



NUMERO  
DE FOLIO

180

H. XVIII LEGISLATURA DEL ESTADO DE QUINTANA ROO  
Chetumal, estado de Quintana Roo  
PRESENTE.



Quienes suscriben, por el **Municipio de Othón P. Blanco**, la suscrita señorita Fedra Monserrat Calvo Santin, quintanarroense, por propio y personal derecho, por el **Municipio de Felipe Carrillo Puerto**, la suscrita señorita Andrea Saraí Caamal Nahual, quintanarroense, por propio y personal derecho, por el **Municipio de José María Morelos**, el suscrito señor Raúl Roberto Puc Acosta, quintanarroense, por propio y personal derecho, por el **Municipio de Cozumel**, la suscrita señorita Jenny K. Rojas Monroy, quintanarroense, por propio y personal derecho, por el **Municipio de Lázaro Cárdenas**, el suscrito señor Eduardo Joel Pacheco Cetina, quintanarroense, por propio y personal derecho, por el **Municipio de Benito Juárez**, la suscrita señora Mónica Abigail Huerta Solís, quintanarroense, por propio y personal derecho, por el **Municipio de Isla Mujeres**, la suscrita señora Vilma Lucely García Montalvo, quintanarroense, por propio y personal derecho, por el **Municipio de Playa del Carmen**, las suscritas señoritas Irma del Carmen Morales Cruz y Mariana Hernández Vidal, quintanarroenses, por propio y personal derecho, por el **Municipio de Tulum**, la suscrita señora Karla Adriana Acevedo Polo, quintanarroense, por propio y personal derecho, por el **Municipio de Bacalar**, el suscrito señor Samuel Eduardo Castillo Carlos, quintanarroense, por propio y personal derecho, por el **Municipio de Puerto Morelos**, la suscrita señora Aurora Urania Beltrán Torres, quintanarroense, por propio y personal derecho, **ciudadanas y ciudadanos de los ONCE municipios del estado de Quintana Roo**, acreditados con la documentación correspondiente anexa, con fundamento en lo establecido en los artículos 41 fracción IV y 68 fracción IV, en relación con el artículo 37, todos de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Quintana Roo, así como los artículos 6, 26, 27 y 28 de la Ley de Participación Ciudadana del Estado de Quintana Roo, sometemos a consideración y trámite de esta Soberanía, la **INICIATIVA CIUDADANA CON PROPUESTA DE ADICIONES A LA LEY DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO DEL ESTADO DE QUINTANA ROO MISMA QUE TIENE EL FIN DE OBLIGAR A LOS MUNICIPIOS DEL ESTADO DE QUINTANA ROO A CONTAR CON PLANES DE MOVILIDAD PREVIO A LA APROBACIÓN DE INSTRUMENTOS DE ORDENAMIENTO URBANO A FIN DE QUE DICHOS INSTRUMENTOS CONSIDEREN LA MOVILIDAD EN LOS USOS DE SUELO QUE SE ASIGNAN.**

La presente iniciativa está basada en la siguiente:



## **I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

Los suscritos en nuestro carácter de ciudadanas y ciudadanos quintanarroenses de los ONCE MUNICIPIOS nos encontramos preocupados ante el crecimiento irregular de cada municipio en Quintana Roo que conlleva asimismo una falta de planeación en la movilidad de los ciudadanos atendiendo a la pirámide de movilidad establecida en la Ley General de Movilidad Y Seguridad Vial publicada en el Diario Oficial de la Federación y la Ley Estatal de Movilidad del estado de Quintana Roo publicada a su vez en el Periódico Oficial del Estado de Quintana Roo .

La movilidad urbana es definida como un "factor determinante tanto para la productividad económica de la ciudad como para la calidad de vida de sus ciudadanos y el acceso a servicios básicos de salud y educación",<sup>1</sup> dado a que el estado debe proporcionarnos la máxima protección a este derecho social, así como prevenir más contaminación ambiental.

La Organización de las Naciones Unidas (ONU) refiere que la movilidad "se ha convertido en uno de los asuntos prioritarios a atender y resolver en las agendas gubernamentales, las estrategias que se han llevado a cabo hasta el momento, en la mayoría de los casos, no han logrado crear las condiciones de bienestar y prosperidad para la población en las áreas urbanas".<sup>2</sup>

De conformidad con la LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL publicada en el Diario Oficial de la Federación el 17 de mayo de 2022, existe una JERARQUÍA de MOVILIDAD establecida el artículo 6to donde ubica a las personas peatonas, incluyendo aquellas con MOVILIDAD LIMITADA, en el PRIMER LUGAR de dicha jerarquía que debe ser considerada para la PLANEACIÓN de PROGRAMAS EN MATERIA DE MOVILIDAD lo cual no acontece en ninguno de los Municipios de Quintana Roo.

### **"CAPÍTULO III**

#### ***De la jerarquía de movilidad***

#### ***Artículo 6. Jerarquía de la movilidad.***

*La planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad deberán favorecer en todo momento a la*

<sup>1</sup> Banco de Desarrollo de América Latina (CAF). Observatorio de Movilidad Urbana. Qué es movilidad urbana. 22 de agosto de 2013. Disponible en: <https://www.caf.com/es/actualidad/noticias/2013/08/que-es-movilidad-urbana/?parent=14062> (fecha de consulta: 24 de octubre de 2016).

<sup>2</sup> ONU Hábitat. Movilidad. Disponible en: <http://es.unhabitat.org/temas-urbanos/movilidad/> (fecha de consulta: 24 de octubre de 2016).



persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la movilidad:

**I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y movilidad limitada;**

II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;

III. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo pero diferenciado;

IV. Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y

V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.

Las autoridades de los tres órdenes de gobierno establecerán en sus respectivos reglamentos el uso prioritario de la vía a vehículos que presten servicios de emergencia, cuando la situación así lo requiera."

Cabe señalar que en el artículo 9 de dicha Ley, se reconoce el DERECHO A LA MOVILIDAD como 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 artículo 13<sup>3</sup> de dicha Ley General de Movilidad establece que los Municipios están obligados a garantizar que está al alcance de todos los Quintanarroenses, priorizando a grupos en situación de vulnerabilidad, con información clara y oportuna así como costos accesibles, mientras que los artículos 19<sup>4</sup> y 20<sup>5</sup> refieren al derecho que tiene la ciudadanía para conocer el estado del

<sup>3</sup> Artículo 13. De la accesibilidad.

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 discriminación de género, edad, discapacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna, priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares.

<sup>4</sup> Artículo 19. De la calidad.

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

<sup>5</sup> Artículo 20. 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.



sistema de movilidad (tiempos de recorrido, horarios de operación, frecuencia, puntos de abordaje, etc), cuando en su lugar, las paradas de transporte público, horarios y rutas designadas vinculadas con una planeación urbana son ocasionales en casi todos los Municipios de Quintana Roo.

En el caso del Municipio de Benito Juárez, Municipio que cuenta con la mayor población, conforme a la sentencia del amparo indirecto número **995/2022-B-3** resuelto por el Juzgado Quinto de Distrito del estado de Quintana Roo, se acreditó que el Programa Municipal de Desarrollo Urbano 2022 de dicho Municipio fue elaborado SIN CONTAR PREVIAMENTE CON UN PLAN DE MOVILIDAD. Las consecuencias de la falta contar con un plan de movilidad para asignar usos y destinos de suelo son sufridas por los ciudadanos de dicho Municipio todos los días.

De conformidad con el artículo 31 de la LAHOTDU, es obligación de los Municipios **integrar la planeación de movilidad y seguridad vial en los instrumentos territoriales, metropolitanos, urbanos, rurales e insulares vigentes**. Asimismo, conforme a dicho artículo y dicha ley, debieron gestionar conjuntamente los planes, programas, estrategias y acciones de desarrollo urbano, de movilidad y de seguridad vial para disminuir la desigualdad que resulta de la segregación territorial.

Sin embargo esto no sucede.

En la Novena Sesión de Cabildo del ayuntamiento de Benito Juárez, celebrada en Enero de 2019, se aprobó como SÉPTIMO punto del Orden del día, el DICTAMEN que dio lugar a su vez a aprobar *"el establecimiento del Sistema Integrado del Servicio Público de Transporte Urbano de Pasajeros en Autobuses en Ruta Establecida, denominado "Corredores con carriles exclusivos y confinados de transporte público de pasajeros en autobús en ruta establecida en la Ciudad de Cancún, Quintana Roo"*.

En términos del DIAGNÓTISCO de dicho DICTAMEN se reconoció lo siguiente que se han autorizado fraccionamientos urbanos con una traza que no permite la integración adecuada y armoniosa con el trazado urbano inmediato actual, señalando adicionalmente lo siguiente:

---

Las autoridades de los tres órdenes de gobierno procurarán proporcionar, de manera progresiva, servicios de transporte específico para personas con discapacidad.



*"La falta de continuidad de la red vial y la traza urbana mixta, dificultan la cobertura y eficiencia del transporte público, y esto ha provocado una baja conectividad y accesibilidad urbana.*

*Por lo anterior, la mezcla de trazas urbanas ha dificultado la planeación del trazado de las rutas de transporte público y este problema se ha agudizado más por la presencia de muros perimetrales, que cortan la circulación y la conectividad del servicio de transporte público, lo que ha provocado la ausencia de este.*

*Otro problema de la traza urbana es que no siempre las calles secundarias y terciarias tienen las dimensiones adecuadas para las vueltas a la izquierda o derecho de las unidades de transporte, problema que se agudiza más porque existen vehículos estacionados en las esquinas, lo que dificulta la circulación del transporte público."*

No obstante el reconocimiento a esa falta de planeación urbana de forma integral con la planeación de la movilidad, en ese caso, el Ayuntamiento de Benito Juárez, uno de los más caóticos en materia de movilidad en Quintana Roo, sigue aprobando programas de desarrollo urbano y polígonos de actuación SIN atender este grave problema, haciéndolo cada vez mayor, situación que debemos detener se replique en otros Municipios de Quintana Roo.

Solo por poner un ejemplo entre el 2006 y el 2008 la red vial de la ciudad de Cancún creció en 1% mientras que el índice de motorización en ese mismo periodo fue del 23%<sup>6</sup>, es por ello que hemos visto mayor congestionamiento y en consecuencia incremento de los tiempos de viaje en los últimos años. Sin embargo, se ha demostrado que ese camino no solo no mitiga el problema sino que induce en mayor medida al uso del transporte motorizado particular, generando un círculo vicioso difícil de controlar: La ampliación de infraestructura estimula el crecimiento urbano de baja densidad, la expansión urbana provoca mayor dependencia del automóvil, la gestión del transporte se orienta a éste y se desatienden los otros

<sup>6</sup> "Del 2006 al 2008 la tasa de motorización creció en un 23%, mientras que la red vial en el mismo periodo creció solo un 1% y del 2010 al 2018, el parque vehicular creció en más del 80%, mientras que la vialidad primaria, creció en solo un 1%, es por eso que hemos visto un crecimiento exponencial en el congestionamiento."

Sistema Integrado del Servicio Público de Transporte Urbano de Pasajeros en Autobuses en Ruta Establecida denominado "Corredores con Carriles Exclusivos y Confinados de Transporte Público de Pasajeros en Autobuses en Ruta Establecida"

<https://transparencia.cancun.gob.mx/uploads/24/24/9ro%20Sesion%20Ordinaria.pdf>



modos, principalmente los no motorizados; esto provoca un desarrollo adicional de infraestructura y la consiguiente aparición de más vehículos, y así sucesivamente.

La actual Ley de Asentamientos Humanos y Ordenamiento Territorial del estado de Quintana Roo, en su artículo 4to señala que la planeación y regulación de los asentamientos humanos y el desarrollo urbano deberá considerar principios como el DERECHO a la ciudad<sup>7</sup>, a la EQUIDAD y a la inclusión<sup>8</sup>. Sin un PLAN DE MOVILIDAD y la INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD incorporada en un PROGRAMA DE DESARROLLO URBANO, mujeres, adultos mayores, personas con movilidad limitada y familias con niños ESTAN LIMITADOS PARA acceder a su entorno y su derecho de CIUDAD.

No obstante, el artículo 68<sup>9</sup> de la Ley General de Movilidad que les obliga a los Municipios a formular el programa municipal conforme a dicha Ley y su jerarquía de movilidad y a desarrollar estrategias y programas fomentando el transporte público y los modos no motorizados, la Ley de Asentamientos Humanos de Quintana Roo es ambigua y solo menciona conceptos de buenos deseos para la planeación urbana.

<sup>7</sup> Artículo 4. La planeación y regulación de los asentamientos humanos, el desarrollo urbano, el ordenamiento del territorio y la coordinación metropolitana en el Estado, deberán considerar los siguientes principios de política pública:

I. **Derecho a la ciudad.** Garantizar a todos los habitantes de un asentamiento humano o centros de población la humanización de los espacios, su dignidad social, el bien común y la sustentabilidad, así como el acceso a la vivienda, infraestructura, equipamiento y servicios básicos, a partir de los derechos reconocidos por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y los tratados internacionales suscritos por México en la materia, así como en la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Quintana Roo.

<sup>8</sup> II. **Equidad e inclusión.** Garantizar el ejercicio pleno de derechos en condiciones de igualdad, promoviendo la cohesión social a través de medidas que impidan la discriminación, segregación o marginación de individuos o grupos. Promover el respeto de los derechos de los grupos vulnerables, la perspectiva de género y que todos los habitantes puedan decidir entre una oferta diversa de suelo, viviendas, servicios, equipamientos, infraestructura y actividades económicas de acuerdo a sus preferencias, necesidades y capacidades. (artículo 4to Ley de Asentamientos Humanos... Q.Roo)

<sup>9</sup> Artículo 68. De los municipios.

Corresponde a los municipios las siguientes atribuciones:

- I. Participar en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 del presente ordenamiento y los lineamientos que establezca el Sistema Nacional;
- II. Formular, aprobar, administrar y ejecutar los programas municipales en materia de movilidad y seguridad vial, conforme a lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional, los programas de la entidad federativa correspondiente y los Convenios de Coordinación Metropolitanos; así como conducir, evaluar y vigilar la política conforme a lo establecido por esta Ley, sus principios y jerarquía de la movilidad;
- VIII. Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad, fomentando y priorizando el uso del transporte público y los modos no motorizados;



Con las adiciones que contiene esta iniciativa de ley, buscamos que los planes de movilidad sean un requisito ESENCIAL de VALIDEZ para los instrumentos de desarrollo urbano.

## **II. CONSIDERANDO:**

Esta iniciativa se funda en apoyo de la **LEY DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO DEL ESTADO DE QUINTANA ROO** y **LEY DE ACCIONES URBANÍSTICAS DEL ESTADO DE QUINTANA ROO**.

La Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del estado de Quintana Roo, donde consideramos el legislativo OMITIÓ incluir estos requisitos para la elaboración de los Programas de Ordenamiento de los Municipios, presenta a su vez, en su artículo 4to diversos PRINCIPIOS DE POLÍTICA PÚBLICA que quedan solo como "buenos deseos" si no son planteados con requisitos específicos:

**Artículo 4.** *La planeación y regulación de los asentamientos humanos, el desarrollo urbano, el ordenamiento del territorio y la coordinación metropolitana en el Estado, deberán considerar los siguientes principios de política pública:*

**I. Derecho a la ciudad.** *Garantizar a todos los habitantes de un asentamiento humano o centros de población la humanización de los espacios, su dignidad social, el bien común y la sustentabilidad, así como el acceso a la vivienda, infraestructura, equipamiento y servicios básicos, a partir de los derechos reconocidos por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y los tratados internacionales suscritos por México en la materia, así como en la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Quintana Roo;*

**II. Equidad e inclusión.** *Garantizar el ejercicio pleno de derechos en condiciones de igualdad, promoviendo la cohesión social a través de medidas que impidan la discriminación, segregación o marginación de individuos o grupos. Promover el respeto de los derechos de los grupos vulnerables, la perspectiva de género y que todos los habitantes puedan decidir entre una oferta diversa de suelo, viviendas, servicios, equipamientos, infraestructura y actividades económicas de acuerdo a sus preferencias, necesidades y capacidades;*



**III. Función social de la propiedad urbana.** Garantizar la protección de los derechos de la propiedad inmobiliaria, pero que también los propietarios asuman responsabilidades específicas con el Estado y con la sociedad, respetando los derechos y límites previstos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Quintana Roo y esta ley. El interés público prevalecerá en la ocupación y aprovechamiento del territorio;

**IV. Coherencia y racionalidad.** Adoptar perspectivas que promuevan el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano de manera equilibrada, armónica, racional y congruente, acorde a las políticas nacionales con centralidad en el ser humano y la sustentabilidad medioambiental; así como procurar la eficiencia y transparencia en el uso de los recursos públicos;

**V. Participación democrática y transparencia.** Proteger el derecho de todas las personas a participar en la formulación, seguimiento y evaluación de las políticas, programas que determinan el desarrollo de las ciudades y el territorio. Para lograrlo se garantizará la transparencia y el acceso a la información pública de conformidad con lo dispuesto en la presente Ley y demás legislación aplicable en la materia;

**VI. Productividad y eficiencia.** Fortalecer la productividad y eficiencia de las ciudades y del territorio como eje del crecimiento económico, a través de la consolidación de redes de espacio público y equipamientos urbanos, vialidad y movilidad, energía y comunicaciones, creación y mantenimiento de infraestructura productiva, equipamientos y servicios públicos de calidad. Maximizar la capacidad de la ciudad para atraer y retener talentos e inversiones, minimizando costos y facilitar la actividad económica, sin perder de vista la centralidad del ser humano como fin último;

**VII. Protección y progresividad del espacio público.** Crear condiciones de habitabilidad de los espacios públicos, como elementos fundamentales para el derecho a una vida sana, la convivencia, recreación y seguridad ciudadana que considere las necesidades diferenciadas por personas y grupos. Se fomentará el rescate, la creación y el mantenimiento de los espacios públicos que podrán ampliarse, o mejorarse pero nunca destruirse o verse disminuidos. En caso de utilidad pública, estos espacios sólo podrán ser sustituidos por otros que generen beneficios equivalentes;



**VIII. Resiliencia, seguridad urbana y riesgos.** *Propiciar y fortalecer todas las instituciones y medidas de prevención, mitigación, atención, adaptación y resiliencia que tengan por objetivo proteger a las personas y su patrimonio, frente a los riesgos naturales y antrópicos; así como evitar la ocupación de zonas de alto riesgo;*

**IX. Sustentabilidad ambiental.** *Promover prioritariamente, el uso racional del agua y de los recursos naturales renovables y no renovables; así como evitar rebasar la capacidad de carga de los ecosistemas y que el crecimiento urbano ocurra sobre suelos agropecuarios de alta calidad, áreas naturales protegidas, manglares y cenotes; para evitar comprometer la capacidad de futuras generaciones;*

**X. Accesibilidad universal y movilidad.** *Promover una adecuada accesibilidad universal que genere cercanía y favorezca la relación entre diferentes actividades urbanas con medidas como la flexibilidad de usos del suelo compatibles y densidades sustentables, un patrón vertebrador de la vida social que dignifique al ser humano, a través del espacio público posibilitando el encuentro y la convivencia, una coherente planificación de redes viales primarias, la distribución jerarquizada de los equipamientos y una efectiva movilidad que privilegie las calles completas, el transporte público, peatonal y el no motorizado, y*

**XI. Desregulación y simplificación administrativa.** *Asegurar que los trámites, requisitos y plazos de los procedimientos ante la Administración Pública que establece esta ley, sean explícitos y claros, dando certeza a los particulares y evitando la discrecionalidad y la corrupción. En ningún caso se podrán crear nuevos conceptos, ampliar o duplicar los trámites, pagos o gravámenes por el mismo concepto por parte de las autoridades estatales y municipales.*

La formulación de esta iniciativa tiene su base jurídica en la reforma al artículo 4° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), que establece que, **"Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad"**.

Este derecho humano tiene su complemento con la incorporación que en el año de 2011 se introdujo al Capítulo I del Título Primero en el sentido de reconocer



y garantizar que en los Estados Unidos Mexicanos todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en la Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte.

La base es asimismo la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV), publicada el 17 de mayo de 2022 en el Diario Oficial de la Federación, establece en los artículos 7 fracción VII, 24, 25, 26 y Transitorio Tercero, la elaboración, emisión y publicación de la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial (ENAMOV), así como los elementos mínimos que debe contener (H. Congreso de la Unión, 2022g).

En los términos de la LGMSV, la ENAMOV será elaborada y aprobada por el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial (Sistema) con el objetivo de ser: *"la base para el diseño de políticas, planes y acciones que implementen las autoridades de los tres órdenes de gobierno en la materia"* (Art. 7) y a su vez, *"establecerá las bases para el desarrollo de la movilidad y la seguridad vial del país, en el corto, mediano y largo plazo"* -Artículo 24- (H. Congreso de la Unión, 2022g).

La presente iniciativa tiene asimismo su base jurídica en los siguientes **Tratados y Acuerdos Internacionales:**

- **Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030.** En 2021, las Naciones Unidas (NU) —en su resolución A/RES/74/299— declaró de manera unánime la celebración de un Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, con el objetivo de reducir muertes y lesiones causadas por siniestros tránsito en al menos un 50 % durante este periodo (Naciones Unidas, 2021).

- **Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible (2015).** Las NU aprobaron esta Agenda 2030 la cual cuenta con 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y 169 metas para lograr un mundo más sostenible para 2030. La ENAMOV se vincula principalmente con los objetivos 3, 5, 11, 13 y 17 para la aplicación del derecho a la movilidad (Naciones Unidas, 2019).

- **Acuerdo de París (2015).** Este Acuerdo es vinculante y se enfoca en limitar el calentamiento mundial por debajo de 2 grados, preferentemente de 1.5 grados con respecto a los niveles preindustriales. En este aspecto, la movilidad es un componente fundamental para cumplir con las contribuciones nacionales (Naciones Unidas, 2015).

- **Tratado comercial entre México, Estados Unidos y Canadá.** Por sus siglas T-MEC, el cual entró en vigor el 1º de julio de 2020 y sustituyó al



Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), donde se promueve a México como un país abierto y conectado al mundo, siendo este un instrumento clave para la economía nacional.

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (la LGMSV en lo sucesivo), en su artículo 68, otorga atribuciones específicas a los municipios en materia de movilidad y seguridad vial, que incluyen su participación en el Sistema, por ello, y atención a la función estratégica de este orden de gobierno en el territorio y el contacto directo que tiene con la comunidad.

En el Artículo 115 de la Constitución Mexicana, se reconoce que la actuación de los Municipios es la base principal donde se establecen los servicios y funciones a su cargo que involucran a los sitios por donde se desarrolla mayormente la movilidad, como son las calles y sus equipamientos, así como las funciones de policía y tránsito que en muchas entidades se comparten entre municipios y gobiernos estatales, atendiendo a las mismas bases de coordinación establecidas en la fracción III del mencionado artículo, así como en el artículo 116 constitucional.

En este sentido, el mismo artículo establece que los municipios, como primera instancia de gobierno de proximidad, deberán implementar acciones y atender de forma oportuna las demandas del pueblo sobre la movilidad y seguridad vial, así como los demás asuntos de su competencia, de forma coordinada con el orden de gobierno estatal y federal.

En la fracción II, del Artículo 115 Constitucional, se establece la facultad reglamentaria de los Ayuntamientos para organizar la administración pública municipal, regular la materia procedimientos, funciones y servicios públicos de su competencia, así como la participación ciudadana y vecinal. Por lo anterior, la legislación estatal y la normatividad municipal deben buscar adecuarse a los principios constitucionales y armonizar sus leyes locales a lo establecido en la LGMSV.

En la fracción III, del artículo constitucional referido, se establece la lista de servicios y funciones a cargo del municipio, entre los que se encuentran, en el inciso h), el servicio de tránsito. Cabe señalar que el mismo artículo determina que *“sin perjuicio de su competencia constitucional, en el desempeño de las funciones o la prestación de los servicios a su cargo, los municipios observarán lo dispuesto por las leyes federales y estatales, es decir, el municipio, en el cumplimiento de sus funciones y servicios, atenderá lo establecido en la LGMSV.*

En octubre de 2023 la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDETU) emitió el documento titulado Estrategia Nacional de Movilidad y



Seguridad Vial (ENAMOV) cuyo fin es implementar una política nacional que "impulse a la movilidad como un igualador social que genere bienestar, así como un pilar de apoyo para mantener en pie la economía nacional con las grandes infraestructuras presentes y futuras que permitan movilizar a las personas y las mercancías".

Reconociendo que en términos de la fracción V, del Artículo 115 Constitucional, se establecen facultades, en los términos de las leyes federales y estatales relativas, para formular, aprobar y ordenar el desarrollo urbano de los municipios, entre las que se encuentran: los planes urbanos y los de movilidad y seguridad vial, facultad ratificada en la fracción II del Artículo 68 de la LGMSV, la ENAMOV reconoció como una de las principales problemáticas a las que la movilidad se enfrenta la **"Desvinculación entre la planeación, el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano con la movilidad y los sistemas de transporte, lo que incrementa las desigualdades socio-territoriales."**

Respecto a esta problemática, se mencionan datos que demuestran que **"ante el patrón generalizado de crecimiento de las huellas urbanas, por encima del crecimiento demográfico, el resultado son ciudades dispersas en las que resulta difícil proveer servicios de transporte públicos de calidad y fomentar los modos más sostenibles, y, por lo tanto, el vehículo privado gana representatividad con las consecuencias conocidas"**.

Añadiéndose lo siguiente:

***"Lo anterior pone de manifiesto la necesidad de gestionar conjuntamente los planes, programas, estrategias y acciones de desarrollo urbano, desarrollo regional y ordenamientos territoriales con los programas de movilidad y de seguridad vial, desarrollando además legislación y mecanismos de coordinación y cooperación administrativa para políticas públicas más integradoras y transversales que contribuyan a disminuir la desigualdad que resulta de la segregación territorial"***.

En tal virtud, la presente iniciativa permitirá cumplir con uno de los objetivos específicos de la ENAMOV relacionado con la vinculación de la movilidad y la seguridad vial con los instrumentos de ordenamiento territorial y desarrollo urbano y que mediante esta iniciativa permitirá cumplir con el Objetivo Específico 1.2 que establece:

***Garantizar que el ordenamiento territorial, la planeación del desarrollo urbano en todas sus escalas e instrumentos (nacional, regional, metropolitana, municipal y local) considere a la movilidad y el transporte,***



**como elemento estructural del desarrollo.** Donde los planes y programas de desarrollo urbano incluya la planeación de los servicios de movilidad, con énfasis en el transporte público; que además promueva ciudades y asentamientos más compactos, densos y mixtos, permitiendo dar directrices a las inversiones públicas y se prioricen sistemas de transporte público masivo y semimasivo en las zonas con mayor densidad de población y/o actividades económicas y no en aquellas que promuevan la expansión de las ciudades.

Lo anterior se logrará si, como proponemos las y los ciudadanos de los once municipios de Quintana Roo en esta iniciativa, se establece claramente que los programas de desarrollo urbano y en general cualquier instrumento de planeación establecido en el artículo 31 de la Ley de Asentamientos humanos, ya sea en su aprobación como un nuevo plan o como una modificación, requieren de planeación de los servicios de movilidad con énfasis en el transporte público como un elemento esencial e integral de dichos instrumentos normativos.

Finalmente, debe señalarse que el Congreso del Estado de Quintana Roo tiene pendiente esta reforma en virtud de la Sentencia emitida por el Juzgado Quinto de Distrito del Vigésimo Séptimo Circuito, en el expediente **995/2022-B-3** mediante la cual señaló:

**SÉPTIMO.** Que en términos de los artículos 74, fracción VI, y 77, fracción I, de la Ley de Amparo, la protección constitucional concedida es para que el Congreso del Estado de Quintana Roo incorpore a la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Quintana Roo la obligación a cargo de las autoridades municipales de contar con atlas de riesgo y planes de movilidad para la elaboración de los programas de desarrollo urbano, así como de obtener estudios de impacto ambiental y de capacidad de carga ambiental previos a la autorización de los proyectos, obras o acciones urbanísticas de cualquier tipo.

Asimismo, el congreso local deberá establecer en el decreto correspondiente una norma transitoria que prevea la obligación de los ayuntamientos estatales para adecuar los planes de desarrollo urbano vigentes a la nueva norma sea a través de su revisión o sustitución, estableciendo un término perentorio al efecto que no podrá ser superior a un año.



En el cumplimiento de esta sentencia de amparo, el Congreso del Estado de Quintana Roo deberá legislar en el sentido invocado y turnar el decreto para su sanción al ejecutivo, dentro del primer mes siguiente del periodo ordinario de sesiones en curso (o, en su defecto, del siguiente), al día en que se informe sobre su ejecutoria, conforme dispone el artículo 25 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Quintana Roo.

Por tanto, las y los suscritos firmantes de esta iniciativa están ayudando al Congreso de Quintana Roo no solo a que se actualice la Ley de Asentamientos Humanos del estado en favor de la movilidad de todos los quintanarroenses, sino además a cumplir con la orden de un juez federal.

### III. REFORMAS PROPUESTAS

En virtud de lo anterior, sometemos a consideración de esta Legislatura de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión que tome a bien realizar los siguientes cambios en la **LEY DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO DEL ESTADO DE QUINTANA ROO**.

Normativa actual	Propuesta
<p><b>Artículo 4.</b> La planeación y regulación de los asentamientos humanos, el desarrollo urbano, el ordenamiento del territorio y la coordinación metropolitana en el Estado, deberán considerar los siguientes principios de política pública:</p> <p>...</p>	<p><b>Artículo 4.</b> La planeación y regulación de los asentamientos humanos, el desarrollo urbano, el ordenamiento del territorio y la coordinación metropolitana en el Estado, deberán considerar los siguientes principios de política pública:</p> <p>...</p>
<p><b>X. Accesibilidad universal y movilidad.</b> Promover una adecuada accesibilidad universal que genere cercanía y favorezca la relación entre diferentes actividades urbanas con medidas como la flexibilidad de usos del suelo compatibles y densidades sustentables, un patrón vertebrador de la vida social que dignifique al ser humano, a través del espacio público</p>	<p><b>X. Accesibilidad universal y movilidad.</b> Promover el derecho a la movilidad y la accesibilidad universal <u>por medio de planes de movilidad que generen cercanía y favorezca la relación más eficiente entre diferentes actividades urbanas con medidas como la flexibilidad de usos del suelo compatibles y densidades adecuadas, sustentadas en una</u></p>



posibilitando el encuentro y la convivencia, una coherente planificación de redes viales primarias, la distribución jerarquizada de los equipamientos y una efectiva movilidad que privilegie las calles completas, el transporte público, peatonal y el no motorizado, y	<u>coherente planificación que privilegie las vías completas, el transporte público, el diseño integrador y accesible de las redes viales, la dignificación de la movilidad peatonal y la no motorizada, a fin de generar un patrón vertebrador de la vida social que dignifique al ser humano, a través del espacio público y la distribución jerarquizada de los equipamientos, posibilitando el encuentro y la convivencia, y</u>
Artículo 7. Para los efectos de esta ley se entenderá por:	Artículo 7. Para los efectos de esta ley se entenderá por: (adicionar)
	<u>Dictamen de Verificación de Congruencia: Es el documento que emite la Secretaría para los Ordenamientos Territoriales derivados de esta Ley, reglamentos de construcción, de imagen urbana, de desarrollo urbano, de movilidad, de servicios públicos y cualquier otra normatividad relacionada con el objeto de la presente Ley, que aprueben los Ayuntamientos en uso de sus facultades, a fin de verificar que el contenido específico de dichos instrumentos normativos cumple con los principios de política pública establecidos en la presente Ley;</u>
	(adicionar:)
	<u>PLAN o PLANES DE MOVILIDAD. Es el Plan o Planes Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS) del cual obligatoriamente deberá haber uno MUNICIPAL por cada Municipio y</u>



	<p><u>uno ESTATAL, deberán ser planes estratégicos basados en evidencia y guiado por una visión de largo plazo de movilidad sustentable, con el que se busca satisfacer las necesidades de movilidad tanto de personas como de mercancías, reduciendo los costos sociales y ambientales del sistema de transporte priorizando el transporte público.</u></p> <p><u>Cada Plan de Movilidad debe tomar como base tres principios de planeación: la integración, la participación y la evaluación y deberán ser elementos esenciales y de validez en todos los instrumentos de planeación y sobre todo los programas de desarrollo urbano municipal e inclusive la aprobación de polígonos de actuación.</u></p>
<p><b>Estudio de Impacto Territorial:</b> Documento necesario para la obtención del Dictamen en la materia, en que se exponen y evalúan la magnitud de impactos o alteraciones que cause o pueda causar una acción urbanística, pública o privada, contempladas en esta ley, que por su ubicación, funcionamiento, complejidad o magnitud afecte a la infraestructura, a la prestación de los servicios públicos del área; el espacio, la imagen y paisaje urbanos o la estructura socioeconómica; signifique un riesgo para la vida, la salud o los bienes de la comunidad, implique su</p>	<p><b>Estudio de Impacto Territorial:</b> Documento necesario para la obtención del Dictamen en la materia, en que se exponen y evalúan la magnitud de impactos o alteraciones que cause o pueda causar una acción urbanística, pública o privada, contempladas en esta ley, que por su ubicación, funcionamiento, complejidad o magnitud afecte a la infraestructura, a la prestación de los servicios públicos del área; <b>la movilidad</b>, el espacio, la imagen y paisaje urbanos o la estructura socioeconómica; signifique un riesgo para la vida, la salud o los bienes de la comunidad, implique su desplazamiento o expulsión</p>



	<p>paulatina; o, determine una afectación para el patrimonio cultural del centro de población; incluyendo las condiciones y medidas para evitar, reducir o compensar los efectos negativos sobre el desarrollo urbano;</p>
<p><b>Polígonos de Actuación:</b> Son aquellas áreas para el desarrollo o aprovechamiento de inmuebles declaradas por los municipios, bajo el esquema de sistemas de actuación pública o privada, mediante la relotificación y relocalización de usos de suelo y destinos, así como para un adecuado reparto de cargas y beneficios resultantes ajustándose a las determinaciones de los programas municipales a que se refiere el artículo 31 de esta ley.</p>	<p>_____. <b>Polígonos de Actuación:</b> Son aquellas áreas para el desarrollo o aprovechamiento de inmuebles declaradas por los municipios, bajo el esquema de sistemas de actuación pública o privada, mediante la relotificación y relocalización de usos de suelo y destinos, así como para un adecuado reparto de cargas y beneficios resultantes <u>que deberán fundarse y motivarse en su descripción</u> ajustándose a las determinaciones de los programas municipales a que se refiere el artículo 31 de esta ley <u>así como a la legislación y normas aplicables y para los cuales son requisitos esenciales planes de movilidad y estudios de capacidad de carga ambiental junto con la motivación y fundamentación adecuada o serán considerados nulos.</u></p>
<p><b>Artículo 13.</b> Corresponde a los Municipios, de conformidad con el artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano y en el ámbito de sus respectivas jurisdicciones, las siguientes atribuciones:</p>	<p><b>Artículo 13.</b> Corresponde a los Municipios, de conformidad con el artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano y en el ámbito de sus respectivas jurisdicciones, las siguientes atribuciones:</p>



XXVIII. Promover el cumplimiento y la plena vigencia de los derechos relacionados con los asentamientos humanos, el ordenamiento territorial, el desarrollo urbano, la vivienda, y	XXVIII. Promover el cumplimiento y la plena vigencia de los derechos relacionados con los asentamientos humanos, el ordenamiento territorial, el desarrollo urbano, la vivienda, <b>la movilidad</b> y
<b>Artículo 15.</b> Los Municipios podrán optar por constituir Institutos Municipales de Planeación, como organismos públicos descentralizados, para la planeación integral del territorio municipal.	<b>Artículo 15.</b> Los Municipios podrán optar por constituir Institutos Municipales de Planeación, como organismos públicos descentralizados, para la planeación integral del territorio municipal.
Los Institutos Municipales de Planeación, podrán asumir las siguientes funciones:	Los Institutos Municipales de Planeación, podrán asumir las siguientes funciones:
	...
II. Organizar, desarrollar y promover actividades de investigación en materia de ordenamiento territorial, desarrollo urbano municipal;	II. Organizar, desarrollar y promover actividades de investigación en materia de ordenamiento territorial, desarrollo urbano y <b>movilidad</b> municipal
<b>Artículo 27.</b> El Consejo Estatal, tendrá las siguientes funciones:	<b>Artículo 27.</b> El Consejo Estatal, tendrá las siguientes funciones:
	...
VI. Promover la difusión entre la comunidad de temas e información relativos al ordenamiento territorial, ecológico y desarrollo urbano del Estado, y	VI. Promover la difusión entre la comunidad de temas e información relativos al ordenamiento territorial, <b>movilidad</b> , ecológico y desarrollo urbano del Estado, y
<b>Artículo 29.</b> Los Consejos Municipales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano se integrarán por:	<b>Artículo 29.</b> Los Consejos Municipales de Ordenamiento Territorial, Ecológico y Desarrollo Urbano se integrarán por:



<p>I. Una persona Presidente, que será la persona que ocupe la Presidencia Municipal que corresponda.</p> <p>II. Una persona Secretaria Técnica, que será la persona titular de la dependencia del Ayuntamiento a cargo de las funciones relacionadas con el desarrollo urbano.</p> <p>III. Una persona Secretaria de Actas y Acuerdos, que será designada por la persona titular de la Presidencia o su suplente.</p> <p>IV. Las personas Vocales, que no serán menos de diez y un máximo que determine el municipio correspondiente, entre las que se incluirá una persona representante de las dependencias y entidades de la administración pública federal, estatal y municipal relacionadas con el desarrollo urbano, medio ambiente y ordenamiento territorial; y, no más de una persona representante de los colegios de profesionistas municipales, cámaras empresariales, prestadores de servicios inmobiliarios, asociaciones y organizaciones de los sectores social y privado que, a juicio de la persona titular de la presidencia, deban integrarse en virtud de que sus actividades incidan en el desarrollo urbano y ordenamiento territorial o se vinculen con éstos.</p> <p>(...)</p>	<p>I. Una persona Presidente, que será la persona que ocupe la Presidencia Municipal que corresponda.</p> <p>II. Una persona Secretaria Técnica, que será la persona titular de la dependencia del Ayuntamiento a cargo de las funciones relacionadas con el desarrollo urbano.</p> <p>III. Una persona Secretaria de Actas y Acuerdos, que será designada por la persona titular de la Presidencia o su suplente.</p> <p>IV. Las personas Vocales, que no serán menos de diez y un máximo que determine el municipio correspondiente, entre las que se incluirá una persona representante de las dependencias y entidades de la administración pública federal, estatal y municipal relacionadas con el desarrollo urbano, <b>movilidad</b>, medio ambiente y ordenamiento territorial; y, no más de una persona representante de los colegios de profesionistas municipales, cámaras empresariales, prestadores de servicios inmobiliarios, asociaciones y organizaciones de los sectores social y privado que, a juicio de la persona titular de la presidencia, deban integrarse en virtud de que sus actividades incidan en el desarrollo urbano y ordenamiento territorial o se vinculen con éstos.</p> <p>(...)</p>
--	--



<b>Artículo 46.</b> Se definen como materias de interés metropolitano, las siguientes:	<b>Artículo 46.</b> Se definen como materias de interés metropolitano, las siguientes: (se adiciona)
	(...) <u>(..) La movilidad metropolitana, priorizando los sistemas de transporte masivo y de comunicación entre las localidades que integran la zona metropolitana;</u>
<b>Artículo 54.</b> Los Programas Municipales de Ordenamiento Territorial, y Desarrollo Urbano tendrán como objetivos:	<b>Artículo 54.</b> Los Programas Municipales de Ordenamiento Territorial, y Desarrollo Urbano tendrán como objetivos:
IX. Evaluar los efectos e impactos financieros al erario, derivados del mantenimiento y servicio a las redes de infraestructura, del equipamiento, y espacio público que requerirá el crecimiento urbano y los nuevos desarrollos;	IX. Evaluar los efectos e impactos financieros al erario, derivados del mantenimiento y servicio a las redes de infraestructura, del equipamiento, <u>el sistema de planes de movilidad</u> y espacio público que requerirá el crecimiento urbano y los nuevos desarrollos;
<b>Artículo 57.</b> Los Programas de Desarrollo Urbano de Centros de Población deberán contener los siguientes apartados:	<b>Artículo 57.</b> Los Programas de Desarrollo Urbano de Centros de Población deberán contener los siguientes apartados:
I. Conclusiones del Diagnóstico, que dé cuenta de la situación actual y las tendencias del área o sectores del desarrollo urbano del centro de población de se trate, en sus aspectos socioeconómicos, físicos, poblacionales, de infraestructura, espacio público, movilidad, paisaje urbano, equipamiento, servicios, de vivienda, accesibilidad universal,	I. Conclusiones del Diagnóstico, que dé cuenta de la situación actual y las tendencias del área o sectores del desarrollo urbano del centro de población de se trate, en sus aspectos socioeconómicos, físicos, poblacionales, de infraestructura, espacio público, movilidad, paisaje urbano, equipamiento, servicios, de vivienda, accesibilidad universal,



<p>perspectiva de género, medio ambiente natural, corredores biológicos, desechos sólidos y peligrosos, riesgos urbanos, resiliencia y demás elementos que sea necesario considerar;</p>	<p>perspectiva de género, medio ambiente natural, corredores biológicos, desechos sólidos y peligrosos, riesgos urbanos, resiliencia y demás elementos que sea necesario considerar <u>debiendo contar con estudios de capacidad de carga, la relación de la información contenida en el Atlas de Riesgo Municipal vigente y la integración de los PLANES DE MOVILIDAD correspondientes.</u></p>
<p>...</p> <p>IV. Programas, en los que se precisen las acciones, obras o servicios que deban llevarse a cabo o prestarse de acuerdo con los objetivos y estrategias planteados en el corto, mediano y largo plazos, incluyendo: definición del suelo estratégico, acciones y proyectos prioritarios, acciones de inversión, en las que se contendrán las prioridades del gasto público y privado, y corresponsabilidad sectorial, en la que se determinarán las acciones, obras e inversiones concretas que deban realizarse, y se establecerán los responsables de su ejecución;</p>	<p>...</p> <p>IV. <u>Requerimientos de suelo urbano, infraestructura, servicios y movilidad para el desarrollo de la estructura urbana planteada conforme lo describe el artículo 28 de la Ley de Acciones Urbanísticas,</u> entre los que se precisen las acciones, obras o servicios que deban llevarse a cabo o prestarse de acuerdo con los objetivos y estrategias planteados en el corto, mediano y largo plazos, incluyendo: definición del suelo estratégico, acciones y proyectos prioritarios, acciones de inversión, en las que se contendrán las prioridades del gasto público y privado, y corresponsabilidad sectorial, en la que se determinarán las acciones, obras e inversiones concretas que deban realizarse, y se establecerán los responsables de su ejecución; <u>lo anterior en el entendido de que no se podrán autorizar obras o proyectos a futuro sin que existan las condiciones de suelo, servicios, equipamientos y movilidad</u></p>



	<u>necesarios para su justa integración al territorio o bien si se ha rebasado la capacidad de carga o existe un rezago en la infraestructura, la prestación de los servicios urbanos y la movilidad urbana en la zona de que se trate.</u>
	/se adiciona:
	<u>V. La vinculación con estructura urbana del centro de población que dirigirá la distribución de la zonificación secundaria y que deberá sujetarse al resultado del diagnóstico y los análisis técnicos que lo integren, los Atlas de Riesgos y los ordenamientos ambientales aplicables;</u>
	<u>La cartografía de los instrumentos de planeación deberá ser clara y detallada y deberá ser posible de consultar en el formato con la mejor resolución posible señalándose los cambios que se contienen.</u>  <u>Los programas que sean aprobados sin contar con lo anterior deberán ser considerados nulos.</u>
Artículo 59. Los Programas Parciales de Desarrollo Urbano contendrán los siguientes elementos:	Artículo 59. Los Programas Parciales de Desarrollo Urbano contendrán los siguientes elementos:
	(se adiciona) <u>____. La vinculación con la estructura urbana del centro de población que dirigirá la distribución de la</u>



	<u>zonificación secundaria y que deberá sujetarse al resultado del diagnóstico y los análisis técnicos que lo integren, los planes de movilidad, la información de los Atlas de Riesgos y los ordenamientos ambientales aplicables;</u>
<p><b>Capítulo Undécimo</b>  <b>Congruencia y Vinculación de la Planeación del Desarrollo Urbano</b></p> <p><b>Artículo 67.</b> Los programas previstos en el artículo 31 de esta ley, contendrán los elementos necesarios para ser congruentes, vinculados y homogéneos en sí mismos y respecto de la planeación nacional, estatal y municipal para el desarrollo, así como para su correcta ejecución técnica, jurídica y administrativa.</p>	<p><b>Capítulo Undécimo</b>  <b>Congruencia y Vinculación de la Planeación del Desarrollo Urbano</b></p> <p><b>Artículo 67.</b> Los programas previstos en el artículo 31 de esta ley, contendrán los elementos necesarios para ser congruentes, vinculados y homogéneos en sí mismos y respecto de la planeación nacional, estatal y municipal para el desarrollo, así como para su correcta ejecución técnica, jurídica y administrativa.</p>
(...)	(...)
Para la publicación e inscripción de los programas a que se refiere este artículo, se deberá contar previamente con el Dictamen de Congruencia correspondiente.	Para la publicación e inscripción de los programas a que se refiere este artículo, se deberá contar previamente con el Dictamen de Congruencia correspondiente <u>la cual deberá estar fundada y motivada y deberá sustentar su respuesta respecto a confirmar que no se rebasan las capacidades de carga, que se ha considerado la información de los Atlas de Riesgo y que existe la infraestructura requerida para la</u>



	<u><b>aprobación de dicho programa así como los planes de movilidad correspondientes.</b></u>
<b>Título Octavo De La Movilidad Capítulo Único De la Movilidad</b>	<b>Título Octavo De La Movilidad Capítulo Único De la Movilidad</b>
<p><b>Artículo 114.</b> Las políticas de movilidad deberán asegurar que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse, a fin de acceder a los bienes, infraestructura, servicios y oportunidades que ofrecen sus Centros de Población.</p> <p>Los estudios y diagnósticos, así como las políticas y programas para la movilidad serán parte del proceso de planeación de los asentamientos humanos.</p>	<p><b>Artículo 114.</b> Las políticas de movilidad deberán asegurar que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse, a fin de acceder a los bienes, infraestructura, servicios y oportunidades que ofrecen sus Centros de Población.</p> <p>Los estudios y diagnósticos, así como las políticas y programas para la movilidad serán parte del proceso de planeación de los asentamientos humanos <u><b>y deberán cumplir con los lineamientos de estructura urbana planteada conforme lo describe el artículo 28 de la Ley de Acciones Urbanísticas. En caso de que lo anterior no se acredite y la planeación urbana no se fundamente en dichos estudios, planes de movilidad, cumplimiento de lineamientos y normas aplicables, dicho proceso de planeación y su resultado se considerará INVÁLIDO.</b></u></p>
<p><b>Artículo 115.</b> Las políticas y programas de movilidad deberán:</p> <p>I. Procurar la accesibilidad</p>	<p><b>Artículo 115.</b> Las políticas y programas de movilidad deberán:</p> <p>I. Procurar la accesibilidad</p>



<p>universal de las personas, garantizando la máxima interconexión entre vialidades, medios de transporte, rutas y destinos, priorizando la movilidad peatonal y no motorizada;</p>	<p>universal de las personas, garantizando la máxima interconexión entre vialidades, medios de transporte, rutas y destinos, priorizando la movilidad peatonal y no motorizada;</p>
<p>II. Fomentar la distribución equitativa del espacio público de vialidades que permita la máxima armonía entre los diferentes tipos de usuarios;</p>	<p>II. Fomentar la distribución equitativa del espacio público de vialidades que permita la máxima armonía entre los diferentes tipos de usuarios;</p>
<p>III. Promover los usos del suelo mixtos, la distribución jerárquica de equipamientos, favorecer una mayor flexibilidad en las alturas y densidades de las edificaciones y evitar la imposición innecesaria de cajones de estacionamiento;</p>	<p>III. Promover los usos del suelo mixtos <u>sobre corredores de transporte urbano</u>, la distribución jerárquica de equipamientos <u>vinculados espacialmente</u>, favorecer una mayor flexibilidad en las alturas y densidades de las edificaciones <u>a la par de la consolidación de un adecuado sistema de transporte en las zonas en donde se aplique dicha flexibilización</u> y evitar la imposición innecesaria de cajones de estacionamiento, <u>sustituyéndolos por otras opciones de movilidad como estacionamientos para bicicletas y estaciones de bicicletas compartidas</u>;</p>
<p>IV. Promover acciones y proyectos que devuelvan las calles a los peatones, reduciendo el espacio dedicado a los automóviles;</p>	<p>IV. Promover acciones y proyectos que devuelvan las calles a los peatones, reduciendo el espacio dedicado a los automóviles;</p>
<p>V. Promover la innovación tecnológica de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita</p>	<p>V. Promover la innovación tecnológica de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita</p>



<p>contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, así como a la reducción de las externalidades negativas en la materia;</p> <p>VI. Incrementar la oferta de opciones de servicios y modos de transporte integrados, a los diferentes grupos de usuarios, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad universal, que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular, aquellas innovaciones tecnológicas que permitan el uso compartido del automóvil, el uso de la motocicleta y desarrollar nuevas alternativas al transporte público;</p> <p>VII. Implementar políticas y acciones de movilidad residencial que faciliten la venta, renta o intercambio de inmuebles, para una mejor interrelación entre el lugar de vivienda, el empleo y demás satisfactores urbanos, tendientes a disminuir la distancia y frecuencia de los traslados y hacerlos más eficientes;</p> <p>VIII. Establecer políticas y programas para la prevención de accidentes y el mejoramiento de la infraestructura;</p>	<p>contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, así como a la reducción de las externalidades negativas en la materia;</p> <p>VI. Incrementar la oferta de opciones de servicios y modos de transporte integrados, a los diferentes grupos de usuarios, <b>especialmente a las personas con discapacidad</b>, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad universal, que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular, aquellas innovaciones tecnológicas que permitan el uso compartido del automóvil, el uso de la motocicleta y desarrollar nuevas alternativas al transporte público;</p> <p>VII. Implementar políticas y acciones de movilidad residencial que faciliten la venta, renta o intercambio de inmuebles, para una mejor interrelación entre el lugar de vivienda, el empleo y demás satisfactores urbanos, tendientes a disminuir la distancia y frecuencia de los traslados y hacerlos más eficientes;</p> <p>VIII. Establecer políticas y programas para la prevención de accidentes y el mejoramiento de la infraestructura <u>y seguridad vial</u>.</p>
	(...)
Artículo 118. En lo previsto en esta ley	Artículo 118. En lo previsto en esta ley



en materia de movilidad sustentable, se deberá observar lo establecido en la Ley de Tránsito, Transporte y Explotación de Vías y Carreteras del Estado y demás disposiciones aplicables.	en materia de movilidad sustentable, se deberá observar lo establecido en la <u>Ley General de Movilidad y Seguridad Vial</u> , Ley de Tránsito, Transporte y Explotación de Vías y Carreteras del Estado y demás disposiciones aplicables.
<b>Sección Segunda</b> <b>Polígonos de Actuación</b>	<b>Sección Segunda</b> <b>Polígonos de Actuación</b>
<b>Artículo 149.</b> Los Municipios podrán determinar la constitución de Polígonos de Actuación para el mejor aprovechamiento del potencial de desarrollo en áreas de crecimiento, consolidación o mejoramiento, con base en los estudios que para tal efecto se elaboren. Para ello, se reunirán los representantes de dichas autoridades con los propietarios de predios, de manera que todos los procesos y las decisiones se convengan de común acuerdo. Los polígonos de actuación se determinarán en los programas municipales de ordenamiento territorial, ecológico y desarrollo urbano y deberán contar con un plan maestro o de ejecución de acciones.	<b>Artículo 149.</b> Los Municipios podrán determinar la constitución de Polígonos de Actuación para el mejor aprovechamiento del potencial de desarrollo en áreas de crecimiento, consolidación o mejoramiento, con base en los estudios que para tal efecto se elaboren. Para ello, se reunirán los representantes de dichas autoridades con los propietarios de predios, de manera que todos los procesos y las decisiones se convengan de común acuerdo. Los polígonos de actuación se determinarán en los programas municipales de ordenamiento territorial, ecológico y desarrollo urbano y deberán contar con un plan maestro o de ejecución de acciones, <u>un plan de movilidad que se vincule con los planes de movilidad del programa municipal correspondiente, la vinculación con la información del atlas de riesgo municipal y la descripción de cómo se contiene el impacto ambiental y se midió la capacidad de carga ambiental, requisitos que serán esenciales en su validez.</u>



<b>Artículo 167.</b> Las constancias, certificaciones, autorizaciones, licencias y permisos, que establece esta ley, deberán tomar en cuenta los siguientes aspectos:  (...)	<b>Artículo 167.</b> Las constancias, certificaciones, autorizaciones, licencias y permisos, que establece esta ley, deberán tomar en cuenta los siguientes aspectos:  (...)
V. La organización y control de la estructura vial, del tránsito, los estacionamientos, del sistema de transporte;	V. La organización y control de <u>la movilidad</u> , la estructura vial, del tránsito, los estacionamientos <u>y la infraestructura para los modos no motorizados</u> , del sistema de transporte <u>y la seguridad vial</u> ;

## ARTÍCULOS TRANSITORIOS

**PRIMERO.** El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Quintana Roo.

**SEGUNDO.** Se derogan todas las disposiciones que se opongan al presente Decreto.

Los suscritos manifestamos de común acuerdo designar como nuestra representante común de todos los firmantes a la Ciudadana **Irma Del Carmen Morales Cruz**.

Asimismo, toda vez que no contamos con un domicilio para oír y recibir notificaciones en la Ciudad de Chetumal, Quintana Roo, los suscritos nos comprometemos a revisar las notificaciones que se realicen de forma electrónica en la página oficial del Congreso del Estado de Quintana Roo.

**DADO EN LA CIUDAD DE CHETUMAL, QUINTANA ROO, A LOS 30 DÍAS DEL MES DE ABRIL DEL AÑO DOS MIL VEINTICINCO.**


I. Por el Municipio de Othón P. Blanco, la suscrita señorita Fedra Monserrat Calvo Santin, quintanarroense, por propio y personal derecho, anexando mi nombre, copia de credencial de elector y mi firma.

FIRMAS

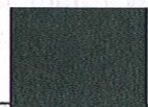
Fedra Monserrat Calvo Santin



II. Por el **Municipio de Felipe Carrillo Puerto**, la suscrita señorita Andrea Saraí Caamal Nahual, quintanarroense, por propio y personal derecho, anexo mi nombre, copia de credencial de elector y mi firma.

  
Andrea Saraí Caamal Nahual


III. Por el **Municipio de José María Morelos**, el suscrito señor Raúl Roberto Puc Acosta, quintanarroense, por propio y personal derecho, anexando mi nombre, copia de credencial de elector y mi firma.

  
Raúl Roberto Puc Acosta


IV. Por el **Municipio de Cozumel**, la suscrita señora Jenny K. Rojas Monroy, quintanarroense, por propio y personal derecho, anexando mi nombre, copia de credencial de elector y mi firma.

  
Jenny K. Rojas Monroy


V. Por el **Municipio de Lázaro Cárdenas**, el suscrito señor Eduardo Joel Pacheco Cetina, quintanarroense, por propio y personal derecho, anexando mi nombre, copia de credencial de elector y mi firma.

  
Eduardo Joel Pacheco Cetina

VI. Por el **Municipio de Benito Juárez**, la suscrita señora Mónica Abigail Huerta Solís, quintanarroense, por propio y personal derecho, anexando mi nombre, copia de credencial de elector y mi firma.


  
Mónica Abigail Huerta Solís

VII. Por el **Municipio de Isla Mujeres**, la suscrita señora Vilma Lucely García Montalvo, quintanarroense, por propio y personal derecho, anexando mi nombre, copia de credencial de elector y mi firma.


  
Vilma Lucely García Montalvo



VIII. Por el **Municipio de Playa del Carmen**, las suscritas señoritas Irma del Carmen Morales Cruz y Mariana Hernández Vidal, quintanarroenses, por propio y personal derecho, anexando nuestros nombres, copias de credencial de elector y nuestras respectivas firmas.




Irma del Carmen Morales Cruz



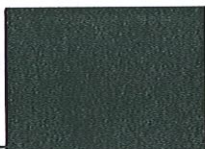
Mariana Hernández Vidal

IX. Por el **Municipio de Tulum**, la suscrita señora Karla Adriana Acevedo Polo, quintanarroense, por propio y personal derecho, anexando mi nombre, copia de credencial de elector y mi firma.




Karla Adriana Acevedo Polo

X. Por el **Municipio de Puerto Morelos**, la suscrita señora Aurora Urania Beltrán Torres, quintanarroense, por propio y personal derecho, anexando mi nombre, copia de credencial de elector y mi firma.



Aurora Urania Beltrán Torres

XI. Por el **Municipio de Bacalar**, el suscrito señor Samuel Eduardo Castillo Carlos, quintanarroense, por propio y personal derecho, anexando mi nombre, copia de credencial de elector y mi firma.



Samuel Eduardo Castillo Carlos

