



Santiago de Querétaro, Qro., a 14 de enero de 2025.

Asunto: Se presenta "INICIATIVA QUE CREA LA LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE QUERÉTARO".

**HONORABLE PLENO DE LA SEXAGÉSIMA
PRIMERA LEGISLATURA DEL ESTADO DE QUERÉTARO
PRESENTE.**

El suscrito Diputado Arturo Maximiliano García Pérez, integrante del Grupo Legislativo MORENA en la Sexagésima Primera Legislatura del Estado de Querétaro con fundamento en lo dispuesto por el artículo 18 fracción II de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Querétaro y de conformidad con el artículo 42 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Querétaro, someto a consideración esta Soberanía la presente "INICIATIVA QUE CREA LA LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE QUERÉTARO", conforme a la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Que el reconocimiento y la protección de los derechos humanos son una materia que se encuentra en constante consolidación dentro del orden jurídico mexicano pues son el conjunto de prerrogativas inherentes a la naturaleza de la persona, cuya realización efectiva resulta indispensable para el desarrollo integral del individuo que vive en una sociedad jurídicamente organizada.

Es en los derechos humanos donde se manifiesta el compromiso de asegurar que cada individuo pueda tener acceso a las condiciones, bienes y libertades requeridos para una vida digna, dado que son universales, intransferibles e indivisibles. Por lo tanto, la modificación de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en 2011 resaltó la relevancia de los derechos y la obligación del Estado de fomentar, respetar, salvaguardar y asegurarlos.

Sin embargo, cada día se progresa en el reconocimiento de nuevos derechos, resultado de la evolución y la dinámica social, en la que se descubren nuevas facetas de la dignidad humana, teniendo en cuenta a las personas tanto en su aspecto individual como en su aspecto colectivo. Este es el escenario del derecho a la movilidad, que no solo se vincula con el desplazamiento de individuos de un sitio a otro, sino que requiere de ambientes y condiciones esenciales para la práctica de otros derechos, en el día a día.

La movilidad es un elemento esencial para el desarrollo, el bienestar y la vida de producción.

2. Que la movilidad como un derecho diverso al de libre tránsito, ha estado presente de forma implícita en varios documentos internacionales vinculados a derechos humanos. Uno de los primeros fue el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales de 1966,



relacionado con la transversalidad de la movilidad como condición para el ejercicio efectivo de otros derechos humanos, la cual juega un papel determinante en la creación o reducción de las brechas de desigualdad y en la calidad de vida de las personas.

Otro documento que subraya la importancia de la movilidad para el ejercicio de los derechos humanos y salvaguarda de la dignidad de las personas, es la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, que en su artículo 20 relativo a la movilidad personal, dispone que los estados han de asegurarles a quienes viven con una discapacidad la mayor independencia posible. Esto implica no solo la adecuación y diversificación de la forma en que se transportan las personas en la ciudad, sino del rediseño de las vías y espacios tanto públicos como privados.

Por su parte la Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Adultas Mayores, que en su artículo 26 titulado "Derecho a la accesibilidad y a la movilidad personal" enfatiza la importancia que esta última tiene para el autocuidado e independencia de adultos mayores y la necesidad de que el Estado garantice su movilidad.

3. Que lo anterior ha contribuido durante las últimas tres décadas para promover la movilidad no solo como condición indispensable para el pleno ejercicio de los derechos humanos, sino como un derecho en sí mismo.

Entre los documentos que sentaron las condiciones para concebir a la movilidad como derecho humano destacan tres: la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, la Nueva Agenda Urbana III y la Agenda 2030, aunque estos documentos no son jurídicamente vinculantes, pero si han determinado el contenido de los que sí lo son, como la influencia que se tuvo en la reforma a la Constitución Política de la Ciudad de México y en las leyes de movilidad que son ejemplo para el resto del país.

La Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad es fruto del trabajo desarrollado por diversas organizaciones sociales a través de cuatro foros que a nivel mundial se celebraron a partir del año 2000. La versión final fue presentada en el Foro Mundial Urbano Barcelona-Quito en octubre de 2004 y es un instrumento dirigido a contribuir con las luchas urbanas y con el proceso de reconocimiento, en el sistema internacional de los derechos humanos, del derecho a la ciudad y ha sido base para establecer que las ciudades deben garantizar a todas las personas el derecho de movilidad y circulación en la ciudad, de acuerdo a un plan de desplazamiento urbano e interurbano y a través de un sistema de transportes públicos accesibles, a precio razonable y adecuados a las diferentes necesidades ambientales y sociales (de género, edad y discapacidad).

La Nueva Agenda Urbana fue adoptada en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible, Hábitat III en Quito, Ecuador, el 20 de octubre de 2016, siendo una guía para el desarrollo de políticas y acciones urbanas sostenibles y en consonancia con las metas de la Agenda 2030, buscan sentar las bases de la movilidad sostenible y privilegiar la seguridad vial, especialmente la de aquellos que son más vulnerables



en la vía pública por vincularse a sectores de la población tradicionalmente considerados como tales o por la forma en la que han elegido ejercer su derecho a la movilidad.

Y en relación con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada por la ONU en la cuarta sesión plenaria del 25 de diciembre de 2015. Esta resolución retoma la Agenda y establece diecisiete objetivos prioritarios que permitirán sentar las bases de un desarrollo sostenible para el año 2030. Si bien no contempla un objetivo específico para la movilidad, sí la vincula con algunas de las metas del objetivo como lo es con el número tres: "Salud y bienestar" y número once: "Ciudades y comunidades sostenibles". Cabe señalar que los objetivos de desarrollo sostenible atañen a todos los países en diversas medidas, dependiendo de las áreas de que se trate, a diferencia de los objetivos del milenio que se enfocaban preponderantemente a las circunstancias propias de las naciones en desarrollo.

México es uno de los 193 estados originalmente comprometidos con los 17 objetivos que plantea la Agenda 2030. Para dar seguimiento a las metas vinculadas a estos objetivos, se han diseñado indicadores internacionales que permiten valorar el avance de cada país, con independencia de los indicadores nacionales que cada uno de ellos generen.

Las condiciones antes señaladas han dado pie a realizar una serie de modificaciones y creación de leyes Federales y reformas a la Constitución, que se han alimentado de la información y documentos de carácter internacional y de los cuales México ha firmado y en la mayoría de los casos, ratificado, como de los que ha emitido el propio estado mexicano y que son la génesis de este derecho y su inclusión en la Constitución.

4. Que de conformidad con el artículo 1º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, asume la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad.

Uno de los derechos humanos reconocido por el Estado Mexicano es el derecho a la movilidad, el cual fue incorporado a la Constitución política de México el 18 de diciembre de 2020, al adicionarse un párrafo al artículo cuarto de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para incorporar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad mediante decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación.

Baja principios rectores como el Acceso Universal, la Sostenibilidad, Eficiencia y seguridad, que mediante esta reforma no solo buscaba mejorar la infraestructura y los servicios de transporte, sino también la movilidad como un derecho fundamental, alineándose con las necesidad de desarrollo urbano y social del país.

5. Que la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, publicada el 17 de mayo de 2022 en el diario Oficial de la Federación, tiene como objetivo establecer la concurrencia entre la



Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de movilidad y seguridad vial.

Las instituciones de nuestro Estado debemos tener un marco legal que nos dé la capacidad de responder a los periódicos cambios estructurales de la sociedad rural y urbana, con sus respectivas necesidades de movilidad y transporte.

Concebir a la movilidad humana como derecho y además, darle la categoría de derecho fundamental, ha sido el primer paso para entender que estos sistemas han de centrarse en las personas, que son precisamente quienes ejercen los derechos.

Por lo anterior expuesto y fundado, someto a consideración de esta Honorable Sexagésima Primera Legislatura la siguiente:

"INICIATIVA QUE CREA LA LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE QUERÉTARO" para quedar en los términos siguientes:

Artículo Primero. Se **deroga** la Ley de Tránsito para el Estado de Querétaro y crea la Ley de Movilidad y Seguridad Vial para el Estado de Querétaro, para quedar como sigue:

LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE QUERÉTARO

TITULO PRIMERO Disposiciones Generales

CAPÍTULO PRIMERO Del objeto de la Ley y conceptos generales

Artículo 1. La presente Ley es de orden público e interés social, tiene por objeto garantizar el derecho humano a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, procurando en todo tiempo a las personas la protección más amplia, sus disposiciones son de observancia obligatoria en todo el territorio del Estado de Querétaro y tiene por objeto:

- I. Establecer las bases y principios a las que se deberá sujetar la Administración Pública para garantizar el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, priorizando el desplazamiento de las personas peatonas, conductoras de vehículos no motorizados y con discapacidad; bajo la planeación, regulación, gestión y garantizando



la movilidad de las personas;

- II. Establecer la jerarquía de la movilidad y los principios rectores a que deben sujetarse las autoridades competentes, en la implementación de esta Ley, en la expedición de disposiciones reglamentarias y en la formulación y aplicación de políticas, programas, planes, manuales, protocolos y acciones en la materia;
- III. Establecer los mecanismos enfocados a reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito con base en el enfoque de sistemas seguros;
- IV. Establecer las bases para la gestión de la seguridad vial con el objetivo de garantizar el derecho a la movilidad de todas las personas usuarias de la vía sin importar su condición, modo y medio de transporte;
- V. Establecer las directrices para la planeación, organización, regulación, gestión, control y evaluación de la movilidad de las personas y bienes ;
- VI. Establecer los mecanismos de coordinación entre las autoridades de los tres órdenes de gobierno en materia de movilidad y seguridad vial;
- VII. Establecer los mecanismos de participación de los sectores público, social, privado y de la población en general en las decisiones relacionadas con la política de movilidad y seguridad vial;
- VIII. Establecer la coordinación del Estado y los municipios, así como la coordinación metropolitana para integrar y administrar el sistema de movilidad, en los términos del artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y demás disposiciones legales y reglamentarias aplicables;
- IX. Sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros, para priorizar el desplazamiento de las personas, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad, para las personas que ejercen la movilidad del cuidado, así como bienes y mercancías, con base en la jerarquía de la movilidad señalada en esta Ley, que disminuya los impactos negativos sociales, de desigualdad, económicos, a la salud, y al medio ambiente, con el fin de reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito, para lo cual se debe preservar el orden y seguridad vial;
- X. Establecer las bases bajo las cuales el Ejecutivo estatal participará en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;



- XI. Promover la educación para la movilidad a través una cultura vial de respeto a todas las personas usuarias de la vía pública;
- XII. Establecer las bases de participación de los Observatorios;
- XIII. Diseñar los instrumentos de planeación integral de la movilidad, incorporando criterios de seguridad vial perspectiva de género y movilidad del cuidado, y
- XIV. Las demás que determine la Ley General en la materia, la presente Ley y disposiciones legales y normativas aplicables.

Artículo 2. Se consideran de utilidad pública:

- I. El control en el tránsito de vehículos particulares, privados y públicos en la infraestructura vial, enfocado a prevenir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito;
- II. La prestación de servicios de transporte de personas y distribución de bienes y la infraestructura y servicios auxiliares relativos a esos servicios;
- III. El uso de los sistemas de movilidad por todas las personas en condiciones de igualdad;
- IV. El establecimiento, mejoramiento y uso adecuado de las áreas de tránsito peatonal y vehicular, conforme a la jerarquía de movilidad, prevista en la presente Ley;
- V. La señalización vial y nomenclatura y demás elementos inherentes o incorporados a la vialidad;
- VI. El acceso de mujeres y niñas a transporte de calidad, seguro y eficiente, fomentando acciones para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual;
- VII. Las políticas dirigidas a favorecer la movilidad del cuidado, dirigidas tanto a las personas cuidadas como a las cuidadoras;
- VIII. Las políticas, medidas, normas y acciones en materia de seguridad vial adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones graves y muertes a causa de éstos, tales como la infraestructura vial segura, transporte multimodal, las velocidades seguras; los vehículos seguros, las personas usuarias seguras y la atención médica prehospitilaria, y



IX. Las demás que señalen otros ordenamientos jurídicos aplicables.

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

- I. **Actividad Física:** Actos motores propios del ser humano, realizados como parte de sus actividades cotidianas;
- II. **Accesibilidad:** Las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con los demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información, y otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público;
- III. **Acciones afirmativas:** Políticas, medidas o acciones dirigidas a favorecer a personas o grupos en situación de vulnerabilidad, con el fin de eliminar o reducir las desigualdades y barreras de tipo actitudinal, social, cultural o económico que los afectan;
- IV. **Ajustes Razonables:** Modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular, para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales;
- V. **Animales de asistencia:** A los animales de servicio, que han sido certificados para el acompañamiento, conducción y auxilio de personas con discapacidad;
- VI. **Animales terapéuticos:** A los animales que fungen como apoyo dentro de un proceso terapéutico a personas con discapacidad;
- VII. **Alcoholímetro:** Aparato para medir la cantidad de alcohol presente en el aire espirado por una persona;
- VIII. **Arroyo vehicular:** Área de la vialidad destinada a la circulación vehicular y movilidad no motorizada que en algunos casos está delimitada por alguno o varios de los siguientes elementos: camellón, guarnición, estacionamiento, acotamientos, entre otros;
- IX. **Arterias:** Vías públicas de circulación, destinadas al tránsito de vehículos, personas peatonas y movilidad no motorizada;
- X. **Atención médica prehospitalaria:** Es la otorgada al paciente cuya condición clínica se considera que pone en peligro la vida, un órgano o su función, con el fin de lograr la limitación del daño y su estabilización orgánico-funcional; desde los primeros auxilios



- que se le brindan hasta la llegada y entrega a un establecimiento para la atención médica con servicio de urgencias, así como durante el traslado entre diferentes establecimientos a bordo de una ambulancia;
- XI. Auditoría de movilidad y seguridad vial: Metodología aplicable a cualquier infraestructura vial existente o proyectada, para comprobar sus condiciones de seguridad, accesibilidad y calidad, a fin de identificar, reconocer y corregir las deficiencias;
- XII. 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;
- XIII. Avenidas: Las calles con amplitud de veinte metros de ancho o más o las así definidas por la autoridad municipal;
- XIV. 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;
- XV. Banqueta: Área pavimentada entre las edificaciones y las calles o avenidas, destinadas a la circulación de peatones, con o sin desnivel respecto al de la vialidad de tránsito vehicular;
- XVI. Bicicleta: Vehículo no motorizado principalmente de propulsión humana a través de pedales o de pedaleo asistido por motor eléctrico;
- XVII. Calle: Las superficies de terreno que son destinadas dentro de una población para la circulación de personas peatonas, vehículos no motorizados y vehículos motorizados; incluye áreas de espacio público no sólo destinadas al tránsito sino a la estancia y disfrute, como banquetas y camellones;
- XVIII. Calle completa: Aquella diseñada para facilitar el tránsito seguro de las personas usuarias de las vías, de conformidad con la jerarquía de la movilidad, que propician la convivencia y los desplazamientos accesibles y eficientes. Consideran criterios de diseño universal, la ampliación de banquetas o espacios compartidos de circulación peatonal y vehicular libres de obstáculos, el redimensionamiento de carriles para promover velocidades seguras, carriles exclusivos para el transporte público, infraestructura ciclista, así como señalética adecuada y visible en todo momento;
- XIX. Calzadas: Las calles con amplitud de avenidas, en las que existe camellón o jardín separador de los sentidos de la circulación o las así definidas por la autoridad municipal;



- XX. Camellón: Guarnición ubicada al centro de la vialidad que funge como divisor, ya sea de sentido o de jerarquía vial;
- XXI. Caminos: Son aquellos que comunican a una localidad con otra u otras dentro del territorio del Estado;
- XXII. Carril: Espacio asignado para la circulación de vehículos, ubicado sobre la superficie de rodamiento y delimitado por líneas continuas o discontinuas, el cual debe contar con el ancho suficiente para la circulación de vehículos en una fila;
- XXIII. Carril Compartido: Carril de circulación vehicular en una vialidad pública en donde el señalamiento, dispositivos viales y de control de velocidad y características geométricas, delimitan la circulación exclusiva de dos o más tipos de vehículos de manera segura y eficiente, en los términos de la legislación en la materia. El Estado y los municipios, en función de sus competencias y de manera coordinada, deberán prever las especificaciones técnicas y estándares en sus normas, manuales y reglamentos;
- XXIV. 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;
- XXV. Ciclista: Persona usuaria de un vehículo no motorizado o de tracción humana través de pedales; se considera también persona ciclista a aquellas que conducen bicicletas asistidas por motores eléctricos, siempre y cuando ésta desarrolle velocidades de hasta veinticinco kilómetros por hora; los menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado serán considerados peatones;
- XXVI. Ciclovía: Carril confinado exclusivo para la circulación ciclista físicamente segregado del tránsito automotor;
- XXVII. Conductor novel: Aquella persona que, sin importar la edad, comienza a conducir;
- XXVIII. Congestión vehicular: La condición de un tramo de vía cuando la demanda vehicular supera su capacidad;
- XXIX. Comprobante de verificación vehicular: Constancia, calcomanía, holograma, formato o cualquier instrumento tecnológico, con características de seguridad e identificación, que



autorice la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial y que sirve para comprobar el cumplimiento con la verificación vehicular.

- XXX. **Concesión:** Acto administrativo por el cual la persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado, por conducto de la Secretaría, autoriza a las personas físicas o jurídicas, para prestar un servicio público de transporte, en los términos y condiciones que la propia Ley señala;
- XXXI. **Constancia o póliza de seguro:** Documento expedido por una persona jurídica acreditada en los términos de la normatividad aplicable que ampare el aseguramiento del conductor o propietario del vehículo automotor para responder por daños y perjuicios ocasionados a terceros;
- XXXII. **Conurbación:** Continuidad física y demográfica que forman dos o más Centros de Población;
- XXXIII. **Desplazamiento:** Recorrido de una persona asociado a un origen y un destino preestablecidos con propósito determinado en cualquier modo de movilidad;
- XXXIV. **Dictamen:** Informe que contiene la opinión técnica de un especialista o experto sobre alguna cuestión, proyecto o hecho;
- XXXV. **Dispositivo de control de velocidad:** Conjunto de elementos que procuran modificar la velocidad vehicular tales como topes, vibradores o vialetas.
- XXXVI. **Dispositivos de control del tránsito:** Conjunto de señales, marcas, dispositivos diversos y demás elementos que se colocan en las vías con el objeto de prevenir, regular y guiar la circulación de personas peatonas y vehículos que cumplan con el criterio de diseño universal, garantizando su adecuada visibilidad en todo momento;
- XXXVII. **Dispositivos de seguridad vehicular:** Autopartes, partes, sistemas, diseños y mecanismos en un vehículo dispuesto para producir una acción de protección en favor de la seguridad, la vida, la salud e integridad de las personas usuarias, de conformidad con lo establecido en las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes;
- XXXVIII. **Educación Vial:** Actividad cuya finalidad es promover una cultura vial en la población, dirigida a todas las personas usuarias de la vía, con el objetivo de generar cambios en los patrones de comportamiento social;
- XXXIX. **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;

- XL. Estacionamiento: Lugar de propiedad pública o privada, que se destina a la estancia transitoria o permanente de vehículos;
- XLI. Estrategia Estatal: Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial. Instrumento rector para la conducción de la Política Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, que incluye el conjunto de acciones encaminadas a promover la movilidad y la seguridad vial, para implementarlas a través de la coordinación de los tres órdenes de gobierno;
- XLII. 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;
- XLIII. Externalidad: Los impactos positivos o negativos que genera la provisión de un bien o servicio, que afectan o que pudieran afectar a una tercera persona. Las externalidades ocurren cuando el costo pagado por un bien o servicio es diferente del costo total de los daños y beneficios en términos económicos, sociales, ambientales y sanitarios, involucrando su producción, consumo y disposición. Inciden, afectan y son derivados de efectos secundarios que causa la actividad de la movilidad de una persona, en función del medio de transporte por el que se desplace, como emisiones, congestión, siniestros y uso de espacio público;
- XLIV. Factor de riesgo: Todo hecho o acción que dificulte la prevención de un siniestro de tránsito, así como la implementación de medidas comprobadas para mitigar dichos riesgos;
- XLV. Factibilidad: Evaluación o análisis sobre un nuevo plan, proyecto o método propuesto que sirve para evaluar si cumple con las leyes, normas y regulaciones aplicables;



- XLVI. Gestión de la demanda de movilidad: Conjunto de medidas, programas y estrategias que inciden en la conducta de las personas usuarias a fin de reducir viajes o cambiar el modo de transporte;
- XLVII. Gestión de velocidad: conjunto de medidas integradas que llevan a las personas conductoras a circular a una velocidad segura y, en consecuencia, reducir el número de siniestros de tránsito;
- XLVIII. Grúa: Vehículo diseñado para el arrastre o la movilización de vehículos;
- XLIX. Grupos en situación de vulnerabilidad: Población que enfrenta barreras para ejercer su derecho a la movilidad con seguridad vial como resultado de la desigualdad, como las personas con menores ingresos, indígenas, con discapacidad, en estado de gestación, adultas mayores, comunidad LGTBTTI, así como mujeres, niñas, niños y adolescentes, y demás personas que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión;
 - L. Impacto de movilidad: influencia o alteraciones sobre los desplazamientos de personas, bienes y mercancías que pudieran afectarse por la realización de obras y actividades privadas y públicas;
 - LI. Infraacción: Sanción que recibe una conducta que transgrede alguna disposición de la presente Ley o demás disposiciones de tránsito aplicables y que tiene como consecuencia una sanción;
 - LII. Infraestructura urbana: Conjunto de elementos con que cuentan las vialidades, que tienen una finalidad de beneficio general, y permiten su mejor funcionamiento o imagen visual;
 - LIII. Infraestructura vial: Conjunto de elementos físicos interrelacionados entre sí, existentes en las vías públicas que tienen una finalidad de beneficio general, al permitir su mejor funcionamiento e imagen urbana;
 - LIV. Intersección: Superficie común donde convergen dos o más flujos en donde se realizan los movimientos direccionales del tránsito peatonal o vehicular en forma directa o canalizada por isletas;
 - LV. Lengua de Señas Mexicana: Sistema lingüístico que consiste en una serie de signos gestuales articulados con las manos y acompañados de expresiones faciales, mirada intencional y movimiento corporal, dotados de función lingüística;



- LVI. Ley: Ley de Movilidad y Seguridad Vial Para el Estado de Querétaro;
- LVII. Ley General: Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;
- LVIII. Lesión grave: aquella derivada de un siniestro de tránsito que amerite una hospitalización superior a veinticuatro horas;
- LIX. Licencia de conducir: Documento expedido por autoridad competente mediante acto administrativo, que autoriza a una persona física que demuestre condiciones psicofísicas, aptitudes respectivas y conocimiento regulatorio para conducir un vehículo motorizado;
- LX. Micromovilidad: Conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías a través de vehículos de baja potencia, tamaño y peso;
- LXI. Motocicleta: Vehículo motorizado, de dos o más ruedas utilizado para el transporte de personas pasajeras o de carga, propulsado por un motor de combustión interna, eléctrico o algún otro tipo de mecanismo que utilice otro tipo de energía que proporcione una potencia continua normal mayor a un kilómetro (1.34HP), o cuyo motor de combustión tenga un volumen desplazado mayor a cuarenta centímetros cúbicos. Sin ser limitativo, sino enunciativo, una motocicleta puede incluir denominaciones de bicimoto, motocicleta sidecar, trimoto y cuatrimoto, con capacidad de operar tanto en carretera como en otras superficies;
- LXII. Motociclistas: Persona que conduce un vehículo motorizado denominado motocicleta;
- LXIII. Motopuerto: Espacio de estacionamiento destinado para el uso exclusivo de motocicletas;
- LXIV. Movilidad: Es el derecho del que goza toda persona, sin importar su residencia, condición,
- LXV. medio o modalidad de transporte que utiliza, para realizar los desplazamientos efectivos de ellas mismas, de bienes y mercancías dentro del Estado;
- LXVI. Movilidad activa: Desplazamiento de una persona a través de la actividad física;
- LXVII. Movilidad del cuidado: Desplazamientos asociados con el acompañamiento y cuidado a dependientes y mantenimiento del hogar, considerando tanto las condiciones de las personas cuidadoras como de las necesidades de cuidado;



- LXVIII. Multa. Sanción económica impuesta por haber infringido la Ley, su reglamento y demás disposiciones legales aplicables en la materia;
- LXIX. Nivel de servicio: Medida de desempeño que representa la calidad del servicio de cada uno de los modos de movilidad;
- LXX. Observatorio: Los observatorios ciudadanos en materia de movilidad, seguridad vial y transporte, en los términos de la legislación en la materia;
- LXXI. Paradas: Lugar obligatorio donde se detienen los vehículos del servicio de transporte público para realizar maniobras de acceso y descenso de personas pasajeras;
- LXXII. Paso Peatonal: Son áreas seguras, claramente delimitadas y reservadas exclusivamente para el tránsito de personas peatonas;
- LXXIII. Patrulla Escolar: Grupos de voluntarios en las escuelas, coordinados por las propias autoridades escolares y/o la Dirección con la finalidad de promover y vigilar el respeto a las normas previstas en la Ley y los reglamentos;
- LXXIV. Permiso: Acto administrativo de la Secretaría a través del cual otorga al particular determinado derecho, en apego a las disposiciones legales y por el tiempo que ésta establece;
- LXXV. Perro de asistencia: Son aquellos que han sido certificados para el acompañamiento, conducción y auxilio de personas con discapacidad;
- LXXVI. Persona conductora: Persona que lleva el dominio del movimiento de un vehículo motorizado, debiendo contar con la capacitación y licenciamiento requeridos según la normatividad aplicable;
- LXXVII. Personas con discapacidad: Toda persona que por razón congénita o adquirida presenta una o más deficiencias de carácter físico, mental, intelectual o sensorial, ya sea permanente o temporal y que al interactuar con las barreras que le impone el entorno social, pueda impedir su inclusión plena y efectiva, en igualdad de condiciones con los demás;
- LXXVIII. 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;

- LXXIX. Persona cuidadora: toda persona que se encarga de cuidar a otras que de ella dependan, ya sea por vínculos de parentesco o de amistad, como de manera profesional, prestando asistencia, acompañamiento y servicios de diversa índole, con o sin una remuneración.
- LXXX. Persona peatona: Persona que transita por la vía a pie o que por su condición de discapacidad o de movilidad limitada utilizan ayudas técnicas para desplazarse; incluye menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado;
- LXXXI. Persona usuaria: La que realiza desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad;
- LXXXII. Personas usuarias vulnerables: Niñas y niños menores de doce años, personas adultas mayores y personas con movilidad limitada usuarias de vehículos de dos y tres ruedas;
- LXXXIII. Placa: Insignia o distintivo generalmente de metal expedido por el Ejecutivo del Estado para registro e identificación de un vehículo motorizado;
- LXXXIV. 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 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;
- LXXXV. Proximidad: Circunstancia espacial y/o temporal que permite a las personas desplazarse con facilidad a sus destinos;
- LXXXVI. Red vial: Conjunto integrado de vías públicas que conforman la traza urbana;
- LXXXVII. Registro: Registro Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;
- LXXXVIII. Sectores: Grupos diversos organizados a partir de su condición etaria, sexual, de clase, de género, étnica o cualquier otra referida a necesidades y causas de grupo.



- LXXXIX. Seguridad vehicular: Medidas enfocadas en el desempeño y protección que brinda un vehículo motorizado a las personas pasajeras y usuarias de la vía contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de un siniestro de tránsito;
- XC. 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;
- XCI. Señalización: Conjunto de dispositivos, marcas y señales que indican la geometría de las vías, sus acotamientos, las 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;
- XCII. Servicio de transporte público: Actividad mediante la cual la autoridad competente otorga un permiso o autorización a personas físicas o morales para que suministren el servicio de transporte para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas, bienes y mercancías, de conformidad con la normatividad aplicable;
- XCIII. Servicio de Transporte Privado de Punto a Punto: Es el servicio que se oferta, contrata y paga a través de una aplicación móvil administrada por empresas de redes de transporte previamente registradas ante la Secretaría;
- XCIV. Servicios Auxiliares: Son todos los bienes muebles o inmuebles e infraestructura, así como los servicios a los que hace referencia la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público, previstos en la legislación aplicable y que son susceptibles de autorización, permiso o concesión a particulares, por parte de los tres órdenes de gobierno;
- XCV. Siniestro de tránsito: Cualquier suceso, hecho, accidente o evento en la vía pública derivado del tránsito vehicular y de personas, en el que interviene por lo menos un vehículo y en el cual se causan la muerte, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, o daños materiales, que puede prevenirse y sus efectos adversos atenuarse;
- XCVI. Sistema: Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;
- XCVII. Sistemas de detección automática: Dispositivos de medición de velocidades y flujos vehiculares y de personas a través de radares de velocidad, cámaras de foto detección y otras tecnologías, preferentemente conectados a un centro de procesamiento y análisis;



- XCVIII. Sistema de movilidad: Sistemas de movilidad: Conjunto de elementos y recursos relacionados directa o indirectamente con el tránsito y la movilidad, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas, bienes y mercancías en el espacio público.
- XCIX. Sistema Estatal: Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;
- C. Sistemas de retención infantil: Dispositivos de seguridad para limitar la movilidad del cuerpo para personas menores de doce años, a fin de disminuir el riesgo de lesiones en caso de colisión o desaceleración brusca del vehículo;
- CI. Soluciones basadas en la naturaleza: Acciones para proteger, gestionar de forma sostenible, y restaurar los ecosistemas naturales o modificados, que abordan los desafíos sociales de manera efectiva y adaptativa, proporcionando simultáneamente beneficios para el bienestar humano y la biodiversidad;
- CII. Suspensión. Es la interrupción temporal de los efectos de los actos administrativos, generados por la autoridad por incumplir con las disposiciones legales aplicables en la materia;
- CIII. Tránsito: Circulación de personas a pie y en vehículos por cualquier vía pública.
- CIV. Transporte público de pasajeros: Es el medio de traslado que se ofrece a una persona o para el público en general de forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida y sujeta a horarios establecidos o criterios de optimización mediante algoritmos tecnológicos que otorga la autoridad competente a través de entidades, concesionarios o mediante permisos;
- CV. Transporte: Es el medio físico a través del cual se realiza el traslado de personas, bienes y mercancías;
- CVI. Transversalidad: Es el proceso mediante el cual se instrumentan las políticas, programas y acciones, desarrollados por las dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, basados en un esquema de acción y coordinación de esfuerzos y recursos en tres dimensiones: vertical, horizontal y de fondo;
- CVII. Vehículo: Todo medio autopropulsado que se usa para transportar personas o bienes;



- CVIII. Vehículo eficiente: Vehículo que cumple con las Normas Oficiales Mexicanas sobre emisiones y con las obligaciones de verificación;
- CIX. Vehículo motorizado: Vehículo de transporte terrestre de pasajeros o de carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica o de cualquier otra tecnología que le proporciona velocidad superior a los 25 km/h;
- CX. Vehículo no motorizado: Aquellos que utilizan tracción humana para su desplazamiento, incluyen bicicletas y monopatines eléctricos cuyo motor genere impulso a una velocidad máxima de 25 km/h;
- CXI. Velocidad de operación: Velocidad establecida por las autoridades correspondientes en los reglamentos de tránsito;
- CXII. Vía: Espacio físico destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos;
- CXIII. Vía pública: Espacio de dominio público y uso común destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos, así como a la prestación de servicios públicos y la instalación de infraestructura y mobiliario;
- CXIV. Vía recreativa: Vía pública con acceso temporalmente restringido a la circulación de vehículos motorizados para formar una red de vías libres y seguras, donde personas peatonas y ciclistas realicen actividad física, deporte o participen en actividades recreativas y/o culturales;
- CXV. Viaje: Desplazamiento de una persona asociado a un origen y un destino preestablecidos y resultante de un propósito determinado.
- CXVI. Vialidad: Conjunto de servicios de infraestructura relacionados con las vías de uso común para el desplazamiento de personas peatonas, vehículos no motorizados y motorizados;
- CXVII. Víctima de siniestro de tránsito: Personas físicas que hayan sufrido algún daño físico, mental o emocional, como consecuencia de un siniestro de tránsito. Se considerarán víctimas indirectas a los familiares o aquellas personas físicas a cargo de la víctima directa que tengan una relación inmediata con ella;
- CXVIII. Zonas de gestión de la demanda: Polígono en el que se limita el flujo de vehículos motorizados en función de sus emisiones contaminantes y/o tamaño, a cambio del pago



de una tarifa, el uso de sistemas de control vial y regulación del tránsito; a fin de disminuir el uso y el impacto social y ambiental negativo que implica su circulación;

- CXIX. Zona Metropolitana: Centros de Población o conurbaciones que, por su complejidad, interacciones, relevancia social y económica, conforman una unidad territorial de influencia dominante y revisten importancia estratégica para el desarrollo nacional;
- CXX. Zona prohibida: Los espacios donde se encuentren señalamientos restrictivos de circulación y/o estacionamiento y,
- CXXI. Zonas peatonales: Son las que sirven exclusivamente para el tránsito, disfrute, permanencia o resguardo de personas peatonas, debiendo quedar cerradas al acceso de vehículos motorizados o que por su velocidad pueda ocasionar riesgo a las personas peatonas. En algunos casos, los vehículos no motorizados tampoco serán permitidos.

CAPÍTULO SEGUNDO Del derecho a la movilidad

Artículo 4. La movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.

El derecho a la movilidad tendrá las siguientes finalidades:

- I. La integridad física y la prevención de las lesiones de las personas usuarias de las calles, en especial de las más vulnerables;
- II. La accesibilidad de todas las personas, en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a las calles y a los sistemas de transporte; priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad; La movilidad eficiente de personas y bienes;
- III. La adaptación y mitigación ante los efectos del cambio climático;
- IV. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial;
- V. La eliminación de mecanismos de exclusión o diferenciaciones desventajosas al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad;
- VI. La igualdad de oportunidades en el uso de los sistemas de movilidad;



- VII. Dotar a todas las localidades del país con acceso a camino pavimentado a una distancia no mayor de dos kilómetros;
- VIII. Promover el máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados y el uso de los servicios, y
- IX. Promover en aquellos municipios con territorio insular los sistemas, rutas y modalidades que faciliten el acceso y la movilidad de las personas entre el territorio insular y continental.

Artículo 5. El derecho a la movilidad permite que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse, en y entre los distintos centros de población, a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que otorgan éstos.

Esta Ley se interpretará de conformidad a lo establecido por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política del Estado de Querétaro y los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, favoreciendo en todo momento a las personas la protección más amplia.

Artículo 6. Esta Ley se interpretará de conformidad a lo establecido por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política del Estado de Querétaro y los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, favoreciendo en todo momento a las personas la protección más amplia.

Artículo 7. El sistema de movilidad debe contar con las condiciones necesarias que protejan al máximo posible la vida, salud e integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas. Para ello, las autoridades competentes en el ámbito de sus facultades deberán privilegiar las acciones de prevención que disminuyan los factores de riesgo, a través de la generación de sistemas de movilidad con enfoque de sistemas seguros.

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

Artículo 8. Las autoridades competentes en el ámbito de sus atribuciones deberán garantizar que la movilidad esté al alcance de todas las personas en igualdad de condiciones, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado, sin discriminación de género, edad, discapacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna, priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad, bajo los siguientes criterios:

- I. Uso equiparable y flexible que se adapta a cualquier persona usuaria;



- II. Simple e intuitivo, fácil de entender para cualquier grupo de edad, lengua o condición socioeconómica;
- III. Información perceptible, para cualquier persona usuaria;
- IV. Tolerancia al error, minimizando el riesgo de siniestro;
- V. Que exija poco esfuerzo físico y favorezca el uso eficaz y confortable;
- VI. Tamaño del espacio apropiado para el acceso y movilidad de cualquier persona usuaria, y
- VII. Uso de señalizaciones que permitan el entendimiento y movilidad para todas las personas.

Artículo 9. Las leyes y reglamentos en la materia contendrán las previsiones necesarias para garantizar, al menos, lo siguiente:

- I. Que los servicios de transporte prevean vehículos y entornos con diseño universal, incluida la accesibilidad cognitiva y en su caso, con ayudas técnicas para la accesibilidad de personas con discapacidad y movilidad limitada, apoyos a la comunicación y a la información con las acciones afirmativas y los ajustes razonables que se requieran para ello;
- II. Que las vías y el espacio público se diseñen contemplando infraestructura que permita que las personas con discapacidad y movilidad limitada se desplacen de manera segura, tales como rutas accesibles, señales auditivas, visuales, táctiles, rampas, información en formatos accesibles, entre otras;
- III. Que se contribuya a la accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad limitada, aportando especificaciones de diseño universal que permitan construir un entorno incluyente, y
- IV. Que las modalidades de transporte en las zonas remotas y de difícil acceso contemplen las rutas y los servicios más seguros, incluyentes, accesibles y asequibles para las personas.

Artículo 10. Las autoridades deben, en todo tiempo, maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, optimizando los recursos ambientales y económicos, y hacer uso de las tecnologías de la información y comunicación disponibles.

Artículo 11. Las autoridades en sus ámbitos de competencia, deberán hacer los requerimientos de movilidad procurando los menores impactos negativos en la calidad de vida de las personas, en la sociedad y en el medio ambiente, asegurando las necesidades del presente sin comprometer los derechos de futuras generaciones.



Artículo 12. El cambio climático se refiere a la variación del clima atribuido directa o indirectamente a la actividad humana, que altera la composición de la atmósfera global y se suma a la variabilidad natural del clima observada durante periodos comparables, en términos de la Ley General de Cambio Climático.

Las políticas en materia de movilidad deberán fomentar la resiliencia de las personas, de la sociedad y del sistema de movilidad, frente a los efectos negativos del cambio climático y promoverán la recuperación breve y de bajo costo e incentivarán la gradual adopción de las innovaciones tecnológicas en los sistemas aplicados al transporte, vehículos, combustibles, fuentes de energía e infraestructura.

Asimismo, las autoridades competentes aplicarán medidas para controlar y reducir los efectos negativos en la sociedad y en el medio ambiente, derivados de las actividades de transporte, en particular, la congestión vehicular, la contaminación del aire, la emisión de gases de efecto invernadero, entre otras.

Artículo 13. Las medidas y acciones de combate al cambio climático que aseguren un futuro sostenible para todas las personas, deben colocar como eje central el uso racional del vehículo motorizado, así como la promoción de la movilidad activa y al gradual crecimiento de los espacios públicos destinados a la movilidad compatibles con la sostenibilidad presente y de las futuras generaciones.

Las políticas en materia de movilidad que se determinen por las autoridades de los tres órdenes de gobierno, promoverán e incentivarán la gradual adopción de las innovaciones tecnológicas en los sistemas aplicados al transporte, vehículos, combustibles, fuentes de energía e infraestructura.

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

El sistema de movilidad deberá ofrecer múltiples opciones de servicios y modos de transporte debidamente integrados, que proporcionen disponibilidad, calidad y accesibilidad; que satisfagan las necesidades de desplazamiento y que logren un sistema de integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago. Las autoridades de los tres órdenes de gobierno procurarán proporcionar, de manera progresiva, servicios de transporte específico para personas con discapacidad.

Artículo 15. El sistema de movilidad debe ser igualitario, equitativo e inclusivo, por lo que las autoridades competentes deberán garantizar la equiparación de las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, independientemente



del modo que utilice para trasladarse, poniendo especial énfasis en los grupos en situación de vulnerabilidad por condición física, social, económica, género, edad u otra.

Artículo 16. Para cumplir con lo anterior, las autoridades competentes deberán diseñar y operar el sistema de movilidad respetando los siguientes criterios:

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

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

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

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

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

CAPÍTULO TERCERO

De los principios de movilidad y seguridad vial

Artículo 17. En la planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, programas y acciones en materia de movilidad, las autoridades estatales y municipales se apegarán a los siguientes principios:

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



- II. **Calidad.** Garantizar que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas;
- III. **Confiabilidad.** Las personas usuarias de los servicios de transporte deben tener la certeza de que los tiempos de recorrido, los horarios de operación y los puntos de abordaje y descenso son predefinidos y seguros, de manera que se puedan planear los recorridos de mejor forma;
- IV. **Diseño universal.** Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir los criterios de diseño universal, a fin de incluir a todas las personas independientemente de su condición y en igualdad de oportunidades, a las calles y los servicios de movilidad, de acuerdo con las condiciones de cada centro de población; así como otorgarles las condiciones mínimas de infraestructura necesarias para ejercer el derecho a la movilidad.
- V. **Eficiencia.** Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles;
- VI. **Equidad.** Reconocer condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr el ejercicio de iguales derechos y oportunidades, tanto para mujeres y hombres, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad;
- VII. **Habitabilidad.** Generar condiciones para que las vías cumplan con las funciones de movilidad y creación de espacio público de calidad, a través de la interacción social, la diversidad de actividades y la articulación de servicios, equipamientos e infraestructura;
- VIII. **Inclusión e Igualdad.** El Estado atenderá de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación las necesidades de todas las personas en sus desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad;
- IX. **Movilidad activa.** Promover ciudades caminables, así como el uso de la bicicleta y otros modos de transporte no motorizados, como alternativas que fomenten la salud pública, la proximidad y la disminución de emisiones contaminantes;



- X. Movilidad del cuidado: garantizar las condiciones adecuadas de toda la infraestructura necesaria para desplazamientos seguros y cómodos tanto de las personas cuidadoras como de las necesitadas de cuidados;
- XI. Multimodalidad. Ofrecer múltiples modos y servicios de transporte para todas las personas usuarias, los cuales deben articularse e integrarse entre sí y con la estructura urbana, para reducir la dependencia del vehículo particular motorizado;
- XII. Participación. Establecer mecanismos para que la sociedad se involucre activamente en cada etapa del ciclo de la política pública, en un esquema basado en la implementación de metodologías de co-creación enfocadas en resolver las necesidades de las personas;
- XIII. Perspectiva de género. Visión científica, analítica y política que busca eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género y promover la igualdad entre hombres y mujeres;
- XIV. Progresividad. Garantizar que el derecho a la movilidad y sus derechos relacionados, estén en constante evolución, promoviéndolos de manera progresiva y gradual e incrementando constantemente el grado de su tutela, respeto, protección y garantía;
- XV. Resiliencia. Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación breve y de bajo costo, tanto para la sociedad como para el medio ambiente;
- XVI. Seguridad. Se deberá proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión grave por siniestros de tránsito es prevenible;
- XVII. Seguridad vehicular. Aspecto de la seguridad vial enfocado en el desempeño de protección que brinda un vehículo de motor a las personas pasajeras y usuarias vulnerables, y demás usuarias de la vía, contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de siniestro;
- XVIII. Sostenibilidad. SatiSecretaría de Finanzasacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras;
- XIX. Transparencia y rendición de cuentas. Garantizar la máxima publicidad y acceso a la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial, así como sobre el ejercicio



presupuestal y cumplimiento de la normativa, de conformidad con lo establecido en la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública;

- XX. Transversalidad. Instrumentar e integrar las políticas, programas y acciones en materia de movilidad y seguridad vial, desarrollados por las distintas dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, poniendo especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, y
- XXI. Uso prioritario de la vía o del servicio. Concientizar a personas usuarias de la vía y transporte público sobre la necesidad que tienen las personas con discapacidad, las personas con movilidad limitada y quién les acompaña, de usar en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.

Artículo 18. Las medidas que deriven de la presente Ley tendrán como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, uso o disfrute de las vías públicas, por medio de un enfoque de prevención que disminuyan los factores de riesgo y eliminen la incidencia de lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros, los cuales deben seguir los siguientes criterios:

- I. Las muertes o lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito son prevenibles;
- II. Los sistemas de movilidad y la infraestructura vial deben ser diseñados para tolerar el error humano para que no se produzcan lesiones graves o muerte, así como reducir los factores de riesgo que atenten contra la integridad y dignidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;
- III. Las velocidades vehiculares deben mantenerse de acuerdo con los límites establecidos en la presente Ley para reducir muertes y la gravedad de las lesiones;
- IV. Evitar la conducción de cualquier tipo de vehículo por encima de los límites de concentración de alcohol establecidos en la presente Ley y exigir el uso de cinturones de seguridad, sistemas de retención infantil y cascos para motociclistas;
- V. La integridad física de las personas es responsabilidad compartida de quienes diseñan, construyen, gestionan, operan y usan la red vial y los servicios de transporte;
- VI. Se deben reconocer y garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito, en especial el derecho a la asistencia, protección, atención, verdad, justicia, reparación integral, debida diligencia y los demás derechos de conformidad con lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en la Ley General de Víctimas



y los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, así como de la Ley de Víctimas del Estado;

- VII. Las decisiones deben ser tomadas con base en evidencia y conocimiento local e internacional, para lo cual se debe establecer sistemas de seguimiento, información, documentación y control de lo relativo a la seguridad de los sistemas de movilidad;
- VIII. Las acciones de concertación son necesarias entre los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, a través de mecanismos eficientes y transparentes de participación, y
- IX. El diseño vial y los servicios de transporte deben ser modificados o adaptados, sin que se imponga una carga desproporcionada o indebida, a fin de que se garantice la seguridad y accesibilidad de las personas usuarias.

CAPÍTULO CUARTO **De la jerarquía de movilidad**

Artículo 19. La prioridad en la planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, inversiones y recursos presupuestales en materia de movilidad y la seguridad vial, deberán favorecer en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades y estará determinada por los beneficios sociales y ambientales que generan en términos de eficiencia en el traslado de personas y bienes, el nivel de vulnerabilidad física de las personas usuarias, y las emisiones que generan.

Las autoridades estatales y municipales en materia de movilidad deberán garantizar el reconocimiento y respeto a la siguiente jerarquía:

- I. Personas peatonas, en especial con movilidad limitada y con discapacidad, incluyendo a todas las que hacen uso de la calle sin un vehículo;
- II. Ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;
- III. Personas usuarias de vehículos eléctricos cuyo motor genere impulso a una velocidad no mayor a 50 km/h;
- IV. Servicios de transporte público colectivo de personas pasajeras;
- V. Servicios de transporte de bienes, y
- VI. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.



Artículo 20. Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de su competencia considerarán esta jerarquía en sus estrategias, planes, programas, proyectos, políticas fiscales y presupuestos relativos al diseño, construcción, operación y uso de la infraestructura vial, servicios de transporte, así como las normas de circulación y controles vehiculares.

Artículo 21. A fin de prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de éstos, las autoridades, en el marco de sus respectivas competencias, observarán las siguientes directrices en todas las normas, políticas y acciones que adopten:

- I. Infraestructura segura: Espacios viales predecibles y que reducen o minimizan los errores de las personas usuarias y sus efectos, que se explican por sí mismos, en el sentido de que su diseño fomenta velocidades de viaje seguras y ayuda a evitar errores;
- II. Velocidades seguras: Las velocidades de desplazamiento se deben adaptar a la función, nivel de seguridad y condición de cada vía, y las personas conductoras están obligadas a comprender y cumplir los límites de velocidad;
- III. Vehículos seguros: Los vehículos deben contar con dispositivos de seguridad vial, que prevengan colisiones y protejan a las personas usuarias, incluidos pasajeros, personas peatonas, ciclistas y demás usuarios, en caso de ocurrir una colisión;
- IV. Personas usuarias seguras: Las personas usuarias, en especial los conductores de vehículos están obligados a cumplir con las normas viales y tomar medidas para mejorar la seguridad vial;
- V. Atención médica prehospitalaria: Las autoridades competentes deberán establecer un sistema de atención médica prehospitalaria y la aplicación de las normas vigentes en la materia, para la atención efectiva y oportuna de las personas lesionadas en siniestros viales, en términos de las leyes aplicables, y
- VI. Seguimiento, gestión y coordinación: Las autoridades competentes deberán establecer las estrategias necesarias para el fortalecimiento de la seguridad vial, dándoles seguimiento y evaluación. Asimismo, se coordinarán entre ellas para gestionar de manera eficaz las acciones de prevención, atención durante y posterior a los siniestros viales.

CAPÍTULO QUINTO

De Criterios de la movilidad y seguridad vial

Artículo 22. Las autoridades estatales y municipales aplicarán medidas para controlar y reducir los efectos negativos en la sociedad, la salud de las personas y el medio ambiente, derivados de las actividades de transporte, específicamente la congestión vehicular, la contaminación del



aire, la emisión de gases de efecto invernadero, los choques y atropellamientos viales, los autos no seguros en circulación y los efectos en la salud por la falta de actividad física.

Las autoridades de los diferentes niveles de gobierno en el ámbito de sus competencias promoverán en el mercado de servicios de movilidad y uso de la infraestructura vial, de precios que reflejen el costo de las externalidades, y la aplicación de tasas, impuestos, subsidios u otros mecanismos para reducir las distorsiones de los precios.

TITULO SEGUNDO **De las Autoridades en Materia de Movilidad**

CAPÍTULO PRIMERO **De las disposiciones generales**

Artículo 23. Son autoridades en materia de tránsito en el estado de Querétaro:

- I. La Persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado;
- II. La Agencia de Movilidad del Estado de Querétaro;
- III. La Persona Titular de la Secretaría de Seguridad Ciudadana del Poder Ejecutivo del Estado;
- IV. La Secretaría de Salud;
- V. La Secretaría de Desarrollo Sustentable;
- VI. La Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas;
- VII. La Secretaría de Finanzas;
- VIII. La Persona Titular de la Subsecretaría de Prevención Social de la Violencia y Atención a Víctimas de la Secretaría;
- IX. La Persona Titular de la Subsecretaría de Policía Estatal de la Secretaría;
- X. La Persona Titular de la Dirección de Operación Policial de la Subsecretaría de Policía Estatal;
- XI. La Persona Titular de la Dirección de Servicios al Público y Seguridad Privada de la Subsecretaría de Policía Estatal;



- XII. Los Gobiernos Municipales a través de los Ayuntamientos;
- XIII. Los titulares de las dependencias encargadas de la seguridad pública, movilidad, policía preventiva y el tránsito municipal, así como aquellas derivadas de funciones que sean afines al tránsito;
- XIV. El Personal Operativo; y
- XV. Las demás que de conformidad con la Ley u otras disposiciones aplicables tengan ese carácter.

Artículo 24. Las dependencias del Ejecutivo, la Fiscalía General de Justicia del Estado de Querétaro y Comisión de Derechos Humanos del Estado de Querétaro están obligados a coordinarse con las autoridades en materia de movilidad para el cumplimiento del objeto de la presente Ley y demás disposiciones reglamentarias.

CAPÍTULO SEGUNDO **Del Poder Ejecutivo**

Artículo 25. Atribuciones del gobernador del Estado de Querétaro. Corresponde al Gobernador del Estado de Querétaro el ejercicio de las siguientes atribuciones:

- I. Dictar y aplicar las medidas necesarias para el cumplimiento de esta Ley;
- II. Formular y conducir la política estatal en materia de movilidad y seguridad vial en concordancia con lo previsto en esta Ley y en el Plan Estatal de Desarrollo, y conforme a las políticas en materia de planificación, desarrollo y ordenamiento territorial que se emitan en el ámbito estatal;
- III. Celebrar convenios de coordinación con la Federación, las entidades federativas y los municipios, para la implementación de acciones que garanticen el derecho a la movilidad de las personas en el Estado de Querétaro;
- IV. Celebrar los instrumentos jurídicos, así como coordinar y promover las acciones necesarias con los sectores público, privado y social, así como con instituciones académicas y grupos empresariales, que contribuyan a los objetivos de la presente Ley;
- V. Expedir el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;



- VI. Expedir, por conducto de la **Agencia de Movilidad del Estado de Querétaro**, las normas técnicas y demás disposiciones jurídicas de carácter general relativas a las características de la infraestructura vial, regulación de tránsito y seguridad vial;
- VII. Proponer las partidas necesarias en el Presupuesto de Egresos del Estado de Querétaro para el cumplimiento del objeto previsto en la presente Ley;
- VIII. Garantizar que las vías públicas de su jurisdicción proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, sin importar el modo de transporte que utilicen;
- IX. Designar a la persona que integrará el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;
- X. Fomentar la participación del sector social en la materia; y
- XI. Las demás que señale esta Ley y otras disposiciones jurídicas aplicables.

CAPÍTULO TERCERO **De la Agencia de Movilidad del Estado de Querétaro**

Artículo 26. Corresponde a la **Agencia de Movilidad del Estado de Querétaro** el ejercicio de las siguientes atribuciones:

- I. Cumplir y hacer cumplir la presente Ley y la normatividad vigente en el ámbito de su competencia;
- II. Vigilar, en el ámbito de su competencia, el cumplimiento de esta Ley y los demás ordenamientos que de ella se deriven, así como sancionar su incumplimiento;
- III. Instrumentar la utilización de elementos aportados por la ciencia y la tecnología, para la implementación y uso de nuevos sistemas que permitan:
 - a. La determinación de infracciones y aplicación de sanciones en coordinación con la Secretaría de Seguridad Ciudadana; y
 - b. Mejorar las condiciones de accesibilidad para las personas con discapacidad, las personas con movilidad limitada y adultos mayores.
- IV. Proponer al Gobernador del Estado de Querétaro, iniciativas en materia de movilidad y seguridad vial;
- V. Formular y proponer al Gobernador del Estado de Querétaro, las políticas en materia de movilidad y seguridad vial, así como implementar, vigilar y evaluar su aplicación;



- VI. Elaborar y someter a la aprobación del Ejecutivo del Estado, el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, y posteriormente llevar a cabo su implementación;
- VII. Brindar opinión respecto a la congruencia de los programas municipales de movilidad con relación al Programas Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, cuando así lo solicite el Municipio;
- VIII. Coordinar comisiones de trabajo con los diferentes sectores, con el objeto de proponer acciones, programas o proyectos relacionados con la competencia de la Agencia de Movilidad del Estado de Querétaro;
- IX. Fomentar el uso del transporte no motorizado, y los desplazamientos a pie, así como mecanismos que garanticen la accesibilidad de las personas con discapacidad o movilidad limitada;
- X. Celebrar de manera conjunta o separadamente, convenios de coordinación y colaboración, documentos previos a los contratos y demás instrumentos jurídicos con Dependencias y Entidades de las Administraciones Públicas Federal, Estatales y Municipales, así como con instituciones del sector público, privado y social, para el cumplimiento de esta Ley;
- XI. Coadyuvar con las autoridades competentes, en la promoción de cursos de capacitación para las personas que atiendan a víctimas de siniestros de tránsito;
- XII. Promover la realización de los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades en coordinación con las autoridades federales y municipales, de acuerdo con las necesidades y las condiciones impuestas por el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, y dando prioridad en todo momento al tránsito peatonal, ciclista y del servicio de transporte público;
- XIII. Proponer a las instancias correspondientes, alternativas que permitan utilizar mejor las vías públicas, agilizar el tránsito sobre las mismas o disminuir los índices de contaminación ambiental;
- XIV. Fomentar que las vialidades y los nuevos desarrollos urbanos cuenten con accesibilidad peatonal, para las personas con discapacidad o movilidad limitada, ciclistas y estacionamientos para bicicletas, basadas en los estudios y planes de movilidad correspondientes que para tal efecto se realicen;



- XV. Promover y proteger la libre concurrencia y competencia, de conformidad con la ley aplicable;
- XVI. Realizar actos de inspección, verificación y vigilancia en el ámbito de su competencia en materia de movilidad y seguridad vial;
- XVII. Utilizar cualquier instrumento tecnológico que sea necesario para verificar el cumplimiento de las disposiciones de la presente Ley, así como las conductas contrarias a los mismos;
- XVIII. Tramitar y resolver los recursos administrativos que le competan;
- XIX. Instrumentar en coordinación con otras autoridades competentes, programas y campañas de educación, encaminados a la prevención de siniestros de tránsito y la sana convivencia vial a través de la formación de una conciencia social de los problemas peatonales y viales, así como la promoción de la cultura de la movilidad en la población;
- XX. Incentivar la formación de especialistas, para la investigación y el desarrollo tecnológico en materia de movilidad;
- XXI. Ejecutar los acuerdos del Ejecutivo del Estado en todo lo que se refiere a la materia objeto de esta Ley y sus reglamentos;
- XXII. Crear el Observatorio Estatal de Movilidad y Seguridad Vial como espacio de deliberación entre el gobierno, especialistas y organizaciones de la sociedad civil, para proponer y evaluar las políticas de movilidad y seguridad vial;
- XXIII. Emitir auditorías de movilidad y seguridad vial, y dictámenes de factibilidad a que se refiere la presente Ley;
- XXIV. Brindar asesoría técnica a las autoridades municipales que lo soliciten, en la elaboración e implementación de programas de movilidad y seguridad vial, así como en el diseño e instrumentación de programas para habilitar espacios para el desplazamiento peatonal y la construcción y mantenimiento de infraestructura ciclista;
- XXV. Incentivar acciones de los privados para reducir el uso del automóvil y mejorar la seguridad vehicular de sus flotas;
- XXVI. Establecer las bases normativas y reglamentarias para regular la seguridad vehicular en el Estado de Querétaro y sus municipios;



- XXVII. Elaborar los lineamientos y demás disposiciones de seguridad vehicular de las flotillas institucionales de las dependencias estatales y municipales;
- XXVIII. Las demás que les otorguen la presente Ley, sus Reglamentos y demás disposiciones administrativas aplicables.

CAPÍTULO CUARTO **De la Secretaría de Seguridad Ciudadana**

Artículo 27. Corresponde a la Secretaría de Seguridad Ciudadana el ejercicio de las siguientes atribuciones:

- I. Garantizar en el ámbito de sus atribuciones que la vialidad, su infraestructura, servicios y elementos inherentes o incorporados a ellos, se utilicen en forma adecuada conforme a su naturaleza, con base en las políticas de movilidad que emita la Secretaría, coordinándose, en su caso, con las áreas correspondientes para lograr este objetivo;
- II. Orientar, participar y colaborar con la población en general, en materia de prevención de siniestros de tránsito y de infracciones a las normas de tránsito;
- III. Cuidar de la seguridad e integridad de las personas usuarias vulnerables en las vías públicas, garantizando siempre su preferencia, sobre los vehículos motorizados;
- IV. Garantizar en el ámbito de sus atribuciones, que la infraestructura ciclista, banquetas, cruces y rampas peatonales, y accesos destinados a las personas con discapacidad, permanezcan libres de obstáculos y elementos que impidan, dificulten u obstruyan el tránsito vehicular y peatonal, excepto en aquellos casos debidamente autorizados;
- V. Realizar operativos de alcoholimetría en el ámbito de su competencia;
- VI. Aplicar en el ámbito de sus facultades las sanciones previstas en el presente ordenamiento, y demás disposiciones aplicables en materia de tránsito y vialidad;
- VII. Aplicar las sanciones procedentes a los conductores de vehículos en todas sus modalidades, por violaciones a las normas de tránsito;
- VIII. Coordinar y prestar los servicios de seguridad pública, vigilancia y protección regional en caminos y carreteras estatales o vías primarias, carriles confinados, terminales y estaciones del sistema de transporte masivo y teleférico, zonas rurales, áreas de recreo y turísticas de competencia estatal;



- IX. Compartir las bases de datos e información de que disponga en materia delictiva derivada de siniestros de tránsito para la consolidación de la información contenida en el Registro Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte, así como de información preventiva en materia de seguridad vial y la investigación de los delitos, y
- X. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

CAPÍTULO QUINTO **De la Secretaría de Salud**

Artículo 28. Corresponde a la Secretaría de Salud el ejercicio de las siguientes atribuciones:

- I. Proporcionar a las autoridades estatales y municipales competentes, los datos que coadyuven en la consecución de los principios previstos en la presente Ley;
- II. Elaboración e implementación de guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitalaria por siniestros de tránsito;
- III. Elaboración e implementación de programas de capacitación para el personal de salud responsable de la atención médica prehospitalaria por siniestros de tránsito;
- IV. Proponer esquemas que permitan facilitar el financiamiento de la atención, rehabilitación e integración de las víctimas de siniestros de tránsito;
- V. Realizar campañas de prevención de la salud, dirigida a las personas usuarias de la vía pública en materia de siniestros de tránsito;
- VI. Celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia, y
- VII. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

CAPÍTULO SEXTO **De la Secretaría de Desarrollo Sustentable**

Artículo 29. Corresponde a la Secretaría de Desarrollo Sustentable el ejercicio de las siguientes atribuciones:

- I. Promover, fomentar e impulsar, en coordinación con la Agencia de Movilidad del Estado de Querétaro, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, el uso de vehículos no motorizados y de bajas emisiones contaminantes; vehículos con control de emisiones



avanzados y alta eficiencia energética con tecnologías sostenibles, así como el uso de otros medios de transporte público de pasajeros y de carga amigables con el medio ambiente, utilizando los avances científicos y tecnológicos;

- II. Incluir en las disposiciones conforme a las cuales se efectuará la evaluación del impacto ambiental de las obras o proyectos que generen efectos significativos en el territorio del Estado de Querétaro, criterios de movilidad y seguridad vial necesarios para cumplir con el objeto de la presente Ley;
- III. Establecer con base en la legislación en la materia y las disposiciones señaladas en la presente ley, la regulación de la circulación de los vehículos para que cumplan con las disposiciones de verificación vehicular y condiciones físico-mecánicas;
- IV. Promover e impulsar en coordinación con la Agencia de Movilidad del Estado de Querétaro y las demás autoridades competentes el uso del transporte escolar; y
- V. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

CAPÍTULO SEPTIMO

De la Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas

Artículo 30. Corresponde a la Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas el ejercicio de las siguientes atribuciones:

- I. Diseñar, construir y mantener las vías de jurisdicción estatal y las que deriven de los convenios de coordinación con las autoridades federales o municipales que al efecto se celebren;
- II. Brindar asistencia técnica a los municipios, para diseñar e instrumentar programas de habilitación de espacios para el desplazamiento peatonal y la construcción y mantenimiento de infraestructura ciclista, y
- III. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

CAPÍTULO OCTAVO

De la Secretaría de Finanzas

- I. **Artículo 31.** Corresponde a la Secretaría de Finanzas el ejercicio de las siguientes atribuciones:
- II. Planear y analizar el gasto de las políticas públicas coordinadas, para cumplir con el objetivo de la presente Ley;



- III. Implementar instrumentos fiscales, regulatorios y tarifarios que tengan por objeto reducir, controlar y compensar los costos sociales y ambientales de la movilidad;
- IV. Promover y apoyar mecanismos de financiamiento para el transporte público, la movilidad no motorizada y la seguridad vial;
- V. Otorgar apoyos económicos para realizar proyectos de infraestructura de seguridad vial, que sean consistentes con los distintos planes y programas en la materia, en cofinanciamiento con las autoridades locales y propiciando la participación de la inversión privada;
- VI. Priorizar en los presupuestos las acciones en materia de movilidad y seguridad vial de conformidad con la garantía efectiva del derecho a la movilidad, las metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y la jerarquía de movilidad;
- VII. Evaluar y programar los recursos destinados a programas y proyectos de inversión relacionados con la movilidad, teniendo como base los efectos económicos, financieros, sociales y ambientales del proyecto;
- VIII. Expedir las placas de matriculación, calcomanías, tarjetas de circulación y demás elementos de identificación de los vehículos automotores destinados a transporte de carga, de uso particular, comercial y transporte especializado que no sean competencia de otras autoridades, proporcionando la información necesaria para integrar las bases de datos del Registro Estatal de Movilidad y Seguridad Vial que corresponda dentro del ámbito de sus atribuciones, en especial aquella relativa al control vehicular, como el alta y baja de matrículas, entre otros; y
- IX. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

CAPÍTULO NOVENO

De la atribuciones de las autoridades municipales

Artículo 32. Corresponde a los municipios, las siguientes atribuciones:

- I. Formular, conducir y evaluar la política municipal en materia de movilidad, seguridad vial y sostenibilidad en concordancia con lo previsto en esta Ley y en el Plan Estatal de Desarrollo, y conforme a las políticas en materia de planificación, desarrollo y ordenamiento territorial que se emitan en el ámbito estatal;



- II. Coadyuvar con las autoridades estatales en la instrumentación del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;
- III. Coordinarse con otros municipios para alcanzar los objetivos y prioridades previstos en programas en materia de movilidad, seguridad vial, y los demás que de estos deriven;
- IV. Gestionar y administrar recursos para ejecutar acciones enfocadas a garantizar el derecho a la movilidad y la gestión de la seguridad vial;
- V. Elaborar, evaluar y vigilar el cumplimiento de los planes y programas de su competencia, en materia de movilidad y seguridad vial;
- VI. Diseñar y ejecutar, en materia de movilidad urbana no motorizada, programas de recuperación y habilitación de espacios urbanos para el desplazamiento peatonal y la construcción y mantenimiento de infraestructura ciclista en los términos de la presente Ley;
- VII. Llevar a cabo el control de tránsito, preservando el orden y la seguridad vial con base en el enfoque de sistemas seguros;
- VIII. Implementar programas de seguridad vial en los entornos escolares y áreas habitacionales que garanticen la movilidad integral;
- IX. Conformar y mantener actualizado un inventario de los servicios, infraestructura y demás elementos inherentes o incorporados a las vías de su competencia, vigilando que, en su caso, cuenten con las autorizaciones o avisos necesarios para el efecto;
- X. Colocar, mantener y preservar en estado óptimo de utilización, la señalización y la nomenclatura de la vialidad de sus demarcaciones territoriales;
- XI. Vigilar que las dependencias o los particulares que realicen trabajos o eventos en las aceras impidiendo la movilidad peatonal, coloquen dispositivos que permitan la circulación de peatones con comodidad y seguridad por el arroyo vehicular;
- XII. Elaborar y operar programas para fomentar la movilidad activa y el uso cotidiano, masivo y seguro de la bicicleta y la micromovilidad dentro de sus respectivos territorios;
- XIII. Realizar los operativos de alcoholimetría en el ámbito de su respectiva competencia;
- XIV. Vigilar el cumplimiento de las disposiciones de seguridad vial y vehicular, y



- XV. Las demás que les otorguen la presente Ley, sus Reglamentos y demás disposiciones administrativas.

CAPÍTULO DECIMO **De la coordinación interinstitucional**

Artículo 33. El Estado de Querétaro y sus municipios podrán establecer vínculos de colaboración y coordinación a través de la suscripción de convenios con la Federación, Estados o municipios de otras entidades federativas, en materia de movilidad y seguridad vial, atendiendo a lo dispuesto por el marco legal aplicable.

Para el debido cumplimiento de sus atribuciones, el Estado de Querétaro y sus municipios podrán suscribir, además, convenios de coordinación y colaboración con ciudadanos, organizaciones sociales, empresariales, educativas, con organismos de la sociedad civil, institutos de investigación científica o tecnológica, asociaciones y con la sociedad en general en la materia.

Artículo 34. La planeación y regulación en materia de movilidad y seguridad vial en las zonas metropolitanas, deberá realizarse de manera conjunta y coordinada entre municipios, a través de sus instancias de gobernanza establecidas por la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano y el Código Urbano del Estado de Querétaro, o en su caso, mediante convenios de coordinación que para tal efecto se elaboren, con apego a lo dispuesto en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.

En el caso de que la zona metropolitana, delimitada formalmente, sea de carácter interestatal, el gobernador del Estado de Querétaro podrá celebrar los convenios correspondientes con la entidad colindante, para la distribución de sus atribuciones en la materia. Los convenios que para tal efecto se celebren, deberán guardar congruencia con la presente Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables, a fin de generar una adecuada coordinación en la implementación de políticas públicas, acciones e inversiones que propicien el desarrollo y regulación de la movilidad y seguridad vial dentro de su territorio.

Los convenios de coordinación metropolitanos celebrados por los tres órdenes de gobierno, podrán establecer las autoridades que serán las encargadas de la planeación, diseño, ejecución, operación, monitoreo y evaluación de la política de movilidad y seguridad vial a nivel metropolitano prevista en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 35. Las autoridades estatales y municipales deberán fomentar y garantizar la participación de las mujeres en la planeación y diseño de los sistemas de movilidad, reconociendo su interseccionalidad, a través de las siguientes acciones:

- I. Fortalecer la información disponible y los diagnósticos que promuevan la implementación de acciones afirmativas y con perspectiva de género que mejoren y



hagan segura, incluyente y eficiente la experiencia de la movilidad de las mujeres y de la movilidad del cuidado;

- II. Incluir en la planeación de la movilidad y seguridad vial, acciones afirmativas y con perspectiva de género para prevenir y erradicar las violencias de género, así como la capacitación en la materia y sensibilización de género de las personas responsables de diseñar, operar y evaluar los sistemas de movilidad;
- III. Incorporar la perspectiva de género en materia de movilidad, a través del reconocimiento de los diversos patrones de movilidad entre hombres y mujeres, fomentar la participación de las mujeres en el diseño y planeación de los sistemas de movilidad;
- IV. Implementar acciones para garantizar la generación de datos que ayuden a entender las necesidades de movilidad específicas por género y las relacionadas con el cuidado de terceras personas, y
- V. Implementar protocolos de actuación en contra de la violencia de género y acoso sexual en el transporte público, y planeación, implementación, evaluación y seguimiento de la transversalidad del principio de género en las políticas de movilidad.

TITULO TERCERO **Del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial**

CAPÍTULO PRIMERO **De la Integración**

Artículo 36. El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial es el mecanismo de coordinación entre las autoridades estatales y municipales en materia de movilidad y seguridad vial, así como con los sectores de la sociedad en la materia, a fin de cumplir el objeto y principios de esta Ley, los instrumentos de planeación y la implementación coordinada de los principios, elementos, acciones, programas, criterios, instrumentos, políticas públicas, servicios y normas que se establecen con el objetivo de garantizar el derecho a la movilidad de las personas.

Artículo 37. El Sistema estará integrado por las personas titulares de:

- I. El gobernador del Estado de Querétaro;
- II. La Agencia de Movilidad del Estado de Querétaro;
- III. La Secretaría de Seguridad Ciudadana;
- IV. La Secretaría de Salud Querétaro;



- V. La Secretaría de Desarrollo Sustentable;
- VI. La Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas;
- VII. La Comisión Estatal de Infraestructura;
- VIII. La Secretaría de Finanzas;
- IX. La Secretaría de Planeación y Participación Ciudadana;
- X. El Instituto de Planeación Municipal de Querétaro;
- XI. El Instituto Municipal de Planeación y Sustentabilidad de Corregidora;
- XII. El Instituto Municipal de Planeación de El Marqués;
- XIII. Los municipios del Estado de Querétaro;
- XIV. Un representante del sector empresarial relativo a la movilidad;
- XV. Tres representantes de la sociedad civil cuyo objeto de creación se relacione con temas de movilidad, seguridad vial y accesibilidad;
- XVI. Un representante de la academia con experiencia comprobada en materia de movilidad;

La representación de cada dependencia recaerá directamente sobre su titular, quien podrá designar un suplente que deberá tener nivel inmediato inferior, manteniendo voz y voto. En las reuniones el suplente contará con las mismas facultades que las personas propietarias. Los representantes del sector empresarial, la sociedad civil y la academia serán designados por un esquema de convocatoria abierta bajo el procedimiento que establezcan los lineamientos de operación del Sistema.

El Sistema podrá invitar a participar a otras autoridades que se considere necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido cumplimiento del objeto de la Ley.

Artículo 38. El Sistema Estatal tendrá las siguientes facultades:

- I. Emitir sus lineamientos de operación;
- II. Emitir acuerdos y resoluciones generales para su funcionamiento;



- III. Aprobar el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;
- IV. Analizar y promover la aplicación de los instrumentos de política previstos en la presente Ley;
- V. Formular a las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial, recomendaciones para el fortalecimiento de las políticas y acciones para el cumplimiento de los objetivos y principios previstos en la presente;
- VI. Expedir lineamientos y demás disposiciones de carácter general que establecerán los métodos y procedimientos para guiar los proyectos y acciones en materia de movilidad y seguridad vial;
- VII. Proponer criterios en la planeación, diseño, implementación, operación y evaluación de la infraestructura vial, servicios de transporte y programas relativos a la movilidad y la seguridad vial;
- VIII. Promover los acuerdos y la coordinación entre las autoridades;
- IX. Realizar el seguimiento, revisión y evaluación de programas, planes y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial; y
- X. Las demás que se establezcan para el funcionamiento del Sistema y el cumplimiento del objeto de la presente Ley, los lineamientos y demás disposiciones en materia de movilidad y seguridad vial.

Artículo 39. El Sistema Estatal operará con base en los lineamientos de operación que apruebe en su instalación, los cuales deberán al menos cumplir con lo siguiente:

- I. El Sistema Estatal será presidido por el gobernador del Estado de Querétaro y contará con una Secretaría Ejecutiva, la cual corresponderá a la persona titular de la Agencia de Movilidad del Estado de Querétaro;
- II. En ausencia de la persona gobernador del Estado de Querétaro, la persona Titular de la Agencia de Movilidad del Estado de Querétaro presidirá las reuniones;
- III. La presidencia del Sistema Estatal convocará, por lo menos, a una reunión ordinaria semestral con el propósito de informar y evaluar las acciones y medidas implementadas en materia de movilidad, los datos relativos a la gestión de la seguridad vial, así como



la información alusiva a los siniestros de tránsito; y para conocer las opiniones o recomendaciones de sus integrantes;

- IV. La presidencia del Sistema Estatal podrá convocar de forma extraordinaria cuando la naturaleza de algún asunto de su competencia lo exija o a petición fundada de alguna persona integrante del Sistema.

CAPÍTULO SEGUNDO

De los Instrumentos de Movilidad y Seguridad Vial

Artículo 40. Para los efectos de esta Ley se entiende por planeación de la movilidad y la seguridad vial, a la ordenación racional y sistemática de acciones que garanticen el ejercicio del derecho a la movilidad en el Estado de Querétaro de conformidad con esta Ley y las demás disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 41. Los estándares de diseño vial y dispositivos de control de tránsito deberán ser definidos por la autoridad estatal competente, en concordancia con las Normas Oficiales Mexicanas expedidas para tal efecto; además de lo previsto en la Ley de Planeación del Estado de Querétaro, la planeación de la movilidad y la seguridad vial deberá estar alineada con el Plan Nacional de Desarrollo, el Plan Estatal de Desarrollo y contribuir al cumplimiento de los objetivos globales, los acuerdos y tratados internacionales que haya suscrito México.

La planeación que derive de la presente Ley deberá establecer los instrumentos y mecanismos necesarios para el diagnóstico, información, seguimiento, evaluación y auditoría de las políticas públicas de movilidad y seguridad vial. Lo anterior con el fin de cumplir con los objetivos establecidos en esta Ley, al fijarse objetivos, estrategias y prioridades, así como criterios basados en información certera y estudios de factibilidad, los cuales deberán permitir la reevaluación y adaptación de los objetivos, estrategias y prioridades planteados.

Artículo 42. Las autoridades estatales y municipales deberán incluir en el reglamento de tránsito disposiciones respecto de las medidas de tránsito, así como su aplicación y supervisión de estas, atendiendo y salvaguardando la seguridad, protegiendo la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible.

Por lo anterior, los reglamentos de tránsito y demás normatividad aplicable tendrán que regirse bajo las siguientes características mínimas:

- I. Que las personas conductoras cuenten con licencia o permiso de conducir vigente, mismo que deberá ser adecuado para el tipo de vehículo que se pretenda operar, debiendo acreditar un examen integral para su obtención o renovación, mismo que consistirá en un examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias;



- II. La preferencia de paso de personas peatonas y con discapacidad en el cruce de vías públicas de acuerdo con el diseño y funcionalidad de éstas, de conformidad con la jerarquía de la movilidad;
- III. El establecimiento de límites de velocidad con base en evidencia científica a fin de mantenerlas por debajo de un umbral de seguridad indispensable para salvaguardar la vida y la integridad de las personas usuarias; por lo que las velocidades máximas no deberán rebasar lo siguiente:
 - a. 20 km/h en zonas de hospitales, asilos albergues y casas hogar;
 - b. 20 km/h en zonas y entornos escolares en vías secundarias y calles terciarias; y hasta 30 km/h en zonas y entornos escolares en vías primarias y carreteras;
 - c. 30 km/h en calles secundarias y calles terciarias;
 - d. 50 km/h en avenidas primarias sin acceso controlado;
 - e. 80 km/h en carriles centrales de avenidas de acceso controlado y en carreteras estatales fuera de zonas urbanas; 50 km/h dentro de zonas urbanas, y
 - f. Ninguna intersección, independientemente de la naturaleza de la vía, podrá tener velocidad de operación mayor a 50 km/h en cualquiera de sus accesos.
- IV. La utilización del cinturón de seguridad de forma obligatoria para todos los pasajeros de vehículos motorizados, de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;
- V. El uso de tecnologías como medio auxiliar para la prevención y captación de infracciones a fin de prevenir y mitigar factores de riesgo que atenten contra la dignidad, integridad o libertad de las personas;
- VI. El uso de sujeción para sillas de ruedas en las unidades que prestan el servicio de transporte público;
- VII. El uso obligatorio de casco para personas conductoras, pasajeros de motocicletas que cumpla con la Norma Oficial Mexicana aplicable en la materia;
- VIII. En vehículos motorizados, el número de pasajeros no debe rebasar la capacidad máxima especificada de acuerdo con las Normas Oficiales Mexicanas respectivas;
- IX. Que cualquier persona menor de doce años o que por su constitución física lo requiera, viaje en los asientos traseros con un Sistema de Retención Infantil (SRI) o en un asiento de seguridad que cumpla con los requerimientos establecidos en las disposiciones normativas aplicables; Tratándose de menores de edad transportales bajo condiciones



adecuadas, velando en todo momento porque el medio de transporte de que se trate cuente con todas las medidas de seguridad, ya sea o no motorizado;

- I. La prohibición de hablar por teléfono celular o cualquier otro dispositivo electrónico o de comunicación, así como leer y/o enviar mensajes de texto por medio de cualquier tipo de dispositivo electrónico, salvo que se realice mediante tecnología de manos libres;
- II. La obligación de realizar pruebas de alcoholemia de manera permanente, con el objetivo de evitar la conducción de cualquier tipo de vehículo bajo el efecto del alcohol, en concordancia con el método aprobado por la Secretaría de Salud Federal. Para tal efecto queda prohibido conducir con una alcoholemia superior a 0.25 mg/L en aire espirado o 0.05 g/dL en sangre, salvo las siguientes consideraciones:
 - a. Para las personas que conduzcan motocicletas queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 0.1 mg/L en aire espirado o 0.02 g/dL en sangre, y
 - b. Para vehículos destinados al transporte de pasajeros y de carga, queda prohibido conducir con cualquier concentración de alcohol por espiración o litro de sangre.
- III. Las autoridades evaluarán la medida y proporcionalidad de las sanciones de tránsito que se establezcan, y
- IV. Además de las velocidades señaladas en el presente artículo, las velocidades máximas se encuentran establecidas en los reglamentos.

CAPÍTULO TERCERO **De la integración**

Artículo 43. El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial es el mecanismo de coordinación entre las autoridades estatales y municipales en materia de movilidad, seguridad vial y transporte, así como con los sectores de la sociedad en la materia, a fin de cumplir el objeto y principios de esta Ley, los instrumentos de planeación y la implementación coordinada de los principios, elementos, acciones, programas, criterios, instrumentos, políticas públicas, servicios y normas que se establecen con el objetivo de garantizar el derecho a la movilidad de las personas, bienes y mercancías.

Son instrumentos de planeación de la política estatal en materia de movilidad y seguridad vial, los siguientes:

- I. Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial; y



II. Programas municipales, multimunicipales y/o metropolitanos de movilidad y seguridad vial.

Los programas y sus modificaciones serán formulados con base en los resultados que arrojen los sistemas de información y seguimiento de movilidad y de seguridad vial, a fin de verificar su congruencia con otros instrumentos de planeación y determinar si los factores de aprobación de un programa persisten y, en su caso, modificarlo o formular uno nuevo.

Artículo 44. El Sistema estará integrado por las personas titulares de:

- I. El Poder Ejecutivo del Estado;
- II. La Agencia de Movilidad del Estado de Querétaro;
- III. La Secretaría de Seguridad;
- IV. La Secretaría de Salud;
- V. La Secretaría del Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible;
- VI. La Secretaría de Desarrollo Urbano e Infraestructura;
- VII. La Secretaría de Finanzas;
- VIII. El Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado de Querétaro;
- IX. Ayuntamientos, y
- X. Un representante del Observatorio Ciudadano de Movilidad.

La representación de cada dependencia, así como de los municipios, recaerá directamente sobre su titular, quien podrá designar un suplente que deberá tener nivel inmediato inferior, manteniendo voz y voto. En las reuniones el suplente contará con las mismas facultades que las personas propietarias.

La persona representante del Observatorio será designada por un esquema de convocatoria abierta bajo el procedimiento de invitación que establezcan los Lineamientos de operación del Sistema Estatal, quien cuenta con voz, pero no con voto.

El Sistema Estatal podrá invitar a participar a otras autoridades que se considere necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido cumplimiento del objeto de la Ley, según se establezca en los lineamientos de operación del Sistema Estatal. Los cargos de miembros o integrantes serán honoríficos.

Artículo 45. El Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, deberá considerar todas las medidas administrativas y operativas que garanticen el adecuado funcionamiento de los sistemas de movilidad y las políticas conducentes que mejoren las condiciones de viaje de los usuarios de acuerdo a los principios de esta Ley y las medidas administrativas, operativas y de coordinación que garanticen la seguridad vial de todos los usuarios de la vía; y deberá ser revisado y en su caso modificado cada seis años.

Corresponde a la Autoridad competente la elaboración y actualización permanente del Programa Estatal, mismo que deberá ser sometido para su aprobación al Sistema Estatal en



los términos que se establezcan en el reglamento interior de dicho órgano colegiado y con estricto apego a lo establecido en esta Ley.

Aprobado por el Sistema Estatal, el Programa Estatal será publicado en el periódico oficial "Gaceta del Gobierno" y deberá ser acatado por las autoridades en materia de movilidad, los municipios y, en general por las dependencias y entidades de la Administración Pública cuya competencia esté relacionada, directa o indirectamente con el Sistema Integral de Movilidad.

Artículo 46. Los municipios deberán expedir sus respectivos programas de movilidad y seguridad vial y podrán coordinarse con otros municipios y entidades federativas para expedir programas multimunicipales o metropolitanos, debiéndose ajustar a los principios y disposiciones establecidas en la presente Ley y a lo previsto en los Programas del Estado de Querétaro.

Todo centro urbano, conurbación y zona metropolitana requiere un solo instrumento de planeación que abarque íntegramente el espacio poblado.

Artículo 47. Los programas dirigirán sus estrategias y acciones al cumplimiento de los objetivos establecidos en la presente Ley, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, así como en los siguientes:

- I. Movilidad activa. Reducir la mortalidad prematura por enfermedades no transmisibles atribuidas a la falta de ejercicio físico a través de la promoción de la movilidad activa segura;
- II. Seguridad vial. Reducir la mortalidad y lesiones graves causadas por siniestros de tránsito a través de la movilidad segura y las estrategias planteadas en esta Ley y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;
- III. Calidad del aire. Reducir la mortalidad y enfermedades causadas por la contaminación del aire a través de la promoción de la movilidad sostenible;
- IV. Transporte público y movilidad no motorizada. Aumentar la proporción de viajes en transporte público y movilidad no motorizada aumentando el acceso a sistemas de movilidad y servicios de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos;
- V. Cambio climático. Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero reduciendo el consumo de combustibles fósiles, a fin de cumplir con los objetivos nacionales y globales de mitigación y una movilidad neutral en carbono;



VI. Proximidad. Aumentar las densidades urbanas a través del uso intensivo y equitativo del espacio urbano construido, la proximidad de servicios, empleo, consumo con la vivienda y el control de la expansión urbana; y

VII. Espacio público. Proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres, niñas, niños y adolescentes, adultos mayores y las personas con discapacidad.

Artículo 48. La planeación de la movilidad y seguridad vial plasmada en los programas integrará los principios y jerarquía de la movilidad establecidos en esta Ley, observando además los siguientes criterios:

- I. Adoptar medidas para garantizar la protección de la vida, salud y de la integridad física de todas las personas usuarias de la vía;
- II. Adoptar las medidas necesarias para prevenir todo tipo de violencia que atente contra la dignidad e integridad de las personas que pertenecen a los grupos en situación de vulnerabilidad;
- III. Impulsar políticas de proximidad que faciliten la accesibilidad entre la vivienda, el trabajo y servicios educativos, de salud, culturales y complementarios, a fin de reducir las externalidades negativas del transporte urbano;
- IV. Establecer medidas que incentiven el uso del transporte público, vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes y otros modos de movilidad de alta eficiencia energética, cuando el entorno lo permita y bajo un enfoque sistémico;
- V. Establecer medidas que fomenten una movilidad sostenible y que satisfagan las necesidades de desplazamiento de la población, logren un sistema de integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago conectado a las vías urbanas y metropolitanas;
- VI. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público, de la estructura vial y de la movilidad no motorizada y tracción humana;
- VII. Establecer acciones afirmativas y ajustes razonables en materia de accesibilidad y diseño universal, en los sistemas de movilidad y en la estructura vial, con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad y movilidad limitada, y otros grupos en situación de vulnerabilidad que así lo requieran;



- VIII. Promover la capacitación de las personas que operan los servicios de transporte público y servicios de emergencia en Lengua de Señas Mexicana;
- IX. Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de bienes y mercancías, con objeto de aumentar la productividad en los centros de población y minimizar los impactos negativos de los vehículos de carga en los sistemas de movilidad; así como evitar gravar y sobre regular los servicios de autotransporte federal, transporte privado y sus servicios auxiliares regulados por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;
- X. Promover acciones que contribuyan a mejorar la calidad del medio ambiente, a través de la reducción de la contaminación del aire, las emisiones de gases de efecto invernadero, el consumo de energía y el ruido, derivados del impacto de la movilidad;
- XI. Promover la participación ciudadana en la toma de decisiones en materia de movilidad dentro de los procesos de planeación;
- XII. Incrementar la resiliencia del sistema de movilidad y seguridad vial fomentando diversas opciones de transporte;
- XIII. Definir estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en los sistemas de movilidad conforme a sus necesidades en un marco de seguridad;
- XIV. Establecer medidas para el uso de una metodología basada en la perspectiva de género, que garantice el diseño de soluciones a través de acciones afirmativas, prioritariamente con el objetivo de erradicar las violencias de género al hacer uso de la vía. Lo anterior debe tomar en consideración la interseccionalidad de las mujeres, y los principios de equidad y transversalidad;
- XV. Establecer mecanismos y acciones de coordinación administrativa y de concertación entre los sectores público, privado y social en materia de movilidad y seguridad vial;
- XVI. Garantizar que los factores como la velocidad y la circulación cercana a vehículos motorizados no pongan en riesgo a personas peatonas y usuarias de vehículos motorizados y de tracción humana, en particular a la niñez, personas adultas mayores, con discapacidad o con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;
- XVII. Promover el fortalecimiento del transporte público de pasajeros individual y colectivo para asegurar la accesibilidad igualitaria e incluyente de las personas usuarias de la vía y hacer uso de las tecnologías de la información y comunicación disponibles;



- XVIII. Considerar el vínculo de la movilidad con los planes o programas de desarrollo urbano, para lo cual deberán tomar en cuenta los lineamientos y estrategias contenidas en los programas de ordenamiento ecológico del territorio y protección al medio ambiente, conforme a las disposiciones jurídicas ambientales aplicables;
- XIX. Los planes o programas de desarrollo urbano deberán considerar las Normas Oficiales Mexicanas emitidas en materia de movilidad y transporte;
- XX. Implementar estrategias de movilidad urbana, interurbana, rural e insular sostenible a mediano y largo plazo privilegiando el establecimiento de transporte colectivo, de movilidad no motorizada y de tracción humana y otros medios de alta eficiencia energética y ambiental;
- XXI. Las demás que establezcan las demás disposiciones legales.

Artículo 49. Los programas de movilidad y seguridad vial deben contener como mínimo:

- I. El diagnóstico que contenga por lo menos lo siguiente:
 - a. La evaluación del cumplimiento de los objetivos establecidos en el artículo 47
 - b. Los indicadores que establezca la Estrategia Nacional.
 - c. La evaluación del cumplimiento de los programas previos.
- II. Los objetivos de planeación congruentes con el artículo 47 adaptados a su contexto;
- III. Los indicadores y metas:
 - a. Indicadores relativos a los establecidos por la Estrategia Nacional, esta Ley y los sistemas de información y bases de datos de movilidad.
 - b. Definición de líneas base.
 - c. Definición de metas a lograr al horizonte del plan, así como metas parciales con el objetivo de lograr una gestión basada en resultados.
- IV. Las estrategias y acciones propuestas para cumplir con los objetivos del programa, congruentes con el artículo 48 y con otros instrumentos de planeación;
- V. Las responsabilidades que rigen el desempeño de su ejecución y las acciones de coordinación con dependencias federales, otras entidades federativas, municipios y sociedad civil;
- VI. Plan de implementación y control que involucre a las autoridades responsables;



- VII. El desarrollo de herramientas para el financiamiento de los proyectos priorizados;
- VIII. Los indicadores y mecanismos específicos para la evaluación, actualización y, en su caso, corrección del programa; y
- IX. Estrategias de comunicación para hacer cumplir la legislación basadas en mensajes probados para garantizar la comprensión y apoyo del público, así como la participación de las partes interesadas para potenciar al máximo el cumplimiento.

Artículo 50. El seguimiento, evaluación y control de la política, los programas y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial se realizarán a través de indicadores, instrumentos, mecanismos de participación, registros, información y datos e infraestructura vial previstos en la presente Ley y definidos por las autoridades competentes.

La autoridad responsable publicará datos de los indicadores de evaluación e informes periódicos sobre el cumplimiento parcial de las metas. La periodicidad será al menos semestral, pudiendo publicarse datos en periodos más cortos, o incluso inmediatamente en los casos en los que sea posible. Las autoridades estatales y municipales garantizarán la publicación de datos abiertos actualizados de los indicadores establecidos en los programas, los cuales contendrán al menos los relativos a los objetivos del artículo 48.

CAPÍTULO CUARTO **De las Licencias y Permisos para conducir**

Artículo 51. Para conducir un vehículo motorizado, se requiere contar con licencia o permiso de conducir vigente, la cual deberá ser la adecuada para el tipo de vehículo que se pretenda operar y expedida por la autoridad competente en el Estado de Querétaro o en su caso de otras entidades federativas, autoridades federales o por autoridades de otro país en el marco de los tratados que se firmen.

La licencia de conducir es el documento público de carácter personal e intransferible, a través del cual la autoridad competente autoriza a una persona física que acredite la capacidad y condiciones adecuadas y cumpla con los requisitos legales y reglamentarios necesarios para conducir un vehículo automotor.

Es obligación de las personas conductoras de vehículos de transporte público y particulares, para operar y conducir vehículos en el Estado, obtener, portar consigo y exhibir cuando se le requiera por la autoridad competente, la licencia para conducir o permiso vigente, en cualquiera de sus tipos y modalidades de servicio:

- I. Para personas con discapacidad, el examen de valoración deberá realizarse en formatos accesibles y por única ocasión, para lo cual las autoridades competentes



- deberán emitir los lineamientos respectivos, bajo los principios de inclusión, accesibilidad y movilidad de cuidado;
- II. Las autoridades competentes en materia de movilidad, tránsito y transporte, de otras entidades y de la Federación, para operar o conducir vehículos por las vías públicas, y
 - III. Por lo que se refiere a las licencias para conducir vehículos expedidas en el extranjero, su reconocimiento y validez quedarán sujetos a las disposiciones federales sobre la materia y a los convenios internacionales de los que México forme parte.

En el caso de que a la persona conductora se le hubiere suspendido o cancelado su licencia en el Estado de Querétaro, no deberá conducir vehículos durante el término de la suspensión, aunque presente licencia expedida por las autoridades a las que se refieren las fracciones II y III del presente artículo.

Artículo 52. Todas las personas que realicen el trámite para obtener o renovar una licencia o permiso de conducir, deberán acreditar el examen de valoración integral que demuestre su aptitud para ello, así como el examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, pudiendo ser realizadas directamente por los gobiernos o por autoescuelas u otros organismos certificados, antes de la fecha de expedición o renovación de la licencia o permiso.

La autoridad competente deberá garantizar que las personas con discapacidad obtengan su licencia de conducir en igualdad de condiciones, para lo cual podrá emitir las disposiciones de carácter técnico necesarias que incluyan que los exámenes que se realicen para la expedición de licencias se hagan en formatos accesibles y con las tecnologías adecuadas a los diferentes tipos de discapacidad.

Artículo 53. Las licencias de conducir y permiso de menor que expida la Secretaría se clasificarán en:

- I. Servicio Particular;
- II. Servicio Público; y
- III. Tipo PM: Permiso de Menor.

Artículo 54. La Secretaría otorgará permisos para conducir vehículos motorizados de uso particular, a las personas físicas menores de dieciocho y mayores de dieciséis años de edad, que cumplan con los requisitos establecidos por la presente Ley y el reglamento.

Artículo 55. La Secretaría de Seguridad Ciudadana diseñará e implementará cursos y manuales de educación vial y manejo seguro. Los cursos y manuales deberán incluir al menos el conocimiento de los factores de riesgo prioritarios, así como la regulación enfocada a la



protección y seguridad de todas las personas usuarias de la vía.

Los cursos podrán ser requisitos para la obtención de licencias, y podrán ser realizados directamente por la Secretaría por una autoescuela certificada.

Artículo 56. Las licencias tendrán las siguientes vigencias:

- I. Licencia para conducir vehículos particulares o motocicletas: cinco años;
- II. Licencia para conducir vehículos de transporte público: tres años
- III. Licencia para conducir vehículos de transporte de carga: tres años;
- IV. Licencia para conducir vehículos de emergencia y transporte escolar: dos años, y
- V. Permiso temporal para conductores noveles: seis meses.

Una vez cumplida su vigencia, las licencias podrán renovarse por un nuevo periodo, para lo cual deberán aprobar previamente el examen de valoración psicofísica integral para acreditar que goza de salud óptima. En el caso de hayan existido modificaciones a las normas de tránsito, se requerirá un examen teórico y/o curso de actualización, en términos de lo que disponga la Secretaría de Seguridad Ciudadana.

Artículo 57. Las licencias podrán ser suspendidas o canceladas ante faltas graves a las regulaciones en materia de seguridad vial. La Secretaría de Seguridad Ciudadana establecerá un sistema por puntos, que permita cuantificar las infracciones en función de su gravedad, de forma que cuando el titular de una licencia de conducir rebase cierto número de puntos, se sancione con la suspensión o cancelación.

La Secretaría de Seguridad Ciudadana establecerá un registro de las infracciones a la Ley y demás disposiciones jurídicas en la materia, con el objeto de evaluar la incidencia por parte de los conductores, así como su participación en siniestros de tránsito, con la finalidad de aplicar las medidas de suspensión o cancelación a través de la reducción de puntos. Para tal efecto, se hará uso de las mejores prácticas y tecnologías para la administración de la información.

En el caso de licencias de conducir vehículos de transporte público, carga, de emergencia y escolar se podrá como medida provisional suspender la licencia por el periodo que dicte la autoridad; en los siguientes casos:

- I. En el caso de conducir en estado de ebriedad y cometer cualquier otra infracción de las estipuladas en esta ley, en los Códigos o Reglamentos de Tránsito y demás



disposiciones jurídicas aplicables, la suspensión de la licencia de conducir será hasta por el tiempo que dure el desahogo de su garantía de audiencia;

- II. Por orden judicial;
- III. Por huir cuando después de cometer una infracción no se respeta la indicación para detenerse realizada por parte de un Oficial de Tránsito o de la autoridad competente;
- IV. Jugar carreras de vehículos sin las autorizaciones correspondientes;
- V. Transportar personas en los vehículos fuera de los lugares permitidos;
- VI. Cuando el titular cometa en el término de un año, tres infracciones, de las que se sancionen con más de tres veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización;
- VII. Cuando el titular permita que su licencia, permiso provisional de práctica para conducir vehículos o Certificado Médico-Toxicológico, según corresponda, sea utilizada por otras personas;
- VIII. Cuando el titular contraiga una enfermedad o le sobrevenga alguna discapacidad o lesión que lo inhabilite temporalmente para conducir y no acredite contar con certificado médico expedido por institución de salud pública en que se señale que es apto para conducir vehículos automotores, y
- IX. Cuando así lo determine la autoridad competente, de manera fundada y motivada, por el tiempo que al efecto señale.

Para el caso realizar una conducta distinta a las señaladas en este artículo, se aplicará la cancelación en los términos de lo establecido en las Leyes de la materia, así como las demás sanciones ahí establecidas de carácter definitivo.

Artículo 58. Con el fin de agilizar y hacer eficaz el proceso de expedición de licencias, así como para brindar mayor certeza a las personas usuarias en cuanto a su autenticidad y seguridad en el manejo e intercambio de la información personal, la autoridad competente implementará la utilización de tecnología de vanguardia y la innovación. Las licencias que se expidan podrán ser impresas en material plástico o de forma digital, mediante aplicaciones tecnológicas.

Artículo 59. La persona que solicite la expedición de una licencia de conducir deberá cumplir con los siguientes requisitos:

- I. Contar con la mayoría de edad, 18 años. Pudiendo solicitar permiso provincial por



máximo un año, a partir de los 16 años.

- II. En el caso de licencias para conducir de uso particular, acreditar a satisfacción haber aprobado el examen de salud y psicológico ante la autoridad competente, que goza de estado de salud y psicológico óptimo para la conducción de este tipo de vehículos;
- III. En los casos de licencias para personas que conducen servicios de transporte público, acreditar el examen de valoración psicofísica integral, en los términos que determine la Agencia de Movilidad del Estado de Querétaro;
- IV. Acreditar el examen teórico de conocimientos en el caso de licencias para conducir de uso particular;
- V. Acreditar el examen práctico de habilidades necesarias, aplicado por la autoridad correspondiente o por una autoescuela certificada, relativo al tipo de licencia, en los términos que determine la Agencia de Movilidad del Estado de Querétaro;
- VI. Acreditar haber sido capacitado en los términos que la Agencia de Movilidad del Estado de Querétaro determine, para el caso de licencias para personas que conducen servicios de transporte público;
- VII. Saber leer y escribir, para el caso de licencias para personas que conducen servicios de transporte público;
- VIII. Tener una licencia suspendida o cancelada en alguna de las 32 entidades federativas;
- IX. No registrar adeudo por infracciones de tránsito o a este Reglamento;
- X. Realizar el pago de derechos correspondiente; y
- XI. Los demás que determine la Secretaría o la autoridad competente.

Artículo 60. La Agencia de Movilidad del Estado de Querétaro expedirá los lineamientos respecto a lo siguiente:

- I. Los contenidos de los cursos, materiales y exámenes de valoración integral teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, atendiendo a los diferentes tipos de licencias y permisos;
- II. Protocolos para realizar los exámenes, así como para su evaluación.



SECCIÓN PRIMERA

De los Instrumentos en materia de Movilidad y Seguridad Vial en la Gestión de la Demanda

Artículo 61. Las autoridades preverán la elaboración de estudios de evaluación del impacto en la movilidad y la seguridad vial, lo cual tendrá por objeto analizar y evaluar las posibles influencias o alteraciones generadas por la realización de obras y actividades privadas y públicas, sobre los desplazamientos de las personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida, la accesibilidad, la competitividad, y los demás aspectos previstos en esta Ley

Artículo 62. Serán instrumentos de financiamiento público los programas, acciones y proyectos de inversión relacionados con la movilidad y la seguridad vial que desarrollen las autoridades competentes.

Artículo 63. El Gobierno del Estado de Querétaro y los gobiernos municipales deberán diseñar instrumentos económicos que garanticen el cumplimiento de los objetivos de la presente Ley y que tengan como finalidad:

- I. Implementar mejoras a la infraestructura para la movilidad no motorizada y peatonal, así como efectuar acciones para la integración y fortalecimiento del servicio de transporte público, de los municipios y demarcaciones territoriales del Estado de Querétaro, con el fin de promover su uso y cumplir con el objeto de esta Ley;
- II. Desarrollar políticas para reducir siniestros de tránsito, así como proyectos estratégicos de infraestructura para la movilidad y seguridad vial, priorizando aquellos enfocados en proteger la vida e integridad de las personas usuarias de las vías, donde se considere los factores de riesgo;
- III. Construir, mantener y operar infraestructura segura, sostenible, resiliente y de calidad para el transporte público y la movilidad no motorizada;
- IV. Desincentivar el uso de modos de transporte que por sus externalidades negativas produzcan daños sociales y ambientales;
- V. Subsidiar y otorgar incentivos a los usuarios de servicios de transporte sostenible, seguro, equitativo y que generen beneficios sociales y ambientales;
- VI. La mejora de la infraestructura para la movilidad, servicios auxiliares y el transporte que promuevan el diseño universal y la seguridad vial;



- VII. Fomentar la incorporación de información confiable y suficiente sobre las consecuencias, beneficios y costos sociales y ambientales de las decisiones de las personas consumidoras, conductoras, operadoras de servicios y de las vías públicas; y
- VIII. Promover que los precios de los bienes y servicios relativos a la movilidad reflejen los costos sociales y ambientales de su uso y operación.

Artículo 62. Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de sus facultades, deberán considerar el uso de instrumentos fiscales para mejorar la eficiencia y equidad en el acceso de los sistemas de movilidad y reducir los costos sociales y ambientales de la movilidad, que cumplan con lo siguiente:

- I. Que sean los beneficiarios directos o indirectos de la infraestructura vial y el uso de vehículos que generan externalidades negativas quienes absorban el costo de las inversiones, mantenimiento y gasto operacional;
- II. Que los impuestos, aprovechamientos y tarifas relativas a la movilidad o por obras y actividades con impacto en la movilidad, que generan costos sociales y ambientales se reduzcan lo más posible, y que el resto deba ser compensado adecuadamente;
- III. Que se promueva la solidaridad fiscal mediante la progresividad tributaria para financiar el gasto público en materia de movilidad.

El gobierno estatal y los municipios, en el marco de sus facultades, deberán establecer adicionalmente a la política presupuesta, estrategias fiscales y tarifarias que promuevan la movilidad sostenible, segura y equitativa, que podrán ser:

- I. Impuesto a la tenencia vehicular con una estructura fiscal diferenciada en función del precio, potencia o emisiones de los vehículos;
- II. Impuesto estatal a combustibles adicional al Impuesto Especial sobre Producción y Servicios, en términos de la Ley de Coordinación Fiscal y normativa complementaria;
- III. Cobro de peajes y cargos por congestión para solventar la inversión, mantenimiento y operación de la infraestructura vial, y compensar las externalidades del uso del automóvil;
- IV. Subsidios cruzados en los servicios de transporte a través de tarifas diferenciadas;
- V. Recuperación de plusvalías urbanas derivadas de inversiones de infraestructura a través del impuesto predial, de contribuciones de mejoras o de otros instrumentos fiscales;



- VI. Cobro de tarifas de estacionamiento en vía pública;
- VII. Impuesto o contraprestación por la construcción de estacionamiento en predios, y medidas de compensación e integración urbana por el impacto negativo ambiental de los nuevos viajes generados, y
- VIII. Otros instrumentos que mitiguen y compensen los costos ambientales y sociales de la movilidad.

La Secretaría de Finanzas diseñará un esquema de incentivos fiscales a fin de retribuir a municipios que generen recursos internos, cuidando que el esquema no impacte de forma negativa en los municipios en zonas de bajo nivel socioeconómico.

Artículo 63. El presupuesto que el Estado de Querétaro y municipios destinen a cumplir los objetivos de esta Ley, deberán garantizar el derecho a la movilidad de todos los habitantes, mediante sistemas de movilidad que incentiven la accesibilidad urbana y rural, respondan adecuadamente a las necesidades de movilidad, reduzcan sus externalidades negativas y compensen las que no se puedan eliminar.

Los presupuestos y los programas operativos de las dependencias responsables de la movilidad priorizarán las acciones en materia de movilidad y seguridad vial que, de conformidad con la garantía efectiva del derecho a la movilidad, las metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y la jerarquía de movilidad, se traduzcan en implementar mejoras a la infraestructura, operación y control del transporte público, la movilidad no motorizada y peatonal, y la infraestructura vial bajo los principios de calles completas, diseño universal y seguridad vial.

Artículo 64. Se constituirá el Fondo de Movilidad Sostenible y Segura como programa presupuestal, cuyo objetivo será financiar programas y proyectos de movilidad urbana sostenible en el Estado de Querétaro. El Fondo financiará los siguientes rubros:

- I. Construcción, rediseño y mantenimiento de infraestructura vial peatonal, ciclista y de transporte público;
- II. Diseño, implementación y operación de registros, agencias, institutos, sistemas de información y datos estadísticos;
- III. Programas y acciones para reducir los factores de riesgo vial y vigilancia preventiva para mitigar conductas de riesgo bajo un modelo de disuasión general de alta visibilidad en materia de velocidad, alcoholemia, conducción distraída y uso de sistemas de retención infantil, cinturones de seguridad y casco;
- IV. Diseño y planeación de servicios de transporte público;



- V. Implementación de servicios y adquisición de vehículos eléctricos de transporte público, micromovilidad y bicicletas compartidas;
- VI. Diseño de programas, proyectos ejecutivos y planes de servicio y operación;
- VII. Diseño de protocolos, adquisición de equipo y capacitación para la aplicación de la ley;
- VIII. Estudios e inversiones para desarrollar proyectos de infraestructura y servicios para el transporte público;
- IX. Actividades de promoción y educación de la movilidad sostenible y campañas masivas de comunicación coordinadas con estrategias de vigilancia de la ley, y
- X. Los demás que permitan el cumplimiento de esta Ley, sus principios y objetivos conforme a la jerarquía de la movilidad.

Los organismos y entidades del Estado de Querétaro y sus municipios podrán recibir recursos de este Fondo para llevar a cabo programas, planes, proyectos, adquisición y obra civil. En cualquier caso, deberán cumplir los lineamientos que se emitan para efectos de acceder a los recursos del mismo.

Artículo 65. En los procedimientos y metodologías de evaluación y programación de los recursos destinados a programas y proyectos de inversión relacionados con la movilidad, deberán incluirse los efectos económicos, financieros, sociales y ambientales del proyecto.

En la evaluación del retorno social de la inversión, se considerarán los impactos y ahorros futuros en tiempos de recorrido por demanda inducida por el propio proyecto, en emisiones contaminantes y de efecto invernadero, en muertes y lesiones por siniestros de tránsito, por enfermedades relativas a falta de actividad física, y por inequidad en el acceso a los sistemas de movilidad.

TITULO CUARTO De las disposiciones complementarias

CAPÍTULO PRIMERO De los organismos de participación social y consulta

Artículo 66. El Ejecutivo del Estado y los municipios promoverán la creación de observatorios con la participación de la sociedad, personas con discapacidad, las organizaciones que les representan, instituciones académicas y de investigación, colegios de profesionistas,



organizaciones civiles, para el estudio, investigación y propuestas; evaluación de las políticas públicas, en materia de movilidad, seguridad vial y transporte.

Artículo 67. Las autoridades estatales y municipales en materia de movilidad y seguridad vial deberán promover la participación de la sociedad en la planeación, ejecución y vigilancia de la política estatal de movilidad y seguridad vial. Para dar cumplimiento a lo que establece esta Ley, la Agencia de Movilidad del Estado de Querétaro, la Secretaría de Planeación y Participación Ciudadana y los municipios, en el ámbito de sus facultades, deberán:

- I. Convocar a las organizaciones de los sectores social y productivo, a que manifiesten sus opiniones y propuestas en materia de movilidad y seguridad vial en el proceso de integración del programa respectivo de movilidad y seguridad vial, de conformidad con lo previsto en el presente ordenamiento;
- II. Celebrar convenios de concertación con organizaciones sociales y privadas especialistas en materia de movilidad y seguridad vial, con la finalidad de que brinden asesoría en proyectos e infraestructura, así como en acciones de gestión de la seguridad vial y en la realización de estudios e investigaciones en la materia para emprender acciones conjuntas;
- III. Difundir, publicar y mantener actualizada toda la información generada por el programa respectivo de movilidad y seguridad vial, y
- IV. Operar las instancias estatales, metropolitanas y municipales de participación respecto a las políticas de movilidad y seguridad vial, como espacios de deliberación entre gobiernos estatal y municipales y la sociedad civil.

Artículo 68. Organismos de participación social y de consulta. Se considera como organismos de participación social y de consulta:

- I. El Observatorio Ciudadano de Movilidad Querétaro.

SECCIÓN ÚNICA **Del observatorio**

Artículo 69. El Observatorio es un organismo de participación social y de consulta, con funciones deliberativas y propositiva, se constituye el Observatorio Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, como espacio de deliberación entre el gobierno, especialistas y organizaciones de la sociedad civil, con el objetivo de proponer y evaluar las políticas de movilidad y seguridad vial; el estudio, investigación y propuestas; evaluación de las políticas públicas, programas y acciones; capacitación a la comunidad; difusión de información y conocimientos sobre la problemática de la movilidad, la seguridad vial, la accesibilidad, la eficiencia, la sostenibilidad,



la calidad y la inclusión e igualdad y sus implicaciones en el ordenamiento territorial, y en general sobre la aplicación de la presente Ley.

La Agencia de Movilidad del Estado de Querétaro deberá garantizar una diversa representación de sectores sociales en la integración del Observatorio, que deberá considerar pueblos y comunidades indígenas y afroamericanas, zonas insulares, personas con discapacidad y las organizaciones que les representan, instituciones académicas y de investigación, colegios de profesionistas con incidencia directa en la materia de esta Ley, organismos empresariales del sector ligado a la movilidad, la seguridad vial y al transporte de bienes y mercancías, organizaciones de la sociedad civil organizada.

El Observatorio tendrá funciones de propuesta, opinión, evaluación y la emisión de recomendaciones en materia de movilidad y seguridad vial, hacia los diferentes niveles de la administración pública involucrados.

Artículo 70. Las autoridades correspondientes deberán proporcionar a los Observatorios la información sobre el proceso de reglamentación de la movilidad, del transporte y del tránsito, los planes de desarrollo urbano, de ordenamiento territorial metropolitanos, los actos administrativos y autorizaciones de uso de suelo, así como las bases de datos que forman la plataforma de información de la entidad federativa correspondiente, municipio, demarcación territorial y zona metropolitana.

Los institutos de planeación de las entidades federativas, municipales, multimunicipales y metropolitanos, deberán coordinar con el Observatorio, procesos de consulta y deliberación sobre temas de movilidad y seguridad vial.

Artículo 71. A fin de garantizar la participación efectiva de la población en las políticas de movilidad, los municipios deben prever la creación de consejos u observatorios metropolitanos de movilidad, garantizando una diversa representación de sectores sociales. Los consejos deberán tener funciones de propuesta, opinión, evaluación y la emisión de recomendaciones en materia de movilidad y seguridad vial, hacia los diferentes niveles de administración pública involucrados. Las leyes estatales deberán incluir estructuras básicas de los consejos, reglas básicas de operación y método de designación de sus miembros, observando el principio de paridad de género.

TITULO QUINTO

De los instrumentos de información

Artículo 72. Sistema de información y seguimiento de movilidad. El Sistema de información y seguimiento de movilidad es la base de datos que la Agencia de Movilidad del Estado de Querétaro deberá integrar y operar con el objeto de registrar, procesar y actualizar la información en la materia.



La información que alimente al sistema deberá ser enviada y generada por los organismos y entidades que correspondan, con los cuales deberá coordinarse la Secretaría. Estará compuesto por información homologada, georreferenciada, estadística, indicadores de movilidad y gestión administrativa, indicadores incluidos en los instrumentos de planeación e información sobre el avance de proyectos y programas. La información del sistema permitirá dar seguimiento y difusión a la información en la materia, podrá incluir componentes de datos abiertos y se registrará por lo establecido en la Ley en materia de Protección de Datos Personales del Estado de Querétaro.

Las autoridades estatales y municipales, dentro del marco de sus facultades deberán suscribir los convenios de coordinación necesarios para la transmisión de la información que exista en los archivos de las diversas dependencias que posean datos e información necesaria para que las autoridades competentes elaboren las políticas de movilidad y seguridad vial.

Artículo 73. El Registro es el instrumento a través del cual la Secretaría de Finanzas resguarda los documentos y actos jurídicos relacionados con los conductores, vehículos y servicios de transporte en todas sus modalidades, con base en los principios de publicidad, inscripción, especialidad, legitimación, consentimiento, tracto sucesivo, rogación, prelación y legalidad o calificación registral. El Registro tiene por objeto integrar, registrar, administrar, controlar y actualizar la información relativa al control de vehículos, conductores y servicios de transporte regulados a través de esta Ley.

Artículo 74. El Registro deberá contar con información sobre los siguientes rubros:

- I. Control vehicular;
- II. Licencias de conducir, incluyendo el tipo y vigencia de licencia, así como las licencias suspendidas y canceladas;
- III. Infracciones cometidas, cumplimiento de sanciones y reincidencia, así como responsabilidad de siniestros de tránsito cometidos bajo el influjo de bebidas alcohólicas, psicotrópicos o drogas enervantes;
- IV. Siniestros de tránsito, incluyendo un número identificador único para personas lesionadas, datos de localización, datos de los vehículos y personas involucradas, mecánica del siniestro.
- V. De los títulos de concesión, permisos y registros, sus representantes legales, gravámenes, características de vehículos y personas conductoras, y
- VI. Las demás que sean necesarias a juicio de la Agencia de Movilidad del Estado de Querétaro;



Artículo 75 . La Agencia de Movilidad del Estado de Querétaro deberá considerar en la integración del Registro, que la información deberá estar a disposición de las autoridades competentes, con estricto apego a la legislación en materia de protección de datos personales en posesión de los sujetos obligados.

Artículo 77 . La información contenida en el Registro es de consulta pública, salvo aquella que por sus características sea de carácter confidencial o reservado, en términos de la legislación en materia de transparencia y protección de datos personales, y demás disposiciones aplicables. Cualquier persona interesada podrá consultar sus asientos, así como obtener constancias de estos.

Artículo 78. Para el logro de los objetivos de la presente Ley, así como la aplicación de instrumentos y reglamentos que de ella emanen, la Agencia de Movilidad del Estado de Querétaro podrá celebrar acuerdos para el intercambio de información en materia de movilidad y seguridad vial que resulte estratégico para el desarrollo de planes, programas y proyectos en el Estado de Querétaro.

Artículo 79 . Con base en la información y los indicadores de gestión que arrojen los Sistemas de información y de seguimiento de movilidad y de seguridad vial, se llevarán a cabo las acciones para revisar de manera sistemática la ejecución del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial. Asimismo, se realizarán las acciones de evaluación de los avances en el cumplimiento de las metas establecidas en dicho programa, que retroalimenten el proceso de planeación y, en su caso, propondrá la modificación o actualización que corresponda.

Para ello la Agencia de Movilidad del Estado de Querétaro tendrá las siguientes obligaciones referidas al diseño, seguimiento y evaluación de indicadores de movilidad y seguridad vial, lo cual tendrá que hacer del conocimiento del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial:

- I. Definir los indicadores de movilidad y seguridad vial, congruente con el sistema de información y seguimiento y con las metas de los instrumentos de planeación y programación;
- II. Generar un sistema de seguimiento de los indicadores usando información homologada y georreferenciada, con la frecuencia que establezca el Sistema Estatal, que deberá ser no menor a mensual;
- III. Publicar un reporte anual sobre el avance de en el cumplimiento de las que incluya la cuantificación de los indicadores, la comparativa con la línea base y las metas, así como las recomendaciones de mejora para cumplir con los objetivos.

Artículo 80 . Los datos generados en materia de movilidad deberán ser públicos, en cumplimiento a lo establecido por la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública



del Estado de Querétaro, como mecanismo para el seguimiento de planes, programas y proyectos desarrollados en materia de movilidad por el Estado de Querétaro.

La Agencia de Movilidad del Estado de Querétaro implementará las medidas necesarias para publicar y difundir los datos en materia de movilidad a través de plataformas en línea que permitan a la ciudadanía consultar y descargar esta información.

TITULO SEXTO
DE LOS ELEMENTOS DEL SISTEMA ESTATAL DE MOVILIDAD, SEGURIDAD VIAL Y
TRANSPORTE

CAPITULO PRIMERO
ELEMENTOS

Artículo 81. Los elementos del Sistema, se clasifican en:

I. Infraestructura vial:

- a). Primaria: Estará a cargo del Estado, podrá ser de cuota, libre de peaje o de uso restringido;
- b). Secundaria: Estará a cargo del Estado, y
- c). Terciaria o Local: Aquella que no sea considerada vial primario y estará a cargo de los municipios, incluyendo vías rurales.

II. Infraestructura para la movilidad: Toda aquella que tienda a mejorar la movilidad en el Estado, permita la movilidad de las personas, la operación y/o confinamiento del servicio de transporte, los centros de transferencia modal, las bahías de ascenso y descenso, bases de taxis, sitios, estaciones, terminales, depósito de vehículos, cobertizos, entre otras:

- a). Elementos incorporados a las vías públicas e infraestructura de movilidad, que no forman parte intrínseca de la misma, como banquetas, guarniciones, calles peatonales, la señalización vial, dispositivos del control del tránsito, iluminación y equipamiento de seguridad, vigilancia y protección civil y publicidad, entre otras;
- b). Estacionamientos públicos dentro y fuera de la vía pública;
- c). Servicios complementarios;
- d). Sistemas de bicicletas compartidas;
- e). Sistemas de vías ciclistas;
- f). Sistemas de bici-estacionamientos;
- g). Sistemas de regulación, administración de la demanda, control de flujos peatonales, vehiculares, sistemas electrónicos de pago del servicio de transporte público;



h). Sistemas de control vehicular, monitoreo y videograbación, y

i). Sistema de gestión del tiempo para el transporte público.

III. Instrumentos de programación de la movilidad: Los estudios y políticas vinculados al Sistema Integral de Movilidad y, en general, todas aquellas que las autoridades en materia de movilidad, en el ámbito de su competencia, diseñen para asegurar la movilidad en el Estado, conforme a los principios establecidos en esta Ley, y

IV. Elementos del Servicio de Transporte: Los señalados en el Título Correspondiente de esta Ley.

Artículo 82. Requisitos para el uso de las vías públicas. Para el uso de las vías públicas deberá observarse que:

- I. Las disposiciones de circulación, incluyan a las personas peatonas, personas que se desplacen en cualquier modo de transporte, sea motorizado o no, las personas usuarias y conductores del servicio de transporte público o privado;
- II. Las limitaciones y restricciones, que se establezcan para el tránsito de los usuarios de las vías públicas, sean con objeto de mejorar la movilidad, el tránsito, preservar el ambiente y salvaguardar la seguridad de las personas y el orden público; I
- III. Las infracciones y sanciones, se aplicarán por contravenir las disposiciones jurídicas en materia de movilidad y seguridad vial, y
- IV. Las disposiciones establecidas en el Reglamento de Tránsito.

CAPITULO SEGUNDO INFRAESTRUCTURA VIAL

Artículo 83. La presente Ley regula el diseño, construcción y operación de las vías de jurisdicción del Estado de Querétaro y de sus municipios. Cuando las vías de jurisdicción federal atraviesen áreas urbanas, éstas deberán cumplir con lo establecido en la presente ley, en términos de lo establecido en el artículo 37 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Para efectos de lo establecido en el párrafo anterior, el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial definirá a través de los lineamientos de calles del Estado de Querétaro que al efecto expida, la clasificación y jurisdicción de las vías estatales y municipales.

Artículo 84. La infraestructura de movilidad incluye la de alta capacidad y de mejoramiento a la movilidad. La infraestructura de los sistemas de transporte de alta capacidad, las estaciones de transferencia modal y las de origen-destino e intermedias que se requieren para el eficiente funcionamiento de dichos sistemas, estará a cargo de la Agencia de Movilidad del Estado de Querétaro.



La infraestructura que tienda a mejorar la movilidad en el Estado, que permita la prestación del Servicio de Transporte y los destinados a la conexión entre los diversos modos de transporte, estarán a cargo de la Agencia de Movilidad del Estado de Querétaro.

Lo anterior con excepción de lo establecido en la presente Ley.

El otorgamiento de concesiones para el uso, aprovechamiento o explotación de una vía pública se regirá por las leyes de la materia. El otorgamiento de concesiones referente a la infraestructura del transporte, se regirá por las disposiciones legales respectivas, atendiendo a la competencia de la Agencia de Movilidad del Estado de Querétaro.

Artículo 85. Función de las calles. Las autoridades competentes del diseño de calles deberán considerar la aptitud de la calle como un espacio público que responda a una doble función de movilidad y de habitabilidad, siendo las siguientes:

- I. La función de movilidad comprende el tránsito de personas peatonas y vehículos, y
- II. La función de habitabilidad comprende la recreación, el consumo, la socialización y el disfrute.

La gestión pública sobre las calles deberá fortalecer ambas funciones, a través de criterios diferenciados en función de la jerarquización vial. Asimismo, la prioridad en el diseño y operación de las calles estará definida en función de la jerarquía de movilidad prevista en la presente Ley.

Artículo 86. El sistema vial se compone de la infraestructura de las vías públicas y su operación. Comprende la construcción, mantenimiento y operación de las calles, así como sus elementos inherentes e incorporados:

- I. Elementos inherentes: banquetas y espacios de circulación peatonal, así como los carriles de circulación vehicular motorizada y no motorizada; y
- II. Elementos incorporados: mobiliario, áreas verdes, señalización e infraestructura tecnológica y eléctrica.

CAPITULO TERCERO **JERARQUIA VIAL**

Artículo 87. Las vías se clasificarán en relación con su función en la red vial de un centro de población, conurbación o zona metropolitana en:

- I. Carreteras y caminos estatales: vías no urbanas que comunican poblaciones dentro del Estado de Querétaro, y que están a cargo del Gobierno del Estado;



- II. Carreteras rurales: vías que conectan centros de población y zonas rurales; y
- III. Vías urbanas: calles o vías en centros de población y conurbaciones. Pueden ser de jurisdicción estatal o municipal y se clasifican en:
 - a. Avenidas de acceso controlado. Calles que cuentan con carriles centrales y laterales separados por camellones donde la incorporación y desincorporación a los carriles centrales se realiza a través carriles de aceleración y desaceleración en puntos específicos. La falta de carriles laterales impide el reconocimiento de una avenida como de acceso controlado;
 - b. Avenidas primarias. Son vías de alta capacidad que permiten el flujo del tránsito vehicular entre las distintas áreas de la ciudad y que por la falta de control de acceso a carriles centrales permiten la circulación de peatones y ciclistas;
 - c. Calles secundarias o avenidas colectoras. Su función es conectar las vías terciarias o locales con las primarias. Aunque tienen generalmente una sección más reducida que las calles primarias, son las calles principales dentro de las colonias por su capacidad vial, pero presentan una dinámica distinta al tener mayor movimiento de vueltas, estacionamientos, así como carga y descarga de mercancías;
 - d. Calles terciarias o locales. Con un carácter estrictamente local, su función primordial es brindar acceso a los predios dentro de los barrios y las colonias. Facilitan el tránsito entre la red primaria y colectora. Los volúmenes, velocidades y capacidad vial son los más reducidos dentro de la red vial y generalmente las intersecciones no están semaforizadas.

CAPITULO CUARTO DEL DISEÑO VIAL

Artículo 88. Las obras de infraestructura vial urbana y carretera deben ser diseñadas y ejecutadas bajo los principios, jerarquía de la movilidad y criterios establecidos en la presente Ley, priorizando aquéllas que atiendan a personas peatonas, vehículos no motorizados y transporte público. Las calles deben planearse, diseñarse y operarse mediante un enfoque de sistema seguro, reconociendo la posibilidad del error humano y la interseccionalidad de las personas usuarias de la vía, a fin de evitar muertes y lesiones graves.

El diseño vial de las vías públicas deberá atender a la reducción máxima de muerte o lesiones graves a las personas usuarias involucradas en siniestros de tránsito, por lo que las autoridades competentes del diseño vial de las calles tendrán como eje rector, que en caso de que ocurra un siniestro de tránsito, la fuerza del impacto sea la mínima, para no causar la muerte o lesiones graves a las personas involucradas, incorporando criterios que preserven su vida, seguridad, salud integridad y dignidad.



Artículo 89. El diseño y la operación vial de calles nuevas, así como de vías existentes deberá cumplir con los criterios técnicos previstos en las normas oficiales vigentes, los manuales de diseño vial y los dispositivos de control del tránsito que al efecto se expidan, con los principios establecidos en esta Ley y con la garantía efectiva del derecho a la movilidad, específicamente los siguientes:

- I. Control de velocidad en vías primarias. El diseño geométrico, de escenarios, de secciones de carriles, textura y color de pavimentos, iluminación, así como demarcación y señales deberán incidir en generar velocidades adecuadas a la tolerancia humana a las colisiones. El diseño vial debe estar acompañado de políticas y estrategias de gestión de la velocidad, incluyendo campañas de sensibilización, sistemas de control y sanciones;
- II. Pacificación del tránsito. Los diseños en infraestructura vial, sentidos y operación vial, deberán priorizar la reducción de flujos y velocidades vehiculares, para dar lugar al transporte público y modos activos de movilidad. El diseño geométrico, de secciones de carriles, pavimentos y señales deberán considerar una velocidad de diseño, para lo cual se podrán ampliar las banquetas, reducir secciones de carriles, utilizar árboles y mobiliario, pavimentos especiales, desviar el eje de la trayectoria e instalar dispositivos de reducción de velocidad de acuerdo con los manuales de diseño vial y dispositivos de control del tránsito;
- III. Diseño universal en calles. Todo nuevo proyecto para la construcción de calles deberá considerar espacios de calidad, accesibles para todas las personas. Por tal motivo se deberán proveer franjas peatonales y ciclistas con dimensiones adecuadas, continuas, libres de obstáculos y con superficies a nivel; tiempos de cruce adecuados, secciones, señales horizontales y verticales, diseños geométricos, infraestructura de soporte y todos los elementos de las vías públicas deben estar diseñados para todas las personas usuarias, sin discriminación alguna. Se deberá evitar la construcción de pasos elevados o subterráneos cuando haya la posibilidad de adecuar el diseño para hacer el cruce peatonal y ciclista a nivel de calle o de banqueta;
- IV. Calles completas. La construcción de infraestructura vial deberá tomar en cuenta y ofrecer la infraestructura necesaria para proteger la multiplicidad de las personas usuarias de la vía pública, con especial énfasis en la jerarquía establecida en esta Ley. Los proyectos de nuevas calles o de rediseño de las existentes considerarán el criterio de calle completa, asignando secciones adecuadas a peatones; carriles exclusivos para bicicletas y carriles exclusivos al transporte público cuando se trate de un corredor de alta demanda;
- V. Intersecciones seguras. Las intersecciones deberán estar diseñadas para garantizar la seguridad de todas las personas usuarias, especialmente los peatones; por lo que es



necesario reducir velocidades vehiculares en las mismas, establecer cruces a nivel de calle o de banqueta y diseñar fases cortas de semáforo para los vehículos automotores; y

- VI. Vías saludables. Los proyectos de vialidad deben contemplar la inclusión de componentes que aporten a la salud de las personas con soluciones basadas en la naturaleza, que pueden ser superficies infiltrantes, masa vegetal y barreras que regulen el ruido y la contaminación.

Artículo 90. En el diseño, construcción y operación de las calles, tanto en sus elementos inherentes como en los incorporados, se deberá garantizar en todo momento el derecho a la movilidad de todas las personas, bajo los siguientes criterios:

I. Inclusión:

- a. Perspectiva de género: Las calles deben tener las condiciones adecuadas para que exista igualdad de género, es decir, elementos urbanos que garanticen que cualquier persona usuaria, preferentemente las niñas, adolescentes, mujeres, así como las diversas identidades de género, puedan acceder, ocupar y usar el espacio público en plenitud de condiciones.
- b. Diseño universal en geometrías, materiales y señalamientos: El proyecto debe garantizar que las circulaciones, materiales, geometrías, señalamientos y elementos complementarios sean diseñados para su usabilidad para todas las personas, sin exclusión por motivo de género, identidad, edad, discapacidad, movilidad limitada, limitación cognitiva, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado.
- c. Prioridad a personas usuarias vulnerables de la vía: El proyecto debe garantizar que los factores como la velocidad, circulación cercana a vehículos motorizados y ausencia de infraestructura de calidad, no pongan en riesgo a personas peatonas y ciclistas, en particular a la niñez, personas adultas mayores, con discapacidad o con movilidad limitada.

II. Seguridad:

- a. Diversidad de usos de suelo: Promover a través de reglamentos y normativas una equilibrada combinación entre usos residenciales y no residenciales dentro de la misma cuadra o cuadradas adyacentes.
- b. La uniformidad y el orden en el diseño deben permitir que la calle sea entendida con facilidad, más seguras y fáciles de usar por todas las personas usuarias, incluidas peatones, ciclistas y conductores, sin que les requiera grandes esfuerzos.
- c. Participación social: Desde la etapa de diagnóstico y diseño conceptual hasta los detalles arquitectónicos y la implementación, se debe incorporar a residentes y personas usuarias de la calle, a fin de que se garantice que sus preocupaciones,



visión y requerimientos se incorporen adecuadamente al proyecto, para maximizar su nivel de apropiación.

- d. Velocidades seguras: Las vías desde su diseño deben contar con las características necesarias para que sus velocidades de operación sean compatibles con el servicio y las personas usuarias que en ella convivan.

III. Sostenibilidad:

- a. Conectividad: La calle debe formar parte de una red que conecte de manera eficiente orígenes y destinos mediante la transferencia directa entre modos de transporte; en ese sentido las rutas peatonales deben ser cortas, directas y variadas.
- b. Flexibilidad: Es la capacidad del diseño para adaptarse a cambios en los requerimientos de su funcionamiento. Se deben evaluar los proyectos en su ciclo completo para establecer su costo y beneficio. Además, tener un diseño flexible que facilite adecuaciones futuras a un bajo costo.
- c. Prioridad a la Movilidad Urbana Sostenible: Las geometrías, operación, materiales y elementos complementarios deben reforzar la jerarquía basada en los principios de diseño de calles, la vulnerabilidad y los beneficios sociales y ambientales. Incluso en proyectos enfocados en un tipo de persona usuaria, se deben abrir a opciones para las demás.

IV. Resiliencia:

- a. Calidad: La calle debe contar con materiales de larga duración, buen diseño y acabados, así como mantenimiento adecuado para ser funcional, atractiva estéticamente y permanecer en el tiempo.
- b. Permeabilidad: La calle debe permitir el desplazamiento libre de personas peatonas, ciclistas y vehículos de emergencia. Deben considerarse elementos que contribuyan a esta vocación.
- c. Tratamiento de condiciones climáticas: El proyecto debe incorporar un diseño que permita la recolección e infiltración de agua pluvial, su reutilización en la medida que el suelo y el contexto hídrico de la ciudad lo requiera.

Artículo 91. En el diseño y planeación de los sistemas de movilidad, las autoridades competentes deberán fomentar la participación de las mujeres y personas cuidadoras, con la finalidad de incorporar criterios que garanticen el reconocimiento de los diversos patrones de movilidad diferenciados por géneros, así como implementar acciones para garantizar la generación de datos que ayuden a entender las necesidades específicas por género y las relacionadas con el cuidado de terceras personas, fortaleciendo la experiencia de la movilidad de las mujeres y de la movilidad del cuidado.

Artículo 92. Los proyectos de infraestructura vial urbana deberán incluir:

I. Seguridad



- i. Bajo riesgo de colisiones graves con vehículos u objetos fijos;
 - ii. Respeto a la preferencia de paso de las personas peatonas;
 - iii. Separación con el tránsito pesado o rápido;
 - iv. Baja velocidad y volumen de tránsito donde las personas peatonas crucen la calle;
 - e
 - v. Iluminación, actividad en la calle y zonas no aisladas.
- II. Continuidad
- i. Las trayectorias deben seguir la ruta más directa;
 - ii. Tiempos reducidos en cruces e intersecciones, y
 - iii. Viajes con accesibilidad universal puerta-a-puerta
- III. Coherencia
- i. Facilidad y seguridad para entrar y salir de la ruta;
 - ii. Alta densidad de infraestructura peatonal; y,
 - iii. Orientación: señalamientos adecuados y suficientes.
- IV. Confort
- i. Ancho efectivo exclusivo;
 - ii. Pavimentos suaves y continuos;
 - iii. Superficies limpias de materiales y sin registros o rejillas riesgosas;
 - iv. Pendientes lo menos fuertes posibles;
 - v. Sin cruces a desnivel innecesarios; y,
 - vi. Criterios que garanticen dimensiones, conexiones y espacios confortables que contribuyan al bienestar de las personas. Se procurará en lo posible la disposición de sombra, arbolado urbano y el amortiguamiento de inclemencias ambientales como lluvia, sol, ruido y humo,
- V. Atractivo
- i. Infraestructura verde, materiales sostenibles y suelo permeable;
 - ii. Árboles y sombras;
 - iii. Bajos niveles de ruido y concentración de contaminantes atmoSecretaría de Finanzaséricos, y
 - iv. Acceso a mobiliario urbano para el descanso.
- VI. Adaptabilidad
- i. Integración con los servicios de transporte público;
 - ii. Flexibilidad en el diseño y factibilidad de ampliación; y,
 - iii. Dimensionamiento adecuado para cubrir demanda futura.
- VII. Legibilidad y autoexplicabilidad
- i. Diseño intuitivo que posibilita su fácil entendimiento y uso, cumpla con las expectativas de las personas usuarias
 - ii. Diseño del espacio público que contribuye a una percepción de proximidad y de escala caminable;



- iii. Infraestructura con criterios de redes peatonales, ciclistas y de transporte público continuas e interconectada, sin obstáculos, con las dimensiones especificadas en los manuales y normas expedidos por las autoridades competentes; y,
- iv. Las redes deberán contar con instalaciones que soporten su función, como paradas de transporte público, estacionamiento de bicicletas y espacios públicos para pausar.

Artículo 93. Infraestructura vial ciclo inclusiva. Las calles deben ser incluyentes y seguras para los ciclistas, por lo que la Agencia de Movilidad del Estado de Querétaro, la Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, La Comisión Estatal de Infraestructura y los municipios del Estado de Querétaro, deberán cumplir en sus proyectos de diseño, rediseño, operación y mantenimiento con los siguientes criterios de ciclo inclusión:

- I. Seguridad
 - vi. Bajo riesgo de colisiones graves con otros vehículos u objetos fijos;
 - vii. Respeto a la preferencia de paso del ciclista;
 - viii. Separación con tránsito pesado o rápido;
 - ix. Baja velocidad y volumen de tránsito donde ciclistas comparten la calle, e
 - x. Iluminación, actividad en la calle y zonas no aisladas.
- II. Continuidad
 - i. Las trayectorias deben seguir la ruta más directa;
 - ii. Tiempos reducidos en cruces e intersecciones, y
 - iii. Viajes en bicicleta puerta-a-puerta más rápidos que en automóvil.
- III. Coherencia
 - i. Facilidad y seguridad para entrar y salir de la ruta;
 - ii. Alta densidad de infraestructura ciclista, y
 - iii. Orientación: señalamientos adecuados y suficientes.
- IV. Confort
 - i. Ancho efectivo exclusivo o compartido suficiente;
 - ii. Pavimentos suaves y continuos;
 - iii. Superficies limpias de materiales y sin registros o rejillas riesgosas;
 - iv. Pendientes lo menos fuertes posibles, y
 - v. Sin cruces a desnivel innecesarios.
- V. Atractivo
 - i. Los ciclistas no reducen el nivel de confort de las personas peatonas;
 - ii. Infraestructura verde, materiales sostenibles y suelo permeable;
 - iii. Árboles y sombras;
 - iv. Bajos niveles de ruido y concentración de contaminantes atmosféricos, y
 - v. Acceso a estacionamiento seguro para bicicletas.
- VI. Adaptabilidad



- i. Integración con los servicios de transporte público;
- ii. Flexibilidad en el diseño y factibilidad de ampliación, y
- iii. Dimensionamiento adecuado para cubrir demanda futura.

Artículo 94. En todos los proyectos de infraestructura vial, así como la que ya esté en operación, las autoridades estatales y municipales deberán observar las mejores prácticas y emplear los mejores materiales de acuerdo con la más actualizada evidencia científica; incorporar los avances e innovaciones tecnológicas existentes y futuras en materia de seguridad vial. La Agencia de Movilidad del Estado de Querétaro deberá estandarizar las especificaciones técnicas de seguridad en las zonas de obras viales, conforme a las disposiciones administrativas aplicables, para los concesionarios y los particulares administradores de las empresas constructoras que intervengan.

Artículo 95. Cuando un tramo de carretera de jurisdicción federal se encuentre dentro de una zona urbana, deberá adaptar su vocación y diseño, priorizando la habitabilidad, movilidad y permanencia de quienes habitan en esos asentamientos.

Las vías interurbanas deberán contar con el espacio adecuado para las personas que se trasladan a pie y en bicicleta, así como para circulación, ascenso y descenso de las personas usuarias del transporte público. Cuando exista un libramiento como alternativa vial y una vía atraviese un asentamiento humano urbano, deberán construirse pasos peatonales seguros a nivel de calle o de banqueta, para garantizar la permeabilidad de las zonas urbanas.

Artículo 96. La Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas y La Comisión Estatal de Infraestructura deberán emitir los siguientes instrumentos, relacionados con la NOM-004-SEDATU, para establecer los estándares de diseño vial y dispositivos de control del tránsito, que serán obligatorios en las políticas, programas, proyectos y obras relativas a la infraestructura y operación vial del Estado de Querétaro y sus municipios, y los cuales considerarán los manuales y normas oficiales mexicanas expedidas para tal efecto:

- I. Manual de diseño vial, el cual deberá contener al menos las disposiciones relativas a los siguientes elementos:
 - a. Criterios de diseño conceptual por cada tipo de vía;
 - b. Diseño geométrico de infraestructura peatonal, ciclista y vehicular;
 - c. Materiales y pavimentos;
 - d. Mobiliario;
 - e. Infraestructura urbana; y
 - f. Vegetación urbana.
- II. Manual de dispositivos de control del tránsito, el cual deberá contener al menos las disposiciones relativas a los siguientes elementos:
 - a. Señales horizontales;
 - b. Rayas y marcas en pavimento;



- c. Semáforos;
- d. Dispositivos de apoyo para personas con discapacidad;
- e. Reductores de velocidad y guías viales; y
- f. Dispositivos para protección de obras

Los municipios podrán emitir manuales relativos a estos temas, siempre y cuando no contravengan sus disposiciones.

SECCIÓN PRIMERA AUDITORÍAS Y DICTAMEN DE FACTIBILIDAD

Artículo 97. El órgano interno de control del gobierno del Estado de Querétaro y de sus municipios realizarán o solicitarán auditorías en las etapas de planeación, proyecto, construcción, así como inspecciones durante la operación de las vías públicas, conforme a los lineamientos y disposiciones administrativas que al efecto se emitan, y debiendo responder a cualquier solicitud ciudadana, con el fin de determinar los riesgos para la seguridad, así como las siguientes acciones:

- I. Identificar los factores de riesgo en función de las características y requerimientos de las personas usuarias y realizar las acciones necesarias para reducir la velocidad, mejorar la visibilidad e iluminación, facilitar movimientos de personas usuarias y en general, toda intervención que permitan evitar siniestros graves;
- II. Considerar la actualización de las normas, manuales y regulaciones aplicables a partir de los hallazgos y las recomendaciones emitidas;
- III. Implementar los mecanismos de contención y los dispositivos de seguridad más eficaces y eficientes que prevengan o amortigüen las salidas de camino y las colisiones contra obstáculos adyacentes al arroyo vial o contra el mobiliario urbano, conforme a las normas oficiales mexicanas aplicables, y
- IV. Los resultados de las auditorías de movilidad y seguridad vial deberán ser atendidas por las autoridades competentes.

Artículo 98. Las autoridades estatales y municipales deberán realizar estudios técnicos, económicos y sociales, incluyendo modelos de demanda, materiales, pavimentos, simulación de flujo peatonal y vehicular de medios motorizados y no motorizados y de estimación de beneficios sociales y ambientales. Lo anterior con la finalidad de proponer planes, programas y proyectos de movilidad y seguridad vial, para garantizar la movilidad eficiente, segura y reducir las externalidades negativas en las calles.

Artículo 99. Toda construcción de una nueva vía pública o rediseño de una existente, de jurisdicción estatal, deberá contar con un dictamen de factibilidad por parte de la Secretaría de



Desarrollo Urbano y Obras Públicas que determine el cumplimiento de los objetivos y principios de esta Ley. Para tal efecto deberá presentarse a la Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas el proyecto ejecutivo que lo sustente.

En el caso de calles de jurisdicción municipal, se podrá emitir el dictamen de factibilidad correspondiente, cuando así lo solicite un municipio.

CAPITULO QUINTO DEL USO DE VIAS

Artículo 100. Derechos de las personas usuarias de la vía. Las personas dentro del Estado gozarán de los siguientes derechos:

- I. Contar con la infraestructura necesaria para su correcta y segura movilidad, desplazamiento o circulación;
- II. Circular por infraestructura ciclista que únicamente permita la circulación de vehículos no motorizados bicicletas, mono patines, patines, patinetas y similares, y
- III. Contar con servicios que le permitan y fomenten la multimodalidad, como lo son las áreas de estacionamiento seguros y estratégicos.

Artículo 101. Las autoridades estatales y municipales deberán garantizar espacios públicos suficientes, seguros y de calidad para el desplazamiento de las personas por medio de la actividad física e incluir la infraestructura peatonal y ciclista en la normatividad sobre calles y espacios públicos.

Con la finalidad de promover en las personas la actividad física, los gobiernos municipales deberán implementar en coadyuvancia con las autoridades competentes y auxiliares, programas de vías recreativas, de conformidad con la normatividad que al efecto se expida.

Con la finalidad de dar cumplimiento a lo establecido en el presente ordenamiento y en casos de coordinación entre dos o más municipios, se podrá coordinar con la Secretaría de Planeación y Participación Ciudadana para la implementación de dichos programas de vías recreativas.

Artículo 102. Los proyectos de infraestructura vial urbana deberán incluir:

- I. El establecimiento de espacios para personas peatonas, personas con discapacidad y vehículos no motorizados, de calidad, cómodos, respetuosos con el medio ambiente, accesibles, seguros, incluyentes, directos, coherentes y atractivos;
- II. Criterios que garanticen dimensiones, conexiones y espacios confortables que contribuyan al bienestar de las personas. Se procurará en lo posible la disposición



de sombra, arbolado urbano y el amortiguamiento de inclemencias ambientales como lluvia, sol, ruido y humo;

- III. El diseño del espacio público contribuirá a una percepción de proximidad y de escala caminable, y
- IV. Infraestructura con criterios de redes peatonales, ciclistas y de transporte público continuas e interconectadas, sin obstáculos, en concordancia con las dimensiones especificadas en los manuales y Normas Oficiales Mexicanas expedidas por las autoridades competentes. Las redes deberán contar con instalaciones que soporten su función, como paradas de transporte público, bici estacionamiento y espacios públicos habitables para pausar. En el caso de las paradas o paraderos ubicados en la infraestructura vial primaria y secundaria o local, es obligatorio que cuenten con cámaras de videovigilancia que transmitan en tiempo real, conectadas al Centro de Control, Comando, Comunicación, Cómputo y Calidad (C5) dependiente de la Secretaría de Seguridad, incluyendo aquellos paraderos o paradas de transporte público que se localicen o ubiquen en vialidades o infraestructura concesionada a cargo de los organismos auxiliares sectorizados a la Secretaría.

TITULO SEPTIMO GESTIÓN DE LA DEMANDA

CAPITULO PRIMERO DE LA GESTIÓN DE LA DEMANDA DE MOVILIDAD

Artículo 103. La gestión de la demanda de movilidad es el conjunto de políticas, estrategias y planes que influyen en los patrones de viaje para reducir o redistribuir su demanda con el fin de promover la disminución de la intensidad de uso o de los modos de transporte, de mayor costo social, a la par que se fomentan incentivos para el cambio a modos sostenibles y seguros.

Las autoridades estatales y municipales implementarán estas medidas, a fin de cumplir con el objetivo de reducir emisiones y demás externalidades negativas previstas en esta Ley y en la normatividad vigente en materia de salud y medio ambiente, así como en los convenios y tratados internacionales.

Artículo 104. Es de interés público la gestión integral de las calles y el control de aquellos elementos que generen impactos negativos a la salud, la integridad física, el medio ambiente y la calidad de vida.



El uso de las calles para la circulación y estacionamiento de vehículos motorizados está limitado a garantizar el interés público, por lo que se podrán establecer restricciones y pago por la circulación, acceso y estacionamiento cuando el interés público lo requiera.

Artículo 105. A fin de preservar el medio ambiente y evitar el desequilibrio ecológico que pueda derivarse de la emisión de gases de efecto invernadero, la Agencia de Movilidad del Estado de Querétaro podrá convenir con las autoridades competentes, para tomar las medidas necesarias para dicho fin; asimismo promoverá la modernización y eficacia del parque vehicular.

TITULO OCTAVO DEL ESTACIONAMIENTO

Artículo 106. El servicio de estacionamiento público, prestado por una autoridad o un particular, tiene por finalidad la recepción, guarda y devolución de vehículos motorizados y no motorizados en los lugares debidamente autorizados y en los términos de los reglamentos respectivos.

Corresponde a la Agencia de Movilidad del Estado de Querétaro regular las actividades relacionadas de los estacionamientos de propiedad privada que prestan servicio al público, y de los municipios servicio del estacionamiento en vía pública.

La regulación incluye el funcionamiento de la custodia y resguardo de vehículos en lugares públicos o privados en su territorio, mediante el sistema de acomodadores, y de los sistemas que al efecto establezcan en sus respectivos reglamentos.

Queda prohibido que toda persona reserve lugares de estacionamiento en la vía pública o impida el uso de esta, cobrando por dicha actividad así como la colocación de objetos que obstaculicen el estacionamiento de vehículos, el libre tránsito vehicular o de los peatones, así como utilizar las vías para el establecimiento de cualquier obstáculo fijo, semifijo o móvil que impida la debida circulación, a menos que para hacerlo se cuente con permisos otorgados por las autoridades correspondientes.

Artículo 107. Los lineamientos técnicos de diseño vial y señalamientos para delimitar estos espacios se establecerán de manera congruente, en los reglamentos estatales y municipales correspondientes, debiéndose sujetar de manera enunciativa mas no limitativa, a la siguiente clasificación:

- I. Estacionamientos públicos: Corresponde al servicio de estacionamiento fuera de la vía pública, prestado por una autoridad o un particular, que tiene por finalidad la recepción, guarda y devolución de vehículos motorizados y no motorizados en los lugares debidamente autorizados mediante el pago de una tarifa;
- II. Estacionamientos privados: Corresponde al espacio físico fuera de la vía pública para satisfacer las necesidades de individuos, instituciones o empresas para el resguardo de vehículos;



- III. Estacionamientos en vía pública: Corresponde al espacio físico establecido en la vialidad, para detener y desocupar los vehículos; sólo cuando así lo disponga la autoridad competente, se podrá exigir el pago de una tarifa;
- IV. Estacionamientos para bicicletas: Corresponde al espacio físico y/o mobiliario urbano utilizado para sujetar, resguardar y/o custodiar bicicletas por tiempo determinado, y
- V. Estacionamientos masivos para bicicletas: Corresponde al equipamiento urbano de acceso restringido, acondicionado con la capacidad para sujetar, resguardar y/o custodiar al menos 50 bicicletas por periodos de hasta veinticuatro horas o más.

Artículo 108. Los municipios determinarán las zonas en que se permita o restrinja el estacionamiento de vehículos en vía pública, además de determinar las zonas propensas a la instalación de sistemas de cobro por estacionamiento en vía pública de acuerdo con su jurisdicción, a fin de ser publicadas en los instrumentos regulatorios correspondientes.

Los municipios determinarán y autorizarán los espacios exclusivos de estacionamiento de vehículos en la vía pública para personas con discapacidad, motocicletas, bicicletas, bahías de transporte público de pasajeros y carga, servicio de acomodadores y de todo aquel servicio público que requiera sitios para la permanencia transitoria de vehículos.

Los municipios deberán establecer topes máximos de estacionamiento para obras nuevas y establecimientos, en la regulación y utilización del uso de suelo en sus jurisdicciones territoriales, evitando en todo momento requerir un mínimo determinado.

Artículo 109. Corresponde a las Autoridades llevar un registro de estacionamientos públicos y en vía pública. La información recabada deberá ser integrada a través de una base de datos georreferenciada y actualizada continuamente.

Los estacionamientos públicos y privados deberán contar con las instalaciones necesarias para garantizar la seguridad de las personas y los vehículos. Dispondrán de espacios exclusivos para vehículos que cuenten con distintivo oficial para personas con discapacidad, así como para mujeres embarazadas, personas gestantes y personas adultas mayores; asimismo dispondrán de instalaciones necesarias para proporcionar el servicio a las personas usuarias de bicicletas y motocicletas.

Las autoridades municipales podrán determinar una política tarifaria para el cobro del servicio en los estacionamientos públicos y en vía pública, siempre buscando cumplir con los objetivos de reducción del uso de los vehículos motorizados individuales e incentivar el uso del transporte público y no motorizado.



Las autoridades estatales y municipales podrán implementar sistemas de control, supervisión y cobro de estacionamiento de vehículos en la vía pública, ya sea en forma directa o a través de terceros especializados a quienes se les otorgue un permiso o concesión.

Artículo 110. 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 de Desarrollo Urbano, en el Código Urbano del Estado de Querétaro, en las leyes en los reglamentos y demás disposiciones aplicables.

Los ayuntamientos procurarán establecer en sus respectivos reglamentos en materia de estacionamientos, disposiciones que contemplen para su autorización y operación, un porcentaje mínimo de la capacidad total de cajones en los cuales se destinen espacios para moto puertos, así como proponer las tarifas aplicables en sus leyes de ingresos municipales.

TITULO NOVENO CONTROL DE TRANSITO

Artículo 111. Las autoridades estatales y municipales podrán regular y ordenar la circulación de vehículos mediante el establecimiento de modalidades al flujo vehicular en días, horarios y vías, cuando así lo estimen pertinente, con objeto de mejorar las condiciones ambientales, de salud, de seguridad vial y de seguridad vehicular en puntos críticos o derivado de la realización de otras actividades públicas.

Artículo 112. Las zonas de gestión de la demanda son polígonos en los que se limita el flujo de vehículos motorizados en función de sus emisiones contaminantes, tamaño o contribución a la congestión a cambio del pago de una tarifa, mediante sistemas de control vial y regulación del tránsito, a fin de disminuir el uso, así como el impacto social y ambiental negativo que implica su circulación.

El Estado de Querétaro y sus municipios, en el marco de sus facultades, podrán implementar polígonos de tránsito controlado en zonas de alta demanda de viajes de las ciudades, a fin de priorizar la movilidad peatonal, ciclista, de transporte público, reducir el volumen vehicular y/o los vehículos con mayor impacto ambiental, de riesgo vial, mediante medidas de restricción de acceso y de velocidad a vehículos por su potencia, emisiones y/o tamaño, sujetando el acceso al pago de una tarifa por congestión.

Artículo 113. Para fines de la presente Ley y las leyes y reglamentos de tránsito en el Estado de Querétaro, se considerarán los siguientes vehículos y dispositivos de desplazamiento:

- I. Dispositivos mecánicos o eléctricos de desplazamiento que tengan velocidad máxima de 12 km/h. Podrán circular en carriles vehiculares de calles secundarias y terciarias,



carriles exclusivos para bicicletas, banquetas y espacios públicos peatonales bajo normas de circulación de protección de peatones. Pueden ser patines, patinetas y monopatines no eléctricos; o patines, patinetas eléctricas, dispositivos de 1 rueda y 2 ruedas paralelas eléctricos; y sillas de ruedas y dispositivos para personas con discapacidad;

- II. Vehículos de Movilidad Personal con velocidad máxima < 25 km/hr. Estos vehículos pueden circular en los carriles vehiculares, carriles exclusivos para bicicletas y en banquetas solo para menores de 12 años. Se incluyen en esta categoría bicicletas mecánicas y con pedaleo asistido, así como monopatines eléctricos [2 ruedas alineadas], dispositivos de 1 rueda y 2 ruedas eléctricos con soporte, siempre que cumplan con el límite de velocidad de 25 km/h;
- III. Motonetas ligeras eléctricas: Vehículos con velocidad máxima de entre 25 y 45 km/h. Estos vehículos solo pueden circular en carriles vehiculares pero no en carriles exclusivos para bicicleta ni banquetas o espacios públicos peatonales. Requieren registro y licencia para su conducción. Incluyen: bicicletas con pedaleo asistido rápidas con potencia a más de 25 km/h; y motonetas y monopatines de velocidad máxima de entre 25 y 45 km/h;
- IV. Motocicletas: Vehículo motorizado de dos o más ruedas utilizado para el transporte de pasajeros o de carga, propulsado por un motor de combustión interna, eléctrico o algún otro tipo de mecanismo que utilice cualquier otro tipo de energía o asistencia que proporcione una potencia continua normal mayor a 1 KW (1.34HP), o cuyo motor de combustión tenga un volumen desplazado mayor a 49 cm cúbicos. Sin ser limitativo sino enunciativo, una motocicleta puede incluir denominaciones de bicimoto, motoneta, motocicleta con sidecar, trimoto y cuatrimoto, con capacidad de operar tanto en carretera como en otras superficies;
- V. Vehículos ligeros: Vehículo de pasajeros o camiones ligeros (camionetas ligeras) que no excede los 3,857 kilogramos de peso bruto vehicular;
- VI. Vehículos pesados: Vehículo automotor con un peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos.

Artículo 114. Las autoridades promoverán el uso de vehículos no motorizados, de movilidad personal, así como motonetas eléctricas ligeras para transportar personas y carga, para lo cual deberán implementar las siguientes estrategias:

- I. Implementar una red extensa y completa de infraestructura ciclista que provea seguridad a los usuarios de la micromovilidad;



- II. No responsabilizar a los usuarios de la micromovilidad de su propia seguridad frente a los vehículos motorizados;
- III. Reconocer los costos sociales y ambientales de cada servicio de movilidad, de forma de que a través de instrumentos regulatorios y fiscales se internalicen los beneficios netos;
- IV. No sobre regular los servicios y puedan limitar la creación de nuevos nichos y esquemas que puedan irse generando;
- V. Destinar espacios públicos y en cajones de estacionamiento en vía pública para vehículos de micromovilidad;
- VI. Recolectar datos sobre viajes y siniestros de tránsito relacionados con vehículos de micromovilidad;
- VII. Las demás que establezca la autoridad competente.

TITULO DECIMO **Estudio de impacto de Movilidad**

CAPITULO PRIMERO **Del dictamen**

Artículo 115. Dictamen de Impacto de movilidad. El dictamen del impacto de movilidad tendrá por objeto que la Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, evalúe y dictamine las posibles influencias o alteraciones generadas por la realización de obras públicas y privadas dentro de las zonas urbanas, sobre los desplazamientos de personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida y la competitividad urbana, propiciar el desarrollo sostenible, así como asegurar su alineación con los programas de movilidad.

Estarán sujetos a la presentación del Estudio de Impacto de Movilidad la construcción de caminos estatales y rurales; zonas y parques industriales, estatales y municipales; fraccionamientos, unidades habitacionales y nuevos centros de población; lugares destinados a la concurrencia masiva de personas, tales como centros comerciales, estadios, cines, escuelas, centros deportivos, hospitales, clínicas, centros de salud y laboratorios clínicos, públicos o privados; centrales de abasto, mercados, panteones y rastros; industria refresquera, alimentaria, maquiladora, textil, ensambladora, autopartes y metalmecánica; y edificaciones para vivienda mayores a 10,000 m² y de usos mixtos mayores a 5,000 m².

Artículo 116. Procedimiento del Dictamen de Impacto de Movilidad. El promovente de la obra sujeta al dictamen de impacto de movilidad presentará la solicitud, así como un estudio de



Impacto de Movilidad en los plazos que establezca la Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas.

El Estudio deberá contener de manera clara los siguientes datos:

- I. Ubicación exacta de la obra que se pretende realizar;
- II. Descripción de las obras o actividades que se realizarán;
- III. Identificación de las influencias o alteraciones generadas por la realización de obras;
- IV. Estimación de las alteraciones generadas por el proyecto sobre los desplazamientos de personas y bienes e indicación de las metodologías utilizadas para su determinación;
- V. Argumentos técnicos y jurídicos que lo fundamenten;
- VI. En su caso, las medidas de mitigación y compensación para disminuir los efectos negativos; y
- VII. La determinación de si la obra cumple con los principios y objetivos previstos en la presente Ley.

A partir de la recepción del estudio, la Secretaría emitirá el dictamen de impacto de movilidad correspondiente, bajo los procedimientos y plazos que establezca la reglamentación de la presente Ley.

TITULO DECIMO PRIMERO **De la Planeación y Programación de la Movilidad y la Seguridad Vial**

CAPITULO PRIMERO **De las políticas**

Artículo 117. El Estado de Querétaro en coordinación con los municipios integrarán la planeación territorial y urbana con la de movilidad, desarrollando mecanismos de coordinación y cooperación administrativa, para disminuir condiciones de segregación territorial mejorando la eficiencia de los diferentes sistemas de movilidad y fomentando cercanía a oportunidades de empleo, atención a la salud, recreación, abasto y educación.

La planeación territorial y urbana, así como la de movilidad deberán alinearse al Plan Nacional de Desarrollo, el Plan Estatal de Desarrollo y demás instrumentos de planeación aplicables.

Las autoridades estatales y municipales gestionarán conjuntamente las políticas de desarrollo urbano y de movilidad, entendiendo el crecimiento urbano como un fenómeno interrelacionado



que determina el nivel de desarrollo de un área, configura la estructura de las ciudades, impulsa el desarrollo y crea polos de atracción a través de la planeación de las redes inter e intraurbanas y el desarrollo de conjuntos urbanos e industriales alrededor de las vías de comunicación. Asimismo, impulsarán políticas encaminadas a recuperar la función social del suelo y generar una urbanización inclusiva, sostenible y participativa, mejorando la ocupación y aprovechamiento del suelo intraurbano, entendiendo este como un bien escaso.

Artículo 118. Las políticas y programas de ordenamiento territorial deberán promover políticas de proximidad que generen cercanía y favorezcan la relación entre diferentes actividades urbanas con medidas como la mixtura de usos del suelo compatibles y densidades sostenibles, un patrón coherente de redes viales primarias, la distribución jerarquizada de los equipamientos,

Artículo 119. Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de su competencia, fomentarán programas de movilidad en oficinas públicas y privadas, centros educativos, comercios, industria o agroindustria, para promover entre empleados y personas usuarias, un uso menor del automóvil en sus desplazamientos desde y hacia esos puntos, que contribuya a disminuir la congestión, la contaminación del aire, emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes, la eficiencia de rendimiento y seguridad vial, así como a mejorar el entorno y la calidad de vida de las personas usuarias de la vía.

Asimismo, deberán implementar un plan que incluya la identificación de empresas o centros generadores de viajes, los instrumentos que se requieran para generar incentivos a las empresas y entidades públicas para implementar programas de movilidad institucional y la incorporación de flotillas de vehículos seguros.

Para gozar del beneficio descrito en el párrafo anterior, los programas de movilidad institucional deberán contemplar la eliminación del estacionamiento gratuito o subsidiado, el fomento del trabajo remoto, el escalonamiento de horarios, el uso del transporte público, la movilidad activa, el fomento al uso de servicios y programas corporativos de movilidad compartida a empresas e instituciones que, por su tamaño o impacto de movilidad en la zona, les sean requeridos, así como la incorporación de medidas de seguridad vehicular.

CAPITULO SEGUNDO

De las cultura vial y campañas en materia de movilidad

Artículo 120. La Agencia de Movilidad del Estado De Querétaro, en coordinación con las autoridades competentes, desarrollarán campañas, programas y cursos de seguridad y educación vial, sensibilización y atención a personas con discapacidad, destinados a difundir en los diferentes sectores de la población los conocimientos básicos necesarios en la materia, con el objeto de reducir el índice de muertes y lesiones por siniestros de tránsito, facilitar la circulación de los vehículos en los centros de población y en la infraestructura vial de la Entidad, desarrollar y estimular el sentido de responsabilidad y profesionalismo de los conductores de



los vehículos del servicio de transporte público, crear las condiciones necesarias a fin de lograr el mayor bienestar de la población.

Para el cumplimiento de lo anterior, se promoverá la participación de personas especialistas y la academia en el diseño e implementación de programas, campañas y acciones en materia de educación vial, movilidad, y perspectiva de género que generen el desarrollo de políticas sostenibles e incluyentes con especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, orientadas al peatón, la bicicleta, al transporte público y al uso racional del automóvil particular, lo anterior apegados al artículo 62 de la Ley General.

Artículo 121. La sensibilización en materia de movilidad y seguridad vial tiene como objetivo transmitir información a la población, en formatos accesibles y pertinencia intercultural y lingüística, con el fin de concientizarla sobre el uso de la vía, así como las acciones de prevención de siniestros y demás problemas que se generan en ésta. Las políticas, programas, campañas y acciones de sensibilización sobre movilidad y seguridad vial deberán observar los siguientes criterios:

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

Artículo 123 . La educación en materia de movilidad y seguridad vial tiene como objetivo transmitir una serie de conocimientos que todas las personas usuarias de la vía deben incorporar al momento de transitar por ésta, la cual deberá ser con perspectiva interseccional. Las políticas, programas, campañas y acciones de educación en materia de movilidad y seguridad vial deberán observar los siguientes criterios:

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



- III. Priorizar el uso de la infraestructura para la movilidad conforme a la jerarquía de la movilidad establecida en esta Ley;
- IV. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, y autoridades a las niñas, adolescentes y mujeres en la vía pública, con el fin de prevenir y erradicar las violencias de género en sus desplazamientos por las vías;
- V. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, y autoridades a las personas con discapacidad y con movilidad limitada;
- VI. Adoptar desplazamientos sustentables y seguros promoviendo la movilidad activa y no motorizada;
- VII. Fomentar el cumplimiento de los programas de verificación y protección al medio ambiente, y
- VIII. Promover la participación ciudadana, de manera igualitaria e incluyente, involucrando activamente a la población en el mejoramiento de su entorno social.

Artículo 124. Las autoridades responsables realizarán campañas y capacitación para promover la movilidad segura y sostenible en el Estado de Querétaro, de la siguiente manera:

- I. Usar las redes sociales y campañas para crear conciencia sobre el riesgo vial y las consecuencias de los siniestros y las sanciones, a fin de modificar el comportamiento de conductores;
- II. Combinar la sensibilización con una estrategia de aplicación de la ley de alta visibilidad, coherente y basado en la prevención para obtener los mejores resultados;
- III. Impartir programas de educación y seguridad vial en escuelas de educación básica, media y superior en coordinación entre la Agencia de Movilidad del Estado de Querétaro y la Secretaría de Educación del Estado de Querétaro;
- IV. Comenzar a sensibilizar sobre el comportamiento de seguridad vial y enseñar reglas básicas mínimas de seguridad vial a las niñas y niños (a partir de los 5 años de edad) con enfoque en la circulación peatonal en banquetas y cruces;
- V. Capacitar a ciclistas en la etapa más temprana (niños de 10 a 12 años de edad);



- VI. Capacitar a personas conductoras según las categorías solicitadas para licencias de conducir y verificar sus habilidades de conducción, conciencia de seguridad, habilidades de primeros auxilios y comportamiento a través de un examen previo a su expedición;
- VII. Proporcionar capacitación para los conductores de servicios de transporte de pasajeros y carga, y probar sus habilidades de conducción, conciencia de seguridad, habilidades de primeros auxilios y comportamiento antes de emitir una licencia o gafete de conductor;
- VIII. Proporcionar capacitación y certificación especial para instructores de conducción, y
- IX. Implementar campañas de sensibilización sobre las normas de circulación mediante programas de seguridad vial en las escuelas y campañas de sensibilización específicas.

La formación en materia de movilidad y seguridad vial implica que el personal técnico y/o profesional cuenta con capacitación en dichas materias, así como en perspectiva de género y necesidades de los grupos en situación de vulnerabilidad.

La autoridades en el ámbito de sus respectivas atribuciones, promoverán acciones y mecanismos en coordinación con las dependencias y entidades competentes, las concesionarias, las permisionarias, los sectores privado y social, para que el personal técnico y/o profesional en materia de movilidad y seguridad vial acredite su capacidad técnica y operativa.

TITULO DECIMO SEGUNDO SEGURIDAD VIAL Y REDUCCIÓN DE FACTORES DE RIESGO

CAPITULO PRIMERO Control de factores de riesgo

Artículo 125. Las personas conductoras y pasajeras de vehículos motorizados están obligados a implementar medidas de seguridad para reducir el riesgo que generan estos vehículos a sí mismos y a las demás personas usuarias de la vía. Estas medidas incluyen normas de seguridad y de circulación segura, que son obligatorias para las vías tanto de jurisdicción estatal como municipal, y que deben ser retomadas por los reglamentos de tránsito municipales, a fin de armonizarlos con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Artículo 126. Las autoridades competentes estatales y municipales deberán establecer sanciones proporcionales a la infracción, en su caso mecanismos de reparación y prever responsables, instrumentos y protocolos para el control y vigilancia de las normas de tránsito. Para ello, se deben usar todos los elementos tecnológicos a los que tenga acceso la autoridad



competente para la vigilancia de la ley, como medio auxiliar para la prevención y captación de infracciones.

Los sistemas de detección automática pueden ser utilizadas para cualquier infracción de tránsito que pueda ser identificada a través de una imagen o video, como pueden ser exceso de velocidad, acceso a calles prohibidas para el tipo de vehículo, respeto a preferencias de paso, invasión a paso peatonal, estacionamiento prohibido, vuelta prohibida, sentido contrario, uso de distractores al volante, no uso de cinturón de seguridad o sistemas de retención. Las infracciones registradas por estos medios deberán ser calificadas por agentes de tránsito y se deberá proceder a la notificación al infractor y/o propietario del vehículo.

Artículo 127. Las autoridades estatales y municipales considerarán el peligro que pueden generar las conductas, y no solo sus consecuencias jurídicas, a fin de que establezcan obligaciones, prohibiciones, sanciones, penas e instrumentos acordes a ese peligro.

Artículo 128. Las personas usuarias de la vía deberán responsabilizarse del peligro que provocan para las demás personas usuarias, por lo que las obligaciones y sanciones que establezcan las leyes deben ser proporcionales al riesgo que generan.

Artículo 129. Para garantizar una movilidad segura y reducir los siniestros de tránsito más graves, se considerará que existe una responsabilidad compartida entre las personas usuarias de la vía, en especial quienes operan vehículos motorizados, quienes tienen la obligación de observar el cuidado y la precaución que se requiere con respecto a las circunstancias imperantes; quienes son responsables de la infraestructura vial en los gobiernos, que están obligados a garantizar un diseño vial seguro; los proveedores de vehículos, equipos, materiales y dispositivos, quienes deben cumplir con estándares de calidad y seguridad progresivos a los avances tecnológicos; y quienes son responsables de la aplicación de las normas de tránsito y de la operación vial.

CAPÍTULO SEGUNDO DE LOS DERECHOS DE LAS VÍCTIMAS

Artículo 130. Los derechos de las víctimas se deberán reconocer y garantizar de conformidad con lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en la Ley General de Víctimas y los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, así como en la legislación local en materia de atención a víctimas y la presente Ley y sus reglamentos.

Artículo 131. En todo proceso de carácter administrativo, penal o civil que se lleve a cabo como consecuencia de un siniestro de tránsito, las autoridades competentes deberán garantizar a las víctimas los siguientes derechos:



- I. Recibir la información de la Secretaría, orientación, y acompañamiento, para su eficaz atención y protección, a fin de que puedan tomar decisiones informadas y ejercer de manera efectiva todos sus derechos;
- II. Garantizar el respeto irrestricto a su dignidad, evitando cualquier elemento o situación que impida o dificulte el salvaguardar en todo momento el ejercicio pleno de sus derechos humanos;
- III. Respetar su privacidad e intimidad, en términos de lo establecido en la Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados y demás normatividad aplicable;
- IV. Recibir la asistencia, la atención médica y el tratamiento psicológico de manera integral, eficiente, oportuna y de calidad, que tengan como finalidad la reducción de los tiempos iniciales de respuesta ante una emergencia;
- V. Reparación integral del daño, en términos de la Ley General de Víctimas, Ley de Víctimas del Estado de México y demás disposiciones aplicables, para lo cual los procedimientos deben considerar las condiciones de vulnerabilidad que les afecten;
- VI. Conocer la información referente a los derechos que le deberán garantizar la constancia o póliza de seguro vigente de cobertura a daños a terceros, en el caso de los vehículos motorizados particulares y unidades del transporte público concesionado implicados en el siniestro de tránsito, y
- VII. Todos los demás derechos reconocidos en la Constitución, en los Tratados Internacionales en materia de derechos humanos de los que el Estado Mexicano es parte y demás instrumentos internacionales en la materia.

En los procesos penales iniciados con motivo de un siniestro de tránsito en el que se hubiere actualizado algún tipo penal, las víctimas gozarán de los derechos establecidos en la Ley General de Víctimas, así como la Ley de Protección a Víctimas, Ofendidos y Personas que Intervienen en el Procedimiento Penal del Estado de Querétaro.

Para el cumplimiento de lo anterior, las autoridades estatales y municipales deberán emitir los protocolos de actuación necesarios, que garanticen los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito, que serán de observancia obligatoria para todas las personas servidoras públicas que se relacionen con la materia.

Artículo 132. Las autoridades competentes, proporcionarán ayuda, asistencia o reparación integral a las víctimas de siniestros de tránsito, quienes deberán considerar las condiciones de vulnerabilidad que les afecten. La reparación integral para las víctimas de siniestros de tránsito, comprende las medidas de restitución, rehabilitación, compensación, satisfacción y garantías



de no repetición, en sus dimensiones individual, colectiva, material, moral y simbólica, dichas medidas serán implementadas a favor de la víctima teniendo en cuenta la gravedad y magnitud del hecho victimizante cometido o la gravedad y magnitud de la violación de sus derechos, así como las circunstancias y características del hecho

Artículo 133. La Secretaría de Salud Querétaro en el marco de la legislación que le rige, deberá implementar un sistema de atención médica prehospitalaria y la aplicación de las normas vigentes en la materia, para la atención efectiva y oportuna de los lesionados en siniestros de tránsito, en términos de las leyes aplicables.

Implementar los instrumentos necesarios para garantizar un sistema de atención médica prehospitalaria para la atención efectiva y oportuna de las personas lesionadas en un siniestro de tránsito, considerando protocolos de acción y coordinación de respuesta ante la ocurrencia de dichos siniestros.

Asimismo, en el marco de sus atribuciones, deberá homologar las características de las unidades de atención médica prehospitalaria para lesiones en siniestros de tránsito, el equipamiento y protocolos de acción, así como el perfil del personal que opere y responda ante una emergencia.

Artículo 134. Para el registro e información de la atención médica a las víctimas, las instituciones responsables de la atención prehospitalaria, deberán registrar e informar mensualmente a las plataformas que establezca la autoridad para tal efecto, al menos lo siguiente:

- I. La fecha y hora de recepción de cada llamada de emergencia en la materia;
- II. La fecha y hora de arribo al sitio del siniestro de tránsito;
- III. La cinemática del trauma;
- IV. El número de víctimas involucradas;
- V. Las características de las lesiones, y
- VI. Las demás que establezca el reglamento de la presente Ley y disposiciones en la materia.

Artículo 135. El personal responsable de la atención médica prehospitalaria debe registrar e informar a la Agencia De Movilidad del Estado de Querétaro sobre el evento, características y personas involucradas, así como a la unidad de referencia, de acuerdo con la normatividad establecida por su institución, y deberá al menos contener la fecha y hora de recepción de cada llamada de emergencia en la materia; la fecha y hora de arribo al sitio del siniestro de tránsito;



la cinemática del trauma; el número de víctimas involucradas y las características de las lesiones, de acuerdo con los lineamientos que al respecto emitan las autoridades competentes.

La Secretaría de Salud y Agencia de Movilidad del Estado de Querétaro deberán integrar la información y registros generados en relación con la atención médica prehospitalaria que deberá estar disponible en el Sistema de Información Territorial y Urbano. Las autoridades competentes se asegurarán de que para cada lesionado exista un número único de seguimiento, que deba ser usado como referencia por la Agencia de Movilidad del Estado de Querétaro, Secretaría de Salud Querétaro, Secretaría de Seguridad Ciudadana y la Fiscalía General del Estado de Querétaro, garantizando la protección de la información que corresponda, en materia de transparencia y acceso a la información pública y de protección de datos personales en posesión de sujetos obligados

TITULO DECIMO TERCERO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO

CAPITULO PRIMERO GENERALIDADES

Artículo 135. El servicio público de tránsito es la actividad técnica, realizada directamente por la administración pública, encaminada a satisfacer la necesidad de carácter general de disfrutar de seguridad vial en la vía pública y poder circular por ella libremente atendiendo a la jerarquía de esta Ley, mediante la adecuada regulación de la circulación, así como del uso y disfrute del espacio público, las vías, la infraestructura, los servicios y los sistemas de movilidad.

El cumplimiento uniforme y continuo de este servicio debe ser permanentemente asegurado, regulado y controlado.

Las autoridades competentes establecerán los requisitos para que las personas prestadoras del servicio de transporte público garanticen un servicio seguro y de calidad, de acuerdo con requerimientos técnicos de seguridad para su operación con base en el principio de inclusión e igualdad, a fin de resguardar la vida, salud e integridad física de toda persona.

La Agencia de Movilidad del Estado de Querétaro deberá establecer las tarifas que se determinen para el servicio de transporte público sean publicadas para conocimiento de todas las personas usuarias en el Periódico Oficial del Estado.

Las Autoridades competentes deberán proveer en las localidades rurales e insulares transporte público gratuito, a niñas, niños y adolescentes, evitando a las y los menores de edad caminatas mayores a 30 minutos o un kilómetro para educación primaria y 60 minutos o tres kilómetros para educación secundaria y media superior, con el fin de garantizar el derecho a la movilidad y el derecho a la educación. Asimismo, deberán establecer rutas de transporte público destinadas a facilitar a las personas trabajadoras el desplazamiento a sus centros de trabajo.



Artículo 136. Todo vehículo de servicio de transporte público que circule en la infraestructura vial pública deberá mantener los equipos, sistemas, dispositivos y accesorios de seguridad con los que contaba al momento de su fabricación.

Artículo 137. La Secretaría de Desarrollo Sustentable verificará periódicamente las emisiones y las condiciones físico-mecánicas y de seguridad vehicular de los vehículos en circulación registrados en el Estado de Querétaro, de acuerdo con las normas oficiales mexicanas que para tal efecto emita la autoridad competente, a fin de garantizar que todo vehículo que circule en la infraestructura vial del Estado de Querétaro cuente con motores, equipos, sistemas, dispositivos y accesorios de seguridad con base en la Legislación y normatividad aplicable en la materia y generen emisiones por debajo de lo que establecen las normas respectivas.

Artículo 138. La Agencia de Movilidad del Estado De Querétaro incentivará el uso de flotillas que contemplen los estándares de eficiencia, control de emisiones y seguridad vehicular establecidos en las Normas Oficiales Mexicanas y demás disposiciones aplicables, así como las mejores prácticas internacionales. Para tal efecto, deberá considerarse que las flotillas cumplen con los estándares correspondientes si cuentan con los siguientes dispositivos:

- I. Para vehículos ligeros: control electrónico de estabilidad, cumplimiento con los estándares de impacto frontal, lateral, lateral de poste, y de protección a peatones, así como un desempeño de seguridad que garantice la seguridad de todos los usuarios de la vía;
- II. Para vehículos pesados: tecnologías avanzadas de asistencia inteligente a la conducción, tales como el frenado autónomo de emergencia, asistencia de velocidad, desviación de carril, alerta de puntos ciegos y dispositivos de interrupción de la marcha por presencia de alcohol en el conductor;
- III. Para motocicletas: frenos ABS; y
- IV. Para transporte de niñas y niños: anclajes para sistemas de retención infantil, sistemas de retención infantil y cinturones de seguridad de tres puntos.

En el caso de las flotillas para los servicios de transporte público, la Agencia de Movilidad del Estado De Querétaro emitirá los lineamientos de seguridad vehicular que deberán de cumplir para su circulación, los cuales deberán de contener como mínimo los siguientes dispositivos: el control electrónico de estabilidad, el cumplimiento con los estándares de impacto frontal, lateral, lateral de poste, y de protección a peatones; así como un desempeño de seguridad que garantice la seguridad de todos los usuarios de la vía.

La Agencia de Movilidad del Estado De Querétaro emitirá los lineamientos de seguridad vehicular que deberán de cumplir las flotillas de vehículos ligeros institucionales de uso del gobierno del Estado de Querétaro y sus municipios, los cuales deberán de contener como mínimo los siguientes dispositivos: el control electrónico de estabilidad, el control electrónico de estabilidad, el cumplimiento con los estándares de impacto frontal, lateral, lateral de poste, y de



protección a peatones; así como un desempeño de seguridad que garantice la seguridad de todos los usuarios de la vía.

Artículo 139. A fin de garantizar las medidas de rehabilitación y compensación, todo vehículo motorizado que circule en el Estado de Querétaro deberá estar cubierto por un seguro de responsabilidad civil por daños a terceros para responder del pago de la indemnización por los daños ocasionados en cualquier siniestro de tránsito en donde resulte involucrado un tercero, y cuya contratación será responsabilidad de la persona propietaria del vehículo.

El seguro al que hace mención este artículo podrá ser contratado con cualquier institución de seguros debidamente autorizada según las leyes aplicables en la materia.

Artículo Segundo. Se **reforma** el párrafo segundo del artículo primero de la Ley de la Agencia de Movilidad y Modalidades de Transporte Público para el Estado de Querétaro, para quedar como sigue:

Artículo 1. La presente ley

Serán supletorias de la presente Ley, en lo conducente, la Ley de Procedimientos Administrativos del Estado de Querétaro, el Código Fiscal del Estado de Querétaro, la Ley de Hacienda del Estado de Querétaro, la Ley de Movilidad y Seguridad Vial para el Estado de Querétaro y el Código de Procedimientos Civiles del Estado de Querétaro.

TRANSITORIOS

Artículo Primero. El presente decreto entrará en vigor a los treinta días hábiles siguiente de su aprobación por el Pleno de la Sexagésima Primera Legislatura del Estado de Querétaro.

Artículo Segundo. Se aboga la Ley de Tránsito para el Estado de Querétaro, publicada en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado "La Sombra de Arteaga" en fecha 11 de octubre de 2017 y sus subsecuentes reformas y adiciones.

Artículo Tercero. Se derogan todas las disposiciones de igual o menor jerarquía contrarias a la presenté ley.

Artículo Cuarto. En un plazo no mayor a noventa días hábiles contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, deberá integrarse el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, mismo que deberá emitir los lineamientos para su organización y operación, así como el Programa Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte en un plazo no mayor a ciento ochenta días hábiles contados a partir de su integración.

En tanto no se integré el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial y no se emita el Programa Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte, cada autoridad será responsable del cumplimiento de sus obligaciones en términos de la presente Ley.



Artículo Quinto. A partir de la entrada en vigor de la presente Ley se tendrán un plazo de ciento ochenta días hábiles para que el Titular del Poder Ejecutivo del Estado reforme los Reglamentos Interiores de las Secretarías de Desarrollo Urbano e Infraestructura, de Finanzas, de Salud, de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, así como la adecuación del Reglamento y demás disposiciones de la Agencia de Movilidad del Estado de Querétaro, para que cuenten con las atribuciones y facultades para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Ley.

Aunado a ello, reformará las demás disposiciones normativas que sean necesarias para el cumplimiento de la presente Ley en un plazo no mayor a ciento ochenta días hábiles a partir de su entrada en vigor.

Artículo Sexto. A partir de la entrada en vigor de la presente Ley se tendrán ciento ochenta días para la expedición por única vez, por parte de la Secretaría de Movilidad la convocatoria para la creación del Observatorio Ciudadano de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte.

Artículo Séptimo. Las autoridades municipales en un plazo no mayor a ciento ochenta días hábiles contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, deberán aprobar las reformas a sus disposiciones normativas a efecto de armonizarlas con la presente Ley.

Artículo Octavo. La Legislatura deberá armonizar la legislación correspondiente en un lapso de ciento ochenta días naturales a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

Artículo Noveno. Las actuales personas conductoras u operadoras del servicio de transporte público en todos sus modos, deberán renovar su licencia de conducir, una vez que haya expirado su vigencia, apegándose a lo establecido en el presente decreto, así como las disposiciones reglamentarias y normativas aplicables, así mismo atendiendo a los requerimientos sobre perspectiva de género, seguridad vial, accesibilidad universal, que minimicen los riesgos para las personas usuarias y conductoras del servicio y fomenten el inhibir conductas de acoso, discriminación o transgresión a los derechos humanos.

Artículo Decimo. Las autoridades competentes deberán incorporar en un plazo de ciento ochenta días hábiles, a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, el Plan de Movilidad Escolar mismo que será validado por la Secretaría previa convocatoria y participación por parte de las instituciones académicas, centros educativos y universidades tanto públicas como privadas.

Artículo Decimo Primero. Los ayuntamientos deberán expedir o modificar sus reglamentos en la materia en un plazo no mayor de ciento ochenta 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.



LXI
— LEGISLATURA —
QUERÉTARO

ATENTAMENTE
SEXAGESIMA PRIMERA LEGISLATURA
DEL ESTADO DE QUERÉTARO

DIP. ARTURO MAXIMILIANO GARCÍA PÉREZ
DIPUTADO PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE ATENCIÓN DE LAS MIGRACIONES

(HOJA DE FIRMAS DE LA "INICIATIVA QUE CREA LA LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE QUERÉTARO")

Av. Fray Luis de León No. 2920.
Desarrollo Centro Sur. C.p. 76090.
Santiago de Querétaro, Qro.

