



PERIÓDICO OFICIAL

DEL GOBIERNO CONSTITUCIONAL DEL ESTADO DE MICHOACÁN DE OCAMPO

Fundado en 1867

Las leyes y demás disposiciones son de observancia obligatoria por el solo hecho de publicarse en este periódico. Registrado como artículo de 2a. clase el 28 de noviembre de 1921.

Director: Lic. José Juárez Valdovinos

Tabachín # 107, Col. Nva. Jacarandas, C.P. 58099

OCTAVA SECCIÓN

Tels. y Fax: 3-12-32-28, 3-17-06-84

TOMO CLXV

Morelia, Mich., Jueves 4 de Agosto de 2016

NUM. 26

Responsable de la Publicación
Secretaría de Gobierno

DIRECTORIO

Gobernador Constitucional del Estado
de Michoacán de Ocampo
Ing. Silvano Aureoles Conejo

Secretario de Gobierno
Lic. Adrián López Solís

Director del Periódico Oficial
Lic. José Juárez Valdovinos

Aparece ordinariamente de lunes a viernes.

Tiraje: 150 ejemplares

Esta sección consta de 16 páginas

Precio por ejemplar:

\$ 25.00 del día

\$ 33.00 atrasado

Para consulta en Internet:

www.michoacan.gob.mx/noticias/p-oficial

www.congresomich.gob.mx

Correo electrónico

periodicooficial@michoacan.gob.mx

CONTENIDO

H. AYUNTAMIENTO CONSTITUCIONAL DE MORELIA, MICHOACÁN

ACUERDO POR EL QUE SE EMITEN LOS FUNDAMENTOS, LINEAMIENTOS Y CRITERIOS TÉCNICOS DE POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

CIUDADANOS INTEGRANTES DEL H. AYUNTAMIENTO CONSTITUCIONAL DE MORELIA, MICHOACÁN DE OCAMPO PRESENTES

Los suscritos Alfonso Jesús Martínez Alcázar, Fabio Sistos Rangel y Germán Alberto Ireta Lino, en cuanto Presidente Municipal, Síndico Municipal y Regidor respectivamente, todos integrantes de la Comisión de Gobernación, Trabajo, Seguridad Pública y Protección Civil del Honorable Ayuntamiento Constitucional de Morelia, Michoacán, en observancia y ejercicio de las atribuciones contenidas en los artículos 115 fracciones I párrafo primero, II párrafos primero y segundo y III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 111, 112, 113, 114 y 123 fracciones I, IV y XIX de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo; 1º, 2º, 4º párrafo segundo, 11, 14 fracciones I, II y III, 32 incisos a) fracciones I, VI, XIII y XIV, b) fracciones II y XI, 35, 36, 37 fracción I, 38 fracciones I, VIII y IX, 49 fracciones I, II, IV, V y XVII, 51 fracciones I, IV y VI, 52 fracción II, 137, 144, 145, 146, 148 fracciones I, VII y 149 de la Ley Orgánica Municipal del Estado de Michoacán de Ocampo; 1º párrafo tercero, 3º, 4º, 24, 25, 26, 27, 31 fracción I, 33 fracciones I y II, 35, 36 fracción III, 39 Bis fracciones II, IV y XI, 42 fracción VI incisos C) y E), 69 fracción IV y 70 del Bando de Gobierno del Municipio de Morelia; 1º, 14, 16, 17 fracciones X, XIV y XVII, 19 fracción IV y 41 fracción II del Reglamento de Organización de la Administración Pública del Municipio de Morelia, Michoacán; 4º, 5º fracción V, 29, 30, 32, 33 y 61 del Reglamento Interno de Sesiones y Funcionamiento de Comisiones del H. Ayuntamiento de Morelia; 1º, 4º fracciones I, II y III, 9º y 10 del Acuerdo por el que se Establecen Criterios y Lineamientos en el Proceso de Elaboración, Aprobación, Expedición, Reforma y Difusión de los Bandos, Reglamentos, Acuerdos, Circulares y demás Disposiciones Administrativas del Honorable Ayuntamiento Constitucional de Morelia; nos permitimos presentar a consideración y votación del Pleno de este Honorable Ayuntamiento, la presente Iniciativa de "ACUERDO POR EL QUE SE EMITEN LOS FUNDAMENTOS, LINEAMIENTOS Y CRITERIOS TÉCNICOS DE POLÍTICA PÚBLICA DE ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE PARA EL MUNICIPIO DE MORELIA"; conforme a la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Municipio de Morelia debe consolidar políticas municipales adecuadas a sus condiciones territoriales y enfocadas en resolver los conflictos que ha originado el crecimiento urbano disperso, ineficiente, irracional, inconexo e inaccesible, principalmente en sus zonas más segregadas y desarticuladas, en las que se presentan condiciones de desigualdad urbana, económica y social alarmantes. Por décadas se ha favorecido un modelo de desarrollo urbano que ha desatendido el diseño e implementación de una política de movilidad integral que supere la reducción de la misma a un asunto de transporte en el que generalmente se ha favorecido el uso del automóvil particular, acentuando además los problemas de congestión vehicular, aumento de tiempos de traslado, contaminación del aire, ruido, pérdidas económicas e inseguridad vial.

Las cifras del reparto modal y de los siniestros de tránsito registrados en la ciudad de Morelia muestran la necesidad de consolidar políticas que favorezcan una movilidad integral e incluyente. El 76.3% de la población de la zona metropolitana de Morelia utiliza modos de transporte no motorizados y transporte público para realizar sus viajes diarios (el 45% de los viajes se realizan a pie, este porcentaje incluye aquellos viajes en los que se realizó una transferencia modal; el 1.3% de los viajes se realizan en bicicleta y el 30% en transporte público). Las condiciones para que la población que utiliza estos modos se desplace de forma segura y cómoda son deficientes, debido a que se ha favorecido a la infraestructura para el uso del automóvil privado. El resto de los viajes (23.7 %) se realiza así: un 20% en automóvil privado y el 3.7% son viajes realizados entre taxis, motocicletas, autobuses escolares y transporte para el trabajo (Fuente: Proyecto de Plan Sectorial de Transporte Urbano para la Movilidad Integral de la Zona Metropolitana de Morelia. Primera etapa, 2013).

En cuestión de seguridad vial, las cifras son alarmantes: en Morelia se concentra más de la mitad (52%) del total de los siniestros de tránsito que ocurren en el Estado de Michoacán (STCONAPRA Perfil de Accidentes de Tránsito, 2013). Alrededor de 1,500 personas por año resultan heridas por hechos de tránsito en Morelia (INEGI, 2015. Estadísticas de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas) En un período de 11 años se han registrado en Morelia 1,883 fallecimientos a causa de accidentes de tránsito de vehículo motor -promediando 171 defunciones anuales- mientras que en el mismo período ha sido menor la cifra total registrada de homicidios por agresiones intencionales (1,196 homicidios), significando 109 defunciones anuales (Fuente: Cubos de salud de la Secretaría de Seguridad Pública del Gobierno Federal).

La mejora de opciones de transporte (incluido el caminar y pedalear) incrementa el valor de los inmuebles locales, mientras que el favorecer vías más rápidas y más anchas castiga el valor de las propiedades urbanas existentes -sobre todo en el entorno de distribuidores viales, puentes y/o vías rápidas-, incrementado el valor de los inmuebles en la periferia urbana. Ello propicia una ineficiencia económica (Litman, 2015. Evaluating Complete Streets, Victoria Transport Policy Institute, e ITDP y EMBARQ 2012, Vida y Muerte de las Autopistas Urbanas).

La toma de decisión sobre qué tipo de infraestructura vial construir,

remodelar o remover "dentro de las ciudades hoy en día no es tanto un tema de limitaciones técnicas sino un tema de respuesta pragmática, aspiraciones comunitarias y voluntad política" (Peter J. Park, exdirector de Planeación Urbana de la ciudad de Milwaukee, citado en ITDP y EMBARQ 2012).

Los intentos federales y estatales en los últimos años han sido valiosos pero insuficientes. Los municipios deben tomar el papel central en la definición de estrategias, programas y proyectos locales que, atendiendo a sus atribuciones y en coordinación con los órdenes de gobierno estatal y federal, aporten al diseño y consolidación de una política nacional de movilidad integral que tenga como su orientación central el impulso a la movilidad no motorizada y al transporte público urbano sostenible.

Son múltiples y numerosos los esfuerzos emprendidos en distintas ciudades de México para impulsar proyectos vinculados a la movilidad durante los últimos años, el impulsar sistemas integrados de transporte público y el fomento a las opciones no motorizadas son propiedades comunes de dichos esfuerzos.

Morelia debe fijar una agenda clara en la materia, establecer los fundamentos, principios y criterios para que en la generación de políticas, programas e instrumentos normativos se atienda a lineamientos generales que hagan a la movilidad inclusiva, eficiente, cómoda, segura y ambientalmente responsable. El presente Acuerdo se inscribe en el esfuerzo de concebir la movilidad como un derecho humano, vinculado a la plataforma de los derechos económicos, sociales, culturales y ambientales de última generación que se han materializado en iniciativas concretas como el caso de la Ciudad de México con el acompañamiento del Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales de las Naciones Unidas (Comité DESC), reconociendo la necesidad de fortalecer las definiciones de la política pública municipal en la materia para mejorar la infraestructura urbana y las condiciones del sistema de transporte público.

Morelia debe consolidarse como un municipio en el que la vigencia y ejercicio de los derechos humanos sea uno de sus rasgos de identidad. El Ayuntamiento 2015-2018 tiene sensibilidad y compromiso democrático con la agenda contemporánea de derechos humanos, que significa un reto cultural y legal. En esta agenda se inscribe el derecho a la movilidad; las condiciones en las que los ciudadanos se mueven en su ciudad muestra o responde sin duda al grado de inclusión e integración socioeconómica de la misma. Espacio público y actividades económicas son vitales para la calidad de vida de los habitantes de cualquier territorio y son estos el centro de la ecuación, no así los vehículos. Entender a los habitantes del municipio como seres móviles, responde a resaltar esta propiedad como la que determina los procesos de construcción de la sociedad, al posibilitar y catalizar los encuentros y relaciones que empoderan a estos entes para la definición, diseño, recuperación y habitabilidad del espacio y la vía pública.

Con la reestructuración de la Administración Pública Municipal de Morelia se crea la Dirección de Movilidad dentro de la Secretaría de Desarrollo Metropolitano e Infraestructura. Entre sus atribuciones (fracciones VI, VII, VIII, IX y X del artículo 40 del Reglamento de Organización de la Administración Pública del Municipio de Morelia), está la de aplicar los criterios de eficiencia

para la movilidad urbana; emitir dictamen y opinión sobre itinerarios, condiciones y densidad del transporte público; establecer condiciones para el uso eficiente de vehículos de transporte no motorizados; proponer criterios de cultura peatonal; y, coordinar acciones para el mejoramiento de la vialidad. Específicamente, en los incisos a) al o) de la fracción II del artículo 41 del Reglamento en comento, establece que el Director de Movilidad Urbana:

- a) Dictaminará sobre la eficiencia del transporte público en el Municipio de Morelia;
- b) Propondrá acciones de mejora para la eficiencia del transporte público;
- c) Podrá llevar a cabo acuerdos para el mejoramiento de la circulación vial, de vehículos no motorizados y peatonal en armonía con el transporte público;
- d) Formará el atlas del sistema de transporte público;
- e) Realizará estudios sobre la calidad y eficiencia del transporte público en el Municipio;
- f) Recibirá las quejas que en materia de transporte público se presenten;
- g) Propondrá a la autoridad competente soluciones para mejorar el transporte público;
- h) Formará inventario y mapa de nomenclatura del Municipio;
- i) Emitirá dictamen sobre el uso, cambio y establecimiento de nomenclatura en el Municipio;
- j) Cuidará que el sistema de nomenclatura obedezca a los criterios de división sectorial de Morelia;
- k) Propondrá el cambio de nomenclatura cuando ésta cree confusión, errores históricos o sinonimia;
- l) Utilizará criterios de honra y memoria histórico-cultural para la propuesta de nomenclatura;
- m) Estudiará las alternativas de vialidad y elaborará estudios para mejorar la circulación de vehículos en el Municipio;
- n) Gestionará los servicios semafóricos del Municipio; y,
- o) Establecerá las disposiciones en materia de señalética, de conformidad con el reglamento respectivo e instruirá su aplicación.

De igual forma, el municipio de Morelia cuenta con el Instituto Municipal de Planeación como un organismo público descentralizado, responsable de coordinar el proceso de planeación estratégica del desarrollo integral del Municipio de Morelia, Michoacán, con una visión de largo plazo y mediante el impulso de su competitividad, integrando a los sectores público, social y privado con el propósito de mejorar la calidad de vida de sus habitantes. La tarea de consolidar un desarrollo integral de Morelia

se impulsa, entre otros puntos mediante la disminución de la desigualdad, la exclusión social y el impulso a la movilidad social. Asimismo, entre sus atribuciones está la de asesorar técnicamente al Ayuntamiento y a la Administración Pública Municipal, en la instrumentación y aplicación de normas en materia de planeación municipal. Por otra parte, su Junta de Gobierno autorizó, como parte del Programa de Trabajo del año 2016, la realización de la Segunda y Tercera etapa del "Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable", instrumento que definirá la estrategia integral de movilidad para el municipio de Morelia, entre la que se encuentra la definición de proyectos de intersecciones vehiculares y mejoramiento vial en general. Y por lo antes expuesto nos permitimos hacer mención del proyecto al tenor de los siguientes:

CONSIDERANDOS

PRIMERO. Que, en el marco del Pacto Internacional de los Derechos Económicos, Sociales y Culturales (PIDESC), específicamente en el Artículo 11 en el que se señala el derecho a un nivel de vida adecuado, el derecho a la movilidad encontró un realce mundial con la promulgación de la Carta Mundial de Derecho a la Ciudad, que si bien no tiene carácter obligatorio para los Estados, sí colocó acuerdos y consensos internacionales sobre este tópico en particular, al señalar en su artículo XIII que las ciudades deben garantizar el derecho de movilidad y circulación en la ciudad a través de un sistema de transporte público accesible a todas las personas según un plan de desplazamiento urbano e interurbano y con base en medios de transporte adecuados a las diferentes necesidades sociales (de género, edad y discapacidad). Éste se reforzó con la Declaración Universal de Derechos Humanos Emergentes (DUDHE) en el año 2007 en la que se señala en el marco del derecho a la democracia participativa el derecho a la movilidad y la accesibilidad, al señalar que toda persona "tiene derecho a un tráfico ordenado y respetuoso con el medio ambiente y a moverse con facilidad por la ciudad metropolitana. Toda persona discapacitada (sic) tiene derecho a que se facilite su movilidad y a la supresión de todas las barreras arquitectónicas". En la actualidad se está trabajando por fortalecer el entendimiento del derecho a la movilidad como un derecho individual y social; el reconocimiento y ejercicio del derecho a la movilidad contribuye de manera significativa a la reducción y hacia la erradicación de la pobreza, así como a impulsar la igualdad y la no discriminación, principios rectores consagrados en la Declaración Universal de los Derechos Humanos.

SEGUNDO. Que, el Artículo 1 de la Constitución establece que en los Estados Unidos Mexicanos todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en la misma, así como en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano es parte. Asimismo, establece que las normas relativas a los derechos humanos se interpretarán de conformidad con esta Constitución y con los tratados internacionales de la materia favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia. Todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. En consecuencia, el Estado deberá prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos, en los términos que establezca la ley. Estos principios se ratifican en el artículo 1 de la Constitución

Política del Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo y 2º del Bando de Gobierno del Municipio de Morelia.

TERCERO. Que, la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente establece en su Artículo 10 que los ayuntamientos dictarán los bandos de policía y buen gobierno, los reglamentos, circulares y disposiciones administrativas que correspondan para que en sus respectivas circunscripciones, se cumplan las previsiones de este ordenamiento. Para la formulación y conducción de la política ambiental e instrumentos previstos en la Ley en comento, en materia de preservación y restauración del equilibrio ecológico y protección al ambiente, se establece que el municipio en el ámbito de su competencia observará y aplicará principios como los establecidos en las fracciones I, IV, V, VI, XII, XIII, XIV y XV siguientes: los ecosistemas son patrimonio común de la sociedad y de su equilibrio dependen la vida y las posibilidades productivas del país; quien realice obras o actividades que afecten o puedan afectar el ambiente, está obligado a prevenir, minimizar o reparar los daños que cause, así como a asumir los costos que dicha afectación implique. Asimismo, debe incentivarse a que quien proteja el ambiente, promueva o realice acciones de mitigación y adaptación a los efectos del cambio climático y aproveche de manera sustentable los recursos naturales; la responsabilidad respecto al equilibrio ecológico, comprende tanto las condiciones presentes como las que determinarán la calidad de la vida de las futuras generaciones; la prevención de las causas que los generan, es el medio más eficaz para evitar los desequilibrios ecológicos; toda persona tiene derecho a disfrutar de un ambiente adecuado para su desarrollo, salud y bienestar. Las autoridades en los términos de esta y otras leyes, tomarán las medidas para garantizar ese derecho; garantizar el derecho de las comunidades, incluyendo a los pueblos indígenas, a la protección, preservación, uso y aprovechamiento sustentable de los recursos naturales y la salvaguarda y uso de la biodiversidad, de acuerdo a lo que determine la presente Ley y otros ordenamientos aplicables; la erradicación de la pobreza es necesaria para el desarrollo sustentable; y, que las mujeres cumplen una importante función en la protección, preservación y aprovechamiento sustentable de los recursos naturales y en el desarrollo. Su completa participación es esencial para lograr el desarrollo sustentable.

CUARTO. Que, el artículo 23 de la Ley en la materia establece que para contribuir al logro de los objetivos de la política ambiental, la planeación del desarrollo urbano y la vivienda, además de cumplir con lo dispuesto en el artículo 27 constitucional en materia de asentamientos humanos, los Municipios, en la esfera de su competencia, considerarán criterios como la promoción y utilización de instrumentos económicos, fiscales y financieros de política urbana y ambiental, para inducir conductas compatibles con la protección y restauración del medio ambiente y con un desarrollo urbano sustentable.

QUINTO. Que, en materia de prevención y control de la Contaminación de la Atmósfera, la Ley invocada, establece en las fracciones I y II de su artículo 110 que, para la protección a la atmósfera se deben considerar los siguientes criterios: la calidad del aire debe ser satisfactoria en todos los asentamientos humanos y las regiones del país; y, que las emisiones de contaminantes de la atmósfera, sean de fuentes artificiales o naturales, fijas o móviles, deben ser reducidas y controladas, para asegurar una calidad del

aire satisfactoria para el bienestar de la población y el equilibrio ecológico. Asimismo, en el artículo 112 fracciones I y VII se establece que los municipios atendiendo a sus atribuciones controlarán la contaminación del aire en los bienes y zonas de jurisdicción local, y, establecerán requisitos y procedimientos para regular las emisiones del transporte público, excepto el federal, y las medidas de tránsito, y en su caso, la suspensión de circulación, en casos graves de contaminación.

SEXTO. Que, la Ley General de Asentamientos Humanos establece en su Artículo 9º que los municipios ejercerán sus atribuciones en materia de desarrollo urbano a través de los cabildos del Ayuntamiento o en control y evaluación de éstos. Por la naturaleza del presente Acuerdo destaca lo establecido en la fracción IV del citado artículo en la que se señala que el municipio tiene la atribución de promover y realizar acciones e inversiones para la conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población. Asimismo, en el artículo 51 de la Ley en comento, en materia de fomento al desarrollo urbano establece que la Federación, las entidades federativas y los municipios fomentarán la coordinación y la concertación de acciones e inversiones entre los sectores público, social y privado para, entre otros asuntos, la canalización de inversiones en reservas territoriales, infraestructura, equipamiento y servicios urbanos; la satisfacción de las necesidades complementarias en infraestructura, equipamiento y servicios urbanos, generadas por las inversiones y obras federales; el fortalecimiento de las administraciones públicas estatales y municipales para el desarrollo urbano; la modernización de los sistemas catastrales y registrales de la propiedad inmobiliaria en los centros de población; la adecuación y actualización de las disposiciones jurídicas locales en materia de desarrollo urbano; la aplicación de tecnologías que protejan al ambiente, reduzcan los costos y mejoren la calidad de la urbanización; y, promover la construcción y adecuación de la infraestructura, el equipamiento y los servicios urbanos que requiera la población con discapacidad, tal y como se establece en sus fracciones IV, V, VIII, IX, X, XII y XIII.

SÉPTIMO. Que, la Ley General de Cambio Climático en su artículo 9º fracciones IV, VI y IX establece que, el municipio tiene facultades para desarrollar estrategias, programas y proyectos integrales de mitigación al cambio climático para impulsar el transporte eficiente y sustentable, público y privado; promover el fortalecimiento de capacidades institucionales y sectoriales para la mitigación y adaptación; y, gestionar y administrar recursos para ejecutar acciones de adaptación y mitigación ante el cambio climático. En su Artículo 11 establece que los municipios expedirán las disposiciones legales necesarias para regular las materias de su competencia.

OCTAVO. Que, en materia de adaptación, la Ley establece en la fracción VI de su artículo 28 que los municipios en el ámbito de sus competencias deben ejecutar acciones para la elaboración de las políticas en ámbitos como el de infraestructura de transporte y comunicaciones, reconociendo en las fracciones II y VI de su Artículo 29 como acciones de adaptación entre otras, las acciones de desarrollo y mejoramiento de los centros de población o asentamientos humanos y la construcción y mantenimiento de infraestructura, mediante acciones conforme a disposiciones como el fortalecer la resistencia y resiliencia de los ecosistemas terrestres,

playas, costas y zona federal marítima terrestre, humedales, manglares, arrecifes, ecosistemas marinos y dulceacuícolas, mediante acciones para la restauración de la integridad y la conectividad ecológicas, como se señala en la fracción XVIII del Artículo 30 del ordenamiento en comento.

NOVENO. Que, en relación a la mitigación, en las fracciones I y XII del artículo 33 de la Ley en la materia se establece que los objetivos de la política de mitigación son promover la protección del medio ambiente, el desarrollo sustentable y el derecho a un medio ambiente sano a través de la mitigación de emisiones; y, promover el incremento del transporte público, masivo y con altos estándares de eficiencia, privilegiando la sustitución de combustibles fósiles y el desarrollo de sistemas de transporte sustentable urbano y suburbano, público y privado. Para reducir las emisiones, establece en su artículo 34 fracción II que, los municipios en el ámbito de su competencia, promoverán el diseño y la elaboración de políticas y acciones de mitigación asociadas a sector transporte como:

- a) Promover la inversión en la construcción de ciclovías o infraestructura de transporte no motorizado, así como la implementación de reglamentos de tránsito que promuevan el uso de la bicicleta;
- b) Diseñar e implementar sistemas de transporte público integrales y programas de movilidad sustentable en las zonas urbanas o conurbadas para disminuir los tiempos de traslado, el uso de automóviles particulares, los costos de transporte, el consumo energético, la incidencia de enfermedades respiratorias y aumentar la competitividad de la economía regional;
- c) Elaborar e instrumentar planes y programas de desarrollo urbano que comprendan criterios de eficiencia energética y mitigación de emisiones directas e indirectas, generadas por los desplazamientos y servicios requeridos por la población, evitando la dispersión de los asentamientos humanos y procurando aprovechar los espacios urbanos vacantes en las ciudades;
- d) Crear mecanismos que permitan mitigar emisiones directas e indirectas relacionadas con la prestación de servicios públicos, planeación de viviendas, construcción y operación de edificios públicos y privados, comercios e industrias;
- e) Establecer programas que promuevan el trabajo de oficina en casa, cuidando aspectos de confidencialidad, a fin de reducir desplazamientos y servicios de los trabajadores;
- f) Coordinar, promover y ejecutar programas de permuta o renta de vivienda para acercar a la población a sus fuentes de empleo y recintos educativos; y,
- g) Desarrollar instrumentos económicos para que las empresas otorguen el servicio de transporte colectivo a sus trabajadores hacia los centros de trabajo, a fin de reducir el uso del automóvil.

DÉCIMO. Que, en el año 2010, la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas proclamó el periodo 2011-2020 Decenio de Acción para la Seguridad Vial, con el objeto de estabilizar y reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo.

DÉCIMO PRIMERO. Que, la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020 fue suscrita por la SCT y la Secretaría de Salud y publicada en el Diario Oficial de la Federación el 6 de junio de 2011, y tiene el objetivo general reducir un 50% las muertes, así como reducir al máximo posible las lesiones y discapacidades por accidentes de tránsito en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos, promoviendo la participación de las autoridades de los tres niveles de gobierno, atendiendo a su ámbito de competencia y facultades.

DÉCIMO SEGUNDO. Que, el Código de Desarrollo Urbano del Estado de Michoacán de Ocampo, en las fracciones I, VII y VIII del artículo 3, declara de utilidad pública a la planeación del desarrollo urbano, la ordenación y regulación de los asentamientos humanos en el Estado; la preservación del equilibrio ecológico y la protección al ambiente de los centros de población y la planeación y ejecución de obras de infraestructura, equipamiento y servicios públicos. Asimismo en las fracciones I, VI, IX, X, XI, XXIII y XXIV del artículo 4 señala que el ordenamiento de los asentamientos humanos y el desarrollo urbano, tenderá a mejorar las condiciones de vida de la población urbana y rural, mediante: la vinculación del ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y el desarrollo urbano regional, municipal y de los centros de población con el bienestar social; la creación y mejoramiento de condiciones favorables para la relación adecuada entre zonas de trabajo, vivienda, recreación y los servicios de cada centro de población; la mayor participación ciudadana en la planeación, ordenación y regulación del desarrollo urbano y la solución de sus problemas; la protección, preservación y mejoramiento del medio ambiente en relación con los asentamientos humanos; la aplicación de programas de mejoramiento para la dotación de equipamiento e infraestructura urbana a los asentamientos humanos; la construcción y adecuación de la infraestructura, el equipamiento y los servicios urbanos para garantizar la seguridad, libre tránsito y accesibilidad requeridas para las personas con discapacidad; y, la prevención de riesgos y contingencias ambientales y urbanas en los centros de población.

DÉCIMO TERCERO. Que, en las fracciones I, III, VII, VIII y IX del artículo 7 del Código de referencia se señala que el ordenamiento y la regulación de los asentamientos humanos, la planeación del desarrollo urbano, la ordenación del territorio y la coordinación metropolitana deberán considerar los siguientes principios básicos:

- Racionalidad: Desarrollo ordenado y equilibrado, evitando la dispersión de los asentamientos que provoca dispendio de tiempo, energía y recursos para la movilidad urbana.
- Equidad e Inclusión Social: Garantizar el ejercicio pleno de los derechos ciudadanos en condiciones de igualdad; garantizar el acceso a los espacios públicos, a políticas sociales incluyentes que fortalezcan la convivencia, la cohesión social y los satisfactores urbanos fundamentales (suelo apto, vivienda, infraestructura, equipamientos sociales, espacio público, empleo, transporte público y no motorizado).

- Sustentabilidad: Mejoramiento continuo de la calidad de vida, sin comprometer el desarrollo de las futuras generaciones, al garantizar la preservación del medio ambiente y el respeto a los recursos naturales de su entorno.
- Equilibrio Regional: Lograr que el crecimiento de los centros de población, conurbaciones y metrópolis, se dé en el marco de una visión integral del desarrollo regional acorde con la legislación en la materia.
- Accesibilidad para personas con discapacidad.

DÉCIMO CUARTO. Que, en las fracciones I, II, III, V, VII, VIII y IX del Artículo 7 del Código de Desarrollo Urbano de la entidad se reconocen como derechos urbanos fundamentales de los residentes de asentamientos humanos en centros urbanos y rurales de población en el Estado, entre otros, los siguientes: al libre tránsito en vialidades y bienes de propiedad pública, sin impedimentos materiales; y el relativo a la movilidad y a la accesibilidad de los centros urbanos y rurales de población; a la belleza urbana y al disfrute del espacio público; a contar con servicios públicos; a la calidad del medio ambiente, entendida como tal la calidad de vida integral, es decir, la preservación del medio ambiente para las generaciones futuras. Este derecho incluye el uso racional de los recursos naturales y energéticos, el patrimonio cultural y la protección frente a las agresiones a la calidad del entorno; la ejecución de obras públicas de beneficio colectivo; a que se cumplan las previsiones y contenidos de los Programas para el ordenamiento del territorio, Programas para el desarrollo urbano de los centros de población, Programas para la conciliación de acciones y políticas y Esquemas de desarrollo urbano; y, a la identidad colectiva dentro de los centros de población, con el fin de que la organización interna del espacio urbano facilite la cohesión sociocultural de las comunidades y asentamientos humanos.

DÉCIMO QUINTO. Que, entre las atribuciones de los ayuntamientos, el Código en comento señala, en las fracciones I, III y XXIX de su artículo 14 las de formular o actualizar, aprobar, publicar, ejecutar, controlar y evaluar los programas de desarrollo urbano de ámbito municipal; financiar o gestionar recursos económicos para la formulación o actualización de los programas de desarrollo urbano y demás instrumentos técnico jurídicos de administración urbana, así como la realización de acciones, obras y servicios de desarrollo urbano; así como llevar a cabo acciones para el acondicionamiento de accesos y servicios para las personas con discapacidad.

DÉCIMO SEXTO. Que, la participación social es fundamental en la agenda de movilidad. En su artículo 15, el Código establece que los organismos de participación social constituidos a nivel estatal y municipal, podrán participar en los procesos de planeación, programación y evaluación del desarrollo urbano en los términos del Código en cuestión. Y, en las fracciones I, VII, VIII y X de su artículo 16 establece que la participación social tendrá entre otros, los objetivos siguientes: fomentar los derechos y obligaciones de los habitantes y su corresponsabilidad en el desarrollo urbano; promover la conservación y preservación del medio ambiente en los centros de población; incentivar el financiamiento y la participación del sector público, social o privado

en la construcción y operación de proyectos de infraestructura, equipamiento y prestación de servicios públicos urbanos en términos de este Código y otros ordenamientos aplicables; y, promover la inclusión de personas con discapacidad en las políticas de acciones y obras tendientes a favorecer su accesibilidad en el equipamiento urbano y su movilidad en las vialidades y espacios públicos.

DÉCIMO SÉPTIMO. Que, la Ley Ambiental para el Desarrollo Sustentable del Estado de Michoacán en su artículo 16, en las fracciones VIII y IX señala que entre sus atribuciones, los municipios tendrán el de dictar las medidas de tránsito y vialidad para evitar que los niveles de concentración de contaminantes en la atmósfera, emitidos por los vehículos automotores, rebasen los límites máximos permisibles que determinen los reglamentos y normas oficiales mexicanas aplicables; y, establecer medidas para retirar de la circulación los vehículos automotores que rebasen los límites máximos permisibles de emisiones contaminantes a la atmósfera, entre otras.

DÉCIMO OCTAVO. Que, la Ley de Cambio Climático del Estado de Michoacán de Ocampo en la fracción V del artículo 9º establece que el Ayuntamiento tiene entre sus atribuciones aplicar las estrategias, programas y proyectos integrales de mitigación al cambio climático para impulsar el transporte eficiente y sustentable, público y privado.

DÉCIMO NOVENO. Que, la Ley de fomento al uso de la Bicicleta y Protección al Ciclista del Estado de Michoacán de Ocampo tiene por objeto promover el uso de la bicicleta como medio de transporte no contaminante y alternativo al automotor, así como proteger a los ciclistas. En las fracciones I, II, III, IV y V de su artículo 5 reconoce como principios: el derecho a la movilidad del ser humano con sus propios medios en las vías públicas del territorio estatal; el derecho de las personas a acceder a medios de transporte alternativos, en condiciones adecuadas y seguras, con el mínimo impacto ambiental posible; el fomento e incentivo del uso de la bicicleta como medio de transporte saludable y no contaminante; la protección a las personas cuyo único medio de transporte es la bicicleta; y, la adecuación de las políticas públicas en el Estado sobre esta materia. En sus fracciones I y II del artículo 8º, la Ley en cuestión señala que corresponde a los Gobiernos Municipales: podrán construir ciclovías, por medio de acuerdos de colaboración con las instancias que consideren pertinentes, tomando en cuenta estudios de factibilidad, impacto ambiental y consulta con los vecinos conforme a la Ley de la materia; e, implementar programas de difusión permanente dentro de la educación vial que fomenten el uso de la bicicleta, así como campañas de cultura de respeto vial a los ciclistas.

VIGÉSIMO. Que, el artículo 9 de la Ley de referencia, establece que tanto al Titular del Poder Ejecutivo del Estado y los Gobiernos Municipales les corresponde:

- I. Coordinar las políticas de desarrollo urbano y las políticas de transporte, garantizando la integración de la bicicleta como medio de transporte;
- II. Adecuar progresivamente los ordenamientos administrativos de su competencia, para fomentar el uso

de la bicicleta, garantizando la protección al ciclista en las vías públicas;

- III. Promover y apoyar la participación social, a través de los sectores público, privado y académico, para sustentar políticas y programas que estimulen el uso de la bicicleta como medio de transporte, a efecto de garantizar el derecho a la movilidad con medios de transporte no motorizados;
- IV. Impulsar programas educativos para el uso seguro de la bicicleta;
- V. Implementar campañas dirigidas a los ciclistas para promover un comportamiento responsable y respetuoso de la normatividad que rige el tránsito en la vialidad urbana y en las ciclovías;
- VI. Elaborar programas para que los edificios públicos, centros de trabajo, terminales, estaciones y paradas de transporte público, cuenten con espacios para los bici estacionamientos;
- VII. Incentivar la participación de la iniciativa privada en la construcción de bici estacionamientos y conexiones para el intercambio modal con otros medios de transporte; y,
- VIII. Promover incentivos para que las empresas del sector privado, arrenden o presten bicicletas y habiliten bici estacionamientos en sus instalaciones con los señalamientos correspondientes.

VIGÉSIMO PRIMERO. Que, el Reglamento Ambiental y de Protección del Patrimonio Natural del Municipio de Morelia tiene por objeto establecer las bases para: regular las acciones en materia de protección al ambiente, así como la preservación y restauración del equilibrio ecológico; y, prevenir y controlar la contaminación del aire, agua y suelo tal y como se establece en las fracciones I y II del Artículo 2 de este ordenamiento. En la fracción VI de su Artículo 3° señala que se considera de interés público el establecimiento de medidas para la prevención y control de la contaminación del aire, agua y suelo en el territorio municipal; y, en la fracción I de su Artículo 112 establece que se consideran violaciones y acreedores a sanción en materia de contaminación de la atmósfera, entre otras, la emisión a la atmósfera de contaminantes como humos, polvos, gases, vapores y olores, que rebasen los límites máximos permisibles contemplados en las Normas Oficiales Mexicanas y en las disposiciones aplicables, quienes emitan dichas emisiones sean personas físicas o morales.

VIGÉSIMO SEGUNDO. Que, el Reglamento de Tránsito y Vialidad del Municipio de Morelia, Michoacán, que tiene por objeto regular el tránsito de vehículos, conductores, pasajeros y peatones en las vías y puentes de jurisdicción municipal; preservar la seguridad pública en ellos y la integridad física de sus usuarios, señala en la fracción XXXIII de su artículo 4° que se entenderá por movilidad sustentable las acciones encaminadas a la racionalización del uso del automóvil particular fomentando el traslado en trayectos cortos como peatón, medios como ciclista y largos en transporte de pasajeros.

VIGÉSIMO TERCERO. Que, por la naturaleza del presente, resaltan las atribuciones que en materia de tránsito y vialidad señala el Reglamento en comento. En la fracción III del Artículo 5° se establece como atribución del Presidente Municipal el analizar con amplitud la problemática de tránsito y vialidad en el municipio, estableciendo objetivos y políticas para su solución, fortaleciendo los programas y planes estatales, municipales o regionales de tránsito y vialidad, basados en una movilidad sustentable. En el caso de la Dirección General de Seguridad Ciudadana del Municipio de Morelia, en su artículo 6° el Ordenamiento en cita establece que, entre otras atribuciones, esta Dirección tiene las siguientes:

- "(...)
- XII. Diseñar e implementar acciones dirigidas a la prevención y solución de la problemática de tránsito y vialidad en el Municipio, con base en las estadísticas, mapas de frecuencia de hechos e infracciones viales;
- XIII. Realizar los estudios técnicos y de campo que sean necesarios en materia de tránsito terrestre;
- (...)
- XVII. Ejecutar acciones de tránsito y vialidad, en coordinación con autoridades federales, estatales y municipales;
- (...)
- XXII. Elaborar y en su caso, ejecutar proyectos de señalamientos viales;
- XXIII. Realizar estudios para determinar la necesidad de incorporar infraestructura semafórica y señalamientos viales, así como zonas de pacificación vehicular, en las vías del municipio;
- XXIV. Autorizar estudios de impacto vial, para aquellos desarrollos o establecimientos dentro de la mancha urbana y que por naturaleza requieran modificar las condiciones de la vialidad;
- XXV. Inspeccionar la circulación en el Municipio, con el objeto de que se introduzcan las modificaciones tendientes a lograr un tránsito más seguro y expedito;
- XXVI. Realizar estudios técnicos, levantamientos topográficos y plantear soluciones de modificación geométrica o señalización vial;
- XXVII. Realizar los estudios necesarios relacionados con los estacionamientos y ciclo puertos existentes o que en el futuro se puedan establecer, tomando en cuenta como criterios fundamentales para esta clase de estudios, la fluidez de tránsito;
- XXVIII. Opinar sobre itinerarios y paradas oficiales en las rutas urbanas, en las vías a cargo del Municipio;
- XXIX. Formular los estudios técnicos relacionados con las

solicitudes, para el otorgamiento de permisos públicos de ruta, de sitio, discapacidad, ascenso y descenso, así como de carga y descarga; y,

XXX. Formular estudios de ingeniería que permitan alcanzar un tránsito más seguro en atención a la prioridad existente en el uso de la vía pública;"

VIGÉSIMO CUARTO. Que, el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, tal y como lo establece el artículo 21 de la Ley de Planeación (nacional), es el Plan en el que se precisan entre otros puntos los objetivos nacionales, estrategia y prioridades del desarrollo integral y sustentable del país, así como la determinación de los instrumentos y responsables de su ejecución, y establecerá los lineamientos de política de carácter global, sectorial y regional. Su Objetivo 2.5. en la meta nacional II denominada "México Incluyente", es el de promover un entorno para el desarrollo de una vida digna, en el que como estrategia 2.5.1. se señala el transitar hacia un Modelo de Desarrollo Urbano Sustentable e Inteligente que procure vivienda digna para los mexicanos y dentro de sus líneas de acción, resalta el de fomentar una movilidad urbana sustentable con apoyo de proyectos de transporte público y masivo, y que promueva el uso de transporte no motorizado. Asimismo, en el Objetivo 4.4. dentro de la meta nacional IV "México Próspero", señala el impulsar y orientar un crecimiento verde incluyente y facilitador que preserve nuestro patrimonio natural al mismo tiempo que genere riqueza, competitividad y empleo, en el que como estrategia 4.4.3 plantea fortalecer la política nacional de cambio climático y cuidado al medio ambiente para transitar hacia una economía competitiva, sustentable, resiliente y de bajo carbono, mediante líneas de acción tales como el contribuir a mejorar la calidad del aire y reducir emisiones de compuestos de efecto invernadero, mediante combustibles más eficientes, programas de movilidad sustentable y la eliminación de los apoyos ineficientes a los usuarios de los combustibles fósiles. Finalmente, en el Objetivo 4.9. de contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica, se señala la estrategia 4.9.1. consistente en modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia, mediante líneas de acción en materia de transporte urbano masivo tales como: mejorar la movilidad de las ciudades mediante sistemas de transporte urbano masivo, congruentes con el desarrollo urbano sustentable, aprovechando las tecnologías para optimizar el desplazamiento de las personas; y, fomentar el uso del transporte público masivo mediante medidas complementarias de transporte peatonal, de utilización de bicicletas y racionalización del uso del automóvil.

VIGÉSIMO QUINTO. Que, el Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano establece como Objetivo 3 el consolidar ciudades compactas, productivas, competitivas, incluyentes y sustentables que faciliten la movilidad y eleven la calidad de vida de sus habitantes mediante actividades relevantes, como la establecida en la estrategia 3.3. en relación a promover la mejora de la infraestructura, equipamientos, servicios, espacios y movilidad urbana sustentable en coordinación con gobiernos estatales y municipales, especificando en las líneas de acción 6, 7 y 9 el impulsar la movilidad urbana sustentable promoviendo sistemas de transporte masivo y no motorizado y desincentivando

el uso del automóvil; integrar las viviendas con el desarrollo urbano y regional mediante la implementación de sistemas de transporte y movilidad sustentable; e, impulsar acciones de movilidad segura, señalización, pasos peatonales y seguridad vial en beneficio de la ciudadanía.

VIGÉSIMO SEXTO. Que, el Programa Nacional de Desarrollo Urbano 2014-2018 en su Objetivo 4 establece el impulsar una política de movilidad sustentable que incremente la calidad, disponibilidad y accesibilidad de los viajes urbanos. Este objetivo tiene cinco estrategias fundamentales:

- 4.1. Consolidar el marco institucional y normativo nacional que facilite la implementación de la política de movilidad urbana sustentable.
- 4.2. Fortalecer y ampliar las capacidades técnicas de las administraciones locales para la planeación, gestión y ejecución de proyectos de movilidad sustentable.
- 4.3. Promover una cultura de la movilidad urbana sustentable.
- 4.4. Promover la coordinación intersectorial para el impulso de obras y proyectos de movilidad urbana.
- 4.5. Generar información e indicadores útiles para la toma de decisiones en materia de movilidad a nivel gubernamental, social y privado.

VIGÉSIMO SÉPTIMO. Que, el Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018 señala que para que México pueda desarrollar su máximo potencial se requiere transformar el sector de Comunicaciones y Transportes con base en la visión de que México se convierta en una plataforma logística mundial, que cuente con un transporte moderno de pasajeros y con acceso universal a la banda ancha. En este marco general establece como su objetivo central contar con una infraestructura y una plataforma logística de transportes y comunicaciones modernas, que fomenten una mayor competitividad, productividad y desarrollo económico y social. Este objetivo cuenta con tres estrategias, de las cuales, por la naturaleza del presente Acuerdo, resalta la de México con movilidad de Pasajeros Moderna, específicamente la Estrategia 1.2 que define el generar infraestructura para una movilidad de pasajeros moderna, integral, ágil, segura, sustentable e incluyente; y, entre sus líneas de acción destaca la de avanzar en la movilidad urbana sustentable, mediante sistemas integrados de transporte que garanticen rapidez y seguridad del viaje puerta a puerta.

VIGÉSIMO OCTAVO. Que, el Plan Municipal de Desarrollo 2015-2018 "Morelia NEXt 1.0" establece en el eje 5 denominado "Morelia con desarrollo urbano equilibrado" la Estrategia 2, en el sentido de consolidar un municipio conectado con movilidad sostenible y con impulso a un sistema funcional de "tejido continuo" con visión metropolitana. De esta estrategia se desglosa el objetivo 1 de impulsar el transporte público de alta calidad de Morelia y específicamente, en la acción estratégica 1, se señala la sustitución de la visión y acción reducida de la política de transporte tradicional por políticas de movilidad sostenible.

VIGÉSIMO NOVENO. Que, en el eje 6 "Morelia con legalidad y

seguridad" se define la Estrategia 3, en materia de fortalecer la seguridad vial y la protección civil, la cual contempla el Objetivo 4 que señala atender a la seguridad vial y, específicamente la Acción Estratégica 1 que consiste en el diseño, implementación y consolidación de una estrategia en materia de seguridad vial.

Derivado de la fundamentación legal invocada, motivos y consideraciones expuestas, esta Comisión de Gobernación, Trabajo, Seguridad Pública y Protección Civil, sometemos a la consideración de este H. Ayuntamiento Constitucional de Morelia, Michoacán, para su análisis, y aprobación en su caso, la presente Iniciativa de "**ACUERDO POR EL QUE SE EMITEN LOS FUNDAMENTOS, LINEAMIENTOS Y CRITERIOS TÉCNICOS DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE PARA EL MUNICIPIO DE MORELIA**"; en los términos siguientes:

**ACUERDO POR EL QUE SE EMITEN LOS
FUNDAMENTOS, LINEAMIENTOS Y CRITERIOS
TÉCNICOS DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE
ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE
PARA EL MUNICIPIO DE MORELIA**

**CAPÍTULO PRIMERO
DEL OBJETO, DEFINICIONES, PRINCIPIOS,
CRITERIOS Y ESTRATEGIAS**

Artículo 1º. El presente Acuerdo tiene por objeto establecer en las Dependencias y Entidades de la Administración Pública Municipal, los Fundamentos, Lineamientos, Criterios Técnicos de Política Pública de Accesibilidad y Movilidad Urbana, para el Municipio de Morelia, Michoacán.

Las Dependencias y Entidades de la Administración Pública Municipal de Morelia en el ámbito de sus competencias y atribuciones, deberán incorporar en los términos de referencia, proyectos, contratos, convenios y en general todo instrumento que se genere - en materia de movilidad- en coordinación con el gobierno Estatal y Federal, los fundamentos, lineamientos y criterios técnicos establecidos en el presente Acuerdo.

Artículo 2º. Para los efectos del presente Acuerdo, se entiende el derecho a la movilidad como el derecho de toda persona y de la colectividad a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad y aceptable, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo. Asimismo, por sistema integral de movilidad deberá entenderse el conjunto de factores públicos y privados, integrados e interconectados, ya sean técnico-industriales, normativos, institucionales y/o de infraestructura, que hacen posible la realización de movimientos en un territorio.

Artículo 3º. El objetivo de política pública de accesibilidad y movilidad del municipio de Morelia es pasar del paradigma de capacidad (mayor oferta vial) el cual genera más tránsito y congestión por la demanda inducida, a los paradigmas de movilidad sustentable (mayor transporte público y movilidad de las personas) y accesibilidad a destinos, equipamientos, bienes y servicios -

mediante la gestión de la movilidad-, y con ello disminuir la inequidad en el uso de la vialidad y espacio público, favorecer una movilidad segura y accesible a la gente, especialmente a la de menos recursos, evitar muertes, lesiones y enfermedades derivadas del tránsito, mejorar la competitividad económica de la ciudad, disminuir las emisiones de carbono y hacer más atractivos a los asentamientos humanos del municipio y a la ciudad de Morelia y su entorno.

Artículo 4º. La política pública de accesibilidad y movilidad urbana de Morelia, parte de las siguientes definiciones fundamentales:

- I. La ciudad tiene a la persona como centro y eje de las preocupaciones relacionadas con el desarrollo sostenible. La ciudad es diseñada para la persona, a su escala y velocidad. La ciudad es resiliente, sostenible, incluyente y segura para todas las personas, sin discriminación alguna de origen étnico, género, edad, condición social, discapacidad, condiciones de salud, opiniones, preferencias, o cualquier otra que atente contra la dignidad humana;
- II. Los espacios públicos son lugares de propiedad pública o de uso público, accesibles y agradables para todos, que satisfacen necesidades colectivas de forma gratuita y sin afán de lucro. Las vías (calles, avenidas, bulevares, caminos) son espacios públicos de accesibilidad universal;
- III. Las vías no sólo son elementos funcionales, son activos económicos de las ciudades;
- IV. Las vías forman parte de ecosistemas, lo construido y lo natural interactúan en ellas. El ser humano es el centro de estos sistemas;
- V. El diseño vial con criterios de sostenibilidad y su implementación óptima ayudan a mitigar el cambio climático;
- VI. Las vías pueden ser cambiadas, los especialistas del transporte pueden trabajar flexiblemente y reusar el espacio de las calles para otros propósitos, como la creación de parques, andadores, banquetas, así como la pacificación del tránsito;
- VII. Las vías pueden salvar vidas. Un diseño con criterios de seguridad vial adecuados evita accidentes, lesiones y muertes;
- VIII. La vía es un elemento integrador y conector de actividades y espacios que debe promover la accesibilidad, el encuentro y la convivencia de personas, inclusive para el desarrollo de actividades recreativas, culturales, turísticas y/o deportivas;
- IX. La vía de circulación vehicular continua representa barreras físicas e inhibe e impide la permeabilidad transversal, es decir, la accesibilidad, el encuentro y la convivencia de personas y actividades sociales y comerciales;

- X. La señalética, mobiliario e infraestructura de las vías deben ser integrales e inclusivos;
- XI. La jerarquía de uso y diseño da prioridad a los viajes de mayor valor (social, ambiental y económico) y a los usuarios de la vía en el siguiente orden:
- a) Peatones; especialmente personas con alguna discapacidad y otros sectores de la población con necesidades especiales como niños, adultos mayores, mujeres embarazadas, enfermos, entre otros;
 - b) Ciclistas;
 - c) Usuarios y prestadores del servicio de transporte de pasajeros masivo, colectivo o individual;
 - d) Usuarios de transporte particular automotor, incluidos los motociclistas, así como los distribuidores locales de bienes y servicios; y,
 - e) Usuarios y prestadores del servicio de transporte de carga.
- Artículo 5º.** Las Dependencias y Entidades de la administración pública municipal observarán los principios siguientes al diseñar e implementar las políticas, programas, proyectos y acciones en materia de movilidad:
- I. Accesibilidad. Garantizar que la movilidad esté al alcance de todos, sin discriminación de género, edad, capacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna;
 - II. Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, optimizando los recursos disponibles, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios;
 - III. Igualdad. Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, poniendo especial énfasis en grupos en desventaja física, social y económica, para reducir mecanismos de exclusión;
 - IV. Calidad. Procurar que los componentes del sistema de movilidad cuenten con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas y encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, de seguridad, y con mantenimiento regular, para proporcionar una adecuada experiencia de viaje;
 - V. Resiliencia. Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación de bajo costo para la sociedad y al medio ambiente;
 - VI. Multimodalidad. Ofrecer a los diferentes grupos de usuarios opciones de servicios y modos de transporte integrados, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular;
 - VII. Sostenibilidad. Solucionar los desplazamientos de personas y bienes, con los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida y el ambiente, al incentivar el uso de transporte público y no motorizado, así como impulsar el uso de tecnologías sustentables en los modos de transporte;
 - VIII. Seguridad. Privilegiar las acciones de prevención del delito e incidentes de tránsito durante los desplazamientos de la población, con el fin de proteger la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados;
 - IX. Participación y corresponsabilidad social. Establecer un sistema de movilidad basado en soluciones colectivas, que resuelva los desplazamientos de toda la población y en el que se promuevan nuevos hábitos de movilidad, a través de la aportación de todos los actores sociales, en el ámbito de sus capacidades y responsabilidades; e,
 - X. Innovación tecnológica. Emplear soluciones apoyadas en tecnologías de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, tendiente a la automatización y eliminación del error subjetivo, así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos.
- Artículo 6º.** Los programas, proyectos y acciones en materia deberán seguir los siguientes criterios generales, además de los criterios técnicos señalados en el Capítulo Tercero de este Acuerdo:
- I. Priorizar la utilización eficiente y digna de la energía y fuerza humana, sobre aquella de las máquinas;
 - II. Fortalecer la participación, cultura local e identidad comunitaria en materia de espacio público y movilidad;
 - III. Integrar objetivos de salud pública en las acciones y proyectos en materia de accesibilidad y movilidad urbana;
 - IV. Integrar el transporte y la movilidad con el desarrollo urbano denso y compacto;
 - V. Incentivar estilos de vida sin necesidad de o con bajo uso del automóvil privado;
 - VI. Diseñar la movilidad conciliando las necesidades actuales con los retos del futuro. El diseño de las calles debe perdurar varias generaciones;
 - VII. Los proyectos con visión integral de largo plazo deben ser priorizados. El Plan de Gran Visión, coordinado por el Instituto Municipal de Planeación de Morelia incorpora una serie de proyectos y aspectos que deberán ser atendidos;

- VIII. Impulsar una distribución eficiente y más limpia de las mercancías;
- IX. Abordar la accesibilidad y movilidad como un sistema integrado, facilitando las transferencias intermodales e implementando medidas integrales;
- X. Estudiar las diferentes fuentes de financiamiento y cómo pueden contribuir cada una; encontrar un balance entre los distintos actores; decidir qué mezcla de financiamiento es la más apropiada; buscar reducción de costos y optimizar los recursos; obtener recursos adicionales de otras fuentes (captura de plusvalías, cargo por congestión, etc.); y,
- XI. Atender las Normas Oficiales Mexicanas vigentes en materia de movilidad urbana y seguridad vial.

Artículo 7º. Los programas, proyectos y acciones deberán atender las estrategias enunciadas a continuación:

- I. Estrategias de movilidad, accesibilidad y transporte, consistentes en:
 - a) Favorecer la calidad del transporte público, integrado en una red con troncales de transporte masivo;
 - b) Contribuir a la movilidad peatonal y ciclista, diseñando para su preferencia y/o convivencia de distintos modos, incluyendo la generación y coherencia de zonas y redes peatonales y de redes ciclistas. Integrando funcionalmente las cuadras se vuelven más atractivas para la movilidad no motorizada;
 - c) Gestionar el uso responsable y disuadir el uso innecesario e individual del automóvil privado. Incluye restringir la cantidad de espacio público otorgada a los autos; y,
 - d) Promover la accesibilidad digital a servicios públicos y privados, para evitar generar viajes innecesarios.
- II. Estrategias de confluencia de la movilidad con el espacio público y privado, consistentes en:
 - a) Promover los centros de barrio conectados;
 - b) Favorecer la conservación de espacios públicos y recursos naturales; y,
 - c) Implementar proyectos con materiales de bajo costo, para dotar de mejor información -al ser probados/experimentados por el público- y tomar decisiones eficaces.
- III. Estrategia de mejora de la planeación urbana, integrada a la movilidad, consistente en:
 - a) Promover los usos mixtos del suelo, las plantas bajas activas (colocando el comercio en la planta baja, oficinas y vivienda en pisos superiores) y los edificios eficientes; y,
 - b) Densificar en lotes disponibles -y cercanos al transporte público masivo- para prevenir la expansión urbana y generar barrios más vibrantes.
- IV. Una estrategia de seguridad vial. que deberá llevar a cabo actividades coordinadas y multisectoriales para promover la seguridad vial y la prevención de accidentes en conjunto con los demás niveles de gobierno, mejorar la conciencia y conocimiento de los factores de riesgo y las medidas preventivas, reforzar los sistemas de gestión de la seguridad vial y aplicación de prácticas adecuadas en materia de seguridad vial y atención pre-hospitalaria en emergencias derivadas de accidentes de tránsito, así como mejorar la calidad de los datos sobre seguridad vial. Entre los componentes y acciones de esta estrategia se deberán incluir:
 - a) Coadyuvar en el fortalecimiento de la capacidad de gestión de la seguridad vial. Se podría instalar un Consejo Municipal para la Prevención de Accidentes que trabajara en éste sentido;
 - b) Participar en la revisión de la modernización de la infraestructura vial y de transporte más segura;
 - c) Fomentar el uso de vehículos más seguros;
 - d) Mejorar el comportamiento de los usuarios de las vialidades incidiendo en los factores de riesgo que propician la ocurrencia de accidentes de tránsito; y,
 - e) Contribuir con otros niveles de gobierno y organizaciones en el fortalecimiento la atención del trauma y de los padecimientos agudos mediante la mejora de los servicios de atención médica pre-hospitalaria y hospitalaria.

CAPÍTULO SEGUNDO

ATRIBUCIONES E INSTRUMENTACIÓN

Artículo 8º. Todo programa, proyecto o acción que no contemple las citadas definiciones, principios, criterios -generales y técnicos- y estrategias deberá ser revisado y sancionado por el Cabildo del Ayuntamiento de Morelia, el cual será asistido por el Instituto Municipal de Planeación de Morelia.

Artículo 9º. El instrumento rector de aplicación y regulación de la política de movilidad será el "Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible del Municipio de Morelia", y/o el instrumento de carácter conurbado o ámbito metropolitano aplicable. El plan o estrategia de seguridad vial también será un instrumento pilar de dicha política.

Artículo 10. El H. Ayuntamiento de Morelia, a través de la Secretaría de Desarrollo Metropolitano e Infraestructura y el

Instituto Municipal de Planeación de Morelia, deberá coordinarse con las y los titulares de las Dependencias y Entidades de la Administración Pública Municipal, para la aplicación de este Acuerdo, así como la capacitación que se requiera en relación a la materia referida en este instrumento.

La Secretaría en comento deberá coordinar con las instancias correspondientes, los programas de educación en la movilidad sostenible y seguridad vial atendiendo lo establecido en el presente Acuerdo.

Artículo 11. Las Dependencias y Entidades de la administración pública municipal participarán en la generación, acopio y utilización de datos e información relativa al presente Acuerdo, mismos que se organizarán y resguardarán en el Sistema de Información Geográfica y Estadística de Morelia (SIGEM) que tiene bajo su responsabilidad el Instituto Municipal de Planeación de Morelia.

CAPÍTULO TERCERO CRITERIOS TÉCNICOS DEL DISEÑO DE LAS VIALIDADES URBANAS

Artículo 12. La planeación y el diseño de vialidades, de acuerdo con los objetivos y los elementos que se plantean en esta sección, contribuirán a mejorar la calidad y la funcionalidad de las vialidades en la ciudad de Morelia. Deberán ser atendidas las disposiciones aplicables marcadas por la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad y la Ley para la Inclusión de las Personas con Discapacidad en el Estado de Michoacán de Ocampo.

Sección 1. Banquetas.

Artículo 13. Para el diseño de banquetas se deben considerar tres zonas según sea el caso:

- I. La fachada: esta zona de la banqueta es una extensión de la construcción, sirve de entrada a cafés, restaurantes, etcétera;
- II. Senderos: esta zona es la primaria de una banqueta, en esta zona se asegura que el peatón se desplace seguro y cómodamente, el ancho mínimo de esta zona en áreas residenciales deberá de ser de 1.50 metros y en el centro de la ciudad y zonas comerciales deberá tener un mínimo de 2.40 metros; y,
- III. Borde: en esta zona se considera la instalación del mobiliario urbano como lo son las luminarias, bancas, kioscos, árboles, bici estacionamientos, rampas, etcétera.

Artículo 14. Identificando estas tres zonas en el diseño de una banqueta, también se deberán considerar los siguientes elementos:

- I. La altura libre para el paso de peatones deberá de tener como mínimo 2.10 metros;
- II. Se deberá fijar señalética visual y táctica para las personas con discapacidad motriz y discapacidad visual;
- III. Los senderos no deberán de tener ningún obstáculo que impidan en libre y seguro tránsito de personas con

discapacidad y peatones. La rampa para la discapacidad deberá ser colocada en dirección y línea directa del sendero de la banqueta de destino;

- IV. Cualquier objeto que sea ubicado dentro de la banqueta deberá ser colocado a 30 centímetros de la guarnición para permitir visibilidad;
- V. En los cruces peatonales no deberá de haber ningún elemento que obstruya el paso de las personas con discapacidad y peatones;
- VI. Toda banqueta que no cuente con pasos a nivel, deberá contar con rampa para personas con discapacidad con un ancho mínimo de 1.00 metro, pendiente máxima del 10%, acabado terso y no derrapante; la banqueta no deberá tener ningún elemento en relieve y deberá estar alineada al arroyo vehicular para evitar desplazamientos;
- VII. Las rampas de acceso vehicular a la propiedad privada deberán dejar libre el sendero sin ningún obstáculo para los peatones y personas con discapacidad, por lo tanto, las rampas deberán colocarse en los bordes, en el acceso de la propiedad o en su caso con rampas laterales en ambos sentidos;
- VIII. La altura de las banquetas con respecto al arroyo vehicular deberá ser de 15 centímetros; y,
- IX. Cuando existan jardineras dentro de las banquetas, éstas deberán encontrarse en el borde y sus cajetes deberán quedar debajo del nivel, para mejorar la absorción del agua.

Artículo 15. Las extensiones en las banquetas, también conocidas como orejas, sirven para hacer más cortos y más seguros los cruces de los peatones, además de que se incrementa el espacio para mobiliario urbano y vegetación. Este elemento de diseño puede ser aplicado en:

- I. Al inicio de las intersecciones: en este caso es para marcar la transición hacia una calle de menor velocidad, esta extensión deberá de ser 0.30 o 0.60 centímetros más estrecha que el carril para estacionamiento;
- II. A la mitad de la calle: generalmente son utilizadas en estrategias para reducir la velocidad del tránsito vehicular. Estas extensiones sirven para crear espacio público y facilitar el cruce a personas con discapacidad y peatones. Este tipo de extensiones no son necesarias al menos que el volumen de vehículos por día exceda entre los 2,000 - 3,000 vehículos; y,
- III. Paradas de transporte público. Estas extensiones están alineadas con el carril de estacionamiento, y permite al transporte público pararse sin dejar el carril de tránsito. El largo de esta extensión dependerá de la frecuencia del servicio, pero se deberá considerar como mínimo un largo de 2.40 metros. En esta sección se instalará la infraestructura de las paradas del transporte público.

Sección 2. Intersecciones.

Artículo 16. El diseño de intersecciones deberá facilitar la visibilidad y la predictibilidad de todos los usuarios en la calle, creando un ambiente donde todos se sientan seguros y cómodos. Para el diseño de las intersecciones se deberán integrar los siguientes principios:

- I. Diseñar intersecciones lo más compactas posibles; este tipo de intersecciones reduce la exposición del peatón de sufrir accidentes y aumenta la visibilidad para todos los usuarios;
- II. Analizar las intersecciones como parte de una red y no de forma aislada;
- III. Integrar el tiempo y el espacio: reconfigurar las intersecciones en tiempo provee alternativas del ensanchamiento de las intersecciones para resolver los retrasos y el congestionamiento;
- IV. Las intersecciones son espacios compartidos;
- V. Utilizar los excesos del espacio como espacio público; y,
- VI. Los elementos de diseño que deberá tener una intersección son los siguientes:

a) Pasos peatonales convencionales.

1. En todos los cruces con semáforo se deberá pintar el paso de cebra para los peatones, sobre todo para los vehículos que dan vuelta a la derecha.
2. Los pasos peatonales deberán estar alineados a la zona de senderos de las banquetas. El paso de cebra deberá ser igual o más ancho que la zona de senderos.
3. Todas las intersecciones deberán contar con luz cerca de los pasos peatonales.
4. Todos los pasos peatonales deberán contar con rampas para personas con discapacidad motriz que sean accesibles. Deberán incluir guías táctiles (en piso y pared) para facilitar el cruce de personas con discapacidad visual.
5. Mantener distancias cortas en los cruces, usando radios de curva cerrados y prolongaciones en banquetas.
6. Se deberá colocar una línea de parada 2.40 metros antes del cruce peatonal para reforzar el cruce. Esta línea deberá ser perpendicular al arroyo vehicular y no al cruce peatonal.
7. Las vueltas a la derecha con restricción pueden ser aplicadas en zonas especiales

donde haya conflictos frecuentes entre peatones y automovilistas.

b) Pasos peatonales a mitad de calle.

1. Se instalarán cruces peatonales a mitad de una calle cuando existan líneas de deseo peatonales significantes.
2. Las líneas de parada en pasos peatonales a mitad de la calle deberán colocarse a un mínimo de 6.00 metros antes del paso peatonal. Esto asegura que la persona que está cruzando la calle sea visible para el segundo coche cuando el primero frena en la línea de parada.
3. Se deberá pintar el paso de cebra independientemente del cambio de nivel o de la textura del pavimento. De otra manera los conductores no lo verán sobre todo por la noche.
4. Si el arroyo vehicular es de más de dos carriles se deberá colocar una isla para que el paso de los peatones sea más fácil y seguro.
5. Elevar los pasos peatonales a nivel de banqueta para incrementar la visibilidad y crear un ambiente más seguro para los peatones.

c) Islas de seguridad para peatones.

1. Se deberán colocar islas cuando los peatones tengan que cruzar más de dos arroyos vehiculares en una dirección.
2. El largo de las islas deberá ser como mínimo de 2.40 metros y deberá contar con bolardos en el centro.
3. Todas las islas deberán tener una nariz que se extienda del cruce peatonal, con la finalidad de proteger al peatón cuando un coche gire.

d) Radios de giro en esquina.

1. El tamaño de la esquina está relacionado directamente con el ancho del cruce peatonal.
2. La velocidad de las vueltas deberá estar limitada a 24 km/h o menos. Disminuir la velocidad es elemental para la seguridad de los peatones.
3. Se deberá restringir el estacionamiento cerca de las esquinas.

- e) Glorieta. Estas pueden variar en tamaño (diámetro) y en número de carriles y pueden ser diseñadas como intersecciones semaforizadas o señaladas. Las glorietas pueden ser útiles cuando se tenga al menos tres entronques. Al diseñar una glorieta se deberá considerar lo siguiente:
1. Al inicio de la intersección de dos vialidades se deberá instalar una isla divisoria para permitir que los peatones crucen en dos segmentos.
 2. Limitar las velocidades de entrada y salida a las vialidades con pasos peatonales a nivel de banqueta.
- f) Visibilidad.
1. El diseño debe facilitar el contacto visual entre todos los usuarios de la calle.

Sección 3. Infraestructura ciclista.

Artículo 17. Para el diseño de infraestructura ciclista se deberán atender los siguientes criterios:

- I. El proceso de diseño deberá hacerse en distintas escalas: a) el diseño conceptual a escala urbana; b) el diseño funcional a escala distrital o barrial; c) el diseño preliminar y final a escala de sitio;
 - II. El sobre ancho de la vía ciclista dependerá de la pendiente. En una pendiente de 3% éste será de 0.25 m, mientras que en una pendiente mayor a 9% será de 0.50 m.;
 - III. En curvaturas, el peralte de la vía ciclista dependerá de la velocidad de diseño y el radio de curvatura, entre 2% y 12%;
 - IV. La red ciclista se subclasifica en red secundaria y red primaria. El Instituto Municipal de Planeación y la Secretaría de Desarrollo Metropolitano e Infraestructura indicarán la configuración de la red y su ampliación programada;
 - V. Se deberán colocar áreas de espera ciclista adelantadas a la línea de alto de los vehículos motorizados, además de semáforos con fases especiales para ciclistas, donde sean necesarios. Esto permite que estos usuarios comiencen su desplazamiento previo a los autos. Estas áreas se señalarán con pintura verde en un recuadro de 1 a 2 carriles de ancho por 4m de tramo. Deberán colocarse en vías primarias semaforizadas y en carriles compartidos;
 - VI. La tipología ciclista de intervención dependerá del tipo de vialidad:
 - a) Áreas verdes y derechos de vía: ciclovía bidireccional segregada;
 - b) Vías locales: vialidad compartida ciclista;
 - c) Vías secundarias: ciclocarril delimitado o carril compartido ciclista;
 - d) Arterias (vías primarias): ciclovía unidireccional segregada o carril compartido ciclista; y,
 - e) Enlaces suburbanos: ciclovía unidireccional segregada.
- VII. Las secciones de los ciclocarriles delimitados (se señalan horizontalmente con doble raya blanca continua de 0.10m separada cada raya por 0.10m sobre la calle y con su respectiva señal vertical) deberán ser de:
- a) En áreas urbanas:
 1. 1.5 m si se diseñan para 1,500 ciclistas por día.
 2. 2.25 m si se diseñan para más de 1,500 ciclistas por día.
 - b) En áreas interurbanas:
 1. 2.2 m en vías de velocidad de automotor mayor a 70 km/h.
 2. 1.7 m en vías de velocidad de automotor menor a 70 km/h.
- VIII. La ciclovía unidireccional segregada deberá estar físicamente segregada del tránsito automotor, con elementos de confinamiento con un ancho mínimo de 0.50 m. El ancho efectivo de circulación ciclista en la ciclovía unidireccional debe ser de:
- a) 2 m si el volumen ciclista en hora pico es menor a 150 ciclistas/h;
 - b) 2.5 m mínimo (3 m óptimo) si el volumen es de 150 a 750 ciclistas/h; y,
 - c) 3.5 m mínimo (4 m óptimo) si el volumen excede los 750 ciclistas/h.
- IX. La vialidad compartida ciclista y el carril compartido ciclista -que es la tipología de vía en que existe convivencia dentro de la misma vía entre modos motorizados y no motorizados- deberá indicarse con señalética horizontal y vertical;
- X. La ciclovía bidireccional segregada (trazo independiente, apartado de las vías de tránsito automotor) deberán ser implementadas para conectar distintos asentamientos urbanos; no se deben implementar en entornos urbanos, salvo escasas excepciones. Dependiendo del volumen ciclista bidireccional, tendrán un ancho de vía de 2.60 m a 4 m, con un ancho de la faja separadora, que dependerá de la velocidad máxima de la vía adyacente, desde 1.5 m para una velocidad de 60km/h hasta 4.5 m para una velocidad igual o mayor a 80 km/h; y,

XI. Los criterios para tratamientos específicos, dependiendo la zona y su configuración (convivencia con transporte público y/o peatones; corredores de sistemas de autobuses de tránsito rápido; convivencia con vehículos de carga; automóviles estacionados, accesos vehiculares; circulación ciclista en contraflujo; puentes o túneles vehiculares; intersecciones, etc.) deberán ser indicados por el Instituto Municipal de Planeación y la Secretaría de Desarrollo Metropolitano e Infraestructura.

Sección 4. Camellones.

Artículo 18. Los camellones son franjas situadas a la mitad de una calle que sirven para separar los dos sentidos del tránsito, aunque en algunas ocasiones sirve para separar el tránsito lento del rápido. Para el diseño de los camellones se deberán considerar los siguientes elementos:

- I. El paso de peatones a través del camellón debe ser al mismo nivel del cruce;
- II. El ancho del cruce en el camellón deberá ser igual a la medida de los senderos;
- III. El arbolado que se proponga en los camellones no debe de obstruir la visibilidad de los peatones ni de los automovilistas; y,
- IV. Las dimensiones del camellón varían según la sección vial y el uso que se le quiera dar a éste.

Sección 5. Arbolado y vegetación.

Artículo 19. Para la plantación de vegetación y arbolado en las vialidades se deberá considerar lo siguiente:

- I. Los árboles en camellones y banquetas deben tener raíces profundas y no extendidas, para que no levanten las banquetas;
- II. La vegetación baja, como arbustos y herbáceas no deben de sobrepasar 1.0 metro de altura;
- III. La vegetación debe de estar a una distancia mayor a 30 centímetros desde el tronco hasta el límite del carril de circulación;
- IV. Los árboles en banqueta deben de tener forma horizontal y un follaje poco denso para que no obstruya la visual hacia fachadas y anuncios; y,
- V. Se deberán de colocar los árboles entre las luminarias y sobre ellas para no obstruir la iluminación.

Sección 6. Alumbrado público.

Artículo 20. El tipo de vialidad determinará qué tipo de iluminación se requiere, sin embargo para el acomodo de las luminarias se deberá tomar en cuenta las siguientes consideraciones:

- I. La disposición de las lámparas debe hacerse de tal forma que las esquinas siempre queden bien iluminadas, ya que son los puntos más conflictivos;

- II. Se deben traslapar las luminarias en ambas banquetas para cubrir un área mayor;
- III. Las luminarias no pueden ser más altas de 12 metros ni más bajas que 4.80 metros;
- IV. La separación entre luminarias debe ser al menos 25 metros; y,
- V. Se deberá considerar la separación entre árboles y postes de alumbrado con un mínimo de 3 metros.

Sección 7. Vías de tránsito motorizado.

Artículo 21. La superficie de rodamiento de nuevas vías primarias deberá ser de concreto hidráulico.

Artículo 22. Las vías primarias nuevas deberán señalar un carril exclusivo para el transporte público, horizontalmente con pintura y verticalmente con el poste e imagen correspondiente (podrá ser compartido con la movilidad ciclista si fuera recomendado). El carril exclusivo de transporte público será de un tramo mínimo de 150 metros y un ancho específico de 3.5 m. Dicho carril exclusivo deberá alojar al paradero de transporte. El espaciamiento entre carriles exclusivos será mínimo de 150 metros y máximo de 250 m.

Artículo 23. Las vías primarias deberán incluir paraderos para el transporte público conforme sea necesario: a un costado de la vía, en isla o camellón. Deberán señalar las zonas de carga y descarga de mercancía, con bahías adecuadas para ello, fuera de los carriles de circulación, si el espacio lo permite.

Artículo 24. Las vías primarias deberán incluir medidas para la infiltración del agua de lluvia, así como drenaje pluvial.

Artículo 25. Las calles estrechas ayudan a que los coches no vayan a velocidades muy altas, por lo tanto, se reduce el número de accidentes, además de que se reduce la distancia en el cruce de los peatones. Los carriles deberán tener las siguientes medidas para optimizar el espacio:

- I. La sección de los carriles para el tránsito de automóviles deberá tener un ancho de 3.00 metros en zonas urbanas;
- II. La sección de los carriles exclusivos para el transporte público deberá tener un ancho de 3.50 metros;
- III. Para los cajones de estacionamiento sobre la vía pública, se deberá considerar un ancho entre 2.10 - 2.60 metros; y,
- IV. Para la inclusión de movilidad ciclista se deberá atender lo indicado en el Artículo 17 de este Acuerdo.

Artículo 26. Adicionalmente, deberá seguirse lo indicado por las Normas Oficiales Mexicanas siguientes:

- I. Norma Oficial Mexicana número NOM-034-SCT2-2011 en materia de señalamiento horizontal y vertical de carreteras y vialidades urbanas;
- II. La Norma Oficial Mexicana NOM-037-SCT2-2012 en materia de barreras de protección en carreteras y vialidades urbanas;

- III. La Norma Oficial Mexicana NOM-008-SCT2-2013 en materia de, Amortiguadores de impacto en carreteras y vialidades urbanas;
- IV. La Norma Oficial Mexicana NOM-086-SCT2-2004 en materia de, señalamiento y dispositivos para protección en zonas de obras viales; y,
- V. Demás Normas Oficiales Mexicanas, aplicables a la materia del presente.

CAPÍTULO CUARTO
DE LAS RESPONSABILIDADES

Artículo 27. Las responsabilidades administrativas de los servidores públicos municipales, así como la aplicación de las sanciones administrativas correspondientes relacionadas con el cumplimiento del presente Acuerdo, se investigarán y determinarán conforme a la Ley de Responsabilidades y Registro Patrimonial de los Servidores Públicos del Estado de Michoacán y sus Municipios.

TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente Acuerdo Administrativo entrará en vigor el día de su aprobación en Cabildo. Se instruye a la Secretaría del Ayuntamiento gestionar la publicación del presente Acuerdo en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Michoacán de Ocampo.

SEGUNDO. Se instruye al Abogado General del H. Ayuntamiento de Morelia para que, atendiendo a sus atribuciones incorpore al proceso de revisión de la normatividad municipal y proceso de mejora regulatoria el presente Acuerdo con todos sus alcances legales posibles.

TERCERO. Se instruye a la Comisión de Planeación, Programación y Desarrollo y Comisión de Desarrollo Urbano y Obras Públicas del H. Ayuntamiento para que en coordinación con la Secretaría de Desarrollo Metropolitano e Infraestructura y el Instituto Municipal de Planeación de Morelia, diseñen e implementen un proceso participativo e incluyente, con especialistas en la materia de accesibilidad y movilidad, para la revisión del Reglamento de Tránsito y Vialidad de Morelia vigente, el Reglamento de Construcciones y de los Servicios Urbanos para el Municipio de Morelia y sus Normas Técnicas complementarias, los programas de desarrollo urbano vigentes y la reglamentación municipal que se considere pertinente, para que en caso de que sea necesario, siguiendo el procedimiento legal correspondiente, se modifiquen para incorporar lo establecido en el presente Acuerdo, o bien, se considere, analice y evalúe la elaboración de un Reglamento de Movilidad Sostenible del Municipio de Morelia.

CUARTO. Dentro de los quince días siguientes a la publicación del presente Acuerdo en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Michoacán de Ocampo, el H. Ayuntamiento de Morelia enviará un exhorto al Gobierno del Estado de Michoacán y al Gobierno Federal para que atiendan en el ejercicio de sus competencias y facultades en materia de movilidad a lo establecido en el presente Acuerdo.

Dado en Palacio Municipal, el día 20 veinte de mayo del año 2016 dos mil dieciséis.

ATENTAMENTE.- COMISIÓN DE GOBERNACIÓN, TRABAJO, SEGURIDAD PÚBLICA Y PROTECCIÓN CIVIL.- C. ALFONSO JESÚS MARTÍNEZ ALCÁZAR, PRESIDENTE MUNICIPAL Y PRESIDENTE DE A COMISIÓN.- C. FABIO SISTOS RANGEL, SÍNDICO MUNICIPAL E INTEGRANTE DE LA COMISIÓN.- C. GERMÁN ALBERTO IRETA LINO, INTEGRANTE DE LA COMISIÓN. (Firmados).

ANEXO

Imagen. Modelo esquemático en corte de los elementos que integra una vialidad

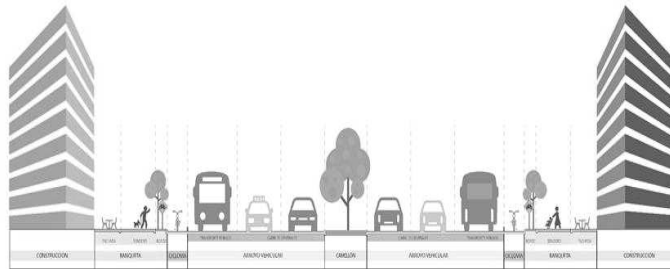


Tabla. Medidas de los elementos que integran una vialidad

Tipo de vialidad	Sentido	Banqueta			Ciclovía		Arroyo vehicular				Camellón			
		Fachada	Sendero	Borde	Ancho Mínimo	Tipo	Carriles centrales		Carril lateral	Camellón Central	Camellón lateral	MIN		
							Carril derecho (preferencia al TP)	Carril central						
		MIN	MIN	MIN	MIN	MAX	MIN	MAX	MIN	MIN	MAX			
Enlace sub-urbano	↕	•	2.40	0.60	1.70	Segregada	3.50	3.50	3.60	3.60	2.00	3.00	3.00	6.00
Primaria	↕	1.00	2.40	0.60	1.50	Segregada	3.50	3.50	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	2.50
Secundaria	↕	1.00	1.50	0.40	1.50	Delimitada o compartida	3.50	3.50	3.00	3.00	•	3.00	3.00	1.50
Local	↑	1.00	1.50	0.20		Compartida	3.00	3.00	3.00	3.00	•	•	•	•