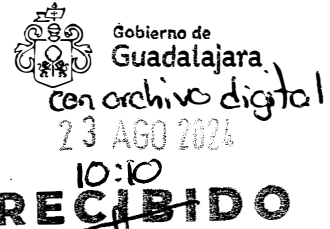


**AL AYUNTAMIENTO CONSTITUCIONAL DEL MUNICIPIO
DE GUADALAJARA, JALISCO.
P R E S E N T E.**



El que suscribe, **Mtro. Luis Cisneros Quirarte**, en mi carácter de ~~Regidor~~ del Ayuntamiento Constitucional del Municipio de Guadalajara, Jalisco, en uso de la facultad que me confieren los artículos 41 fracción II y 50 fracción I de la Ley de Gobierno y Administración Pública Municipal del Estado de Jalisco, así como los artículos 87, 90 y 92 del Código de Gobierno Municipal de Guadalajara; tengo a bien someter a la elevada y distinguida consideración de este H. Cuerpo Edilicio en Pleno, la presente **iniciativa de ordenamiento con turno a Comisión que reforma la denominación del Título Quinto y del Capítulo Único del Título Quinto, así como los Artículos 3 fracción IV inciso b, 6 fracciones IX, X, XI, XVIII, XXI, XXVI, XXVII, XXIX, XLVI, LIII, LXIV, LXVII, LXXXVIII, XC y sus incisos a, b y c, y XCIV, 23, 25, 39, 40, 41, 42, 44 fracción II, 46, 51 fracciones I y VI, 53 fracción II incisos a, c y d, 66, 68 fracción IX, 139 fracciones I inciso j y III inciso h, 162 fracción XV, 164 fracción VII y 165 fracción XVIII; y se adicionan el Capítulo Segundo del Título Quinto, así como los Artículos 6 fracción CII; 95 bis, 95 ter, 95 quater, 95 quinquies, 95 sexies, 95 septies y 95 octies del Reglamento de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial de Guadalajara**, de conformidad con la siguiente:

Exposición de Motivos

I. El artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que los Estados adoptarán, para su régimen interior, la forma de gobierno republicano, representativo, democrático, laico y popular, teniendo como base de su división territorial y de su organización política y administrativa, el municipio libre; así mismo, establece que los municipios estarán investidos de personalidad jurídica, así como tendrán facultades para aprobar, de acuerdo con las leyes en materia municipal que expidan las legislaturas estatales, los bandos de policía y gobierno, los reglamentos, circulares y disposiciones administrativas de observancia general dentro de sus respectivas jurisdicciones y cuyo objeto será, entre otras cosas, establecer las bases generales de la administración pública municipal.

II. Lo anterior surge a partir de la reforma efectuada durante el año 1999, en donde se dotó al municipio de diversas características esenciales que rigen su actuación, entre las cuales podemos resaltar que es la base de la organización política de los estados, lo cual significa que el municipio en México es la primera instancia de autoridad y ejercicio del poder público, transfiriéndose a esta figura de

gobierno parte del poder central, con el fin de ejercerlo en su ámbito territorial, disminuyendo en parte la jerarquía existente entre las autoridades de los distintos niveles de gobierno. Así mismo, la ampliación del concepto de autonomía que de manera implícita se le había otorgado se entiende como el derecho con el que cuenta el municipio para elegir a sus gobernantes de manera libre, el otorgarse sus normas de convivencia, de tributación y libre disposición de su hacienda, de contar con patrimonio, así como de resolver sus asuntos propios mediante la estructura y funciones administrativas con las que cuenta.

III. A su vez, se establecieron y ampliaron las atribuciones asignadas al municipio, observando en ello a la función pública, la cual consiste en el desempeño de una actividad esencial que conlleva el ejercicio de su potestad como autoridad, atendiendo en su realización al interés público, como lo son las potestades reglamentarias, administrativas, jurisdiccionales y de fiscalización por parte de los entes públicos que forman parte del municipio, y las cuales no son materia de concesión, al estar reservadas exclusivamente al Estado. Así mismo, cuenta con la atribución de prestar distintos servicios públicos, los cuales consisten en aquellas actividades que buscan satisfacer las necesidades generales de sus habitantes, prestándose los mismos ya sea directamente por el municipio, o por este a través de particulares mediante concesión.

IV. En este sentido, de conformidad a lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, dentro de los servicios públicos que presta el municipio se encuentra la regulación del tránsito vehicular y de peatones en la vía pública municipal; a su vez, dicha regulación se encuentra fundamentada en el artículo 94 de la Ley del Gobierno y la Administración Pública del Estado de Jalisco, el cual establece de manera puntual que se consideran servicios públicos municipales, entre otros, la seguridad pública, policía preventiva municipal y tránsito, tal y como se desprende del contenido de la fracción X.

V. Por otra parte, en los últimos años la movilidad ha sido vinculada al modelo de desarrollo urbano, siendo pieza fundamental en el proceso de integración de los objetivos de equidad social, sustentabilidad ambiental y eficiencia económica. El acceso a los lugares que conforman un núcleo de población a través del desplazamiento de las personas y sus bienes se ha convertido en un tema primordial de estudio, al tratarse de un concepto que involucra la construcción social del espacio público, así como en sus condiciones.

Al respecto, durante los días 19 y 20 de febrero de 2020 se celebró en Estocolmo, Suecia, la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, en donde se formalizó la Declaración de Estocolmo¹, mediante la cual se pretende reducir a nivel mundial los accidentes viales en al menos un 50% durante el periodo que comprenden los años 2020 y 2030. A través de esta Declaración, a la cual México se adhirió, se fijaron 18 compromisos, entre los cuales podemos mencionar los siguientes:

- Exhortar a los Estados miembros a establecer medidas que incidan en la reducción de las muertes por accidentes de tráfico en al menos un 50% entre los años 2020 y 2030, de acuerdo al compromiso del Foro Político de Alto Nivel sobre Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, y establecer objetivos para reducir las muertes y lesiones graves, de conformidad con la Declaración de Estocolmo, para todos los grupos de usuarios de la vía pública y las personas usuarias de la vía pública especialmente vulnerables (peatones, ciclistas, motociclistas y personas usuarias del transporte público).
- Incluir la seguridad vial y un enfoque de sistemas seguros como elemento integral del uso de la tierra, el diseño de las calles, la planificación del sistema de transporte público mediante el fortalecimiento de la capacidad institucional y las mejoras de la infraestructura.
- Conservar un enfoque en la gestión de velocidad y exigir una velocidad máxima de 30 km/h en zonas donde las personas usuarias vulnerables y los vehículos coinciden de manera frecuente y planificada, observando además que la reducción de velocidad tiene un efecto positivo en la calidad del aire y el cambio climático, así como en la reducción del número de víctimas mortales y personas heridas por accidentes de tráfico.
- Asegurar un enfoque integral de seguridad vial y una reglamentación efectiva y eficiente que contenga normas mínimas de cumplimiento en materia de seguridad para las personas usuarias de la vía pública, lo cual incida en la inversión y la mejora constante de la infraestructura vial.

¹Consultado en:

<https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-spanish.pdf>

VI. Por ello, con fecha 18 de diciembre de 2020 fue publicada en el Diario Oficial de la Federación la reforma al artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, mediante la cual se adiciona el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

VII. Derivado de la reforma constitucional al artículo 4 en materia de movilidad, con fecha 17 de mayo de 2022 fue publicada en el Diario Oficial de la Federación la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la cual tiene por objeto establecer las bases y principios que garanticen el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Así mismo, se estableció un plazo no mayor a 180 días contados a partir de la entrada en vigor de dicha Ley para que las entidades federativas aprobaran las reformas necesarias a las leyes de su competencia, con el fin de armonizarlas con los preceptos contenidos en la Ley General.

VIII. En cumplimiento de lo anterior, el H. Congreso del Estado de Jalisco tuvo a bien aprobar la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, misma que fue publicada el día 19 de octubre de 2022 en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco", y cuyo objeto coincide con el previsto en la Ley General, procurando en todo tiempo a las personas la protección más amplia. Así mismo, se estableció un plazo no mayor a trescientos sesenta y cinco días a los ayuntamientos para expedir o modificar sus reglamentos en la materia, con el fin de armonizarlas a los preceptos contenidos en la Ley Estatal.

IX. Por ello, atendiendo al plazo establecido en el artículo Décimo Octavo del decreto que expide la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, en sesión ordinaria celebrada el día 24 de marzo de 2023 el Ayuntamiento Constitucional del Municipio de Guadalajara tuvo a bien expedir el Reglamento de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial de Guadalajara, mismo que fue promulgado el día 27 de marzo de 2023 y publicado en el Suplemento de la Gaceta Municipal el día 30 de marzo de 2023. De acuerdo a su artículo 1, el objeto de dicho Reglamento es:

- Procurar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad;
- Ordenar y regular la movilidad, transporte y seguridad vial, así como los aspectos que ello implica en el espacio público y las conductas que en estas materias se presenten;

- Planificar, dictaminar, ordenar, regular, autorizar, cancelar, inspeccionar, vigilar y sancionar los proyectos, estudios y acciones tanto públicas como privadas que inciden en la movilidad y el espacio público; así como en la gestión del estacionamiento en espacios públicos y privados;
- Delimitar las normas básicas y acciones en materia de educación, cultura y seguridad vial;
- Planificar la infraestructura para la movilidad;
- Disponer las normas básicas del señalamiento para la infraestructura vial y dispositivos de control de tránsito; y
- Establecer los procedimientos, sanciones y trámites, en materia de movilidad.

X. El reconocimiento al derecho humano de la movilidad en el marco jurídico nacional pretendió otorgar un modelo que contempla a la movilidad activa como un eslabón fundamental en la creación de espacios públicos accesibles, equitativos e inclusivos, al tratarse de una opción de transporte sostenible, asequible y conveniente. Durante muchos años se privilegió la movilidad urbana a través de desplazamientos mediante vehículos de motor, ya que estos cuentan con ventajas respecto a la comodidad y velocidad, por lo cual la infraestructura creada en las ciudades se efectuaba y adaptaba en torno a los vehículos automotores, lo cual a su vez ha ocasionado efectos negativos en las ciudades, entre los cuales se pueden enumerar la contaminación ambiental y auditiva, los traslados cada vez más largos dentro de un centro de población, así como la excesiva saturación del espacio público.

Sin embargo, los avances continuos en la sociedad, así como en sus hábitos y patrones en materia de movilidad nos apremian a efectuar una revisión permanente a la legislación, cuya finalidad sea proporcionar certeza jurídica a las personas. En años recientes, han surgido nuevas modalidades de desplazamiento cuya característica principal es la individualidad; el ejemplo más claro de lo anterior es el uso de la bicicleta como un medio de transporte, el cual se engloba en el término conocido como "*micromovilidad*". Este término fue popularizado en el año 2016 por Horace Dediu, y se refiere a la conexión entre los servicios de bicicletas y patines eléctricos, en el cual el término "micro" se refiere a los vehículos que se utilizan en este tipo de movilidad, cuyo peso usualmente no exceden los 400 kilogramos, y además hace referencia a las distancias relativamente cortas que se efectúan en traslados donde se utilizan esta clase de vehículos.

En este sentido, de acuerdo a Estrategia Metropolitana de Movilidad Emergente², en el Estado de Jalisco y los municipios que pertenecen al Área Metropolitana de Guadalajara han alcanzado importantes avances en materia de movilidad ciclista y de micromovilidad, contando con una red de aproximadamente 271 km de ciclovías; sin embargo, una de las principales dificultades que las personas enfrentan al realizar traslados en bicicleta es la falta de infraestructura, como lo son las ciclovías, ciclocarriles y análogos, así como la falta de seguridad en el tráfico³.

XI. Aunado a lo anterior, recientemente se ha popularizado el uso de vehículos eléctricos personales como medio de transporte en las ciudades, conocidos coloquialmente como “patines eléctricos” o “scooters”, los cuales tienen su origen en Suiza en la década de los 90's con la empresa Micro Mobility Systems⁴, la cual en su momento tuvo dificultades para comercializar sus vehículos, ya que la legislación suiza no permitía conducir esta clase de vehículos en sus calles, observándose así que desde hace 21 años existen antecedentes en el mundo respecto a la regulación para la circulación de esta clase de vehículos en la vía pública, al considerarse un elemento irruptivo en la movilidad de las ciudades.

XII. Este tipo de vehículos proporcionan varias ventajas respecto a otro tipo de movilidad motorizada, como lo pueden ser las motocicletas, al ser vehículos cuya conducción resulta sencilla, sin mayor esfuerzo físico al contar con baterías eléctricas y motores que le otorgan la potencia requerida para efectuar traslados cortos y eficientes; a su vez cuentan con un precio accesible tanto en la adquisición como en su mantenimiento, dependiendo de las características propias del vehículo, y para su uso generalmente no se requiere contar con un permiso o licencia, ni realizar trámites de registro del vehículo debido a sus características inherentes, aunque en ciertos casos la legislación aplicable en la materia requiere de su registro correspondiente.

Además, esta forma de movilidad ayuda a resolver las deficiencias y falta de conectividad en sistemas de transporte público en puntos específicos de las ciudades, al permitir a la persona usuaria efectuar desplazamientos que le permiten administrar de forma eficiente su tiempo y recursos económicos.

XIII. Sin embargo, tal y como se ha presentado con otros tipos de movilidad en los entornos urbanos, la popularización y el crecimiento en el uso de vehículos para

² Consultado en <https://www.imeplan.mx/movilidad/>

³ Ídem

⁴ Consultado en <https://www.micro-mobility.com/en/>

la movilidad pueden generar problemas, los cuales deben ser atendidos en tiempo y forma por las autoridades correspondientes para evitar el incremento de incidentes viales que reduzcan la percepción de inseguridad en materia vial, así como procurar la protección de las personas y el garantizar el ejercicio del derecho a la movilidad consagrado en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Debido a la reciente popularización en el uso de esta clase de vehículos no se cuentan con evidencias estadísticas de siniestros viales o riesgos; empero, el mes de julio de 2024 fue publicado el estudio en materia de salud pública denominado "***Injuries With Electric vs Conventional Scooters and Bicycles***"⁵, en el cual se concluye que en Estados Unidos se observa un incremento en las lesiones y hospitalizaciones de personas usuarias de vehículos eléctricos (bicicletas y patines) comparado con vehículos convencionales durante el periodo comprendido entre los años 2017 a 2022; con los cuales se sugiere un cambio en materia de educación vial, infraestructura y de reenfoque de seguridad en el uso de vehículos eléctricos como bicicletas y patines.

XIV. Debido a lo anterior, con el fin de conocer los puntos de vista de la sociedad en materia de movilidad activa, desde la Presidencia de la Comisión Edilicia de Obras Públicas, Planeación del Desarrollo Urbano y Movilidad se celebró una mesa de trabajo el día 2 de agosto de 2024 en Sala de Ex Presidentes, cuyo tema toral correspondió al uso y regulación de los patines eléctricos en el municipio, y en la cual se contó con la presencia de diversos actores sociales, los cuales expresaron sus opiniones y sugerencias para mejorar la seguridad vial en el municipio de Guadalajara. En dicha mesa de trabajo se contó con la presencia de las siguientes personas, las cuales realizaron las opiniones y sugerencias que aquí se escriben:

- **Alma Chávez Guth**
Presidenta de la Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas
Contra la Violencia Vial.

- Estudiar casos de éxito en el mundo, ya que los patines eléctricos resuelven temas de movilidad ágil de forma ecológica.
- Realizar acciones que permitan contar con una infraestructura libre de obstáculos.

⁵ *Injuries With Electric vs Conventional Scooters and Bicycles* - Adrian N. Fernandez, MD; Kevin D. Li, BS; Niren V. Patel, MD, PhD; Isabel Elaine Allen, PhD; Umar Ghaffar, BS; Nizar Hakam, MBBS; Benjamin N. Breyer, MD, MAS para su consulta en <https://jamanetwork.com/journals/jamanetworkopen/fullarticle/2821387>

- Respetar a los sectores vulnerables, como los peatones.
- Capacitar a las personas usuarias de patines eléctricos, ya que en ocasiones no cuentan con la experiencia adecuada.
- Realizar un enfoque en la velocidad máxima permitida, ya que la velocidad es un tema primordial para evitar accidentes y lesiones.
- Al comercializar patines eléctricos se debe proporcionar un manual de normas viales.

- **Dr. Rafael González Bravo**

Integrante del Colegio de Profesionistas de la Movilidad Urbana

- Enfoque principal en desincentivar el uso de banquetas para la circulación de los patines eléctricos.
- Efectuar un diseño de evaluación y solución en los sistemas de transporte de red.
- Ampliar la infraestructura para la movilidad activa, al estar sujetos al uso de ciclovías.

- **Dr. Alejandro Vicente Alvirde Sicilia**

Académico de la Benemérita Universidad de Guadalajara – Centro Universitario de Arte, Arquitectura y Diseño.

- Realizar acciones enfocadas en la seguridad de las personas usuarias de vehículos no motorizados.
- Obligar a las ciudadanas y ciudadanos que cometen infracciones en materia de movilidad a tomar cursos en la materia, cuyo fin sea la concientización.
- Jerarquización vial en nuevos desarrollos en el municipio.
- Creación y ampliación de infraestructura de movilidad activa.

- **Agrupación “Scooters Eléctricos Gdl”**

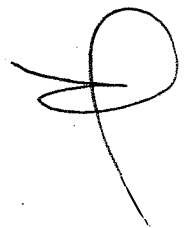
Rigoberto Romero Alvarado

Miguel Ángel Aguirre Inda

Pablo Treviño

Armando Ponce

Cynthia Alejandra Hernández Rosas



- Ofrecer cursos de manejo y familiarización de vehículos no motorizados.
- Realizar acercamientos con la comunidad usuaria de este tipo de vehículos.
- Revisión de la velocidad en la que pueden circular este tipo de vehículos.
- Proponer una edad mínima de 16 años para el uso de patines eléctricos.
- Establecer mecanismos mínimos de seguridad en patines eléctricos y aditamentos, de acuerdo a su velocidad.
- Difusión masiva de información para el uso correcto de patines eléctricos.
- Campañas permanentes para visibilizar a las personas usuarias de patines eléctricos en la vía pública.
- Otorgar mantenimiento permanente a las ciclovías municipales.
- Permitir el ingreso y en su caso estacionamiento de sus vehículos a instalaciones de transporte público masivo.
- Aumento de carriles Bus-Bici en el municipio.

- **Yeriel Salcedo Torres**

Miembro del Observatorio Ciudadano de Movilidad

Proyecto Derecho a la Ciudad Sustentable del ITESO

- Garantizar la seguridad de las personas usuarias de patines eléctricos.
- Generar nueva señalética para el uso y tránsito de patines eléctricos en los espacios correspondientes.
- Comunicar a la sociedad la existencia de nuevas formas de compartir el espacio público y de nuevas formas de movilidad.
- Establecer una diferencia entre la movilidad activa y motorizada.
- Diferenciar correctamente los conceptos de vehículo motorizado, movilidad activa y vehículos eléctricos.
- Comunicar ampliamente los derechos y obligaciones de las personas usuarias de patines eléctricos, antes de implementar sanciones.
- Crear un manual del scooter urbano.
- Establecer una escuela municipal de scooter.
- Proporcionar infraestructura municipal adecuada para la ~~circulación de~~ este tipo de vehículos.

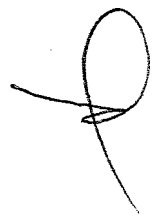
- Revisar las vialidades susceptibles para la creación de nueva infraestructura para la movilidad activa.
- Modificar la Ley Estatal, respecto al uso de carriles de circulación en donde existe infraestructura de movilidad activa.
- Buscar una nueva denominación para el término “ciclovía”, al incorporar nuevos tipos de micromovilidad.

- **Ernesto Jair Moreno**

Jefe de Movilidad y Gestión Vial del Municipio de Guadalajara.

- Enfoque en las empresas de sistemas de transporte individual en red STIR
- Revisar el tema de creación de infraestructura con empresas interesadas en prestar sus servicios en el municipio.
- Generación de infraestructura mixta, para el uso de empresas de STIR y ciudadanos.
- Previo a la sanción, se debe socializar y adaptar este nuevo tipo de movilidad en el municipio.
- Comenzar con un censo y registro de vehículos eléctricos que circulan en el municipio.

XV. Así mismo, la Asociación “Scooters Eléctricos Gdl” entregó al autor de la presente iniciativa un documento, en el cual expresan su opinión respecto a la regulación de los patines eléctricos en el municipio, misma que a continuación se presenta:



- Con base a la búsqueda de una legislación cuya finalidad es proporcionar certeza jurídica para usuarios que utilizan vehículos eléctricos, deseamos que se consideren los siguientes puntos que fueron resultado de un sondeo efectuado a personas las cuales se trasladan en la ciudad con dichos vehículos.
- Infraestructuras en condiciones óptimas: Ciclovías y carriles para poder transitar con vehículos eléctricos sin exponer la integridad de todos los que utilizamos estas vías.
- Difusión por diferentes medios de comunicación de nuevas normas, concientización vial y el respeto hacia los usuarios de estos vehículos de electro-movilidad y peatones.
- Descripción clara de los requisitos que se van a solicitar para la verificación de vehículos eléctricos así como una verificación gratuita para todos.
- Consideración del aumento de velocidad permitida ya que las ciclistas pueden alcanzar esta o más velocidad de la que se nos está solicitando.
- Capacitar correctamente al personal que se encargará de la verificación de vehículos eléctricos y que no se presten para hacer mal uso del cargo que les compete.
- Considerar el uso de vehículos eléctricos en el carril de mi macro esto con relación al uso de ciclovía en av Hidalgo ya que este carril es para transporte público y ciclistas.
- dicha solicitud refieren los usuarios que es seguro que automovilistas o motos no tengan Acceso y se pueda transitar de una manera mas segura y eficiente.

Regidor Luis Cisneros Quiarte
Presidente de la Comisión
Edificios de Obras Públicas,
planeación del desarrollo
Urbano y Movilidad
Presente.

- Ver la manera en la que se manejará el reporte de vehículos eléctricos robados y su recuperación.
- Creación de una plataforma para vehículos eléctricos en la cual se puedan reportar:
- Invasión de ciclovías.
- Reportar ciclovías en malas condiciones
- vehículos eléctricos robados
- Fácil acceso y de un espacio a vehículos eléctricos plegados en transporte público y tren

Todo esto con la finalidad de agilizar la búsqueda y recuperación pronta de vehículos robados y mantenimiento de calles y ciclovías.

Esta aportación busca que se facilite la identificación de temas a mejorar para efectuar las acciones correspondientes para beneficio de todos las y los usuarios y podamos transitar en vialidades en las cuales podamos estar seguros hombres y mujeres de todas las edades. Esta nueva movilidad ha ayudado a aminorar la contaminación ambiental y no formar parte del congestionamiento vial en el que actualmente nuestra ciudad ha sido invadida.

Estamos en la mejor disposición para poder aportar soluciones y ayuda en esta nueva etapa.
Vías de comunicación al: [REDACTED] Cynthia Hernández, [REDACTED] Miguel Aguirre, [REDACTED] Rigoberto Romero.

Scooters eléctricos Gdf

Asociación sin fines de lucro para el desarrollo sustentable

XVI. Tal y como se observa de las opiniones y sugerencias expresadas durante la mesa de trabajo en comento, las mismas se enfocan principalmente en contar con infraestructura municipal adecuada para que los vehículos de movilidad activa puedan hacer uso de la misma en condiciones de seguridad, así como proporcionar información idónea cuya finalidad sea fomentar la educación vial y el correcto uso de este tipo de vehículos en las vías públicas del municipio. A su vez, uno de los temas a discusión en dicha mesa fue la velocidad con la que circulan los patines eléctricos, ya que este tipo de vehículos por lo general cuentan con una

velocidad máxima de 25km/h debido a sus especificaciones técnicas, sin embargo, existen otro tipo de vehículos que cuentan con motores y baterías que le permiten alcanzar velocidades máximas hasta de 80km/h, lo cual representa un riesgo no solo a la persona conductora, sino a las demás personas que hacen uso de la vía pública y de la infraestructura municipal para vehículos de movilidad activa.

Además, la conversación en la mesa de trabajo hizo hincapié en comenzar a visibilizar a las nuevas personas usuarias de vehículos de movilidad activa, ya que actualmente existe una idea generalizada de que este tipo de movilidad se encuentra asociado únicamente al uso de la bicicleta como un medio de movilidad activa; sin embargo, resulta fundamental que se reconozca a todas las personas usuarias de vehículos de micromovilidad, los cuales hacen uso de distintos tipos de vehículos y que contribuyen a democratizar el espacio público.

XVII. Considerando los elementos anteriormente planteados se propone la presente iniciativa de ordenamiento, mediante la cual se busca proporcionar un marco jurídico actualizado en materia de movilidad, transporte y seguridad vial, lo cual otorgará a la autoridad municipal los elementos necesarios para efectuar aquellas acciones en la materia de una forma eficiente, así como proveer a las ciudadanas y ciudadanos que habitan o transitan por el territorio municipal certeza jurídica respecto a las disposiciones reglamentarias aplicables en el municipio, y a su vez continuar efectuando labores en materia de micromovilidad, buscando a su vez garantizar el derecho a la movilidad en entornos seguros. Lo anterior, de acuerdo a las funciones que el ámbito constitucional le otorga al Estado en sus distintos niveles de gobierno, en el caso que nos ocupa, en lo respectivo al municipio, al tratarse de funciones que el mismo ámbito constitucional le otorga el contenido de su artículo 115.

XVIII. Por ello, en primer lugar, se propone efectuar una reforma a diversos artículos del Reglamento de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial de Guadalajara, cuya finalidad es ampliar y reconocer los derechos de las personas usuarias de vehículos de micromovilidad, así como establecer nuevos lineamientos correspondientes a la circulación de este tipo de vehículos en las calles del municipio. De manera general se enlistan las propuestas de la siguiente forma:

- **Se modifica el concepto de vehículo no motorizado, y se propone sustituirlo por el concepto de vehículos de micromovilidad.** Esta modificación tiene por objeto que se reconozca a la totalidad de vehículos de movilidad activa, ya que actualmente la definición de "vehículo no

motorizado” es confusa, al contener en sí misma tanto a vehículos no motorizados como motorizados (por ejemplo, bicicleta y patín eléctrico motorizado) realizando una distinción ambigua en su definición respecto a lo que se puede considerar como un vehículo no motorizado. Por ello, tomando en cuenta el concepto de micromovilidad, su objeto y los vehículos considerados dentro de la micromovilidad; se propone dicha modificación, estableciendo de esta manera a los vehículos de micromovilidad como un aspecto general, el cual se propone a su vez su definición en el mismo Reglamento como un *vehículo de propulsión humana o asistido por batería o motor eléctrico, diseñado para que el conductor viaje de pie o sentado, sin carrocería, con o sin anclaje; con un peso no mayor a trescientos cincuenta kilogramos y cuya velocidad máxima no supera los cuarenta y cinco kilómetros por hora.*

Cabe señalar que esta definición no es arbitraria, sino que considera tanto la clasificación recomendada por el Foro Internacional de Transporte, así como la definición propuesta por el Instituto Metropolitano de Planeación y Gestión del Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara, respecto a los dispositivos del Sistema de Transporte Individual en Red, por lo cual en el Reglamento se incluye esta definición, así como se efectúan las modificaciones correspondientes para armonizar esta definición en sus distintos artículos en los cuales se hace referencia.

- Se modifica el concepto de “ciclovía”, así como referencias a infraestructura ciclista, y se propone adecuar dicho concepto como carril de micromovilidad. Lo anterior, debido a que en su momento dicha infraestructura fue pensada para el uso de bicicletas, lo cual se denota en su misma denominación; sin embargo, la constante evolución de la sociedad nos indica que actualmente han surgido nuevos tipos de vehículos que simplifican la movilidad de las personas, los cuales son individuales y se engloban en este nuevo concepto de micromovilidad, por lo cual resulta necesario visibilizar a estas nuevas formas de transporte, así como otorgar un nuevo concepto en el uso de la vía pública, en donde las personas puedan saber de manera clara en cuales espacios puede circular y cuales espacios son de uso exclusivo, con definiciones precisas y que no puedan inducir al error respecto a qué tipo de vehículos pueden circular en los mismos.
- Se modifica la definición de ciclista, con el fin de que sea precisamente una persona usuaria de una bicicleta, y a su vez se propone adicionar un nuevo

término: scooterista, el cual es aceptado en diversos ámbitos y se refiere a la persona usuaria de un vehículo de micromovilidad de impulso asistido por batería o motor eléctrico, diseñado para que el conductor viaje de pie o sentado, sin carrocería, con o sin anclaje; de acuerdo a la clasificación prevista en el Reglamento. Esta propuesta tiene por objeto reconocer a las personas usuarias de este tipo de vehículos de micromovilidad, ya que actualmente su reconocimiento solamente los asimila como personas ciclistas, por lo cual, con esta propuesta, se pretende otorgarles visibilidad, así como reconocer su existencia en el marco jurídico aplicable, para ser sujeto de derechos y obligaciones específicas y no asimiladas.

- Se propone incrementar el monto recaudado de sanciones por infracciones de movilidad, cuyo destino es generar infraestructura y equipamiento para la movilidad activa y el fomento al uso del transporte público colectivo y masivo, previsto en la Ley Estatal y en el artículo 25 del Reglamento, con el fin de que se cuente con una mayor cantidad de recursos para dicho fin, al existir un incremento en el uso de vehículos de micromovilidad en las calles del municipio, lo cual nos obliga a proporcionar espacios seguros y suficientes para esta clase de vehículos. En este caso, se propone incrementar el porcentaje, para asegurar que al menos el cincuenta por ciento de dicho monto pueda ser destinado a los conceptos mencionados.
- Se propone establecer un límite de velocidad en las ciclovías del municipio, con el fin de establecer una velocidad máxima permitida de circulación en estos espacios, considerando que las personas usuarias de vehículos de micromovilidad realizan sus traslados a velocidades que no exceden esta cantidad; en el caso de las personas ciclistas, de acuerdo a diversos estudios se determina que la velocidad a flujo libre de una persona ciclista ronda los 20km/h, y en el caso de la mayoría de los patines eléctricos, por sus especificaciones técnicas no sobrepasan los 25km/h, por lo cual, en aras de proporcionar una regulación que nos permita garantizar espacios seguros, se propone establecer dicho límite.

Lo anterior, con el fin de limitar el uso de infraestructura para la micromovilidad a aquellos vehículos eléctricos cuyas especificaciones técnicas le permitan alcanzar mayores velocidades, ya que representan un riesgo en la seguridad de las demás personas usuarias, atendiendo a las recomendaciones vertidas en la Estrategia Metropolitana de Movilidad Emergente, la cual señala que la velocidad es uno de los factores que más

condiciona las consecuencias de los hechos de tránsito, y que la gestión de la velocidad no solo afecta directamente la probabilidad y gravedad de las colisiones, sino también la eficacia de otras intervenciones de seguridad, estableciendo como una medida a implementar la modificación de los límites de velocidad para priorizar la seguridad de las personas en espacios con afluencia peatonal y de vehículos de movilidad activa.

- A su vez, se propone adicionar un nuevo capítulo, correspondiente a la micromovilidad, con el fin de contar con un capítulo en el cual se puedan regular las cuestiones correspondientes a los vehículos de micromovilidad. En este sentido, el Foro Internacional de Transporte⁶, así como el Instituto Mexicano del Transporte⁷ han sugerir la debida regulación de esta clase de vehículos, proporcionando a su vez lineamientos y propuestas concretas, las cuales pueden ser en su caso consideradas y aplicadas conforme a las realidades propias de las ciudades y países que en su caso determinen realizar esta regulación. Por ello, en primer lugar, se propone la definición de micromovilidad, con el fin de contar con una definición precisa sobre esta clase de modalidad de transporte; así mismo, se propone establecer que las acciones de planeación de políticas y programas de movilidad y seguridad vial en el municipio deben atender a los diferentes tipos de vehículos de micromovilidad, con el fin de que se pueda visibilizar a los distintos tipos de vehículos de micromovilidad, así como integrarlos apropiadamente a la movilidad y seguridad vial.

Además, se propone incluir una clasificación de vehículos de micromovilidad, la cual atiende a recomendaciones internacionales, específicamente del Foro Internacional de Transporte y del Instituto Mexicano del Transporte, ya que debido a las diversas modalidades de vehículos resulta complicado establecer una clasificación de acuerdo al vehículo, ya que constantemente surgen nuevos tipos de vehículos, por lo cual resulta irrelevante su clasificación en este sentido. Sin embargo, existe la posibilidad de clasificar este tipo de vehículos, considerando tres factores que influyen en la energía cinética de los mismos: el tipo de tracción, su velocidad máxima y su peso, lo cual nos puede proporcionar la información requerida para determinar los factores de riesgo y seguridad de estos vehículos al momento de circular en la vía pública. Por ello, se propone su

⁶ OECD/ITF; *Safe Micromobility; February 17, 2020.*

⁷ CADENGO María y MENDOZA Alberto; *Micromovilidad, una alternativa de transporte. NOTAS núm. 187, SEPTIEMBRE-OCTUBRE 2020, artículo 1*

clasificación como Tipos A, B, C y D, atendiendo a las características anteriormente mencionadas.

A su vez, se propone adicionar los derechos y obligaciones con las que cuentan las personas usuarias de micromovilidad, con el fin de que las personas cuenten con la información adecuada y precisa al momento de transitar o hacer uso de la infraestructura municipal. Aunado a lo anterior, se propone adicionar la obligatoriedad en el uso de casco de protección al transitar en vialidades principales y colectoras, o en caso de utilizar vehículos de micromovilidad Tipo C y D, en este sentido, las vialidades principales y colectoras son aquellas cuyo límite de velocidad es mayor a los 30km/h, y los vehículos de micromovilidad Tipo C y D corresponden a aquellos que alcanzan velocidades mayores a los 25km/h, por ello, al considerarse factor de riesgo, se propone dicha regulación.

Por otra parte, como se mencionó en líneas anteriores, se propone establecer un límite de velocidad en los carriles de micromovilidad de 25km/h, y en este capítulo se establece de manera precisa que cualquier vehículo de micromovilidad puede circular en estos carriles en cuanto no supere dicha velocidad. Así mismo, se establece que en caso de que la persona usuaria de un vehículo de micromovilidad conduzca su vehículo a una velocidad mayor, deberá transitar conforme lo marca la ley, esto es, por el centro del primer carril de la derecha en el sentido de la vialidad, siempre y cuando no se trate de corredores exclusivos para el transporte público o que así lo determine la autoridad.

Además, se propone establecer límites de edad y de circulación para las personas usuarias de vehículos de micromovilidad; en primer lugar, se propone que las personas usuarias de vehículos de micromovilidad menores de dieciséis años solo pueden hacer uso de vehículos de micromovilidad tipo A y B, y pueden transitar únicamente en vialidades locales. En este supuesto, las personas menores de 16 años solo pueden hacer uso de vehículos Tipo A y B, cuya velocidad no excede de 25km/h, y las vialidades locales son aquellas en donde el límite de velocidad es de 30km/h; por ello, se considera apropiado que las personas menores de 16 años puedan hacer uso de estos vehículos en lugares donde cuenten con medidas que les permitan transitar de manera segura.

XIX. Así mismo, se propone instruir a la Tesorería Municipal para que, en coordinación con la Dirección de Movilidad y Transporte, generen los procesos, instrumentos y proyectos necesarios para dar cumplimiento al artículo 25 del Reglamento de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial de Guadalajara. Dichos recursos deben ser destinados, entre otros, para la creación, ampliación y mantenimiento de infraestructura para movilidad activa y vehículos de micromovilidad, la instalación y mantenimiento de señalización, balizamiento, así como la elaboración e implementación de aquellos estudios técnicos que requiera efectuar la Dirección de Movilidad y Transporte en el ámbito de sus facultades, relativos a la infraestructura para movilidad activa y vehículos de micromovilidad.

En este sentido, resulta fundamental atender los objetivos planteados en la Estrategia Metropolitana de Movilidad Emergente, entre los cuales encontramos a la Movilidad Equitativa, cuyo objeto es garantizar el acceso de todas las personas, sin importar su género, edad, origen étnico o condición, a un sistema de movilidad y transporte que atienda sus necesidades, así como la Movilidad Segura, cuyo objeto es garantizar un sistema seguro de movilidad que priorice la vida de las personas, reduciendo la probabilidad, el número de muertes y lesiones graves ante un hecho de tránsito. Así mismo, es importante resaltar que el aumento de las personas usuarias de vehículos de micromovilidad que transitan por las calles del municipio nos obliga como autoridad responsable a generar y proporcionar las condiciones apropiadas para que estas personas usuarias puedan contar con espacios seguros y suficientes para sus traslados.

XX. Por su parte, se propone instruir a la Dirección de Movilidad y Transporte para que, en el ámbito de sus atribuciones, proponga ante la Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad del Área Metropolitana la modificación de la señalética correspondiente a las ciclovías, cuyo objeto sea proporcionar elementos visuales que permitan a las personas usuarias de vehículos de micromovilidad transitar de manera apropiada en las calles y espacios donde esté permitida su circulación, al tratarse de una atribución de dicho Organismo, de acuerdo a lo previsto en el artículo 66 de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, así como de la Cláusula Quinta del Decreto de su creación.

Lo anterior, con el objeto de que se pueda contar con una señalética acorde a las circunstancias actuales en el municipio y en el Área Metropolitana de Guadalajara, en donde dichos espacios pueden ser utilizados por vehículos de micromovilidad; sin embargo, su diseño actual da a entender que únicamente las personas ciclistas

pueden transitar y hacer uso de estos espacios, por lo cual resulta importante proporcionar información adecuada a todas las personas usuarias de la vía, para que las mismas puedan hacer un uso correcto del espacio público.

XXI. Además, se propone instruir a la Dirección de Movilidad y Transporte para que elabore un manual para la persona usuaria del patín eléctrico, cuyo objeto sea proporcionar la información adecuada para la elección de este tipo de vehículos, sus condiciones, la manera segura para circular en la vía pública, comprender la señalética, recomendaciones básicas de mantenimiento, entre otros conceptos. Así mismo, una vez elaborado este manual, se propone promover la difusión del manual en los espacios y canales de comunicación que permitan su conocimiento, incluidos aquellos giros y negocios en donde se comercialicen vehículos de micromovilidad. Lo anterior, con la finalidad de que las personas que cuentan o adquieren esta clase de vehículos cuenten con un instrumento de consulta eficiente en el que puedan obtener la información adecuada para su uso en la vía pública, así como la información correspondiente en materia vial.

XXII. A su vez, se propone instruir a la Dirección de Movilidad y Transporte para que incluya y en su caso amplíe en los programas municipales de educación y seguridad vial, la información correspondiente al uso adecuado de los patines eléctricos en la vía pública municipal, así como generar y aplicar estrategias de difusión que informen a las personas sobre los derechos y obligaciones de las personas usuarias de vehículos de micromovilidad, así como de la circulación y uso adecuado de dichos vehículos en la vía pública en conjunto con la Coordinación General de Comunicación Institucional. Dicha propuesta se enfoca en una de las líneas de acción previstas en la Estrategia Metropolitana de Movilidad Emergente, la cual sugiere implementar acciones que integren la cultura vial en diversos aspectos de la vida cotidiana de la ciudadanía, tal y como se realiza actualmente con la Escuela Ciclista en el municipio de Guadalajara, por lo cual resulta apropiada la inclusión y el fomento de nuevas formas de micromovilidad en cursos impartidos por el municipio, así como su difusión permanente a través de los medios de comunicación adecuados.

XXIII. Con el fin de proporcionar una mejor comprensión a estas modificaciones a continuación se detallan las propuestas de reforma en la siguiente tabla comparativa, misma que se encuentra contenida en el oficio de referencia:

**Reglamento de Movilidad, Transporte y
Seguridad Vial de Guadalajara**

Texto Vigente	Texto Propuesto
<p>Artículo 3. (...)</p> <p>I. a III. (...)</p> <p>IV. Jerarquía de Movilidad. Se dará prioridad en el sistema de movilidad de acuerdo con la siguiente jerarquía:</p> <p>a. (...)</p> <p>b. Personas ciclistas, personas usuarias de otros vehículos no motorizados o activos;</p> <p>c. a e. (...)</p>	<p>Artículo 3. (...)</p> <p>I. a III. (...)</p> <p>IV. Jerarquía de Movilidad. Se dará prioridad en el sistema de movilidad de acuerdo con la siguiente jerarquía:</p> <p>a. (...)</p> <p>b. Personas usuarias de vehículos de micromovilidad;</p> <p>c. a e. (...)</p>
<p>Artículo 6. (...)</p> <p>I. a VIII. (...)</p> <p>IX. Área de espera ciclista: o también conocida caja bici, es la zona marcada sobre el pavimento en una intersección de vías que tengan semáforos, que permite a los usuarios de bicicletas esperar la luz verde del semáforo en una posición adelantada, de tal forma que sean visibles a las personas conductoras del resto de los vehículos;</p> <p>X. Arroyo vehicular: área de la vialidad destinada a la circulación vehicular y ciclista que en algunos casos está delimitado por alguno o varios de los siguientes elementos: camellón, guarnición, estacionamiento, acotamientos, entre otros;</p> <p>XI. Arterias: vías públicas de circulación, destinadas al tránsito de personas peatonas, ciclistas y vehículos;</p> <p>XII. a XVII. (...)</p> <p>XVIII. Bolardo abatible: elemento plástico retráctil que hace visibles puntos conflictivos entre vehículos y ciclistas, como intersecciones de calles, entradas y salidas de vehículos a predios;</p> <p>XIX. a XX.</p> <p>XXI. Calle: las superficies de terreno que son destinadas dentro de una población para la circulación de personas peatonas, vehículos no motorizados y vehículos motorizados; incluye áreas de espacio público no sólo destinadas al tránsito sino a la estancia y disfrute, como banquetas y camellones;</p> <p>XXII. a XXV. (...)</p> <p>XXVI. Carril exclusivo de uso compartido: es aquel de uso único para transporte público y personas conductoras de vehículos no motorizados, con un ancho adecuado y una velocidad máxima de treinta kilómetros por hora para que las personas conductoras compartan el carril de manera segura. Los vehículos de transporte público pueden ser de combustión de diésel, gasolina, gas natural, o eléctricos, incluso a través de catenarias en el caso de los trolebuses, pero no deben tener rieles para su rodamiento, además se permite el paso de vehículos de emergencia y de seguridad pública</p>	<p>Artículo 6. (...)</p> <p>I. a VIII. (...)</p> <p>IX. Área de espera de micromovilidad: o también conocida caja bici, es la zona marcada sobre el pavimento en una intersección de vías que tengan semáforos, que permite a los usuarios de vehículos de micromovilidad esperar la luz verde del semáforo en una posición adelantada, de tal forma que sean visibles a las personas conductoras del resto de los vehículos;</p> <p>X. Arroyo vehicular: área de la vialidad destinada a la circulación vehicular y de vehículos de micromovilidad que en algunos casos está delimitado por alguno o varios de los siguientes elementos: camellón, guarnición, estacionamiento, acotamientos, entre otros;</p> <p>XI. Arterias: vías públicas de circulación, destinadas al tránsito de personas peatonas y vehículos de micromovilidad y motorizados;</p> <p>XII. a XVII. (...)</p> <p>XVIII. Bolardo abatible: elemento plástico retráctil que hace visibles puntos conflictivos entre vehículos motorizados y de micromovilidad, como intersecciones de calles, entradas y salidas de vehículos a predios;</p> <p>XIX. a XX.</p> <p>XXI. Calle: las superficies de terreno que son destinadas dentro de una población para la circulación de personas peatonas, vehículos de micromovilidad y vehículos motorizados; incluye áreas de espacio público no sólo destinadas al tránsito sino a la estancia y disfrute, como banquetas y camellones;</p> <p>XXII. a XXV. (...)</p> <p>XXVI. Carril exclusivo de uso compartido: es aquel de uso único para transporte público y personas conductoras de vehículos de micromovilidad, con un ancho adecuado y una velocidad máxima de treinta kilómetros por hora para que las personas conductoras compartan el carril de manera segura. Los vehículos de transporte público pueden ser de combustión de diésel, gasolina, gas natural, o eléctricos, incluso a través de catenarias en el caso de los trolebuses, pero no deben tener rieles para su rodamiento, además se permite el paso de vehículos vehículos de emergencia y de seguridad pública con códigos</p>

con códigos encendidos en caso de emergencia. La Dirección y las dependencias estatales podrán implementarlos y deben supervisar la correcta operación;

XXVII. Ciclista: persona usuaria de un vehículo no motorizado, se considera también persona ciclista a aquellas que conducen bicicletas asistidas por motores eléctricos, siempre y cuando ésta desarrolle velocidades de hasta 25 kilómetros por hora; las personas menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado serán consideradas personas peatonas;

XXVIII. (...)

XXIX. Ciclo vía: tipo de infraestructura caracterizada por su segregación física del tránsito de vehículos motorizados y de personas peatonas, destinadas para la circulación de vehículos no motorizados;

XXX. a XLV. (...)

XLVI. Estudio vial: es un análisis de ingeniería vial general, que se integra con datos físicos operacionales y estadísticos, tomando en cuenta las condicionantes del desarrollo urbano, y demás elementos técnicos y legales necesarios para su desarrollo, con la finalidad de elaborar alternativas de solución y la evaluación de estas, para seleccionar la más favorable para su aplicación ya sea en un proyecto o en un conflicto existente en materia de movilidad, sin violentar los derechos de personas peatonas y modos no motorizados, así como de los espacios públicos;

XLVII. a LII. (...)

LIII. Infraestructura vial: es el conjunto de elementos que permiten y ordenan el desplazamiento de personas, vehículos no motorizados y motorizados en forma confortable y segura de un punto a otro;

LIV a LXIII. (...)

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

LXV. a LXVI. (...)

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

LXVIII. a LXXXVII. (...)

LXXXVIII. Vehículo no motorizado: vehículo de tracción humana como bicicleta, monociclo, triciclo, cuatriciclo; vehículos recreativos como patines, patinetas o monopatinetes; incluye 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

LXXXIC. (...)

encendidos en caso de emergencia. La Dirección y las dependencias estatales podrán implementarlos y deben supervisar la correcta operación;

XXVII. Ciclista: persona usuaria de una **bicicleta**, se considera también persona ciclista a aquellas que conducen bicicletas asistidas por motores eléctricos, siempre y cuando ésta desarrolle velocidades de hasta 25 kilómetros por hora; las personas menores de doce años a bordo de una **bicicleta** serán consideradas personas peatonas;

XXVIII. (...)

XXIX. Carril de micromovilidad: tipo de infraestructura caracterizada por su segregación física del tránsito de vehículos motorizados y de personas peatonas, destinadas para la circulación de vehículos **de micromovilidad, en los términos que establece el presente Reglamento;**

XXX. a XLV. (...)

XLVI. Estudio vial: es un análisis de ingeniería vial general, que se integra con datos físicos operacionales y estadísticos, tomando en cuenta las condicionantes del desarrollo urbano, y demás elementos técnicos y legales necesarios para su desarrollo, con la finalidad de elaborar alternativas de solución y la evaluación de estas, para seleccionar la más favorable para su aplicación ya sea en un proyecto o en un conflicto existente en materia de movilidad, sin violentar los derechos de personas peatonas y modos **de micromovilidad**, así como de los espacios públicos;

XLVII. a LII. (...)

LIII. Infraestructura vial: es el conjunto de elementos que permiten y ordenan el desplazamiento de personas, vehículos **de micromovilidad** y motorizados en forma confortable y segura de un punto a otro;

LIV a LXIII. (...)

LXIV. Movilidad activa: desplazamiento de personas y bienes que requiere un esfuerzo físico, utilizando ayudas técnicas o mediante el uso de vehículos **de micromovilidad;**

LXV. a LXVI. (...)

LXVII. Persona peatona: quien transita por la vía a pie, o que por condición de discapacidad o movilidad limitada utiliza ayudas técnicas para desplazarse; incluye menores de doce años a bordo de un vehículo **de micromovilidad;**

LXVIII. a LXXXVII. (...)

LXXXVIII. Vehículo de micromovilidad: vehículo **de propulsión humana o asistido por batería o motor eléctrico, diseñado para que el conductor viaje de pie o sentado, sin carrocería, con o sin anclaje con un peso no mayor a trescientos cincuenta kilogramos y cuya velocidad máxima no supera los cuarenta y cinco kilómetros por hora;**

LXXXIC. (...)

<p>XC. Vía ciclista espacio destinado al tránsito exclusivo o prioritario de vehículos no motorizados, pudiendo ser parte de la superficie de rodamiento en calle o tener un trazo independiente, con la capacidad de ser implementada en cualquier vialidad que cumpla con las características correspondientes, ésta incluye:</p> <p>a. Carril prioridad ciclista: espacio asignado para la circulación de vehículos en el que se da preferencia a los vehículos no motorizados que comparten el espacio con los vehículos motorizados; ubicado sobre la superficie de rodamiento debidamente señalizado y delimitado por líneas continuas, el cual debe contar con un ancho no menor a tres metros y medio, con una velocidad permitida no mayor a treinta kilómetros por hora;</p> <p>b. Ciclobanda: carril delimitado con marcas en el pavimento destinado exclusivamente para la circulación de vehículos no motorizados; y</p> <p>c. Ciclovía, carril confinado exclusivo para la circulación de vehículos no motorizados, físicamente confinado del tránsito automotor y peatonal;</p> <p>XCi. a XCIII. (...)</p> <p>XCIV. Vialidad: conjunto de servicios de infraestructura relacionados con las vías de uso común para el desplazamiento de personas peatonas, personas usuarias de vehículos no motorizados y motorizados;</p> <p>XCV. a CI. (...)</p>	<p>XC. Vía de micromovilidad: espacio destinado al tránsito exclusivo o prioritario de vehículos de micromovilidad, pudiendo ser parte de la superficie de rodamiento en calle o tener un trazo independiente, con la capacidad de ser implementada en cualquier vialidad que cumpla con las características correspondientes, ésta incluye:</p> <p>a. Carril prioridad de micromovilidad: espacio asignado para la circulación de vehículos en el que se da preferencia a los vehículos de micromovilidad que comparten el espacio con los vehículos motorizados; ubicado sobre la superficie de rodamiento debidamente señalizado y delimitado por líneas continuas, el cual debe contar con un ancho no menor a tres metros y medio, con una velocidad permitida no mayor a treinta kilómetros por hora;</p> <p>b. Microbanda: carril delimitado con marcas en el pavimento destinado exclusivamente para la circulación de vehículos de micromovilidad; y</p> <p>c. Carril de micromovilidad, carril confinado exclusivo para la circulación de vehículos de micromovilidad, físicamente confinado del tránsito automotor y peatonal; con una velocidad permitida no mayor a veinticinco kilómetros por hora, en los términos que establece el presente Reglamento.</p> <p>XCi. a XCIII. (...)</p> <p>XCIV. Vialidad: conjunto de servicios de infraestructura relacionados con las vías de uso común para el desplazamiento de personas peatonas, personas usuarias de vehículos de micromovilidad y motorizados;</p> <p>XCV. a CI. (...)</p> <p>CII. Scooterista: Persona usuaria de un vehículo de micromovilidad de impulso asistido por batería o motor eléctrico, diseñado para que el conductor viaje de pie o sentado, sin carrocería, con o sin anclaje; de acuerdo a la clasificación prevista en el presente Reglamento.</p>
<p>Artículo 23. Por su naturaleza, la movilidad se clasifica en:</p> <p>I. Movilidad activa: desplazamientos de las personas utilizando el cuerpo o bien mediante la utilización del mismo como motor, vehículos no motorizados, con mecanismos de propulsión mecánica, con asistencia eléctrica, animal o humana; y</p> <p>II. (...)</p>	<p>Artículo 23. Por su naturaleza, la movilidad se clasifica en:</p> <p>I. Movilidad activa: desplazamientos de las personas utilizando el cuerpo o bien mediante la utilización del mismo como motor, vehículos de micromovilidad, con mecanismos de propulsión mecánica, con asistencia eléctrica, animal o humana; y</p> <p>II. (...)</p>
<p>Artículo 25. Las autoridades competentes deben generar los procesos e instrumentos necesarios para asegurar que al menos el cuarenta y cinco de lo recaudado de sanciones por infracciones de movilidad, se destine para generar infraestructura y equipamiento para la movilidad activa y el fomento al uso del transporte público colectivo y masivo, pudiendo ser mayor, en los términos que lo señala</p>	<p>Artículo 25. Las autoridades competentes deben generar los procesos e instrumentos necesarios para asegurar que al menos el cincuenta por ciento de lo recaudado de sanciones por infracciones de movilidad, se destine para generar infraestructura y equipamiento para la movilidad activa y el fomento al uso del transporte público colectivo y masivo, pudiendo ser mayor, en los términos que lo señala la</p>

<p>la Ley.</p> <p>Artículo 39. Las ciclovías son vías exclusivas para las personas usuarias de los vehículos no motorizados, acompañadas de dispositivos de control de tránsito o elementos que segregan a la persona conductora de los vehículos motorizados y personas peatonas, las cuales se podrán instalar en cualquier vialidad debiendo cumplir los lineamientos establecidos en la norma técnica aplicable.</p>	<p>Ley.</p> <p>Artículo 39. Los carriles de micromovilidad son vías exclusivas para las personas usuarias de los vehículos de micromovilidad, con una velocidad permitida no mayor a veinticinco kilómetros por hora, acompañadas de dispositivos de control de tránsito o elementos que segregan a la persona conductora de los vehículos motorizados y personas peatonas, las cuales se podrán instalar en cualquier vialidad debiendo cumplir los lineamientos establecidos en la norma técnica aplicable.</p>
<p>Artículo 40. Las vialidades semaforizadas deben incorporar un área de espera ciclista o caja bici, de cuatro metros de largo y del ancho del arroyo vial.</p>	<p>Artículo 40. Las vialidades semaforizadas deben incorporar un área de espera de micromovilidad o caja bici, de cuatro metros de largo y del ancho del arroyo vial.</p>
<p>Artículo 41. Los carriles de prioridad ciclista pueden establecerse en cualquier vialidad debiendo cumplir los lineamientos de la norma técnica aplicable.</p>	<p>Artículo 41. Los carriles de prioridad de micromovilidad pueden establecerse en cualquier vialidad debiendo cumplir los lineamientos de la norma técnica aplicable.</p>
<p>Artículo 42. Todas las vialidades del Municipio son susceptibles a la incorporación de infraestructura para vehículos no motorizados.</p>	<p>Artículo 42. Todas las vialidades del Municipio son susceptibles a la incorporación de infraestructura para vehículos de micromovilidad.</p>
<p>Artículo 44. Las vialidades municipales indistintamente de su jerarquía, cuando incluyan infraestructura para movilidad activa se pueden catalogar como:</p> <p>I. (...)</p> <p>II. Vialidad de prioridad ciclista: aquellas donde las personas conductoras de vehículos no motorizados tienen prelación sobre vehículos automotores, ya sea por la segregación de un carril exclusivo o con señalamiento de uso compartido; y</p> <p>III. (...)</p>	<p>Artículo 44. Las vialidades municipales indistintamente de su jerarquía, cuando incluyan infraestructura para movilidad activa se pueden catalogar como:</p> <p>I. (...)</p> <p>II. Vialidad de prioridad de micromovilidad: aquellas donde las personas conductoras de vehículos de micromovilidad tienen prelación sobre vehículos automotores, ya sea por la segregación de un carril exclusivo o con señalamiento de uso compartido; y</p> <p>III. (...)</p>
<p>Artículo 46. Cuando se contemplen carriles de uso prioritario o exclusivo para personas peatonas, personas usuarias de vehículos no motorizados o transporte público en cualquiera de sus modalidades, la Dirección debe emitir un dictamen para su validación técnica;</p>	<p>Artículo 46. Cuando se contemplen carriles de uso prioritario o exclusivo para personas peatonas, personas usuarias de vehículos de micromovilidad o transporte público en cualquiera de sus modalidades, la Dirección debe emitir un dictamen para su validación técnica;</p>
<p>Artículo 51. La Dirección puede determinar lineamientos específicos y proponer zonas especiales en relación con:</p> <p>I. Zona 30, donde el área de accesibilidad determinada con señalamientos y dispositivos viales para reducir la velocidad a un máximo de treinta kilómetros por hora, otorgando a personas peatonas, usuarias de vehículos no motorizados y usuarias del transporte público, preferencia permanente sobre automóviles, motocicletas y cualquier otro tipo de vehículo motorizado;</p> <p>II. a V. (...)</p> <p>VI. Polígonos que por motivos de seguridad vial se deban regular los ingresos y circulación de los vehículos motorizados o no motorizados.</p>	<p>Artículo 51. La Dirección puede determinar lineamientos específicos y proponer zonas especiales en relación con:</p> <p>I. Zona 30, donde el área de accesibilidad determinada con señalamientos y dispositivos viales para reducir la velocidad a un máximo de treinta kilómetros por hora, otorgando a personas peatonas, usuarias de vehículos de micromovilidad y usuarias del transporte público, preferencia permanente sobre automóviles, motocicletas y cualquier otro tipo de vehículo motorizado;</p> <p>II. a V. (...)</p> <p>VI. Polígonos que por motivos de seguridad vial se deban regular los ingresos y circulación de los vehículos motorizados o no motorizados de micromovilidad.</p>

<p>Artículo 53. El estacionamiento en el Municipio se integra por:</p> <p>I. (...)</p> <p>II. Estacionamiento fuera de vía: espacio en predios pudiendo desarrollarse bajo las siguientes modalidades:</p> <p>a. Estacionamiento público: aquellos predios y edificaciones, cuyo giro o actividad es el servicio de estacionamientos y pensiones para vehículos motorizados y no motorizados, administrados tanto por el sector público como privado;</p> <p>b. (...)</p> <p>c. Estacionamiento masivo de vehículos no motorizados: predios y edificaciones cuyo giro exclusivo es el servicio de estacionamiento pensión para vehículos no motorizados; y</p> <p>d. Estacionamiento disuasorio: son estacionamientos situados, generalmente, en la periferia de ciudades, cuyo objetivo es que las personas conductoras que pretenden acceder desde la periferia al centro de la ciudad se estacionen en ellos y continúen su viaje en transporte público, estos pueden ser para vehículos motorizados, no motorizados o ambos.</p>	<p>Artículo 53. El estacionamiento en el Municipio se integra por:</p> <p>I. (...)</p> <p>II. Estacionamiento fuera de vía: espacio en predios pudiendo desarrollarse bajo las siguientes modalidades:</p> <p>a. Estacionamiento público: aquellos predios y edificaciones, cuyo giro o actividad es el servicio de estacionamientos y pensiones para vehículos motorizados y de micromovilidad, administrados tanto por el sector público como privado;</p> <p>b. (...)</p> <p>c. Estacionamiento masivo de vehículos de micromovilidad: predios y edificaciones cuyo giro exclusivo es el servicio de estacionamiento pensión para vehículos de micromovilidad; y</p> <p>d. Estacionamiento disuasorio: son estacionamientos situados, generalmente, en la periferia de ciudades, cuyo objetivo es que las personas conductoras que pretenden acceder desde la periferia al centro de la ciudad se estacionen en ellos y continúen su viaje en transporte público, estos pueden ser para vehículos motorizados, de micromovilidad o ambos.</p>
<p>Artículo 66. La protección de obra o cierres viales, debe ser primordialmente encaminada hacia las personas peatonas y personas conductoras de vehículos no motorizados que circulen en la zona de trabajo, para este fin se debe delimitar la zona con elementos que les mantengan en alerta, dichos elementos serán determinados por la norma técnica correspondiente, así como asegurar el tránsito y mantener el área libre de objetos que puedan poner en riesgo a las personas antes señaladas.</p>	<p>Artículo 66. La protección de obra o cierres viales, debe ser primordialmente encaminada hacia las personas peatonas y personas conductoras de vehículos de micromovilidad que circulen en la zona de trabajo, para este fin se debe delimitar la zona con elementos que les mantengan en alerta, dichos elementos serán determinados por la norma técnica correspondiente, así como asegurar el tránsito y mantener el área libre de objetos que puedan poner en riesgo a las personas antes señaladas.</p>
<p>Artículo 68. La Dirección, a petición de particulares, organismos públicos o de oficio puede emitir, según lo determine dictámenes, estudios técnicos, asesorías, opinión técnica, vistos buenos y autorizaciones en materia de:</p> <p>I. a VIII. (...)</p> <p>IX. Ciclovías;</p> <p>X. a XX. (...)</p>	<p>Artículo 68. La Dirección, a petición de particulares, organismos públicos o de oficio puede emitir, según lo determine dictámenes, estudios técnicos, asesorías, opinión técnica, vistos buenos y autorizaciones en materia de:</p> <p>I. a VIII. (...)</p> <p>IX. Carriles de micromovilidad;</p> <p>X. a XX. (...)</p>
<p style="text-align: center;">Título Quinto Del Sistema de Transporte Individual en Red</p> <p style="text-align: center;">Capítulo Único Regulación del Sistema de Transporte Individual en Red</p> <p>Artículo 87 a 95. (...)</p>	<p style="text-align: center;">Título Quinto Del Sistema de Transporte Individual en Red y la Micromovilidad</p> <p style="text-align: center;">Capítulo Primero Regulación del Sistema de Transporte Individual en Red</p> <p>Artículo 87 a 95. (...)</p>
<p>Sin correlativo</p>	<p style="text-align: center;">Capítulo Segundo</p>

	<p style="text-align: center;">De la Micromovilidad</p> <p>Artículo 95 bis. La micromovilidad es una modalidad de transporte mediante la cual se utilizan vehículos de propulsión humana o asistidos por batería o motor eléctrico, diseñados para que el conductor viaje de pie o sentado, sin carrocería, con o sin anclaje; con un peso no mayor a trescientos cincuenta kilogramos y cuya velocidad máxima no supera los cuarenta y cinco kilómetros por hora.</p>																				
<p>Sin correlativo</p>	<p>Artículo 95 ter. Las acciones de planeación e implementación de políticas y programas de movilidad y seguridad vial que lleve a cabo el municipio deben atender a los diferentes tipos de vehículos de micromovilidad.</p>																				
<p>Sin correlativo</p>	<p>Artículo 95 quáter. La clasificación que se realice de los vehículos de micromovilidad deben considerar la energía cinética que puede desarrollar el vehículo, en función de su velocidad máxima y su peso.</p> <p>Los vehículos de micromovilidad se clasifican de la siguiente manera:</p> <table border="1" data-bbox="813 877 1406 1052"> <thead> <tr> <th></th> <th>TIPO A</th> <th>TIPO B</th> <th>TIPO C</th> <th>TIPO D</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>TRACCIÓN</td> <td>Propulsión humana o asistida</td> <td>Propulsión humana o asistida</td> <td>Propulsión humana o asistida</td> <td>Propulsión humana o asistida</td> </tr> <tr> <td>VELOCIDAD MAXIMA</td> <td>25km/h</td> <td>25km/h</td> <td>45km/h</td> <td>45km/h</td> </tr> <tr> <td>PESO</td> <td>Menor a 35kg</td> <td>Mayor a 35 kg y Menor a 350kg</td> <td>Menor a 35kg.</td> <td>Mayor a 35 kg y Menor a 350kg</td> </tr> </tbody> </table>		TIPO A	TIPO B	TIPO C	TIPO D	TRACCIÓN	Propulsión humana o asistida	Propulsión humana o asistida	Propulsión humana o asistida	Propulsión humana o asistida	VELOCIDAD MAXIMA	25km/h	25km/h	45km/h	45km/h	PESO	Menor a 35kg	Mayor a 35 kg y Menor a 350kg	Menor a 35kg.	Mayor a 35 kg y Menor a 350kg
	TIPO A	TIPO B	TIPO C	TIPO D																	
TRACCIÓN	Propulsión humana o asistida	Propulsión humana o asistida	Propulsión humana o asistida	Propulsión humana o asistida																	
VELOCIDAD MAXIMA	25km/h	25km/h	45km/h	45km/h																	
PESO	Menor a 35kg	Mayor a 35 kg y Menor a 350kg	Menor a 35kg.	Mayor a 35 kg y Menor a 350kg																	
<p>Sin correlativo</p>	<p>Artículo 95 quinquies. Las personas usuarias de vehículos de micromovilidad cuentan con los siguientes derechos:</p> <ul style="list-style-type: none"> I. Disfrutar de una movilidad segura y preferencial antes que el transporte público y particular con las salvedades que establecen la Ley y el presente Reglamento; II. En las vialidades de dos o más carriles, transitar por el centro del primer carril de la derecha en el sentido de la vialidad, siempre y cuando no se trate de corredores exclusivos para el transporte público o que así lo determine la autoridad; III. Transitar sobre dos carriles cuando se trate de grupos de más de cincuenta personas, estos grupos podrán petitionar adicionalmente el apoyo de los cuerpos de seguridad; IV. En las vialidades con semáforos, contar preferencialmente con áreas de espera de micromovilidad al frente del carril en cruces, para reiniciar la marcha en posición adelantada cuando la luz del semáforo lo permita; V. Transportar su vehículo en las unidades de transporte público colectivo que cuenten 																				

	<p>con los aditamentos para realizarlo, así como ingresar en unidades de transporte público, en los casos que el vehículo pueda plegarse y no represente un riesgo para las demás personas;</p> <p>VI. Contar con vías de circulación suficientes, seguras e interconectadas y disfrutar del uso exclusivo, preferencial o compartido que la autoridad determine, a través de infraestructura de micromovilidad en sus diferentes tipos de configuración, así como una red de vías de micromovilidad o sendas especiales para la circulación de vehículos de micromovilidad;</p> <p>VII. Estacionar sus vehículos en las zonas seguras, diseñadas y autorizadas de conformidad con las normas técnicas;</p> <p>VIII. Contar con espacios para el estacionamiento de vehículos de micromovilidad seguro y accesible en la vía pública, en centros de transferencia modal o de transporte público;</p> <p>IX. Contar con el servicio público de renta o préstamo de vehículos de micromovilidad en los términos establecidos por los programas correspondientes;</p> <p>X. Gozar de preferencia de paso sobre el transporte público y particular en los siguientes supuestos:</p> <ul style="list-style-type: none">a) Que se encuentren circulando por una vía, en la cual los vehículos dan vuelta a la derecha, por lo que el automóvil deberá esperar detrás de la persona usuaria de vehículos de micromovilidad hasta que la misma haya cruzado la otra arteria vial, o que se encuentren circulando por un carril de micromovilidad y los vehículos particulares pretendan cruzarla, salvo que la vía esté semaforizada o exista señalamiento distinto; yb) Que se encuentre circulando por una vía de uso exclusivo de transporte público y de micromovilidad; <p>XI. Circular por todas las vialidades del municipio, a excepción de los carriles de alta velocidad, pasos a desnivel, túneles y vialidades que estén expresamente prohibidas mediante señalización o disposición expresa de la autoridad municipal;</p> <p>XII. Contar con apoyo vial de las autoridades municipales en materia de movilidad;</p> <p>XIII. Poder transportarse en las líneas de tren ligero en los horarios que establezca la autoridad competente, así como contar con las facilidades necesarias para que puedan abordar las unidades de transporte público;</p>
--	---

	<p>y XIV. Contar con bici escuelas y/o espacios para el aprendizaje de transporte a través de vehículos de micromovilidad.</p>
<p>Sin correlativo</p>	<p>Artículo 95 sexies. Las personas usuarias de vehículos de micromovilidad cuentan con las siguientes obligaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> I. Respetar las disposiciones legales y reglamentarias, las señales de tránsito y las indicaciones de los oficiales y agentes responsables de vigilar el cumplimiento de las normas de movilidad; II. Respetar los señalamientos y dispositivos que regulen la circulación vial, los espacios de circulación o accesibilidad peatonal y otorgar preferencia de paso a las personas peatonas; III. Circular en el sentido de la vía, absteniéndose de circular en sentido contrario; IV. No exceder la capacidad de transporte de personas o carga del vehículo, evitando transportar a niños y niñas menores de cuatro años a menos que sea en un asiento especial para ese fin; V. Mantener el vehículo en buen estado para su circulación en las vías públicas, a modo de evitar fallas en el mismo, reduciendo los factores de riesgo de los siniestros de tránsito; VI. Usar aditamentos, bandas reflejantes y luces para uso nocturno; VII. Rebasar sólo por el carril izquierdo; VIII. Indicar la dirección de su giro, cambio de carril o advertir maniobra de freno mediante señales con el brazo o la mano; IX. Abstenerse al circular, de utilizar o manipular aparatos telefónicos o dispositivos electrónicos; X. Evitar circular por espacios para uso exclusivo de otros modos de transporte en donde no se contemple la circulación de vehículos de micromovilidad, incluyendo banquetas; XI. En andadores peatonales o zonas exclusivas para el tránsito de personas peatonas, descender del vehículo de micromovilidad y circular desmontado de él, a excepción de los vehículos que fungen como ayudas técnicas para el desplazamiento de las personas; XII. Reducir la velocidad, circular con precaución y ceder el paso a personas peatonas en puntos de confluencia con zonas de espera para el ascenso y descenso de personas usuarias de transporte público colectivo de pasajeros; XIII. Al circular, prestar atención a las

	<p>dinámicas y movimientos de los demás usuarios de la vía, evitando en la medida de lo posible las distracciones como factor de riesgo; y</p> <p>XIV. Utilizar casco de protección al transitar en vialidades principales y colectoras, o en caso de utilizar vehículos de micromovilidad tipo C o D.</p>
<p>Sin correlativo</p>	<p>Artículo 95 septies. En los carriles de micromovilidad puede transitar cualquier tipo de vehículo de micromovilidad, en cuanto no supere la velocidad máxima permitida de veinticinco kilómetros por hora.</p> <p>En caso de que la persona usuaria de un vehículo de micromovilidad conduzca su vehículo a una velocidad mayor a veinticinco kilómetros por hora, debe transitar por el centro del primer carril de la derecha en el sentido de la vialidad, siempre y cuando no se trate de corredores exclusivos para el transporte público o que así lo determine la autoridad.</p>
<p>Sin correlativo</p>	<p>Artículo 95 octies. Las personas usuarias de vehículos de micromovilidad menores de dieciséis años solo pueden hacer uso de vehículos de micromovilidad tipo A y B, y pueden transitar únicamente en vialidades locales.</p> <p>Las personas usuarias de vehículos de micromovilidad de dieciséis años o más pueden hacer uso de cualquier tipo de vehículo de micromovilidad, y pueden circular en las vialidades municipales, con las excepciones que establece este Reglamento.</p>
<p>Artículo 139. Se pueden conceder permisos para Estacionamiento exclusivo en la vía pública acorde a lo dispuesto en el presente Reglamento y el pago de derechos según corresponda conforme a la Ley de Ingresos Municipal Vigente.</p> <p>I. Los estacionamientos exclusivos se clasifican de acuerdo con su uso, de la siguiente forma:</p> <p>a. a i. (...)</p> <p>j. Para bicicletas o vehículos no motorizados;</p> <p>k a o. (...)</p> <p>II. (...)</p> <p>III. Los estacionamientos exclusivos, independientemente de su clasificación, que sean determinados por la Dirección como de uso común, son de uso gratuito, para los vehículos que se autorice y de la siguiente forma:</p> <p>a. a g. (...)</p> <p>h. Para bicicletas o vehículos no motorizados;</p> <p>i. a n. (...)</p>	<p>Artículo 139. Se pueden conceder permisos para Estacionamiento exclusivo en la vía pública acorde a lo dispuesto en el presente Reglamento y el pago de derechos según corresponda conforme a la Ley de Ingresos Municipal Vigente.</p> <p>I. Los estacionamientos exclusivos se clasifican de acuerdo con su uso, de la siguiente forma:</p> <p>a. a i. (...)</p> <p>j. Para bicicletas o vehículos de micromovilidad;</p> <p>k a o. (...)</p> <p>II. (...)</p> <p>III. Los estacionamientos exclusivos, independientemente de su clasificación, que sean determinados por la Dirección como de uso común, son de uso gratuito, para los vehículos que se autorice y de la siguiente forma:</p> <p>a. a g. (...)</p> <p>h. Para bicicletas o vehículos de micromovilidad;</p> <p>i. a n. (...)</p>

(...)	(...)
<p>Artículo 162. Está estrictamente prohibido estacionar vehículos motorizados en:</p> <p>I. a XIV. (...)</p> <p>XV. En las ciclovías, ciclopuertos o espacios reservados para vehículos no motorizados;</p> <p>XVI. a XXI. (...)</p>	<p>Artículo 162. Está estrictamente prohibido estacionar vehículos motorizados en:</p> <p>I. a XIV. (...)</p> <p>XV. En los carriles de micromovilidad, ciclopuertos o espacios reservados para vehículos de micromovilidad;</p> <p>XVI. a XXI. (...)</p>
<p>Artículo 164. En las áreas delimitadas como estacionamientos exclusivos son motivo de sanción los siguientes:</p> <p>I. a VI. (...)</p> <p>VII. Por estacionarse sin derecho en espacio autorizado como exclusivo, o en áreas destinadas para uso de bomberos, policía y servicios médicos, donde existan rampas o cajones en centros comerciales o fuera de ellos para personas discapacitadas, salidas de emergencia, en doble fila, ciclovías, sobre banquetas, camellones, andadores peatonales, ciclopuertos, en sentido contrario o lugares prohibidos con el señalamiento correspondiente;</p> <p>VIII. a XI. (...)</p>	<p>Artículo 164. En las áreas delimitadas como estacionamientos exclusivos son motivo de sanción los siguientes:</p> <p>I. a VI. (...)</p> <p>VII. Por estacionarse sin derecho en espacio autorizado como exclusivo, o en áreas destinadas para uso de bomberos, policía y servicios médicos, donde existan rampas o cajones en centros comerciales o fuera de ellos para personas discapacitadas, salidas de emergencia, en doble fila, carriles de micromovilidad, sobre banquetas, camellones, andadores peatonales, ciclopuertos, en sentido contrario o lugares prohibidos con el señalamiento correspondiente;</p> <p>VIII. a XI. (...)</p>
<p>Artículo 165. Son motivo de sanción en la vía pública las conductas que se enumeran en las siguientes fracciones:</p> <p>I. a XVII. (...)</p> <p>XVIII. Por estacionarse sin derecho en ciclovía, ciclopuerto, lugares exclusivos destinados a la infraestructura para movilidad activa;</p>	<p>Artículo 165. Son motivo de sanción en la vía pública las conductas que se enumeran en las siguientes fracciones:</p> <p>I. a XVII. (...)</p> <p>XVIII. Por estacionarse sin derecho en carril de micromovilidad, ciclopuerto, lugares exclusivos destinados a la infraestructura para movilidad activa;</p>

XXIV. A efecto de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 92 del Código de Gobierno Municipal de Guadalajara, es importante señalar que la presente iniciativa contiene repercusiones jurídicas y sociales, las primeras consisten en reformar diversos artículos del Reglamento de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial de Guadalajara, cuyo objeto es establecer un límite de velocidad en las ciclovías que se ubican en el municipio, así como efectuar diversas acciones en materia de micromovilidad e infraestructura vial; las segundas son las de mayor relevancia, en virtud de que mediante la aprobación de esta iniciativa de ordenamiento se busca proporcionar un marco jurídico acorde a las circunstancias actuales en nuestra sociedad, ya que resulta fundamental proporcionar un entorno seguro, en donde las personas usuarias de las vías municipales cuenten con la información adecuada que permita compartir el espacio público de manera respetuosa y ordenada.

Así mismo, respecto a las repercusiones en materia laboral, con la aprobación de esta iniciativa no se tendrían repercusiones en este sentido, ya que su aprobación no implica la contratación de nuevo personal, la remoción de personas servidoras públicas o un menoscabo en sus condiciones laborales actuales. Por otra parte, en lo correspondiente a las repercusiones en materia presupuestal, la aprobación de la presente iniciativa de ordenamiento municipal no prevé erogación alguna, ya que la misma obedece únicamente a efectuar adecuaciones al contenido de un Reglamento municipal, desde una perspectiva técnica y con un enfoque de seguridad vial, así como generar las bases que permitan proporcionar espacios seguros en la vía pública, a través de la implementación de acciones enfocadas a las personas usuarias de estos espacios.

Por último, se propone que la propuesta contenida en la presente iniciativa de ordenamiento sea turnada a las Comisiones Edilicias de Gobernación, Reglamentos y Vigilancia, como convocante, y de Obras Públicas, Planeación del Desarrollo Urbano y Movilidad como coadyuvante ya que, de acuerdo a las atribuciones previstas en el artículo 109 fracción X inciso a), y fracción XV, inciso h) del Código de Gobierno Municipal de Guadalajara, son las encargadas de proponer, estudiar y dictaminar las iniciativas concernientes a la creación, reforma, derogación o abrogación de ordenamientos municipales, así como de proponer al Ayuntamiento las disposiciones normativas municipales en materia de tránsito, respectivamente.

Por lo anteriormente expuesto someto a consideración del Ayuntamiento Constitucional del Municipio de Guadalajara, Jalisco, para su aprobación y autorización los siguientes puntos de

Ordenamiento

Primero. Se reforma la denominación del Título Quinto y del Capítulo Único del Título Quinto, así como los Artículos 3 fracción IV inciso b, 6 fracciones IX, X, XI, XVIII, XXI, XXVI, XXVII, XXIX, XLVI, LIII, LXIV, LXVII, LXXXVIII, XC y sus incisos a, b y c, y XCIV, 23, 25, 39, 40, 41, 42, 44 fracción II, 46, 51 fracciones I y VI, 53 fracción II incisos a, c y d, 66, 68 fracción IX, 139 fracciones I inciso j y III inciso h, 162 fracción XV, 164 fracción VII y 165 fracción XVIII; y se adicionan el Capítulo Segundo del Título Quinto, así como los Artículos 6 fracción CII; 95 bis, 95 ter, 95 quater, 95 quinquies, 95 sexies, 95 septies y 95 octies del Reglamento de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial de Guadalajara, para quedar como sigue:

Artículo 3. (...)

I. a III. (...)

IV. Jerarquía de Movilidad. Se dará prioridad en el sistema de movilidad de acuerdo con la siguiente jerarquía:

a. (...)

b. Personas **usuarias de vehículos de micromovilidad**;

c. a e. (...)

Artículo 6. (...)

I. a VIII. (...)

IX. Área de espera **de micromovilidad**: o también conocida caja bici, es la zona marcada sobre el pavimento en una intersección de vías que tengan semáforos, que permite a los usuarios de **vehículos de micromovilidad** esperar la luz verde del semáforo en una posición adelantada, de tal forma que sean visibles a las personas conductoras del resto de los vehículos;

X. Arroyo vehicular: área de la vialidad destinada a la circulación vehicular y de **vehículos de micromovilidad** que en algunos casos está delimitado por alguno o varios de los siguientes elementos: camellón, guarnición, estacionamiento, acotamientos, entre otros;

XI. Arterias: vías públicas de circulación, destinadas al tránsito de personas peatonas y **vehículos de micromovilidad y motorizados**;

XII. a XVII. (...)

XVIII. Bolardo abatible: elemento plástico retráctil que hace visibles puntos conflictivos entre vehículos **motorizados y de micromovilidad**, como intersecciones de calles, entradas y salidas de vehículos a predios;

XIX. a XX.

XXI. Calle: las superficies de terreno que son destinadas dentro de una población para la circulación de personas peatonas, vehículos **de micromovilidad** y vehículos motorizados; incluye áreas de espacio público no sólo destinadas al tránsito sino a la estancia y disfrute, como banquetas y camellones;

XXII. a XXV. (...)

XXVI. Carril exclusivo de uso compartido: es aquel de uso único para transporte público y personas conductoras de vehículos **de micromovilidad**, con un ancho adecuado y una velocidad máxima de treinta kilómetros por hora para que las personas conductoras compartan el carril de manera segura. Los vehículos de transporte público pueden ser de combustión de diésel, gasolina, gas natural, o

eléctricos, incluso a través de catenarias en el caso de los trolebuses, pero no deben tener rieles para su rodamiento, además se permite el paso de vehículos de emergencia y de seguridad pública con códigos encendidos en caso de emergencia. La Dirección y las dependencias estatales podrán implementarlos y deben supervisar la correcta operación;

XXVII. Ciclista: persona usuaria de una **bicicleta**, se considera también persona ciclista a aquellas que conducen bicicletas asistidas por motores eléctricos, siempre y cuando ésta desarrolle velocidades de hasta 25 kilómetros por hora; las personas menores de doce años a bordo de **una bicicleta** serán consideradas personas peatonas;

XXVIII. (...)

XXIX. Carril de micromovilidad: tipo de infraestructura caracterizada por su segregación física del tránsito de vehículos motorizados y de personas peatonas, destinadas para la circulación de vehículos **de micromovilidad**, **en los términos que establece el presente Reglamento;**

XXX. a XLV. (...)

XLVI. Estudio vial: es un análisis de ingeniería vial general, que se integra con datos físicos operacionales y estadísticos, tomando en cuenta las condicionantes del desarrollo urbano, y demás elementos técnicos y legales necesarios para su desarrollo, con la finalidad de elaborar alternativas de solución y la evaluación de estas, para seleccionar la más favorable para su aplicación ya sea en un proyecto o en un conflicto existente en materia de movilidad, sin violentar los derechos de personas peatonas y modos **de micromovilidad**, así como de los espacios públicos;

XLVII. a LII. (...)

LIII. Infraestructura vial: es el conjunto de elementos que permiten y ordenan el desplazamiento de personas, vehículos **de micromovilidad** y motorizados en forma confortable y segura de un punto a otro;

LIV a LXIII. (...)

LXIV. Movilidad activa: desplazamiento de personas y bienes que requiere un esfuerzo físico, utilizando ayudas técnicas o mediante el uso de vehículos **de micromovilidad;**

LXV. a LXVI. (...)

LXVII. Persona peatona: quien transita por la vía a pie, o que por condición de discapacidad o movilidad limitada utiliza ayudas técnicas para desplazarse; incluye menores de doce años a bordo de un vehículo **de micromovilidad;**

LXVIII. a LXXXVII. (...)

LXXXVIII. Vehículo de micromovilidad: vehículo **de propulsión humana o asistido por batería o motor eléctrico, diseñado para que el conductor viaje**

de pie o sentado, sin carrocería, con o sin anclaje; con un peso no mayor a trescientos cincuenta kilogramos y cuya velocidad máxima no supera los cuarenta y cinco kilómetros por hora;

LXXXIC. (...)

XC. Vía de micromovilidad: espacio destinado al tránsito exclusivo o prioritario de vehículos **de micromovilidad**, pudiendo ser parte de la superficie de rodamiento en calle o tener un trazo independiente, con la capacidad de ser implementada en cualquier vialidad que cumpla con las características correspondientes, ésta incluye:

a. Carril prioridad de micromovilidad: espacio asignado para la circulación de vehículos en el que se da preferencia a los vehículos **de micromovilidad** que comparten el espacio con los vehículos motorizados; ubicado sobre la superficie de rodamiento debidamente señalado y delimitado por líneas continuas, el cual debe contar con un ancho no menor a tres metros y medio, con una velocidad permitida no mayor a treinta kilómetros por hora;

b. Microbanda: carril delimitado con marcas en el pavimento destinado exclusivamente para la circulación de vehículos **de micromovilidad**; y

c. Carril de micromovilidad, carril confinado exclusivo para la circulación de vehículos **de micromovilidad**, físicamente confinado del tránsito automotor y peatonal; **con una velocidad permitida no mayor a veinticinco kilómetros por hora, en los términos que establece el presente Reglamento.**

XCI. a XCIII. (...)

XCIV. Vialidad: conjunto de servicios de infraestructura relacionados con las vías de uso común para el desplazamiento de personas peatonas, personas usuarias de vehículos **de micromovilidad** y motorizados;

XCV. a CI. (...)

CII. Scooterista: Persona usuaria de un vehículo de micromovilidad de impulso asistido por batería o motor eléctrico, diseñado para que el conductor viaje de pie o sentado, sin carrocería, con o sin anclaje; de acuerdo a la clasificación prevista en el presente Reglamento.

Artículo 23. Por su naturaleza, la movilidad se clasifica en:

I. Movilidad activa: desplazamientos de las personas utilizando el cuerpo o bien mediante la utilización del mismo como motor, ~~vehículos de micromovilidad~~, con mecanismos de propulsión mecánica, con asistencia eléctrica, animal o humana; y

II. (...)

Artículo 25. Las autoridades competentes deben generar los procesos e instrumentos necesarios para asegurar que al menos el **cincuenta por ciento** de lo recaudado de sanciones por infracciones de movilidad, se destine para generar infraestructura y equipamiento para la movilidad activa y el fomento al uso del transporte público colectivo y masivo, pudiendo ser mayor, en los términos que lo señala la Ley.

Artículo 39. Los carriles de micromovilidad son vías exclusivas para las personas usuarias de los vehículos **de micromovilidad, con una velocidad permitida no mayor a veinticinco kilómetros por hora**, acompañadas de dispositivos de control de tránsito o elementos que segregan a la persona conductora de los vehículos motorizados y personas peatonas, las cuales se podrán instalar en cualquier vialidad debiendo cumplir los lineamientos establecidos en la norma técnica aplicable.

Artículo 40. Las vialidades semaforizadas deben incorporar un área de espera **de micromovilidad** o caja bici, de cuatro metros de largo y del ancho del arroyo vial.

Artículo 41. Los carriles de prioridad **de micromovilidad** pueden establecerse en cualquier vialidad debiendo cumplir los lineamientos de la norma técnica aplicable.

Artículo 42. Todas las vialidades del Municipio son susceptibles a la incorporación de infraestructura para vehículos **de micromovilidad**.

Artículo 44. Las vialidades municipales indistintamente de su jerarquía, cuando incluyan infraestructura para movilidad activa se pueden catalogar como:

I. (...)

II. Vialidad de prioridad **de micromovilidad**: aquellas donde las personas conductoras de vehículos **de micromovilidad** tienen prelación sobre vehículos automotores, ya sea por la segregación de un carril exclusivo o con señalamiento de uso compartido; y

III. (...)

Artículo 46. Cuando se contemplen carriles de uso prioritario o exclusivo para personas peatonas, personas usuarias de vehículos **de micromovilidad** o transporte público en cualquiera de sus modalidades, la Dirección debe emitir un dictamen para su validación técnica;

Artículo 51. La Dirección puede determinar lineamientos específicos y proponer zonas especiales en relación con:

I. Zona 30, donde el área de accesibilidad determinada con señalamientos y dispositivos viales para reducir la velocidad a un máximo de treinta kilómetros por hora, otorgando a personas peatonas, usuarias de vehículos **de micromovilidad** y usuarias del transporte público, preferencia permanente sobre automóviles, motocicletas y cualquier otro tipo de vehículo motorizado;

II. a V. (...)

VI. Polígonos que por motivos de seguridad vial se deban regular los ingresos y circulación de los vehículos motorizados o **de micromovilidad**.

Artículo 53. El estacionamiento en el Municipio se integra por:

I. (...)

II. Estacionamiento fuera de vía: espacio en predios pudiendo desarrollarse bajo las siguientes modalidades:

a. Estacionamiento público: aquellos predios y edificaciones, cuyo giro o actividad es el servicio de estacionamientos y pensiones para vehículos motorizados y **de micromovilidad**, administrados tanto por el sector público como privado;

b. (...)

c. Estacionamiento masivo de vehículos **de micromovilidad**: predios y edificaciones cuyo giro exclusivo es el servicio de estacionamiento pensión para vehículos **de micromovilidad**; y

d. Estacionamiento disuasorio: son estacionamientos situados, generalmente, en la periferia de ciudades, cuyo objetivo es que las personas conductoras que pretenden acceder desde la periferia al centro de la ciudad se estacionen en ellos y continúen su viaje en transporte público, estos pueden ser para vehículos motorizados, **de micromovilidad** o ambos.

Artículo 66. La protección de obra o cierres viales, debe ser primordialmente encaminada hacia las personas peatonas y personas conductoras de vehículos **de micromovilidad** que circulen en la zona de trabajo, para este fin se debe delimitar la zona con elementos que les mantengan en alerta, dichos elementos serán determinados por la norma técnica correspondiente, así como asegurar el tránsito y mantener el área libre de objetos que puedan poner en riesgo a las personas antes señaladas.

Artículo 68. La Dirección, a petición de particulares, organismos públicos o de oficio puede emitir, según lo determine dictámenes, estudios técnicos, asesorías, opinión técnica, vistos buenos y autorizaciones en materia de:

I. a VIII. (...)

IX. Carriles de micromovilidad;

X. a XX. (...)

Título Quinto

Del Sistema de Transporte Individual en Red y la Micromovilidad

Capítulo Primero

Regulación del Sistema de Transporte Individual en Red

Artículo 87 a 95. (...)

Capítulo Segundo

De la Micromovilidad

Artículo 95 bis. La micromovilidad es una modalidad de transporte mediante la cual se utilizan vehículos de propulsión humana o asistidos por batería o motor eléctrico, diseñados para que el conductor viaje de pie o sentado, sin carrocería, con o sin anclaje; con un peso no mayor a trescientos cincuenta kilogramos y cuya velocidad máxima no supera los cuarenta y cinco kilómetros por hora.

Artículo 95 ter. Las acciones de planeación e implementación de políticas y programas de movilidad y seguridad vial que lleve a cabo el municipio deben atender a los diferentes tipos de vehículos de micromovilidad.

Artículo 95 quáter. La clasificación que se realice de los vehículos de micromovilidad deben considerar la energía cinética que puede desarrollar el vehículo, en función de su velocidad máxima y su peso.

Los vehículos de micromovilidad se clasifican de la siguiente manera:

	TIPO A	TIPO B	TIPO C	TIPO D
Tracción	Propulsión humana o asistida	Propulsión humana o asistida	Asistida	Asistida
Velocidad Máxima	25 km/h	25km/h	45 km/h	45km/h
Peso	Menor a 35kg	Mayor a 35kg y Menor a 350kg	Menor a 35kg	Mayor a 35 kg y Menor a 350kg

Artículo 95 quinquies. Las personas usuarias de vehículos de micromovilidad cuentan con los siguientes derechos:

- I. Disfrutar de una movilidad segura y preferencial antes que el transporte público y particular con las salvedades que establecen la Ley y el presente Reglamento;
- II. En las vialidades de dos o más carriles, transitar por el centro del primer carril de la derecha en el sentido de la vialidad, siempre y cuando no se trate de corredores exclusivos para el transporte público o que así lo determine la autoridad;
- III. Transitar sobre dos carriles cuando se trate de grupos de más de cincuenta personas, estos grupos podrán peticionar adicionalmente el apoyo de los cuerpos de seguridad;
- IV. En las vialidades con semáforos, contar preferencialmente con áreas de espera de micromovilidad al frente del carril en cruceros, para reiniciar la marcha en posición adelantada cuando la luz del semáforo lo permita;
- V. Transportar su vehículo en las unidades de transporte público colectivo que cuenten con los aditamentos para realizarlo, así como ingresar en unidades de transporte público, en los casos que el vehículo pueda plegarse y no represente un riesgo para las demás personas;
- VI. Contar con vías de circulación suficientes, seguras e interconectadas y disfrutar del uso exclusivo, preferencial o compartido que la autoridad determine, a través de infraestructura de

micromovilidad en sus diferentes tipos de configuración, así como una red de vías de micromovilidad o sendas especiales para la circulación de vehículos de micromovilidad;

VII. Estacionar sus vehículos en las zonas seguras, diseñadas y autorizadas de conformidad con las normas técnicas;

VIII. Contar con espacios para el estacionamiento de vehículos de micromovilidad seguro y accesible en la vía pública, en centros de transferencia modal o de transporte público;

IX. Contar con el servicio público de renta o préstamo de vehículos de micromovilidad en los términos establecidos por los programas correspondientes;

X. Gozar de preferencia de paso sobre el transporte público y particular en los siguientes supuestos:

a) Que se encuentren circulando por una vía, en la cual los vehículos dan vuelta a la derecha, por lo que el automóvil deberá esperar detrás de la persona usuaria de vehículos de micromovilidad hasta que la misma haya cruzado la otra arteria vial, o que se encuentren circulando por un carril de micromovilidad y los vehículos particulares pretendan cruzarla, salvo que la vía esté semaforizada o exista señalamiento distinto; y

b) Que se encuentre circulando por una vía de uso exclusivo de transporte público y de micromovilidad;

XI. Circular por todas las vialidades del municipio, a excepción de los carriles de alta velocidad, pasos a desnivel, túneles y vialidades que estén expresamente prohibidas mediante señalización o disposición expresa de la autoridad municipal;

XII. Contar con apoyo vial de las autoridades municipales en materia de movilidad;

XIII. Poder transportarse en las líneas de tren ligero en los horarios que establezca la autoridad competente, así como contar con las facilidades necesarias para que puedan abordar las unidades de transporte público; y

XIV. Contar con bici escuelas y/o espacios para el aprendizaje de transporte a través de vehículos de micromovilidad.

Artículo 95 sexies. Las personas usuarias de vehículos de micromovilidad cuentan con las siguientes obligaciones:

- I. Respetar las disposiciones legales y reglamentarias, las señales de tránsito y las indicaciones de los oficiales y agentes responsables de vigilar el cumplimiento de las normas de movilidad;**
- II. Respetar los señalamientos y dispositivos que regulen la circulación vial, los espacios de circulación o accesibilidad peatonal y otorgar preferencia de paso a las personas peatonas;**
- III. Circular en el sentido de la vía, absteniéndose de circular en sentido contrario;**
- IV. No exceder la capacidad de transporte de personas o carga del vehículo, evitando transportar a niños y niñas menores de cuatro años a menos que sea en un asiento especial para ese fin;**
- V. Mantener el vehículo en buen estado para su circulación en las vías públicas, a modo de evitar fallas en el mismo, reduciendo los factores de riesgo de los siniestros de tránsito;**
- VI. Usar aditamentos, bandas reflejantes y luces para uso nocturno;**
- VII. Rebasar sólo por el carril izquierdo;**
- VIII. Indicar la dirección de su giro, cambio de carril o advertir maniobra de freno mediante señales con el brazo o la mano;**
- IX. Abstenerse al circular, de utilizar o manipular aparatos telefónicos o dispositivos electrónicos;**
- X. Evitar circular por espacios para uso exclusivo de otros modos de transporte en donde no se contemple la circulación de vehículos de micromovilidad, incluyendo banquetas;**
- XI. En andadores peatonales o zonas exclusivas para el tránsito de personas peatonas, descender del vehículo de micromovilidad y circular desmontado de él, a excepción de los vehículos que fungen como ayudas técnicas para el desplazamiento de las personas;**
- XII. Reducir la velocidad, circular con precaución y ceder el paso a personas peatonas en puntos de confluencia con zonas de espera para el ascenso y descenso de personas usuarias de transporte público colectivo de pasajeros;**
- XIII. Al circular, prestar atención a las dinámicas y movimientos de los demás usuarios de la vía, evitando en la medida de lo posible las distracciones como factor de riesgo; y**
- XIV. Utilizar casco de protección al transitar en vialidades principales y colectoras, o en caso de utilizar vehículos de micromovilidad tipo C o D.**

Artículo 95 septies. En los carriles de micromovilidad puede transitar cualquier tipo de vehículo de micromovilidad, en cuanto no supere la velocidad máxima permitida de veinticinco kilómetros por hora.

En caso de que la persona usuaria de un vehículo de micromovilidad conduzca su vehículo a una velocidad mayor a veinticinco kilómetros por hora, debe transitar por el centro del primer carril de la derecha en el sentido de la vialidad, siempre y cuando no se trate de corredores exclusivos para el transporte público o que así lo determine la autoridad.

Artículo 95 octies. Las personas usuarias de vehículos de micromovilidad menores de dieciséis años solo pueden hacer uso de vehículos de micromovilidad tipo A y B, y pueden transitar únicamente en vialidades locales.

Las personas usuarias de vehículos de micromovilidad de dieciséis años o más pueden hacer uso de cualquier tipo de vehículo de micromovilidad, y pueden circular en las vialidades municipales, con las excepciones que establece este Reglamento.

Artículo 139. Se pueden conceder permisos para Estacionamiento exclusivo en la vía pública acorde a lo dispuesto en el presente Reglamento y el pago de derechos según corresponda conforme a la Ley de Ingresos Municipal Vigente.

I. Los estacionamientos exclusivos se clasifican de acuerdo con su uso, de la siguiente forma:

a. a i. (...)

j. Para bicicletas o vehículos **de micromovilidad**;

k a o. (...)

II. (...)

III. Los estacionamientos exclusivos, independientemente de su clasificación, que sean determinados por la Dirección como de uso común, son de uso gratuito, para los vehículos que se autorice y de la siguiente forma:

a. a g. (...)

h. Para bicicletas o vehículos **de micromovilidad**;

i. a n. (...)

(...)

Artículo 162. Está estrictamente prohibido estacionar vehículos motorizados en:

I. a XIV. (...)

XV. En los **carriles de micromovilidad**, ciclopuertos o espacios reservados para vehículos **de micromovilidad**;

XVI. a XXI. (...)

Artículo 164. En las áreas delimitadas como estacionamientos exclusivos son motivo de sanción los siguientes:

I. a VI. (...)

VII. Por estacionarse sin derecho en espacio autorizado como exclusivo, o en áreas destinadas para uso de bomberos, policía y servicios médicos, donde existan rampas o cajones en centros comerciales o fuera de ellos para personas discapacitadas, salidas de emergencia, en doble fila, **carriles de micromovilidad**, sobre banquetas, camellones, andadores peatonales, ciclopuertos, en sentido contrario o lugares prohibidos con el señalamiento correspondiente;

VIII. a XI. (...)

Artículo 165. Son motivo de sanción en la vía pública las conductas que se enumeran en las siguientes fracciones:

I. a XVII. (...)

XVIII. Por estacionarse sin derecho en **carril de micromovilidad**, ciclopuerto, lugares exclusivos destinados a la infraestructura para movilidad activa;

Segundo. Se instruye a la Tesorería Municipal para que, en coordinación con la Dirección de Movilidad y Transporte, generen los procesos, instrumentos y proyectos necesarios para dar cumplimiento al artículo 25 del Reglamento de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial de Guadalajara. Dichos recursos deben ser destinados, entre otros, para la creación, ampliación y mantenimiento de infraestructura para movilidad activa y vehículos de micromovilidad, la instalación y mantenimiento de señalización, balizamiento, así como la elaboración e implementación de aquellos estudios técnicos que requiera efectuar la Dirección de Movilidad y Transporte en el ámbito de sus facultades, relativos a la infraestructura para movilidad activa y vehículos de micromovilidad.

Tercero. Se instruye a la Dirección de Movilidad y Transporte para que elabore un manual para la persona usuaria de vehículos de micromovilidad, cuyo objeto sea proporcionar la información adecuada para la elección de este tipo de vehículos, sus condiciones, la manera segura para circular en la vía pública, comprender la señalética, recomendaciones básicas de mantenimiento, entre otros conceptos.

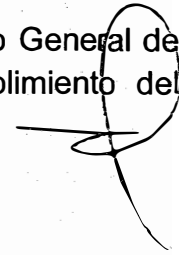
Una vez elaborado este manual, se instruye a la Dirección de Movilidad y Transporte para que, en conjunto con las áreas de gobierno que considere adecuadas, se promueva la difusión del manual en los espacios y canales de comunicación que permitan su conocimiento, incluidos aquellos giros y negocios en donde se comercialicen vehículos de micromovilidad.

Cuarto. Se instruye a la Dirección de Movilidad y Transporte para que incluya y en su caso amplíe en los programas municipales de educación y seguridad vial, la información correspondiente al uso adecuado de los vehículos de micromovilidad en la vía pública municipal.

Quinto. Se instruye a la Dirección de Movilidad y Transporte para que, en conjunto con la Coordinación General de Comunicación Institucional generen y apliquen estrategias de difusión que informen a las personas sobre los derechos y obligaciones de las personas usuarias de vehículos de micromovilidad, así como de la circulación y uso adecuado de dichos vehículos en la vía pública.

Sexto. Se instruye a la Dirección de Movilidad y Transporte para que, en el ámbito de sus atribuciones, proponga ante la Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad del Área Metropolitana la modificación de la señalética correspondiente a las ciclovías, cuyo objeto es proporcionar elementos visuales que permitan a las personas usuarias de vehículos de micromovilidad transitar de manera apropiada en las calles y espacios donde esté permitida su circulación.

Séptimo. Se faculta a los ciudadanos Presidente Municipal y Secretario General de este Ayuntamiento, a suscribir la documentación inherente al cumplimiento del presente ordenamiento.



Transitorios

Primero. Publíquese el presente ordenamiento en la Gaceta Municipal de Guadalajara.

Segundo. El presente ordenamiento entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Municipal de Guadalajara.

Tercero. En tanto no se tenga elaborado el manual previsto en el Artículo Tercero del presente Ordenamiento, la Dirección de Movilidad y Transporte, en coordinación con las áreas municipales correspondientes deberán elaborar un documento, ya sea en formato físico o electrónico, el cual contenga información básica respectiva a la correcta circulación y uso adecuado de vehículos de micromovilidad en la vía pública municipal.

Cuarto. Una vez publicado el presente ordenamiento, remítase mediante oficio un tanto del mismo al H. Congreso del Estado de Jalisco, para los efectos ordenados en el artículo 42 fracción VII de la Ley del Gobierno y la Administración Pública Municipal del Estado de Jalisco.

ATENTAMENTE

Guadalajara, Jalisco. Agosto del año 2024.


Regidor Luis Cisneros Quirarte

