vial, convivencia con los vehículos en sus distintos modos, entorno urbano, perfil de la persona usuaria y la integración con otros modos de transporte, así como las consideraciones técnicas establecidas en las normas, manuales, reglamentos en la materia y los principios de la presente Ley. Las vialidades con velocidad de operación y permitida mayor a los 30 km/h, requiere la implementación de infraestructura ciclista bajo condiciones de segregación, que permitan la circulación exclusiva de este modo.

- **Artículo 165.**
  Ejecución de proyectos
  1. El Ejecutivo y las autoridades municipales ejecutarán proyectos derivados de los programas de movilidad o estudios técnicos que para tal efecto se realicen y sean **congruentes con las necesidades de demanda de las personas ciclistas actuales y potenciales, a través de una red eficiente de ciclovías que permitan generar conexiones estratégicas, seguras y accesibles**, fomentando la integración con otros modos de transporte.

- **Artículo 166**, numerales 1 y 2, se obliga al Ejecutivo y los municipios **destinarán el espacio público necesario para el establecimiento**

COORDINACIÓN DE PROCESOS LEGISLATIVOS
FOJA No. 37
RECIBIÓ

de ciclovías con calidad, seguridad y eficiencia. Deberán dar el mantenimiento periódico a la infraestructura ciclista a efecto de incentivar el uso permanente de las mismas y evitar riesgos de siniestros y la red de ciclovías deberá contar con señalética que identifiquen claramente los puntos de cruce, velocidades, sentido y demás características necesarias para el adecuado uso y respeto de esta.

6. Instrumentos de aplicación metropolitana, destacamos el **Plan integral de Movilidad Urbana Sustentable del AMG (PIMUS)**[2] será la guía que conduzca las acciones en materia de movilidad dentro del Área Metropolitana de Guadalajara, con una visión hacia el año 2040. Este instrumento está dirigido a lograr un cambio modal en la metrópoli a modos más sustentables, mejorar la seguridad vial, y aumentar la conectividad y accesibilidad para mejorar la calidad de vida de la ciudadanía. Los objetivos y metas planteados por el Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara (Imeplan) son los siguientes:

   - Movilidad Equitativa.
   - Movilidad Eficiente.
   - Movilidad Segura.
   - Movilidad Saludable.
   - Movilidad Resiliente.

7. El Gobierno de México suscribió la **Declaración de Estocolmo** suscrita por en la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, así como la Resolución A/RES/74/299 adoptada por la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), que ***establece el compromiso de reducir las muertes por hechos de tránsito en al menos 50% entre 2020 y 2030***; así como el Plan Global de Acción para la Década de la Seguridad Vial 2021-2030, y que está alineado a la Declaración de Estocolmo y enfatiza la importancia de una perspectiva holística para integrar los componentes de la seguridad vial, como lo son el diseño de la infraestructura; la seguridad vehicular; las regulaciones y su aplicación; así como la atención pre-hospitalaria oportuna;

   La Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042, publicada mediante Acuerdo en el Diario Oficial de la Federación el pasado 10 de

COORDINACIÓN DE PROCESOS LEGISLATIVOS
FOJA No. ____
DE: ____
RECIBIÓ: ____
FECHA: ____

[2] Plan integral de Movilidad Urbana Sustentable del AMG. Ingrese al siguiente enlace para conocer el documento electrónico: https://pimus.imeplan.mx/

octubre de 2023, es una herramienta para la construcción de una visión compartida, así como una directriz para la política nacional y para la acción directa, en el que, a partir de un diagnóstico comprensivo de la situación actual de la movilidad y seguridad vial en el país, se articulan cinco ejes estratégicos y se proponen líneas de acción e instrumentos con plazos y responsables, misma que prevé en el Objetivo Específico 3.1: Incentivar la movilidad activa por medio de la creación de redes de infraestructura y equipamientos peatonal y ciclista en todas las escalas territoriales, contribuyendo a la integración de este modo de transporte a la red de movilidad intermodal y permitiendo una mejora de la experiencia y seguridad de los viajes; con la línea de acción: 3.1.1. Publicar, implementar y capacitar, en los tres órdenes de gobierno, la Norma Oficial Mexicana en materia de estructura y diseño para vías urbanas.

8. La inversión en beneficio de la movilidad motorizada ha sido predominante en acciones urbanísticas y la construcción del espacio público de nuestras ciudades, es vital de regular en el Código Urbano para el Estado de Jalisco, que toda obra nueva o de renovación de vialidad, debe contemplarse con la instalación de ciclopuertos, ciclovías y carriles compartidos que permitan y promuevan el uso de la bicicleta y otros vehículos para la movilidad activa, de conformidad a un Plan Maestro de Movilidad Urbana No Motorizada Municipal o en su caso Metropolitano; tenemos que construir y renovar vialidades para hacerlas un eslabón para la generar entornos más sostenibles y amigables con las personas peatonas y ciclistas; se hace imprescindible otorgar a las personas peatonas y otras personas usuarias de la movilidad activa, su prioridad en la formulación y ejecución de las estrategias, proyectos y obras de infraestructura para la movilidad, como lo marca la jerarquía de la movilidad y esto, debe ser reflejado en las políticas públicas urbanísticas y de construcción y diseño de nuestras ciudades.

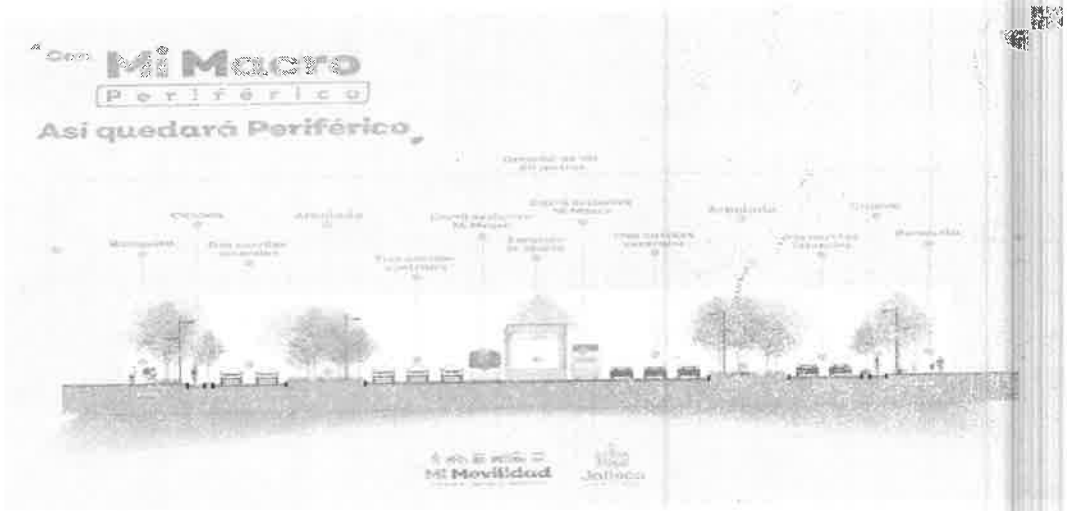
   El desarrollo de la infraestructura vial que integre la movilidad de todas las personas, priorizando a aquellas más vulnerables de la vía, promueve de manera afirmativa el derecho de todas y todos al acceso pleno en igualdad de condiciones y autonomía al espacio público, infraestructura y los sistemas de movilidad, mediante la identificación y eliminación de obstáculos, barreras de acceso, sin discriminación por motivos de género, edad o condición.

9. En la elección del tipo de infraestructura ciclista a implementar, se deberán considerar los factores de riesgo, la jerarquía vial y sus velocidades de operación, sección vial, convivencia con los vehículos en sus distintos

COORDINACIÓN DE PROCESOS LEGISLATIVOS
FOJA No.
DE:
ENTREGÓ:
RECIBIÓ:

modos, entorno urbano, perfil de la persona usuaria y la integración con otros modos de transporte, así como las consideraciones técnicas establecidas en las normas, manuales, reglamentos en la materia y los principios de la Ley; en función de esto se hace la propuesta de que en un plazo no mayor a una año a partir de la entrada en vigor de la presente propuesta, los 125 Ayuntamientos de los Municipios del Estado de Jalisco, deberán modificar las especificaciones en los programas y planes de ordenamiento territorial y desarrollo urbano para que se adecuen a un Plan Maestro de Movilidad Urbana No Motorizada Municipal o en su caso Metropolitano, dejando a salvo el derecho a realizar las obras urbanísticas que hayan sido autorizadas previo a la entrada en vigor de la presente iniciativa, se respete de sigan rigiendo por las disposiciones bajo las cuales fueron autorizadas en su momento, vigilando el principio jurídico de la irretroactividad de la norma.

10. El Gobierno del Jalisco desarrollo el proyecto de **MI MACRO PERIFÉRICO**[3] con un modelo integrado de movilidad, obra de transporte público y renovación urbana el más grande construido en México y Latinoamérica, una longitud de 41.5 kilómetros con concreto hidráulico, nuevas laterales con banquetas, cruceros seguros, reforestación, la ciclovía más grande de América Latina y 42 estaciones totalmente accesibles, como lo muestra la siguiente descripción gráfica[4]:



COORDINACIÓN DE PROCESOS LEGISLATIVOS
FOJA No. ____
DE: ____
ENTREGO: ____
RECIBIÓ: ____

[3] MI MACRO PERIFÉRICO. Ingresa al siguiente enlace para conocer a detalle el proyecto. https://mimacro.jalisco.gob.mx/

[4] #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=lRbWGfReJ-V4-MZlTz3vZg

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.[5]

11. El Observatorio Ciudadano de Movilidad y Transporte Público del Estado de Jalisco, en el que participan organizaciones de la sociedad civil, asociaciones civiles, universidades y cámaras empresariales, convocamos al compromiso y avance de la **Agenda Ciudadana de Movilidad Urbana Sustentable Jalisco 2024-2030**[6] misma que se articula se articula a partir de cinco principios prioritarios:

    a. Impulso al Sistema Integrado de Transporte Público como eje del desarrollo urbano, económico y social.
    b. Programa de Seguridad Vial medible enfocado a cero muertes y lesiones graves.
    c. Fortalecimiento institucional para la aplicación de la política de movilidad sustentable.
    d. Prioridad presupuestal con base en la pirámide de la movilidad.
    e. Compromiso con la mejora en las condiciones medioambientales.

    Señalando en el documento que ha habido esfuerzos significativos para legislar a favor de una movilidad peatonal y ciclista y se han hecho inversiones importantes para implementar infraestructuras como cruceros seguros y ciclovías. Sin embargo, los retos siguen siendo mayores. Se insta a las Diputaciones Locales y Municipios en algunos puntos que es conveniente citar por la coincidencia con la presente propuesta los siguientes:

    a. Legislar para la creación de una Secretaría (integral) de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco.

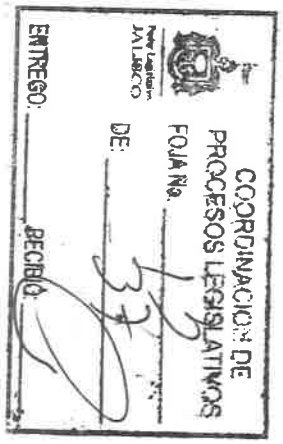
ENTREGO: _____
RECIBIÓ: _____
DE: _____
FOJA No. _____
COORDINACIÓN DE PROCESOS LEGISLATIVOS
JALISCO

[5] 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

[6] Agenda Ciudadana de Movilidad Urbana Sustentable Jalisco 2024-203 Ingrese al siguiente enlace para conocer el documento completo: https://ocmovilidad.mx/wp-content/uploads/2024/05/ACMUSJ-2024-2030-V2.pdf

b. Generar mecanismos para contar con el presupuesto de proyectos metropolitanos enfocados en movilidad urbana sustentable, por ejemplo, fondos verdes.
c. Colaborar con colectivos ciudadanos y universidades para el análisis y evaluación de la ley de movilidad, seguridad vial y transporte para realizar las mejoras pertinentes a dos años de su creación.
d. Colaborar con el Observatorio Ciudadano de Movilidad y Transporte Público para empujar desde el congreso una agenda de movilidad urbana segura, accesible y sustentable.
e. Generar mecanismos para blindar el presupuesto para la atención a víctimas de siniestros viales y reforzarlo.
f. Impulsar campañas efectivas de concientización y cultura de responsabilidad vial.
g. Realizar estudios, evaluación y proyectos de transporte público sustentable.
h. Crear medidas legislativas para desincentivar el uso de vehículos a motor.
i. Continuar la implementación del Plan Maestro de movilidad Urbana No Motorizada para el aumento de la red de ciclovías y zonas con preferencia peatonal.
j. Ordenar el espacio público, principalmente calles y banquetas para potenciar su uso y
k. facilitar la movilidad peatonal y ciclista.
l. Implementar un programa de entornos escolares seguros, fomentando la caminabilidad y el uso de la bicicleta.
m. Continuar y/o implementar programas de banquetas libres.

El Observatorio Ciudadano en su agenda hace un llamado al compromiso y articulación de todos los niveles de gobierno, tanto del poder ejecutivo como del legislativo, para contrarrestar las fuerzas tendenciales de un sistema de movilidad urbana centrada en la motorización excesiva, un sistema de transporte público de mediana calidad, fragmentación de modos de transporte y calles que han perdido su escala humana para caminarlas de forma segura y accesible.



12. El Observatorio Ciudadano de Movilidad y Transporte Público del Estado de Jalisco[7] en su **Sexto paquete de recomendaciones**[8] en su apartado de *Acciones orientadas a la Movilidad,* planteó lo siguiente:

    a. Creación de ciclovías emergentes en corredores de movilidad de acuerdo con el Plan Maestro de Movilidad no Motorizada para incentivar el uso eficiente y seguro de la bicicleta ante la necesidad de las personas de ahorrar o verse forzadas por su situación económica a prescindir del uso del automóvil o transporte público.
    b. Crear un programa de incentivos fiscales a empresas para que promuevan en sus empleados el uso de la bicicleta y caminar al trabajo.
    c. Apoyo de adquisición de bicicletas a partir de financiamiento, donaciones o suscripciones gratuitas para el sistema de Bicicleta Pública.
    d. Mejorar de las condiciones de movilidad peatonal para evitar aglomeraciones en cruceros; en principio, prohibiendo la "vuelta continua a la derecha" e implementando semáforos peatonales activados por demanda en cruceros de mayor flujo peatonal, así como la ampliación de banquetas y redimensionamiento de las calles donde el espacio peatonal es reducido y existe un alto índice de movilidad de personas.
    e. Reforzar la vigilancia para quitar obstáculos temporales en banquetas como son: automóviles, basura, motocicletas, etc.

13. Sustentable Jalisco 2024-2030El blog de la División de Vivienda y Desarrollo Urbano (HUD) del Banco Interamericano de Desarrollo[9], desarrolla un artículo muy interesante en donde se desarrollan 3 razones por las que nuestras ciudades deben invertir en ciclovías:

    a. 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.

ENTREGO: _____
RECIBIÓ: _____
DE: _____
FOJA No. _____
COORDINACIÓN DE PROCESOS LEGISLATIVOS

[7] Observatorio Ciudadano de Movilidad y Transporte Público del Estado de Jalisco. Ingrese al siguiente enlace: https://ocmovilidad.mx/

[8] Sexto paquete de recomendaciones. Ingrese al siguiente enlace: https://ocmovilidad.mx/wp-content/uploads/2024/03/6_Sexto-paquete-2030pdf.pdf

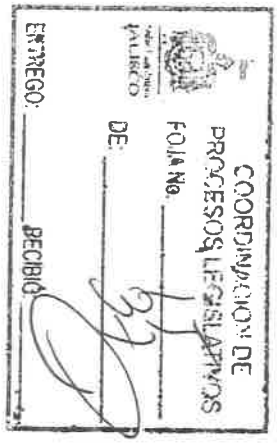
[9] 3 RAZONES PARA INVERTIR EN CICLOVÍAS. Blog de la División de Vivienda y Desarrollo Urbano (HUD) del Banco Interamericano de Desarrollo. Ingresa al siguiente enlace: https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/ciclovias/

b. Son ideales para aquellas personas que están comenzando a utilizar la bicicleta como modo de transporte, es decir cuando se genera el cambio modal.
c. 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.

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.

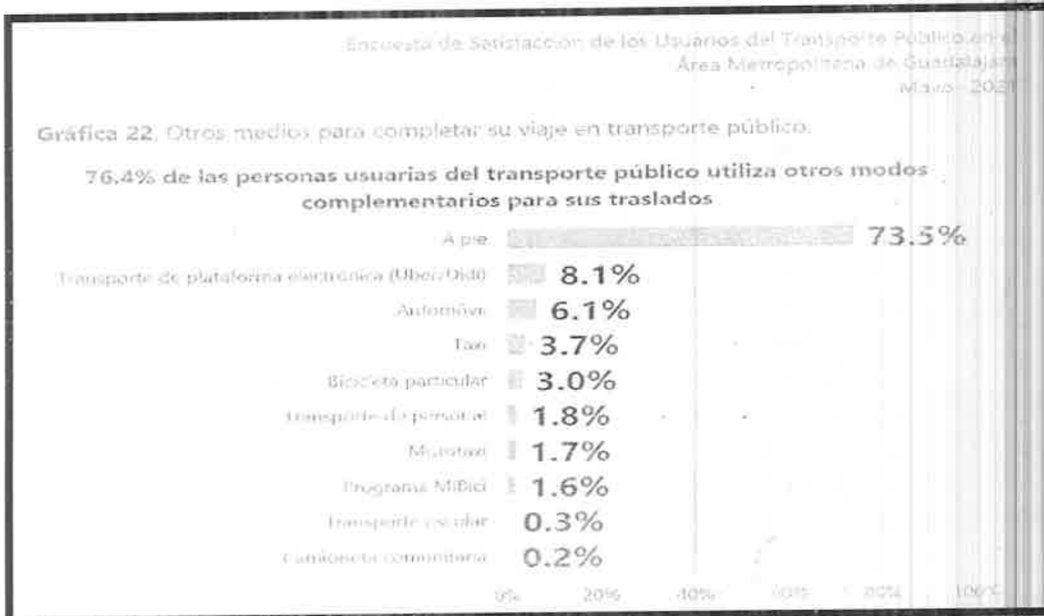
14. El sistema MiBici[10] es una alternativa sustentable de transporte público de la AMG que tiene desde 2014 año de su implementación una opción más para personas que tienen que movilizarse, el Sistema de Bicicleta Pública MiBici representa un logro para la comunidad ciclista, la movilidad activa y 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, generando el acceso ceso a la red de 368 estaciones en el año 2025, que funcionan automatizadas de 5:00am a 12:59 am todos los días del año.

El sistema MiBici tiene activa su quinta etapa de ampliación, con la colocación de las nuevas estaciones y la 5ta etapa de crecimiento del sistema de bicicleta pública responde al aumento de demanda donde se sumarán un total de 772 bicicletas, acción que beneficiará a más de 98 mil personas con la cobertura en más de 18 mil kilómetros, impactando a 11 mil 982 unidades económicas de alrededor, el crecimiento se diseñó con criterios estratégicos para llegar al oriente de Guadalajara, conectar con el Centro Universitario de Ciencia Exactas e Ingenierías (CUCEI) y reforzar el corredor a Tlaquepaque Centro; además, esta infraestructura permitirá aprovechar las nuevas ciclovías de Guadalupe, Gigantes y Javier Mina, para aumentar y faciiitar los desplazamientos ciclistas; la mayoría de las personas que utilizan este sistema se movilizan a sus sitios de trabajo.



[10] Sistema MiBici. Ingresa al siguiente enlace: https://mibici.net/

15. 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[11] citado:



16. La construcción, diseño y apropiación de los Ayuntamientos de todo el Estado de un plan integral de movilidad urbana sustentable municipal o en su caso metropolitano, para contribuir al bienestar social mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura accesible, segura, eficiente y sostenible de manera priorizada y estratégica, que permita la movilidad de todas las personas, bajo cualquier condición o

COORDINACIÓN DE PROCESOS LEGISLATIVOS
FOJA No. ______ DE: ______
ENTREGÓ: ______ RECIBIÓ: ______

[11] Encuesta de Satisfacción de los Usuarios del Transporte Público en el AMG. Ingrese al siguiente enlace: https://drive.google.com/file/d/1l8vr1SLknXMfVEzTuiXM9oRL_tlb-Bej/view

necesidad, con visión de desarrollo regional e intermodal. Este instrumento reforzará el marco jurídico y de planeación actual para proporcionar mayor certeza para la autoridad municipal y para el urbanizador dentro de los procesos de dictaminación en materia de movilidad que integren todos aquellos elementos de infraestructura y servicios de movilidad, para garantizar y promover el uso de modos activos de movilidad; la autoridad competente, deberá determinar el tipo de infraestructura ciclista para cada caso. Este plan deberá indicar cómo organizar y priorizar las acciones articuladas para armar una red unificada peatonal y ciclista de dimensiones metropolitanas o municipales.

17. 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 como parte integral del sistema vial y la infraestructura que lo compone, asimismo, esta propuesta está plenamente sustentada en el derecho humano a la movilidad, derecho Constitucional. La reforma armoniza el Código Urbano con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y otros ordenamientos citados, garantizando el derecho a una movilidad segura y accesible. Obliga a gobiernos y desarrolladores privados a incluir infraestructura peatonal y ciclista en toda obra vial, estableciendo mecanismos de supervisión, así como restricciones y sanciones por incumplimiento.

    b. **Aspecto Económico.** Favorece el desarrollo urbano económicamente sostenible, impulsando la economía local, reducción de gastos familiares relacionados con el sector transporte, reducción de costos de salud pública al disminuir siniestros viales y enfermedades respiratorias, reducción de costos por contaminación y congestión vial y las externalidades producidas por el uso excesivo del vehículo particular motorizado en las ciudades. La infraestructura para la movilidad activa promueve el comercio local al crear entornos caminables y a bajas velocidades. La inversión inicial y de

COORDINACIÓN DE PROCESOS LEGISLATIVOS
FOJA No. 32
DE:
RECIBIDO

mantenimiento de la infraestructura para la movilidad activa, es notoriamente menor que los proyectos para la movilidad motorizada, asimismo los beneficios detectados tienen un mayor impacto a largo plazo.

c. **Aspecto Social.** Las ciudades diseñadas a escala humana, con espacios para todas las personas que brinden la posibilidad de acceder a otros derechos humanos, es uno de los beneficios más importantes. Se asume con la aprobación de la presente iniciativa la importancia de que las autoridades asuman la responsabilidad bajo un esquema también de gobernanza de que, en toda acción de nuestra competencia, se promueva y protejan los derechos humanos y particularmente el de movilidad, que brinda también la posibilidad de acceder a otros derechos fundamentales como el de la salud, la educación, la recreación etc. Mejora la calidad de vida al fomentar ciudades más seguras, accesibles y equitativas; se beneficia principalmente como personas peatonas, personas ciclistas, personas usuarias de la micromovilidad, sin discriminación por motivos de género, edad o condición, históricamente invisibilizadas y salvaguarda la posibilidad de moverse sin condicionar la movilidad a la tenencia de un vehículo motorizado promoviendo el derecho a un entorno urbano digno. La infraestructura para la movilidad activa, al considerarse espacios a bajas velocidades, generan espacios de convivencia y cohesión comunitaria, elementales para la construcción de un estado de bienestar social; con esta iniciativa, se abona en la construcción de los cimientos para garantizar la permanencia de la vida humana y la lucha por el planeta en un estado de crisis climática mundial.

d. **Aspecto Presupuestal.** Requiere que gobiernos municipales y del Estado prioricen los recursos para garantizar en los proyectos viales, la movilidad activa con las condiciones necesarias para su uso, sin embargo, el recurso requerido para la inclusión de este tipo de infraestructura conlleva un gasto mucho menor, que el destinado exclusivamente para proyectos vehiculares motorizados. Incentiva la gestión de fondos federales e internacionales para financiamiento de infraestructura sostenible. 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

ENTREGO:
RECIBIÓ:
DE:
FOJA No.
COORDINACIÓN DE PROCESOS LEGISLATIVOS

respecto de los particulares que les aplique deberán de alinearse a mandato vigente.

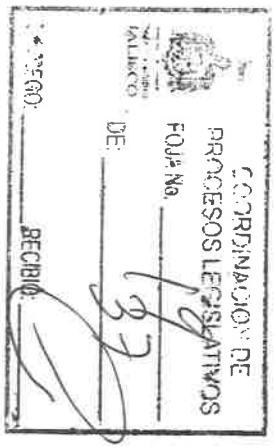
18. Esta reforma no es solo una mejora normativa, sino un cambio estructural en la forma en que Jalisco diseña y gestiona su infraestructura vial, es garantizar espacios seguros para personas peatonas y ciclistas, y no solo protege vidas, sino que genera ciudades más humanas, incluyentes, justas, ordenadas, saludables y sostenibles. El Derecho a la movilidad segura plasmado en la Constitución y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial que reconocen la movilidad como un derecho fundamental, establece como obligación del Estado y sus municipios garantizar condiciones seguras y accesibles para todas las personas; se desarrollan los siguientes puntos para sostener la importancia de la propuesta:

    a. **Ordenamiento territorial sustentable:** Esta reforma ayudaría a planificar ciudades con un enfoque sostenible, integrando la movilidad activa en cada obra de infraestructura vial.

    b. **Gestión eficiente del crecimiento urbano**: Solicitar a los municipios que entren a diseñar de acuerdo a sus necesidades específicas un plan integral de movilidad urbana sustentable municipal o en su caso metropolitano, asegura que el desarrollo urbano incorpore criterios de sostenibilidad y accesibilidad desde su planeación.

    c. **Cumplimiento de normativas nacionales e internacionales:** Esta reforma alinearía el Código Urbano con estándares internacionales de movilidad sostenible y accesibilidad, fortaleciendo el marco normativo estatal.

    d. **Obligación de los gobiernos municipales:** Al requerir que los Ayuntamientos en un plazo no mayor a un año a partir de la entrada en vigor del presente decreto, presenten un plan integral de movilidad urbana sustentable municipal o en su caso metropolitano; para contribuir al bienestar social mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal.



e. **Reducción de siniestros viales**: Diseñar calles con infraestructura adecuada para peatones y ciclistas disminuye siniestros viales y salva vidas, ellos representan una parte de las víctimas de siniestros viales y la infraestructura segura reduce riesgos.

f. **Ciudades más habitables:** Incluir infraestructura peatonal y ciclista mejora la calidad del entorno urbano, generando espacios más seguros y agradables, acompañada de la reducción de contaminación al fomentar la movilidad no motorizada se reduce las emisiones de CO_2 y mejora la calidad del aire y disminuye el ruido urbano con la reducción de la contaminación acústica en las ciudades.

g. **Ahorro en gasto público:** La inversión en movilidad no motorizada es menor en comparación con la infraestructura vial para autos, lo que optimiza el uso de recursos públicos, además que con menos costos de salud al reducirse los siniestros y enfermedades derivadas de la contaminación disminuye el gasto en atención médica y seguros de salud.

19. La iniciativa de reforma la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco y al Código Urbano para el Estado de Jalisco, representa un esfuerzo legislativo significativo para modernizar el marco jurídico en materia de desarrollo urbano y movilidad. Esta reforma se enfoca en incorporar conceptos y herramientas que prioricen la movilidad activa y no motorizada, así como la sustentabilidad ambiental en la planeación urbana.

Análisis de las Normas a Modificar

A. Código Urbano para el Estado de Jalisco:

Artículo 5°: Incorpora definiciones de bicicleta, bosque urbano, calle completa, ciclista, modos de transporte, movilidad activa, vehículo no motorizado y zona de circulación preferente. Unificación conceptual que facilita la aplicación de políticas públicas y normativas técnicas específicas.

Artículo 78. A: Incluye el Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable como instrumento de referencia. Fortalecimiento de la planeación metropolitana y regional con enfoque en movilidad. Artículo 101: Introduce la planeación metropolitana con base en

COORDINACIÓN DE PROCESOS LEGISLATIVOS
FOJA No.
DE:
RECIBIÓ

indicadores de sustentabilidad y su armonización de la planeación metropolitana con el desarrollo nacional y estatal.

Artículo 102: Establece los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable para áreas metropolitanas y una Planificación integral de la movilidad con visión metropolitana.

Artículo 208: Obliga a contemplar infraestructura para movilidad activa (peatonal y ciclista) en obras viales y la garantía de seguridad vial.

Artículo 212: Exige que acciones urbanísticas incluyan vialidades, banquetas, infraestructura ciclista y otros elementos de movilidad y la integración de redes existentes y priorización de movilidad activa.

Artículo 214: Establece que urbanizadores deben aportar a la construcción de vías bajo un modelo de movilidad sustentable y la corresponsabilidad pública-privada en el desarrollo de infraestructura sustentable.

Artículo 223: Amplía las garantías mínimas de acceso para incluir infraestructura ciclista, estacionamientos para bicicletas y vialidades preferentes la inclusión y accesibilidad en edificaciones y espacios públicos.

Artículo 227: Requiere que estudios de movilidad incluyan volúmenes de tránsito no motorizado y peatonal y la generación de datos desagregados por sexo aparente para planificación con perspectiva de género.

B. Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco

Reforma al artículo 5: Adición de Movilidad Inteligente que se define como el uso de tecnologías avanzadas, incluyendo inteligencia artificial y datos en tiempo real, para gestionar flujos de movilidad y optimizar el transporte público y privado. Esto moderniza el enfoque de movilidad, alineándolo con tendencias tecnológicas globales.

Se parte de un enfoque de Sustentabilidad y Movilidad Activa: La reforma prioriza la movilidad no motorizada y el transporte público, lo que puede reducir la dependencia del automóvil y mitigar impactos ambientales.

COORDINACIÓN DE PROCESOS LEGISLATIVOS
FOJA No.
DE:
RECIBIÓ

Además de los conceptos como calle completa y zona de circulación preferente que promueven un diseño urbano inclusivo y seguro.

Esta iniciativa legislativa representa un avance significativo hacia un modelo de desarrollo urbano y de movilidad más sustentable, inclusivo y tecnológicamente avanzado en Jalisco, al integrar conceptos modernos, priorizar la movilidad activa y establecer mecanismos para la generación de datos, sienta las bases para ciudades más habitables y resilientes. La implementación exitosa dependerá de una adecuada coordinación interinstitucional, asignación de recursos y participación ciudadana.

20. Es menester señalar específicamente en el siguiente cuadro comparativo de la norma vigente a modificar y la propuesta para garantizar las acciones urbanísticas con la reforma al artículo 5 de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco y los artículos 5°. 78. A., 101, 102, 120, 208, 212, 214, 223 y 227 del Código Urbano para el Estado de Jalisco, para quedar como sigue:

LEY DE MOVILIDAD, SEGURIDAD VIAL Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE JALISCO	
Norma Vigente	**Norma Propuesta**
Artículo 5. Glosario. 1. Para efectos de esta Ley, se entenderá por: I. al... XCII. ... . XCIII. al... CLXXX. ...	**Artículo 5. Glosario.** 1. Para efectos de esta Ley, se entenderá por: I. al... XCII. ... **XCII Bis. Movilidad inteligente: Uso de tecnologías avanzadas, incluyendo inteligencia artificial y datos en tiempo real, para gestionar flujos de movilidad, optimizar transporte público y privado, optimizando la seguridad vial.** XCIII. al... CLXXX. ...

CÓDIGO URBANO PARA EL ESTADO DE JALISCO	
Norma Vigente	**Norma Propuesta**
Artículo 5°. Para los efectos de este Código, se entiende por: I...al... XIV...	**Artículo 5°.** Para los efectos de este Código, se entiende por: I...al XV...

RECIBIDO
FECHA:
HORA:
FOJA No.
PROCESOS LEGISLATIVOS

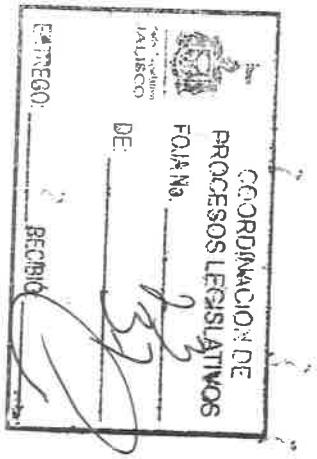
GOBIERNO
DE JALISCO

PODER
LEGISLATIVO

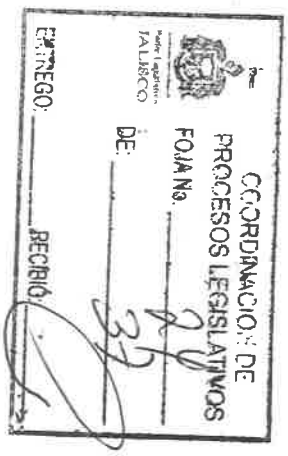
SECRETARÍA
DEL CONGRESO

NÚMERO_____
DEPENDENCIA_____

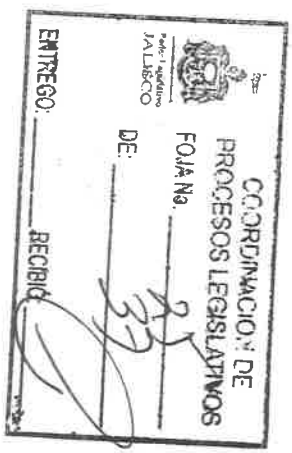
XV Bis. Bosque Urbano: Es un área de valor ambiental que se localiza en el suelo urbano, poblado de formaciones vegetales predominantemente árboles. Son espacios vivos inmersos en un ecosistema propio al igual que su biodiversidad: agua, suelo, clima, paisajes, plantas, fauna y organismos asociados, que se desarrollan en el mismo o se introducen para mejorar su valor ambiental, cuya extensión y características contribuyen a mantener y mejora la calidad del ambiente.	**XV. Bis. Bicicleta: Vehículo no motorizado principalmente de propulsión humana a través de pedales o de pedaleo asistido por motor eléctrico;** **XV. Ter.** Bosque Urbano: Es un área de valor ambiental que se localiza en el suelo urbano, poblado de formaciones vegetales predominantemente árboles. Son espacios vivos inmersos en un ecosistema propio al igual que su biodiversidad: agua, suelo, clima, paisajes, plantas, fauna y organismos asociados, que se desarrollan en el mismo o se introducen para mejorar su valor ambiental, cuya extensión y características contribuyen a mantener y mejora la calidad del ambiente.
XVI. ...	XVI. ...
	XVI Bis. Calle completa: Aquella diseñada para facilitar el tránsito seguro de las personas usuarias de las vías, de conformidad con la jerarquía de la movilidad, que propician la convivencia y los desplazamientos accesibles y eficientes. Consideran criterios de diseño universal, la ampliación de banquetas o espacios compartidos de circulación peatonal y vehicular libres de obstáculos, el redimensionamiento de carriles para promover velocidades seguras, carriles exclusivos para el transporte público, infraestructura ciclista y señalética adecuada y visible en todo momento;
XVII. ...	XVII. ...



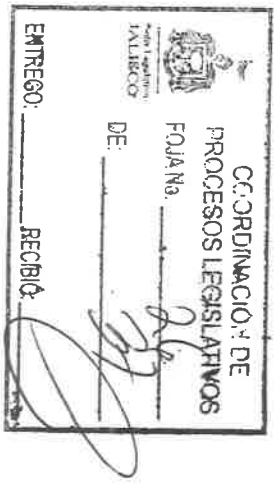
XIX... al L. ...	**XVII. Bis. Ciclista: Persona usuaria de un vehículo no motorizado o de tracción humana a través de pedales; se considera también persona ciclista a aquellas que conducen bicicletas asistidas por motores eléctricos, siempre y cuando ésta desarrolle velocidades de hasta veinticinco kilómetros por hora; los menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado serán considerados peatones;** XIX... al L. ... **L. Bis. Modos de transporte: formas o medios utilizados para trasladar personas o bienes de un lugar a otro;** **L. Ter. Movilidad activa o no motorizada: Desplazamiento de personas y bienes que requiere un esfuerzo físico, utilizando ayudas técnicas o mediante el uso de vehículos no motorizados;**
LI... al LXXXII. ...	LI... al LXXXII. ... **LXXXII Bis. Vehículo no motorizado: Vehículo de tracción humana como bicicleta, monociclo, triciclo, cuadriciclo; vehículos recreativos como patines, patinetas o monopatines; incluye aquellos asistidos por motor de baja potencia no susceptible de alcanzar velocidades mayores a veinticinco kilómetros por hora;**
LXXXIII... al... LXXXVI. ...	LXXXIII. ...; **LXXXIII Bis. Zona de Circulación Preferente: Espacios destinados prioritariamente a peatones,**



	ciclistas y usuarios de vehículo no motorizado; LXXXIV. al LXXXVI. ...
Artículo 78. A. El Sistema Estatal de Planeación para el Desarrollo Urbano se integrará por un conjunto de programas y planes, de desarrollo y ejecución obligatorios, articulados entre sí, en relación directa con los ordenamientos ecológicos y los atlas de riesgo, organizados de la siguiente manera: I... II. Instrumentos de Referencia: a) ... al h) ... III... B...	**Artículo 78. A.** El Sistema Estatal de Planeación para el Desarrollo Urbano se integrará por un conjunto de programas y planes, de desarrollo y ejecución obligatorios, articulados entre sí, en relación directa con los ordenamientos ecológicos y los atlas de riesgo, organizados de la siguiente manera: I... II. Instrumentos de Referencia: a) ... al h) ... **i) Plan integral de Movilidad Urbana Sustentable.** III... B...
Artículo 101. Para los efectos de este Capítulo se entenderá por planeación metropolitana, la planificación, proyección, organización y programación de acciones del crecimiento y desarrollo de las áreas y regiones metropolitanas, con la finalidad de mejorar la calidad de vida de sus habitantes en un conjunto intermunicipal y orientar en su beneficio el proceso de desarrollo. Los instrumentos de planeación metropolitana establecidos en el presente capítulo deberán guardar congruencia con el Plan Nacional de Desarrollo, el Plan	**Artículo 101.** Para los efectos de este Capítulo se entenderá por planeación metropolitana, la planificación, proyección, organización y programación de acciones del crecimiento, desarrollo **y movilidad** de las áreas y regiones metropolitanas, con la finalidad de mejorar la calidad de vida de sus habitantes en un conjunto intermunicipal y orientar en su beneficio el proceso de desarrollo. Los instrumentos de planeación metropolitana establecidos en el presente capítulo deberán guardar congruencia con el Plan Nacional de Desarrollo, el Plan Estatal de



Estatal de Desarrollo y los diferentes instrumentos de planeación contemplados en este Código, así como ser elaborados con base en los indicadores de sustentabilidad.	Desarrollo y los diferentes instrumentos de planeación contemplados en este Código, así como ser elaborados con base en los indicadores de sustentabilidad.
Artículo 102. Los instrumentos de planeación metropolitana contemplados en la presente sección son los siguientes: I... al II...	**Artículo 102**. Los instrumentos de planeación metropolitana contemplados en la presente sección son los siguientes: I... al II... **III. Los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable, que se aplicará a las Área Metropolitanas correspondientes, y que contemplarán la estrategia de implementación de la política de movilidad.**
Artículo 120. Los planes parciales de desarrollo urbano tienen por objeto: I... al VII...	**Artículo 120.** Los planes parciales de desarrollo urbano tienen por objeto: I... al VII... **VIII. Definir la estructura urbana, integrada por el sistema vial, sistema de centralidades y sistema de movilidad.**
Artículo 208. Las acciones, programación, promoción, financiamiento, ejecución y operación de las obras de infraestructura y equipamiento, se distribuirán de acuerdo con a su cobertura o nivel conforme a los siguientes criterios: I... al...V. ...	**Artículo 208.** Las acciones, programación, promoción, financiamiento, ejecución y operación de las obras de infraestructura y equipamiento, se distribuirán de acuerdo a su cobertura o nivel conforme a los siguientes criterios: I... al...V. ...



	VI. Toda obra de infraestructura vial pública o privada deberá contemplar los elementos para albergar infraestructura para la movilidad activa tanto peatonal como ciclista, garantizando condiciones de seguridad vial.
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:	**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 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;	**I.** En vías públicas, los requerimientos necesarios para satisfacer la movilidad **de todas las personas en** la zona; en su caso, los espacios necesarios para alojar vialidades, paraderos, estaciones, carriles exclusivos para transporte público, **banquetas y** andadores peatonales, **infraestructura ciclista, ciclopuertos, así como** los necesarios para conformar e integrarse con las redes ya existentes o en proyecto para el resto del centro de población, **priorizando la construcción, mejoramiento o mantenimiento de la infraestructura para la movilidad activa.** Para tales fines deberán sujetarse a las especificaciones que consignen los programas de desarrollo urbano, y **la Reglamentación y normas técnicas correspondientes.** En

COORDINACIÓN DE PROCESOS LEGISLATIVOS
Poder Legislativo JALISCO
FOJA No.
DE
ENTREGÓ:
RECIBIÓ:

	ningún caso podrán tener un ancho menor que las vías públicas adyacentes de las cuales constituyan prolongación;
II...al...V. ...	II...al...V. ...
Artículo 214. Los urbanizadores aportarán, realizando las obras o mediante convenio con el Ayuntamiento, a la construcción o mejoramiento de la vialidad, de la infraestructura, del equipamiento y de las instalaciones, que estando localizadas fuera de la zona a urbanizar, en forma directa se requieran para su integración a la estructura urbana del centro de población para su adecuado funcionamiento y cumplimiento con la normatividad vigente en materia de movilidad.	**Artículo 214.** Los urbanizadores aportarán, realizando las obras de mitigación, compensación o mediante convenio con el Ayuntamiento, a la construcción o mejoramiento de **las vías públicas bajo un modelo de movilidad urbana sustentable e integral para la movilidad de todas las personas priorizando la movilidad activa y/o movilidad no motorizada. Se deberá cumplir con los estándares de seguridad vial en el desarrollo de la** infraestructura, del equipamiento y de las instalaciones, que estando localizadas fuera de la zona a urbanizar, en forma directa se requieran para su integración a la estructura urbana del centro de población para su adecuado funcionamiento y cumplimiento con la normatividad vigente en materia de movilidad.
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; II. Servicios sanitarios;	**Artículo 223.** Las garantías mínimas de acceso y bienestar con las que deben adecuarse las edificaciones, urbanizaciones y espacios abiertos tanto públicos como privados son las siguientes, las cuales estarán contenidas en los reglamentos municipales: I. Estacionamientos para vehículos y bicicletas; II. Servicios sanitarios;

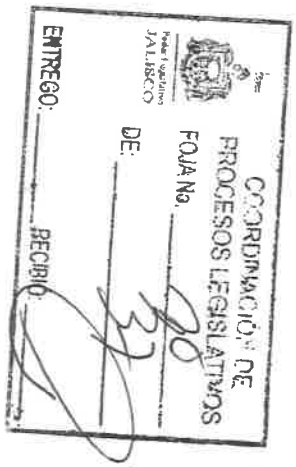
RECIBIÓ:
FOLIO:
FOJA No.
DE:
PROCESOS LEGISLATIVOS
COORDINACIÓN DE

III. Rampas de acceso;	III. Rampas de acceso;
IV. Rampas en la vía pública;	IV. Rampas en la vía pública;
V. Escaleras;	V. Escaleras;
VI. Elevadores;	VI. Elevadores;
VII. Vestíbulos de acceso a edificios;	VII. Vestíbulos de acceso a edificios;
VIII. Vía pública;	**VIII.** Vía pública con **infraestructura y servicios para todos los modos de transporte;**
IX. Señalamientos y provisiones;	IX. Señalamientos y provisiones;
X. Sistemas de recuperación y almacenamiento de aguas pluviales;	X. Sistemas de recuperación y almacenamiento de aguas pluviales;
XI. Instalaciones para energía alternativa;	XI. Instalaciones para energía alternativa;
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	**XII. Infraestructura ciclista que permita el uso de la bicicleta como modo de transporte y recreación, diseñados e implementados** conforme a las normas técnicas estatales, **municipales y federales;**
XIII. Vialidades preferentes o exclusivas para el transporte colectivo de superficie y el transporte escolar.	**XIII.** Vialidades preferentes o exclusivas **para vehículos no motorizados o vehículos para la movilidad activa, el transporte colectivo de superficie, para uso compartido de transporte público y vehículos de motorizados y/o vehículos para la movilidad activa** y el transporte escolar; **y**
	XIV. Ciclopuertos y/o espacios para el estacionamiento de bicicletas y otros vehículos para

COORDINACIÓN DE PROCESOS LEGISLATIVOS
FOJA No. ____
DE: ____
ENTREGO: ____
RECIBIÓ: ____

	la movilidad activa y/o movilidad no motorizada.
Artículo 227. Los proyectos y estudios en materia de movilidad deben contener: I... al V... VI. Levantamiento de la información sobre volúmenes de tránsito en días y horas representativas; VII... al XI... ...	**Artículo 227.** Los proyectos estudios en materia de movil deben contener: I... al V... **VI.** Levantamiento de la informació sobre volúmenes de trán **vehicular motorizado, motorizado y peatón discriminado por sexo apare el no motorizado y peatona** días y horas representativas. VII... al XI... ...

	TRANSITORIOS
	PRIMERO. El presente decre entrará en vigor el día siguien de su publicación en el Periódic Oficial El Estado de Jalisco. **SEGUNDO. En un plazo no mayo a quinientos cuarenta días a pa de la entrada en vigor de presente decreto, los 12 Ayuntamientos de los Municipio del Estado de Jalisco, deberá tener un plan integral d movilidad urbana sustentabl municipal o en su caso metropolitano; para contribuir a bienestar social mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura accesible, segura, eficiente y sostenible, con visión de desarrollo regional e intermodal.**



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

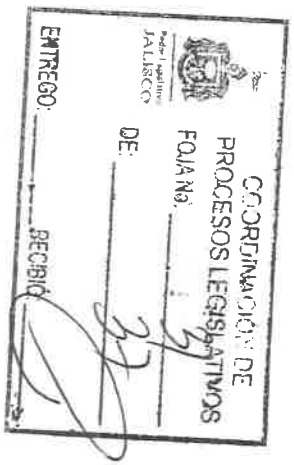
SECRETARÍA
DEL CONGRESO

NÚMERO_____
DEPENDENCIA_____

	TERCERO. Las obras urbanísticas que hayan sido autorizadas previo a la entrada en vigor del presente decreto, se seguirán rigiendo por las disposiciones bajo las cuales fueron autorizadas en su momento. **CUARTO. Los proyectos de urbanización y edificación que a la fecha de entrar en vigor este Decreto se encuentren en cualquier fase de autorización o ejecución, seguirán desarrollándose, observando las normas contenidas en las leyes vigentes al momento de iniciar su procedimiento de autorización o ejecución.**

21. 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 de personas haciendo uso de su propio cuerpo y/o ayudas técnicas y de vehículos de tracción humana como bicicleta, monociclo, triciclo, cuadriciclo; vehículos recreativos como patines, patinetas o monopatines; incluye aquellos asistidos por motor de baja potencia no susceptible de alcanzar velocidades mayores a veinticinco kilómetros por hora; la propuesta impone las bases jurídicas para que el Gobierno del Estado y los Ayuntamientos, definan sus acciones y prioridades en congruencia de los planes o programas de desarrollo urbano para la movilidad activa o no motorizada.

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



DECRETO

QUE REFORMA EL ARTÍCULO 5 DE LA LEY DE MOVILIDAD, SEGURIDAD VIAL Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE JALISCO Y LOS ARTÍCULOS 5°, 78. A., 101, 102, 120, 208, 212, 214, 223 Y 227 DEL CÓDIGO URBANO PARA EL ESTADO DE JALISCO, PARA QUEDAR COMO SIGUE:

ARTÍCULO PRIMERO. Se reforma el artículo 5 de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco.

Artículo 5. Glosario.

1. Para efectos de esta Ley, se entenderá por:

I. al... XCII. ...

XCII Bis. Movilidad inteligente: Uso de tecnologías avanzadas, incluyendo inteligencia artificial y datos en tiempo real, para gestionar flujos de movilidad, optimizar transporte público y privado, optimizando la seguridad vial.

XCIII. al... CLXXX. ...

ARTÍCULO SEGUNDO. Se reforma los artículos 5°, 78. A., 101, 102, 120, 208, 212, 214, 223 y 227 del Código Urbano para el Estado de Jalisco.

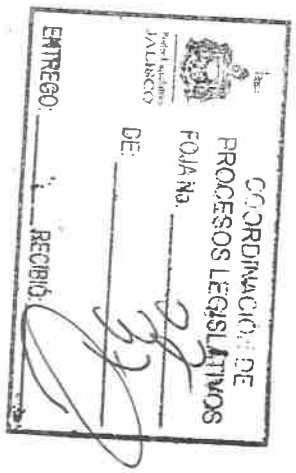
Artículo 5°. Para los efectos de este Código, se entiende por:

I...al XV...

XV. Bis. Bicicleta: Vehículo no motorizado principalmente de propulsión humana a través de pedales o de pedaleo asistido por motor eléctrico;

XV. Ter. Bosque Urbano: Es un área de valor ambiental que se localiza en el suelo urbano, poblado de formaciones vegetales predominantemente árboles. Son espacios vivos inmersos en un ecosistema propio al igual que su biodiversidad: agua, suelo, clima, paisajes, plantas, fauna y organismos asociados, que se desarrollan en el mismo o se introducen para mejorar su valor ambiental, cuya extensión y características contribuyen a mantener y mejora la calidad del ambiente.

XVI. ...



XVI Bis. Calle completa: Aquella diseñada para facilitar el tránsito seguro de las personas usuarias de las vías, de conformidad con la jerarquía de la movilidad, que propician la convivencia y los desplazamientos accesibles y eficientes. Consideran criterios de diseño universal, la ampliación de banquetas o espacios compartidos de circulación peatonal y vehicular libres de obstáculos, el redimensionamiento de carriles para promover velocidades seguras, carriles exclusivos para el transporte público, infraestructura ciclista y señalética adecuada y visible en todo momento;

XVII. ...

XVII. Bis. Ciclista: Persona usuaria de un vehículo no motorizado o de tracción humana través de pedales; se considera también persona ciclista a aquellas que conducen bicicletas asistidas por motores eléctricos, siempre y cuando ésta desarrolle velocidades de hasta veinticinco kilómetros por hora; los menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado serán considerados peatones;

XIX... al L. ...

L. Bis. Modos de transporte: formas o medios utilizados para trasladar personas o bienes de un lugar a otro;

L. Ter. Movilidad activa o no motorizada: Desplazamiento de personas y bienes que requiere un esfuerzo físico, utilizando ayudas técnicas o mediante el uso de vehículos no motorizados;

LI... al LXXXII. ...

LXXXII Bis. Vehículo no motorizado: Vehículo de tracción humana como bicicleta, monociclo, triciclo, cuadriciclo; vehículos recreativos como patines, patinetas o monopatines; incluye aquellos asistidos por motor de baja potencia no susceptible de alcanzar velocidades mayores a veinticinco kilómetros por hora;

LXXXIII. ...;

LXXXIII Bis. Zona de Circulación Preferente: Espacios destinados prioritariamente a peatones, ciclistas y usuarios de vehículo no motorizado;

LXXXIV. al LXXXVI. ...

Artículo 78. A. El Sistema Estatal de Planeación para el Desarrollo Urbano se integrará por un conjunto de programas y planes, de desarrollo y ejecución obligatorios, articulados entre sí, en relación directa con los ordenamientos ecológicos y los atlas de riesgo, organizados de la siguiente manera:

COORDINACIÓN DE PROCESOS LEGISLATIVOS
FOJA No.
DE:
FECHA:
HORA:

I...

II. Instrumentos de Referencia:
a) ... al h) ...

i) Plan integral de Movilidad Urbana Sustentable.

III...

B...

Artículo 101. Para los efectos de este Capítulo se entenderá por planeación metropolitana, la planificación, proyección, organización y programación de acciones del crecimiento, desarrollo **y movilidad** de las áreas y regiones metropolitanas, con la finalidad de mejorar la calidad de vida de sus habitantes en un conjunto intermunicipal y orientar en su beneficio el proceso de desarrollo.

Los instrumentos de planeación metropolitana establecidos en el presente capítulo deberán guardar congruencia con el Plan Nacional de Desarrollo, el Plan Estatal de Desarrollo y los diferentes instrumentos de planeación contemplados en este Código, así como ser elaborados con base en los indicadores de sustentabilidad.

Artículo 102. Los instrumentos de planeación metropolitana contemplados en la presente sección son los siguientes:

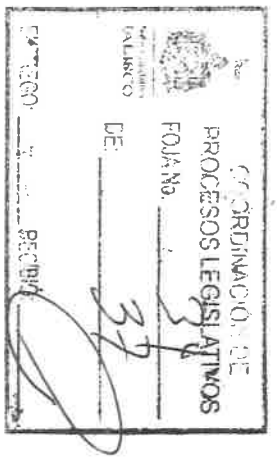
I... al II...

III. Los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable, que se aplicará a las Área Metropolitanas correspondientes, y que contemplarán la estrategia de implementación de la política de movilidad.

Artículo 208. Las acciones, programación, promoción, financiamiento, ejecución y operación de las obras de infraestructura y equipamiento, se distribuirán de acuerdo con a su cobertura o nivel conforme a los siguientes criterios:

I...al V. ...

VI. Toda obra de infraestructura vial pública o privada deberá contemplar los elementos para albergar infraestructura para la movilidad activa tanto peatonal como ciclista, garantizando condiciones de seguridad vial y accesibilidad universal para todos los modos.



Artículo 120. Los planes parciales de desarrollo urbano tienen por objeto:

I... al VII...

VIII. Definir la estructura urbana, integrada por el sistema vial, sistema de centralidades y sistema de movilidad.

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 magnitud de sus efectos en el contexto urbano, se prevea que presenten impactos de alcance zonal urbano o regional, deberán contemplar por lo menos:

I. En vías públicas, los requerimientos necesarios para satisfacer la movilidad de **todas las personas en** la zona; en su caso, los espacios necesarios para alojar vialidades, paraderos, estaciones, carriles exclusivos para transporte público, **banquetas y** andadores peatonales, **infraestructura ciclista, ciclopuertos, así como** los necesarios para conformar e integrarse con las redes ya existentes o en proyecto para el resto del centro de población, **priorizando la construcción, mejoramiento o mantenimiento de la infraestructura para la movilidad activa.** Para tales fines

deberán sujetarse a las especificaciones que consignen los programas de desarrollo urbano, **y la Reglamentación y normas técnicas correspondientes.** En ningún caso podrán tener un ancho menor que las vías públicas adyacentes de las cuales constituyan prolongación;

II... al V. ...

Artículo 214. Los urbanizadores aportarán, realizando las obras de mitigación, compensación o mediante convenio con el Ayuntamiento, a la construcción o mejoramiento de **las vías públicas bajo un modelo de movilidad urbana sustentable e integral para la movilidad de todas las personas priorizando la movilidad activa y/o movilidad no motorizada. Se deberá cumplir con los estándares de seguridad vial y accesibilidad universal en el desarrollo de la** infraestructura, del equipamiento y de las instalaciones, que, estando localizadas fuera de la zona a urbanizar, en forma directa se requieran para su integración a la estructura urbana del centro de población para su adecuado funcionamiento y cumplimiento con la normatividad vigente en materia de movilidad.

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

COORDINACIÓN DE PROCESOS LEGISLATIVOS
FOJA No. 35
DE
GOBIERNO DE JALISCO

I. Estacionamientos para vehículos y bicicletas;

II. Servicios sanitarios;

III. Rampas de acceso;

IV. Rampas en la vía pública;

V. Escaleras;

VI. Elevadores;

VII. Vestíbulos de acceso a edificios;
VIII. Vía pública **con infraestructura y servicios para todos los modos de transporte;**

IX. Señalamientos y provisiones;

X. Sistemas de recuperación y almacenamiento de aguas pluviales;

XI. Instalaciones para energía alternativa;

XII. Infraestructura ciclista que permita el uso de la bicicleta como modo de transporte y recreación, diseñados e implementados conforme a las normas técnicas estatales**, municipales y federales;**

XIII. Vialidades preferentes o exclusivas **para vehículos no motorizados o vehículos para la movilidad activa, el transporte colectivo de superficie para uso compartido de transporte público y vehículos de motorizados y/o vehículos para la movilidad activa** y el transporte escolar; **y**

XIV. Ciclopuertos y/o espacios para el estacionamiento de bicicletas y otros vehículos para la movilidad activa y/o la movilidad no motorizada.

Artículo 227. Los proyectos y estudios en materia de movilidad deben contener:

I... al V...
VI. Levantamiento de la información sobre volúmenes de tránsito **vehicular motorizado, no motorizado y peatonal, discriminado por sexo aparente el no motorizado y peatonal**, en días y horas representativas.
VII... al XI...
...

COORDINACIÓN DE PROCESOS LEGISLATIVOS
RECIBIÓ
HORA No.
DE

GOBIERNO DE JALISCO

PODER LEGISLATIVO

SECRETARÍA DEL CONGRESO

NÚMERO

DEPENDENCIA

TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial El Estado de Jalisco.

SEGUNDO. En un plazo no mayor a quinientos cuarenta días a partir de la entrada en vigor del presente decreto, los 125 Ayuntamientos de los Municipios del Estado de Jalisco, deberán tener un plan integral de movilidad urbana sustentable municipal o en su caso metropolitano; para contribuir al bienestar social mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal..

TERCERO. Las obras urbanísticas que hayan sido autorizadas previo a la entrada en vigor del presente decreto, se seguirán rigiendo por las disposiciones bajo las cuales fueron autorizadas en su momento.

CUARTO. Los proyectos de urbanización y edificación que a la fecha de entrar en vigor este Decreto se encuentren en cualquier fase de autorización o ejecución, seguirán desarrollándose, observando las normas contenidas en las leyes vigentes al momento de iniciar su procedimiento de autorización o ejecución.

ATENTAMENTE

GUADALAJARA, JALISCO A 27 DE AGOSTO DEL 2025

SALÓN DE SESIONES DEL CONGRESO DEL ESTADO DE JALISCO

"2025, Año de la Eliminación de la Transmisión Materno Infantil de Enfermedades Infecciosas"

DIPUTADA ALEJANDRA MARGARITA GIADANS VALENZUELA

Integrante de la LXIV Legislatura del Congreso del Estado

LA PRESENTE HOJA DE FIRMA CORRESPONDE A LA INICIATIVA DE DECRETO INICIATIVA DE DECRETO QUE REFORMA EL ARTÍCULO 5 DE LA LEY DE MOVILIDAD, SEGURIDAD VIAL Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE JALISCO Y LOS ARTÍCULOS 5º, 78, A., 101, 102, 120, 208, 212, 214, 223 Y 227 DEL CÓDIGO URBANO PARA EL ESTADO DE JALISCO, ESTABLECE QUE TODA OBRA DE INFRAESTRUCTURA VIAL PÚBLICA O PRIVADA DEBERÁ CONTEMPLAR LOS ELEMENTOS PARA ALBERGAR INFRAESTRUCTURA PARA VEHÍCULOS PARA LA MOVILIDAD ACTIVA Y O LA MOVILIDAD NO MOTORIZADA, DONDE LOS MUNICIPIOS DE JALISCO DISEÑEN Y APRUEBEN UN PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE MUNICIPAL O EN SU CASO METROPOLITANA, FOMENTANDO UNA #CIUDADACTIVA

COORDINACIÓN DE PROCESOS LEGISLATIVOS
FOJA No. 37
DE:
ENTREGO: RECIBIÓ: