

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE
REFORMA LA LEY DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE PARA EL
ESTADO DE HIDALGO, EN MATERIA DE MOVILIDAD
COMPARTIDA Y USO EFICIENTE DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL.**

**FRANCISCO JAVIER TÉLLEZ SÁNCHEZ
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL CONGRESO
DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE HIDALGO.**

P R E S E N T E

El que suscribe Diputado **Avelino Tovar Iglesias**, integrante del Grupo Parlamentario Verde Ecologista de México en la LXVI Legislatura del H. Congreso del Estado Libre y Soberano de Hidalgo con fundamento en los artículos 47 Fracción II de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Hidalgo; 25 Fracción IV, 63 Fracción III, 124 Fracción II, y 125 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Hidalgo, someto a la consideración de esta Honorable Asamblea la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA LA LEY DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE PARA EL ESTADO DE HIDALGO, EN MATERIA DE MOVILIDAD COMPARTIDA Y USO EFICIENTE DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL** conforme a la siguiente:

*Página
1 de 18*

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

OBJETO.

La presente iniciativa tiene por objeto dotar a la autoridad estatal en materia de movilidad de facultades expresas para implementar mecanismos de administración

eficiente del espacio vial mediante la creación y regulación de carriles para Vehículos de Alta Ocupación (VAO), así como de esquemas de movilidad compartida y uso preferencial de infraestructura estratégica de transporte, orientados a incrementar la capacidad de traslado de personas por unidad de superficie vial, desincentivar la ocupación ineficiente del vehículo particular, disminuir los niveles de congestión y emisiones contaminantes, y consolidar un modelo de movilidad más seguro, sustentable, competitivo y centrado en las personas.

UTILIDAD

La reforma propuesta permitirá incorporar al marco normativo estatal instrumentos jurídicos de gestión de la movilidad ampliamente utilizados en los sistemas de transporte más avanzados, orientados a maximizar la capacidad de traslado de personas mediante el aprovechamiento eficiente de la infraestructura vial existente. Con ello, se fortalece la capacidad institucional del Estado para adoptar medidas diferenciadas de administración del tránsito que respondan a las dinámicas actuales de crecimiento urbano, expansión metropolitana y aumento sostenido de la demanda de desplazamientos.

*Página
2 de 18*

Asimismo, la implementación de carriles para Vehículos de Alta Ocupación (VAO) constituye una alternativa de política pública que permite incrementar la eficiencia funcional de las vialidades sin requerir necesariamente procesos de ampliación física de la infraestructura, favoreciendo una utilización más racional del espacio público destinado a la movilidad. Lo anterior resulta particularmente relevante para Hidalgo, cuya integración económica, laboral y social con la Zona Metropolitana del Valle de México genera flujos diarios de movilidad cada vez más intensos sobre corredores estratégicos de comunicación.

De igual forma, la reforma crea condiciones normativas para incentivar mecanismos de movilidad compartida que contribuyan a disminuir la ocupación ineficiente del

vehículo particular, reduciendo los niveles de congestión vehicular, optimizando los tiempos de traslado y favoreciendo una distribución más equilibrada de los flujos de circulación. Esta medida permite transitar de un modelo centrado en el número de vehículos en movimiento a uno orientado prioritariamente al número de personas transportadas, criterio que constituye uno de los principios contemporáneos más relevantes en la planeación de la movilidad urbana sostenible.

La utilidad de la propuesta también radica en su contribución al fortalecimiento de la seguridad vial, al propiciar una gestión más ordenada de la circulación y establecer herramientas que permitan a la autoridad implementar esquemas diferenciados de operación vial sustentados en criterios técnicos, estudios de movilidad y evidencia objetiva. De esta manera, se favorece una mejor convivencia entre los distintos modos de transporte y se incrementa la capacidad de respuesta institucional frente a los desafíos derivados del crecimiento demográfico y la expansión territorial de los centros de población.

*Página
3 de 18*

Finalmente, la presente iniciativa consolida una visión de movilidad orientada al interés colectivo, al permitir que la infraestructura pública sea utilizada bajo criterios de eficiencia social, sostenibilidad y maximización del beneficio común. En consecuencia, la reforma no sólo fortalece las atribuciones de la autoridad competente, sino que también genera las bases para la construcción de un sistema de movilidad más competitivo, seguro, accesible y alineado con los principios que actualmente rigen la planeación y gestión del transporte en las ciudades modernas.

ELEMENTOS QUE SE SUSTENTA Y FUNDAMENTA LA PRESENTE INICIATIVA.

La movilidad contemporánea exige que las autoridades públicas transiten de una lógica meramente expansiva de la infraestructura vial hacia un modelo de administración eficiente del espacio público disponible. En las ciudades actuales, el

problema no se resuelve únicamente con la construcción de más carriles, sino con la capacidad jurídica, técnica e institucional para asignar la infraestructura vial conforme a criterios de utilidad social, seguridad vial, eficiencia operativa y beneficio colectivo.

Bajo esa perspectiva, los carriles para Vehículos de Alta Ocupación constituyen una herramienta de gestión de la demanda de movilidad que permite privilegiar el traslado de personas sobre la circulación individualizada de automóviles. Su finalidad no consiste en otorgar una ventaja arbitraria a determinados vehículos, sino en reconocer que el espacio vial es un bien público limitado y que, por tanto, debe ser utilizado de manera proporcional al número de personas que efectivamente transporta.

La experiencia comparada demuestra que los carriles VAO han sido utilizados en diversos sistemas metropolitanos del mundo como instrumentos para mejorar la velocidad de traslado, incentivar el uso compartido del automóvil, favorecer la operación del transporte público y aumentar la capacidad efectiva de las vialidades sin necesidad de ampliar físicamente la infraestructura existente. En Estados Unidos, los carriles de alta ocupación han sido incorporados durante décadas en corredores metropolitanos de alta demanda, particularmente en zonas como Houston, Washington D.C., California y otras regiones urbanas donde la congestión vehicular representa un problema estructural de movilidad.

Uno de los casos más representativos es el corredor Shirley Highway/I-395, en la zona metropolitana de Washington D.C., reconocido como una de las experiencias más exitosas de carriles de alta ocupación por su capacidad para transportar una proporción significativa de personas usuarias durante los periodos de máxima demanda, con tiempos de traslado considerablemente menores frente a los carriles de circulación general. Este caso evidencia que la eficiencia vial no debe medirse

únicamente por el número de vehículos que transitan, sino por el número de personas que logran desplazarse de manera segura, rápida y ordenada.

De igual manera, la experiencia de Houston ha mostrado que los carriles VAO pueden funcionar como corredores de alta eficiencia cuando se integran con esquemas de transporte público, vehículos compartidos y reglas claras de operación. En dichos modelos, los carriles de alta ocupación no operan como medidas aisladas, sino como parte de una política de movilidad orientada a reducir la congestión, mejorar la confiabilidad de los tiempos de traslado y generar incentivos reales para que las personas compartan vehículo o utilicen modos de transporte más eficientes.

En Europa también existen antecedentes relevantes. En Reino Unido, particularmente en experiencias como Leeds, los carriles de alta ocupación han sido utilizados para priorizar vehículos con más personas a bordo, transporte público y otros vehículos autorizados, bajo criterios de señalización, supervisión y control operativo. Estas experiencias permiten advertir que la implementación de carriles VAO requiere reglas precisas, estudios técnicos previos, vigilancia suficiente y una adecuada delimitación de los vehículos autorizados, a fin de evitar usos indebidos y garantizar que el beneficio público prevalezca sobre el interés individual.

No obstante, la evidencia internacional también enseña que los carriles VAO deben diseñarse con prudencia técnica y no como una solución genérica o automática. Diversos estudios han señalado que su eficacia depende de factores como el nivel de congestión del corredor, la capacidad de supervisión, la claridad de los requisitos de ocupación, la integración con transporte público, la señalización y la aceptación social de la medida. Por ello, la presente iniciativa no impone su implementación indiscriminada, sino que faculta a la autoridad competente para establecerlos únicamente cuando existan condiciones técnicas, operativas y de seguridad vial que justifiquen su aplicación.

En el contexto del Estado de Hidalgo, la pertinencia de esta reforma se explica por la transformación acelerada de sus dinámicas urbanas y metropolitanas. La Zona Metropolitana de Pachuca concentra desplazamientos diarios cada vez más intensos entre Pachuca de Soto, Mineral de la Reforma, San Agustín Tlaxiaca, Zapotlán de Juárez, Zempoala, Epazoyucan y otros municipios vinculados funcionalmente por motivos laborales, educativos, comerciales y de servicios. Esta realidad ha incrementado la presión sobre corredores viales estratégicos, particularmente en horarios de entrada y salida de centros de trabajo, instituciones educativas, zonas habitacionales y áreas comerciales.

La expansión urbana de Hidalgo, especialmente en la zona sur y metropolitana del estado, ha generado una mayor dependencia del vehículo particular y una creciente saturación de vialidades primarias. Municipios como Mineral de la Reforma, Zempoala y Pachuca reflejan una dinámica de crecimiento habitacional y movilidad pendular que exige nuevas herramientas para administrar el espacio vial existente. En este escenario, los carriles VAO pueden constituir un instrumento normativo útil para ordenar la demanda vehicular, incentivar viajes compartidos y mejorar la eficiencia de los corredores con mayor carga de circulación.

Página
6 de 18

Asimismo, Hidalgo cuenta con infraestructura vial y de transporte que puede ser analizada bajo una lógica de aprovechamiento más eficiente, particularmente en corredores donde convergen transporte público, vehículos particulares, taxis, zonas habitacionales, centros educativos y áreas de alta concentración laboral. La regulación propuesta permitiría que cualquier intervención sobre carriles preferenciales, confinados o de alta ocupación se realice mediante estudios técnicos de movilidad, capacidad operativa, seguridad vial y eficiencia del transporte, evitando decisiones improvisadas o contrarias al interés público.

La reforma también resulta relevante frente a la necesidad de fortalecer la planeación metropolitana de la movilidad. El tránsito cotidiano en Hidalgo ya no

responde únicamente a límites municipales aislados, sino a corredores funcionales que conectan centros de población, zonas industriales, fraccionamientos, universidades, hospitales, oficinas públicas y nodos comerciales. Por ello, la Secretaría de Movilidad y Transporte requiere facultades expresas para diseñar esquemas de gestión vial con visión regional, coordinación interinstitucional y sustento técnico.

Desde una perspectiva ambiental, la iniciativa se justifica porque la congestión vehicular incrementa los tiempos de traslado, el consumo de combustible y la emisión de contaminantes. Al incentivar que más personas se trasladen en menos vehículos, los carriles VAO pueden contribuir a disminuir la presión sobre las vialidades y favorecer una movilidad más sustentable. Esta finalidad resulta congruente con una política pública orientada a reducir externalidades negativas asociadas al uso intensivo del automóvil particular.

En materia de seguridad vial, la propuesta permite establecer reglas claras para la utilización de carriles preferentes o exclusivos, evitando que su uso dependa de criterios discrecionales o de prácticas informales. Al incorporar la figura de carriles para Vehículos de Alta Ocupación en la ley, se dota de certeza jurídica a la autoridad y a las personas usuarias, al definir su naturaleza, finalidad, requisitos mínimos de ocupación, vehículos autorizados, horarios de operación y mecanismos de supervisión.

De manera particular, la posibilidad de autorizar el uso compartido de carriles confinados o preferenciales destinados al transporte público masivo debe entenderse como una medida excepcional, técnica y condicionada. Su procedencia deberá supeditarse en todo momento a que no se afecte la seguridad de las personas usuarias, la frecuencia del servicio, la velocidad comercial, la capacidad operativa ni la calidad del sistema de transporte público. Con ello, la reforma evita que la apertura de dichos carriles se traduzca en una afectación al transporte masivo

y, por el contrario, permite que cualquier aprovechamiento adicional se sujete a criterios estrictos de interés público.

En consecuencia, la presente iniciativa se sustenta en la necesidad de actualizar la legislación estatal para dotar a Hidalgo de instrumentos modernos de administración vial, compatibles con las mejores prácticas nacionales e internacionales en materia de movilidad urbana. La propuesta reconoce que el espacio vial es limitado, que la congestión genera costos sociales, económicos y ambientales, y que la autoridad debe contar con facultades suficientes para implementar soluciones técnicas que permitan mover más personas, en menos vehículos, con mayor seguridad y eficiencia.

Por tanto, la incorporación de los carriles VAO al marco jurídico estatal no constituye una medida aislada, sino una decisión legislativa orientada a fortalecer la rectoría pública de la movilidad, mejorar la eficiencia del sistema vial, incentivar la corresponsabilidad ciudadana y consolidar un modelo de transporte más seguro, sostenible y centrado en las personas.

Página
8 de 18

1

ANÁLISIS SOBRE LOS PRINCIPIOS CONSTITUCIONALES Y CONVENCIONALES EN QUE SE APOYA ESTA INICIATIVA.

La presente iniciativa encuentra sustento en el reconocimiento constitucional del derecho humano a la movilidad y en los principios rectores que integran el sistema jurídico nacional en materia de movilidad y seguridad vial, los cuales orientan la actuación de las autoridades hacia la construcción de sistemas de transporte más eficientes, seguros, sostenibles y centrados en las personas.

En primer término, el artículo 4° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones

de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Este reconocimiento constitucional implica que las autoridades no sólo deben garantizar la existencia de infraestructura para el desplazamiento de las personas, sino también adoptar medidas que permitan optimizar su funcionamiento y asegurar que los sistemas de movilidad respondan de manera efectiva a las necesidades de la población.

Bajo esta perspectiva, la implementación de carriles para Vehículos de Alta Ocupación constituye una herramienta de gestión vial orientada a incrementar la eficiencia en el uso de la infraestructura existente, favoreciendo el traslado de un mayor número de personas mediante esquemas de movilidad compartida y reduciendo los efectos negativos derivados de la utilización ineficiente del espacio público destinado a la circulación vehicular. En consecuencia, la reforma resulta compatible con el contenido y finalidad del derecho humano a la movilidad reconocido por la Constitución.

*Página
9 de 18*

Particular relevancia adquiere el principio de eficiencia previsto por la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, conforme al cual las autoridades deben promover el mejor aprovechamiento posible de la infraestructura, los recursos públicos y los sistemas de transporte para maximizar los beneficios sociales derivados de la movilidad. Los carriles para Vehículos de Alta Ocupación encuentran sustento directo en este principio, toda vez que buscan incrementar la capacidad efectiva de las vialidades mediante la priorización de vehículos que transporten a un mayor número de personas, permitiendo que una misma infraestructura genere un mayor beneficio colectivo.

De igual manera, la propuesta se encuentra alineada con el principio de sostenibilidad, entendido como la obligación de impulsar modelos de movilidad que reduzcan los impactos ambientales asociados al transporte y promuevan formas más racionales de desplazamiento. En este sentido, los carriles VAO incentivan el

uso compartido del vehículo particular, disminuyen la cantidad de automóviles necesarios para realizar un mismo número de viajes y contribuyen a reducir las externalidades negativas derivadas de la congestión vehicular, el consumo de combustibles y la emisión de contaminantes.

La iniciativa también guarda congruencia con el principio de jerarquía de la movilidad previsto en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, el cual establece que las políticas públicas deben orientarse prioritariamente a garantizar el desplazamiento eficiente de las personas y no únicamente la circulación de vehículos. Desde esta óptica, los carriles para Vehículos de Alta Ocupación constituyen un mecanismo que permite privilegiar la movilidad de las personas mediante una utilización más eficiente del espacio vial disponible, fortaleciendo la función social de la infraestructura pública destinada al transporte.

Asimismo, la propuesta resulta compatible con el enfoque de Sistema Seguro reconocido por la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, el cual establece que la planeación, diseño y gestión de la movilidad deben orientarse a reducir riesgos y generar condiciones más seguras para todas las personas usuarias de las vías de comunicación. La implementación de carriles preferenciales sustentados en criterios técnicos de ocupación vehicular y administración de flujos de tránsito constituye una medida que contribuye al ordenamiento de la circulación y al fortalecimiento de las condiciones de seguridad vial.

En el ámbito convencional, la iniciativa guarda correspondencia con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible adoptada por la Organización de las Naciones Unidas. Particularmente, con el Objetivo de Desarrollo Sostenible 11, relativo a lograr ciudades y asentamientos humanos inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, cuya Meta 11.2 promueve el acceso a sistemas de transporte seguros, accesibles, sostenibles y eficientes para todas las personas. Del mismo modo, resulta congruente con el Objetivo de Desarrollo Sostenible 13, relacionado con la adopción

*Página
10 de 18*

1

de medidas para combatir el cambio climático y reducir los impactos ambientales derivados de las actividades humanas, así como con el Objetivo de Desarrollo Sostenible 3, cuya Meta 3.6 busca disminuir las muertes y lesiones ocasionadas por hechos de tránsito.

En consecuencia, la presente iniciativa encuentra sustento en el derecho humano a la movilidad reconocido por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en los principios de eficiencia, sostenibilidad, jerarquía de la movilidad y Sistema Seguro previstos en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, así como en los compromisos internacionales asumidos por el Estado mexicano en materia de desarrollo sostenible. Por ello, la incorporación de los carriles para Vehículos de Alta Ocupación al marco jurídico estatal constituye una medida razonable, proporcional y jurídicamente válida para optimizar el uso de la infraestructura vial, incentivar la movilidad compartida y fortalecer el ejercicio efectivo del derecho humano a la movilidad.

Página
11 de 18

ESTIMACIÓN SOBRE EL IMPACTO PRESUPUESTARIO

Del análisis de la presente iniciativa se advierte que las modificaciones propuestas tienen por objeto incorporar al marco jurídico estatal la figura de los Carriles para Vehículos de Alta Ocupación (VAO) y fortalecer las atribuciones de la Secretaría de Movilidad y Transporte para determinar, regular y supervisar esquemas de movilidad compartida y aprovechamiento eficiente de la infraestructura vial, sin establecer obligaciones inmediatas que impliquen la creación de nuevas estructuras administrativas, la contratación de personal adicional o la ejecución obligatoria de obras públicas.

Las disposiciones contenidas en la propuesta legislativa constituyen mecanismos habilitadores de carácter normativo que facultan a la autoridad competente para implementar, previo análisis técnico y conforme a las necesidades operativas de

cada corredor vial, medidas orientadas a optimizar el uso de la infraestructura existente. En consecuencia, la reforma no genera por sí misma erogaciones directas, permanentes o adicionales para la Hacienda Pública Estatal.

Asimismo, la eventual implementación de carriles para Vehículos de Alta Ocupación, así como la determinación de horarios de operación, requisitos de ocupación vehicular, mecanismos de supervisión, señalización o esquemas de uso compartido de infraestructura vial, quedará sujeta a los estudios técnicos, programas operativos y disponibilidad presupuestaria de las autoridades competentes, debiendo realizarse conforme a los recursos humanos, materiales y financieros autorizados en los presupuestos correspondientes.

Por otra parte, la naturaleza de la reforma privilegia el aprovechamiento más eficiente de la infraestructura vial ya existente, por lo que su finalidad consiste precisamente en incrementar la capacidad funcional de determinados corredores de movilidad sin requerir necesariamente ampliaciones físicas, nuevas vialidades o inversiones extraordinarias en obra pública.

En virtud de lo anterior, se estima que la presente iniciativa no genera impacto presupuestario inmediato ni compromete recursos públicos adicionales para el Estado, sin perjuicio de que las acciones específicas que, en su caso, decidan instrumentar las autoridades competentes deban sujetarse a los procedimientos de planeación, programación y disponibilidad presupuestaria previstos en la legislación aplicable.

*Página
12 de 18*

1

A continuación, se presentan las modificaciones propuestas a la Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo;

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
Artículo 3. Para los efectos de esta Ley y de los Reglamentos que de ella emanen, deberá entenderse Por: I.- a XIV.- (sin correlativo) XV. MOVILIDAD: Conjunto de desplazamientos de personas y bienes que se realizan a través de sus propios medios de locomoción o utilizando algún tipo de transporte, que lleva a cabo la sociedad para satisfacer sus necesidades y alcanzar un pleno desarrollo; considerando como un derecho humano en condiciones de seguridad, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. XV BIS. MOVILIDAD ACTIVA O NO MOTORIZADA: Desplazamiento de personas y bienes que requiere de esfuerzo físico, utilizando ayudas técnicas o mediante el uso de vehículos no motorizados. XVI.- a XXXIII.- (sin correlativo)	Artículo 3. Para los efectos de esta Ley y de los Reglamentos que de ella emanen, deberá entenderse Por: I.- a XIV.- (sin correlativo) XV. MOVILIDAD: Conjunto de desplazamientos de personas y bienes que se realizan a través de sus propios medios de locomoción o utilizando algún tipo de transporte, que lleva a cabo la sociedad para satisfacer sus necesidades y alcanzar un pleno desarrollo; considerando como un derecho humano en condiciones de seguridad, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. XV BIS. MOVILIDAD ACTIVA O NO MOTORIZADA: Desplazamiento de personas y bienes que requiere de esfuerzo físico, utilizando ayudas técnicas o mediante el uso de vehículos no motorizados. XV TER Ter. CARRIL PARA VEHÍCULOS DE ALTA OCUPACIÓN (VAO): Infraestructura vial de uso preferente o exclusivo destinada a vehículos que acrediten transportar un número mínimo de ocupantes determinado por la Autoridad Competente, implementada como medida de gestión de la demanda de movilidad

Página
13 de 18

	para incrementar la eficiencia en el uso de la infraestructura vial, fomentar el transporte compartido, priorizar el traslado de personas sobre el de vehículos y contribuir a la seguridad vial, la sustentabilidad ambiental y la reducción de la congestión vehicular. XVI.- a XXXIII.- (sin correlativo)
Artículo 7. Son atribuciones de la Secretaría: XIX. Supervisar que las unidades destinadas al servicio de transporte público y privado colectivo cuenten con las condiciones de accesibilidad necesarias para la atención de personas con discapacidad y movilidad reducida. (Sin correlativo) (Sin correlativo)	Artículo 7. Son atribuciones de la Secretaría: XIX. Supervisar que las unidades destinadas al servicio de transporte público y privado colectivo cuenten con las condiciones de accesibilidad necesarias para la atención de personas con discapacidad y movilidad reducida. XX. Determinar, establecer, regular, señalar y supervisar carriles para Vehículos de Alta Ocupación (VAO), carriles preferenciales y esquemas de movilidad compartida en vialidades de jurisdicción estatal o metropolitana, estableciendo los requisitos mínimos de ocupación vehicular, horarios de operación, mecanismos de supervisión y vehículos autorizados para su utilización. XXI. Autorizar, previo estudio técnico de movilidad, capacidad operativa, seguridad vial y eficiencia del transporte, el uso compartido de carriles confinados o preferenciales destinados al Servicio de Transporte Público Masivo de Pasajeros por parte de vehículos de alta ocupación,

	vehículos del servicio público individual de pasajeros y demás vehículos que determine la Secretaría, siempre que no se afecte la seguridad, frecuencia, velocidad comercial, capacidad operativa ni calidad del servicio
Artículo 83. Para fijar y aprobar los itinerarios y horarios, la Autoridad Competente tomará en consideración lo siguiente: I. La cantidad de usuarios del servicio, su ubicación, sus necesidades de movilidad, sus líneas de deseo, el horario de operación, los intervalos de tiempo en que deben operar los vehículos de transporte; II. El estado de la vía pública; III. Las velocidades máximas permisibles; y IV. El número de unidades autorizadas para la prestación del servicio	Artículo 83 Bis. Para promover el uso eficiente del espacio vial, disminuir la congestión vehicular y fomentar la movilidad sustentable, la Secretaría podrá implementar carriles para Vehículos de Alta Ocupación (VAO) en las vialidades que determine mediante estudios técnicos Los carriles para Vehículos de Alta Ocupación estarán destinados preferentemente a: I.- Vehículos que transporten cuatro o más ocupantes; II. Vehículos destinados a esquemas de movilidad compartida; III. Vehículos del servicio público individual de pasajeros que se encuentren prestando el servicio con usuarios a bordo; IV. Vehículos de emergencia; y V. Los demás que determine la Secretaría mediante disposiciones administrativas. Tratándose de carriles confinados o preferenciales destinados al Servicio de Transporte Público Masivo de Pasajeros, la autorización de uso compartido deberá garantizar en todo momento la prioridad operativa del sistema y la seguridad de las personas usuarias

1

Por lo anteriormente expuesto, es que someto a consideración de esta Honorable Asamblea el siguiente proyecto de:

DECRETO QUE CONTIENE EL SIGUIENTE ARTÍCULADO

ÚNICO. Se adiciona la fracción XV Ter al artículo 3; se adicionan las fracciones XX y XXI al artículo 7; y se adiciona el artículo 83 Bis de la Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo, para quedar como sigue:

Artículo 3. Para los efectos de esta Ley y de los Reglamentos que de ella emanen, deberá entenderse por:

I. a XXXII Bis. ...

XV Ter. CARRIL PARA VEHÍCULOS DE ALTA OCUPACIÓN (VAO): Infraestructura vial de uso preferente o exclusivo destinada a vehículos que acrediten transportar un número mínimo de ocupantes determinado por la Autoridad Competente, implementada como medida de gestión de la demanda de movilidad para incrementar la eficiencia en el uso de la infraestructura vial, fomentar el transporte compartido, priorizar el traslado de personas sobre el de vehículos y contribuir a la seguridad vial, la sustentabilidad ambiental y la reducción de la congestión vehicular.

*Página
16 de 18*

Artículo 7. Son atribuciones de la Secretaría:

I. a XIX. ...

XX. Determinar, establecer, regular, señalizar y supervisar carriles para Vehículos de Alta Ocupación (VAO), carriles preferenciales y esquemas de movilidad compartida en vialidades de jurisdicción estatal o metropolitana, estableciendo los requisitos mínimos de ocupación vehicular, horarios de operación, mecanismos de supervisión y vehículos autorizados para su utilización.

XXI. Autorizar, previo estudio técnico de movilidad, capacidad operativa, seguridad vial y eficiencia del transporte, el uso compartido de carriles confinados o preferenciales destinados al Servicio de Transporte Público Masivo de Pasajeros por parte de vehículos de alta ocupación, vehículos del servicio público individual de pasajeros y demás vehículos que determine la Secretaría, siempre que no se afecte la seguridad, frecuencia, velocidad comercial, capacidad operativa ni calidad del servicio.

Artículo 83 Bis. Para promover el uso eficiente del espacio vial, disminuir la congestión vehicular y fomentar la movilidad sustentable, la Secretaría podrá implementar carriles para Vehículos de Alta Ocupación (VAO) en las vialidades que determine mediante estudios técnicos.

Los carriles para Vehículos de Alta Ocupación estarán destinados preferentemente a:

- I. Vehículos que transporten cuatro o más ocupantes;**
- II. Vehículos destinados a esquemas de movilidad compartida;**
- III. Vehículos del servicio público individual de pasajeros que se encuentren prestando el servicio con usuarios a bordo;**
- IV. Vehículos de emergencia; y**
- V. Los demás que determine la Secretaría mediante disposiciones administrativas.**

Tratándose de carriles confinados o preferenciales destinados al Servicio de Transporte Público Masivo de Pasajeros, la autorización de uso compartido deberá garantizar en todo momento la prioridad operativa del sistema y la seguridad de las personas usuarias.

TRANSITORIOS

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

SEGUNDO. La Secretaría de Movilidad y Transporte, en el ámbito de sus atribuciones y de conformidad con la disponibilidad presupuestaria correspondiente, realizará las acciones necesarias para la implementación de las disposiciones previstas en el presente Decreto.

TERCERO. La Secretaría de Movilidad y Transporte emitirá, en un plazo no mayor a ciento ochenta días naturales contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, los lineamientos, criterios técnicos y disposiciones administrativas necesarios para la operación, supervisión y evaluación de los Carriles para Vehículos de Alta Ocupación (VAO).

*Página
18 de 18*

Dado en el salón de sesiones de la Comisión Permanente del Congreso del Estado Libre y Soberano de Hidalgo a los 23 días del mes de junio de 2026.

ATENTAMENTE

AVELINO TOVAR IGLESIAS
COORDINADOR DEL GRUPO LEGISLATIVO DEL PARTIDO VERDE EN
HIDALGO



FORMATO DE ADHESIÓN A INICIATIVAS Y/O PROPUESTA DE ACUERDOS ECONÓMICOS.