AL AYUNTAMIENTO CONSTITUCIONAL DEL MUNICIPIO DE TLAJOMULCO DE ZÚÑIGA, JALISCO.
P R E S E N T E:

Quienes suscribimos, Ingeniero **SALVADOR ZAMORA ZAMORA**, Presidente Municipal y Presidente de la Comisión Edilicia de Movilidad y Seguridad Vial, y la Regidora **SAGRARIO ELIZABETH GUZMÁN UREÑA**, Presidenta de la Comisión Edilicia de Reglamentos y Puntos Constitucionales, ambos del Ayuntamiento del Municipio de Tlajomulco de Zúñiga, Jalisco, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, artículo 73 de la Constitución Política del Estado de Jalisco, artículos 3, 10, 31 y 41 fracciones I y II de la Ley del Gobierno y la Administración Pública Municipal del Estado de Jalisco, artículos 1, 6, 40 fracción XXXI y 49 fracción II del Reglamento de la Administración Pública del Municipio de Tlajomulco de Zúñiga, Jalisco; artículos 3 fracción XV, 119, 122 fracciones I y II, 123 y 124 del Reglamento del Ayuntamiento del Municipio de Tlajomulco de Zúñiga, Jalisco; sometemos a la consideración de este Ayuntamiento en Pleno, la siguiente:

INICIATIVA DE ORDENAMIENTO MUNICIPAL

Mediante la cual se propone que el Ayuntamiento Constitucional del Municipio de Tlajomulco de Zúñiga, Jalisco, apruebe y autorice el turno a la Comisión Edilicia Reglamentos y Puntos Constitucionales como convocante, así como a la Comisión Edilicia de Movilidad y Seguridad Vial como coadyuvante; del proyecto de **Decreto por el que se expide el Reglamento de Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial para el Municipio de Tlajomulco de Zúñiga, Jalisco**; con base en la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I.- Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, así lo establece el artículo 4° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, elevando a la movilidad a un derecho en condiciones de seguridad y accesibilidad.

Por su parte en su artículo 73 se faculta al Congreso de la Unión para que pueda legislar en materia de seguridad vial y movilidad, y en el artículo 115 para que Municipios accedan y puedan expedir planes en materia de desarrollo urbano, movilidad y seguridad vial.

II.- La Resolución aprobada por la Asamblea General el 25 de septiembre del año 2015, denominada "Transformar Nuestro Mundo: La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible" Agenda 2030, adoptada por 193 Estados Miembros de la Organización de las Naciones Unidas, plantea Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS) con 169 metas de carácter integrado e indivisible que abarcan las esferas económica, social y ambiental. Aunque en los títulos de los 17 ODS no leamos la palabra movilidad o seguridad vial, para alcanzar algunas de sus metas, la movilidad representa un objetivo transversal imprescindible, pues en algunas de estas metas sí se habla específicamente de movilidad o seguridad vial. En concreto, nos vamos a detener en los Objetivos 3, 9 y 11.

El ODS número 3 dominado "Salud y bienestar" se detiene en los accidentes de tráfico. Se propone para el año 2030 reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo entero con respecto a 2010. El indicador correspondiente para evaluar este avance es la evolución de la tasa de mortalidad por lesiones debidas a este tipo de accidente.

En el ODS número 9 denominado "Industria, innovación e infraestructura", una de las metas relacionadas con la movilidad es aquella que especifica los siguiente: *"Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos a través de la medición del volumen de transporte de pasajeros y carga, desglosado por medio de transporte".*

Y en el ODS número 11 se prevé la correcta planificación de las ciudades a nivel urbanístico y de servicios, la cual engloba un sistema de transporte seguro, que dé servicio a toda la población; en este sentido, una de las metas es la siguiente: *"De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad".*

III.- El pasado 19 de octubre del año 2022, fue publicada en una edición especial del Periódico Oficial de Jalisco, la nueva Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte, aprobada por el Congreso del Estado, que tiene como objetivo crear un modelo integral en la materia que incluya las voces de todos los sectores de la población, bajo los principios de seguridad y prioridad al peatón, accesibilidad, perspectiva de género y calidad en el servicio.

En este trabajo legislativo se destaca la inclusión de un capítulo que busca mitigar la contaminación y reducir los efectos del cambio climático por medio de innovaciones tecnológicas, para una movilidad sustentable; se regula la prestación del servicio de transporte comunitario, y en cuanto al transporte público integra el Fondo de Apoyo para las Personas Usuarias, que busca disminuir el impacto económico ante cualquier posible incremento en el servicio; además, se incluye la perspectiva de género, con la finalidad de asegurar el traslado digno e íntegro de las usuarias, y se prevé la reparación integral del daño a víctimas de siniestros de tránsito.

Además se incluyeron figuras como la Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad, como el área encargada de la señalética y administración de los dispositivos de control de tráfico y mejora de los desplazamientos no motorizados; aunado a ello, se integra el Sistema Estatal de Información Territorial y Urbano y el Registro Estatal de Movilidad y Transporte que guardará el control de licencias, autorizaciones y permisos de conducir, vehículos en circulación, permisos temporales, por mencionar algunas, de orden estatal.

Por lo que ve a los Municipios, la nueva normatividad pone énfasis en los servicios para lograr una movilidad asequible, incluyente y segura, así como en la inclusión de conceptos como la sustentabilidad y perspectiva de género.

IV.- A nivel metropolitano el Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo IMEPLAN, cuenta con instrumentos de planeación para el desarrollo de proyectos estratégicos y que son base de la planeación municipal, tal es el caso del Plan de Ordenamiento

Territorial Metropolitano del Área Metropolitana de Guadalajara POTmet, como una guía de ordenamiento que establece las estrategias para regresar el orden, la cercanía, la compacidad, la conectividad y el equilibrio mediante la definición del Modelo Policéntrico de Ciudad y Estructura Urbana Metropolitana.

El POTmet en el apartado 7.1.2 denominado Ejes estructurantes para una movilidad eficiente, refiere la necesidad de avanzar en la determinación de un modelo de movilidad integral y en el desarrollo de un sistema de trasporte digno, eficiente, seguro y confiable. Destaca la relevancia de tener un buen sistema de movilidad y conexiones para la consolidación de una metrópoli competitiva, de relevancia internacional y con alta calidad de vida.

Además define estrategias para la conformación de un sistema vial que permita la movilidad eficiente dentro de la metrópoli a través de estructuración de corredores metropolitanos de transporte público compatibles con los medios de transporte no motorizados.

Por último, establece que a los municipios les corresponde complementar su estructura vial primaria en congruencia con dicho programa (POTmet) y en observancia con los planes vigentes.

V.- Es por ello que nuestro Gobierno Municipal, en coordinación con las instancias metropolitanas correspondientes, somos pieza importante en la contribución de lograr las metas antes mencionadas en materia de movilidad y seguridad vial, de acuerdo a las facultades que nos señala la nueva Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco. Nuestra administración tiene un gran interés en atender las necesidades en esta materia, en beneficio de las y los trajomulquenses, por lo que es urgente empezar por regular en nuestro Municipio el tema de la movilidad y la seguridad vial, y una vez emitida dicha regulación promover las acciones necesarias para su cumplimiento.

Lo anterior en observancia también del contenido de los artículos Décimo Quinto y Décimo Octavo Transitorios de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco que a la letra establecen:

TRANSITORIOS:

> **DÉCIMO QUINTO.** El Ejecutivo del Estado, los municipios y las instancias metropolitanas establecidas en el presente decreto, deberán en el ámbito de sus respectivas competencias, implementar las acciones necesarias para asegurar el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias previstas en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en la presente Ley y sus reglamentos.
>
> (…)
>
> **DÉCIMO OCTAVO.** Los ayuntamientos deberán expedir o modificar sus reglamentos en la materia en un plazo no mayor de trescientos sesenta y cinco días naturales, a partir de la vigencia del presente decreto, plazo en el cual deberán aplicar los que tengan vigente a la fecha de entrada en vigor de este decreto.

Es por ello que con la presente iniciativa se propone expedir el Reglamento de Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial para el Municipio de Tlajomulco de Zúñiga, Jalisco.

VI.- Por mandato constitucional los ayuntamientos tienen la responsabilidad de elaborar reglamentos que normen su funcionamiento interno y la vida comunitaria.

Por facultad reglamentaria se entiende la posibilidad que tienen los ayuntamientos de traducir las leyes federales y estatales en medidas administrativas adecuadas al Municipio.

Así pues, el Municipio de Tlajomulco de Zúñiga, Jalisco, a través de su máximo órgano de gobierno que es el Ayuntamiento, tiene la facultad de aprobar, los bandos de policía y gobierno, los reglamentos, circulares y disposiciones administrativas de observancia general dentro de sus respectivas jurisdicciones, que organicen la administración pública municipal, regulen las materias, procedimientos, funciones y servicios públicos de su competencia y aseguren la participación ciudadana y vecinal, lo anterior se fundamenta en los artículos 115 fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 77 fracción II de la Constitución Política del Estado de Jalisco, 37 fracción II, así como el artículo 40 fracción II, de la Ley del Gobierno y la Administración Pública Municipal del Estado de Jalisco, el artículos 6 del Reglamento de la Administración Pública del Municipio de Tlajomulco de Zúñiga, Jalisco.

VII.- De igual manera, el Municipio de Tlajomulco de Zúñiga es un ente público investido de personalidad jurídica y patrimonio propio, constituye un orden de gobierno con capacidad política y administrativa para la consecución de sus fines, la prestación de los servicios públicos a su cargo y el desempeño de las distintas funciones que les son atribuidas en su respectivo orden jurídico; es autónomo en lo concerniente a su régimen interior, integrado por una asociación de vecindad asentada en su territorio ubicado en la Región Centro del Estado de Jalisco, formando parte integrante de su división territorial, de su organización política y administrativa; adicionalmente se constituye en una comunidad de vida, cuya misión consiste en proteger y fomentar los derechos humanos que generen las condiciones de armonía social y del bien común, bajo los principios de legalidad, honestidad, eficacia, eficiencia, economía, racionalidad, austeridad, transparencia, control, rendición de cuentas, equilibrio, sostenibilidad, estabilidad financiera y responsabilidad hacendaria; todo lo anterior se concluye del análisis de los artículos 115 fracciones I, II y IV de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, artículos 15 fracción X, 73 primer párrafo, 88 y 89 primer párrafo de la Constitución Política del Estado de Jalisco, artículos 1, 2, fracción XXXIII, 6, 8 primer párrafo, 18 y 21 de la Ley de Disciplina Financiera de las Entidades Federativas y los Municipios y artículo 6 del Reglamento de la Administración Pública del Municipio de Tlajomulco de Zúñiga, Jalisco.

VIII.- Por todo lo anterior, es que se propone a este Ayuntamiento de Tlajomulco de Zúñiga, Jalisco el siguiente:

"Decreto por el que se expide el Reglamento de Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial para el Municipio de Tlajomulco de Zúñiga, Jalisco.

ÚNICO.- Se expide el Reglamento de Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial para el Municipio de Tlajomulco de Zúñiga, Jalisco, para quedar como sigue:

REGLAMENTO DE MOVILIDAD, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL PARA EL MUNICIPIO DE TLAJOMULCO DE ZÚÑIGA, JALISCO.

TÍTULO I.
Disposiciones Preliminares.

CAPÍTULO I.
Generalidades.

Artículo 1. El presente reglamento es de orden público, interés social y de observancia general en el territorio del Municipio de Tlajomulco de Zúñiga, Jalisco y tiene por objeto:

I. Regular las atribuciones del Municipio en movilidad, estacionamiento, tránsito, transporte público, seguridad vial, la movilidad de personas, vehículos motorizados y no motorizados, así como los derechos y obligaciones de los usuarios de la movilidad para establecer el orden y las medidas de seguridad vial, medioambientales y de bienes y servicios, en las vías públicas dentro del territorio del Municipio, que no sean de competencia Federal y Estatal.
II. Establecer los procedimientos y requisitos de los trámites en materia de movilidad.
III. Administrar el sistema de Movilidad en coordinación del Estado y la Coordinación Metropolitana, en los términos del artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y demás disposiciones legales y reglamentarias aplicables.
IV. Que las vías y el espacio público se diseñen contemplando infraestructura que permita la accesibilidad e inclusión de personas con discapacidad y personas con movilidad limitada, sustentabilidad, seguridad vial, perspectiva de género, igualdad, entre otros.

Artículo 2. El presente Reglamento se expide con fundamento en lo establecido por el artículo 115 fracciones I, II, III y IV de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; artículos 1 fracción II, 4, 7, 24, 33, 38, 39, 46, 49, 50, 57, 60, 62, 68 fracción I, II, III, IV, V, VI, VIII, XIII y XIV y 78 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial; artículos 77 fracción II, 78, 79 fracciones V y IX y 86 de la Constitución Política del Estado de Jalisco; artículo 2, 21, 22, 29 y 30 de la Declaratoria Universal de los Derechos Humanos; artículos 1, 2, 3, 4 numeral 99, 5, 37 fracciones II y V, 38 fracciones I, II, III y IV, 39 bis, 40 fracción II, 41, 44, 47 fracciones II, V, XIII y XIV; y 94 fracciones VI y IX de la Ley del Gobierno y la Administración Pública Municipal del Estado de Jalisco; artículos 1, 2, 174 y 188 de la Ley de Hacienda Municipal; artículos 1, 2 fracción I, V, 61, 62, 63, 64 y 76 de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco; artículos 1, 254, 255, 256, del Reglamento Estatal de Zonificación; artículos 10 fracciones XLI, XLIV y LII, 222, 223, 224, 225, 226 y 227 del Código Urbano para el Estado de Jalisco; artículos 1, 134, 143, 150, 154, 155, 156, 157 y 158 del Reglamento Municipal de Zonificación y el articulo 162 del Reglamento de la Administración Pública del Municipio de Tlajomulco de Zúñiga.

Artículo 3. Para efectos de este reglamento, se entiende por:

I. **Accesibilidad.** Es el derecho que tienen los sujetos de la movilidad de llegar en condiciones adecuadas a los lugares de residencia, trabajo, formación, servicios de salud, interés social, prestación de servicios u ocio, desde el punto de vista de la calidad y disponibilidad de las infraestructuras, redes de movilidad y servicios de transporte;
II. **Accesibilidad universal.** Es el concepto mediante el cual se garantiza que toda persona con movilidad reducida o condición sensorial reducida pueda desplazarse de manera independiente o hacer pleno uso del espacio público o privado de forma segura sin que su condición resulte ser una barrera o riesgo para poder lograrlo; al mismo tiempo debe considerarse la integridad física desde el origen hasta el destino sin importar la diferencia de condiciones físicas en que se encuentren dichos puntos;
III. **Accidente de tránsito**. Suceso imprevisto producido por la circulación de uno o más vehículos, que, en el caso de los bienes, ocasiona daños materiales y en el caso de personas, lesiones o la muerte;
IV. **Acción urbanística:** Actos o actividades tendientes al uso o aprovechamiento del suelo dentro de Áreas Urbanizadas o Urbanizables, tales como subdivisiones, parcelaciones, fusiones, relotificaciones, fraccionamientos, condominios, conjuntos urbanos o urbanizaciones en

general, así como de construcción, ampliación, remodelación, reparación, demolición o reconstrucción de inmuebles, de propiedad pública o privada, que por su naturaleza están determinadas en los planes o programas de Desarrollo Urbano o cuentan con los permisos correspondientes. Comprende también la realización de obras de equipamiento, infraestructura y servicios urbanos;

V. **Alineamiento.** Es la delimitación de un terreno, lote o predio que señala el límite de una propiedad particular con frente a una vía pública;

VI. **Ampliación.** La Acción Urbanística de aumentar la superficie edificada en una construcción;

VII. **Anuncio.** Todo medio de información, comunicación o publicidad que indique, señale, exprese, muestre o difunda al público, cualquier mensaje relacionado con la venta de productos y bienes o con la prestación de servicios y con el ejercicio lícito de actividades profesionales cívicas, políticas, culturales e industriales o comerciales;

VIII. **Apercibimiento.** Notificación que se emite cuando se infringen uno o más artículos que alteran las condiciones y el comportamiento vial.

IX. **Arroyo vial.** Es el espacio público destinado a la circulación de los vehículos, delimitada por los acotamientos o las banquetas;

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

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

XII. **Autorización.** Acto administrativo de la Dirección que concede la prestación de un servicio o ejecución de una acción, solicitada conforme a los procedimientos del presente Reglamento;

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

XIV. **Bahía.** Espacio exclusivo dentro de la vialidad fuera del carril de circulación, para realizar sólo labores de ascenso y descenso de pasajeros;

XV. **Balizamiento.** Conjunto de dispositivos, marcas y señales en el pavimento, que indican la geometría de las vías, sus acotamientos, velocidades máximas, la dirección del tránsito, bifurcaciones, cruces, pasos a nivel, para regular y canalizar el tránsito, así como proporcionar información a las personas usuarias;

XVI. **Banqueta.** El espacio público que comprende del inicio del arroyo vial al límite de propiedad, la cual se compone por tres franjas: Franja de área de servicio, Franja de circulación peatonal y Franja de mobiliario o vegetación;

XVII. **Bicicleta.** Vehículo no motorizado principalmente de propulsión humana a través de pedales o de pedaleo asistido por motor eléctrico;

XVIII. **Botón de Auxilio.** Herramienta y dispositivo tecnológico, de acción inmediata, automatizada con vinculación a las autoridades, que se acciona en situaciones de riesgo que ponga en peligro la vida, la integridad, o cualquier emergencia que requiera de una atención inmediata disponible en puntos de parada de transporte público y lugares estratégicos;

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

XX. **Carril.** Es la banda longitudinal de una vía pública, en la que puede estar dividida la vía destinada al tránsito de una sola fila de vehículos;

XXI. **Carril exclusivo de transporte público.** Espacio asignado para la circulación de vehículos de transporte público colectivo o masivo de personas pasajeras sobre un sentido de la vía, con delimitación en el perímetro del carril que no permiten el tránsito de otro tipo de vehículos motorizados, que favorece la movilidad sustentable, con excepción de los vehículos de seguridad en caso de emergencias y de vehículos no motorizados;

XXII. **Carril preferencial.** Es el espacio de circulación, debidamente señalizado donde la preferencia la tiene el sistema de transporte colectivo y eventualmente el transporte de seguridad y emergencia o protección civil, en servicio y con códigos sonoros y luminosos encendidos;

XXIII. **Centro de Transferencia Modal.** Espacio físico fuera de la vía pública, con infraestructura y equipamiento auxiliar de transporte, que sirve como conexión de los usuarios entre dos o más rutas o modos de transporte;

XXIV. **Ciclista.** Persona usuaria de un vehículo no motorizado o de tracción humana a través de pedales; se considera también persona ciclista a aquellas que conducen bicicletas asistidas por motores eléctricos, siempre y cuando ésta desarrolle velocidades de hasta veinticinco kilómetros

por hora. Los menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado, serán considerados peatones;

XXV. **Ciclopuerto.** Espacio de uso público para el resguardo de bicicletas, que forma parte de la infraestructura de transporte no motorizado;

XXVI. **Ciclovía.** Infraestructura pública, destinada para la circulación de bicicletas, pueden ser segregadas o de banda, delimitadas o separadas por elementos físicos, que aseguran su uso exclusivo para la circulación de ciclistas o delimitada solo con señalética horizontal y vertical;

XXVII. **Circulación.** Desplazamiento por la vía pública de peatones, conductores y ocupantes de vehículos;

XXVIII. **Conductor.** Toda persona que requiere de una capacitación y de una licencia específica, para operar o conducir un vehículo, cuando así lo señale la Ley de la materia;

XXIX. **Corredor de Transporte público.** Eje vial de transporte público de autobuses en carril preferencial confinado con su infraestructura para ascenso y descenso de pasajeros, con alta demanda de desplazamientos y cuya configuración forma parte del sistema vial jerárquico estructural de la ciudad;

XXX. **Corredor vial.** Es la vialidad que tiene continuidad, longitud, y ancho suficiente para concentrar el tránsito de vehículos y personas, y que comunica diferentes zonas dentro del entorno urbano;

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

XXXII. **Depósito vehicular.** lugar destinado por la autoridad competente o en su caso concesionado a terceros, para el resguardo de vehículos, de acuerdo con las tarifas autorizadas;

XXXIII. **Derecho de vía**. Es una zona de restricción que afecta a una vía pública en ambos lados, en zonas urbanas y suburbanas, el derecho de vía lo establecerá el Ayuntamiento de Tlajomulco de Zúñiga, Jalisco; conforme a los planes parciales de común acuerdo con las Secretarías concurrentes en materia de movilidad y obra pública, atendiendo a las disposiciones que señale el Código Urbano para el Estado de Jalisco;

XXXIV. **Dictamen.** Es una resolución, emitida por la autoridad competente en el ejercicio de sus atribuciones;

XXXV. **Dictamen de Impacto al Tránsito.** Es la resolución mediante la cual la Dirección de Movilidad después de evaluar un Estudio de Impacto al Tránsito otorga, niega o condiciona la ejecución de la obra o la realización de la actividad de que se trate en los términos solicitados;

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

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

XXXVIII. **Dispositivo de control de velocidad.** Conjunto de elementos que procuran modificar la velocidad vehicular tales como, topes, vibradores y vialetas.

XXXIX. **Dispositivo para el Control del Tránsito.** Conjunto de elementos que procuran el ordenamiento de los movimientos del tránsito, previenen y proporcionan información a los usuarios de la vía para garantizar su seguridad, permitiendo una operación efectiva del flujo vehicular, peatonal y no motorizado;

XL. **DOTS.** Zonas orientadas al Desarrollo Urbano Orientado al Transporte Urbano Sustentable;

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

XLII. **Equipamiento.** Es el conjunto de edificios y espacios de utilización pública, general o restringida, en el que se realizan actividades complementarias a la habitación, trabajo y desarrollo humano, o bien, en las que las instituciones del sector público proporcionan en su caso a la población servicios en el rubro de salud, educación, recreación, cultura, abasto, administración y seguridad. Las construcciones o edificaciones que se realicen en zonas de equipamiento o Espacios verdes y recreativos, por su relación de propiedad, administración y operación pueden clasificarse como uso o destino. Cuando sea operado por el sector privado se considerará como un uso y por lo tanto dentro del sector de las actividades terciarias. En tal virtud se considera un servicio, quedando sujeto a toda la normatividad aplicable para la zona donde se ubique. Cuando lo opere el sector público o forme parte de la administración pública, se considerará un destino;

XLIII. **Espacio Público.** Es aquel espacio de propiedad pública, dominio y uso público;

XLIV. **Especificaciones técnicas.** Parámetros a los que se encuentra sujeto el diseño funcionalidad y uso tanto de las vías como de los modos de transporte, con el objeto de garantizar la

seguridad, salud e integridad de las personas usuarias y la prevención del riesgo, considerando las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad;

XLV. **Estacionamiento.** Espacio, lugar o recinto utilizado para ocupar, dejar o guardar un vehículo por un tiempo determinado, ya sea en la vía pública o en propiedad privada;

XLVI. **Estacionamiento Exclusivo.** Todo aquel estacionamiento ubicado en la vía pública, utilizado de manera exclusiva y justificada por los particulares, previo permiso debidamente expedido por la autoridad municipal;

XLVII. **Estudio de Impacto de Movilidad.** Mecanismo de evaluación que realizan las autoridades de los tres órdenes de gobierno en el ámbito de sus funciones, con el fin de analizar las vías públicas, su funcionamiento y las dinámicas de movilidad que se dan en ellas, determinando el impacto potencial de algún proyecto, infraestructura, obra pública o privada de edificación o urbanización, determinando las necesidades de cualquier mejora a la seguridad vial y accesibilidad universal del sistema de movilidad que permitan solucionar, evitar o reducir los efectos negativos de los desplazamientos de las personas y sus bienes, favoreciendo la calidad de vida de la ciudadanía y el cuidado al medio ambiente;

XLVIII. **Factores de riesgos.** Todo hecho o acción que dificulte la prevención de un siniestro de tránsito, así como la implementación de medidas comprobadas para mitigar dichos riesgos;

XLIX. **Giro.** La actividad económica o prestación de servicio que se desarrolla o se pretende desarrollar lícitamente dentro de un predio;

L. **Glorieta.** Intersección de varias vialidades donde el movimiento vehicular es rotatorio alrededor de una isleta central;

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

LII. **Infracción.** Acto que comete una persona infringiendo el presente reglamento y que tiene como consecuencia una amonestación y/o sanción.

LIII. **Infraestructura ciclista.** Todos los elementos en el espacio público o privado que influyen en la Imagen Urbana y que están destinados a organizar, fomentar o estructurar los flujos ciclistas al mismo tiempo que garantizan la seguridad del ciclista en relación con los diferentes participantes del espacio público.

LIV. **Infraestructura para el transporte público.** Todos los elementos en el espacio público o privado que influyen en la Imagen Urbana y que están destinados a organizar los flujos intermodales o para el ascenso y descenso de los usuarios del transporte público al mismo tiempo que se garantiza la seguridad de los usuarios en relación con los diferentes participantes del tránsito vehicular.

LV. **Infraestructura peatonal.** Todos los elementos en el espacio público o privado que influyen en la Imagen Urbana y que están destinados a organizar, fomentar o estructurar los flujos peatonales al mismo tiempo que garantizan la seguridad del peatón en relación con los diferentes participantes del espacio público.

LVI. **Infraestructura vial.** Es el conjunto de elementos que permiten el desplazamiento de vehículos motorizados, no motorizados y de personas en forma confortable y segura de un punto a otro.

LVII. **Inspector.** Servidor público debidamente acreditado por el Gobierno Municipal para practicar visitas de inspección materia del presente Reglamento.

LVIII. **Intersección.** Superficie común donde convergen dos o más vialidades en donde se realizan los movimientos direccionales del tránsito en forma directa o canalizados por isletas.

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

LX. **Ley General.** Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

LXI. **Medidas de Prevención y Mitigación.** Conjunto de disposiciones y acciones anticipadas, que tienen por objeto evitar o reducir los impactos ambientales que pudieran ocurrir en cualquier etapa del desarrollo de una obra o actividad;

LXII. **Motociclista.** Es el conductor de vehículos con motor de combustión interna u otros modos de propulsión, siempre y cuando su fabricante así lo considere;

LXIII. **Motopuerto.** Espacio de estacionamiento destinado para el uso exclusivo de motociclistas.

LXIV. **Movilidad.** Forma en que el ser humano se mueve o traslada de un lugar a otro, puede ser por sí mismo o empleando algún medio de transporte motorizado o no motorizado.

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

LXVI. **Multa.** Es la sanción económica que se impondrá a quien cometa alguna de las infracciones contenidas en el presente Reglamento, misma que deberá ser calificada por los Jueces Municipales y ejecutada por la Tesorería Municipal;

LXVII. **Opinión técnica.** Apreciación que emite un órgano especializado sobre la base de conocimiento de las competencias que le han sido asignado.

LXVIII. **Participante del Tránsito Vehicular.** Todo aquel que utilice el sistema vial para desplazarse por cualquiera de los diferentes sistemas de movilidad (bicicleta, patineta, patines, carreta, caballo, vehículo motorizado, transporte público, etc.).

LXIX. **Patrulla Escolar.** Grupos de voluntarios en las escuelas, coordinados por las propias autoridades escolares y/o Dirección con la finalidad de promover y vigilar el respeto a las normas en las Leyes y Reglamentos.

LXX. **Peatón.** Toda persona que se desplaza de un lugar a otro por las vías públicas, ya sea a pie o mediante equipo auxiliar para personas con discapacidad.

LXXI. **Persona con discapacidad.** Todo ser humano que tiene ausencia o disminución congénita o adquirida de alguna aptitud o capacidad física, mental, intelectual o sensorial, de manera parcial o total, que le impida o dificulte su pleno desarrollo o integración efectiva al medio que lo rodea, de manera temporal o permanente.

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

LXXIII. **Personas usuarias vulnerables.** Niñas y niños menores de doce años, personas adultas mayores, personas con movilidad limitada usuarias de vehículos de dos o tres ruedas.

LXXIV. **Perspectiva de género.** Enfoque metodológico transversal con bases científicas, analíticas y políticas, que busca eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género y que promueve la igualdad sustantiva entre mujeres y hombres.

LXXV. **Polígono de Cruce Peatonal**. Se entiende como el polígono imaginario que auxilia el trazo geométrico que tienen como objetivo garantizar el flujo peatonal de forma segura en cruceros vehiculares;

LXXVI. **Plan de Movilidad Escolar.** Documento basado en los resultados de un estudio de movilidad previo sobre las dinámicas de movilidad generadas alrededor de un entorno escolar, en el cual se plasman acciones y estrategias cuyo propósito es mitigar el uso del vehículo particular, tales como impulsar, mejorar y eficientar el transporte escolar regulado, así como habilitar rutas seguras para la movilidad activa. Otro de sus objetivos es garantizar la seguridad vial alrededor de los centros escolares con planes de señalización horizontal y vertical, validación de la patrulla escolar y fomento de una cultura de la movilidad segura y sostenible, enfocada en el respeto de todas las personas usuarias del sistema de movilidad.

LXXVII. **Rehabilitación de banquetas y vialidades.** Toda acción urbanística que implique el cambio de materiales, rehabilitación o mejoramiento de la superficie de banquetas o en el sistema vial;

LXXVIII. **Reincidencia.** La comisión de dos o más infracciones de carácter administrativo iguales, que son motivo de una conducta de riesgo y contravienen las disposiciones de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco y el Reglamento de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco, en los periodos que se establezcan;

LXXIX. **Resiliencia.** Acciones preventivas que se evalúan, planean y actúan ante situaciones complejas, obstáculos en el desarrollo de ciudades que pudieran ser sucesos, previstos, repentinos, e inesperados.

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

LXXXI. **Semáforo.** Dispositivo eléctrico para regular el tránsito, mediante juegos de luces.

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

LXXXIII. **Señalización Vial.** Conjunto de elementos y objetos visuales de contenido informativo, indicativo, restrictivo, preventivo, prohibitivo o de cualquier otro carácter que se colocan en la vialidad, con el objeto de brindar mayor seguridad a todos los sujetos de la movilidad;

LXXXIV. **Sistema vial.** Es todo el espacio público de gestión gubernamental que está destinado para el flujo de los participantes del tráfico vehicular y que por sus características técnicas requiere lineamientos específicos y un trazo geométrico especializado;

LXXXV. **Superficie de rodamiento.** Área de una vía urbana o rural, sobre la cual transitan los vehículos;

LXXXVI. **Tránsito.** Acción o efecto de trasladarse de un lugar a otro por la vía pública.

LXXXVII. **UMA.** Unidad de Medida y Actualización;

LXXXVIII. **Usuario.** Las personas físicas, los condominios y otras personas jurídicas que hagan uso del agua o de los servicios a que se refiere el presente Reglamento. Se diferenciará entre usuarios del agua, aquellos con derechos vigentes de explotación o uso de aguas otorgadas por la autoridad competente, y los usuarios de los servicios públicos urbanos;

LXXXIX. **Vehículo.** Medio de transporte terrestre que funciona a base de motor o cualquier otra forma de propulsión destinado a la transportación de personas o cosas;

XC. **Vialidad.** Los espacios de dominio y uso público destinados a posibilitar el movimiento de los peatones, bicicletas, los vehículos y los medios de transporte público de superficie habituales en las áreas urbanas, así como la estancia de peatones y el estacionamiento de vehículos, en dichos espacios;

XCI. **Zona 30.** Es el área de accesibilidad preferencial determinada con señalamientos, para reducir la velocidad a un máximo de treinta kilómetros por hora, otorgando a peatones, ciclistas y usuarios del transporte público, preferencia permanente sobre automóviles, motocicletas y cualquier otro tipo de vehículo motorizado;

Artículo 4. Para simplificar la lectura de este Reglamento, se entenderá lo siguiente:

I. **Ayuntamiento.** El Ayuntamiento del Municipio de Tlajomulco de Zúñiga;
II. **AMIM**. Agencia Metropolitana de Infraestructura para la Movilidad;
III. **Código.** Código Urbano para el Estado de Jalisco;
IV. **COS**. El Coeficiente de Ocupación del Suelo;
V. **CUS.** El Coeficiente de Utilización del Suelo;
VI. **Coordinación.** Coordinación General de Gestión Integral de la Ciudad;
VII. **Dirección**. Dirección de Movilidad del Municipio de Tlajomulco de Zúñiga;
VIII. **Gobierno del Estado**. Gobierno del Estado de Jalisco;
IX. **IMEPLAN.** Instituto Metropolitano de Planeación del Área Metropolitana de Guadalajara;
X. **Ley.** Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco.
XI. **Ley General.** Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.
XII. **Municipio**. El Municipio de Tlajomulco de Zúñiga;
XIII. **Planes Parciales.** Planes Parciales de Desarrollo Urbano;
XIV. **POTmet.** Plan de Ordenamiento Territorial Metropolitano del Área Metropolitana de Guadalajara;
XV. **Reglamento.** Reglamento de Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial para el Municipio de Tlajomulco de Zúñiga, Jalisco.
XVI. **Secretaría.** Secretaría de Transporte del Estado de Jalisco.

Artículo 5. Serán supletorias del presente Reglamento, las siguientes:

I. La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;
II. La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y sus reglamentos;
III. La Constitución Política del Estado de Jalisco;
IV. La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;
V. La Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, sus reglamentos y normas técnicas;
VI. La Ley del Gobierno y la Administración Pública Municipal del Estado de Jalisco;
VII. La Ley del Procedimiento Administrativo del Estado de Jalisco;
VIII. El Código Civil del Estado de Jalisco;
IX. El Código Urbano del Estado de Jalisco;
X. Las Normas Oficiales Mexicanas;
XI. Las Normas Ambientales Estatales;
XII. El Reglamento de la Administración Pública del Municipio de Tlajomulco de Zúñiga;
XIII. El Reglamento Municipal de Zonificación;
XIV. El Reglamento de Tránsito en carreteras y puentes de jurisdicción federal;
XV. El Reglamento del Ayuntamiento del Municipio de Tlajomulco de Zúñiga;
XVI. Las demás disposiciones legales aplicables en la materia.

Artículo 6. Bajo el principio de concurrencia, la Dirección de Movilidad ejercerá sus facultades y atribuciones en las formas siguientes:

I. Directa e independiente;
II. En colaboración;
III. En coordinación;
IV. En asociación;
V. Asistida de la función pericial;
VI. Por delegación o comisión;
VII. Por atracción;
VIII. Consultiva no vinculatoria.

Artículo 7. Son autoridades competentes en la aplicación del presente Reglamento, las siguientes:

I. El Ayuntamiento de Tlajomulco de Zúñiga;
II. La Secretaría General;
III. La Sindicatura;
IV. La Tesorería;
V. La Coordinación General de Gestión Integral de la Ciudad;
VI. La Dirección General de Ordenamiento Territorial;
VII. La Dirección General de Licencias de Operación y Funcionamiento;
VIII. Los Jueces Municipales;
IX. Los Ejecutores Fiscales;
X. Las demás que señalen las disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 8. Están obligadas a respetar y cumplir las disposiciones de este reglamento, las personas

físicas o jurídicas, las dependencias de la administración pública Federal, Estatal y Municipal, los organismos descentralizados y entidades paraestatales propietarias de predios o fincas, o poseedores a título de dueño quienes se desempeñen como promotores y sus respectivos directores responsables, que realicen acciones urbanísticas, sean públicas o privadas, con independencia del régimen de propiedad.

Artículo 9. En caso de contradicción entre las normas señaladas en este Reglamento y cualquier otra reglamentación de nivel Municipal, relativo a los temas materia del presente Reglamento, así como con lo señalado en los instrumentos de planeación de desarrollo urbano elaborados por el Municipio, prevalecerá lo contenido en el presente reglamento, con excepción de que aquello donde se exprese lo contrario. En caso de controversia, será la Sindicatura la encargada de resolver, en definitiva, en coadyuvancia con la opinión técnica de las dependencias de la Coordinación relativas al tema de la controversia.

CAPÍTULO II.
De los Principios de la Movilidad y Seguridad Vial.

Artículo 10. Se considerarán como principios rectores de la movilidad establecidos en la Ley, los siguientes:

I. **La accesibilidad universal**, como el derecho de todas las personas al acceso pleno en igualdad de condiciones y autonomía, al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad, mediante la identificación y eliminación de obstáculos, barreras de acceso, sin discriminación por motivos de generó, edad, discapacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna priorizando a los grupos de situación de vulnerabilidad, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares.

II. **La sostenibilidad**, respetando al medio ambiente a partir de políticas públicas que incentiven el cambio del uso del transporte particular o de combustión interna, por aquellos de carácter colectivo y tecnología sustentable, o de tracción distinta a aquellos que generan emisión de gases a la atmósfera, procurando los menores impactos negativos al medio ambiente y calidad de vida de las personas;

III. **La confiabilidad,** las personas usuarias de los servicios de transporte público deben tener la certeza de que los tiempos de recorrido, los horarios de operación y los puntos de abordaje y descenso son predefinidos y seguros, son eficientes, así como un ordenamiento de las vías públicas de comunicación a fin de minimizar los costos y tiempos de traslado de personas y mercancías de manera que se puedan planear los recorridos de mejor forma;

IV. **La perspectiva de género**, a partir de la implementación de estrategias y mecanismos que permitan analizar, planear e integrar acciones, proyectos y programas que garanticen que cualquier persona usuaria, preferente mujeres y niñas, puedan transitar, acceder, permanecer y ocupar el espacio público mediante una movilidad con autonomía y libertad, generando así las condiciones de cambio que permitan avanzar en la construcción de la igualdad de género en las ciudades, trayendo en consecuencia directa una mayor seguridad e inclusión para todas las personas;

V. **La participación ciudadana**, que permita involucrar a las personas usuarias de la movilidad en el diseño y distribución de las vías y espacio público de tal manera que puedan convivir armónicamente todas las personas usuarias;

VI. **La calidad**, que garantice que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas;

VII. **El diseño universal**, que todos los componentes de los sistemas de movilidad sigan los criterios de diseño universal, a fin de incluir a todas las personas independientemente de su condición y en igualdad de oportunidades, a las calles y los servicios de movilidad y transporte, de acuerdo con las condiciones de cada centro de población; así como otorgarles las condiciones mínimas de infraestructura necesarias para ejercer el derecho a la movilidad y seguridad vial;

VIII. **La equidad**, que sean consideradas y reconocidas las condiciones y aspiraciones de las personas con perspectiva de género e inclusión social, para brindar la igualdad de derechos y oportunidades, así como de los grupos en situación de vulnerabilidad, y de las personas que realizan la movilidad el cuidado;

IX. **La habitabilidad**, generar condiciones para que las vías cumplan con las funciones de movilidad y creación de espacio público de calidad, a través de la interacción social, la diversidad de actividades y la articulación de servicios, equipamientos, tecnologías e infraestructura;

X. **La inclusión e igualdad**, garantizar el derecho humano a la movilidad de forma

incluyente, igualitaria y sin discriminación, atenderá las necesidades de todas las personas en sus desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad; asegurando el uso prioritario de la vía o del servicio y estableciendo acciones para concienciar a personas usuarias de la vía y transporte público sobre la necesidad que tienen las personas con discapacidad, las personas con movilidad limitada y quién les acompaña, de usar en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad;

XI. **La transparencia y rendición de cuentas**, las autoridades garantizarán la máxima publicidad y acceso a la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial, así como sobre el debido ejercicio presupuestal y cumplimiento de la normativa, de conformidad con lo establecido en la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública, la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Jalisco y sus Municipios, la presente Ley y disposiciones legales, reglamentarias y normativas aplicables;

XII. **Transversalidad,** instrumentando e integrando las políticas, planes, programas y acciones en materia de movilidad y seguridad vial, desarrollados por las distintas dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, poniendo especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad;

XIII. **La seguridad**, protegiendo la vida e integridad física de las personas en sus desplazamientos;

XIV. **La eficiencia**, para maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles;

XV. **Innovación tecnológica**, para emplear a través de herramientas tecnológicas de generación y administración de información, soluciones inteligentes a los sistemas de transporte, que a su vez mejoren la operación del transporte público y seguridad de las vías a través de la optimización de recursos, una mejor gestión tendiente a la automatización y la generación de procesos más eficientes que inciden en la reducción de impactos negativos sociales y medioambientales relacionados con los desplazamientos de bienes, mercancías y personas.

XVI. **Resiliencia,** para actuar de manera oportuna ante el suceso de hechos que modifiquen drásticamente las dinámicas de movilidad, ejecutando estrategias que busquen generar beneficios y seguridad para todas las personas usuarias de las vías, superando las circunstancias y los impactos negativos del contexto;

XVII. **Intermodalidad:** para ofrecer múltiples modos y servicios de transporte para todas las personas usuarias, los cuales deben articularse e integrarse entre sí y con la infraestructura urbana; y

XVIII. **Libertad,** para moverse libremente con autonomía y autodeterminación.

CAPÍTULO III.
Del Derecho a la Movilidad y Seguridad Vial.

Artículo 11. El Derecho a la Movilidad y Seguridad Vial se define como el derecho de toda persona y de la colectividad a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y aceptable que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en el Municipio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo.

Artículo 12. Las dimensiones del Derecho a la Movilidad serán las siguientes:

I. **Dimensión Individual**. Es el derecho de cada persona a decidir libremente tanto su movimiento como la manera de desarrollarlo en un lugar determinado; y

II. **Dimensión Colectiva.** Es el derecho de todas las personas y de la sociedad a la coexistencia de una gran variedad de formas de movilidad que respondan a los diversos modos de vida y actividades que la conforman, las cuales deben permitir la satisfacción de necesidades y el desarrollo de la población.

Artículo 13. En los proyectos de movilidad realizados por las dependencias competentes del Gobierno Municipal, se deben considerar los siguientes elementos clave para poder garantizar el derecho a la movilidad:

I. Diversidad en los medios de transporte, incluyendo el caminar;

II. La infraestructura vial y de apoyo; y

III. El espacio público.

Artículo 14. Para garantizar el derecho a la movilidad, en las acciones, proyectos y políticas en materia

de movilidad y seguridad vial se deben incluir los siguientes principios:

I. **Disponibilidad.** Es la disposición para todas las personas, de una diversidad de modalidades de transporte, de infraestructura vial y de apoyo, así como de espacios públicos para una efectiva realización de movimientos dentro del territorio municipal, permitiendo así la satisfacción de necesidades básicas de acceso al trabajo, educación, salud, alimentación, vivienda y recreación, entre otros;

II. **Accesibilidad.** Los elementos de la movilidad en el Municipio, deben estar al alcance de todas las personas, sin discriminación alguna, entendidos en tres dimensiones:

a) **Accesibilidad física.** El sistema de movilidad debe estar al alcance físico de todas las personas; es decir, a una distancia razonable.

b) **Accesibilidad económica.** Se refiere a la asequibilidad, por lo que se debe procurar que los costos y cargos directos e indirectos de la movilidad no comprometan o pongan en riesgo el ejercicio de otros derechos básicos.

c) **No Discriminación.** El acceso al sistema de movilidad no debe basarse en motivos de raza, color, sexo, idioma, religión, opinión política o de otra índole, nacionalidad, origen social, posición económica u otra condición social.

III. **Transparencia.** Acceso a la información, a la participación y a la exigibilidad. Consiste en que los habitantes del municipio cuenten con la información necesaria relativa a la movilidad, así como garantizar su participación en la generación de políticas relativas a la movilidad;

IV. **Calidad.** Los diversos medios de transporte, la infraestructura vial y de apoyo y el espacio público, deben ser adecuados y contar con elementos de calidad, diseñados para permitir la movilidad en condiciones de igualdad y sin discriminación; producir el menor daño ambiental; ser diseñados a una escala humana; y encontrarse en buen estado, con condiciones higiénicas y de seguridad adecuadas;

V. **Aceptabilidad.** Todos los elementos del sistema de movilidad deben ser pertinentes y adecuados éticamente, respetuosos de las diferentes culturas que quienes lo utilizan, y sensibles a los enfoques de género y a los ciclos de la vida;

VI. **La accesibilidad universal.** Como el derecho de todas las personas al acceso pleno en igualdad de condiciones y autonomía, al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad, mediante la identificación y eliminación de obstáculos, barreras de acceso, sin discriminación por motivos de género, edad, discapacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna priorizando a los grupos de situación de vulnerabilidad, tanto en zonas urbanas como en rurales e insulares;

VII. **La sostenibilidad**. Respetando al medio ambiente a partir de políticas públicas que incentiven el cambio del uso del transporte particular o de combustión interna, por aquellos de carácter colectivo y tecnología sustentable, o de tracción distinta a aquellos que generan emisión de gases a la atmósfera, procurando los menores impactos negativos al medio ambiente y calidad de vida de las personas:

VIII. **La confiabilidad.** Las personas usuarias de los servicios de transporte público deben tener la certeza de que los tiempos de recorrido, los horarios de operación y los puntos de abordaje y descenso son predefinidos y seguros, son eficientes, así como un ordenamiento de las vías públicas de comunicación a fin de minimizar los costos y tiempos de traslado de personas y mercancías de manera que se puedan planear los recorridos de menor forma;

IX. **La perspectiva de género**. A partir de la implementación de estrategias y mecanismos que permitan analizar, planear e integrar las acciones, proyectos y programas que garanticen que cualquier persona usuaria, preferente mujeres y niñas, puedan transitar, acceder, permanecer y ocupar el espacio público mediante una movilidad con autonomía y libertad, generando así las condiciones de cambio que permitan avanzar en la construcción de la igualdad de género en las ciudades, trayendo en consecuencia directa una mayor seguridad e inclusión para todas las personas;

X. **La participación ciudadana.** Que permita involucrar a las personas usuarias de la movilidad en el diseño y distribución de las vías y espacio público de tal manera que puedan convivir armónicamente todas las personas usuarias;

XI. **La calidad.** Que garantice que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas;

XII. **El diseño universal**. Que todos los componentes de los sistemas de movilidad sigan los criterios de diseño universal, a fin de incluir a todas las personas independientemente de su condición y en igualdad de oportunidades, a las calles y los servicios de movilidad y transporte, de acuerdo con las condiciones de cada centro de población, así como otorgarles las condiciones mínimas de infraestructura necesarias para ejercer el derecho a la movilidad y seguridad vial;

XIII. **La equidad.** Que sean consideradas y reconocidas las condiciones y aspiraciones de las personas con perspectiva de género e inclusión social, para brindar la igualdad de derechos y oportunidades, así como de los grupos en situación de vulnerabilidad, y de las personas que realizan la movilidad;

XIV. **La habitabilidad.** Generar condiciones para que las vías cumplan con las funciones de movilidad y creación de espacio público de calidad, a través de la interacción social, la diversidad de actividades y la articulación de servicios, equipamientos, tecnológicos e infraestructura;

XV. **La inclusión e igualdad.** El Estado, garantizará el derecho humano a la movilidad de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación, atenderá las necesidades de todas las personas en sus desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad; asegurando el uso prioritario de la vía o del servicio y estableciendo acciones para concienciar a personas usuarias de la vía y transporte público, sobre la necesidad que tienen las personas con discapacidad, las personas con movilidad limitada y quien les acompaña, de usar en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad;

XVI. **La transparencia y rendición de cuentas.** Las autoridades garantizarán la máxima publicidad y acceso a la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial, así como el sobre el debido ejercicio presupuestal y cumplimiento de la normativa, de conformidad con lo establecido en la Ley General de Transparencia y Acceso a la información Pública, la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Jalisco y sus Municipios, la presente Ley y disposiciones, legales, reglamentarias y normativas aplicables;

CAPÍTULO IV.
De las Atribuciones en Materia de Movilidad.

Artículo 15. Son atribuciones del Municipio en materia de movilidad, a través de la Dirección de Movilidad, las siguientes:

I. Determinar y ordenar los espacios de estacionamiento en la vía pública;

II. Autorizar la ubicación de sitios, matrices y alas de taxi, en coordinación con la Secretaría;

III. Administrar los elementos que conforman la infraestructura del sistema vial;

IV. Controlar el tránsito en los centros de población del municipio;

V. Gestionar y mediar con las autoridades correspondientes para la implementación de las modalidades de transporte que requiera la población;

VI. Elaborar, aprobar, requerir o determinar los estudios de tránsito pertinentes para mejorar las condiciones de movilidad en el municipio;

VII. Sancionar o imponer las multas de tránsito a los infractores de este reglamento;

VIII. Vigilar el cumplimiento de este Reglamento;

IX. Presentar el programa operativo anual en términos de lo que disponga la ley y la dependencia responsable;

X. Proponer al cabildo y a las dependencias correspondientes las medidas necesarias para optimizar los servicios de tránsito;

XI. Regular las actividades relacionadas con la prestación de servicio público de estacionamientos;

XII. Autorizar los cambios al mobiliario, equipamiento o infraestructura de la red vial hechas por particulares;

XIII. Autorizar la ubicación y determinar las características de los elementos de señalética vial:

a) Para mejorar la circulación en las vialidades municipales;
b) De particulares; y
c) De protección de obra.

XIV. Aprobar, validar y solicitar los Estudios de Impacto al Tránsito y/o de Entradas y Salidas, requeridos por este Reglamento para urbanizaciones, desarrollos o construcciones que así lo requieran;

XV. Autorizar los itinerarios de transporte de carga, su circulación por vialidades municipales y las maniobras de vehículos para carga y descarga;

XVI. Determinar las rutas acceso y paso de vehículos de transporte, previo acuerdo con las autoridades competentes;

XVII. Apoyar y participar en los programas de fomento a la cultura y educación vial en coordinación con el Estado;

XVIII. Solicitar a las dependencias municipales y estatales la instalación de señalamientos y dispositivos de control de tránsito;

XIX. Emitir lineamientos técnicos para el diagnóstico, identificación y evaluación de los impactos sobre la movilidad y el espacio vial, derivados de las acciones de urbanización y zonificación en el Municipio;

XX. Dictaminar la factibilidad sobre proyectos y acciones urbanas para determinar la cuantificación y cualificación de sus efectos;

XXI. Emitir vistos buenos, aprobar, recomendar o rechazar proyectos a partir de la evaluación del impacto en el tránsito y de entradas y salidas; y

XXII. Emitir vistos buenos, aprobar equipamiento de infraestructura ciclista y peatonal, así como de accesibilidad universal, para los procesos de zonificación.

Artículo 16. El Municipio podrá celebrar convenios con otros municipios o con el Gobierno del Estado para poder dar cumplimiento o mejorar los servicios que abarca este Reglamento o las Leyes aplicables.

CAPÍTULO V.
De la Clasificación y Jerarquía de los Sujetos de Movilidad.

Artículo 17. Se reconocen seis grupos principales de usuarios de las vías públicas y se jerarquizan según el siguiente orden:

I. Personas con discapacidad;
II. Peatones en general;
III. Usuarios de vehículos no motorizados y de movilidad asistida o alternativa;
IV. Transporte Público;
V. Transporte de carga, y
VI. Vehículos particulares.

Artículo 18. Los vehículos de servicio público para seguridad, servicios médicos, protección civil y bomberos o de movilidad y tránsito, identificados de emergencia conforme a la normativa y protocolos aplicables, tendrán prioridad de paso sobre todos los sujetos de la movilidad circulando en cualquier tipo de vialidad, siempre y cuando enciendan los códigos intermitentes de emergencia.

CAPÍTULO VI.
De los Peatones, Zonas y Vías Peatonales.

Artículo 19. Se considera peatón a toda persona que transita a pie, en el espacio público, por la vía pública, en zonas privadas con acceso al público, incluye menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado y/o aquellas personas con discapacidad y/o movilidad limitada que utilizan ayudas técnicas para desplazarse.

Artículo 20. Los peatones están obligados a respetar las disposiciones de este Reglamento y en general todo lo que se refiera al buen uso de la vía pública.

Artículo 21. Los menores de edad, las personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres embarazadas y personas con movilidad limitada de manera temporal o permanente, gozarán de manera especial de los derechos y preferencias de paso.

Artículo 22. Las banquetas de la vía pública estarán destinadas al tránsito de los peatones y vehículos para personas con discapacidad. Las autoridades correspondientes deberán tomar las medidas necesarias para garantizar su integridad física y tránsito seguro.

Artículo 23. Los peatones podrán circular por las ciclovías siempre y cuando:

a) La banqueta existente paralela a la ciclovía esté obstruida por algún objeto inmóvil;
b) Las condiciones de la banqueta existente paralela a la ciclovía sean tales que representen un peligro para el peatón circulando; o
c) La banqueta sea inexistente en la vialidad.

Artículo 24. Los peatones sólo podrán circular por el arroyo vehicular cuando se cumplan las condiciones descritas en el artículo anterior, en las vialidades colectoras y locales donde no existan ciclovías, adicionalmente para circular por el arroyo vehicular los peatones deberán:

a) Mirar a ambos lados de la vialidad para cerciorarse de la seguridad para efectuar la maniobra
b) Pasar el obstáculo en la banqueta y reincorporarse a la banqueta, ó
c) Cruzar al lado contrario de la calle donde haya banqueta sin obstrucciones

Artículo 25. Los peatones, personas con discapacidad y/o personas con movilidad limitada de manera temporal o permanente, tienen derecho de preferencia sobre el tránsito vehicular, debiendo los conductores hacer alto total para cederles el paso y garantizar su integridad física, de acuerdo con lo siguiente:

a) En los pasos peatonales e intersecciones controlados por semáforos, cuando la luz verde les otorgue el paso.
b) Cuando les corresponda el paso de acuerdo con el semáforo e iniciando el cruce, no alcancen a cruzar la vía, siendo obligación de los conductores detenerse hasta que crucen completamente sin presionarlos o increparlos.
c) Cuando los vehículos den vuelta para entrar a otra vialidad y haya peatones cruzando ésta, el vehículo deberá hacer alto total.
d) Si los peatones transitan sobre el acotamiento al no disponer de zona de tránsito peatonal segura.
e) Si los peatones transitan por la banqueta y algún conductor deba cruzarla para entrar o salir de una cochera o estacionamiento.
f) Cuando vayan en grupos organizados o filas escolares.
g) Accedan a rampas para incorporarse a la banqueta.
h) Cuando el señalamiento de tránsito permita el paso simultáneo de vehículos y peatones.
i) En las intersecciones donde no exista señalamiento, semáforo peatonal, agente de movilidad, paso peatonal debidamente indicado o algún otro dispositivo de control de tráfico que permita el cruce seguro del peatón.
j) En las calles de prioridad peatonal, donde podrán circular en todo lo ancho de la vía y en cualquier sentido.
k) Los estudiantes gozarán de derecho preferencial de paso en todas las intersecciones y zonas escolares señaladas.
l) En vuelta de los vehículos a la derecha o a la izquierda con circulación continua o con señalamiento manual o electrónico.
m) Para salvaguardar el derecho de preferencia de los peatones establecido en las fracciones anteriores, los conductores de los vehículos tienen prohibido rebasar en luz roja, invadir las rayas que protegen las zonas de peatones o el alineamiento de los edificios o intersecciones donde no exista señalamiento, semáforo peatonal o líneas de zona peatonal.

Artículo 26. Los peatones tendrán las siguientes obligaciones:

a) Transitar por las aceras, pasos y andenes destinados, para ellos gozando siempre de preferencia las personas con discapacidad o personas con movilidad limitada de manera temporal o permanente.
b) Deben transitar de manera atenta a su trayecto, evitar el uso de distractores como equipos de telecomunicación o reproductores de audio.
c) Cruzar las vías por las zonas de paso peatonal establecidas y donde existan las condiciones de seguridad y accesibilidad para realizarlo.
d) Obedecer las indicaciones de las autoridades competentes, promotores voluntarios de seguridad vial, agentes viales y de las señales de tránsito; y
e) Abstenerse de colocar obstáculos que impidan el tránsito peatonal, el desplazamiento o acceso de personas con discapacidad y obstáculos que impidan el estacionamiento de vehículos en el arroyo vehicular.

CAPÍTULO VII.
De las Vialidades y su Infraestructura.

Artículo 27. El sistema vial está referido a las vialidades contenidas dentro de los límites del municipio de Tlajomulco de Zúñiga, y que la estructuran sus diferentes áreas urbanas, las cuales se clasifican de la siguiente manera:

a) Vialidades de Acceso Controlado: Son para el tránsito directo en las que el acceso a las mismas está limitado a ciertos sitios, determinados desde que se realiza el proyecto de la vialidad. Su función es la de facilitar la movilidad de altos volúmenes de tránsito de manera eficiente, agilizando el tránsito de paso a través de un área urbana.

Este tipo de vialidades, deben de estar diseñadas y espaciadas convenientemente para proporcionar una diferencia mínima entre la velocidad del tránsito de los flujos de circulación principal y la velocidad de los flujos que se incorporan a ellas.

b) Vialidades Principales: Estas vialidades en conjunto con las vialidades de acceso controlado, deben de servir como redes viales primarias para el movimiento de tránsito de paso de un área urbana a otra, permitiendo un enlace directo entre los espacios generadores de

tránsito principales como pueden ser; zonas comerciales o de negocios, centros de empleo, centros de distribución o transferencia, terminales de transporte, etc.
A su vez, estas vialidades permiten enlazar vialidades regionales con la red urbana, así como dar fluidez a las vialidades colectoras, colectoras menores, subcolectoras y vialidades locales.
c) Vialidades Colectoras: Estas vialidades tienen un doble propósito, permitir el movimiento entre las vialidades principales y las vialidades colectoras menores, subcolectoras y locales y a su vez dar acceso directo a las propiedades colindantes.
d) Vialidades Subcolectoras: Son las que dan acceso a las propiedades colindantes y las cuales a su vez colectan el tránsito proveniente de vialidades locales y tranquilizadas, generalmente realizan esta función en una zona urbana específica. Este tipo de vialidades no deberán de alojar rutas de transporte ni unidades de carga pesada.
e) Vialidades Locales: Son vialidades exclusivas para dar acceso a propiedades colindantes, por lo cual deberán únicamente soportar el tránsito generado por el máximo número de viviendas que tienen frente a este tipo de vialidades.
f) Vialidades Tranquilizadas: Este tipo de vialidades están diseñadas prioritariamente para uso peatonal y usuarios de vehículos no motorizados, se permite para la circulación de los vehículos de los residentes de los domicilios con frente a la vialidad que cuenten con cochera y de los vehículos de carga permitidos para abastecimiento de comercios y servicios.
g) Vialidades Peatonales: Este tipo de vialidades están exclusivamente destinadas para el uso de peatones y se restringe la circulación de todo tipo de vehículo motorizado o de propulsión.

Artículo 28. Todo proyecto público o privado que involucre una intervención en la vía pública deberá proyectarse en consideración de la jerarquía de prioridad de los sujetos de la movilidad.

Artículo 29. La Dirección de Movilidad, será la encargada de autorizar mediante dictamen y/o visto bueno todas aquellas modificaciones efectuadas por particulares, que se realicen en espacio público en materia de infraestructura peatonal, ciclista, en general de la red vial municipal; asimismo, autorizará las permutas de cajones de estacionamientos por infraestructura peatonal, ciclista y/o área verde.

Artículo 30. La Dirección podrá participar, impulsar, diseñar, gestionar, revisar, supervisar, evaluar, autorizar y/o dar opiniones técnicas respecto a proyectos en materia de:

I. Infraestructura peatonal;
II. Infraestructura Ciclista;
III. Infraestructura para el Transporte; e
IV. Infraestructura vehicular.

Artículo 31. La Dirección podrá evaluar y proponer rutas, horarios y todos los elementos que considere necesarios para la regulación del transporte de carga en el Municipio.

Artículo 32. La Dirección establecerá la ubicación específica de los espacios y horarios, para carga y descarga de mercancías conforme a las necesidades de cada área o corredor comercial, industrial o de servicios que se defina en la zonificación municipal. Cuando en estas áreas existan establecimientos que no cuenten con espacios para carga y descarga dentro de su predio, deberán utilizar los espacios en la vía pública, autorizados por la Dirección, que se encuentren en un radio de hasta 150 metros, de lo contrario podrán solicitar un espacio exclusivo.

Artículo 33. La Dirección podrá diseñar, gestionar e implementar el Sistema de Movilidad Preferencial para niños y jóvenes en los trayectos hacia y desde las escuelas, a fin de reducir la carga de vehículos en horas de mayor afluencia y garantizar la seguridad vial.

Artículo 34. En cruces viales la Dirección podrá recomendar y gestionar con la autoridad estatal competente en materia de movilidad la ubicación de semáforos o cualquier otro tipo de dispositivo de control de tránsito que por las características de las vialidades considere necesarios.

CAPÍTULO VIII.
De las Ciclovías y de las Vialidades con Preferencia Ciclista.

Artículo 35. En el diseño de ciclovías debe considerarse lo siguiente:

I. La tipología de la ciclovía se definirá conforme a las dinámicas de la red y de cada vialidad.
II. Independiente a la tipología de ciclovía se deberá considerar:
   a. Deberá diferenciarse de la superficie peatonal y vehicular mediante señalamiento, cambios de textura o colores de las superficies;

b. Cuando se encuentren a nivel de arroyo vehicular deberán de integrar un elemento físico que la separe de los carriles de circulación, para evitar la circulación o invasión de los carriles por vehículos motorizados;
c. Deberá respetar ingresos a predios, rampas, esquinas y cruceros peatonales;
d. La superficie deberá ser antideslizante en mojado y seco, continuo sin modificaciones o daños que alteren o pongan en peligro al ciclista;
e. Se deberá incorporar señalamiento vertical y horizontal conforme a la normas y manuales aplicables y bajo los criterios técnicos que la Dirección establece;
f. Ningún elemento deberá invadir la franja peatonal; y
g. Cuando las ciclovías coincidan con paradas oficiales de transporte público requerirán de criterios de diseño específicos.

Artículo 36. Las ciclovías se dividen en dos tipos:

a) Unidireccional: que se ha diseñado para la circulación en un sentido
b) Bidireccional: que se ha diseñado para la circulación en ambos sentidos y comparten el mismo espacio, por lo cual, requiere de un ancho mayor.

Artículo 37. Las calles con preferencia ciclista son aquellas que se encuentran interconectadas y requieren de un tratamiento especial para priorizar la circulación de bicicletas sobre los medios de movilidad motorizados.

Artículo 38. Las dimensiones mínimas para carriles en calles con preferencia ciclista son las siguientes:
Anchos para carriles compartidos con vehículos:

1 **Automóviles:**
a) 2.80 metros bicicleta y coche en el mismo eje, uno delante del otro;
b) 3.80 metros a 4.30 metros bicicleta y coche a un lado del otro;
c) No se recomiendan medidas intermedias entre 2.80 m y 3.80 metros.

2 **Transporte público:**
a) Mínimo 4.00 metros;
b) Estándar 4.20 metros;
c) Óptimo 4.30 a 4.50 metros.

Artículo 39. El carril para bicicleta o carril preferencial es aquel preferente de circulación ciclista, ubicado en el extremo derecho del área de circulación vehicular, compartido generalmente con vehículos de transporte público y que cuenta con dispositivos para el control del tránsito que regulan la velocidad. En caso de que se trate de una calle de una sola vía, los vehículos no motorizados tendrán la preferencia.

Artículo 40. En el diseño de infraestructura compartida de vehículos y bicicletas debe considerarse lo siguiente:
Además de las marcas requeridas normativamente para la señalización vial, se deberá incorporar el siguiente señalamiento vertical y horizontal:

a) Velocidad máxima de 30 kilómetros por hora;
b) Buffer o bandas de protección en vialidades con estacionamiento;
c) Pictogramas de preferencia o carril ciclista,
d) Si es necesario, se deberán incorporar dispositivos de control del tránsito; y
e) Todas las demás disposiciones aplicables.

Artículo 41. Independientemente de la jerarquía vial, los cruceros semaforizados deberán incorporar el detalle de "Caja Bici" de 4.00 metros de ancho y longitud sobre toda la calzada.

Artículo 42. Los usuarios de las ciclovías y vialidades con preferencia ciclista, deberán obedecer las siguientes condicionantes de circulación:

a) Las personas en bicicleta, triciclos, patines u otros modos de transporte no motorizado deberán circular preferentemente en las ciclovías, senderos y calles de preferencia ciclista.
b) Los usuarios de vehículos no motorizados deberán desmontar de sus vehículos cuando circulen en calles o áreas peatonales,
c) Está prohibida la circulación de vehículos no motorizados en carriles centrales de vialidades de acceso controlado, viaductos o túneles vehiculares.
d) Los ciclistas deberán siempre circular en el sentido de la vialidad, y utilizar luces o elementos reflejantes para incrementar su visibilidad cuando circulen de noche.
e) Cuando no exista infraestructura dedicada al tránsito ciclista deberán circular por el centro del carril derecho o en vialidades de un solo sentido a los carriles adyacentes a banquetas

CAPÍTULO IX.
De la Circulación y Estacionamiento de Transporte de Carga, Transporte Público y Transporte Agrícola.

Artículo 43. Para efectos de este reglamento los vehículos de carga se clasifican y se utilizará la nomenclatura conforme a la NOM-012-SCT-2-2017.

Artículo 44. Podrán circular por el sistema vial primario y en los horarios establecidos en los "Lineamientos Técnicos Generales para la Regulación a la Circulación de Vehículos de Carga del AMG" publicado por el Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara (IMEPLAN) y en vialidades colectoras previa autorización de la Dirección, las siguientes clasificaciones:

a) Camión Remolque:
- C2-R2 (4 ejes 14 llantas)
- C3-R2 (5 ejes 18 llantas)
- C2-R3 (5 ejes 18 llantas)
- C3-R3 (6 ejes 22 llantas)

b) Tractocamiones Configuraciones Sencillas:
- T2 (2 ejes 6 llantas)
- T2-S1 (3 ejes 10 llantas).
- T2-S2 (4 ejes 14 llantas).
- T2-S3 (5 ejes 18 llantas).
- T3 (3 ejes 10 llantas).
- T3-S1 (4 ejes 14 llantas).
- T3-S2 (5 ejes 18 llantas).
- T3-S3 (6 ejes 22 llantas).

c) Tractocamiones Configuraciones con Semirremolque y Remolque o Doble Semirremolque:
- T2-S1-R2 (5 ejes 18 llantas).
- T2-S2-R2 (6 ejes 22 llantas).
- T2-S1-R3 (6 ejes 22 llantas).
- T3-S1-R2 (6 ejes 22 llantas).
- T3-S1-R3 (7 ejes 26 llantas).
- T3-S2-R2 (7 ejes 26 llantas).
- T3-S2-R3 (8 ejes 30 llantas).
- T3-S2-R4 (9 ejes 34 llantas).
- T2-S2-S2 (6 ejes 22 llantas).
- T3-S2-S2 (7 ejes 26 llantas).
- T3-S3-S2 (8 ejes 30 llantas).

Artículo 45. Se prohíbe la circulación y estacionamiento de estas configuraciones de vehículos en vialidades colectoras menores, subcolectoras, locales y tranquilizadas.

Artículo 46. Podrán circular en el sistema vial primario y secundario excepto en vialidades tranquilizadas y peatonales. Y deberán estacionarse y realizar las maniobras de carga y descarga en los sitios autorizados para ello, las siguientes clasificaciones:

a) Camiones Unitarios:
- C2 (2 ejes - 6 llantas)
- C3 (3 ejes 8 o 10 llantas)

Artículo 47. Las vialidades donde se permita la circulación de vehículos de transporte público de pasajeros se determinarán mediante dictamen de la Dirección, de la Secretaría de Transporte o en los planes y programas de desarrollo urbano correspondientes, así como los sitios de taxi, alas , derivaciones, bases, centrales y terminales y demás infraestructura, equipamiento o mobiliario asociado a la operación del transporte público.

Artículo 48. Se considerará como estacionamiento prohibido a los vehículos de transporte que hagan base o sitio en la vía pública en un lugar no autorizado.

Artículo 49. Los vehículos autorizados para prestar el servicio de transporte público de pasajeros en cualquiera de sus modalidades sólo podrán realizar maniobras de ascenso y descenso de pasajeros en las paradas oficiales señaladas conforme a la norma vigente.

Artículo 50. La Dirección, será el ente encargado de establecer las condiciones generales de circulación para la maquinaría agrícola siendo las siguientes:

a) Podrán circular únicamente durante las horas de luz solar, desde que sale el sol, hasta que se pone y bajo condiciones climáticas adecuadas, sin lluvia, neblina, oscurecimiento por lluvia, nieve entre otros fenómenos meteorológicos que disminuyan la visibilidad que induzcan a generar accidentes;
b) Preferentemente no deberán circular por vialidades urbanas, a menos que se requiera, debiendo tomar el carril derecho a una velocidad de no más de 10 km/hr, cediendo el paso a los demás vehículos y manteniendo luces de precaución encendidas todo el tiempo;
c) Por caminos rurales o auxiliares podrán circular por el centro del carril a no más de 10 km/hr;
d) Salvo ninguna circunstancia se permitirá que se estacionen sobre las vialidades urbanas, ciclovias, banquetas u otros supuestos de estacionamiento prohibido; y
e) Cuando se trasladen en vialidades primarias o regionales deberán ser transportados por vehículos de plataforma adecuados.

CAPÍTULO X.
De las Autorizaciones y Dictámenes en Materia de Movilidad.

Artículo 51. La Dirección a petición de particulares, organismos públicos o de oficio, podrá emitir dictámenes, estudios técnicos, asesorías, opiniones técnicas y autorizaciones en materia de:

I. Infraestructura vial:
   a) Instalación de dispositivos de reducción de velocidad, plumas de acceso restringido, cierres de circuito o de calles en el territorio Municipal;
II. Cierres parciales de calles por:
   a) Obras nuevas, reparación o mantenimiento;
   b) Evento público de carácter deportivo, cultural o religioso;
   c) Instalación de juegos mecánicos;
   d) Para aperturas o cierres de camellones;
III. De impacto al tránsito para nuevos desarrollos y edificaciones, dentro del territorio Municipal;
IV. De integración a la vialidad o de entradas y salidas que afecten vías públicas, para modificaciones o construcciones existentes;
V. Para la señalización, dispositivos de seguridad, obras y dispositivos diversos para la protección en las obras viales;
VI. Movilidad no motorizada;
VII. Ciclovías;
VIII. Ciclopuertos;
IX. Dispositivos de Seguridad para las construcciones que por su naturaleza afecten la movilidad;
X. Para la construcción, reubicación o retiro de puentes peatonales, dentro del territorio Municipal;
XI. Para la instalación de puestos en las vías públicas, para venta de mercancías y productos ubicados o estacionados, sean fijos o semifijos, en vehículos, plataformas, unidades móviles (foodtruck) o remolques que ocupen las vías públicas;
XII. Estudios de movilidad para evaluaciones, opiniones y recomendaciones técnicas;
XIII. Anuncios conforme a lo que establece el Reglamento de Anuncios;
XIV. Estacionamientos Públicos en cualquier modalidad;
XV. Estacionamientos Privados de uso público;
XVI. Estacionamiento Exclusivo en vía pública;
XVII. Servicio de Estacionamiento con Acomodadores de Vehículos;
XVIII. Ubicación de estaciones, paradas, y terminales de transporte público y/o Centros de transferencia modal;
XIX. Matrices y derivación de sitios;
XX. Dictaminar, evaluar y/o autorizar la permuta de cajones de estacionamiento;
XXI. Operación de sistemas de bicicletas y/o transporte individual en red, así como de cualquier sistema no motorizado.

Artículo 52. Todos los dictámenes, estudios técnicos, asesorías, opiniones técnicas y autorizaciones se llevarán a cabo conforme a la normatividad técnica vigente y aplicable en cada materia.

Artículo 53. Cualquier acción urbanística u obra de urbanización de carácter público o privado, que por su naturaleza o su magnitud implique una alteración, modificación o afectación al sistema vial y cuyo proyecto proponga usos de vivienda vertical, vivienda horizontal a partir de 15 unidades habitacionales; así como usos comerciales, de servicios, industriales y equipamientos que pretendan ejecutarse deberán contar con un dictamen de integración vial, entradas y salidas, y/o impacto al tránsito procedente, emitido por la Dirección, quedando exento de lo anterior los usos de intensidad vecinal. Para lo anterior, el solicitante deberá presentar la documentación y los estudios de movilidad de tal forma que la Dirección pueda emitir el dictamen correspondiente previo al pago de derechos de conformidad a la Ley de Ingresos vigente para el Municipio.

Artículo 54. Los documentos que se deben de presentar son:

I. Formato de solicitud previamente llenada y firmada por el titular, solicitante o representante legal;
II. Copia de identificación oficial vigente;
   a) Credencial para votar emitida por el Instituto Federal Electoral o por el Instituto Nacional Electoral;
   b) Pasaporte;
   c) Cédula profesional expedida por la Secretaría de Educación Estatal o Federal;
   d) Tratándose de extranjeros el documento migratorio vigente que acredite su legal estancia en el país.
III. Copia de comprobante de domicilio;
   a) No mayor a 3 meses,
   b) Persona física o moral que coincida con la dirección de la hoja de trámite del solicitante.
IV. Copia simple de la cédula profesional estatal o federal del consultor que genere el estudio, el cual deberá de contar con una carrera afín a la materia de movilidad como:
   a) Urbanismo;
   b) Arquitectura;
   c) Ingeniería.
V. Dictamen de Trazos, Usos y Destinos Específicos y en su caso del recurso de revisión;
VI. Copia del Certificado de Alineamiento y Número Oficial en caso de contemplar reconsideración de restricciones, presentar autorización emitida por la Coordinación General de Gestión Integral de la Ciudad;
VII. Estudio en materia de movilidad, el cual deberá contener:
   a) Estadísticas relativas a los accidentes y a la seguridad en las vías públicas;
   b) Descripción del estado actual de la situación física de la vialidad en el momento del estudio;
   c) Establecimiento de los horizontes del estudio;
   d) Investigación de los usos del suelo, actuales y futuros;
   e) Determinación de la operación del transporte colectivo en el área y de sus perspectivas de desarrollo;
   f) Levantamiento de la información sobre volúmenes de tránsito en días y horas representativas;
   g) Las expectativas de crecimiento de los flujos viales a los horizontes establecidos;
   h) Evaluación de las condiciones de la vialidad mediante análisis de capacidad y nivel de servicio;
   i) Estimación del tráfico generado en función de los usos del suelo;
   j) Estimación del tráfico total, incluyendo el tránsito inducido, el tránsito generado y el tránsito de desarrollo para los horizontes previstos;
   k) Levantamiento de información sobre volúmenes de flujos peatonales y ciclistas en días y horas representativas;
   l) Estimación de flujos peatonales y ciclistas generados en función de los usos de suelo;
   m) Estimación del flujo peatonal y ciclista total, incluyendo el inducido, el generado y el de desarrollo para los horizontes previstos.
   n) Análisis de la compatibilidad de las acciones propuestas con el contenido del Plan Parcial de Desarrollo Urbano; y
   o) Cualquier otro que, por las características de la acción urbanística a desarrollar, requiera el proceso de dictaminación.

Artículo 55. Los alcances anteriores podrán ser ajustados con base a la necesidad del Estudio de Impacto al Tránsito y el enfoque requerido para su evaluación, conforme a los criterios emitidos por la Dirección de Movilidad, en donde se podrán incluir estudios de transporte especializados, modelos de microsimulación, etc.

Artículo 56. Cuando la solicitud que presenten los interesados no contengan los datos o no cumplan con los requisitos aplicables, la Dirección, deberá prevenir a los interesados una sola vez, notificándose mediante oficio, para que subsanen la omisión dentro de quince días hábiles contados

a partir de que haya surtido efectos la notificación; transcurrido el plazo correspondiente sin desahogar la prevención, se desechará el trámite, dejando a salvo su derecho de solicitarlo nuevamente.

Artículo 57. En los estudios de movilidad donde se solicite el levantamiento de volúmenes de tránsito, el particular o las autoridades deberán solicitar el visto bueno de los puntos de aforo, donde se especifique la ubicación, duración y características generales de los mismos, por lo que la Dirección podrá proponer, modificar y supervisar dichos levantamientos cuando así lo determine.

Artículo 58. En materia de anuncios estructurales, semiestructurales y de pantalla la Dirección de Padrón y Licencias deberá de solicitar el dictamen a la Dirección y ésta sólo podrá dictaminar cuando se entregue la información suficiente que demuestre la interacción que tiene el anuncio con el sistema vial. Los requisitos serán solicitados por la Dirección de Padrón y Licencias y serán enviados a la Dirección de Movilidad a efectos de emitir el dictamen correspondiente.

Artículo 59. La Dirección podrá emitir este tipo de dictámenes para anuncios a petición de parte, de oficio o a petición de alguna otra dependencia que así lo solicite. La Dirección emitirá su dictamen en el plazo de 15 días hábiles.

Artículo 60. Una vez enterado de la solicitud de dictaminación, la Dirección contará con treinta días hábiles como máximo para dar una resolución a la petición.

Artículo 61. Los dictámenes expedidos por la Dirección de Movilidad podrán ser, Procedentes; Condicionados o bien No Procedentes.

Artículo 62. Para el caso de que el dictamen resulte no procedente, se dejarán a salvo los derechos del particular y podrá presentar el trámite nuevamente cuando así lo considere prudente. La emisión de un dictamen no procedente no causa la devolución de los derechos pagados por dicha expedición.

Artículo 63. Para el caso de que el dictamen resulte condicionado, será necesario que el particular cumpla con las condicionantes mencionadas y acredite su cumplimiento ante la Dirección, en caso de no hacerlo se tendrá por revocado y de ser necesario se podrán aplicar sanciones legales y económicas por medio de la autoridad municipal competente, sin mediar procedimiento alguno.

CAPÍTULO XI.
De los Dispositivos de Control de Tránsito.

Artículo 64. Los dispositivos de control de tránsito, tienen el fin de ayudar a preservar la seguridad, procurar el ordenamiento de los movimientos predecibles de todo tránsito y proporcionar información y prevención a los usuarios para garantizar su seguridad y una operación fluida en la corriente del tránsito. Los dispositivos y señalamientos para el control del tránsito no deben ser utilizados como medio de publicidad.

Artículo 65. Los dispositivos para el control de tránsito pueden considerarse para este reglamento los siguientes:

a) De la Señalización horizontal y vertical oficial; y
b) De los Reductores de velocidad.

SECCIÓN I.
Del Señalamiento Oficial.

Artículo 66. El señalamiento horizontal y vertical de las carreteras y vialidades urbanas que integran la estructura vial municipal se implementará conforme a la Norma Oficial 034 de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes 2011 (NOM-034-SCT2-2011) o la norma vigente en la materia y los requerimientos técnicos que la Dirección de Movilidad establezca.

Artículo 67. En los proyectos urbanos o desarrollos a dictaminar mediante un Estudio de Impacto al Tránsito o de Entradas y Salidas, deberán integrar un proyecto de señalamiento en el cual se establecen los dispositivos o marcas de señalamiento a integrar al sistema vial, para la correcta operación del proyecto y los cuales serán proporcionados por el mismo desarrollador.

SECCIÓN II.
De los Reductores de Velocidad.

Artículo 68. Se identifican como reductores de velocidad aquellos dispositivos que se integren a la superficie de rodamiento en todo lo ancho de la vialidad o demarcados, para obligar a los conductores

a reducir la velocidad de circulación mediante sobresalto, vibración, sonido, o efecto visual, ya sean; topes, vibradores, cojines, botones, tachuelas, mesetas de desaceleración o marcas en el pavimento.

Artículo 69. Se emplearán reductores de velocidad en aquellos tramos de vía en que se justifique su necesidad, previo a un estudio y verificación técnica de campo, en el que se haga referencia en el tipo de dispositivo a emplear, jerarquía de la vialidad, aspectos de uso de suelo y de importancia de seguridad vial. Se requerirá dictamen de la Dirección de Movilidad, y deberán de sujetarse a las siguientes condiciones para su colocación:

I. **Ubicación de reductores de velocidad.**

a) Queda restringida la colocación de reductores sobre vialidades principales, a excepción de casos especiales en donde se justifique su colocación bajo criterios de seguridad y con la afectación menor posible a los flujos vehiculares, debiendo tener una velocidad diseño de 50 km/h.
b) No se colocarán nunca sobre vialidades que den acceso a cruces semaforizados inmediatos.
c) Se colocarán en áreas próximas a los lugares de alta concentración de peatones como escuelas, templos, centros comerciales y similares.
d) En vialidades colectoras, colectoras menores y subcolectoras, se deberán de ubicar a una distancia no menor a 30 metros a la esquina más próxima y en tramos donde no afecte la circulación vehicular.
e) En vialidades locales, deberán de ubicarse a una distancia no menor a 10 metros a la esquina más próxima y con velocidad de diseño de 30 km/h.
f) Se deben colocar siempre en cruces con vías férreas a 5 metros antes de la raya de alto.
g) En zonas escolares deberán de colocarse reductores para permitir el paso seguro de estudiantes, un reductor en vialidades de un solo sentido y dos en vialidades de doble sentido.
h) En todos los casos donde se coloque un reductor de velocidad, estos deberán de ir acompañados de una señal vertical, conforme a las características de diseño y ubicación establecidas en las normas aplicables vigentes.

II. **Criterios de diseño de reductores de velocidad.**

Artículo 70. El diseño de construcción de los reductores dependerán de la geometría o la velocidad proyecto de la vialidad, en donde se sugieren las siguientes especificaciones:

a) Reductor circular, con velocidad proyecto de 50 km/h, altura de 10.00 cm, radio de la curva de 113 m y longitud de la cuerda 9.50 m.
b) Reductor circular, con velocidad de proyecto de 30 km/h, altura de 10.00 cm, radio de la curva de 20.00 m y longitud de la cuerda de 4.00 m.
c) Reductor trapezoidal, velocidad de proyecto 50 km/h, altura de 12.00 cm, longitud de la rampa de 2.40 m, pendiente de rampas 2.5%, longitud de desarrollo mínimo 5.20 m.
d) Reductor trapezoidal, velocidad de proyecto 30 km/h, altura de 10.00 cm, longitud de la rampa de 1.00 m, pendiente de la rampa de 14%, longitud de desarrollo mínimo de 3.00 m.
e) Reductor trapezoidal (Zona Escolar), para velocidad diseño de 30 km/h, altura de 5.00 cm, longitud de la rampa 1.50 m, pendiente de rampas 3%, zona de cruce peatonal mínima de 3.00 m, longitud de desarrollo mínimo de 6.00 m.
f) Cojin reductor de velocidad, se utilizará para vialidades tranquilizadas o Zonas 30, con medidas de 2.00 m por 2.00 m, una altura de 10.00 cm, cuatro rampas de 0.45 m y con una pendiente de 2.22%.
g) Mesetas de desaceleración, son de ancho variable dependiendo el ancho del arroyo vial, con 4.20 m de largo, con una altura de 7.00 cm mínimo y 10.00 cm máximo y con un marcaje de color blanco y amarillo antirreflejante.
h) Los reductores de velocidad deberán estar pintados con franjas diagonales alternadas de color blanco y amarillo diagonales de 60.00 cm de ancho, inclinadas a 45° hacia ambos lados respecto al eje del camino con pintura especial de tránsito y con esferilla de vidrio para ser visibles durante la noche debiendo abarcar al menos la parte visible del reductor de acuerdo al sentido de la vialidad

Artículo 71. Para la colocación de, vibradores, botones o tachuelas se consideran las mismas condiciones que los topes, considerando la cantidad de líneas a emplear con base a la jerarquía de la vialidad, aplicando un mínimo de 3 líneas a vialidades de menor jerarquía y un máximo de 10 líneas

a vialidades de mayor jerarquía, dichos dispositivos se colocarán con un espaciamiento de 1.5 veces entre ellos, según el elemento utilizado.

CAPÍTULO XII.
De los Programas y Proyectos en Materia de Movilidad.

SECCIÓN I.
De las Zonas Especiales.

Artículo 72. Son aquellas que atienden las necesidades de un entorno específico y en las cuales la Dirección podrá proponer proyectos, impulsar, analizar y gestionar: se clasifican de la siguiente manera:

I. **Zona 30:** Espacio delimitado donde la velocidad máxima que puede alcanzar un vehículo motorizado es de 30 km/h;
II. **Zona Peatonal:** Espacio delimitado donde se prohíbe la circulación de cualquier vehículo motorizado y de propulsión;
III. **Zona Escolar:** entornos en donde se encuentran ubicados uno o varios centros educativos, tantos públicos como privados, los cuales tienen un alcance de intervención en intersecciones, vialidades y centros urbanos, por lo tanto, requerirán de la incorporación de señalamiento y dispositivos de control de tránsito conforme lo marca la Secretaría de Comunicaciones y Transporte en la normatividad aplicable y lo estipule la Dirección de Movilidad, con el objeto de salvaguardar la seguridad vial; y
IV. **Zonas con potencial de desarrollo orientado al transporte sustentable:** Los DOTS son un modelo urbano que promueve la consolidación de barrios compactos de mediana y alta densidad en torno a medios de transporte.

Artículo 73. La Dirección podrá intervenir en los proyectos de zonas con potencial de desarrollo señaladas en los para lo cual estará facultado, para:

I. Impulsar proyectos para mitigar el impacto vial en las zonas;
II. Gestionar con las autoridades competentes los elementos que puedan consolidar la seguridad dentro de las zonas con potencial de desarrollo;
III. Analizar los proyectos de impacto vial presentado por el solicitante y generar propuestas en conjunto con este;
IV. Emitir las recomendaciones en materia de movilidad que se deberán cumplir para que puedan desarrollarse; y
V. Dictaminar y regular los horarios, las zonas y/o las vías por las cuales transita el transporte de carga en estas zonas.

SECCIÓN II.
De la Educación, Cultura y Seguridad Vial.

Artículo 74. La cultura vial consiste en los hábitos, conductas y conocimientos que se han arraigado de forma individual o colectiva que se definen en su conjunto como la visión que tiene la sociedad respecto de cómo y en qué nos movemos, tomando como base los derechos y obligaciones particulares de cada sujeto.

Artículo 75. La seguridad vial es un mosaico de normas diseñadas con el fin de prevenir accidentes de tránsito y minimizar sus consecuencias, mediante acciones tendientes a prevenir, educar, divulgar, concienciar a la población en la forma de prevenir los accidentes en las vías públicas, el impacto ambiental y mejorar la calidad de vida.

Artículo 76. La dirección colaborará en coordinación con las dependencias responsables de ejecutar los programas federales o estatales referentes a la educación vial.

Artículo 77. La dirección establecerá programas de cultura vial para los distintos usuarios de las vías públicas, para escolares o infractores de la ley y sus reglamentos, a través de las siguientes directrices:

I. Realización de estudios y análisis en materia de cultura y seguridad vial, que detecten la interacción entre los sujetos de la movilidad, las vías y los vehículos;
II. Divulgar las campañas de difusión y educativas para la convivencia de los distintos medios de traslado donde se fomente el uso del transporte público y los sistemas de desplazamiento n omotorizados;

III. Dar a conocer entre los sujetos de la movilidad, sus derechos y obligaciones, así como la importancia y significado de las señales viales en las vías públicas;
IV. Socializar los marcos jurídicos y políticas públicas, que beneficien la protección y la infraestructura de los sujetos de la movilidad;
V. Proponer las mejores prácticas en la vía pública, orientándola a la prevención, relacionada con los factores de riesgo que inciden en la siniestralidad;
VI. Actuar en el ámbito de la formación de la cultura vial a todos los niveles educativos, así como proporcionar capacitación especializada tanto a los ciudadanos, como al personal mismo del Gobierno Municipal, encargados de utilizar un automóvil propio de la comuna, para introducir los valores de la seguridad vial en los diferentes grupos de la sociedad;
VII. Impulsar la coordinación y la colaboración entre los actores interesados en la seguridad vial, a nivel local, nacional e internacional;
VIII. Fomentar la certificación de las instituciones y organismos interesados en la seguridad vial; y
IX. Generar campañas publicitarias que fomenten los valores de seguridad vial e inciden en la reducción de los siniestros viales.

Artículo 78. Para el fomento de la educación en la cultura vial se deben considerar los siguientes elementos:

I. Considerar el espacio público como un bien común que debe ser bien utilizado, cuidado, preservado y respetado, en el cual deben seguirse normas básicas de buen comportamiento;
II. Fomentar conductas tolerantes y una atmósfera de respeto, solidaridad y convivencia pacífica entre los diferentes usuarios de la vía pública;
III. Solidarizarse de forma significativa con los problemas que les ocurren a otros en la vía pública, aunque no se esté involucrado directamente en ellos; y
IV. Conocer y respetar la infraestructura para la movilidad, por ser de utilidad común, generador de identidad, pertenencia y expresión tangible del concepto de lo público, de la propiedad y el uso de todos.

SECCIÓN III.
De la Capacitación en Seguridad Vial.

Artículo 79. La capacitación en cultura y seguridad vial es el ejercicio formal en materia de educación que busca incidir en los usos y costumbres de los usuarios de las vías públicas, buscando integrar conceptos como lo son las reglas de convivencia del espacio público e identificar los factores de riesgo comunes en la siniestralidad. El desarrollo de esta capacitación tendrá como ejes rectores:

I. El respeto y protección de los peatones, en particular de los menores de edad, personas de la tercera edad y personas con alguna discapacidad;
II. El respeto y fomento de la movilidad no motorizada;
III. El uso adecuado y fomento del Transporte Público en sus diferentes modalidades; y
IV. El manejo de vehículos motorizados, protegiendo a todos los usuarios, respetando el marco normativo y evitando los factores de riesgo.

Artículo 80. La Dirección contará con una serie de modelos de capacitación especializada en materia de seguridad vial los cuales se impartirán por medio del sistema de educación básico, medio superior y superior; conferencias, talleres y exposiciones en la materia; así como capacitación a empresas privadas.

Artículo 81. La dirección establecerá programas de cultura vial para los distintos usuarios de las vías públicas, para escolares o infractores de la ley y sus reglamentos. Así mismo la Dirección podrá emitir constancias de cumplimiento para efecto de aplicar los descuentos a las sanciones económicas de multas impuestas por infracciones a este reglamento

Artículo 82. Para realizar el curso de educación vial, el interesado deberá hacer su registro ante la Dirección de Movilidad, acompañado del recibo de pago de derechos correspondiente.

Artículo 83. Para la impartición de esta capacitación deberá existir convenio o petición formal por escrito por parte de la institución o grupo de personas interesadas en recibirla.

CAPÍTULO XIII.
Del Estacionamiento.

Artículo 84. Toda utilización del suelo, ya sea en edificaciones nuevas, remodelaciones, ampliaciones o cambios de uso, generará una demanda de lugares de estacionamiento vehicular. Esta demanda

de estacionamiento vehicular en todo momento deberá satisfacerse dentro del propio predio o edificación y/o fuera de la vía pública.

Artículo 85. Se denomina estacionamiento, al espacio para la estancia de vehículos, siendo regulados en las siguientes modalidades:

I. **Estacionamiento en la vía pública:** Espacio destinado a la permanencia temporal de un vehículo, bicicletas y/o motocicletas.
II. **Estacionamiento en predios:** Siendo aquellos que se desarrollan en las siguientes modalidades:

a) Estacionamiento de uso público: Aquellos predios y/o edificaciones, cuyo giro o actividad es el servicio de estacionamientos y pensiones para vehículos automotores y bicicletas, administrados tanto por el sector público como el sector privado.

b) Estacionamiento vinculado a establecimiento para vehículos automotores y bicicletas

c) Estacionamiento Masivo de Bicicletas: predios y/o edificaciones cuyo giro exclusivo es el servicio de estacionamiento y/o pensión para bicicletas. Debe considerar 200 espacios suficientes para estacionar ese número de bicicletas mínimo.

d) Pensiones, depósitos.

Artículo 86. La Dirección podrá determinar la autorización y/o prohibición de estacionamiento permanente en determinadas horas u horarios o por tiempo indefinido de vehículos de propiedad particular en las calles y zonas donde esta medida resulte necesaria para mejorar la movilidad.

SECCIÓN I.
De las Acreditaciones.

Artículo 87. Las personas con discapacidad, adultos mayores y mujeres embarazadas conforme a lo que establece este Reglamento y la legislación aplicable, tienen el derecho de preferencia para el estacionamiento en vías públicas, estacionamientos privados y públicos, y en propiedad privada, por lo que para acreditar la necesidad de uso de los espacios clasificados como preferenciales deberán solicitar ante la Dirección de Derechos Humanos y Cultura de la Paz y conforme a su reglamento, la acreditación oficial correspondiente. Los particulares deberán contar con la autorización expedida por esta Dirección, así como cumplir con lo establecido en este reglamento.

SECCIÓN II.
De los Estacionamientos Exclusivos en Vía Pública.

Artículo 88. Corresponde a la Dirección, definir las secciones con restricción de estacionamiento en vía pública para autos, mediante el balizamiento de piso en la calle y/o la colocación de placas que identifiquen la restricción de uso del estacionamiento libre.

Artículo 89. La autorización para designar un espacio para estacionamiento exclusivo en vía pública estará sujeta a lo establecido por el presente reglamento.

Artículo 90. Los lugares exclusivos en vía pública se clasifican de la siguiente manera:

I. Para personas con discapacidad;
II. Para carga y descarga;
III. Para vehículos de emergencia;
IV. Para ascenso y descenso de pasaje:
V. Para ascenso y descenso de escolares;
VI. Comerciales;
VII. Para sitios de taxi; y
VIII. Para estacionamiento de bicicletas, patines, scooters, entre otros de particulares o de servicio en red

Artículo 91. Para los lugares exclusivos en la vía pública para vehículos de emergencia y para ascenso y descenso de pasaje y escolares, solamente podrán ser determinados por la Dirección en los sitios en torno a las bases de operación de servicios de emergencia o aquellos giros que lo requieran.

Artículo 92. No se otorgará la autorización para lugares de estacionamiento exclusivo en vía pública para:

I. Lugares que afecten el acceso a instituciones de emergencia; tales como hospitales, bomberos, policía, subestaciones de luz eléctrica;
II. Cuando el cajón exclusivo pretenda instalarse en todo o en parte, frente a un inmueble distinto a la propiedad del solicitante (a menos que cuente con debida autorización del propietario del predio en cuestión);
III. Cuando el exclusivo pretenda instalarse en lugar prohibido por la normatividad o instrumentos técnicos aplicables;
IV. Cuando las dimensiones de la calle no lo permitan;
V. Cuando el exclusivo pretenda instalarse sobre ciclovía o alguna infraestructura ciclista;
VI. Cuando de otorgarse se afecte la vialidad; o
VII. Cuando el exclusivo pretenda instalarse frente a un parque, jardín o plaza pública a menos que sea determinado por la Dirección, de acuerdo a proyectos o instrumentos técnicos aplicables para vehículos de emergencia, ascenso y descenso de pasaje y para personas con discapacidad.

Artículo 93. Previo a la emisión de una autorización de exclusividad, la Dirección, evaluará conforme al tipo de cajón exclusivo solicitado, la afectación que pueda sufrir el tránsito vehicular, así como el impacto social que pueda ocurrir en la zona. En caso de determinar que por su localización no puede autorizarse el espacio exclusivo, deberá informar al promovente las razones de esto.

Artículo 94. Los lugares exclusivos en vía pública podrán ser determinados de oficio o a solicitud de parte. La Dirección podrá autorizar de oficio cajones exclusivos para personas con discapacidad en los lugares que para ello determine y solicitar a la instancia correspondiente que queden exentos del pago correspondiente, previo dictamen emitido por la misma Dirección.

Artículo 95. Expedida la autorización por parte de la Dirección del permiso para el uso de estacionamiento exclusivo en la vía pública, el usuario deberá cubrir el pago correspondiente según lo establecido en la Ley de Ingresos vigente.

Artículo 96. La autorización del estacionamiento deberá ser renovada al vencimiento estipulado en el oficio de autorización, a fin de que la autoridad constate que las condiciones de la vía no hayan cambiado y de que el promovente ha cumplido con los pagos correspondientes dispuestos por la Ley de Ingresos. Es obligación del solicitante acudir previo a la fecha de vencimiento para la renovación o la cancelación del espacio exclusivo.

Artículo 97. En caso de que el solicitante no cumpla con el pago de los derechos del estacionamiento exclusivo, será acreedor desde el día siguiente a que incurrió en la falta de pago, a la sanción correspondiente. Deberá solicitar ante la Dirección la cancelación en caso que no pretenda continuar utilizando el espacio.

Artículo 98. En caso de que la fecha de vencimiento haya llegado a su fin y el espacio siga señalizado como exclusivo, el solicitante será acreedor a las sanciones correspondientes y se le cobrará el costo del retiro de pintura por parte de la autoridad correspondiente.

Artículo 99. La cancelación surtirá efectos a partir de la presentación del escrito correspondiente.

Artículo 100. La señalización o el balizamiento respectivo podrá ser realizado por personal de la Dirección de Mantenimiento de Vialidades, mediante el pago correspondiente, o bien la podrá llevar a cabo el particular por su cuenta, siempre y cuando lo realice bajo los lineamientos que le marque la Dirección.

Artículo 101. La autorización de estacionamiento exclusivo podrá en cualquier momento ser cancelada por la autoridad municipal, ya sea por reordenamiento en la circulación vehicular, por obras de interés público o por falta de pago de los derechos de exclusividad las que la Autoridad Municipal estime procedentes, en cuyo caso lo deberá hacer del conocimiento del autorizado cuando menos con 48 horas de anticipación y reembolsando las cantidades que hayan sido cubiertas y no ejercidas.

Artículo 102. Solo se podrá autorizar un espacio como estacionamiento exclusivo en vía pública por los metros que establecen las normas relativas a los cajones de estacionamiento, siempre y cuando no superen los metros lineales de frente que tenga la propiedad frente a la cual se solicite el exclusivo.

Artículo 103. La Dirección, es la encargada de recibir, analizar y, en su caso, autorizar las solicitudes de estacionamientos exclusivos en vía pública, previa solicitud del propietario del inmueble o de su representante legal cumpliendo con lo siguiente:

I. Llenar la solicitud en formato oficial;

II. Identificación oficial vigente del solicitante;
III. Identificación oficial vigente del propietario del inmueble, en caso de ser persona distinta al solicitante;
IV. Comprobante de domicilio del inmueble donde se solicita el exclusivo;
V. Comprobante del pago predial del año en curso
VI. Copia del contrato de arrendamiento que otorga la posesión de la propiedad.
VII. Carta de anuencia de vecinos de formato libre, donde le autorizan solicitar la escluvisidad.
VIII. Fotografías del predio y del lugar donde se solicita el exclusivo.

Artículo 104. En el caso de la autorización a solicitud de un particular para lugar exclusivo para personas con discapacidad, el solicitante deberá entregar copia de la credencial para personas con discapacidad expedida por una institución pública.

Artículo 105. Para la tramitación de los lugares exclusivos comerciales deberá presentar, a parte de los requisitos mencionados, la licencia comercial vigente, en relación al uso comercial actual.

Artículo 106. Para la tramitación de los lugares exclusivos eventuales deberá presentar, a parte de los requisitos mencionados, la temporalidad, los horarios a utilizarse y justificar su necesidad de uso.

Artículo 107. Para el caso de la autorización de cajones de estacionamiento exclusivos para la instalación de bases de taxis, se deberá presentar a parte de los requisitos mencionados, lo siguiente:
a) Autorización de las derivaciones de las bases, emitida por la Autoridad de Movilidad Estatal correspondiente.
b) Acta constitutiva de la denominación del Sitio de Taxi.

Artículo 108. Una vez reunidos los requisitos señalados se procederá a realizar la verificación de factibilidad, la cual consistirá en la revisión de los siguientes aspectos:
I. Que el ancho de la calle sea el suficiente y adecuado y que la ubicación del exclusivo no se pretenda en lugar o forma prohibida por la Ley de Movilidad;
II. Que la ubicación del exclusivo no bloquee, obstruya o estrangule la circulación;
III. Que la ubicación del exclusivo no signifique dificultad para dar vuelta en esquina;
IV. Que en el espacio solicitado puedan ubicarse los cajones requeridos con las medidas establecidas por los instrumentos técnicos correspondientes y la norma oficial;
V. Deberán descartarse posibles efectos negativos con la instalación del exclusivo en virtud de diferentes eventos como la instalación de mercados, peregrinaciones, iglesias, así como proyectos públicos o adecuaciones viales que se tengan contemplados en la vialidad donde se pretende el exclusivo;
VI. Que el nombre, firma y teléfono de los vecinos colindantes que hubieren dado su autorización efectivamente correspondan a los vecinos del lugar donde se pretende el exclusivo;
VII. En los casos en los que la ubicación propuesta sea paralela al sentido de una ciclovía, se observará que no entorpezca el flujo de la misma;
VIII. Que cuando el lugar donde se pretenda ubicar el exclusivo esté frente a propiedad privada, deberá obtener la autorización por escrito del propietario y allegar copia de la identificación de este. En caso de que el exclusivo se pretenda instalar frente a una institución pública, privada o persona moral de cualquier tipo, la autorización deberá constar en hoja membretada y estar firmada por quien tenga facultades para otorgar dicha autorización;
IX. La revisión física del lugar donde se pretenda ubicar el exclusivo y la verificación de los nombres, firmas, teléfonos de los vecinos colindantes y de las autorizaciones de los propietarios colindantes se llevará a cabo por personal de la Dirección.

Artículo 109. Una vez autorizado el permiso de estacionamiento exclusivo en la vía pública el solicitante deberá:
I. Cubrir el pago mensual dispuesto en la Ley de Ingresos vigente;
II. Para el balizamiento del espacio, se podrá solicitar a la Dirección de Mantenimiento de Vialidades, realizando el pago por el servicio correspondiente; y
III. En el caso que el balizamiento se realice por medios propios se deberá cumplir con los criterios de diseño que se marquen en el dictamen y se sancionará al titular que no cumpla con ellos.

Artículo 110. Son causas de revocación de la autorización para cajones de estacionamiento exclusivo cualquiera de las siguientes:
I. La falta del pago de los derechos correspondientes;
II. La utilización de un número mayor de cajones que los autorizados o de medidas diferentes a las autorizadas;
III. La explotación del exclusivo por persona o personas distintas al titular de la autorización;
IV. Por darle un otro uso que no sea para estacionamiento, ya sea para anunciar o comercial;
V. Por reordenamiento vial; y

VI. Por determinarse un obstáculo a la libre circulación.

Artículo 111. Los titulares con permiso para un espacio exclusivo podrán solicitar ante esta Dirección autorización para instalar un objeto que permita la identificación de su espacio siguiendo las especificaciones y medidas que para tal efecto se le indiquen al momento de su solicitud. Bajo ninguna circunstancia podrán ser instaladas sobre banquetas o entorpeciendo el flujo vehicular.

Del mismo modo la instalación así como el costo del objeto a utilizar será a cargo del particular y nunca a cargo de la administración municipal. Cualquier objeto no autorizado por la Dirección será retirado y podrá aplicarse la sanción económica prevista para ese caso.

Artículo 112. Los cajones de estacionamiento en vía pública se regirán conforme a los siguientes lineamientos:

I. Se ubicará siempre sin obstruir el tráfico y el flujo vial sin invadir la banqueta y deberán evitar obstruir el radio de giro de la intersección más próxima;
II. Sólo podrán establecerse espacios para estacionamiento en zonas donde no interfiera con los accesos a las edificaciones existentes;
III. Los cajones de estacionamiento no podrán estar ubicados invadiendo total o parcialmente los carriles de circulación y/o ciclovías;
IV. Deberán evitarse los cajones de estacionamiento en la vía pública con impacto alto, como lo son: vialidades regionales, vialidades principales, así como donde se ubiquen equipamientos educativos;
V. Se podrán colocar espacios de estacionamiento para bicicletas y motocicletas, los cuales deberán contemplar un proyecto de adecuación de la zona de instalación para generar condiciones de seguridad al usuario y los cuales necesitarán el visto bueno por parte de la Dirección de Movilidad.

Artículo 113. La Dirección de Movilidad podrá dictaminar la factibilidad para cajones exclusivos de uso particular cuando se cumplan con los siguientes criterios de factibilidad:

a) Cuando la vivienda no cuente con estacionamiento interno;
b) Cuando la vialidad cuente con espacio para permitir el estacionamiento en vía pública;
c) Cuando el cajón de estacionamiento no obstruya o limite los movimientos vehiculares, como radios de giro o entrecruzamientos.
d) Cuando la jerarquía de la vialidad no sea de Acceso Controlado, Principal o Colectora.
e) Cuando el residente o algún otro miembro de la vivienda sea discapacitado o necesite de maniobras especiales para el ascenso o descenso de vehículos.
f) Cuando el frente de la vivienda sea igual o mayor a los 5.00 metros.

Artículo 114. Cuando se soliciten cajones exclusivos para uso en comercios o servicios, estos serán de uso exclusivo únicamente dentro del horario de operación del negocio.

SECCIÓN III.
Del Servicio de Estacionamiento.

Artículo 115. Corresponde a la Dirección de Padrón y Licencias, otorgar las licencias para los estacionamientos que funcionan en predios de propiedad privada, atendiendo a la opinión de la Dirección de Movilidad.

Artículo 116. Previo al otorgamiento de las concesiones, autorizaciones o permisos para la prestación del servicio público de estacionamiento de vehículos, deberán evaluar con base en los estudios presentados por los interesados, los siguientes aspectos:

a) Verificar la ubicación y superficie del predio donde se prestará el servicio de estacionamiento de automóviles; y
b) Las demás que señalen las leyes y reglamentos aplicables.

Artículo 117. Los estacionamientos que requieran concesión, autorización o permiso municipal para funcionar, se clasificarán de la siguiente manera:

I. Atendiendo al órgano que lo presta, en:
   a) Estacionamiento Público Municipal: Todo estacionamiento que sea propiedad o sea administrado por la propia administración municipal o por conducto de un concesionario.
   b) Estacionamiento Privado de Uso Público en el Municipio: Todo estacionamiento que no sea propiedad del municipio y que se encuentre dentro de éste, para cuya operación requiere de una autorización o permiso provisional;

II. Atendiendo a su categoría:

a) De Primera: Toda edificación, diseñada y construida ex profeso para destinarla al estacionamiento de vehículos, que cuente con pisos de concreto, empedrado o asfalto, servicio de elevador cuando su altura resulte mayor a cuatro niveles, con barda perimetral cubierta o techo;
b) De Segunda: Todo predio o edificio acondicionado para tal fin, con o sin techo, con barda perimetral, y con piso de concreto, grava, asfalto o empedrado en áreas de circulación;
c) De Tercera: Todo predio o edificio susceptible de ser usado como estacionamiento y circundado al menos por malla metálica de 2.10 metros de altura, con piso de concreto, asfalto, grava o empedrado.

III. Estacionamiento Vinculado: Estacionamiento público en plazas, centros comerciales o vinculados a establecimientos mercantiles o de servicios, en el cual se ha decidido cobrar por su utilización o con gratuidad condicionada;
IV. Estacionamientos Eventuales: Los servicios de estacionamiento que prestan los particulares en predios acondicionados de manera definitiva o temporal para ofrecer este servicio a los asistentes a eventos, ferias, conciertos, exposiciones, entre otros, cuando estas no sean de carácter permanente;
V. Estacionamiento en la Vía Pública: Todo aquel espacio habilitado para tal efecto, situado en las calles, avenidas y demás arroyos viales, pudiendo tener o no sistemas de cobro municipal, denominados por este Reglamento como estacionómetros, o cualquier otra plataforma de cobro; y
VI. Estacionamientos para bicicletas y/o vehículos de transporte individual en red sin anclaje: Lugares, áreas o espacios en la vía pública o espacio público, que la Dirección autorice para que los usuarios de los sistemas de bicicleta en red sin anclaje, puedan de manera opcional estacionar las bicicletas.

Pudiendo las anteriores modalidades de estacionamientos contar con SAEV, dando debido cumplimiento lo establecido en el presente Reglamento.

Del mismo modo, podrán ser considerados como estacionamientos bajo la figura de contrato de pensión siempre y cuando cuenten con vigilancia las 24 horas del día.

En áreas declaradas como de protección histórica, los estacionamientos deberán contar con bardas frontales de acuerdo a la arquitectura predominante en el entorno de la zona a instalarse y en los centros comerciales se deberán instalar perimetralmente barreras o elementos que impidan la circulación en banquetas peatonales, debiendo el usuario utilizar exclusivamente el paso por las áreas de control.

Artículo 118. Los usos que se hallen obligados a contar con cajones de estacionamiento y no cuente con el espacio o sea insuficiente en el mismo local, deberán adoptar alguna de las siguientes modalidades:

I. Prestar directamente o a través de un tercero el servicio de acomodadores de vehículos (SAEV), motocicletas y bicicletas, sin estacionarlos en la vía pública o banquetas;
II. Adquirir un inmueble que se destine para ese fin;
III. Celebrar contrato de arrendamiento de un inmueble para prestar el servicio, o
IV. Celebrar contrato con un tercero para la prestación del servicio de estacionamiento.

En caso de que no se pueda cumplir con alguna de las modalidades previstas en las fracciones anteriores, podrá solicitar al Ayuntamiento la reducción en el cálculo de cajones requeridos de conformidad con el siguiente artículo.

Artículo 119. La reducción o condonación en la cuantificación de cajones de estacionamiento se otorgará bajo los siguientes términos:

I. Las que se construyan en un predio menor a 90 metros cuadrados;
II. Las que colinden o den frente a vialidad peatonal, o tengan una anchura entre alineaciones de calzada menor a 6.50 metros
III. En los inmuebles catalogados como fincas de valor patrimonial ubicados en los zonas que se determinen de protección patrimonial
IV. En los bienes inmuebles del catálogo de fincas patrimoniales ubicados en las zonas que se determinen de protección ambiental;
V. En la regularización de viviendas unifamiliares; y
VI. Conforme las normas que se establezcan en cada PIUE
VII. Los comercios establecidos en mercados, o cualquier espacio de comercio al por menor de propiedad pública.

Artículo 120. Las cuotas que el concesionario o titular del permiso o autorización deban de cubrir por la operación del servicio de estacionamientos en cualquier modalidad, serán fijadas en la Ley de Ingresos del Municipio para el ejercicio fiscal aplicable, aquellos que sean de nueva creación deberán de cumplir previamente con la obtención del visto bueno por parte de la Dirección.

Artículo 121. Son obligaciones de los propietarios y/o administradores de estacionamientos:

I. Mantener libres de obstáculos los carriles de entrada y salida; y mantener libres los de circulación a excepción de que sean instrumentos de control de tránsito y circulación, debidamente colocados dentro del establecimiento;
II. Conservar las instalaciones sanitarias y el establecimiento en condiciones de higiene y seguridad, de conformidad con el reglamento respectivo;
III. Proporcionar la vigilancia necesaria para la integridad de los vehículos y la seguridad del usuario dentro del horario de servicio debidamente establecido;
IV. Mantener en la caseta de cobro o máquina automatizada a la vista del público la tarifa autorizada;
V. Colocar a la vista del público el horario de servicio y respetarlo;
VI. Colocar en un lugar visible los números telefónicos o correo electrónico para quejas de los usuarios;
VII. Proporcionar algún comprobante de ingreso ya sea electrónico o mediante un boleto al usuario, que tengan algún medio para verificar el tiempo transcurrido en el estacionamiento.
VIII. Expedir, cuando el usuario lo solicite, el comprobante de pago por el servicio, mismo que deberá especificar la cantidad de cobro con base en la tarifa autorizada, y en su caso el comprobante fiscal de ser solicitado por el usuario;
IX. Procurar que los usuarios del estacionamiento utilicen los lugares preferenciales sólo cuando cuenten con la acreditación oficial expedida por la autoridad competente.
X. Colocar, cuando se encuentren ocupados todos los lugares autorizados de estacionamiento, un anuncio que así lo indique a la entrada del establecimiento;
XI. Los vehículos dados en guarda se presumirán abandonados cuando su propietario o poseedor no los reclames dentro de los treinta días naturales siguientes a su ingreso, siempre que el servicio no se haya contratado por un tiempo mayor;
XII. Vencido el plazo señalado en el párrafo anterior, el estacionamiento deberá reportar el automóvil a las autoridades en movilidad competentes, especificando sus características.
XIII. Llevar el registro del personal que labore en el estacionamiento, incluyendo aquellos que prestan servicios complementarios de lavado encerado y otros similares;
XIV. En su caso, vigilar que los acomodadores del estacionamiento porten gafete de identificación a la vista, así mismo, deberán contar con licencia de conducir vigente;
XV. Queda prohibido que personas ajenas a los acomodadores manejen los vehículos de los usuarios;
XVI. Los empleados no deberán trabajar bajo los efectos del alcohol o sustancias tóxicas; y
XVII. Que el personal que labora en el estacionamiento se encuentre debidamente capacitado para el manejo de extintores y en primeros auxilios.

Artículo 122. Queda prohibido a los propietarios, administradores, encargados y acomodadores de estacionamientos:

I. Permitir que personas ajenas a los acomodadores manejen los vehículos de los usuarios;
II. Permitir una entrada mayor de vehículos al número o rango de cajones autorizado, según el tipo de servicio que preste el estacionamiento.
III. Que se encuentren en estado de ebriedad o bajo el efecto de sustancias tóxicas;
IV. Sacar del estacionamiento los vehículos confiados a su custodia, sin autorización del propietario o poseedor;
V. En el inmueble del estacionamiento se podrán prestar servicios complementarios, siempre que el propietario o administrador se responsabilice de los mismos y mantenga a la vista del público la lista de precios correspondiente;
VI. La prestación del servicio de estacionamiento no podrá condicionarse a la de los servicios complementarios; y
VII. Eliminar los espacios preferentes para personas con discapacidad, adultos mayores y mujeres embarazadas, procurar que en la medida de lo posible que no sean utilizados los espacios reservados, por personas que no cuenten la acreditación respectiva.

Artículo 123. Los predios o edificios destinados a estacionamientos, ya sean de uso público o privado, deberán cumplir los lineamientos relativos a la accesibilidad universal.

Artículo 124. El servicio al público de estacionamiento de vehículos, podrá ser prestado por personas físicas o morales, instituciones privadas o públicas.

Artículo 125. En caso de emergencia, siniestro o cualquier otra eventualidad evidente o decretada por autoridad competente en el edificio destinado para el estacionamiento, se deberán deshabilitar

los elementos de control de acceso, liberándose el operador del servicio de responsabilidad, como consecuencia de la apertura de salidas.

Artículo 126. El estacionamiento o espacio para la detención momentánea o temporal de vehículos deberá considerarse como parte de la vialidad, ya sea que este se encuentre en la calle, dentro o fuera del arroyo de circulación, o dentro de los predios o edificaciones.

SECCIÓN IV.
De los Lineamientos y Normas para los cajones de estacionamiento

Artículo 127. La construcción y mantenimiento de los inmuebles destinados a prestar el servicio de estacionamientos, así como cada cajón en lo individual, ya sea para comercio, unidad habitacional, vivienda, estacionamientos exclusivos, acomodadores de vehículos y demás construcciones que requieran del servicio de estacionamiento, deberán ajustarse a los lineamientos previamente establecidos en los Planes Parciales de Desarrollo Urbano, en el Código Urbano para el Estado de Jalisco, el Reglamento Estatal de Zonificación y el Reglamento de Construcciones para el Municipio Tlajomulco de Zúñiga, Jalisco, y demás disposiciones aplicables.

Artículo 128. Si algún caso en específico no se encuentra en los términos y normatividad anterior, quedará sujeto al criterio técnico de la Dirección.

SECCIÓN V.
De los Estacionamientos Eventuales.

Artículo 129. La operación de estacionamientos eventuales sólo procederá, cuando las calles aledañas al sitio del evento no se vean afectadas en su fluidez vehicular.

Artículo 130. La Dirección podrá autorizar esta modalidad de estacionamientos, cuando se cumplan únicamente con los siguientes requisitos:

I. Solicitud por escrito, con por lo menos quince días anteriores a la fecha de inicio del evento, señalando la ubicación exacta del predio y la cantidad de cajones solicitados;
II. Identificación oficial y comprobante de domicilio del solicitante;
III. La documentación que acredite la posesión o propiedad del predio que se pretende utilizar para este fin;
IV. Que el inmueble cuente con seguro de responsabilidad civil o fianza por robo total o contra incendio del inmueble; o
V. Los dictámenes técnicos cuando a juicio de la Dirección se requieran.

Artículo 131. Cuando el servicio de estacionamiento se preste exclusivamente con motivo de un acto o espectáculo público, el operador del estacionamiento debe hacer del conocimiento del usuario que dispone de dos horas a partir de la terminación del evento para retirar su vehículo, transcurrido el plazo, cesa la responsabilidad del prestador del servicio.

CAPÍTULO XIV.
De las Inspecciones y Operativos de Movilidad.

Artículo 132. Son las órdenes que fundamentan los operativos de inspección o vigilancia rutinarios o de atención a reportes ciudadanos para el cumplimiento de este reglamento y de conformidad a la ley en la materia.

Artículo 133. Son servicios que ofrece la Dirección los siguientes:

I. Apoyo de personal para el control de tránsito en eventos.
   El oficio solicitando cualquier servicio de la Dirección de Movilidad deberá ingresar con veinte días de anticipación, después de este plazo no se garantiza proporcionar el servicio.
   a) Para eventos particulares. Por la prestación de apoyo vial a eventos realizados en predios particulares pero que por su naturaleza ocasionan un impacto significativo en los niveles de servicio de las vialidades de acceso, se requerirá cubrir la cuota requerida conforme a la ley de ingresos vigente
   b) Para eventos en la vía pública. Para eventos organizados por personas físicas, instituciones públicas o privadas que una vez autorizado el permiso para uso del espacio público requieran de apoyo con personal de la Dirección para el control de tránsito o resguardo de los asistentes, la prestación de este servicio estará sujeto a la disponibilidad de personal y vehículos y se brindara solamente en las etapas críticas donde se afecte la vialidad o el tránsito en de las vías públicas
II. Atención a Reportes Generales.

Se resuelve a partir de la denuncia ciudadana por medio de oficio o los demás medios oficiales en atención a una problemática generada en torno a la vialidad o el tránsito de personas y vehículos, las peticiones ciudadanas que se procesen podrán derivar en la dictaminación para la modificación de los elementos de la vía pública.

Artículo 134. Son sanciones en las que interviene la Dirección de Movilidad las siguientes:

a) Apercibimiento. Se emite a cualquier persona para notificar que está infringiendo en uno o más artículos que regulan el comportamiento vial;
b) Multa. Se emite a cualquier persona que infrinja uno o varios artículos que regulan el comportamiento vial dentro del municipio;
c) Retiro. Tanto de objetos como de vehículos que están obstruyendo la vía pública y/o que se encuentran en estado de abandono; y
d) Encierro. Se resguardarán los vehículos u objetos retirados de la vía pública en los depósitos municipales o aquellos concesionados para tal fin, conforme se determine por la autoridad ejecutora hasta que se acredite el pago de las sanciones, gastos administrativos y lo correspondiente al tiempo que permanezca el vehículo u objeto en el depósito según las tarifas vigentes en la ley de ingresos.

CAPÍTULO XV.
De las Infracciones y de los Recursos.

Artículo 135. La Dirección de Movilidad podrá expedir apercibimientos y sanciones derivadas de violaciones e infracciones previstas en materia de movilidad en el presente reglamento.

Artículo 136. La Dirección contará con Agentes de Movilidad, que para efecto de este Reglamento se entenderá el presente que se encuentre adscrito o comisionado de manera activa dentro de la Dirección de Movilidad, el cual deberá estar debidamente acreditado y capacitado, además de que se deberá cumplir con los requisitos que para tal efecto señala la Ley para los trabajadores del Estado y sus Municipios del Estado de Jalisco.

Artículo 137. Los Agentes de Movilidad Municipal serán competentes para efectuar procedimientos relativos a actos de control, verificación, vigilancia, o inspección en materia de movilidad, para lo cual deben conducirse con respeto a los particulares, observar los principios éticos del servicio público, abstenerse de incurrir en responsabilidades u otras faltas y cumplir con las siguientes formalidades.

I. Los actos de control, vigilancia, verificación o inspección en materia de movilidad, podrán practicarse en cualquier día y hora, consistirán en operativos permanentes y ordenados por la autoridad competente.
II. Para realizar actos de control, vigilancia, verificación o inspección en materia de movilidad, bastará que los agentes de movilidad cuenten con la identificación que los acredite como tal.
III. El Agente de movilidad hará de conocimiento del conductor los hechos u omisiones que en su caso, constituyan el apercibimiento a las disposiciones de este reglamento; además determinará si, con base en ellas, procede alguna medida de seguridad, y como consecuencia el levantamiento del Acta de Infracción, llenando formas impresas numeradas o ingresando los datos en el dispositivo tecnológico de infracción digital, en las que se harán constar las transgresiones que se hubiesen presentado, la cual deberá contener, cuando menos, los siguientes datos:
    a) Los datos de identificación del vehículo, haciendo referencia a número de la placa y marca del vehículo;
    b) Hora, día, mes y año en que se elabora el Acta de Notificación de Infracción;
    c) Lugar en que se cometió la infracción.
    d) Especificación del o los artículos que hayan sido infringidos y de la o las medidas que, en su caso, hayan determinado imponer conforme a este reglamento
    e) Nombre y firma del Agente de Movilidad que levante el Acta de Infracción
IV. Cumplido lo anterior, se procederá a la firma del Acta de Notificación de infracción por el Agente que la haya aplicado;
V. Se entregará el original de la misma al conductor o en caso de que el conductor del vehículo no se encuentre presente al momento en que el Agente de Movilidad elabore el Acta de Notificación de Infracción, éste procederá a colocarla sobre el parabrisas del vehículo, y otro tanto se remitirá a la Dirección. Así mismo, en caso de que el conductor se niegue a recibirla, el original de ésta se dejará en el parabrisas;

Artículo 138. Serán motivo de sanciones las conductas siguientes:

I. Omitir el pago de la tarifa de los estacionómetros o cualquier otra plataforma de cobro;
II. Por estacionar vehículos invadiendo parte de dos lugares que cuenten con estacionómetros o cualquier plataforma de cobro;

III. Por estacionar vehículos invadiendo parte de entrada a cochera o a un estacionamiento sea público o privado, de tal manera que impida o dificulte el acceso a otro vehículo;
IV. Por estacionarse sin derecho en espacios autorizados como exclusivos o en intersección de calles sin respetar la línea amarilla, así como en lugar prohibido por la autoridad correspondiente;
V. Por estacionarse obstruyendo rampas para personas con discapacidad;
VI. En caso de los aparatos para controlar el estacionamiento, por introducir objetos diferentes a la moneda correspondiente, por pintar el aparato, además del pago de los daños que sufra el mismo, sin perjuicio de la consignación penal;
VII. Colocar folio con fecha pasada en el parabrisas con la intención de engañar al agente;
VIII. Falsificar, alterar o hacer mal uso de las tarjetas, calcomanías o permisos que se otorguen para el uso de estacionómetros;
IX. Cambiar el folio de notificación de infracción de un automóvil a otro de diferente placa;
X. Por señalar espacios sin autorización como estacionamiento exclusivo, en servidumbre, banqueta o en la vía pública;
XI. Por obstruir el espacio de un estacionamiento cubierto por estacionómetros con materiales de obra de construcción, puestos de vendimias, materiales tipo tianguis sin contar con autorización para ello;
XII. Por colocar materiales u objetos varios en el arroyo de la calle para evitar que se estacionen vehículos;
XIII. Por alterar las tarifas autorizadas por el Ayuntamiento en los estacionamientos públicos;
XIV. Por dejar de prestar el servicio de estacionamientos públicos en días u horas contenidas en el convenio de concesión, permiso o licencias; salvo caso fortuito o de fuerza mayor;
XV. Por operar estacionamiento público sin convenio de concesión, permiso o licencia otorgado por la autoridad municipal;
XVI. Por no tener a la vista las tarifas autorizadas por la Comisión de Tarifas de Estacionamientos;
XVII. Por no tener vigentes los permisos correspondientes para la utilización de espacios como estacionamientos exclusivos de la vía pública;
XVIII. Por tener señalados más metros de los autorizados para utilizar espacios como estacionamientos exclusivos en la vía pública;
XIX. Por retirar sin autorización aparatos de estacionómetros del lugar en que se encuentren enclavados, independientemente del pago de los daños o destino que se les dé a estos;
XX. Por no tener en un lugar visible para el público o no mantener óptimas condiciones la declaración expresa de responsabilidades de los daños que sufran los vehículos bajo custodia en un estacionamiento de servicio público;
XXI. Por tener sobrecupo de vehículos en relación a la capacidad de cajones del estacionamiento, registrada y autorizada por la autoridad municipal;
XXII. Por no tener en el estacionamiento el libro de registro de vehículos pensionados o estar autorizados por la oficina de estacionamientos;
XXIII. Por ceder los derechos de la concesión, permiso o licencia de estacionamientos públicos o exclusivos, sin la autorización municipal;
XXIV. Por estacionarse obstruyendo una ciclovía;
XXV. Por utilizar el estacionamiento exclusivo con fines distintos a lo establecido en el presente reglamento;
XXVI. Por insultar al personal de inspección, supervisión o vigilancia además del pago de los daños físicos o jurídicos que sufra su propio personal, independientemente de la consignación;
XXVII. Por obstruir con cualquier objeto u obstáculo el libre acceso a los estacionómetros para hacer uso de ellos;
XXVIII. Por no disponer el establecimiento de espacios para estacionar vehículos de conformidad con la superficie construida en la prestación del servicio con acomodadores de vehículos;
XXIX. Por ocupar espacio para personas con discapacidad, personas de la tercera edad o mujeres embarazadas sin contar con la acreditación correspondiente ya sea en vía pública,estacionamientos públicos en plazas, centros comerciales o vinculados a establecimientos mercantiles o de servicios;
XXX. Por no contar con los espacios exclusivos requeridos para las personas con discapacidad, adultos mayores y mujeres embarazadas;
XXXI. Por efectuar maniobras de carga y descarga desde vehículos en espacios no destinados para ello;
XXXII. Averiar o dañar el sistema de control de estacionamiento o estacionómetros, parcial o totalmente;
XXXIII. Estacionar motocicletas o cualquier otro vehículo en espacios exclusivos para bicicletas;
XXXIV. Por incumplimiento de los dictámenes que se emitan desde la Dirección;
XXXV. Por exceder el tiempo autorizado en estacionamiento medido o derivado de un dictamen para cierres parciales de la vía pública;
XXXVI. Al vehículo que utilice espacios marcados sin permiso como sitio de taxi;
XXXVII. Por obstruir con objetos o vehículos la vía pública, banquetas o ciclovías;
XXXVIII. Por ofrecer servicios de transporte sin la autorización de la Secretaría; y

XXXIX. Se sancionará a quien realice obras de construcción en la vía pública sin los elementos de protección de obra que correspondan.

SECCIÓN I.
Del Retiro de Objetos en la Vía Pública.

Artículo 139. La Dirección en coordinación, con las dependencias municipales y estatales podrá retirar vehículos, bienes y objetos que obstruyan la circulación de avenidas, calles y andadores, en aceras, así como aquellos que no permitan el acceso a las cocheras y el espacio destinado al estacionamiento, ponderando siempre la adecuada movilidad libre de riesgo.

Artículo 140. Todo vehículo, caja o remolque que se presuma abandonado en términos de la ley del procedimiento administrativo será objeto de sanción, retiro y traslado a los depósitos públicos o privados que indique la autoridad competente.

Artículo 141. Los vehículos retirados de la vía pública serán depositados en los inmuebles administrados por el gobierno municipal y/o podrá llevar a cabo convenios con particulares o con el gobierno del estado para destinar un predio como depósito de vehículos abandonados. El interesado dispondrá de un plazo improrrogable de tres meses naturales contados a partir del día siguiente de su retiro para que acuda por ellos.

En caso de no ser reclamados dentro de ese plazo serán puestos a disposición del Ayuntamiento o serán destruidos

Artículo 142. Para los vehículos retirados en la vía pública, será necesario acudir a la instancia quien tenga a disposición el vehículo con la documentación necesaria para acreditar la propiedad legal del mismo, debiendo cubrir, las multas y costos por resguardo generados.

Artículo 143. Los objetos retirados de la vía pública serán depositados en uno de los inmuebles que estén bajo la administración de la Dirección. El interesado dispondrá de un plazo improrrogable de treinta días naturales contados a partir del día siguiente de su retiro para que acuda por ellos al depósito municipal.

En caso de no ser reclamados dentro de ese plazo serán puestos a disposición de la Dirección o serán destruidos.

Artículo 144. Para solicitar la devolución de los objetos retirados en la vía pública, será necesario acudir a la Dirección con la documentación que acredite la propiedad de dichos objetos o la legal posesión de los mismos.

SECCIÓN II.
De las Cancelaciones.

Artículo 145. Será facultad exclusiva del Director de Movilidad, llevar a cabo la cancelación de las multas que sean emitidas por su propia Dirección. Únicamente se podrán cancelar las multas emitidas por el personal de la Dirección cuando existan uno o más de los siguientes casos:

I. Por falla del estacionómetro o cualquier otra plataforma de cobro;
II. Por el uso de espacios para persona con discapacidad en caso de no contar con acreditación al momento de la infracción, únicamente en caso de que acrediten necesidad, no tuvieran multas previas por ese concepto que tramiten su acreditación en ese momento;
III. En caso de que exista un error en la emisión del acta de notificación de infracción con relación a la información que se asienta en la misma, respecto del vehículo sancionado;
IV. En caso de actas de notificación por omitir tarifa de estacionómetros o cualquier otra plataforma de cobro, si cuentan con tarjetón vecinal u oficial.

V. Cuando se realice la multa o infracción por parte del Agente de Movilidad en contravención a alguna normatividad municipal.

Artículo 146. Será posible la condonación de un porcentaje al tomar el curso de "educavial" debiendo cubrir el costo del curso conforme a la Ley de Ingresos Vigente y presentando la constancia de asistencia al curso en la Dirección de Movilidad.

SECCIÓN III.
De los Recursos.

Artículo 147. Las personas que se consideren o resulten afectados en sus derechos por las resoluciones o actos administrativos derivados de la aplicación del presente ordenamiento podrán interponer los medios de defensa o recursos previstos en la Ley del Procedimiento Administrativo del Estado de Jalisco, respecto de resoluciones que se dicten de conformidad a este Reglamento o de actos u omisiones siendo los siguientes:

I. Recurso de Inconformidad: Procede en contra de multas impuestas por la Autoridad Municipal y tiene como objeto se confirme o modifique el monto de la multa, deberá interponerse dentro del término de diez (10) días naturales contados a partir de la fecha en que fue notificada la multa ante la autoridad que emitió la resolución impugnada, y se substanciará en la forma y términos señalados en la Ley del Procedimiento Administrativo del Estado de Jalisco;
II. Recurso de Revisión: Procede en contra de los actos o las resoluciones de la autoridad municipal competente que:
   a) Den por concluido el Procedimiento Administrativo correspondiente en perjuicio del particular y que el recurrente estime que violenta sus derechos;
   b) Contra la imposición de sanciones a que se refiere este Reglamento y que el interesado estime indebidamente fundadas y motivadas;
   c) Determinen y ejecuten las medidas de seguridad previstas en este Reglamento y que el afectado estime improcedentes o inadecuadas;
   d) Los interesados estimen violatorias de este Reglamento, decretos, programas y planes de desarrollo urbano; y
   e) En los demás supuestos previstos en la Ley del Procedimiento Administrativo del Estado de Jalisco.

Artículo 148. Los recursos de inconformidad y revisión, se substanciarán de conformidad con lo previsto en la Ley del Procedimiento Administrativo del Estado de Jalisco. En contra de la resolución dictada por la Autoridad Municipal al resolver los Recursos de Revisión, procederá el Juicio de Nulidad ante el Tribunal de Justicia Administrativa del Estado de Jalisco.

TRANSITORIOS

ARTÍCULO PRIMERO.- El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Municipal.

ARTÍCULO SEGUNDO.- Se derogan las disposiciones en contrario a partir de la entrada en vigor del presente Decreto"

XV.- Por los fundamentos y motivos ya expuestos sometemos a consideración del Ayuntamiento Constitucional del Municipio de Tlajomulco de Zúñiga, Jalisco, para su discusión, y en su caso, aprobación y autorización de los resolutivos a manera del siguiente:

PUNTO DE ACUERDO

PRIMERO.- El Ayuntamiento Constitucional del Municipio de Tlajomulco de Zúñiga, Jalisco, aprueba y autoriza el turno a la Comisión Edilicia de Reglamentos y Puntos Constitucionales como convocante, así como a la Comisión Edilicia de Movilidad y Seguridad Vial como coadyuvante, del proyecto de Decreto por el que se expide el Reglamento de Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial para el Municipio de Tlajomulco de Zúñiga, Jalisco.

SEGUNDO.- Notifíquese mediante oficio, cúmplase y regístrese en el Libro de Actas de Sesiones correspondiente.

ATENTAMENTE.
Tlajomulco de Zúñiga, Jalisco, 24 de abril del año 2023.
"2023, AÑO DEL BICENTENARIO DEL NACIMINETO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE JALISCO".

ING. SALVADOR ZAMORA ZAMORA.
Presidente Municipal y Presidente de la Comisión Edilicia de Movilidad y Seguridad Vial del Ayuntamiento de Tlajomulco de Zúñiga, Jalisco.

REGIDORA SAGRARIO ELIZABETH GUZMÁN UREÑA.
Presidenta de la Comisión Edilicia de Reglamentos y Puntos Constitucionales del Ayuntamiento del Municipio de Tlajomulco de Zúñiga, Jalisco.

Esta hoja pertenece a la Iniciativa de Ordenamiento Municipal mediante la cual se propone que el Ayuntamiento Constitucional del Municipio de Tlajomulco de Zúñiga, Jalisco, apruebe y autorice el turno a la Comisión Edilicia Reglamentos y Puntos Constitucionales como convocante, así como a la Comisión Edilicia de Movilidad y Seguridad Vial como coadyuvante; del proyecto de Decreto por el que se expide el Reglamento de Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial para el Municipio de Tlajomulco de Zúñiga, Jalisco.

ABOR/SEGU