



Haydeé REYES

Diputada Local Distrito 13 - Oaxaca de Juárez

H. CONGRESO DEL ESTADO DE OAXACA PRIMERA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE OAXACA

LXVI LEGISLATURA
RECIEN RECIEN RECIEN
09 MAY 2025

OFICIO NÚMERO: LXVI/HCEO/HIRS/039/2025.
ASUNTO: SE PRESENTA INICIATIVA.

San Raymundo Jalpan, Oax; a 09 de mayo de 2025.

Secretaría de Servicios Parlamentarios

LIC. FERNANDO JARA SOTO.
SECRETARIO DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS
DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE OAXACA.
EDIFICIO.

DIPUTADA HAYDEÉ IRMA REYES SOTO, integrante del Grupo Parlamentario del Partido MORENA de la LXVI Legislatura Constitucional del H. Congreso del Estado Libre y Soberano de Oaxaca, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 50, fracción I, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca; 30, fracción I y 104, fracción I de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Oaxaca; 3 fracción XVIII y 54 fracción I del Reglamento Interior del Congreso del Estado, me permito presentar a consideración de este Honorable Congreso del Estado para su estudio, discusión y aprobación la iniciativa siguiente:

ÚNICO: INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR LA QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD PARA EL ESTADO DE OAXACA, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, DE ACUERDO CON LA LEY GENERAL.

Sin otro particular, reciba un cordial saludo.

ATENTAMENTE
"EL RESPETO AL DERECHO AJENO ES LA PAZ"



H. CONGRESO DEL ESTADO DE OAXACA
LXVI LEGISLATURA
DIPUTADA HAYDEÉ IRMA REYES SOTO

RECIEN RECIEN RECIEN
09 MAY 2025

GOBIERNO CONSTITUCIONAL
DEL ESTADO DE OAXACA
PODER LEGISLATIVO

LXVI LEGISLATURA
DIPUTADA HAYDEÉ IRMA REYES SOTO
OAXACA DE JUÁREZ
DISTRITO 13

HIRS/avpm
C.c.p minutar

Dirección de Apoyo Legislativo
y Comisiones



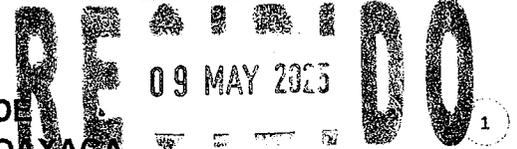
"2025. BICENTENARIO DE LA PRIMERA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE OAXACA"

Haydeé
REYES

Diputada Local Distrito 13 - Oaxaca de Juárez

H. CONGRESO DEL ESTADO DE OAXACA

LXVI LEGISLATURA



Dirección de Apoyo Legislativo
y Comisiones

DIPUTADO CÉSAR DAVID MATEOS BENÍTEZ.
PRESIDENTE DE LA DIPUTACIÓN PERMANENTE DEL
PRIMER RECESO CORRESPONDIENTE AL PRIMER AÑO DE
EJERCICIO LEGAL DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE OAXACA.
P R E S E N T E.

DIPUTADA HAYDEÉ IRMA REYES SOTO, integrante del Grupo Parlamentario del Partido MORENA de la LXVI Legislatura Constitucional del H. Congreso del Estado Libre y Soberano de Oaxaca, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 50, fracción I, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca; 30, fracción I y 104, fracción I de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Oaxaca; 3 fracción XVIII y 54 fracción I del Reglamento Interior del Congreso del Estado, me permito presentar a consideración de este Honorable Congreso del Estado, para su estudio, análisis, dictaminación y aprobación, la siguiente:

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR LA QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD PARA EL ESTADO DE OAXACA, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DE ACUERDO CON LA LEY GENERAL.

Fundamento lo anterior, al tenor de la presente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

PRIMERO. La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos señala que es facultad del Congreso Federal expedir leyes en materia de **movilidad y seguridad vial**, estableciendo las bases generales de coordinación de las facultades concurrentes entre la Federación, las entidades federativas, los Municipios y, en su caso, las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, de conformidad con lo estatuido en el artículo 73, fracción XXIX-C. Asimismo, en la fracción V del artículo 115, establece como facultades de los Municipios en los términos de las leyes federales y estatales relativas, a formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal, así como los planes en **materia de movilidad y seguridad vial**.

Dicho marco constitucional establece en su párrafo vigésimo primero del artículo 4º el derecho humano a la **movilidad** en condiciones de *seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad*.

En el mismo tenor establece la **Constitución Política del estado Libre y Soberano de Oaxaca** en su artículo 12, el derecho a la **movilidad** en condiciones de *seguridad, accesibilidad, eficiencia, comodidad (sic), igualdad y calidad, faltando la sostenibilidad e inclusión*. Asimismo, establece que

se dará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se promoverá una cultura de movilidad sustentable, para lo cual las autoridades adoptarán las medidas necesarias para asegurar el ejercicio de este derecho, especialmente en el uso del espacio vial en condiciones de equidad, así como garantizar el respeto de los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales del Estado.

Por su parte, la **Ley General de Movilidad y Seguridad Vial** es el ordenamiento general por excelencia que regula la movilidad y seguridad vial, la cual establece las bases, principios y mecanismos para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, así como las responsabilidades de los diferentes niveles de gobierno en esta materia.

Asimismo, en el artículo 1º se establecen como algunos de sus objetivos:

- a) *Sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros, a través del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y la información proporcionada por el Sistema de Información Territorial y Urbano para priorizar el desplazamiento de las personas, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad, así como bienes y mercancías, con base en la jerarquía de la movilidad señalada en esta Ley, que disminuya los impactos negativos sociales, de desigualdad, económicos, a la salud, y al medio ambiente, con el fin de reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, para lo cual se debe preservar el orden y seguridad vial;*
- b) *Definir mecanismos de coordinación de las autoridades de los tres órdenes de gobierno y la sociedad en materia de movilidad y seguridad vial;*
- c) *Establecer la concurrencia entre la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos para su debida coordinación.*
- d) *Vincular la política de movilidad y seguridad vial, con un enfoque integral de la política de ordenamiento territorial y desarrollo urbano y de manera transversal con las políticas sectoriales aplicables;*
- e) *Definir la jerarquía de la movilidad y los principios rectores a que deben sujetarse las autoridades competentes, en la implementación de esta Ley, en la expedición de disposiciones reglamentarias y en la formulación y aplicación de políticas, programas y acciones en la materia.*

Esta Ley General fue aprobada el 05 de abril de 2022 y publicada en Diario Oficial de la Federación el 17 de mayo de 2022, estableciéndose en sus artículos **transitorios segundo y quinto** lo siguiente:

Primero. ...

Segundo. *El Congreso de la Unión y las Legislaturas de las entidades federativas, en un plazo no mayor a 180 días, contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, deberán aprobar las reformas necesarias a las leyes de su competencia, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en esta Ley.*

Tercero. ...

Cuarto. ...

Quinto. *En un plazo no mayor a 365 días naturales contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, las Secretarías integrantes del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, las entidades federativas, así como los municipios, deberán integrar los registros, indicadores y bases de datos en materia de movilidad y seguridad vial como parte del Sistema de Información Territorial y Urbano.*

Sexto. ...

En ese sentido, conforme a nuestra Carta Magna el derecho a la movilidad es un derecho humano que implica la posibilidad de que todas las personas se desplacen libremente y de manera segura,

utilizando medios de transporte adecuados y que permitan el acceso a otros derechos, como el trabajo, la salud y la educación. En México, este derecho ha sido reconocido ya a nivel constitucional y legal a través de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, con el objetivo de mejorar las condiciones de vida, la movilidad de las personas y la calidad del transporte público.

SEGUNDO. Ahora bien, la movilidad constituye un derecho humano consagrado en el artículo 4º, párrafo décimo séptimo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en relación con lo establecido en el artículo 12 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca, el cual debe garantizarse en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

En ese sentido, la movilidad en condiciones de *seguridad vial* implica que se garantice a todas las personas el buen funcionamiento de la circulación del tránsito vehicular, de los motociclistas, ciclistas y peatones, pues la finalidad es, salvaguardar la integridad física de las personas que transitan por la vía pública disminuyendo los factores de riesgo, como es que no se cuente con la infraestructura necesaria y adecuada, o bien, que no se encuentre en condiciones aptas por la falta de mantenimiento, poniendo en riesgo la seguridad vial de las personas que transitan por las calles.

Por lo que, para que exista una *movilidad eficiente* implica que la infraestructura necesaria se encuentre en óptimas condiciones en las vialidades del Estado, que permitan mejorar el tránsito vehicular, de los motociclistas, ciclistas y de los peatones, así como que disminuya la congestión vial, evitar los accidentes viales y recortar los costos en circulación de los vehículos en la vía pública.

Para que exista una *movilidad inclusiva y en condiciones de igualdad*, se requiere que se cuente con la infraestructura necesaria y adecuada para el buen funcionamiento de las vialidades de nuestro Estado, garantizando a las personas con alguna discapacidad su debida inclusión a la movilidad y a transitar en condiciones de igualdad, lo cual sólo se puede lograr si las vialidades se encuentran en óptimas condiciones.

La movilidad en condiciones de *calidad*, implica garantizar que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas, de acuerdo con lo establecido en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial aprobada por el Congreso de la unión y que se encuentra en vigor.

Además, el derecho a la movilidad está relacionado con otros derechos básicos de las personas como son la *alimentación*, pues necesitan desplazarse de un lugar a otro para proveerse de sus víveres, ya sea al campo, los mercados locales o grandes centros de abastecimiento; el *derecho a la salud* para acudir al servicio médico de manera oportuna; el *derecho al trabajo* para llegar al lugar donde se labora de manera eficiente y sin contratiempos; el *derecho a la educación* para acudir a las escuelas; el *derecho a un medio ambiente sano* al utilizar medios de transporte sostenibles, entre

otros. En ese sentido, es innegable que en la actualidad todas las personas tienen la necesidad de trasladarse de un punto a otro por los motivos antes señalados o por cualquier otra razón que implique su movilidad.

Cabe señalar que, el fenómeno de la movilidad no es exclusivo de grandes ciudades, sino de cualquier ubicación geográfica en la que se encuentre una persona y tenga que desarrollar su vida cotidiana. Por ende, el libre tránsito o circulación es primordial, aunque en algunos casos presenta distintos retos para los asentamientos humanos. En el caso de las zonas rurales, la falta de opciones seguras y eficientes de movilidad repercute en el acceso a los servicios de salud, educación y alimentos, entre otros. Ello vulnera aún más a la población de dichas zonas, quien usualmente manifiesta un mayor grado de pobreza, desnutrición y analfabetismo, entre otras carencias sociales.¹

Dada esta relación, el Estado en sus tres niveles de gobierno tiene la obligación de proporcionar los mecanismos, acciones y programas adecuados para el goce del derecho de todas las personas a la movilidad segura y al libre tránsito, propiciando que los distintos medios de transporte, públicos o privados, sean de calidad, eficientes, con criterios de sustentabilidad y garantizar una infraestructura vial adecuada y de calidad para proporcionar a la ciudadanía un lugar seguro para transitar, vivir en paz y con dignidad.

Bajo esas premisas, se considera necesario que los marcos legales estatales se encuentren armonizados con los federales o generales para hacer posible la actualización normativa, por lo que, se deben adoptar las medidas legislativas que rigen la norma general en la materia, como es el caso de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, siendo el marco jurídico general por excelencia que tiene por objeto mejorar las condiciones de vida, la movilidad y la calidad del transporte público, así como garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Por lo que, nuestra Ley Estatal en materia de movilidad debe armonizarse con la Ley General ya que con ello se dará cumplimiento a lo mandado en el artículo transitorio segundo de dicha Ley General.

TERCERO. La armonización legislativa o normativa significa hacer compatibles las disposiciones federales o estatales, según corresponda, con las de los tratados de derechos humanos que se pretende incorporar o que ya han sido incorporados al ordenamiento interno con el fin de evitar conflictos y dotar de eficacia a estos últimos. Esta acción puede suponer la derogación de normas específicas, la abrogación de cuerpos normativos en forma íntegra o la adición de nuevas normas o su simple reforma para adaptarlas al contenido del tratado o para permitir su desarrollo normativo en

¹ Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM. El derecho a la movilidad y su relación con otros derechos humanos. Visible en el link:

<https://www.google.com.mx/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Farchivos.juridicas.unam.mx%2Fwww%2Fbjv%2Flibros%2F10%2F4697%2F2.pdf&psig=AQvVaw1CvYtACRuqOrhBBY4-Sknc&ust=1746928704268000&source=images&cd=vfe&opi=89978449&ved=0CAYQrpoMahcKEwjlMZCg55eNAXUAAAAAHQAAAAQBA>

"2025. BICENTENARIO DE LA PRIMERA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE OAXACA"

orden a su aplicación, inclusive la creación de órganos públicos, de procedimientos específicos, de tipos penales y de infracciones administrativas.²

Así, el proceso de *armonización legislativa implica diversos beneficios para las leyes locales* como son: la **identificación de inconsistencias**, con la cual se busca determinar si las leyes federales o estatales contradicen o no cumplen con los estándares establecidos en los tratados de derechos humanos; la **modificación legislativa**, a través de la cual se realizan reformas a las leyes para que sean compatibles con los tratados, ya sea a través de la creación de nuevas leyes o la modificación de las existentes; la **coordinación entre poderes**, para que el Congreso Federal y los congresos estatales trabajen de manera conjunta para llevar a cabo la armonización legislativa; y la **interpretación concordante**, que consiste en que las autoridades judiciales y administrativas deban interpretar las leyes de manera que se ajusten a los tratados de derechos humanos.

En resumen, la armonización legislativa busca lograr una coherencia entre las normas jurídicas internas y las obligaciones internacionales que México ha asumido en materia de derechos humanos.

Ahora bien, para el Poder Legislativo, tanto federal como local, el ejercicio de armonización legislativa es de gran trascendencia, pues significa hacer compatibles las disposiciones federales o estatales, según corresponda, con las de los tratados de derechos humanos de los que México forma parte, con el fin de evitar conflictos y dotar de eficacia a estos últimos.³

Además, para entender las transformaciones contextuales que hacen necesaria la actualización normativa en materia de movilidad y seguridad vial, resulta imperativo que se adopten las medidas legislativas que rigen la norma jurídica general de la materia, pues con ello, se logra la armonización legislativa, siendo un ejercicio de necesaria aplicación por el Congreso Federal y los congresos locales en el ámbito de sus respectivas competencias, ya que su observancia evitará, entre otros efectos negativos: la contradicción normativa; la generación de lagunas legislativas; la falta de certeza en la observancia y aplicación de la norma; dificultades para su aplicación y exigibilidad; así como el fomento a la impunidad al permitir la interpretación de la norma de manera discrecional y personal.

Ahora bien, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial busca un equilibrio entre la seguridad vial, promover una movilidad eficiente, sostenible e inclusiva, pues existe una relación directa entre el crecimiento económico, movilidad y seguridad vial, lo que implica que, a mayor crecimiento económico, más necesidades de movilidad, tanto de personas como de mercancías, lo que genera mayores riesgos en seguridad vial; es decir, mejorando la movilidad, mejoramos la seguridad vial.

² Cámara de Diputados. ¿Qué es la Armonización Legislativa? Visible en el link: https://www.google.com.mx/url?sa=i&url=http%3A%2F%2Fwww3.diputados.gob.mx%2Fcamara%2F001_diputados%2F006 centros de estudio%2F05 centro de estudios para el logro de la igualdad de genero%2F01d_seguimiento a iniciativas y proceso de armonizacion legislativa%2F01c_proceso de armonizacion legislativa&psig=AQvVaw16wsGNjll0zzhtdV8_Y-7K&ust=1746934707320000&source=images&cd=vfe&opi=89978449&ved=0CAYQrpoMahcKEwjAzI3F_ZeNAXUAAAAAHQAAAAAQBA

³ Cámara de Diputados Federal. Centro de Estudios para el Adelanto de las Mujeres y la Equidad de Género. La armonización legislativa en las entidades federativas. Visible en el link:

En ese sentido, en el caso particular, la armonización legislativa busca que las leyes estatales se complementen y refuercen con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, estableciendo políticas y medidas específicas para cada entidad. Esto incluye que se observen los principios de movilidad y seguridad vial, la regulación de la circulación vehicular, la protección de peatones y ciclistas, la promoción de modos de transporte sostenibles y la mejora de la seguridad vial, entre otros aspectos.

Bajo ese contexto, de conformidad con el artículo segundo transitorio de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial se estableció que, en un plazo no mayor a 180 días, contados a partir de la entrada en vigor de la mencionada ley (18 de mayo de 2022), el Congreso de la Unión y las **legislaturas de las entidades federativas**, debían aprobar las reformas necesarias a fin de armonizar las leyes de su competencia; sin embargo, de acuerdo con el último informe de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (Sedatu), en la actualidad sólo 12 Estados han actualizado sus marcos normativos locales: Aguascalientes, Baja California Sur, Campeche, Colima, Durango, Jalisco, Michoacán, Nuevo León, Querétaro, Quintana Roo, Tamaulipas y Yucatán⁴.

En el caso de Oaxaca es un pendiente legislativo por este Congreso Local actualizar el marco normativo local en materia de movilidad, por tal motivo, resulta imperativo realizar este ejercicio de armonización legislativa para actualizar nuestra Ley Estatal de Movilidad con la Ley General.

CUARTO. En virtud de lo anterior, al ser la movilidad un derecho humano constitucional que debe ser garantizado en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, de conformidad con nuestra Carta Magna y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, es necesaria la armonización de nuestra Ley de Movilidad Estatal con la Ley General, ya que con ello se dará cumplimiento a lo establecido en el artículo transitorio segundo de dicha Ley General y se evitará incurrir en omisión legislativa.

En ese sentido, la armonización legislativa de nuestra Ley de Movilidad Estatal con la Ley General traerá de manera particular, los siguientes beneficios:

- *Eficiencia operativa: Al eliminar regulaciones locales redundantes, se reduce la complejidad para las empresas y usuarios del transporte.*
- *Movilidad uniforme: Facilita el tránsito entre entidades federativas al establecer reglas claras y homogéneas.*
- *Seguridad vial: Refuerza las políticas preventivas y correctivas a nivel nacional para reducir accidentes y salvar vidas.*

⁴ Gobierno de México. Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. Llama Sedatu a congresos locales a armonizar sus leyes con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. 24 de agosto de 2023. Visible en el link: https://www.google.com.mx/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fwww.gob.mx%2Fsedatu%2Fprensa%2Flama-sedatu-a-congresos-locales-a-armonizar-sus-leyes-con-la-ley-general-de-movilidad-y-seguridad-vial&psiq=AOvVaw2Vjmd1y_3qDRAz43znU8So&ust=1747026935737000&source=images&cd=vfe&opi=89978449&ved=0CAYQrpoMhacKEwiAvl-Q1ZqNAXUAAAAAHQAAAAQBA

"2025. BICENTENARIO DE LA PRIMERA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE OAXACA"

- *Sostenibilidad: Promueve el uso de transporte más eficiente y amigable con el medio ambiente.*⁵

Además, la armonización legislativa del derecho a la movilidad es necesaria por varias razones:

- **Promueve la igualdad y la inclusión:** Al garantizar que todos tengan acceso a un sistema de transporte de calidad, se reduce la desigualdad y se asegura que nadie quede excluido.
- **Facilita el acceso a oportunidades:** El transporte eficiente permite a las personas acceder a trabajos, escuelas, servicios de salud y otros recursos esenciales.
- **Reduce la congestión y la contaminación:** La promoción de modos de transporte más eficientes y amigables con el medio ambiente ayuda a reducir la congestión vial, la contaminación del aire y el cambio climático.
- **Mejora la seguridad vial:** La armonización de las regulaciones de tránsito y la implementación de medidas de seguridad vial ayudan a reducir accidentes y salvar vidas.
- **Impulsa el desarrollo económico y social:** Un sistema de transporte eficiente y sostenible contribuye al desarrollo económico al facilitar el comercio y el acceso a servicios, y al desarrollo social al mejorar la calidad de vida de las personas.

En razón de lo anterior, es de suma importancia que se armonice nuestra Ley de Movilidad Local con la General de Movilidad y Seguridad Vial, ya que, se establecerá como objeto primordial garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad; se actualizarán los objetivos; se establecerán dentro del glosario los conceptos contemplados en la Ley General que aún no se encuentran en nuestro marco jurídico local relacionados con la movilidad; se incluirán los principios de movilidad conforme a los establecidos en la ley General; se establecerá la jerarquía de la movilidad; se establecerá el derecho a la movilidad y a la seguridad vial conforme a los criterios de accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad; se establecerá la obligación del Estado de integrar las bases de datos sobre movilidad y seguridad vial, así como el reporte de indicadores al Sistema de Información Territorial y Urbano.

Asimismo, se establecerá la obligación del Estado y los municipios en las siguientes políticas públicas: en la política de movilidad y seguridad vial, incluida la movilidad con perspectiva de género; se establecerán los instrumentos de política pública de movilidad y seguridad vial y los criterios que se deben observar para el diseño de la infraestructura vial; se incluirán los espacios públicos de diseño universal; proveer transporte público gratuito en las localidades rurales e insulares a niñas,

⁵ Opinión, Paulina Muñoz Mortara, directora de Administración y Comercial de Transporte Mumor, también es vicepresidenta de la Comisión de Movilidad de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (Canacar). 07 de enero de 2025. Visible en el link: <https://www.google.com.mx/url?sa=i&url=https%3A%2F%2F21.com.mx%2Fy-la-armonizacion-de-la-ley-general-de-movilidad-y-seguridad-vial%2F&psig=AOvVaw3-sY8OEev6mScc4-XyKZQ5&ust=1747027267284000&source=images&cd=vfe&opi=89978449&ved=0CAYQrpoMahcKEwiAr-e31pqNaxUAAAAAHQAAAAAQBA>

niños y adolescentes con el fin de garantizar el derecho a la movilidad y a la educación; se establecerán los instrumentos de política pública en materia de movilidad y seguridad vial en la gestión de la demanda; los instrumentos financieros; se establecerán las acciones de política pública para la sensibilización, educación y formación a la población en materia de movilidad y seguridad vial; se establecerá la distribución de competencias del Estado y los Municipios y sus mecanismos de coordinación y colaboración; y, finalmente, se establecerá la promoción del Estado y Municipios de la creación de Observatorios Ciudadanos de Movilidad y Seguridad Vial.

En virtud de todo lo anteriormente expuesto y fundado, es deber de este Poder Legislativo realizar todas las adecuaciones y modificaciones necesarias al marco jurídico local tendente a la armonización legislativa con la legislación general, así como de acuerdo con las necesidades acordes a la realidad actual de nuestra entidad, realizando la adecuación normativa a través de reformas, adiciones, derogaciones o abrogaciones de disposiciones normativas, en caso de ser necesario, por parte de este Poder Legislativo, por tal motivo, vengo a presentar una iniciativa con proyecto de decreto para reformar y adicionar diversas disposiciones de la Ley Estatal de Movilidad para armonizar su contenido con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

En razón de ello, vengo a proponer las siguientes reformas y adiciones a la Ley de Movilidad para el estado de Oaxaca, en los términos siguientes:

LEY DE MOVILIDAD PARA EL ESTADO DE OAXACA

| TEXTO VIGENTE | TEXTO QUE SE PROPONE |
|---|--|
| <p>Artículo 1. La presente Ley es de orden público, interés general, por lo que su observancia y aplicación es de carácter general y obligatorio en el Territorio del Estado, y tiene por objeto establecer las bases y directrices para planificar, regular, administrar, controlar, crear, supervisar, generar, fomentar y gestionar la movilidad de personas; de los bienes y mercancías por medios terrestres, así como registrar y regular el servicio de transporte público y privado, los servicios auxiliares y conexos que operan en las vías públicas; siendo la movilidad un derecho humano del que goza toda persona.</p> <p>El Gobernador del Estado o la Secretaría de Movilidad, deberán emitir las disposiciones jurídicas necesarias que se estimen oportunas para el cumplimiento del objeto de la presente Ley.</p> | <p>Artículo 1. La presente Ley es de orden público e interés social, por lo que su observancia y aplicación es de carácter general y obligatorio en todo el territorio del Estado, y tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.</p> <p>Esta Ley se interpretará de conformidad con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano es Parte y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.</p> <p>El Gobernador del Estado o la Secretaría de Movilidad, deberán emitir las disposiciones jurídicas necesarias que se estimen oportunas para el cumplimiento del objeto de la presente Ley.</p> |
| <p>Artículo 2. La presente ley tiene como finalidades:</p> | <p>Artículo 2. La presente ley tiene como objetivos:</p> |

I. Determinar los sujetos activos de la movilidad, que son las personas con discapacidad, los peatones, los ciclistas, transporte público, usuarios de la movilidad no motorizada, los motociclistas, los automovilistas, usuarios, conductores y prestadores del servicio público de transporte en todas sus modalidades;

II. Regular la movilidad y el transporte en el Estado de Oaxaca, así como los derechos y obligaciones de los sujetos de la movilidad, para establecer el orden y las medidas de seguridad, control de la circulación vehicular motorizada y no motorizada de personas, bienes y servicios, en las vías públicas abiertas a la circulación que no sean de competencia federal;

III. Establecer las bases para programar y organizar, la infraestructura con origen y destino para las personas con discapacidad, peatones, movilidad no motorizada y transporte público, infraestructura carretera y el equipamiento vial;

IV. Determinar las bases para planear, establecer, regular, administrar, controlar y supervisar el servicio público de transporte;

V. Coadyuvar con los esquemas de coordinación institucional, así como la delimitación de las atribuciones para el cumplimiento de los objetivos y fines de los programas de fomento a la cultura y educación vial, y

VI. Implementar preferentemente avances tecnológicos tendientes al mejoramiento del servicio público de transporte en todas sus modalidades, en lo que atañe al cobro de tarifas mediante el sistema de prepago; a la contratación y pago del servicio a través de aplicación móvil; a la realización de los trámites ante la Secretaría y el Registro Estatal de Transporte de Oaxaca; así como al control vehicular mediante un dispositivo que permita su identificación por radiofrecuencia que en el futuro sustituya a la placa metálica que actualmente se utiliza para esos efectos.

I. Sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros, a través del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y la información proporcionada por el Sistema de Información Territorial y Urbano para priorizar el desplazamiento de las personas, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad, así como bienes y mercancías, con base en la jerarquía de la movilidad señalada en esta Ley, que disminuya los impactos negativos sociales, de desigualdad, económicos, a la salud y al medio ambiente, con el fin de reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, para lo cual se debe preservar el orden y seguridad vial;

II. Definir mecanismos de coordinación de las autoridades de los tres órdenes de gobierno y la sociedad en materia de movilidad y seguridad vial;

III. Establecer la concurrencia entre la Federación, el Estado y los municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos para su debida coordinación, de conformidad con lo establecido en el artículo 73, fracción XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;

IV. Establecer las bases para la coordinación entre integrantes del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial a través de los planes de desarrollo, la política de movilidad y de seguridad vial con un enfoque integral a la política de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, que sea transversal con las políticas sectoriales aplicables;

V. Determinar mecanismos y acciones que promuevan y fomenten la sensibilización, la formación y la cultura de la movilidad y seguridad vial, que permitan el ejercicio pleno de este derecho;

VI. Vincular la política de movilidad y seguridad vial, con un enfoque integral de la política de ordenamiento territorial y desarrollo urbano y de manera transversal con las políticas sectoriales aplicables;

VII. Definir la jerarquía de la movilidad y los principios rectores a que deben sujetarse las autoridades competentes, en la implementación de

esta Ley, en la expedición de disposiciones reglamentarias y en la formulación y aplicación de políticas, programas y acciones en la materia;
VIII. Establecer las bases para priorizar los modos de transporte de personas, bienes y mercancías, con menor costo ambiental y social, la movilidad no motorizada, vehículos no contaminantes y la intermodalidad;

IX. Establecer los mecanismos y acciones para la gestión de factores de riesgo que permitan reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, así como salvaguardar la vida e integridad física de las personas usuarias del sistema de movilidad, bajo un enfoque de sistemas seguros;

X. Promover la toma de decisiones con base en evidencia científica y territorial en materia de movilidad y seguridad vial;

XI. Regular la movilidad y el transporte en el Estado de Oaxaca, así como los derechos y obligaciones de los sujetos de la movilidad, para establecer el orden y las medidas de seguridad, control de la circulación vehicular motorizada y no motorizada de personas, bienes y servicios, en las vías públicas abiertas a la circulación que no sean de competencia federal;

XII. Establecer las bases para programar y organizar, la infraestructura con origen y destino para las personas con discapacidad, peatones, movilidad no motorizada y transporte público, infraestructura carretera y el equipamiento vial;

XIII. Determinar las bases para planear, establecer, regular, administrar, controlar y supervisar el servicio público de transporte;

XIV. Implementar preferentemente avances tecnológicos tendientes al mejoramiento del servicio público de transporte en todas sus modalidades, en lo que se refiere al cobro de tarifas mediante el sistema de prepago; a la contratación y pago del servicio a través de aplicación móvil; a la realización de los trámites ante la Secretaría y el Registro Estatal de Transporte de Oaxaca; así como al control vehicular mediante un dispositivo que permita su identificación por radiofrecuencia que en el futuro sustituya a la placa metálica que actualmente se utiliza para esos efectos.

Artículo 3.- Para los efectos de la presente Ley:

I. Son principios rectores de la movilidad:

a) La accesibilidad universal como el derecho de toda persona a la movilidad y al transporte de acuerdo a las necesidades particulares y sociales; así como al desplazamiento por las vías públicas sin obstáculos con facilidad y seguridad, independientemente de su condición.

b) El respeto al medio ambiente a partir de políticas gubernamentales que incentiven el cambio del uso del transporte de combustión interna;

c) Inclusión. Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, independientemente del modo que utilicen para trasladarse, poniendo especial énfasis en grupos en desventaja por condición física, social, económica, género o edad;

d) Sustentabilidad: Solucionar los desplazamientos de personas y sus bienes, con los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida y el medio ambiente, al incentivar el uso de transporte público y no motorizado, así como impulsar el uso de tecnologías sustentables en los medios de transporte;

e) Resiliencia: Lograr que el Sistema de Movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación de bajo costo para la sociedad y al medio ambiente;

f) El desarrollo económico, a partir del ordenamiento de las vías públicas de comunicación a fin de minimizar los costos y tiempos de traslado de personas y bienes; y

g) La perspectiva de género, a partir de políticas gubernamentales, que garanticen la seguridad e integridad física, sexual y la vida, de quienes utilicen el servicio del transporte público.

II. Se consideran vías públicas: las calles, calzadas, avenidas, ciclovías, carreteras, caminos y autopistas, así como las vialidades primarias y andadores de movilidad con prioridad al transporte público y, en general:

a) Los predios destinados a los fines públicos del tránsito peatonal, vehicular y al transporte colectivo; y

Artículo 3.- Son principios rectores de la movilidad y seguridad vial:

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

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

III. Confiabilidad: Las personas usuarias de los servicios de transporte deben tener la certeza de que los tiempos de recorrido, los horarios de operación y los puntos de abordaje y descenso son predefinidos y seguros, de manera que se puedan planear los recorridos de mejor forma;

IV. Desarrollo económico: A partir del ordenamiento de las vías públicas de comunicación a fin de minimizar los costos y tiempos de traslado de personas y bienes;

V. Diseño universal: Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir los criterios de diseño universal, a fin de incluir a todas las personas independientemente de su condición y en igualdad de oportunidades, a las calles y los servicios de movilidad, de acuerdo con las condiciones de cada centro de población; así como otorgarles las condiciones mínimas de infraestructura necesarias para ejercer el derecho a la movilidad;

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

b) Los caminos públicos de jurisdicción estatal, destinados temporal o permanentemente al tránsito de personas, bienes y vehículos, incluyendo el área del derecho de vía de estos; así como las vialidades de uso común de las unidades habitacionales, cuando su ubicación geográfica permitan el libre tránsito peatonal, ciclista, vehicular o de transporte colectivo y sea necesario para la unión entre dos o más puntos de intersección con zonas urbanas;

III. No tienen el carácter de vías públicas: los predios pertenecientes al dominio privado, de la Federación, del Estado, de los municipios o de los particulares, para fines restringidos o aprovechamientos privados.

IV. Se denominan vías públicas de comunicación local: las vías públicas, incluyendo sus construcciones de ingeniería como puentes, alcantarillas, pasos a desnivel y demás elementos de protección, a excepción de aquéllas que comuniquen al Estado con otra u otras entidades federativas, o las construidas en su totalidad o en su mayor parte por la Federación, siempre que éstas no se hubieren cedido al Estado; y

V. Se entiende por derecho de vía, a la zona afecta a una vía pública en ambos lados de ésta, con las medidas que determine el reglamento correspondiente.

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

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

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

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

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

XII. Participación: Establecer mecanismos para que la sociedad se involucre activamente en cada etapa del ciclo de la política pública, en un esquema basado en la implementación de metodologías de co-creación enfocadas en resolver las necesidades de las personas;

XIII. Perspectiva de género: Visión científica, analítica y política que busca eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género y que promueve la igualdad entre mujeres y hombres;

XIV. Progresividad: Garantizar que el derecho a la movilidad y sus derechos relacionados, estén en constante evolución, promoviéndolos de manera progresiva y gradual e incrementando constantemente el grado de su tutela, respeto, protección y garantía;

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

XVI. Seguridad: Se deberá proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible;

XVII. Seguridad vehicular: Aspecto de la seguridad vial enfocado en el desempeño de protección que brinda un vehículo de motor a las personas pasajeras y usuarias vulnerables, y demás usuarias de la vía, contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de siniestro;

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

XIX. Transparencia y rendición de cuentas: Garantizar la máxima publicidad y acceso a la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial, así como sobre el ejercicio presupuestal y cumplimiento de la normativa, de conformidad con lo establecido en la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública;

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

XXI. Uso prioritario de la vía o del servicio: Concientizar a personas usuarias de la vía y transporte público sobre la necesidad que tienen las personas con discapacidad, las personas con movilidad limitada y quien les acompaña, de usar en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.

Artículo 4. Para los efectos de aplicación e interpretación de esta Ley, se entenderá por:

Artículo 4. Para los efectos de aplicación e interpretación de esta Ley, se entenderá por:

I. APLICACIÓN MÓVIL: Programa informático o plataforma electrónica destinada a ofrecer servicios relacionados con la movilidad y el transporte, de geolocalización para la búsqueda y contacto virtual de prestadores del servicio con los usuarios, así como para la contratación y pago de servicios, ejecutada en dispositivos fijos o móviles mediante el uso de Internet, bajo la cual deberán operar los concesionarios del servicio de transporte público;

II. ÁREA DE ESPERA PARA VEHÍCULOS NO MOTORIZADOS Y MOTOCICLETAS: Zona marcada sobre el pavimento en una intersección de calle que tenga semáforo, que permite a los conductores de estos vehículos aguardar la luz verde del semáforo en una posición adelantada, de tal forma que sean visibles a los conductores de otros vehículos. Consistente en dos rayas de alto, una separada a 1,20 metros inmediatamente antes del cruce peatonal y otra raya de alto separada 4 metros de la anterior. Entre las dos rayas de alto se deben colocar pictogramas de bicicleta y motocicleta;

III. a la LXXIII. ...

I. Accesibilidad: Las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con los demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información, la accesibilidad cognitiva y otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares;

II. Acciones afirmativas: Políticas, medidas o acciones dirigidas a favorecer a personas o grupos en situación de vulnerabilidad, con el fin de eliminar o reducir las desigualdades y barreras de tipo actitudinal, social, cultural o económico que los afectan;

III. Ajustes razonables: Modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular, para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales;

IV. Aplicación móvil: Programa informático o plataforma electrónica destinada a ofrecer servicios relacionados con la movilidad y el transporte, de geolocalización para la búsqueda y contacto virtual de prestadores del servicio con los usuarios, así como para la contratación y pago de servicios, ejecutada en dispositivos fijos o móviles mediante el uso de Internet, bajo la cual deberán operar los concesionarios del servicio de transporte público;

V. Área de espera para vehículos no motorizados y motocicletas: Zona marcada sobre el pavimento en una intersección de calle que tenga semáforo, que permite a los conductores de estos vehículos aguardar la luz verde del semáforo en una posición adelantada, de tal forma que sean visibles a los conductores de otros vehículos. Consistente en dos rayas de alto, una separada a 1,20 metros inmediatamente antes del cruce peatonal y otra raya de alto separada 4 metros de la anterior. Entre las dos rayas de alto se deben colocar pictogramas de bicicleta y motocicleta;

VI. Atención médica prehospitalaria: Es la otorgada a las personas cuya condición clínica considera que pone en peligro la vida, un órgano o su función, con el fin de lograr la limitación del daño y su

estabilización orgánico-funcional, desde los primeros auxilios hasta la llegada y entrega a un establecimiento para la atención médica con servicio de urgencia, así como durante el traslado entre diferentes establecimientos a bordo de una ambulancia;

VII. Auditorías de seguridad vial: Metodología aplicable a cualquier infraestructura vial para identificar, reconocer y corregir las deficiencias antes de que ocurran siniestros viales o cuando éstos ya están sucediendo. Las auditorías de seguridad vial buscan identificar riesgos de la vía con el fin de emitir recomendaciones que, al materializarse, contribuyan a la reducción de los riesgos;

VIII. Autoridades: Autoridades de los tres órdenes de gobierno en materia de movilidad, seguridad vial y transporte terrestre;

IX. Ayudas técnicas: Dispositivos tecnológicos y materiales que permiten habilitar, rehabilitar o compensar una o más limitaciones funcionales, motrices, sensoriales o intelectuales de las personas con discapacidad;

X. BANQUETA: La porción de vía destinada a la movilidad peatonal para permitir accesos cómodos, seguros y universalmente accesibles, generalmente comprendida entre el arroyo de circulación de vehículos y el alineamiento de las propiedades;

XI. BICICLETA: Vehículo impulsado directamente por la fuerza humana, que consta de dos o más ruedas alineadas, donde una o más personas se pueden sentar o montar sobre asientos. Se considerará como un medio de transporte cuando se le utilice en la vía pública;

XII. BICIESTACIONAMIENTO: Espacio considerado exclusivamente para el aparcamiento de bicicletas;

XIII. BICIESTACIONAMIENTO BÁSICO EN LA VÍA PÚBLICA: Zona equipada con mobiliario urbano ubicada cerca de puntos de interés el cual es recomendado para distancias cortas de 15 minutos entre un punto y otro con capacidad desde una bicicleta en adelante, el diseño preferente es de tipo "U" invertida, mismo que debe estar ubicado en una zona visible como postes de luz o algún otro tipo de mecanismo de iluminación;

XIV. Caducidad: Acto administrativo por el cual el Gobernador del Estado o la Secretaría declara, mediante la resolución respectiva, extinta la concesión por las causales señaladas en esta Ley;

XV. 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;

XV. CICLOVÍA: Carril de circulación exclusiva para ciclistas, físicamente segregado del tránsito automotor. Puede estar confinado con elementos fijos en el pavimento o semifijos;

XVI. CICLISTA: Persona que transita por las vías públicas del Estado y los Municipios a bordo de un vehículo de tracción humana;

XVII. CONCESIÓN: Es el acto administrativo por medio del cual, mediante el procedimiento y resolución respectiva, el Gobernador del Estado o la Secretaría autoriza a una persona física o moral para llevar a cabo la prestación del Servicio Público de Transporte y de los servicios auxiliares;

XVIII. CONDUCTOR: La persona que dirige los mandos de un vehículo;

XIX. CONSEJO ESTATAL: Consejo Estatal de Movilidad;

XX. CRUCE PEATONAL: Zonas en la vialidad que forman una intersección entre el tránsito vehicular y el peatonal ya sea en un mismo o diferente nivel que su función es obligar a los vehículos a detenerse para permitir el cruce seguro de los peatones exista o no semáforo, generalmente está señalizado por franjas paralelas de color blanco o amarillo;

XXI. DEPÓSITO VEHICULAR: Lugar autorizado propiedad del Gobierno del Estado, de los municipios, o de un particular, para resguardar los

vehículos asegurados, infraccionados y recuperados por la autoridad competente; también se le denomina encierro o corralón;
XXII. DESPACHO: Número de salidas programadas de los vehículos durante el horario deservicio de la ruta;

XXIII. Desplazamientos: Recorrido de una persona asociado a un origen y un destino preestablecidos con un propósito determinado en cualquier modo de movilidad;

XXIV. Discriminación por motivos de discapacidad: Se entenderá cualquier distinción, exclusión o restricción por motivos de discapacidad que tenga el propósito o el efecto de obstaculizar, menoscabar o dejar sin efecto el reconocimiento, goce o ejercicio, en igualdad de condiciones, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales en los ámbitos político, económico, social, cultural, civil o de otro tipo. Incluye todas las formas de discriminación, entre ellas, la denegación de ajustes razonables;

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

XXVI. Dispositivo de seguridad: Aditamento, sistema o mecanismo dispuesto para las personas en favor de la seguridad de la vida, la salud y la integridad durante sus traslados;

XXVII. Dispositivos de control del tránsito: Conjunto de señales, marcas, dispositivos diversos y demás elementos que se colocan en las vías con el objeto de prevenir, regular y guiar la circulación de personas peatonas y vehículos que cumplan con el criterio de diseño universal, garantizando su adecuada visibilidad en todo momento;

XXVIII. Dispositivos de seguridad vehicular: Autopartes, partes, sistemas, diseños y mecanismos en un vehículo dispuesto para producir una acción de protección en favor de la seguridad, la vida, la salud e integridad de las personas usuarias, de conformidad con lo

establecido en las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes;

XXIX. DISPOSITIVOS O APARATOS DE MOVILIDAD ASISTIDA: Son herramientas auxiliares que permiten el desplazamiento de personas con discapacidad o movilidad limitada, como por ejemplo: silla de ruedas manual o motorizada, andadera, bastón, perro guía o muletas;

XXX. Educación Vial: Actividad cuya finalidad es promover una cultura vial en la población, dirigida a todas las personas usuarias de la vía, con el objetivo de generar cambios en los patrones de comportamiento social;

XXXI. Enfoque Sistémico: Enfoque que aborda la movilidad en su totalidad e integralidad, en el que interactúan una serie de elementos coordinados e interconectados;

XXXII. ESPACIO PÚBLICO: Zona o lugar público donde cualquier usuario tiene el derecho de circular;

XXXIII. Especificaciones técnicas: Parámetros a los que se encuentra sujeto el diseño, funcionalidad y uso tanto de las vías como de los modos de transporte, con el objeto de garantizar la seguridad, salud e integridad de las personas usuarias y la prevención del riesgo, considerando las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad;

XXXIV. ESTACIONAMIENTO: Espacio físico o lugar utilizado para detener, custodiar y/o guardar un vehículo por tiempo determinado;

XXXV. ESTACIONAMIENTO EN VÍA PÚBLICA: Espacio físico establecido en la vialidad, para detener y desocupar los vehículos, cuando así lo disponga la autoridad se realizará el pago de una tarifa;

XXXVI. ESTACIONAMIENTO PRIVADO: Es aquel espacio físico para satisfacer las necesidades de individuos, instituciones y empresas, de sus clientes y visitantes, para el resguardo de vehículos, siempre que el servicio sea gratuito;

XXXVII. ESTACIONAMIENTO PÚBLICO: Espacio físico para satisfacer las necesidades del público en

general para el resguardo mediante el pago de una tarifa;

XXXVIII. ESTADO DE EBRIEDAD: Cuando los conductores o peatones tengan una cantidad superior a 0.8 gramos por litro de alcohol en la sangre o una cantidad superior a 0.4 miligramos por litro de alcohol en aire espirado.

XXXIX. Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial: Instrumento rector para la conducción de la Política Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, que incluye el conjunto de acciones encaminadas a promover la movilidad y la seguridad vial, para implementarlas a través de la coordinación de los tres órdenes de gobierno;

XL. Estudio de Impacto de Movilidad: El que realizan las autoridades de los tres órdenes de gobierno en el ámbito de sus funciones, con el fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida de la ciudadanía en materia de movilidad y seguridad vial;

XLI. Examen de valoración integral: Conjunto de valoraciones físicas, médicas y evaluación de conocimientos en materia de reglamentos de tránsito, que las autoridades de los tres órdenes de gobierno en el ámbito de sus funciones practican a las personas aspirantes para obtener o renovar una licencia de conducir;

XLII. Externalidades: Factores que inciden, afectan y son derivados de efectos secundarios que causa la actividad de la movilidad de una persona, en función del medio de transporte por el que se desplace, como emisiones, congestión, siniestros y uso de espacio público;

XLIII. Factor de riesgo: Todo hecho o acción que dificulte la prevención de un siniestro de tránsito, así como la implementación de medidas comprobadas para mitigar dichos riesgos;

XLIV. Gestión de la demanda de movilidad: Conjunto de medidas, programas y estrategias que inciden en la conducta de las personas usuarias a fin de reducir viajes o cambiar el modo de transporte; con el fin de optimizar tiempos en los desplazamientos;

XLV. Gestión de la velocidad: Conjunto de medidas integradas que llevan a las personas conductoras a circular a una velocidad segura y, en consecuencia, reducir el número de siniestros de tránsito y las lesiones graves o muertes;

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

XLVII. Impacto de movilidad: Resultado de la evaluación de las posibles influencias o alteraciones sobre los desplazamientos de personas, bienes y mercancías que pudieran afectarse por la realización de obras y actividades privadas y públicas;

XLVIII. Interseccionalidad: Conjunto de desigualdades múltiples que coinciden o interceptan en una persona o grupo, aumentando su situación desfavorecida, riesgo, exposición o vulnerabilidad al hacer uso de la vía;

XLIX. Lengua de Señas Mexicana: Lengua de una comunidad de sordos, que consiste en una serie de signos gestuales articulados con las manos y acompañados de expresiones faciales, mirada intencional y movimiento corporal, dotados de función lingüística, forma parte del patrimonio lingüístico de dicha comunidad y es tan rica y compleja en gramática y vocabulario como cualquier lengua oral;

L. Ley General: Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;

LI. Ley: Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca;

LI. Motocicleta: Vehículo motorizado de dos o más ruedas utilizado para el transporte de pasajeros o de carga, propulsado por un motor de combustión interna, eléctrico o algún otro tipo de mecanismo que utilice cualquier otro tipo de energía o asistencia que proporcione una potencia continua normal mayor a 1 KW (1.34HP), o cuyo motor de

combustión tenga un volumen desplazado mayor a 49 cm cúbicos. Sin ser limitativo sino enunciativo, una motocicleta puede incluir denominaciones de bicimoto, motoneta, motocicleta con sidecar, trimoto y cuatrimoto, con capacidad de operar tanto en carretera como en otras superficies;

LII. **Movilidad:** El conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas;

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

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

LV. **Observatorios:** Los Observatorios de Movilidad y Seguridad Vial;

LVI. **PERMISO ESPECIAL:** Acto administrativo por el cual el Gobernador del Estado o la Secretaría autoriza a un particular para prestar el servicio especial de transporte;

LVII. **PERMISO PROVISIONAL:** Acto administrativo por el cual el Gobernador del Estado o la Secretaría autoriza a un particular a prestar el servicio público de transporte en forma provisional para satisfacer una necesidad de transporte eventual, emergente o extraordinaria, y para garantizar la continuidad de los servicios que presten los concesionarios durante el desarrollo de trámites administrativos ante la Secretaría;

LVIII. **PERMISO COMPLEMENTARIO:** Autorización emitida por el Gobernador del Estado o la Secretaría para la circulación de vehículos que prestan los servicios de transporte en zonas limítrofes del Estado, y los amparados en permisos otorgados por la autoridad federal;

LIX. **PERMISIONARIO:** Persona autorizada por el Gobernador del Estado o la Secretaría, para prestar el servicio especial de transporte;

LX. Persona Concesionaria: Persona física o moral autorizada para prestar el Servicio Público de Transporte y de los servicios auxiliares;

LXI. Persona peatona: Persona que transita por la vía a pie o que por su condición de discapacidad o de movilidad limitada utilizan ayudas técnicas para desplazarse; incluye menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado;

LXII. PERSONA CON DISCAPACIDAD: Es quien tiene una deficiencia o limitación, que al interactuar con las barreras que le impone el entorno social, pueda impedir su inclusión plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con los demás;

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

LXIV. Persona usuaria: La persona que realiza desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad;

LXV. PROGRAMA: Programa Sectorial de Movilidad;

LXVI. RAMPAS: Planos inclinados que ayudan a librar el desnivel entre la banqueta y el arroyo vehicular brindando continuidad en la superficie con una pendiente suave (máximo al 6%). Como con la banqueta, la textura del pavimento debe brindar tracción adecuada aún en condiciones de humedad que propician la seguridad de las personas desplazándose con alguna ayuda técnica.

LXVII. REGISTRO ESTATAL: Registro Estatal de Transporte de Oaxaca;

LXVIII. REGLAMENTO: Reglamento de la Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca;

LXIX. REVOCACIÓN: Acto administrativo por virtud del cual el Gobernador del Estado o la Secretaría, dejan sin efectos la concesión, el permiso o la autorización, con base en las determinaciones y

términos de esta Ley y demás disposiciones aplicables;

LXX. SECRETARÍA: Secretaría de Movilidad;

LXXI. Seguridad vehicular: Medidas enfocadas en el desempeño y protección que brinda un vehículo motorizado a las personas pasajeras y usuarias de la vía contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de un siniestro de tránsito;

LXXII. Seguridad vial: Conjunto de políticas y sistemas orientados a controlar los factores de riesgo, con el fin de prevenir y reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito;

LXXIII. Sensibilización: Transmisión de información a la población, con el fin de concientizarla sobre el uso de la vía y la problemática que en ella se genera;

LXXIV. Sensibilización de género: Diseño, instrumentación y ejecución de programas y políticas públicas que atiendan la problemática de las desigualdades e inequidades de género;

LXXV. Señalización: Conjunto integrado de dispositivos, marcas y señales que indican la geometría de las vías, sus acotamientos, las velocidades máximas, la dirección de tránsito, así como sus bifurcaciones, cruces y pasos a nivel, garantizando su adecuada visibilidad de manera permanente;

LXXVI. SERVICIO ESPECIAL: El que se presta a través de un permiso otorgado por el Gobernador del Estado o la Secretaría para satisfacer una necesidad específica de un sector de la población;

LXXVII. SERVICIO DE TRANSPORTE: El que se presta a través de la concesión, el permiso, autorización, convenio o contrato correspondiente;

LXXVIII. SERVICIO PÚBLICO: El que, al amparo de una concesión, se presta en forma continua y regular en las vías públicas del Estado y sus Municipios, para satisfacer una necesidad general del traslado de pasajeros y carga de un lugar a otro;

LXXIX. Servicios auxiliares: Son todos los bienes muebles o inmuebles e infraestructura, así como los servicios a los que hace referencia la Ley de

Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público, previstos en la legislación aplicable y que son susceptibles de autorización, permiso o concesión a particulares, por parte de los tres órdenes de gobierno;

LXXX. Siniestro de tránsito: Cualquier suceso, hecho, accidente o evento en la vía pública derivado del tránsito vehicular y de personas, en el que interviene por lo menos un vehículo y en el cual se causan la muerte, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, o daños materiales, que puede prevenirse y sus efectos adversos atenuarse;

LXXXI. Sistema Nacional: El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;

LXXXII. Sistemas de movilidad: Conjunto de elementos y recursos relacionados directa o indirectamente con el tránsito y la movilidad, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas, bienes y mercancías en el espacio público;

LXXXIII. Sistemas de retención infantil: Dispositivos de seguridad para limitar la movilidad del cuerpo para personas menores de doce años, a fin de disminuir el riesgo de lesiones en caso de colisión o desaceleración brusca del vehículo;

LXXXIV. Sistemas seguros: Prácticas efectivas, eficientes y prioritarias, que redistribuyen responsabilidades entre los diversos actores relacionados con la movilidad y no solo con las personas usuarias, cobran especial relevancia las vías libres de riesgos, los sistemas de seguridad en el transporte, en los vehículos y las velocidades seguras;

LXXXV. SITIO: Espacio en la vía pública, autorizado por la autoridad municipal correspondiente, destinado al estacionamiento de los vehículos del servicio público de transporte individual en espera de pasaje;

LXXXVI. SUPERVISOR DE MOVILIDAD: Servidor público quien supervisará y controlará la movilidad, en el territorio del Estado;

LXXXVII. TARIFA: Contraprestación económica que el usuario del servicio de transporte paga a su prestador;

LXXXVIII. Transporte: Es el medio físico a través del cual se realiza el traslado de personas, bienes y mercancías;

LXXXIX. TRANSPORTE PRIVADO: El que tiene por objeto satisfacer las necesidades particulares de quien lo realiza sin mayor limitación que el registro del vehículo y el cumplimiento de las normas de circulación emitidas por el Estado y los Municipios;

XC. Transporte público de pasajeros: Es el medio de traslado que se ofrece a una persona o para el público en general de forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida y sujeta a horarios establecidos o criterios de optimización mediante algoritmos tecnológicos que otorga la autoridad competente a través de entidades, concesionarios o mediante permisos;

XCI. Transversalidad: Es el proceso mediante el cual se instrumentan las políticas, programas y acciones, desarrollados por las dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, basados en un esquema de acción y coordinación de esfuerzos y recursos en tres dimensiones: vertical, horizontal y de fondo;

XCII. Vehículo: Modo de transporte diseñado para facilitar la movilidad y tránsito de personas o bienes por la vía pública, propulsado por una fuerza humana directa o asistido para ello por un motor de combustión interna, eléctrico o cualquier fuerza motriz;

XCIII. Vehículo motorizado: Vehículo de transporte terrestre de pasajeros o de carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica o de cualquier otra tecnología que les proporciona velocidad superior a los veinticinco kilómetros por hora;

XCIV. Vehículo no motorizado: Vehículo de tracción humana como bicicleta, monociclo, triciclo, cuatriciclo; vehículos recreativos como patines, patinetas y monopatines; incluye a aquellos asistidos por motor de baja potencia no susceptible de alcanzar velocidades mayores a veinticinco

kilómetros por hora, y los que son utilizados por personas con discapacidad;

XCV. VEHÍCULO ELÉCTRICO: Es aquel que utiliza baterías de energía eléctrica como fuente de energía, impulsado por uno o más motores eléctricos;

XCVI. VEHÍCULO HÍBRIDO: Es aquel que cuenta con dos motores: uno eléctrico y uno a combustión;

XCVII. VÍA PÚBLICA: Todo espacio de dominio público y de uso común destinado al tránsito de personas, bienes y vehículos; así como a la prestación de servicios públicos y la instalación de infraestructura y mobiliario;

XCVIII. VIAJE ESPECIAL: Aquel que se realiza fuera del lugar para el que fue otorgada la concesión, sin hacer escalas en puntos intermedios y sin ascenso de pasajeros, de manera espontánea;

XCIX. VÍAS PRIMARIAS: Este tipo de calles contemplan rutas principales que conectan la ciudad, con un alto número de circulación vehicular entre sus características encontramos: una alta cantidad de circulación diaria, más de seis carriles con uno o dos sentidos, autobuses con carril exclusivo o laterales, regularmente no cuentan con estacionamiento sobre la calle;

C. VÍAS SECUNDARIAS: Estas calles conectan con diferentes áreas de la ciudad, pueden ser arterias principales dentro de los municipios y colonias sus características principales son: cuenta con cuatro a seis carriles con uno o dos sentidos, autobuses sin carril propio, estacionamientos sobre la calle, más transitada por peatones ciclistas de menor velocidad por congestión vial;

CI. VÍAS Terciarias: Son vías terciarias que dan acceso a los predios y zonas habitacionales, sus cruces se semaforizan sólo en intersecciones con vías secundarias. Por ejemplo, las calles locales convencionales, pueden ser de doble sentido, generalmente tienen de dos a cuatro carriles, dos de circulación y dos de estacionamiento, sus características principales varían según el tipo de uso de suelo y son delimitados por marcas en el pavimento;

| | |
|---|--|
| | <p>CII. ZONA CONURBADA: Zona formada por dos o más centros de población de dos o más Municipios del Estado con continuidad demográfica;</p> <p>CIII. ZONA DE ESPERA: Espacio destinado para que los ciclistas se detengan en los cruceros y esquinas de las calles que tengan semáforos; el cual deberá ubicarse detrás de las áreas señaladas para el cruce de peatones y estará señalada; y</p> <p>CIV. ZONA PEATONAL: Área destinada para el uso exclusivo de peatones.</p> |
| <p>Artículo 5. Se considera de interés general:</p> <p>I. La prestación de los servicios públicos de transporte en el Estado de Oaxaca, ya sea en forma directa o mediante concesiones a particulares, en los términos de este ordenamiento y demás disposiciones normativas aplicables;</p> <p>II. El establecimiento, mejoramiento y uso adecuado de las áreas de tránsito peatonal y vehicular, conforme a la jerarquía de movilidad;</p> <p>III. La señalización vial y nomenclatura;</p> <p>IV. La infraestructura de movilidad, servicios y demás elementos inherentes o incorporados a la misma;</p> <p>V. La Infraestructura y equipamiento auxiliar de los servicios públicos de transporte de pasajeros y de carga que promueva la eficiencia en la prestación del servicio; y</p> <p>VI. Garantizar el acceso a mujeres, adolescentes, niñas y niños a un transporte de calidad, seguro, accesible y eficiente, fomentando acciones para eliminar la violencia basada por razones de género y el acoso sexual.</p> | <p>Artículo 5. Se considera de interés general:</p> <p>I. La prestación de los servicios públicos de transporte en el Estado de Oaxaca, ya sea en forma directa o mediante concesiones a particulares, en los términos de este ordenamiento y demás disposiciones normativas aplicables;</p> <p>II. El establecimiento, mejoramiento y uso adecuado de las áreas de tránsito peatonal y vehicular, conforme a la jerarquía de movilidad;</p> <p>III. La señalización vial y nomenclatura;</p> <p>IV. La infraestructura de movilidad, servicios y demás elementos inherentes o incorporados a la misma, garantizando que las obras de infraestructura vial urbana y carretera sean diseñadas y ejecutadas bajo los principios, jerarquía de la movilidad y criterios establecidos en la Ley General, priorizando aquéllas que atiendan a personas peatonas, vehículos no motorizados y transporte público;</p> <p>VI. Garantizar el acceso a mujeres, adolescentes, niñas y niños a un transporte de calidad, seguro, accesible y eficiente, fomentando acciones para eliminar la violencia basada por razones de género y el acoso sexual.</p> |
| <p>Artículo 6. La planeación de la movilidad y de la seguridad vial en el Estado, observará los siguientes criterios:</p> <p>I. Procurar la integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago para garantizar que los horarios, frecuencias de paso y demás infraestructura y condiciones en las que se proporciona el servicio de transporte público colectivo, sean de calidad para el usuario y que busque la conexión de rutas urbanas y metropolitanas;</p> | <p>Artículo 6. La planeación de la movilidad y de la seguridad vial en el Estado, observará los siguientes criterios:</p> <p>I. Procurar la integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago para garantizar que los horarios, frecuencias de paso y demás infraestructura y condiciones en las que se proporciona el servicio de transporte público colectivo, sean de calidad para el usuario y que busque la conexión de rutas urbanas y metropolitanas;</p> |

II. Adoptar medidas para garantizar la protección de la vida y de la integridad física especialmente, de las personas con discapacidad;

III. Establecer criterios y acciones de diseño universal en la infraestructura para la movilidad con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad y movilidad reducida;

IV. Establecer las medidas que incentiven y fomenten la movilidad no motorizada, el uso del transporte público y el uso racional del automóvil privado;

V. Promover la participación ciudadana en la toma de decisiones que incidan en la movilidad;

VI. Garantizar que la movilidad fomente el desarrollo urbano sustentable y la funcionalidad de la vía pública, evitar que no sean infringidas las disposiciones legales relativas al uso del suelo y la imagen urbana con relación a la oferta de transporte público, a través de medidas coordinadas con la administración pública federal, estatal y municipal que desincentiven el desarrollo de proyectos inmobiliarios en lugares que no estén cubiertos por la movilidad del estado;

VII. Impulsar programas y proyectos que permitan la aproximación entre la vivienda, el trabajo y servicios educativos, de salud o culturales y complementarios que eviten y reduzcan las externalidades negativas de la movilidad;

VIII. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público y de la movilidad no motorizada;

IX. Fortalecer las políticas y medios de Movilidad;

X. Fomentar diversas opciones de transporte de manera eficiente y con evaluación continua;

XI. Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de mercancías y reducir los impactos de los vehículos de carga; y

XII. Tomar decisiones con base en diagnósticos, pronósticos y criterios técnicos que garanticen el uso eficiente de los recursos públicos.

XIII. La promoción del acceso de mujeres y niñas a transporte público de calidad y seguro, fomentando acciones para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual.

II. Adoptar medidas para garantizar la protección de la vida, la salud y de la integridad física de todas las personas, especialmente, de las personas con discapacidad;

III. Adoptar las medidas necesarias para prevenir todo tipo de violencia que atente contra la dignidad e integridad de las personas que pertenecen a los grupos en situación de vulnerabilidad;

IV. Establecer criterios y acciones de diseño universal en la infraestructura para la movilidad con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad y movilidad reducida;

V. Promover la participación ciudadana en la toma de decisiones en materia de movilidad dentro de los procesos de planeación;

VI. Impulsar programas y proyectos de movilidad con políticas de proximidad que faciliten la accesibilidad entre la vivienda, el trabajo y servicios educativos, de salud, culturales y complementarios, a fin de reducir las externalidades negativas del transporte urbano;

VII. Establecer medidas que incentiven el uso del transporte público, vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes y otros modos de movilidad de alta eficiencia energética, cuando el entorno lo permita y bajo un enfoque sistémico;

VIII. Establecer medidas que fomenten una movilidad sustentable y que satisfagan las necesidades de desplazamiento de la población, logren un sistema de integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago conectado a las vías urbanas y metropolitanas;

IX. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público, de la estructura vial y de la movilidad no motorizada y tracción humana;

X. Establecer acciones afirmativas y ajustes razonables en materia de accesibilidad y diseño universal, en los sistemas de movilidad y en la estructura vial, con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad y movilidad limitada, y otros grupos en situación de vulnerabilidad que así lo requieran;

XI. Promover la capacitación de las personas que operan los servicios de transporte público y servicios de emergencia en Lengua de Señas Mexicana;

XII. Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de bienes y mercancías, con objeto de aumentar la productividad en los centros de población y minimizar los impactos negativos de los vehículos de carga en los sistemas de movilidad;

XIII. Promover acciones que contribuyan a mejorar la calidad del medio ambiente, a través de la reducción de la contaminación del aire, las emisiones de gases de efecto invernadero, el consumo de energía y el ruido, derivados del impacto de la movilidad;

XIV. Incrementar la resiliencia del sistema de movilidad y seguridad vial fomentando diversas opciones de transporte;

XV. Definir estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en los sistemas de movilidad conforme a sus necesidades en un marco de seguridad;

XVI. Establecer medidas para el uso de una metodología basada en la perspectiva de género, que garantice el diseño de soluciones a través de acciones afirmativas, prioritariamente con el objetivo de erradicar las violencias de género al hacer uso de la vía pública. Lo anterior debe tomar en consideración la interseccionalidad de las mujeres, y los principios de equidad y transversalidad;

XVII. La promoción del acceso de mujeres y niñas a transporte público de calidad y seguro, fomentando acciones para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual.

XVIII. Establecer mecanismos y acciones de coordinación administrativa y de concertación entre los sectores público, privado y social en materia de movilidad y seguridad vial;

XIX. Garantizar que los factores como la velocidad y la circulación cercana a vehículos motorizados no pongan en riesgo a personas peatonas y usuarias de vehículos motorizados y de tracción humana, en

| | |
|---|---|
| | <p>particular a la niñez, personas adultas mayores, con discapacidad o con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;</p> <p>XX. Promover el fortalecimiento del transporte público de pasajeros individual y colectivo para asegurar la accesibilidad igualitaria e incluyente de las personas usuarias de la vía y hacer uso de las tecnologías de la información y comunicación disponibles;</p> <p>XXI. Considerar el vínculo de la movilidad con los planes o programas de desarrollo urbano, para lo cual deberán tomar en cuenta los lineamientos y estrategias contenidas en los programas de ordenamiento ecológico del territorio y protección al medio ambiente, conforme a las disposiciones jurídicas ambientales aplicables;</p> <p>XXII. Los planes o programas de desarrollo urbano deberán considerar las Normas Oficiales Mexicanas emitidas en materia de movilidad y transporte;</p> <p>XXIII. Implementar estrategias de movilidad urbana, interurbana, rural e insular sostenible a mediano y largo plazo privilegiando el establecimiento de transporte colectivo, de movilidad no motorizada y de tracción humana y otros medios de alta eficiencia energética y ambiental; y</p> <p>XXIV. Tomar decisiones con base en diagnósticos, pronósticos y criterios técnicos que garanticen el uso eficiente de los recursos públicos.</p> |
| <p>Artículo 10. Para el establecimiento de la política pública en materia de movilidad, se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios y las externalidades que genera cada modo de transporte. Se otorgará prioridad en la utilización del espacio público de acuerdo con la siguiente jerarquía de movilidad:</p> <p>I. Peatones, dando prioridad a personas con discapacidad;</p> <p>II. Ciclistas;</p> <p>III. Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros;</p> <p>IV. Permissionarios del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y</p> <p>V. Usuarios de transporte privado.</p> | <p>Artículo 10. 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:</p> <p>I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y movilidad limitada;</p> <p>II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;</p> <p>III. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo pero diferenciado;</p> |

| | |
|--|---|
| | <p>IV. Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y</p> <p>V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.</p> <p>Las autoridades de los tres órdenes de gobierno establecerán en sus respectivos reglamentos el uso prioritario de la vía a vehículos que presten servicios de emergencia, cuando la situación así lo requiera.</p> |
| <p>TÍTULO SEGUNDO DE LA MOVILIDAD</p> <p>CAPÍTULO I DEL USO DE LAS VÍAS PÚBLICAS</p> | <p>TÍTULO SEGUNDO DE LA MOVILIDAD</p> <p>CAPÍTULO I DEL DERECHO A LA MOVILIDAD Y DEL USO DE LAS VÍAS PÚBLICAS</p> <p>Artículo 14 Bis. La movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.</p> <p>El derecho a la movilidad tendrá las siguientes finalidades:</p> <p>I. La integridad física y la prevención de lesiones de todas las personas usuarias de las calles y de los sistemas de transporte, en especial de las más vulnerables;</p> <p>II. La accesibilidad de todas las personas, en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a las calles y a los sistemas de transporte; priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad;</p> <p>III. La movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías;</p> <p>IV. La preservación y restauración del equilibrio ecológico ante los efectos del cambio climático;</p> <p>V. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial;</p> |

| | |
|--|---|
| | <p>VI. Eliminar factores de exclusión o discriminación al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones;</p> <p>VII. La igualdad de oportunidades en el uso de los sistemas de movilidad;</p> <p>VIII. Dotar a todas las localidades del país con acceso a camino pavimentado a una distancia no mayor de dos kilómetros;</p> <p>IX. Promover el máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados y el uso de los servicios, y</p> <p>X. Promover en aquellos municipios con territorio insular los sistemas, rutas y modalidades que faciliten el acceso y la movilidad de las personas entre el territorio insular y continental.</p> |
| | <p>Artículo 14 Ter. La seguridad vial es el conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de éstos. Para ello, las autoridades, en el marco de sus respectivas competencias, observarán las siguientes directrices:</p> <p>I. Infraestructura segura: Espacios viales predecibles y que reducen o minimizan los errores de las personas usuarias y sus efectos, que se explican por sí mismos, en el sentido de que su diseño fomenta velocidades de viaje seguras y ayuda a evitar errores;</p> <p>II. Velocidades seguras: Velocidades de desplazamiento que se adaptan a la función, nivel de seguridad y condición de cada vía. Las personas conductoras comprenden y cumplen los límites de velocidad y conducen según las condiciones;</p> <p>III. Vehículos seguros: Los que, con sus características, cuentan con aditamentos o dispositivos, que tienen por objeto prevenir colisiones y proteger a las personas usuarias, incluidos pasajeros, personas peatonas, ciclistas, y usuarias de vehículos no motorizados, en caso de ocurrir una colisión;</p> <p>IV. Personas usuarias seguras: Personas usuarias que, cumplen con las normas viales, toman</p> |

| | |
|--|--|
| | <p>medidas para mejorar la seguridad vial y exigen y esperan mejoras en la misma;</p> <p>V. Atención Médica Prehospitalaria: Establecimiento de un sistema de atención médica prehospitalaria y la aplicación de las normas vigentes en la materia, para la atención efectiva y oportuna de las personas lesionadas en siniestros viales, en términos de las leyes aplicables, y</p> <p>VI. Seguimiento, gestión y coordinación: Las autoridades competentes establecerán las estrategias necesarias para el fortalecimiento de la seguridad vial, dándoles seguimiento y evaluación. Asimismo, se coordinarán entre ellas para gestionar de manera eficaz las acciones de prevención, atención durante y posterior a los siniestros viales.</p> |
| | <p>Artículo 14 Quáter. El sistema de movilidad debe contar con las condiciones necesarias que protejan al máximo posible la vida, salud e integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas. Para ello, las autoridades competentes en el ámbito de sus facultades deberán privilegiar las acciones de prevención que disminuyan los factores de riesgo, a través de la generación de sistemas de movilidad con enfoque de sistemas seguros.</p> <p>Las leyes y reglamentos en la materia deberán contener criterios científicos y técnicos de protección y prevención, así como mecanismos apropiados para vigilar, regular y sancionar aquellos hechos que constituyan factores de riesgo.</p> |
| | <p>Artículo 14 Quinquies. Las autoridades competentes en el ámbito de sus atribuciones deberán garantizar que la movilidad esté al alcance de todas las personas en igualdad de condiciones, sin discriminación de género, edad, discapacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna, priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares.</p> <p>Para que la movilidad sea accesible, las autoridades competentes deberán garantizar:</p> <p>I. Que los servicios de transporte prevean vehículos y entornos con diseño universal, incluida la accesibilidad cognitiva y en su caso, con ayudas técnicas para la accesibilidad de personas con discapacidad y movilidad limitada, apoyos a la</p> |

| | |
|--|--|
| | <p>comunicación y a la información con las acciones afirmativas y los ajustes razonables que se requieran para ello;</p> <p>II. Que las vías y el espacio público se diseñen contemplando infraestructura que permita que las personas con discapacidad y movilidad limitada se desplacen de manera segura, tales como rutas accesibles, señales auditivas, visuales, táctiles, rampas, información en formatos accesibles, entre otras;</p> <p>III. Que se contribuya a la accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad limitada, aportando especificaciones de diseño universal que permitan construir un entorno incluyente, y</p> <p>IV. Que las modalidades de transporte en las zonas remotas y de difícil acceso, así como en los territorios insulares contemplen las rutas y los servicios más seguros, incluyentes, accesibles y asequibles para las personas.</p> |
| | <p>Artículo 14 Sexies. Para que la movilidad sea eficiente, las autoridades deben, en todo tiempo, maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, optimizando los recursos ambientales y económicos, y hacer uso de las tecnologías de la información y comunicación disponibles.</p> |
| | <p>Artículo 14 Septies. Para una movilidad sostenible las autoridades, en sus ámbitos de competencia, deberán satisfacer los requerimientos de movilidad procurando los menores impactos negativos en la calidad de vida de las personas, en la sociedad y en el medio ambiente, asegurando las necesidades del presente sin comprometer los derechos de futuras generaciones.</p> <p>Las políticas en materia de movilidad deberán fomentar la resiliencia de las personas, de la sociedad y del sistema de movilidad, frente a los efectos negativos del cambio climático.</p> <p>Asimismo, las autoridades competentes aplicarán medidas para controlar y reducir los efectos negativos en la sociedad y en el medio ambiente, derivados de las actividades de transporte, en particular, la congestión vehicular, la contaminación del aire, la emisión de gases de efecto invernadero, entre otras.</p> |
| | <p>Artículo 14 Octies. Para que la movilidad sea de calidad, toda persona tiene derecho a buscar y</p> |

| | |
|--|---|
| | <p>acceder a información sobre el estado del sistema de movilidad, a fin de que pueda planear sus trayectos; calcular los tiempos de recorrido; conocer los horarios de operación del transporte público, la frecuencia de paso, los puntos de abordaje y descenso; evitar la congestión vial, y conocer el estado de funcionamiento del sistema de movilidad, así como la disponibilidad de los servicios auxiliares al transporte.</p> |
| | <p>Artículo 14 Nonies. El sistema de movilidad debe ser igualitario, equitativo e inclusivo, por lo que las autoridades competentes deberán garantizar la equiparación de las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, independientemente del modo que utilice para trasladarse, poniendo especial énfasis en los grupos en situación de vulnerabilidad por condición física, social, económica, género, edad u otra.</p> <p>Para cumplir con lo anterior, las autoridades competentes deberán diseñar y operar el sistema de movilidad respetando los siguientes criterios:</p> <p>I. Ajustes razonables: Para garantizar la igualdad e inclusión de los grupos en situación de vulnerabilidad, las autoridades competentes vigilarán que el sistema de movilidad se modifique y adapte en la medida necesaria y adecuada, sin que se impongan cargas desproporcionadas, cuando se requiera, para asegurar que las personas gocen o ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía.</p> <p>II. Diseño universal: Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir criterios de diseño que incluyan a todas las personas, independientemente de su situación o condición y equiparando oportunidades.</p> <p>III. Perspectiva de género: El sistema de movilidad debe tener las condiciones adecuadas y diseñarse considerando estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en un marco de seguridad y conforme a sus necesidades, con el fin de garantizar la igualdad de género.</p> <p>IV. Pluriculturalidad y multilingüismo: El espacio público y el sistema de transporte deben garantizar el respeto por la pluriculturalidad y deben contemplar mecanismos que garanticen la accesibilidad de las personas indígenas,</p> |

| | |
|---|---|
| | <p>afromexicanas y sordas hablantes de lenguas de señas.</p> <p>V. Prioridad en el uso de la vía: El sistema de movilidad debe garantizar el uso equitativo del espacio público por parte de todas las personas usuarias, de acuerdo con la jerarquía de la movilidad y las necesidades territoriales de los centros de población.</p> |
| <p>Artículo 36. Son atribuciones del Gobernador del Estado:</p> <p>I. a la X. ...</p> <p>XI. Celebrar convenios de coordinación, colaboración y demás instrumentos jurídicos con Dependencias y Entidades de las Administraciones Públicas Federal, Estatales y Municipales en el ámbito de competencia de la presente Ley;</p> <p>X. Promover e impulsar la creación de organismos dedicados a la investigación, capacitación y modernización en materia de movilidad, y</p> <p>XI. Las demás que le confiera la presente Ley y otras disposiciones aplicables.</p> | <p>Artículo 36. Son atribuciones del Gobernador del Estado:</p> <p>I. a la X. ...</p> <p>XI. Celebrar convenios de coordinación, colaboración y demás instrumentos jurídicos con Dependencias y Entidades de las Administraciones Públicas Federal, Estatales y Municipales en el ámbito de competencia de la presente Ley;</p> <p>X. Promover e impulsar la creación de organismos dedicados a la investigación, capacitación y modernización en materia de movilidad, y</p> <p>XI. Celebrar convenios de coordinación con las Dependencias y Entidades de las Administración Pública Federal para integrar y remitir la información generada al Sistema de información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial;</p> <p>XII. Designar a la persona que integrará el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial de conformidad con lo establecido en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;</p> <p>XIII. Promover la creación de Observatorios Ciudadanos de Movilidad y Seguridad Vial, conforme a los lineamientos establecidos en el artículo 78 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial; y</p> <p>XIV. Las demás que le confiera la presente Ley y otras disposiciones aplicables.</p> |
| <p>Artículo 37. Corresponde a la Secretaría:</p> <p>I. a la XLIII. ...</p> <p>XLIV. Promover la utilización de vehículos motorizados que cuenten con tecnologías sustentables, tales como vehículos híbridos o vehículos eléctricos utilizados para el transporte privado, así como proponer a la Secretaría</p> | <p>Artículo 37. Corresponde a la Secretaría:</p> <p>I. a la XLIII. ...</p> <p>XLIV. Promover la utilización de vehículos motorizados que cuenten con tecnologías sustentables, tales como vehículos híbridos o vehículos eléctricos utilizados para el transporte privado, así como proponer a la Secretaría</p> |

de Finanzas los estímulos fiscales aplicables a los contribuyentes que cuenten con este tipo de vehículos; y

XLV. Las demás que establezca la presente Ley, su reglamento, y la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Oaxaca, y demás disposiciones legales aplicables en la materia.

de Finanzas los estímulos fiscales aplicables a los contribuyentes que cuenten con este tipo de vehículos; y

XLV. Gestionar la seguridad vial y la movilidad urbana, interurbana, rural e insular, en el ámbito de su competencia, con base en lo establecido en la Ley General, esta Ley y demás disposiciones legales en la materia;

XLVI. Integrar la base de datos de movilidad y seguridad vial del Sistema de Información Territorial y Urbano, conforme a los criterios establecidos en la Ley General; y

XLVII. Proveer la elaboración estudios de evaluación del impacto en la movilidad y la seguridad vial, con el objeto de analizar y evaluar las posibles influencias o alteraciones generadas por la realización de obras y actividades privadas y públicas, sobre los desplazamientos de las personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida, la accesibilidad, la competitividad y el impacto ambiental.

37

Debido a los motivos anteriormente expuestos y con fundamento en los artículos 50, fracción I y 59 fracción XXXIX de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca; 30, fracción I y 104, fracción I de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Oaxaca; 3 fracción XVIII y 54 fracción I, del Reglamento Interior del Congreso del Estado, vengo a someter a consideración del Pleno de esta LXVI Legislatura del H. Congreso del Estado, el siguiente proyecto de:

DECRETO

ARTÍCULO ÚNICO. Se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca, para quedar como sigue:

Artículo 1. La presente Ley es de orden público e interés social, por lo que su observancia y aplicación es de carácter general y obligatorio en todo el territorio del Estado, y tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Esta Ley se interpretará de conformidad con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano es Parte y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

El Gobernador del Estado o la Secretaría de Movilidad, deberán emitir las disposiciones jurídicas necesarias que se estimen oportunas para el cumplimiento del objeto de la presente Ley.

Artículo 2. La presente ley tiene como objetivos:

I. Sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros, a través del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y la información proporcionada por el Sistema de Información Territorial y Urbano para priorizar el desplazamiento de las personas, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad, así como bienes y mercancías, con base en la jerarquía de la movilidad señalada en esta Ley, que disminuya los impactos negativos sociales, de desigualdad, económicos, a la salud y al medio ambiente, con el fin de reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, para lo cual se debe preservar el orden y seguridad vial;

II. Definir mecanismos de coordinación de las autoridades de los tres órdenes de gobierno y la sociedad en materia de movilidad y seguridad vial;

III. Establecer la concurrencia entre la Federación, el Estado y los municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos para su debida coordinación, de conformidad con lo establecido en el artículo 73, fracción XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;

IV. Establecer las bases para la coordinación entre integrantes del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial a través de los planes de desarrollo, la política de movilidad y de seguridad vial con un enfoque integral a la política de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, que sea transversal con las políticas sectoriales aplicables;

V. Determinar mecanismos y acciones que promuevan y fomenten la sensibilización, la formación y la cultura de la movilidad y seguridad vial, que permitan el ejercicio pleno de este derecho;

VI. Vincular la política de movilidad y seguridad vial, con un enfoque integral de la política de ordenamiento territorial y desarrollo urbano y de manera transversal con las políticas sectoriales aplicables;

VII. Definir la jerarquía de la movilidad y los principios rectores a que deben sujetarse las autoridades competentes, en la implementación de esta Ley, en la expedición de disposiciones reglamentarias y en la formulación y aplicación de políticas, programas y acciones en la materia;

VIII. Establecer las bases para priorizar los modos de transporte de personas, bienes y mercancías, con menor costo ambiental y social, la movilidad no motorizada, vehículos no contaminantes y la intermodalidad;

IX. Establecer los mecanismos y acciones para la gestión de factores de riesgo que permitan reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, así como salvaguardar la vida e integridad física de las personas usuarias del sistema de movilidad, bajo un enfoque de sistemas seguros;

X. Promover la toma de decisiones con base en evidencia científica y territorial en materia de movilidad y seguridad vial;

XI. Regular la movilidad y el transporte en el Estado de Oaxaca, así como los derechos y obligaciones de los sujetos de la movilidad, para establecer el orden y las medidas de seguridad, control de la circulación vehicular motorizada y no motorizada de personas, bienes y servicios, en las vías públicas abiertas a la circulación que no sean de competencia federal;

XII. Establecer las bases para programar y organizar, la infraestructura con origen y destino para las personas con discapacidad, peatones, movilidad no motorizada y transporte público, infraestructura carretera y el equipamiento vial;

XIII. Determinar las bases para planear, establecer, regular, administrar, controlar y supervisar el servicio público de transporte;

XIV. Implementar preferentemente avances tecnológicos tendientes al mejoramiento del servicio público de transporte en todas sus modalidades, en lo que se refiere al cobro de tarifas mediante el sistema de prepago; a la contratación y pago del servicio a través de aplicación móvil; a la realización de los trámites ante la Secretaría y el Registro Estatal de Transporte de Oaxaca; así como al control vehicular mediante un dispositivo que permita su identificación por radiofrecuencia que en lo futuro sustituya a la placa metálica que actualmente se utiliza para esos efectos.

Artículo 3.- Son principios rectores de la movilidad y seguridad vial:

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

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

III. **Confiabilidad:** Las personas usuarias de los servicios de transporte deben tener la certeza de que los tiempos de recorrido, los horarios de operación y los puntos de abordaje y descenso son predefinidos y seguros, de manera que se puedan planear los recorridos de mejor forma;

IV. **Desarrollo económico:** A partir del ordenamiento de las vías públicas de comunicación a fin de minimizar los costos y tiempos de traslado de personas y bienes;

V. **Diseño universal:** Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir los criterios de diseño universal, a fin de incluir a todas las personas independientemente de su condición y en igualdad de oportunidades, a las calles y los servicios de movilidad, de acuerdo con las condiciones de cada centro de población; así como otorgarles las condiciones mínimas de infraestructura necesarias para ejercer el derecho a la movilidad;

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

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

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

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

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

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

XII. Participación: Establecer mecanismos para que la sociedad se involucre activamente en cada etapa del ciclo de la política pública, en un esquema basado en la implementación de metodologías de co-creación enfocadas en resolver las necesidades de las personas;

XIII. Perspectiva de género: Visión científica, analítica y política que busca eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género y que promueve la igualdad entre mujeres y hombres;

XIV. Progresividad: Garantizar que el derecho a la movilidad y sus derechos relacionados, estén en constante evolución, promoviéndolos de manera progresiva y gradual e incrementando constantemente el grado de su tutela, respeto, protección y garantía;

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

XVI. Seguridad: Se deberá proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible;

XVII. Seguridad vehicular: Aspecto de la seguridad vial enfocado en el desempeño de protección que brinda un vehículo de motor a las personas pasajeras y usuarias vulnerables, y demás usuarias de la vía, contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de siniestro;

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

XIX. Transparencia y rendición de cuentas: Garantizar la máxima publicidad y acceso a la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial, así como sobre el ejercicio presupuestal y cumplimiento de la normativa, de conformidad con lo establecido en la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública;

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

XXI. Uso prioritario de la vía o del servicio: Concientizar a personas usuarias de la vía y transporte público sobre la necesidad que tienen las personas con discapacidad, las personas con movilidad limitada y quien les acompaña, de usar en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.

Artículo 4. Para los efectos de aplicación e interpretación de esta Ley, se entenderá por:

I. Accesibilidad: Las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con los demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información, la accesibilidad cognitiva y otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares;

II. Acciones afirmativas: Políticas, medidas o acciones dirigidas a favorecer a personas o grupos en situación de vulnerabilidad, con el fin de eliminar o reducir las desigualdades y barreras de tipo actitudinal, social, cultural o económico que los afectan;

III. Ajustes razonables: Modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular, para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales;

IV. Aplicación móvil: Programa informático o plataforma electrónica destinada a ofrecer servicios relacionados con la movilidad y el transporte, de geolocalización para la búsqueda y contacto virtual de prestadores del servicio con los usuarios, así como para la contratación y pago de servicios, ejecutada en dispositivos fijos o móviles mediante el uso de Internet, bajo la cual deberán operar los concesionarios del servicio de transporte público;

V. Área de espera para vehículos no motorizados y motocicletas: Zona marcada sobre el pavimento en una intersección de calle que tenga semáforo, que permite a los conductores de estos vehículos aguardar la luz verde del semáforo en una posición adelantada, de tal forma que sean visibles a los conductores de otros vehículos. Consistente en dos rayas de alto, una separada a 1,20 metros inmediatamente antes del cruce peatonal y otra raya de alto separada 4 metros de la anterior. Entre las dos rayas de alto se deben colocar pictogramas de bicicleta y motocicleta;

VI. Atención médica prehospitalaria: Es la otorgada a las personas cuya condición clínica considera que pone en peligro la vida, un órgano o su función, con el fin de lograr la limitación del daño y su estabilización orgánico-funcional, desde los primeros auxilios hasta la llegada y entrega

a un establecimiento para la atención médica con servicio de urgencia, así como durante el traslado entre diferentes establecimientos a bordo de una ambulancia;

VII. Auditorías de seguridad vial: Metodología aplicable a cualquier infraestructura vial para identificar, reconocer y corregir las deficiencias antes de que ocurran siniestros viales o cuando éstos ya están sucediendo. Las auditorías de seguridad vial buscan identificar riesgos de la vía con el fin de emitir recomendaciones que, al materializarse, contribuyan a la reducción de los riesgos;

VIII. Autoridades: Autoridades de los tres órdenes de gobierno en materia de movilidad, seguridad vial y transporte terrestre;

IX. Ayudas técnicas: Dispositivos tecnológicos y materiales que permiten habilitar, rehabilitar o compensar una o más limitaciones funcionales, motrices, sensoriales o intelectuales de las personas con discapacidad;

X. BANQUETA: La porción de vía destinada a la movilidad peatonal para permitir accesos cómodos, seguros y universalmente accesibles, generalmente comprendida entre el arroyo de circulación de vehículos y el alineamiento de las propiedades;

XI. BICICLETA: Vehículo impulsado directamente por la fuerza humana, que consta de dos o más ruedas alineadas, donde una o más personas se pueden sentar o montar sobre asientos. Se considerará como un medio de transporte cuando se le utilice en la vía pública;

XII. BICIESTACIONAMIENTO: Espacio considerado exclusivamente para el aparcamiento de bicicletas;

XIII. BICIESTACIONAMIENTO BÁSICO EN LA VÍA PÚBLICA: Zona equipada con mobiliario urbano ubicada cerca de puntos de interés el cual es recomendado para distancias cortas de 15 minutos entre un punto y otro con capacidad desde una bicicleta en adelante, el diseño preferente es de tipo "U" invertida, mismo que debe estar ubicado en una zona visible como postes de luz o algún otro tipo de mecanismo de iluminación;

XIV. 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;

XV. Caducidad: Acto administrativo por el cual el Gobernador del Estado o la Secretaría declara, mediante la resolución respectiva, extinta la concesión por las causales señaladas en esta Ley;

XV. CICLOVÍA: Carril de circulación exclusiva para ciclistas, físicamente segregado del tránsito automotor. Puede estar confinado con elementos fijos en el pavimento o semifijos;

XVI. CICLISTA: Persona que transita por las vías públicas del Estado y los Municipios a bordo de un vehículo de tracción humana;

XVII. CONCESIÓN: Es el acto administrativo por medio del cual, mediante el procedimiento y resolución respectiva, el Gobernador del Estado o la Secretaría autoriza a una persona física o moral para llevar a cabo la prestación del Servicio Público de Transporte y de los servicios auxiliares;

XVIII. CONDUCTOR: La persona que dirige los mandos de un vehículo;

XIX. CONSEJO ESTATAL: Consejo Estatal de Movilidad;

XX. CRUCE PEATONAL: Zonas en la vialidad que forman una intersección entre el tránsito vehicular y el peatonal ya sea en un mismo o diferente nivel que su función es obligar a los vehículos a detenerse para permitir el cruce seguro de los peatones exista o no semáforo, generalmente está señalizado por franjas paralelas de color blanco o amarillo;

XXI. DEPÓSITO VEHICULAR: Lugar autorizado propiedad del Gobierno del Estado, de los municipios, o de un particular, para resguardar los vehículos asegurados, infraccionados y recuperados por la autoridad competente; también se le denomina encierro o corralón;

XXII. DESPACHO: Número de salidas programadas de los vehículos durante el horario deservicio de la ruta;

XXIII. Desplazamientos: Recorrido de una persona asociado a un origen y un destino preestablecidos con un propósito determinado en cualquier modo de movilidad;

XXIV. Discriminación por motivos de discapacidad: Se entenderá cualquier distinción, exclusión o restricción por motivos de discapacidad que tenga el propósito o el efecto de obstaculizar, menoscabar o dejar sin efecto el reconocimiento, goce o ejercicio, en igualdad de condiciones, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales en los ámbitos político, económico, social, cultural, civil o de otro tipo. Incluye todas las formas de discriminación, entre ellas, la denegación de ajustes razonables;

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

XXVI. Dispositivo de seguridad: Aditamento, sistema o mecanismo dispuesto para las personas en favor de la seguridad de la vida, la salud y la integridad durante sus traslados;

XXVII. Dispositivos de control del tránsito: Conjunto de señales, marcas, dispositivos diversos y demás elementos que se colocan en las vías con el objeto de prevenir, regular y guiar la circulación de personas peatonas y vehículos que cumplan con el criterio de diseño universal, garantizando su adecuada visibilidad en todo momento;

XXVIII. Dispositivos de seguridad vehicular: Autopartes, partes, sistemas, diseños y mecanismos en un vehículo dispuesto para producir una acción de protección en favor de la seguridad, la vida, la salud e integridad de las personas usuarias, de conformidad con lo establecido en las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes;

XXIX. DISPOSITIVOS O APARATOS DE MOVILIDAD ASISTIDA: Son herramientas auxiliares que permiten el desplazamiento de personas con discapacidad o movilidad limitada, como por ejemplo: silla de ruedas manual o motorizada, andadera, bastón, perro guía o muletas;

XXX. Educación Vial: Actividad cuya finalidad es promover una cultura vial en la población, dirigida a todas las personas usuarias de la vía, con el objetivo de generar cambios en los patrones de comportamiento social;

XXXI. Enfoque Sistémico: Enfoque que aborda la movilidad en su totalidad e integralidad, en el que interactúan una serie de elementos coordinados e interconectados;

XXXII. ESPACIO PÚBLICO: Zona o lugar público donde cualquier usuario tiene el derecho de circular;

XXXIII. Especificaciones técnicas: Parámetros a los que se encuentra sujeto el diseño, funcionalidad y uso tanto de las vías como de los modos de transporte, con el objeto de garantizar la seguridad, salud e integridad de las personas usuarias y la prevención del riesgo, considerando las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad;

XXXIV. ESTACIONAMIENTO: Espacio físico o lugar utilizado para detener, custodiar y/o guardar un vehículo por tiempo determinado;

XXXV. ESTACIONAMIENTO EN VÍA PÚBLICA: Espacio físico establecido en la vialidad, para detener y desocupar los vehículos, cuando así lo disponga la autoridad se realizará el pago de una tarifa;

XXXVI. ESTACIONAMIENTO PRIVADO: Es aquel espacio físico para satisfacer las necesidades de individuos, instituciones y empresas, de sus clientes y visitantes, para el resguardo de vehículos, siempre que el servicio sea gratuito;

XXXVII. ESTACIONAMIENTO PÚBLICO: Espacio físico para satisfacer las necesidades del público en general para el resguardo mediante el pago de una tarifa;

XXXVIII. ESTADO DE EBRIEDAD: Cuando los conductores o peatones tengan una cantidad superior a 0.8 gramos por litro de alcohol en la sangre o una cantidad superior a 0.4 miligramos por litro de alcohol en aire espirado.

XXXIX. Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial: Instrumento rector para la conducción de la Política Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, que incluye el conjunto de acciones encaminadas a promover la movilidad y la seguridad vial, para implementarlas a través de la coordinación de los tres órdenes de gobierno;

XL. Estudio de Impacto de Movilidad: El que realizan las autoridades de los tres órdenes de gobierno en el ámbito de sus funciones, con el fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida de la ciudadanía en materia de movilidad y seguridad vial;

XLI. Examen de valoración integral: Conjunto de valoraciones físicas, médicas y evaluación de conocimientos en materia de reglamentos de tránsito, que las autoridades de los tres órdenes de gobierno en el ámbito de sus funciones practican a las personas aspirantes para obtener o renovar una licencia de conducir;

XLII. Externalidades: Factores que inciden, afectan y son derivados de efectos secundarios que causa la actividad de la movilidad de una persona, en función del medio de transporte por el que se desplace, como emisiones, congestión, siniestros y uso de espacio público;

XLIII. Factor de riesgo: Todo hecho o acción que dificulte la prevención de un siniestro de tránsito, así como la implementación de medidas comprobadas para mitigar dichos riesgos;

XLIV. Gestión de la demanda de movilidad: Conjunto de medidas, programas y estrategias que inciden en la conducta de las personas usuarias a fin de reducir viajes o cambiar el modo de transporte; con el fin de optimizar tiempos en los desplazamientos;

XLV. Gestión de la velocidad: Conjunto de medidas integradas que llevan a las personas conductoras a circular a una velocidad segura y, en consecuencia, reducir el número de siniestros de tránsito y las lesiones graves o muertes;

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

XLVII. Impacto de movilidad: Resultado de la evaluación de las posibles influencias o alteraciones sobre los desplazamientos de personas, bienes y mercancías que pudieran afectarse por la realización de obras y actividades privadas y públicas;

XLVIII. Interseccionalidad: Conjunto de desigualdades múltiples que coinciden o interceptan en una persona o grupo, aumentando su situación desfavorecida, riesgo, exposición o vulnerabilidad al hacer uso de la vía;

XLIX. Lengua de Señas Mexicana: Lengua de una comunidad de sordos, que consiste en una serie de signos gestuales articulados con las manos y acompañados de expresiones faciales, mirada intencional y movimiento corporal, dotados de función lingüística, forma parte del patrimonio lingüístico de dicha comunidad y es tan rica y compleja en gramática y vocabulario como cualquier lengua oral;

L. Ley. General: Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;

LI. Ley: Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca;

LII. Motocicleta: Vehículo motorizado de dos o más ruedas utilizado para el transporte de pasajeros o de carga, propulsado por un motor de combustión interna, eléctrico o algún otro tipo de mecanismo que utilice cualquier otro tipo de energía o asistencia que proporcione una potencia continua normal mayor a 1 KW (1.34HP), o cuyo motor de combustión tenga un volumen desplazado mayor a 49 cm cúbicos. Sin ser limitativo sino enunciativo, una motocicleta puede incluir denominaciones de bicimoto, motoneta, motocicleta con sidecar, trimoto y cuatrimoto, con capacidad de operar tanto en carretera como en otras superficies;

LIII. Movilidad: El conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas;

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

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

LVI. Observatorios: Los Observatorios de Movilidad y Seguridad Vial;

LVII. PERMISO ESPECIAL: Acto administrativo por el cual el Gobernador del Estado o la Secretaría autoriza a un particular para prestar el servicio especial de transporte;

LVIII. PERMISO PROVISIONAL: Acto administrativo por el cual el Gobernador del Estado o la Secretaría autoriza a un particular a prestar el servicio público de transporte en forma provisional para satisfacer una necesidad de transporte eventual, emergente o extraordinaria, y para garantizar la continuidad de los servicios que presten los concesionarios durante el desarrollo de trámites administrativos ante la Secretaría;

LIX. PERMISO COMPLEMENTARIO: Autorización emitida por el Gobernador del Estado o la Secretaría para la circulación de vehículos que prestan los servicios de transporte en zonas limítrofes del Estado, y los amparados en permisos otorgados por la autoridad federal;

LX. PERMISIONARIO: Persona autorizada por el Gobernador del Estado o la Secretaría, para prestar el servicio especial de transporte;

LXI. Persona Concesionaria: Persona física o moral autorizada para prestar el Servicio Público de Transporte y de los servicios auxiliares;

LXII. Persona peatona: Persona que transita por la vía a pie o que por su condición de discapacidad o de movilidad limitada utilizan ayudas técnicas para desplazarse; incluye menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado;

LXIII. PERSONA CON DISCAPACIDAD: Es quien tiene una deficiencia o limitación, que al interactuar con las barreras que le impone el entorno social, pueda impedir su inclusión plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con los demás;

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

LXV. Persona usuaria: La persona que realiza desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad;

LXVI. PROGRAMA: Programa Sectorial de Movilidad;

LXVII. RAMPAS: Planos inclinados que ayudan a librar el desnivel entre la banqueta y el arroyo vehicular brindando continuidad en la superficie con una pendiente suave (máximo al 6%). Como con la banqueta, la textura del pavimento debe brindar tracción adecuada aún en condiciones de humedad que propician la seguridad de las personas desplazándose con alguna ayuda técnica.

LXVIII. REGISTRO ESTATAL: Registro Estatal de Transporte de Oaxaca;

LXIX. REGLAMENTO: Reglamento de la Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca;

LXX. REVOCACIÓN: Acto administrativo por virtud del cual el Gobernador del Estado o la Secretaría, dejan sin efectos la concesión, el permiso o la autorización, con base en las determinaciones y términos de esta Ley y demás disposiciones aplicables;

LXXI. SECRETARÍA: Secretaría de Movilidad;

LXXII. Seguridad vehicular: Medidas enfocadas en el desempeño y protección que brinda un vehículo motorizado a las personas pasajeras y usuarias de la vía contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de un siniestro de tránsito;

LXXIII. Seguridad vial: Conjunto de políticas y sistemas orientados a controlar los factores de riesgo, con el fin de prevenir y reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito;

LXXIV. Sensibilización: Transmisión de información a la población, con el fin de concientizarla sobre el uso de la vía y la problemática que en ella se genera;

LXXIV. Sensibilización de género: Diseño, instrumentación y ejecución de programas y políticas públicas que atiendan la problemática de las desigualdades e inequidades de género;

LXXV. Señalización: Conjunto integrado de dispositivos, marcas y señales que indican la geometría de las vías, sus acotamientos, las velocidades máximas, la dirección de tránsito, así como sus bifurcaciones, cruces y pasos a nivel, garantizando su adecuada visibilidad de manera permanente;

LXXVI. SERVICIO ESPECIAL: El que se presta a través de un permiso otorgado por el Gobernador del Estado o la Secretaría para satisfacer una necesidad específica de un sector de la población;

LXXVII. SERVICIO DE TRANSPORTE: El que se presta a través de la concesión, el permiso, autorización, convenio o contrato correspondiente;

LXXVIII. SERVICIO PÚBLICO: El que, al amparo de una concesión, se presta en forma continua y regular en las vías públicas del Estado y sus Municipios, para satisfacer una necesidad general del traslado de pasajeros y carga de un lugar a otro;

LXXIX. Servicios auxiliares: Son todos los bienes muebles o inmuebles e infraestructura, así como los servicios a los que hace referencia la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público, previstos en la legislación aplicable y que son susceptibles de autorización, permiso o concesión a particulares, por parte de los tres órdenes de gobierno;

LXXX. Siniestro de tránsito: Cualquier suceso, hecho, accidente o evento en la vía pública derivado del tránsito vehicular y de personas, en el que interviene por lo menos un vehículo y en el cual se causan la muerte, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, o daños materiales, que puede prevenirse y sus efectos adversos atenuarse;

LXXXI. Sistema Nacional: El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;

LXXXII. Sistemas de movilidad: Conjunto de elementos y recursos relacionados directa o indirectamente con el tránsito y la movilidad, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas, bienes y mercancías en el espacio público;

LXXXIII. Sistemas de retención infantil: Dispositivos de seguridad para limitar la movilidad del cuerpo para personas menores de doce años, a fin de disminuir el riesgo de lesiones en caso de colisión o desaceleración brusca del vehículo;

LXXXIV. Sistemas seguros: Prácticas efectivas, eficientes y prioritarias, que redistribuyen responsabilidades entre los diversos actores relacionados con la movilidad y no solo con las personas usuarias, cobran especial relevancia las vías libres de riesgos, los sistemas de seguridad en el transporte, en los vehículos y las velocidades seguras;

LXXXV. SITIO: Espacio en la vía pública, autorizado por la autoridad municipal correspondiente, destinado al estacionamiento de los vehículos del servicio público de transporte individual en espera de pasaje;

LXXXVI. SUPERVISOR DE MOVILIDAD: Servidor público quien supervisará y controlará la movilidad, en el territorio del Estado;

LXXXVII. TARIFA: Contraprestación económica que el usuario del servicio de transporte paga a su prestador;

LXXXVIII. Transporte: Es el medio físico a través del cual se realiza el traslado de personas, bienes y mercancías;

LXXXIX. TRANSPORTE PRIVADO: El que tiene por objeto satisfacer las necesidades particulares de quien lo realiza sin mayor limitación que el registro del vehículo y el cumplimiento de las normas de circulación emitidas por el Estado y los Municipios;

XC. Transporte público de pasajeros: Es el medio de traslado que se ofrece a una persona o para el público en general de forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida y sujeta a horarios establecidos o criterios de optimización mediante algoritmos tecnológicos que otorga la autoridad competente a través de entidades, concesionarios o mediante permisos;

XCI. Transversalidad: Es el proceso mediante el cual se instrumentan las políticas, programas y acciones, desarrollados por las dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, basados en un esquema de acción y coordinación de esfuerzos y recursos en tres dimensiones: vertical, horizontal y de fondo;

XCII. Vehículo: Modo de transporte diseñado para facilitar la movilidad y tránsito de personas o bienes por la vía pública, propulsado por una fuerza humana directa o asistido para ello por un motor de combustión interna, eléctrico o cualquier fuerza motriz;

XCIII. Vehículo motorizado: Vehículo de transporte terrestre de pasajeros o de carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica o de cualquier otra tecnología que les proporciona velocidad superior a los veinticinco kilómetros por hora;

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

XCV. VEHÍCULO ELÉCTRICO: Es aquel que utiliza baterías de energía eléctrica como fuente de energía, impulsado por uno o más motores eléctricos;

XCVI. VEHÍCULO HÍBRIDO: Es aquel que cuenta con dos motores: uno eléctrico y uno a combustión;

XCVII. VÍA PÚBLICA: Todo espacio de dominio público y de uso común destinado al tránsito de personas, bienes y vehículos; así como a la prestación de servicios públicos y la instalación de infraestructura y mobiliario;

XCVIII. VIAJE ESPECIAL: Aquel que se realiza fuera del lugar para el que fue otorgada la concesión, sin hacer escalas en puntos intermedios y sin ascenso de pasajeros, de manera espontánea;

XCIX. VÍAS PRIMARIAS: Este tipo de calles contemplan rutas principales que conectan la ciudad, con un alto número de circulación vehicular entre sus características encontramos: una alta cantidad de circulación diaria, más de seis carriles con uno o dos sentidos, autobuses con carril exclusivo o laterales, regularmente no cuentan con estacionamiento sobre la calle;

C. VÍAS SECUNDARIAS: Estas calles conectan con diferentes áreas de la ciudad, pueden ser arterias principales dentro de los municipios y colonias sus características principales son: cuenta con cuatro a seis carriles con uno o dos sentidos, autobuses sin carril propio, estacionamientos sobre la calle, más transitada por peatones ciclistas de menor velocidad por congestión vial;

CI. VÍAS TERCIARIAS: Son vías terciarias que dan acceso a los predios y zonas habitacionales, sus cruces se semaforizan sólo en intersecciones con vías secundarias. Por ejemplo, las calles locales convencionales, pueden ser de doble sentido, generalmente tienen de dos a cuatro carriles, dos de circulación y dos de estacionamiento, sus características principales varían según el tipo de uso de suelo y son delimitados por marcas en el pavimento;

CII. ZONA CONURBADA: Zona formada por dos o más centros de población de dos o más Municipios del Estado con continuidad demográfica;

CIII. ZONA DE ESPERA: Espacio destinado para que los ciclistas se detengan en los cruces y esquinas de las calles que tengan semáforos; el cual deberá ubicarse detrás de las áreas señaladas para el cruce de peatones y estará señalada; y

CIV. ZONA PEATONAL: Área destinada para el uso exclusivo de peatones.

Artículo 5. Se considera de interés general:

I. a la III. ...

IV. La infraestructura de movilidad, servicios y demás elementos inherentes o incorporados a la misma, **garantizando que las obras de infraestructura vial urbana y carretera sean diseñadas y ejecutadas bajo los principios, jerarquía de la movilidad y criterios establecidos en la Ley General, priorizando aquéllas que atiendan a personas peatonas, vehículos no motorizados y transporte público;**

VI. ...

Artículo 6. ...

I. ...

II. Adoptar medidas para garantizar la protección de la vida, la salud y de la integridad física de todas las personas, especialmente, de las personas con discapacidad;

III. Adoptar las medidas necesarias para prevenir todo tipo de violencia que atente contra la dignidad e integridad de las personas que pertenecen a los grupos en situación de vulnerabilidad;

IV. Establecer criterios y acciones de diseño universal en la infraestructura para la movilidad con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad y movilidad reducida;

V. Promover la participación ciudadana en la toma de decisiones en materia de movilidad dentro de los procesos de planeación;

VI. Impulsar programas y proyectos de movilidad con políticas de proximidad que faciliten la accesibilidad entre la vivienda, el trabajo y servicios educativos, de salud, culturales y complementarios, a fin de reducir las externalidades negativas del transporte urbano;

VII. Establecer medidas que incentiven el uso del transporte público, vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes y otros modos de movilidad de alta eficiencia energética, cuando el entorno lo permita y bajo un enfoque sistémico;

VIII. Establecer medidas que fomenten una movilidad sustentable y que satisfagan las necesidades de desplazamiento de la población, logren un sistema de integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago conectado a las vías urbanas y metropolitanas;

IX. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público, de la estructura vial y de la movilidad no motorizada y tracción humana;

X. Establecer acciones afirmativas y ajustes razonables en materia de accesibilidad y diseño universal, en los sistemas de movilidad y en la estructura vial, con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad y movilidad limitada, y otros grupos en situación de vulnerabilidad que así lo requieran;

- XI. Promover la capacitación de las personas que operan los servicios de transporte público y servicios de emergencia en Lengua de Señas Mexicana;
- XII. Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de bienes y mercancías, con objeto de aumentar la productividad en los centros de población y minimizar los impactos negativos de los vehículos de carga en los sistemas de movilidad;
- XIII. Promover acciones que contribuyan a mejorar la calidad del medio ambiente, a través de la reducción de la contaminación del aire, las emisiones de gases de efecto invernadero, el consumo de energía y el ruido, derivados del impacto de la movilidad;
- XIV. Incrementar la resiliencia del sistema de movilidad y seguridad vial fomentando diversas opciones de transporte;
- XV. Definir estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en los sistemas de movilidad conforme a sus necesidades en un marco de seguridad;
- XVI. Establecer medidas para el uso de una metodología basada en la perspectiva de género, que garantice el diseño de soluciones a través de acciones afirmativas, prioritariamente con el objetivo de erradicar las violencias de género al hacer uso de la vía pública. Lo anterior debe tomar en consideración la interseccionalidad de las mujeres, y los principios de equidad y transversalidad;
- XVII. La promoción del acceso de mujeres y niñas a transporte público de calidad y seguro, fomentando acciones para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual.
- XVIII. Establecer mecanismos y acciones de coordinación administrativa y de concertación entre los sectores público, privado y social en materia de movilidad y seguridad vial;
- XIX. Garantizar que los factores como la velocidad y la circulación cercana a vehículos motorizados no pongan en riesgo a personas peatonas y usuarias de vehículos motorizados y de tracción humana, en particular a la niñez, personas adultas mayores, con discapacidad o con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;
- XX. Promover el fortalecimiento del transporte público de pasajeros individual y colectivo para asegurar la accesibilidad igualitaria e incluyente de las personas usuarias de la vía y hacer uso de las tecnologías de la información y comunicación disponibles;
- XXI. Considerar el vínculo de la movilidad con los planes o programas de desarrollo urbano, para lo cual deberán tomar en cuenta los lineamientos y estrategias contenidas en los programas de ordenamiento ecológico del territorio y protección al medio ambiente, conforme a las disposiciones jurídicas ambientales aplicables;
- XXII. Los planes o programas de desarrollo urbano deberán considerar las Normas Oficiales Mexicanas emitidas en materia de movilidad y transporte;
- XXIII. Implementar estrategias de movilidad urbana, interurbana, rural e insular sostenible a mediano y largo plazo privilegiando el establecimiento de transporte colectivo, de movilidad no motorizada y de tracción humana y otros medios de alta eficiencia energética y ambiental; y

XXIV. Tomar decisiones con base en diagnósticos, pronósticos y criterios técnicos que garanticen el uso eficiente de los recursos públicos.

Artículo 10. 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 discapacidad y 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.**

Las autoridades de los tres órdenes de gobierno establecerán en sus respectivos reglamentos el uso prioritario de la vía a vehículos que presten servicios de emergencia, cuando la situación así lo requiera.

TÍTULO SEGUNDO DE LA MOVILIDAD

CAPÍTULO I DEL DERECHO A LA MOVILIDAD Y DEL USO DE LAS VÍAS PÚBLICAS

Artículo 14 Bis. La movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.

El derecho a la movilidad tendrá las siguientes finalidades:

- I. La integridad física y la prevención de lesiones de todas las personas usuarias de las calles y de los sistemas de transporte, en especial de las más vulnerables;**
- II. La accesibilidad de todas las personas, en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a las calles y a los sistemas de transporte; priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad;**
- III. La movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías;**
- IV. La preservación y restauración del equilibrio ecológico ante los efectos del cambio climático;**

- V. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial;
- VI. Eliminar factores de exclusión o discriminación al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones;
- VII. La igualdad de oportunidades en el uso de los sistemas de movilidad;
- VIII. Dotar a todas las localidades del país con acceso a camino pavimentado a una distancia no mayor de dos kilómetros;
- IX. Promover el máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados y el uso de los servicios, y
- X. Promover en aquellos municipios con territorio insular los sistemas, rutas y modalidades que faciliten el acceso y la movilidad de las personas entre el territorio insular y continental.

Artículo 14 Ter. La seguridad vial es el conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de éstos. Para ello, las autoridades, en el marco de sus respectivas competencias, observarán las siguientes directrices:

- I. **Infraestructura segura:** Espacios viales predecibles y que reducen o minimizan los errores de las personas usuarias y sus efectos, que se explican por sí mismos, en el sentido de que su diseño fomenta velocidades de viaje seguras y ayuda a evitar errores;
- II. **Velocidades seguras:** Velocidades de desplazamiento que se adaptan a la función, nivel de seguridad y condición de cada vía. Las personas conductoras comprenden y cumplen los límites de velocidad y conducen según las condiciones;
- III. **Vehículos seguros:** Los que, con sus características, cuentan con aditamentos o dispositivos, que tienen por objeto prevenir colisiones y proteger a las personas usuarias, incluidos pasajeros, personas peatonas, ciclistas, y usuarias de vehículos no motorizados, en caso de ocurrir una colisión;
- IV. **Personas usuarias seguras:** Personas usuarias que, cumplen con las normas viales, toman medidas para mejorar la seguridad vial y exigen y esperan mejoras en la misma;
- V. **Atención Médica Prehospitalaria:** Establecimiento de un sistema de atención médica prehospitalaria y la aplicación de las normas vigentes en la materia, para la atención efectiva y oportuna de las personas lesionadas en siniestros viales, en términos de las leyes aplicables, y
- VI. **Seguimiento, gestión y coordinación:** Las autoridades competentes establecerán las estrategias necesarias para el fortalecimiento de la seguridad vial, dándoles seguimiento y evaluación. Asimismo, se coordinarán entre ellas para gestionar de manera eficaz las acciones de prevención, atención durante y posterior a los siniestros viales.

Artículo 14 Quáter. El sistema de movilidad debe contar con las condiciones necesarias que protejan al máximo posible la vida, salud e integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas. Para ello, las autoridades competentes en el ámbito de sus facultades deberán privilegiar las acciones de prevención que disminuyan los factores de riesgo, a través de la generación de sistemas de movilidad con enfoque de sistemas seguros.

Las leyes y reglamentos en la materia deberán contener criterios científicos y técnicos de protección y prevención, así como mecanismos apropiados para vigilar, regular y sancionar aquellos hechos que constituyan factores de riesgo.

Artículo 14 Quinquies. Las autoridades competentes en el ámbito de sus atribuciones deberán garantizar que la movilidad esté al alcance de todas las personas en igualdad de condiciones, sin discriminación de género, edad, discapacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna, priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares.

Para que la movilidad sea accesible, las autoridades competentes deberán garantizar:

I. Que los servicios de transporte prevean vehículos y entornos con diseño universal, incluida la accesibilidad cognitiva y en su caso, con ayudas técnicas para la accesibilidad de personas con discapacidad y movilidad limitada, apoyos a la comunicación y a la información con las acciones afirmativas y los ajustes razonables que se requieran para ello;

II. Que las vías y el espacio público se diseñen contemplando infraestructura que permita que las personas con discapacidad y movilidad limitada se desplacen de manera segura, tales como rutas accesibles, señales auditivas, visuales, táctiles, rampas, información en formatos accesibles, entre otras;

III. Que se contribuya a la accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad limitada, aportando especificaciones de diseño universal que permitan construir un entorno incluyente, y

IV. Que las modalidades de transporte en las zonas remotas y de difícil acceso, así como en los territorios insulares contemplen las rutas y los servicios más seguros, incluyentes, accesibles y asequibles para las personas.

Artículo 14 Sexies. Para que la movilidad sea eficiente, las autoridades deben, en todo tiempo, maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, optimizando los recursos ambientales y económicos, y hacer uso de las tecnologías de la información y comunicación disponibles.

Artículo 14 Septies. Para una movilidad sostenible las autoridades, en sus ámbitos de competencia, deberán satisfacer los requerimientos de movilidad procurando los menores impactos negativos en la calidad de vida de las personas, en la sociedad y en el medio ambiente, asegurando las necesidades del presente sin comprometer los derechos de futuras generaciones.

Las políticas en materia de movilidad deberán fomentar la resiliencia de las personas, de la sociedad y del sistema de movilidad, frente a los efectos negativos del cambio climático.

Asimismo, las autoridades competentes aplicarán medidas para controlar y reducir los efectos negativos en la sociedad y en el medio ambiente, derivados de las actividades de transporte, en

particular, la congestión vehicular, la contaminación del aire, la emisión de gases de efecto invernadero, entre otras.

Artículo 14 Octies. Para que la movilidad sea de calidad, toda persona tiene derecho a buscar y acceder a información sobre el estado del sistema de movilidad, a fin de que pueda planear sus trayectos; calcular los tiempos de recorrido; conocer los horarios de operación del transporte público, la frecuencia de paso, los puntos de abordaje y descenso; evitar la congestión vial, y conocer el estado de funcionamiento del sistema de movilidad, así como la disponibilidad de los servicios auxiliares al transporte.

Artículo 14 Nonies. El sistema de movilidad debe ser igualitario, equitativo e inclusivo, por lo que las autoridades competentes deberán garantizar la equiparación de las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, independientemente del modo que utilice para trasladarse, poniendo especial énfasis en los grupos en situación de vulnerabilidad por condición física, social, económica, género, edad u otra.

Para cumplir con lo anterior, las autoridades competentes deberán diseñar y operar el sistema de movilidad respetando los siguientes criterios:

I. Ajustes razonables: Para garantizar la igualdad e inclusión de los grupos en situación de vulnerabilidad, las autoridades competentes vigilarán que el sistema de movilidad se modifique y adapte en la medida necesaria y adecuada, sin que se impongan cargas desproporcionadas, cuando se requiera, para asegurar que las personas gocen o ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía.

II. Diseño universal: Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir criterios de diseño que incluyan a todas las personas, independientemente de su situación o condición y equiparando oportunidades.

III. Perspectiva de género: El sistema de movilidad debe tener las condiciones adecuadas y diseñarse considerando estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en un marco de seguridad y conforme a sus necesidades, con el fin de garantizar la igualdad de género.

IV. Pluriculturalidad y multilingüismo: El espacio público y el sistema de transporte deben garantizar el respeto por la pluriculturalidad y deben contemplar mecanismos que garanticen la accesibilidad de las personas indígenas, afromexicanas y sordas hablantes de lenguas de señas.

V. Prioridad en el uso de la vía: El sistema de movilidad debe garantizar el uso equitativo del espacio público por parte de todas las personas usuarias, de acuerdo con la jerarquía de la movilidad y las necesidades territoriales de los centros de población.

Artículo 36. Son atribuciones del Gobernador del Estado:
I. a la VIII. ...

IX. Celebrar convenios de coordinación, colaboración y demás instrumentos jurídicos con Dependencias y Entidades de las Administraciones Públicas Federal, Estatales y Municipales en el ámbito de competencia de la presente Ley;

- X. Promover e impulsar la creación de organismos dedicados a la investigación, capacitación y modernización en materia de movilidad, y
- XI. Celebrar convenios de coordinación con las Dependencias y Entidades de las Administración Pública Federal para integrar y remitir la información generada al Sistema de información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial;
- XII. Designar a la persona que integrará el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial de conformidad con lo establecido en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;
- XIII. Promover la creación de Observatorios Ciudadanos de Movilidad y Seguridad Vial, conforme a los lineamientos establecidos en el artículo 78 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial; y
- XIV. Las demás que le confiera la presente Ley y otras disposiciones aplicables.

Artículo 37. Corresponde a la Secretaría:

I. a la XLIII. ...

XLIV. Promover la utilización de vehículos motorizados que cuenten con tecnologías sustentables, tales como vehículos híbridos o vehículos eléctricos utilizados para el transporte privado, así como proponer a la Secretaría de Finanzas los estímulos fiscales aplicables a los contribuyentes que cuenten con este tipo de vehículos;

XLV. Gestionar la seguridad vial y la movilidad urbana, interurbana, rural e insular, en el ámbito de su competencia, con base en lo establecido en la Ley General, esta Ley y demás disposiciones legales en la materia;

XLVI. Integrar la base de datos de movilidad y seguridad vial del Sistema de Información Territorial y Urbano, conforme a los criterios establecidos en la Ley General; y

XLVII. Proveer la elaboración estudios de evaluación del impacto en la movilidad y la seguridad vial, con el objeto de analizar y evaluar las posibles influencias o alteraciones generadas por la realización de obras y actividades privadas y públicas, sobre los desplazamientos de las personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida, la accesibilidad, la competitividad y el impacto ambiental.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

PRIMERO: Publíquese el presente decreto en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado Libre y Soberano de Oaxaca.

SEGUNDO: El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado Libre y Soberano de Oaxaca.

ATENTAMENTE

"EL RESPETO AL DERECHO A LA VIDA ES LA PAZ"

DIPUTADA HAYDEÉ IRMA REYES SOTO

San Raymundo Jalpan, Oaxaca; a 13 de mayo de 2025.