

San Raymundo Jalpan, Centro, Oaxaca; a 11 de julio de 2025.

LIC. FERNANDO JARA SOTO.
SECRETARIO DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS
DE LA LXVI LEGISLATURA DEL
H. CONGRESO DEL ESTADO
P R E S E N T E.

Con fundamento en lo dispuesto por el artículo 50, fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca; 104, fracción I de la Ley Orgánica del Poder Legislativo y 54, fracción I del Reglamento Interior del Congreso del Estado, remito el siguiente: **PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA LA DENOMINACIÓN DE LA LEY DE MOVILIDAD PARA EL ESTADO DE OAXACA POR EL DE "LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE OAXACA", ASIMISMO SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD PARA EL ESTADO DE OAXACA.**

Sin otro en particular, agradeciendo de antemano la atención prestada quedo a sus órdenes.

H. CONGRESO DEL ESTADO DE OAXACA
LXVI LEGISLATURA

RECIBIDO
11 JUL 2025
15:51 hrs.

Secretaría de Servicios Parlamentarios

ATENTAMENTE



COMANDO CONFERENCIAL
DEL ESTADO DE OAXACA
PODER LEGISLATIVO

LXVI LEGISLATURA

**DR DULCE ALEJANDRA
GARCIA MORLAN**

H. CONGRESO DEL ESTADO DE OAXACA
LXVI LEGISLATURA
DIP. ALEJANDRA GARCIA MORLAN

RECIBIDO
11 JUL 2025
16:00

Oficina de Asesoría Legislativa

**DIP. ANTONIA NATIVIDAD DÍAZ JIMÉNEZ.
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL
H. CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO
DE OAXACA.
P R E S E N T E.**

La que suscribe Diputada Dulce Alejandra García Morlan, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 50, fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca; 104, fracción I de la Ley Orgánica del Poder Legislativo y 54, fracción I del Reglamento Interior del Congreso del Estado; someto a la consideración de esta Sexagésima Sexta Legislatura el siguiente: Con fundamento en lo dispuesto por el artículo 50, fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca; 104, fracción I de la Ley Orgánica del Poder Legislativo y 54, fracción I del Reglamento Interior del Congreso del Estado, remito la siguiente: **PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA LA DENOMINACIÓN DE LA LEY DE MOVILIDAD PARA EL ESTADO DE OAXACA POR EL DE "LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE OAXACA", ASIMISMO SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD PARA EL ESTADO DE OAXACA;** al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El derecho a la movilidad ha sido reconocido como un derecho humano fundamental en el artículo 4º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Este reconocimiento responde a una demanda social histórica por garantizar que todas las personas, sin importar su edad, género, condición física o situación socioeconómica, puedan desplazarse con seguridad, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad y equidad por el territorio nacional.

La movilidad no es simplemente una cuestión técnica o de transporte: es una condición esencial para ejercer otros derechos como el trabajo, la educación, la salud, la cultura o el esparcimiento. Una movilidad insegura, desigual o ineficiente limita oportunidades, acentúa brechas de exclusión y pone en riesgo la vida y la integridad de las personas, especialmente de quienes se encuentran en situación de vulnerabilidad.

En los últimos años, el país ha avanzado significativamente en la construcción de un nuevo paradigma normativo en materia de movilidad. La publicación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV) marcó un hito trascendental al establecer un marco de principios, obligaciones y competencias para los tres órdenes de gobierno. Esta ley coloca en el centro a las personas usuarias del sistema

de movilidad y asume un enfoque de "sistemas seguros", entendiendo que las muertes y lesiones por siniestros viales no son accidentes inevitables, sino eventos prevenibles cuando el entorno está diseñado con responsabilidad compartida.

En este marco, las entidades federativas tienen la responsabilidad de revisar y actualizar sus legislaciones en materia de movilidad, transporte, seguridad vial y desarrollo urbano, para garantizar su coherencia con la LGMSV. Más allá de una obligación legal, esta armonización representa una oportunidad para transformar las políticas públicas estatales en favor de una movilidad más justa, segura y sostenible.

Oaxaca enfrenta desafíos estructurales que hacen aún más urgente esta transformación: siniestros viales que cada año arrebatán vidas y causan miles de lesiones; transporte público ineficiente o inexistente en muchas regiones; falta de infraestructura para ciclistas y peatones; ausencia de mecanismos de participación social efectiva; debilidad en los esquemas de fiscalización y planeación; y un marco normativo que, aunque ha incorporado avances relevantes, aún presenta vacíos frente a los nuevos estándares nacionales e internacionales.

La movilidad en Oaxaca no puede seguir siendo un factor de riesgo o de exclusión. Es indispensable avanzar hacia un sistema que priorice a las personas —especialmente a quienes caminan, andan en bicicleta o usan transporte público—, que respete la jerarquía de la movilidad, que reduzca la dependencia del automóvil y que promueva ciudades y comunidades más humanas, saludables y resilientes.

Este nuevo enfoque requiere integrar la participación de la sociedad civil, las instituciones académicas, las autoridades locales y los distintos sectores involucrados, para construir soluciones colectivas basadas en evidencia, derechos humanos y justicia social. El tránsito hacia una movilidad segura y sustentable debe ser una política de Estado.

El proceso de revisión de la legislación estatal —a la luz de los principios de la LGMSV y de las condiciones que plantea la Guía de Armonización elaborada por la Coalición Movilidad Segura— constituye el primer paso para garantizar que Oaxaca se sume con decisión a un cambio positivo nacional. Es tiempo de actualizar nuestra visión, asumir los desafíos y construir un marco normativo que verdaderamente coloque la vida, la equidad y la seguridad en el centro de las políticas de movilidad.

A más de dos años de la entrada en vigor de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en nuestro Estado persisten importantes áreas que deben ser ajustadas o fortalecidas para cumplir con los estándares, principios y obligaciones que establece la LGMSV. Esta necesidad no se reduce a una cuestión de técnica normativa, sino que responde a un mandato legal y constitucional que obliga a las entidades federativas a respetar los principios de concurrencia legislativa, jerarquía normativa y progresividad de los derechos humanos.



La Guía para la Armonización Estatal elaborada por la Coalición Movilidad Segura señala diez condiciones mínimas que deben cumplirse para considerar que una legislación local está debidamente armonizada con la ley general. Entre ellas destacan: la regulación clara de los factores de riesgo vial (velocidades, alcohol, distracciones, uso de cinturón y casco, prioridad peatonal); la creación de mecanismos de participación ciudadana; la obligación de diseñar infraestructura vial segura y accesible; la garantía de derechos a víctimas de siniestros viales; y la creación de registros públicos de información en la materia.

En un análisis detallado de la Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca, se identifican vacíos importantes en varios de estos rubros. Por ejemplo:

- No se establecen límites de velocidad específicos conforme a lo estipulado en la LGMSV.
- No se contempla el enfoque de "sistemas seguros" como principio rector.
- No se prohíbe explícitamente la conducción bajo efectos de alcohol o sustancias en los términos fijados a nivel nacional.
- No se prevé un observatorio ciudadano ni mecanismos de evaluación y participación social efectivos.
- La normativa sobre la protección de peatones, ciclistas y personas usuarias vulnerables resulta limitada o ambigua.
- Falta una disposición clara sobre la creación de un sistema estatal de movilidad y seguridad vial.
- No hay mención a sistemas de fiscalización automatizada ni a protocolos para el control y vigilancia vial modernos.
- El diseño de infraestructura con criterios de seguridad, accesibilidad y diseño universal aún no se define con fuerza jurídica obligatoria.

Estos elementos no solo son exigencias de la ley general, sino condiciones indispensables para reducir muertes y lesiones, mejorar la calidad del transporte público, y garantizar el acceso equitativo a la ciudad y al territorio.

Esta iniciativa de armonización parte, por tanto, de un diagnóstico puntual: Oaxaca no está aún en condiciones normativas plenas para implementar la política pública nacional de movilidad y seguridad vial, ni para hacer exigible el derecho constitucional de manera efectiva. Por ello, se requiere una reforma que subsane lagunas legales, incorpore estándares claros y obligatorios, y fortalezca institucionalmente la política estatal en la materia.

La iniciativa que se presenta ha sido construida con base en un análisis comparativo entre la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la ley vigente en el estado y la guía técnica de armonización. Se ha cuidado que las disposiciones propuestas



respeten el ámbito competencial local, sin perder de vista el principio de subsidiariedad y los objetivos compartidos del Sistema Nacional de Movilidad.

Con esta reforma, el Estado de Oaxaca avanza en la consolidación de un marco normativo integral, preventivo, garantista y alineado con las mejores prácticas internacionales, en favor de una movilidad más humana, segura y equitativa.

Uno de los compromisos más relevantes de México en el ámbito de la movilidad es su adhesión a la **Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible** de la Organización de las Naciones Unidas (ONU). Dentro de sus 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), destacan los siguientes relacionados con la movilidad:

- **ODS 11: Ciudades y comunidades sostenibles:** Este objetivo promueve el desarrollo de sistemas de transporte accesibles, seguros y sostenibles para todos, haciendo especial énfasis en la inclusión de personas con discapacidad, mujeres, niños y adultos mayores. México trabaja en proyectos de infraestructura y políticas públicas orientadas a reducir las desigualdades en el acceso a la movilidad.
- **ODS 3: Salud y bienestar:** Dentro de este objetivo, la reducción de muertes y lesiones causadas por accidentes de tránsito es una meta específica (3.6). México ha implementado estrategias nacionales para alinear sus esfuerzos con esta meta, como la mejora de sus sistemas de monitoreo y la promoción de campañas de concienciación vial, sin embargo, no ha sido suficiente para reducir significativamente esta problemática.

La **Década de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030**, liderada por la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y la Organización Mundial de la Salud (OMS), representa un esfuerzo global para reducir de manera significativa las muertes y lesiones ocasionadas por accidentes de tránsito. Este plan de acción busca reducir al menos un 50% de las víctimas mortales y heridos graves en las vías públicas para 2030, posicionando la seguridad vial como un pilar esencial en la agenda del desarrollo sostenible.

El plan de acción de esta década se fundamenta en el **Marco Global para la Seguridad Vial**, que establece estrategias clave para reducir las muertes y lesiones graves en un 50% para el año 2030. Sus prioridades son:

1. **Diseñar y mantener infraestructura vial segura:** Promoviendo espacios que reduzcan el riesgo para usuarios vulnerables.



2. **Fomentar el uso de vehículos seguros:** Incorporando tecnología que mejore la seguridad de los conductores y pasajeros.
3. **Desarrollar sistemas de movilidad sostenible y accesible:** Priorizando el transporte público, bicicletas y espacios peatonales.
4. **Fortalecer la regulación y la educación vial:** Con el objetivo de mejorar la conducta en las vías.
5. **Garantizar atención rápida y efectiva a las víctimas de accidentes:** Reduciendo la mortalidad y las secuelas graves.

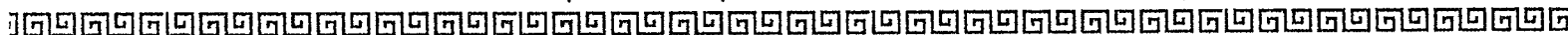
La Década de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 representa una oportunidad crucial para que México transforme su enfoque hacia una movilidad más segura, inclusiva y sostenible. Con la implementación de políticas basadas en el marco global, el país tiene la posibilidad de salvar miles de vidas y mejorar la calidad de vida de sus ciudadanos. Sin embargo, el éxito dependerá de la voluntad política, la colaboración entre niveles de gobierno y la participación activa de la sociedad en la promoción de una cultura vial responsable.

Por otra parte, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, establece que, la Administración Pública Federal, de las entidades federativas, municipal, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, y demás autoridades en la materia, de acuerdo con sus facultades deberán considerar en sus normas los principios de movilidad y seguridad vial dentro de los cuales destacan:

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;

IX. 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;*

XIII. 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. 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;*

XVI. 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;*

XX. 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."*

Es importante rescatar lo mencionado en el principio de seguridad anteriormente citado "**toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible**".

De acuerdo a la Organización Mundial de la Salud (OMS), los siniestros viales son una de las principales causas de mortalidad y discapacidad en todo el mundo, afectando de manera desproporcionada a grupos vulnerables, como niñas, niños, adolescentes, adultos mayores y personas de bajos recursos.¹

¹Traumatismos causados por el tránsito <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

Los accidentes de tránsito tienen un impacto significativo en las personas durante sus años más productivos. Alrededor del 69% de las víctimas mortales pertenecen al grupo de edad de entre 18 y 59 años, mientras que un 23% corresponde a personas de 60 años o más. Además, las muertes por accidentes de tránsito afectan de manera desproporcionada a los hombres, con una relación global de tres hombres fallecidos por cada mujer.

El efecto de estas muertes en la población en edad laboral y su predominio entre los hombres también se observa en las estadísticas de decesos de conductores relacionados con el trabajo, provenientes de 31 países. En estas naciones, cerca del 18% de las muertes de conductores ocurren durante traslados hacia o desde el trabajo; el 5% están asociadas con actividades laborales específicas como entregas o reuniones; y otro 12% corresponde a conductores profesionales (en su mayoría hombres) mientras desempeñan sus labores, como el caso de los operadores de autobuses.²

A nivel nacional, se contabilizaron 355 personas fallecidas y 6,439 personas heridas en incidentes viales. El Estado de México registró la cifra más alta de muertes, con 98 casos, mientras que Chihuahua reportó el mayor número de lesionados, con 422 personas afectadas por esta causa.

Durante 2023, Oaxaca se posicionó entre las ocho entidades con mayor cantidad de muertes ocasionadas por accidentes de tránsito en el país.

Acorde a la clasificación por tipo de accidentes en Oaxaca realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI)³, en nuestro estado contabilizaron los siguientes datos:

Ocurrieron **20** colisiones con animales, **721** con objetos fijos, **192** volcaduras, **278** salidas de camino de vehículos, **1,272** colisiones con motociclistas y **38** con ciclistas.

² Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023 OMS
<https://www.who.int/es/publications/i/item/9789240086517>

³ clasificación por tipo de accidentes en Oaxaca realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) https://www.inegi.org.mx/app/tabulados/interactivos/?pxq=ATUS_ATUS_4_f9796ea1-ecdb-46f8-8d2a-0ea8c15bd78c

El año pasado, 13 personas perdieron la vida y 213 resultaron lesionadas en la entidad, de acuerdo con el reporte *Accidentes de Tránsito en Zonas Urbanas y Suburbanas 2023* del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).⁴

La situación de la movilidad en el estado de Oaxaca evidencia una deuda histórica con sus habitantes. A pesar de los esfuerzos legislativos recientes por actualizar el marco jurídico local, persisten problemas estructurales que afectan la calidad, seguridad, eficiencia y accesibilidad de los desplazamientos diarios de miles de personas.

En Oaxaca, los siniestros viales constituyen una de las principales causas de lesiones y muertes evitables. Según datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en los últimos años el estado ha reportado cientos de defunciones anuales por hechos de tránsito, afectando principalmente a peatones, motociclistas y ciclistas. Estos siniestros no son hechos fortuitos ni inevitables: son consecuencia directa de entornos urbanos inseguros, ausencia de infraestructura adecuada, debilidad institucional en la supervisión y fiscalización del tránsito, así como falta de normas claras en materia de prevención de riesgos viales.

Además, Oaxaca presenta una geografía dispersa y desigual en términos de desarrollo urbano. La mayoría de sus municipios carece de sistemas de transporte público eficaces o de alternativas de movilidad para personas sin acceso a vehículo particular. Esta situación se agrava en las regiones rurales e indígenas, donde el aislamiento y la precariedad del transporte vulneran el derecho a la salud, la educación, el trabajo y otros derechos básicos. La movilidad, entonces, se convierte en una barrera estructural para el desarrollo y la equidad.

A esto se suma una creciente demanda por parte de la ciudadanía, en especial de juventudes, mujeres, personas con discapacidad y colectivos ciclistas, para contar con infraestructura segura y políticas públicas que privilegien el tránsito peatonal, el transporte colectivo digno y la movilidad no motorizada. La falta de condiciones adecuadas en la infraestructura vial —banquetas inexistentes o deterioradas, ciclovías interrumpidas, cruces inseguros, exceso de velocidad vehicular— ha generado entornos hostiles para quienes caminan o pedalean diariamente.

Frente a este panorama, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial plantea un enfoque de transformación profunda: uno que reconoce la movilidad como un derecho humano y que propone una política pública basada en el principio de "sistemas seguros", la jerarquía de la movilidad, la corresponsabilidad institucional,

⁴ Accidentes de Tránsito en Zonas Urbanas y Suburbanas 2023 del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). <https://www.inegi.org.mx/temas/accidentes/>

la evidencia científica y la participación ciudadana. Oaxaca no puede quedar rezagada frente a este nuevo modelo.

La armonización legislativa no solo es una obligación jurídica, sino una oportunidad para avanzar hacia un sistema de movilidad más justo. Incorporar en la ley estatal disposiciones que limiten la velocidad en zonas urbanas, que prohíban con claridad la conducción bajo efectos de alcohol o sustancias, que garanticen prioridad peatonal y ciclista, y que obliguen al diseño de infraestructura vial segura y accesible, no son meras recomendaciones: son herramientas probadas para salvar vidas.

Asimismo, es indispensable crear instrumentos de planeación y gobernanza como el sistema estatal de movilidad y seguridad vial, observatorios ciudadanos, registros públicos de datos, y mecanismos de financiamiento que den sostenibilidad a los programas de movilidad activa, transporte público y fiscalización del tránsito.

Los desafíos de Oaxaca requieren de una respuesta legislativa clara, decidida y progresista. Esta reforma busca colocar al estado a la vanguardia en materia de movilidad, respondiendo tanto a los mandatos de la ley general como a las exigencias reales de su población.

En razón de lo anterior comparto el siguiente cuadro comparativo:

LEY DE MOVILIDAD PARA EL ESTADO DE OAXACA	LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE OAXACA
TEXTO ACTUAL	TEXTO PROPUESTO
Artículo 6. La planeación de la movilidad y de la seguridad vial en el Estado, observará los siguientes criterios: I. al XIII ...	Artículo 6. La planeación de la movilidad y de la seguridad vial en el Estado, observará los siguientes criterios: I. al XIII ... XIV. Diseño universal. La construcción de infraestructura vial deberá considerar espacios de calidad, accesibles y seguros que permitan la inclusión de todas las personas sin discriminación alguna, con especial énfasis en la jerarquía de la movilidad estipulada en esta Ley y el uso equitativo del espacio público. En las vías urbanas se considerará el criterio de calle completa y las adicionales medidas

que se estimen necesarias. Se procurará evitar la construcción de pasos elevados o subterráneos cuando haya la posibilidad de adecuar el diseño para hacer el cruce peatonal, así como el destinado a movilidad no motorizada y de tracción humana, y las demás necesarias para garantizar una movilidad incluyente.

Las condiciones mínimas de infraestructura se ordenan de la siguiente manera:

a) Aceras pavimentadas reservadas para el tránsito de personas peatonas;

b) Iluminación que permita el tránsito nocturno y seguro de personas peatonas;

c) Pasos peatonales que garanticen zonas de intersección seguras entre la circulación rodada y el tránsito peatonal;

d) Señales de control de tráfico peatonal, motorizado y no motorizado que regule el paso seguro de personas peatonas;

XV. Priorizar a los grupos en situación de vulnerabilidad. El diseño de la red vial debe garantizar que los factores como la velocidad, la circulación cercana a vehículos motorizados y la ausencia de infraestructura de calidad, no pongan en riesgo a personas peatonas ni a las personas usuarias de la vía pública que empleen



vehículos no motorizados y de tracción humana;

XVI. Participación social. En el proceso de diseño y evaluación de la infraestructura vial, se procurarán esquemas de participación social de las personas usuarias de la vía;

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

XVII. Intersecciones seguras. Las intersecciones deberán estar diseñadas para garantizar la seguridad de todas las personas usuarias de la vía, especialmente a las y los peatones y personas con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

XIX. Pacificación del tránsito. Los diseños en infraestructura vial, sentidos y operación vial, deberán priorizar la reducción de flujos y velocidades vehiculares, para dar lugar al transporte público y a la movilidad activa y no motorizada y de tracción humana, a fin de lograr una sana convivencia en las vías. El diseño geométrico, de secciones de carriles, pavimentos y señales deberá considerar una velocidad de

diseño de 30 km/h máxima para calles secundarias y terciarias, para lo cual se podrán ampliar las banquetas, reducir secciones de carriles, utilizar mobiliario, pavimentos especiales, desviar el eje de la trayectoria e instalar dispositivos de reducción de velocidad;

XX. Velocidades seguras. Las vías deben contar, por diseño, con las características, señales y elementos necesarios para que sus velocidades de operación sean compatibles con el diseño y las personas usuarias de la vía que en ella convivan;

XXI. Legibilidad y autoexplicabilidad. Es la cualidad de un entorno vial que provoca un comportamiento seguro de las personas usuarias simplemente por su diseño y su facilidad de entendimiento y uso. El diseño y la configuración de una calle o carretera autoexplicable cumple las expectativas de las personas usuarias, anticipa adecuadamente las situaciones y genera conductas seguras.

Las vías autoexplicables integran sus elementos de manera coherente y entendible como señales, marcas, dispositivos, geometría, superficies, iluminación y gestión de la velocidad, para evitar siniestros de tránsito y generar accesibilidad para las personas con discapacidad;

XXII. Conectividad. Los espacios públicos deben formar parte de una red que permita a las personas

usuarias conectar sus orígenes y destinos, entre modos de transporte, de manera eficiente y fácil. También deben permitir el desplazamiento libre de personas peatonas, personas usuarias de movilidad activa o no motorizada y otros prioritarios, incluidos vehículos de emergencia;

XXIII. Permeabilidad. La infraestructura debe contar con un diseño que permita la recolección e infiltración de agua pluvial y su reutilización en la medida que el suelo y el contexto hídrico del territorio lo requiera y con las autorizaciones ambientales y de descarga de la autoridad competente;

XXIV. Tolerancia. Las vías y sus costados deben prever la posible ocurrencia de errores de las personas usuarias, y con su diseño y equipamiento técnico procurarán minimizar las consecuencias de siniestros de tránsito;

XXV. Movilidad sostenible. Transporte cuyos impactos sociales, ambientales y climáticos permitan asegurar las necesidades de transporte de las generaciones actuales sin comprometer la capacidad en los recursos para satisfacer las del futuro y mejorar la calidad ambiental;

XXVI. Calidad. Las vías deben contar con un diseño adecuado a las necesidades de las personas, materiales de larga duración, diseño



Artículo 7. El propósito de la planeación de la movilidad es garantizar el desplazamiento de las personas y bienes, por lo que las políticas gubernamentales y programas en la materia deberán estar encaminadas a la obtención de ese fin.	universal y acabados, así como mantenimiento adecuado para ser funcional, atractiva estéticamente y permanecer en el tiempo, y XXVII. Tratamiento de condiciones climáticas. El proyecto debe incorporar un diseño con un enfoque integral que promueva y permita una menor dependencia de los combustibles fósiles, así como hacer frente a la agenda de adaptación y mitigación al cambio climático. Artículo 6 bis. Las autoridades competentes del diseño de la red vial, urbana y carretera deberán considerar la vocación de la vía como un espacio público que responde a una doble función I. Movilidad se enfoca en el tránsito de personas y vehículos, y II. Habitabilidad se enfoca en la recreación, consumo, socialización, disfrute y acceso a los medios que permiten el ejercicio de los derechos sociales. de movilidad y de habitabilidad: Artículo 7. El propósito de la planeación de la movilidad es garantizar el desplazamiento de las personas y bienes, por lo que las políticas gubernamentales y programas en la materia deberán estar encaminadas a la obtención de ese fin. Los programas, acciones y proyectos de infraestructura relacionados con la movilidad y la
--	---

seguridad vial se enfocarán prioritariamente en lo siguiente:

I. Implementar mejoras a la infraestructura para la movilidad no motorizada y peatonal, así como efectuar acciones para la integración y fortalecimiento del servicio de transporte público, de los Municipios, con el fin de promover su uso y cumplir con el objeto de esta Ley;

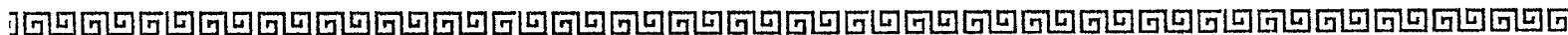
II. La mejora de la infraestructura para la movilidad, servicios auxiliares y el transporte que promuevan el diseño universal y la seguridad vial;

III. Desarrollar políticas para reducir siniestros de tránsito, así como proyectos estratégicos de infraestructura para la movilidad y seguridad vial, priorizando aquellos enfocados en proteger la vida e integridad de las personas usuarias de las vías, donde se considere los factores de riesgo;

IV. Impulsar la planeación de la movilidad y la seguridad vial orientada al fortalecimiento y a mejorar las condiciones del transporte público, su integración con el territorio, así como la distribución eficiente de bienes y mercancías;

V. Realizar estudios para la innovación, el desarrollo tecnológico e informático, así como para promover la movilidad no motorizada y el transporte público en

Artículo 8. La planeación de la movilidad en el Estado de Oaxaca deberá apegarse con el Plan Estatal de Desarrollo, Programas Sectoriales y demás herramientas de planeación concurrentes y transversales a la Movilidad.	los centros de población con menores ingresos; VI. Desarrollar programas de información, educación e investigación en materia de sensibilización, educación y formación sobre movilidad y seguridad vial; y VII. Otros que permitan el cumplimiento de esta Ley, sus principios y objetivos conforme a la jerarquía de la movilidad. Artículo 8. La planeación de la movilidad en el Estado de Oaxaca deberá apegarse con el Plan Estatal de Desarrollo, el Programa Nacional de Desarrollo Urbano, el Sistema de Información Territorial y Urbano establecido en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, Programas Sectoriales y demás herramientas de planeación concurrentes y transversales a la Movilidad y los demás instrumentos territoriales, metropolitanos, urbanos, y rurales vigentes. La gestión de la demanda de movilidad busca reducir el uso de modos de transporte de carga y pasajeros menos eficientes y fomentar los más sustentables y seguros.
--	---



Artículo 18. La Secretaría y los Municipios, en el ámbito de su competencia, diseñarán planes y programas en materia de movilidad, que faciliten la reducción del impacto al medio ambiente, de conformidad a la priorización señala en el artículo anterior.

Artículo 19. Para planear y administrar la movilidad de las personas, la Secretaría podrá establecer con los Municipios los mecanismos que permitan desarrollar de manera efectiva las atribuciones materia de esta Ley y garanticen el uso eficiente de las vías públicas de competencia estatal y municipal.

Los Municipios regularan e instrumentarán programas de recuperación y habilitación de espacios públicos e infraestructura que facilite el desplazamiento seguro de peatones y ciclistas.

Artículo 18. La Secretaría y los Municipios, en el ámbito de su competencia, diseñarán planes y programas en materia de movilidad, que faciliten la reducción del impacto al medio ambiente, de conformidad a la priorización señala en el artículo anterior.

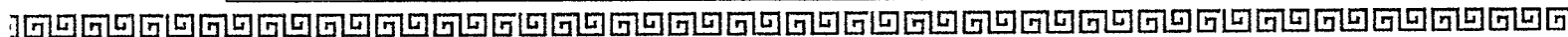
El diseño deberá atender a la reducción máxima de muerte o lesiones graves a las personas usuarias involucradas en siniestros de tránsito. Asimismo, deberá incorporar criterios que preserven la vida, seguridad, salud, integridad y dignidad de las personas usuarias de la vía, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad.

Artículo 19. Para planear y administrar la movilidad de las personas, la Secretaría podrá establecer con los Municipios los mecanismos que permitan desarrollar de manera efectiva las atribuciones materia de esta Ley y garanticen el uso eficiente de las vías públicas de competencia estatal y municipal.

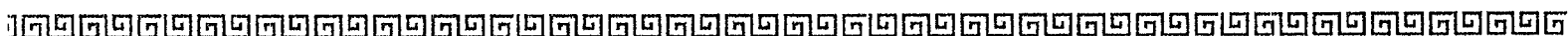
Los Municipios regularan e instrumentarán programas de recuperación y habilitación de espacios públicos e infraestructura que facilite el desplazamiento seguro de peatones y ciclistas.

La infraestructura vial urbana, rural y carretera se compone de los siguientes elementos:

I. Elementos inherentes: banquetas y espacios de circulación peatonal, así



Artículo 21. Para asegurar la movilidad de las personas y vehículos en la vía pública, la Secretaría diseñará e implementará los dispositivos de control del tránsito, así mismo, supervisará y controlará su correcto funcionamiento. La Secretaría establecerá, mediante normas técnicas el diseño e instalación de los señalamientos viales en las vías públicas del Estado, con la finalidad de garantizar la seguridad de peatones, ciclistas y conductores de vehículos automotores.	como los carriles de circulación vehicular y estacionamiento, y II. Elementos incorporados: infraestructura tecnológica eléctrica, mobiliario, áreas verdes y señalización. Artículo 21. Para asegurar la movilidad de las personas y vehículos en la vía pública, la Secretaría diseñará e implementará los dispositivos de control del tránsito, así mismo, supervisará, controlará su correcto funcionamiento. La Secretaría establecerá, mediante normas técnicas el diseño e instalación de los señalamientos viales en las vías públicas del Estado, con la finalidad de garantizar la seguridad de peatones, ciclistas y conductores de vehículos automotores. Cuando una vía de jurisdicción estatal corte un asentamiento humano urbano a nivel y no existan libramientos, deberá considerarse la construcción de pasos peatonales seguros a nivel, para garantizar la permeabilidad entre las zonas urbanas. Las vías interurbanas adentradas en zonas urbanas deberán considerar según su uso, el espacio adecuado para las personas que se trasladan a pie y en bicicleta, así como en su caso, espacio para circulación, ascenso y descenso del transporte público.
--	---



En los casos que se ejecute una obra pública que afecte cualquier tipo de vialidad en el Estado, la Secretaría de Movilidad, en coordinación con las autoridades competentes, deberán diseñar un plan de contingencia de movilidad que establezcan o habiliten señalamientos de rutas alternas, durante el tiempo que dure la obra; así como la de comunicar con anticipación a la ciudadanía sobre las obras a realizar y las rutas alternas, para que los sujetos activos de la movilidad tomen previsiones

Artículo 23. Los peatones gozarán del derecho de paso preferencial en todas las zonas que tengan señalamientos al respecto y en aquellos lugares en que el tránsito sea controlado por la autoridad competente, quienes en todo tiempo deben cuidar su seguridad.

En los casos que se ejecute una obra pública que afecte cualquier tipo de vialidad en el Estado, la Secretaría de Movilidad, en coordinación con las autoridades competentes, deberán diseñar un plan de contingencia de movilidad que establezcan o habiliten señalamientos de rutas alternas, durante el tiempo que dure la obra; así como la de comunicar con anticipación a la ciudadanía sobre las obras a realizar y las rutas alternas, para que los sujetos activos de la movilidad tomen previsiones

Artículo 23. Los peatones gozarán del derecho de paso preferencial en todas las zonas que tengan señalamientos al respecto y en aquellos lugares en que el tránsito sea controlado por la autoridad competente, quienes en todo tiempo deben cuidar su seguridad.

Los peatones tendrán preferencia en el cruce de vías públicas de acuerdo con el diseño y funcionalidad de éstas, de conformidad con la jerarquía de la movilidad; y se reconocerá al menos en:

- a) Cruces semaforizados, cuando el semáforo explícitamente les otorgue la preferencia de paso;
- b) Cualquier cruce donde vehículos den vuelta o se incorporen atravesando la trayectoria de cruce peatonal;
- c) Calles con un carril de circulación;

Sin correlativo	d) Entornos escolares, hospitalarios o puntos de alta demanda y cruce peatonal e) sistemático; f) Puntos en los que no haya ninguna otra alternativa de cruce peatonal; g) Todos los cruces peatonales sobre vías públicas urbanas serán a nivel, excepto en el caso de carriles centrales de acceso controlado; y h) Nunca restringir el derecho de peatones a usar el espacio público para descansar, jugar, consumir o cualquier otro modo diferente al tránsito. Artículo 25 bis. La educación vial tiene como objetivo transmitir información a la población, en formatos accesibles y pertinencia intercultural y lingüística, con el fin de concientizarla sobre el uso de la vía, así como las acciones de prevención de siniestros y demás problemas que se generan en ésta. Las políticas, programas, campañas y acciones de sensibilización sobre movilidad y seguridad vial deberán observar los siguientes criterios: I. Mensajes sustentados en evidencia científica y territorial; II. Explicación de las causas y consecuencias en materia de movilidad y seguridad vial; III. Adopción de prácticas que propicien un ambiente seguro para la movilidad activa y no motorizada; IV. Respeto entre las personas usuarias de la vía y hacia los elementos de policía de tránsito
------------------------	--

Artículo 27. Los cursos de capacitación en materia de seguridad y educación vial, cultura de movilidad y de perspectiva de género, se impartirán a cualquier persona interesada. Son obligatorios para toda persona interesada en obtener la licencia de conducir o su renovación. Los concesionarios, operadores y conductores del servicio público y especial de transporte, deberán acreditar los cursos de capacitación por lo menos cada doce meses. Los contenidos de los cursos de capacitación serán de conformidad al Reglamento.	y prestadores de servicio de transporte público de pasajeros, y V. Importancia de la incorporación de la perspectiva de género, así como del trato digno y no discriminación hacia grupos en situación de vulnerabilidad. Artículo 27. Los cursos de capacitación en materia de seguridad y educación vial, cultura de movilidad y de perspectiva de género, se impartirán a cualquier persona interesada. Son obligatorios para toda persona interesada en obtener la licencia de conducir o su renovación. Los concesionarios, operadores y conductores del servicio público y especial de transporte, deberán acreditar los cursos de capacitación por lo menos cada doce meses. Los contenidos de los cursos de capacitación serán de conformidad al Reglamento. La educación en materia de movilidad y seguridad vial tiene como objetivo transmitir una serie de conocimientos que todas las personas usuarias de la vía deben incorporar al momento de transitar por ésta, la cual deberá ser con perspectiva interseccional. Las políticas, programas, campañas y acciones de educación en materia de movilidad y seguridad vial deberán observar los siguientes criterios: I. Desarrollar contenidos sobre los factores de riesgo en la movilidad y seguridad vial; II. Concientizar, especialmente a los conductores de vehículos
---	---

Artículo 35. Son autoridades en materia de esta Ley: I. El Gobernador del Estado; II. La Secretaría de Movilidad, y III. Los Ayuntamientos, con las facultades señaladas en esta Ley.	motorizados, del conocimiento y respeto por las normas de tránsito y dispositivos para el control del tránsito vial por parte de todas las personas usuarias de la vía; III. Priorizar el uso de la infraestructura para la movilidad conforme a la jerarquía de la movilidad establecida en esta Ley; IV. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, y autoridades a las niñas, adolescentes y mujeres en la vía pública, con el fin de prevenir y erradicar las violencias de género en sus desplazamientos por las vías; V. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, y autoridades a las personas con discapacidad y con movilidad limitada; VI. Adoptar desplazamientos sustentables y seguros promoviendo la movilidad activa y no motorizada; VII. Fomentar el cumplimiento de los programas de verificación y protección al medio ambiente, y VIII. Promover la participación ciudadana, de manera igualitaria e incluyente, involucrando activamente a la población en el mejoramiento de su entorno social. Artículo 35. Son autoridades en materia de esta Ley: I. El Gobernador del Estado; II. La Secretaría de Movilidad, y III. Los Ayuntamientos, con las facultades señaladas en esta Ley.
---	---

	Artículo 35 bis. El Estado y los Municipios de conformidad con lo establecido en las leyes en la materia y en el ámbito de sus facultades, podrán considerar la implementación de los instrumentos económicos y financieros, públicos y privados, de carácter nacional o internacional necesarios para mejorar la eficiencia y equidad en el acceso de los sistemas de movilidad, la renovación vehicular, la gestión de la seguridad vial y la sostenibilidad.
Artículo 36. Son atribuciones del Gobernador del Estado: I. al X...	Artículo 36. Son atribuciones del Gobernador del Estado: I. al X... XI. Integrar el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial. XII. Formular, conducir y evaluar la política de movilidad estatal, así como de los lineamientos establecidos dentro del mecanismo de coordinación del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial; XIII. Las demás que le confiera la presente Ley y otras disposiciones aplicables.
Artículo 37. Corresponde a la Secretaría: ... XXXVI. Promover la utilización de fuentes alternativas de energía para los servicios de transporte, y la utilización de medios de transporte no contaminantes, e implementar	Artículo 37. Corresponde a la Secretaría: ... XXXVI. Promover la utilización de fuentes alternativas de energía para los servicios de transporte, y la utilización de medios de transporte no contaminantes, e implementar

incentivos que beneficien a los concesionarios de transporte público de carga y pasajeros a quienes sustituyan sus automóviles por vehículos híbridos;

incentivos que beneficien a los concesionarios de transporte público de carga y pasajeros a quienes sustituyan sus automóviles por vehículos híbridos;

XXXVII. Diseñar un protocolo de verificación periódica de las emisiones y las condiciones físico-mecánicas de los vehículos en circulación, de acuerdo con las normas oficiales mexicanas, a fin de garantizar que todo vehículo que circule en la infraestructura vial del Estado cuente con motores, equipos, sistemas, dispositivos y accesorios de seguridad con base en la Legislación y normatividad aplicable en la materia y generen emisiones por debajo de lo que establecen las normas respectivas.

(se recorren las fracciones subsecuentes)

Artículo 38. Es competencia de los Ayuntamientos:
I. a la IV ...

Artículo 38. Es competencia de los Ayuntamientos:
I. a la IV ...

V. Intervenir en la elaboración de los programas y proyectos de movilidad a cargo de la Secretaría;

V. Intervenir en la elaboración de los programas y proyectos de movilidad a cargo de la Secretaría;

En el ámbito de sus respectivas competencias, diseñarán, implementarán, ejecutarán, evaluarán y darán seguimiento a los planes, programas, campañas y acciones para sensibilizar, educar y formar a la población en materia de movilidad y seguridad vial, con el objetivo de generar la adopción de hábitos de prevención de siniestros

**DEL CONTROL VEHICULAR Y LAS
LICENCIAS DE CONDUCIR**

Artículo 161...

Sin correlativo

de tránsito, el uso racional del
automóvil particular; la promoción
de los desplazamientos inteligentes
y todas aquellas acciones que
permitan lograr una sana
convivencia en las vías.

**DEL CONTROL Y LA SEGURIDAD
VEHICULAR, Y LAS LICENCIAS DE
CONDUCIR**

Artículo 161...

Artículo 161 bis.

A fin de mantener la seguridad
indispensable para salvaguardar la
vida y la integridad de las personas
usuarias; las velocidades máximas
de los vehículos no deberán rebasar
las siguientes:

- a) 20 km/h en zonas de hospitales,
asilos, albergues, y casas hogar;
- b) 20 km/h en zonas y entornos
escolares en vías secundarias y
calles terciaria; y hasta 30 km/h en
zonas y entornos escolares en vías
primarias y carreteras;
- c) 30 km/h en calles secundarias y
calles terciarias;
- d) 50 km/h en avenidas primarias sin
acceso controlado;
- e) 80 km/h en carriles centrales de
avenidas de acceso controlado;
- f) 80 km/h en carreteras estatales
fuera de zonas urbanas; 50 km/h
dentro de zonas urbanas;



Ale Morlan



@alemorlanmx



@alemorlanmx

Artículo 172. Las licencias de conducir expedidas por la Secretaría serán de los tipos que se establezcan en el Reglamento de la presente Ley. Para la expedición de licencias de conducir, se realizará previa capacitación, aprobación del examen y el pago de derechos. El certificado de capacitación será emitido por la Secretaría sin costo adicional, quien será responsable de aplicar el examen.

g) 110 km/h para automóviles, 95 km/h para autobuses, y 80 km/h para transporte de bienes y mercancías en carreteras y autopistas de jurisdicción estatal;

Artículo 172. Las licencias de conducir expedidas por la Secretaría serán de los tipos que se establezcan en el Reglamento de la presente Ley.

A todas las personas que realicen el trámite para obtener o renovar una licencia o permiso de conducir, se les otorgará una capacitación previa y deberán realizar el pago de derechos correspondiente, acreditar el examen de valoración integral que demuestre su aptitud para ello, así como el examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, antes de la fecha de expedición o renovación de la licencia o permiso.

Para personas con discapacidad, el examen de valoración deberá realizarse en formatos accesibles, para lo cual las autoridades competentes deberán emitir los lineamientos respectivos.

El certificado de capacitación será emitido por la Secretaría sin costo adicional, quien será responsable de aplicar el examen.

Artículo 183. Es obligación de los conductores que manejen vehículos: I. Obtener y portar licencia de conducir vigente; II. Verificar que el vehículo porte placas, tarjeta de circulación o, en su caso, el permiso para circular vigente, y III. Contar con los demás documentos establecidos por esta Ley, su Reglamento y otras disposiciones normativas aplicables.	En relación a lo dispuesto en el artículo que antecede la Secretaría emitirá las disposiciones que regulen lo siguiente: I. Contenidos de los exámenes de valoración integral teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, atendiendo a los diferentes tipos de licencias y permisos, así como los requisitos de emisión y renovación; II. Protocolos para realizar los exámenes, así como para su evaluación; III. Un apartado específico con los requisitos que garantizan que las personas con discapacidad pueden obtener su licencia en igualdad de condiciones, y IV. Las licencias que expidan las autoridades competentes podrán ser impresas en material plástico o de forma digital, mediante aplicaciones tecnológicas, mismas que permitirán la acreditación de las habilidades y requisitos correspondientes para la conducción del tipo de vehículo de que se trate y tendrán plena validez en territorio nacional. Artículo 183. Es obligación de los conductores que manejen vehículos: I. Obtener y portar licencia de conducir vigente; II. Verificar que el vehículo porte placas, tarjeta de circulación o, en su caso, el permiso para circular vigente; III. Contar con los demás documentos establecidos por esta Ley, su Reglamento y otras disposiciones normativas aplicables.
--	--

Artículo 193. La Secretaría a través de su personal de supervisión, inspección y vigilancia conocerá de las infracciones y sanciones a la presente Ley y su Reglamento, lo que se hará constar en las actuaciones correspondientes.	III. Verificar que el vehículo cuente con los estándares establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable. IV. Asegurarse de la utilización del cinturón de seguridad de forma obligatoria para todos los pasajeros de vehículos motorizados, de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable; V. Cualquier persona menor de doce años o que midan menos de 1.45 metros, viaje en los asientos traseros con un sistema de retención infantil o en un asiento de seguridad que cumpla con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable; VI. Utilizar de forma obligatoria de casco para personas conductoras y pasajeros de motocicletas que cumpla con la Norma Oficial Mexicana aplicable en la materia; VII. No hablar por teléfono celular o cualquier otro dispositivo electrónico o de comunicación, así como leer y/o enviar mensajes de texto por medio de cualquier tipo de dispositivo electrónico, salvo que se realice mediante tecnología de manos libres. Artículo 193. La Secretaría a través de su personal de supervisión, inspección y vigilancia conocerá de las infracciones y sanciones a la presente Ley y su Reglamento, lo que se hará constar en las actuaciones correspondientes. Además, deberá hacer uso de tecnologías como medio auxiliar
--	--

ARTÍCULO 231. Al conductor de vehículos del transporte privado o del servicio público o especial de transporte que conduzca bajo el efecto de bebidas alcohólicas o de alguna otra droga, le serán suspendidos los derechos derivados de la licencia de conducir hasta por ciento ochenta días.

para la prevención y captación de infracciones a fin de prevenir y mitigar factores de riesgo que atenten contra la integridad, dignidad o libertad de las personas.

ARTÍCULO 231. Al conductor de vehículos del transporte privado o del servicio público o especial de transporte que conduzca bajo el efecto de bebidas alcohólicas o de alguna otra droga, le serán suspendidos los derechos derivados de la licencia de conducir hasta por ciento ochenta días.

Se considera el estar bajo el efecto de bebidas alcohólicas: con una alcoholemia superior a 0.25 mg/L en aire espirado o 0.05 g/dL [equivalente a 0.5 g/L] en sangre, salvo las siguientes consideraciones:

- a) Para las personas que conduzcan motocicletas queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 0.1 mg/L en aire espirado o 0.02 g/dL [0.2 g/L] en sangre;
- b) Para vehículos destinados al transporte de pasajeros y de carga, queda prohibido conducir con cualquier concentración de alcohol por espiración o litro de sangre;
- c) Para las personas conductoras noveles [con una licencia de conducir con una antigüedad menor a un

Igual sanción se aplicará para aquellos conductores que hayan participado en actos de violencia física en agravio de otros conductores de transporte público o privado. Para el cumplimiento de lo dispuesto en los párrafos anteriores, la Secretaría se coordinará con las dependencias competentes. Artículo 254. Los ciclistas tienen los siguientes derechos: I. a la VIII. ...	año] queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 0.1 mg/L en aire espirado o 0.02 g/dL [0.2 g/L] en sangre. Para las personas conductoras menores de edad, queda prohibido conducir con cualquier concentración de alcohol por espiración o litro de sangre. Se considera estar bajo el efecto de alguna droga cuando se haya consumido sustancias psicotrópicas, estupefacientes, incluyendo medicamentos con este efecto y de todos aquellos fármacos cuyo uso afecte su capacidad para conducir. Igual sanción se aplicará para aquellos conductores que hayan participado en actos de violencia física en agravio de otros conductores de transporte público o privado. Para el cumplimiento de lo dispuesto en los párrafos anteriores, la Secretaría se coordinará con las dependencias competentes. Artículo 254. Se les otorga a las y los ciclistas la condición de personas conductoras de vehículos, y tienen los siguientes derechos: I. A la. VIII.
--	---

Sin correlativo

**TÍTULO DÉCIMO
CAPÍTULO I
DEL OBSERVATORIO CIUDADANOS
DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**

Artículo 259. El Observatorio Ciudadano de Movilidad y Seguridad Vial dependerá de la Secretaría, y su objeto será el de coadyuvar con el análisis de los hechos de tránsito ocurridos en el Estado, su naturaleza, frecuencia, distribución, causas y consecuencias, para diseñar y, en su caso, proponer a las autoridades competentes las estrategias, programas y políticas públicas encaminadas a la prevención.

La secretaría se encargará de conformar el observatorio y deberá garantizar una diversa representación de los sectores sociales, por lo que deberá considerara a los pueblos y comunidades indígenas y afromexicanas, zonas insulares, personas con discapacidad y las organizaciones que les representan, instituciones académicas y de investigación, colegios de profesionistas, organismos empresariales y organizaciones de la sociedad civil

La Secretaría destinará recursos humanos, materiales y económicos suficientes al Observatorio

Ciudadano de Movilidad y Seguridad Vial para el desempeño de sus funciones.

Artículo 260. El Observatorio Ciudadano de Movilidad y Seguridad Vial podrá emitir recomendaciones no vinculatorias a las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal y Municipal, respectivamente, sobre temas de carácter normativo, infraestructura vial, aplicación y usos de tecnología, educación y cultura vial, capacitación, profesionalización y planeación de uso de espacios públicos; y tendrá las siguientes facultades:

I. Solicitar a las autoridades estatales y municipales la información relacionada con hechos de tránsito que se susciten en el ámbito de su competencia;

II. Emitir el formato homologado para la recolección de información de los hechos de tránsito ocurridos en los municipios, que le dé seguimiento al estado de salud de los lesionados graves hasta por sesenta días;

III. Analizar los datos de los hechos de tránsito ocurridos en los Municipios del Estado, mediante el formato homologado para la recolección de información de los hechos de tránsito;



	IV. Integrar y fortalecer una base de datos estatal que permita identificar la evolución estadística de la seguridad vial en los Municipios; y garantizar su comparabilidad para la evaluación de políticas públicas; V. Requerir la información de seguimiento a los hospitales públicos y privados sobre los hechos viales; VI. Establecer vínculos de coordinación con las diversas instancias de los tres poderes y órdenes de gobierno, que coadyuven a disminuir la incidencia de hechos de tránsito en el Estado; VII. Fomentar y coordinar las relaciones con instituciones públicas y privadas locales, nacionales e internacionales, en materia de seguridad y movilidad sostenible; VIII. Solicitar la realización de las investigaciones necesarias para el cumplimiento de su objeto; IX. Celebrar convenios para intercambios de información con las instituciones académicas o de prestigio expertas en el tema de hechos de tránsito; y X. Emitir y publicar en sus portales electrónicos reportes trimestrales acerca de las estadísticas viales.
--	--



Cabe recordar que el pasado **26 de noviembre**, presenté ante esta Soberanía una iniciativa cuyo propósito era establecer como obligatorio en el Estado de Oaxaca el **examen práctico de conducción como requisito adicional al examen teórico** para la obtención de licencias de conducir. Esta propuesta no surgió de la ocurrencia ni del impulso aislado, sino del reconocimiento de una problemática grave y persistente: la deficiente formación de conductores y su impacto directo en la siniestralidad vial. Oaxaca, al igual que otras entidades del país, enfrenta altos índices de hechos de tránsito prevenibles, muchos de ellos relacionados con la impericia, la falta de pericia técnica y la ausencia de cultura vial.

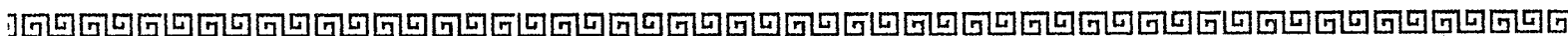
La propuesta, además, **no era innovadora en lo normativo**: retomaba el contenido vigente de la **Ley General de Movilidad y Seguridad Vial**, la cual establece con claridad que las personas que aspiren a obtener una licencia deben acreditar no solo conocimientos teóricos, sino también **habilidades prácticas reales** para la conducción segura. Por tanto, lo que se pretendía era **armonizar nuestra legislación local** y prevenir, con base en evidencia, situaciones de riesgo para la ciudadanía.

Sin embargo, pese a su justificación técnica y jurídica, pese a los argumentos basados en experiencias internacionales y en recomendaciones de organismos especializados en seguridad vial, **la iniciativa fue desechada en comisión y por la mayoría parlamentaria**, sin abrir un debate de fondo, sin valorar las vidas que podrían haberse salvado si se tomara con seriedad el principio de precaución.

Este revés legislativo no fue una derrota, sino un punto de inflexión. A raíz de esa propuesta, **el colectivo Coalición Movilidad Segura** —uno de los principales impulsores de la ley general, con experiencia nacional e internacional en la materia— **se puso en contacto conmigo**, manifestando su respaldo a la iniciativa rechazada y compartiéndome la **Guía para la Armonización Legislativa Estatal**, una herramienta elaborada de forma colaborativa con base en la ley general, estándares internacionales y buenas prácticas locales.

A partir de ese acompañamiento, y con plena convicción de que la movilidad y la seguridad vial son derechos fundamentales que deben ser protegidos por el Estado, tomé la decisión de **ir más allá de una reforma aislada y plantear una armonización integral** de la Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca. Esta nueva propuesta no es una ocurrencia, no es una reacción, y tampoco es una provocación política: es un llamado urgente, firme y responsable a alinear nuestra legislación con los principios constitucionales, con la Ley General de Movilidad y con el derecho humano a la movilidad segura y accesible.

No debe volver a ocurrir lo que sucedió con la iniciativa del examen práctico. **No podemos seguir posponiendo reformas que salvan vidas**, que dignifican el



transporte público, que protegen a peatones, ciclistas, niñas, niños, personas con discapacidad, mujeres y personas adultas mayores. Esta propuesta no pertenece a una sola legisladora o grupo parlamentario: **pertenece al pueblo de Oaxaca**, a su derecho a vivir sin miedo al cruzar una calle, a tener un transporte digno, a desplazarse sin barreras, sin riesgo y sin discriminación.

Negarse a discutir esta iniciativa, desecharla por razones políticas o ignorar su contenido técnico sería cerrar los ojos ante una realidad que lastima, que mata, y que puede cambiarse si actuamos con voluntad. **Esta no es una reforma más. Es una decisión del Estado. Y es el momento de asumirla con la seriedad que merece;** en razón de lo expuesto, someto a la consideración del Pleno de este Honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de Oaxaca, el presente:

DECRETO

ARTÍCULO ÚNICO. - Se **REFORMAN** diversas disposiciones de la Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca; para quedar en los siguientes términos:

Artículo 6. La planeación de la movilidad y de la seguridad vial en el Estado, observará los siguientes criterios:

I. al XIII ...

XIV. Diseño universal. La construcción de infraestructura vial deberá considerar espacios de calidad, accesibles y seguros que permitan la inclusión de todas las personas sin discriminación alguna, con especial énfasis en la jerarquía de la movilidad estipulada en esta Ley y el uso equitativo del espacio público. En las vías urbanas se considerará el criterio de calle completa y las adicionales medidas que se estimen necesarias. Se procurará evitar la construcción de pasos elevados o subterráneos cuando haya la posibilidad de adecuar el diseño para hacer el cruce peatonal, así como el destinado a movilidad no motorizada y de tracción humana, y las demás necesarias para garantizar una movilidad incluyente.

Las condiciones mínimas de infraestructura se ordenan de la siguiente manera:

- a) Aceras pavimentadas reservadas para el tránsito de personas peatonas;
- b) Iluminación que permita el tránsito nocturno y seguro de personas peatonas;

c) Pasos peatonales que garanticen zonas de intersección seguras entre la circulación rodada y el tránsito peatonal;

d) Señales de control de tráfico peatonal, motorizado y no motorizado que regule el paso seguro de personas peatonas;

XV. Priorizar a los grupos en situación de vulnerabilidad. El diseño de la red vial debe garantizar que los factores como la velocidad, la circulación cercana a vehículos motorizados y la ausencia de infraestructura de calidad, no pongan en riesgo a personas peatonas ni a las personas usuarias de la vía pública que empleen vehículos no motorizados y de tracción humana;

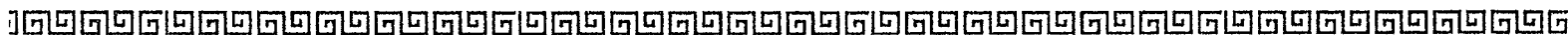
XVI. Participación social. En el proceso de diseño y evaluación de la infraestructura vial, se procurarán esquemas de participación social de las personas usuarias de la vía;

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

XVII. Intersecciones seguras. Las intersecciones deberán estar diseñadas para garantizar la seguridad de todas las personas usuarias de la vía, especialmente a las y los peatones y personas con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

XIX. Pacificación del tránsito. Los diseños en infraestructura vial, sentidos y operación vial, deberán priorizar la reducción de flujos y velocidades vehiculares, para dar lugar al transporte público y a la movilidad activa y no motorizada y de tracción humana, a fin de lograr una sana convivencia en las vías. El diseño geométrico, de secciones de carriles, pavimentos y señales deberá considerar una velocidad de diseño de 30 km/h máxima para calles secundarias y terciarias, para lo cual se podrán ampliar las banquetas, reducir secciones de carriles, utilizar mobiliario, pavimentos especiales, desviar el eje de la trayectoria e instalar dispositivos de reducción de velocidad;

XX. Velocidades seguras. Las vías deben contar, por diseño, con las características, señales y elementos necesarios para que sus velocidades de operación sean compatibles con el diseño y las personas usuarias de la vía que en ella convivan;



XXI. Legibilidad y autoexplicabilidad. Es la cualidad de un entorno vial que provoca un comportamiento seguro de las personas usuarias simplemente por su diseño y su facilidad de entendimiento y uso. El diseño y la configuración de una calle o carretera autoexplicable cumple las expectativas de las personas usuarias, anticipa adecuadamente las situaciones y genera conductas seguras.

Las vías autoexplicables integran sus elementos de manera coherente y entendible como señales, marcas, dispositivos, geometría, superficies, iluminación y gestión de la velocidad, para evitar siniestros de tránsito y generar accesibilidad para las personas con discapacidad;

XXII. Conectividad. Los espacios públicos deben formar parte de una red que permita a las personas usuarias conectar sus orígenes y destinos, entre modos de transporte, de manera eficiente y fácil. También deben permitir el desplazamiento libre de personas peatonas, personas usuarias de movilidad activa o no motorizada y otros prioritarios, incluidos vehículos de emergencia;

XXIII. Permeabilidad. La infraestructura debe contar con un diseño que permita la recolección e infiltración de agua pluvial y su reutilización en la medida que el suelo y el contexto hídrico del territorio lo requiera y con las autorizaciones ambientales y de descarga de la autoridad competente;

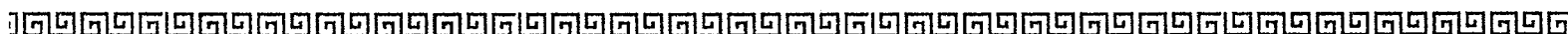
XXIV. Tolerancia. Las vías y sus costados deben prever la posible ocurrencia de errores de las personas usuarias, y con su diseño y equipamiento técnico procurarán minimizar las consecuencias de siniestros de tránsito;

XXV. Movilidad sostenible. Transporte cuyos impactos sociales, ambientales y climáticos permitan asegurar las necesidades de transporte de las generaciones actuales sin comprometer la capacidad en los recursos para satisfacer las del futuro y mejorar la calidad ambiental;

XXVI. Calidad. Las vías deben contar con un diseño adecuado a las necesidades de las personas, materiales de larga duración, diseño universal y acabados, así como mantenimiento adecuado para ser funcional, atractiva estéticamente y permanecer en el tiempo, y

XXVII. Tratamiento de condiciones climáticas. El proyecto debe incorporar un diseño con un enfoque integral que promueva y permita una menor dependencia de los combustibles fósiles, así como hacer frente a la agenda de adaptación y mitigación al cambio climático.

Artículo 6 bis. Las autoridades competentes del diseño de la red vial, urbana y carretera deberán considerar la vocación de la vía como un espacio público



que responde a una doble función I. Movilidad se enfoca en el tránsito de personas y vehículos, y

II. Habitabilidad se enfoca en la recreación, consumo, socialización, disfrute y acceso a los

medios que permiten el ejercicio de los derechos sociales. de movilidad y de habitabilidad:

Artículo 7. El propósito de la planeación de la movilidad es garantizar el desplazamiento de las personas y bienes, por lo que las políticas gubernamentales y programas en la materia deberán estar encaminadas a la obtención de ese fin.

Los programas, acciones y proyectos de infraestructura relacionados con la movilidad y la seguridad vial se enfocarán prioritariamente en lo siguiente:

I. Implementar mejoras a la infraestructura para la movilidad no motorizada y peatonal, así como efectuar acciones para la integración y fortalecimiento del servicio de transporte público, de los Municipios, con el fin de promover su uso y cumplir con el objeto de esta Ley;

II. La mejora de la infraestructura para la movilidad, servicios auxiliares y el transporte que promuevan el diseño universal y la seguridad vial;

III. Desarrollar políticas para reducir siniestros de tránsito, así como proyectos estratégicos de infraestructura para la movilidad y seguridad vial, priorizando aquellos enfocados en proteger la vida e integridad de las personas usuarias de las vías, donde se considere los factores de riesgo;

IV. Impulsar la planeación de la movilidad y la seguridad vial orientada al fortalecimiento y a mejorar las condiciones del transporte público, su integración con el territorio, así como la distribución eficiente de bienes y mercancías;

V. Realizar estudios para la innovación, el desarrollo tecnológico e informático, así como para promover la movilidad no motorizada y el transporte público en los centros de población con menores ingresos;

VI. Desarrollar programas de información, educación e investigación en materia de sensibilización, educación y formación sobre movilidad y seguridad vial; y



VII. Otros que permitan el cumplimiento de esta Ley, sus principios y objetivos conforme a la jerarquía de la movilidad.

Artículo 8. La planeación de la movilidad en el Estado de Oaxaca deberá apegarse con el Plan Estatal de Desarrollo, **el Programa Nacional de Desarrollo Urbano, el Sistema de Información Territorial y Urbano establecido en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial**, Programas Sectoriales y demás herramientas de planeación concurrentes y transversales a la Movilidad **y los demás instrumentos territoriales, metropolitanos, urbanos, y rurales vigentes.**

La gestión de la demanda de movilidad busca reducir el uso de modos de transporte de carga y pasajeros menos eficientes y fomentar los más sustentables y seguros.

Artículo 18. La Secretaría y los Municipios, en el ámbito de su competencia, diseñarán planes y programas en materia de movilidad, que faciliten la reducción del impacto al medio ambiente , de conformidad a la priorización señala en el artículo anterior.

El diseño deberá atender a la reducción máxima de muerte o lesiones graves a las personas usuarias involucradas en siniestros de tránsito. Asimismo, deberá incorporar criterios que preserven la vida, seguridad, salud, integridad y dignidad de las personas usuarias de la vía, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad.

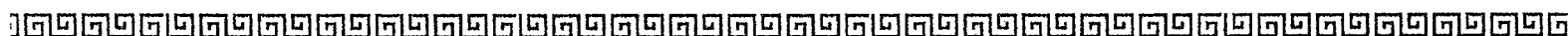
Artículo 19. Para planear y administrar la movilidad de las personas, la Secretaría podrá establecer con los Municipios los mecanismos que permitan desarrollar de manera efectiva las atribuciones materia de esta Ley y garanticen el uso eficiente de las vías públicas de competencia estatal y municipal.

Los Municipios regularan e instrumentarán programas de recuperación y habilitación de espacios públicos e infraestructura que facilite el desplazamiento seguro de peatones y ciclistas.

La infraestructura vial urbana, rural y carretera se compone de los siguientes elementos:

I. Elementos inherentes: banquetas y espacios de circulación peatonal, así como los carriles de circulación vehicular y estacionamiento, y

II. Elementos incorporados: infraestructura tecnológica eléctrica, mobiliario, áreas verdes y señalización.



Artículo 21. Para asegurar la movilidad de las personas y vehículos en la vía pública, la Secretaría diseñará e implementará los dispositivos de control del tránsito, así mismo, supervisará, controlará su correcto funcionamiento.

La Secretaría establecerá, mediante normas técnicas el diseño e instalación de los señalamientos viales en las vías públicas del Estado, con la finalidad de garantizar la seguridad de peatones, ciclistas y conductores de vehículos automotores.

Cuando una vía de jurisdicción estatal corte un asentamiento humano urbano a nivel y no existan libramientos, deberá considerarse la construcción de pasos peatonales seguros a nivel, para garantizar la permeabilidad entre las zonas urbanas.

Las vías interurbanas adentradas en zonas urbanas deberán considerar según su uso, el espacio adecuado para las personas que se trasladan a pie y en bicicleta, así como en su caso, espacio para circulación, ascenso y descenso del transporte público.

En los casos que se ejecute una obra pública que afecte cualquier tipo de vialidad en el Estado, la Secretaría de Movilidad, en coordinación con las autoridades competentes, deberán diseñar un plan de contingencia de movilidad que establezcan o habiliten señalamientos de rutas alternas, durante el tiempo que dure la obra; así como la de comunicar con anticipación a la ciudadanía sobre las obras a realizar y las rutas alternas, para que los sujetos activos de la movilidad tomen previsiones

Artículo 23. Los peatones gozarán del derecho de paso preferencial en todas las zonas que tengan señalamientos al respecto y en aquellos lugares en que el tránsito sea controlado por la autoridad competente, quienes en todo tiempo deben cuidar su seguridad.

Los peatones tendrán preferencia en el cruce de vías públicas de acuerdo con el diseño y funcionalidad de éstas, de conformidad con la jerarquía de la movilidad; y se reconocerá al menos en:

- i) Cruces semaforizados, cuando el semáforo explícitamente les otorgue la preferencia de paso;**
- j) Cualquier cruce donde vehículos den vuelta o se incorporen atravesando la trayectoria de cruce peatonal;**
- k) Calles con un carril de circulación;**
- l) Entornos escolares, hospitalarios o puntos de alta demanda y cruce peatonal**
- m) sistemático;**
- n) Puntos en los que no haya ninguna otra alternativa de cruce peatonal;**

- o) Todos los cruces peatonales sobre vías públicas urbanas serán a nivel, excepto en el caso de carriles centrales de acceso controlado; y**
- p) Nunca restringir el derecho de peatones a usar el espacio público para descansar, jugar, consumir o cualquier otro modo diferente al tránsito.**

Artículo 25 bis. La educación vial tiene como objetivo transmitir información a la población, en formatos accesibles y pertinencia intercultural y lingüística, con el fin de concientizarla sobre el uso de la vía, así como las acciones de prevención de siniestros y demás problemas que se generan en ésta.

Las políticas, programas, campañas y acciones de sensibilización sobre movilidad y seguridad vial deberán observar los siguientes criterios:

- I. Mensajes sustentados en evidencia científica y territorial;**
- II. Explicación de las causas y consecuencias en materia de movilidad y seguridad vial;**
- III. Adopción de prácticas que propicien un ambiente seguro para la movilidad activa y no motorizada;**
- IV. Respeto entre las personas usuarias de la vía y hacia los elementos de policía de tránsito**
- y prestadores de servicio de transporte público de pasajeros, y**
- V. Importancia de la incorporación de la perspectiva de género, así como del trato digno y no discriminación hacia grupos en situación de vulnerabilidad.**

Artículo 27. Los cursos de capacitación en materia de seguridad y educación vial, cultura de movilidad y de perspectiva de género, se impartirán a cualquier persona interesada. Son obligatorios para toda persona interesada en obtener la licencia de conducir o su renovación. Los concesionarios, operadores y conductores del servicio público y especial de transporte, deberán acreditar los cursos de capacitación por lo menos cada doce meses. Los contenidos de los cursos de capacitación serán de conformidad al Reglamento.

La educación en materia de movilidad y seguridad vial tiene como objetivo transmitir una serie de conocimientos que todas las personas usuarias de la vía deben incorporar al momento de transitar por ésta, la cual deberá ser con perspectiva interseccional.

Las políticas, programas, campañas y acciones de educación en materia de movilidad y seguridad vial deberán observar los siguientes criterios:

- I. Desarrollar contenidos sobre los factores de riesgo en la movilidad y seguridad vial;**
 - II. Concientizar, especialmente a los conductores de vehículos motorizados, del conocimiento y respeto por las normas de tránsito y dispositivos para el control del tránsito vial por parte de todas las personas usuarias de la vía;**
 - III. Priorizar el uso de la infraestructura para la movilidad conforme a la jerarquía de la**
- movilidad establecida en esta Ley;**



IV. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, y autoridades a las niñas, adolescentes y mujeres en la vía pública, con el fin de prevenir y erradicar las violencias de género en sus desplazamientos por las vías;

V. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, y autoridades a las personas con discapacidad y con movilidad limitada;

VI. Adoptar desplazamientos sustentables y seguros promoviendo la movilidad activa y no motorizada;

VII. Fomentar el cumplimiento de los programas de verificación y protección al medio ambiente, y

VIII. Promover la participación ciudadana, de manera igualitaria e incluyente, involucrando activamente a la población en el mejoramiento de su entorno social.

Artículo 35. Son autoridades en materia de esta Ley:

I. El Gobernador del Estado;

II. La Secretaría de Movilidad, y

III. Los Ayuntamientos, con las facultades señaladas en esta Ley.

Artículo 35 bis. El Estado y los Municipios de conformidad con lo establecido en las leyes en la materia y en el ámbito de sus facultades, podrán considerar la implementación de los instrumentos económicos y financieros, públicos y privados, de carácter nacional o internacional necesarios para mejorar la eficiencia y equidad en el acceso de los sistemas de movilidad, la renovación vehicular, la gestión de la seguridad vial y la sostenibilidad.

Artículo 36. Son atribuciones del Gobernador del Estado:

I. al X...

XI. Integrar el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.

XII. Formular, conducir y evaluar la política de movilidad estatal, así como de los lineamientos establecidos dentro del mecanismo de coordinación del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;

XIII. Las demás que le confiera la presente Ley y otras disposiciones aplicables.

Artículo 37. Corresponde a la Secretaría:

...

XXXVI. Promover la utilización de fuentes alternativas de energía para los servicios de transporte, y la utilización de medios de transporte no contaminantes, e

implementar incentivos que beneficien a los concesionarios de transporte público de carga y pasajeros a quienes sustituyan sus automóviles por vehículos híbridos;

XXXVII. Diseñar un protocolo de verificación periódica de las emisiones y las condiciones físico-mecánicas de los vehículos en circulación, de acuerdo con las normas oficiales mexicanas, a fin de garantizar que todo vehículo que circule en la infraestructura vial del Estado cuente con motores, equipos, sistemas, dispositivos y accesorios de seguridad con base en la Legislación y normatividad aplicable en la materia y generen emisiones por debajo de lo que establecen las normas respectivas.

(se recorren las fracciones subsecuentes)

Artículo 38. Es competencia de los Ayuntamientos:

I. a la IV ...

V. Intervenir en la elaboración de los programas y proyectos de movilidad a cargo de la Secretaría;

En el ámbito de sus respectivas competencias, diseñarán, implementarán, ejecutarán, evaluarán y darán seguimiento a los planes, programas, campañas y acciones para sensibilizar, educar y formar a la población en materia de movilidad y seguridad vial, con el objetivo de generar la adopción de hábitos de prevención de siniestros de tránsito, el uso racional del automóvil particular; la promoción de los desplazamientos inteligentes y todas aquellas acciones que permitan lograr una sana convivencia en las vías.

DEL CONTROL Y LA SEGURIDAD VEHICULAR, Y LAS LICENCIAS DE CONducir

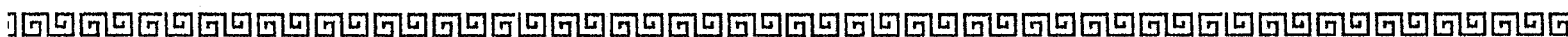
Artículo 161...

Artículo 161 bis.

A fin de mantener la seguridad indispensable para salvaguardar la vida y la integridad de las personas usuarias; las velocidades máximas de los vehículos no deberán rebasar las siguientes:

a) 20 km/h en zonas de hospitales, asilos, albergues, y casas hogar;

b) 20 km/h en zonas y entornos escolares en vías secundarias y calles terciaria; y hasta 30 km/h en zonas y entornos escolares en vías primarias y carreteras;



- c) 30 km/h en calles secundarias y calles terciarias;
- d) 50 km/h en avenidas primarias sin acceso controlado;
- e) 80 km/h en carriles centrales de avenidas de acceso controlado;
- f) 80 km/h en carreteras estatales fuera de zonas urbanas; 50 km/h dentro de zonas urbanas;
- g) 110 km/h para automóviles, 95 km/h para autobuses, y 80 km/h para transporte de bienes y mercancías en carreteras y autopistas de jurisdicción estatal;

Artículo 172. Las licencias de conducir expedidas por la Secretaría serán de los tipos que se establezcan en el Reglamento de la presente Ley.

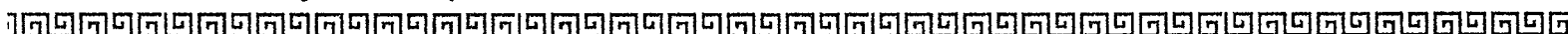
A todas las personas que realicen el trámite para obtener o renovar una licencia o permiso de conducir, se les otorgará una capacitación previa y deberán realizar el pago de derechos correspondiente, acreditar el examen de valoración integral que demuestre su aptitud para ello, así como el examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, antes de la fecha de expedición o renovación de la licencia o permiso.

Para personas con discapacidad, el examen de valoración deberá realizarse en formatos accesibles, para lo cual las autoridades competentes deberán emitir los lineamientos respectivos.

El certificado de capacitación será emitido por la Secretaría sin costo adicional, quien será responsable de aplicar el examen.

En relación a lo dispuesto en el artículo que antecede la Secretaría emitirá las disposiciones que regulen lo siguiente:

- I. Contenidos de los exámenes de valoración integral teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, atendiendo a los diferentes tipos de licencias y permisos, así como los requisitos de emisión y renovación;
- II. Protocolos para realizar los exámenes, así como para su evaluación;
- III. Un apartado específico con los requisitos que garanticen que las personas con discapacidad pueden obtener su licencia en igualdad de condiciones, y
- IV. Las licencias que expidan las autoridades competentes podrán ser impresas en material plástico o de forma digital, mediante aplicaciones tecnológicas, mismas que permitirán la acreditación de las habilidades y requisitos correspondientes para la conducción del tipo de vehículo de que se trate y tendrán plena validez en territorio nacional.



Artículo 183. Es obligación de los conductores que manejen vehículos:

- I. Obtener y portar licencia de conducir vigente;
- II. Verificar que el vehículo porte placas, tarjeta de circulación o, en su caso, el permiso para circular vigente;
- III. Contar con los demás documentos establecidos por esta Ley, su Reglamento y otras disposiciones normativas aplicables.
- III. Verificar que el vehículo cuente con los estándares establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable.
- IV. Asegurarse de la utilización del cinturón de seguridad de forma obligatoria para todos los pasajeros de vehículos motorizados, de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;
- V. Cualquier persona menor de doce años o que midan menos de 1.45 metros, viaje en los asientos traseros con un sistema de retención infantil o en un asiento de seguridad que cumpla con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;
- VI. Utilizar de forma obligatoria de casco para personas conductoras y pasajeros de motocicletas que cumpla con la Norma Oficial Mexicana aplicable en la materia;
- VII. No hablar por teléfono celular o cualquier otro dispositivo electrónico o de comunicación, así como leer y/o enviar mensajes de texto por medio de cualquier tipo de dispositivo electrónico, salvo que se realice mediante tecnología de manos libres.

Artículo 193. La Secretaría a través de su personal de supervisión, inspección y vigilancia conocerá de las infracciones y sanciones a la presente Ley y su Reglamento, lo que se hará constar en las actuaciones correspondientes.

Además, deberá hacer uso de tecnologías como medio auxiliar para la prevención y captación de infracciones a fin de prevenir y mitigar factores de riesgo que atenten contra la integridad, dignidad o libertad de las personas.

ARTÍCULO 231. Al conductor de vehículos del transporte privado o del servicio público o especial de transporte que conduzca bajo el efecto de bebidas alcohólicas o de alguna otra droga, le serán suspendidos los derechos derivados de la licencia de conducir hasta por ciento ochenta días.

Se considera el estar bajo el efecto de bebidas alcohólicas: con una alcoholemia superior a 0.25 mg/L en aire espirado o 0.05 g/dL [equivalente a 0.5 g/L] en sangre, salvo las siguientes consideraciones:



- d) Para las personas que conduzcan motocicletas queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 0.1 mg/L en aire espirado o 0.02 g/dL [0.2 g/L] en sangre;
- e) Para vehículos destinados al transporte de pasajeros y de carga, queda prohibido conducir con cualquier concentración de alcohol por espiración o litro de sangre;
- f) Para las personas conductoras noveles [con una licencia de conducir con una antigüedad menor a un año] queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 0.1 mg/L en aire espirado o 0.02 g/dL [0.2 g/L] en sangre.

Para las personas conductoras menores de edad, queda prohibido conducir con cualquier concentración de alcohol por espiración o litro de sangre.

Se considera estar bajo el efecto de alguna droga cuando se haya consumido sustancias psicotrópicas, estupefacientes, incluyendo medicamentos con este efecto y de todos aquellos fármacos cuyo uso afecte su capacidad para conducir.

Igual sanción se aplicará para aquellos conductores que hayan participado en actos de violencia física en agravio de otros conductores de transporte público o privado.

Para el cumplimiento de lo dispuesto en los párrafos anteriores, la Secretaría se coordinará con las dependencias competentes.

Artículo 254. Se les otorga a las y los ciclistas la condición de personas conductoras de vehículos, y tienen los siguientes derechos:

TÍTULO DÉCIMO CAPÍTULO I

DEL OBSERVATORIO CIUDADANOS DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 259. El Observatorio Ciudadano de Movilidad y Seguridad Vial dependerá de la Secretaría, y su objeto será el de coadyuvar con el análisis de los hechos de tránsito ocurridos en el Estado, su naturaleza, frecuencia, distribución, causas y consecuencias, para diseñar y, en su caso, proponer a las autoridades competentes las estrategias, programas y políticas públicas encaminadas a la prevención.

La secretaría se encargará de conformar el observatorio y deberá garantizar una diversa representación de los sectores sociales, por lo que deberá considerara a los pueblos y comunidades indígenas y afro mexicanas, zonas insulares, personas con discapacidad y las organizaciones que les

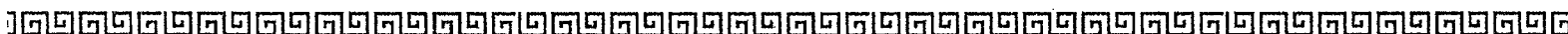


representan, instituciones académicas y de investigación, colegios de profesionistas, organismos empresariales y organizaciones de la sociedad civil

La Secretaría destinará recursos humanos, materiales y económicos suficientes al Observatorio Ciudadano de Movilidad y Seguridad Vial para el desempeño de sus funciones.

Artículo 260. El Observatorio Ciudadano de Movilidad y Seguridad Vial podrá emitir recomendaciones no vinculatorias a las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal y Municipal, respectivamente, sobre temas de carácter normativo, infraestructura vial, aplicación y usos de tecnología, educación y cultura vial, capacitación, profesionalización y planeación de uso de espacios públicos; y tendrá las siguientes facultades:

- I. Solicitar a las autoridades estatales y municipales la información relacionada con hechos de tránsito que se susciten en el ámbito de su competencia;
- II. Emitir el formato homologado para la recolección de información de los hechos de tránsito ocurridos en los municipios, que le dé seguimiento al estado de salud de los lesionados graves hasta por sesenta días;
- III. Analizar los datos de los hechos de tránsito ocurridos en los Municipios del Estado, mediante el formato homologado para la recolección de información de los hechos de tránsito;
- IV. Integrar y fortalecer una base de datos estatal que permita identificar la evolución estadística de la seguridad vial en los Municipios; y garantizar su comparabilidad para la evaluación de políticas públicas;
- V. Requerir la información de seguimiento a los hospitales públicos y privados sobre los hechos viales;
- VI. Establecer vínculos de coordinación con las diversas instancias de los tres poderes y órdenes de gobierno, que coadyuven a disminuir la incidencia de hechos de tránsito en el Estado;
- VII. Fomentar y coordinar las relaciones con instituciones públicas y privadas locales, nacionales e internacionales, en materia de seguridad y movilidad sostenible;



VIII. Solicitar la realización de las investigaciones necesarias para el cumplimiento de su objeto;

IX. Celebrar convenios para intercambios de información con las instituciones académicas o de prestigio expertas en el tema de hechos de tránsito; y

X. Emitir y publicar en sus portales electrónicos reportes trimestrales acerca de las estadísticas viales.

TRANSITORIO

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.

TERCERO.- La Secretaría de Movilidad del Estado de Oaxaca contará con 180 días hábiles a partir de la entrada en vigor del presente decreto para la crear el Observatorio Ciudadano de Movilidad y Seguridad Vial.

CUARTO.- La Secretaría de Movilidad del Estado de Oaxaca contará con 180 días hábiles a partir de la entrada en vigor del presente decreto para destinar los recursos necesarios que garanticen el cumplimiento de los objetivos del Observatorio Ciudadano de Movilidad y Seguridad Vial.

QUINTO.- La Secretaría de Movilidad del Estado de Oaxaca contará con 180 días hábiles a partir de la entrada en vigor del presente decreto para adecuar su Reglamento Interno.

San Raymundo Jalpan, Centro, Oaxaca: a 17 de julio de 2025.

ATENTAMENTE

DIP. ALEJANDRA GARCÍA MORLÁN



GOBIERNO CONSTITUCIONAL
DEL ESTADO DE OAXACA
PODER LEGISLATIVO

LXVI LEGISLATURA

ALEJANDRA GARCÍA MORLÁN

