



H. CONGRESO DEL ESTADO DE YUCATÁN

LEY DE SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE YUCATÁN

SECRETARÍA GENERAL DEL PODER LEGISLATIVO

UNIDAD DE SERVICIOS TÉCNICO-LEGISLATIVOS

Publicada en el D.O. 24-julio-2020



LEY DE SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE YUCATÁN

TÍTULO PRIMERO DISPOSICIONES GENERALES
Capítulo Único Generalidades
Artículo 1.- Artículo 2.- Artículo 3.- Artículo 4.-
TÍTULO SEGUNDO SISTEMA ESTATAL DE SEGURIDAD VIAL
Capítulo I Del Sistema Estatal de Seguridad Vial
Artículo 6.- Artículo 7.- Artículo 8.-
Capítulo II De las Competencias en Materia de Seguridad Vial
Artículo 9.- Artículo 10.- Artículo 11.- Artículo 12.- Artículo 13.- Artículo 14.-
TÍTULO TERCERO INFRAESTRUCTURA VIAL
Capítulo Único De la infraestructura vial segura
Artículo 15.- Artículo 16.- Artículo 17.- Artículo 18.- Artículo 19.-



H. Congreso del Estado de Yucatán
Secretaría General del Poder Legislativo
Unidad de Servicios Técnico-Legislativos

Publicado en el D.O. 24 de julio de 2020

Artículo 20.-

Artículos Transitorios



DECRETO NÚMERO 268

**Publicado en el Diario Oficial del Gobierno del Estado de Yucatán
el 24 de julio de 2020**

Mauricio Vila Dosal, Gobernador del Estado de Yucatán, con fundamento en los artículos 38, 55, fracción II, y 60 de la Constitución Política del Estado de Yucatán; y 14, fracciones VII y IX, del Código de la Administración Pública de Yucatán, a sus habitantes hago saber, que el H. Congreso del Estado de Yucatán se ha servido dirigirme el siguiente decreto:

“EL CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE YUCATÁN, CONFORME CON LO DISPUESTO EN LOS ARTÍCULOS 29 Y 30 FRACCIÓN V DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA, 18 Y 34 FRACCIÓN XIII DE LA LEY DE GOBIERNO DEL PODER LEGISLATIVO, 117 Y 118 DEL REGLAMENTO DE LA LEY DE GOBIERNO DEL PODER LEGISLATIVO, TODOS DEL ESTADO DE YUCATÁN, EMITE LA SIGUIENTE;

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

PRIMERA.- La iniciativa presentada tiene sustento normativo en lo dispuesto por los artículos 35 fracción I de la Constitución Política, y 16 de la Ley de Gobierno del Poder Legislativo del Estado de Yucatán, que facultan a los diputados para poder iniciar leyes y decretos.

De igual forma, con fundamento en el artículo 43 fracción XI inciso i) de la Ley de Gobierno del Poder Legislativo del Estado de Yucatán, esta Comisión Permanente de Desarrollo Urbano, Vivienda e Infraestructura tiene competencia para estudiar, analizar y dictaminar sobre los asuntos propuestos en la iniciativa, toda vez que versa sobre las disposiciones de vialidad, relacionadas con el control y el orden de la circulación vehicular y peatonal en la vías públicas.



SEGUNDA.- El fenómeno del tráfico de vehículos a motor se ha generalizado y extendido de tal manera que puede afirmarse que forma parte de la vida cotidiana y que se ha transformado en una de las expresiones más genuinas del ejercicio de la libertad de circulación. Pero, al efectuarse de forma masiva y simultánea, lleva consigo una serie de problemas que es necesario regular para que aquel ejercicio no lesione intereses individuales o colectivos que deben ser objeto de protección pública.

Las innegables secuelas negativas del tráfico tienen su máximo exponente en los accidentes de circulación, que representan un alto coste para la sociedad y vienen a acentuar la obligada intervención de los poderes públicos en el mantenimiento de la seguridad de la circulación vial, como corolario inexcusable de la competencia exclusiva que otorga al Estado, en materia de tráfico y de circulación de vehículos a motor.

Por otra parte, es importante mencionar que en 2010, la ONU proclamó el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, con el objetivo de potenciar las acciones individuales y conjuntas de los Estados para reducir las cifras de siniestros de tránsito y hacer frente a esta “pandemia”, basándose en cinco pilares: gestión de la seguridad; vías de tránsito y movilidad más segura; seguridad vehicular; usuarios de vías de tránsito más seguros; y respuesta por siniestros.

A partir de esta declaración, los Estados miembros y organizaciones civiles propusieron una serie de reformas, planes, programas y convenios para alcanzar los objetivos. En el caso de México se propuso atender el primer pilar con la creación de un marco legal que posicionara la seguridad vial como prioridad en la agenda nacional; distribuyera las atribuciones y responsabilidades entre los



diferentes niveles de gobierno para actuar y viabilizara la asignación de recursos del Estado, reduciendo los hechos de tránsito.

De 2013 a 2018, esta intención se tradujo en diversas propuestas de reformas y adiciones constitucionales, leyes generales relacionadas con la materia, así como la creación de leyes específicas. No obstante, fue hasta 2019 cuando la iniciativa de Ley General de Seguridad Vial se posicionó en la agenda del Senado de la República. Dicha iniciativa basó su estructura en las recomendaciones internacionales y establece principalmente los siguientes cuatro puntos:

1. La creación de un Consejo Nacional de Seguridad Vial;
2. El establecimiento de la concurrencia y distribución de facultades en la materia;
3. La fijación de bases y obligatoriedad de controlar factores de riesgo; y
4. La creación de un sistema de información, entre otras.

TERCERA.- Por otra parte, en Yucatán son constantes los accidentes viales; solo en 2018 fueron al menos 230 personas que perdieron la vida, entre ellas, la mayoría fueron motociclistas, le siguen ciclistas, peatones, conductores y pasajeros.

Es por lo anterior, que los diputados integrantes de esta comisión dictaminadora, vemos que es necesario aprobar esta ley, ya que el objeto de esta es la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas del país, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo a través de la generación de sistemas viales seguros.



Debido a la frecuencia de los accidentes en prácticamente todo el país, es necesario entonces contar con una ley que homologue el esfuerzo que realiza cada entidad.

Hoy día nos enfrentamos a dilemas relacionados con la movilidad sustentable, pero debemos asegurarnos de que esta movilidad vele por la vida de las personas, por su integridad física y por su patrimonio.

El esfuerzo debe ser coordinado y no dejar toda la responsabilidad a la autoridad; como sociedad, debemos estar conscientes de este problema, pero sobre todo entender lo necesario que es la seguridad vial.

CUARTA.- Por todo lo anterior, resulta indispensable que en el estado cuente con una ley en este tema ya que se estará protegiendo a todos, y cuando hablamos de todos nos referimos a peatones, ciclistas y usuarios de cualquier medio de transporte no motorizado, motociclistas, usuarios del transporte público, automovilistas.

Lamentablemente, los accidentes viales traen como consecuencia la muerte, lesiones y discapacidades ocasionadas por accidentes de tránsito, pero también trae consigo cuantiosos daños materiales.

Como sociedad debemos replantearnos qué tipo de ciudades y comunidades queremos, los accidentes viales son también una forma de violencia contra las personas. Como yucatecos necesitamos regresar a ciudades y pueblos más humanos, más seguros, en el que todos estemos seguros y tranquilos, que cuando salgamos a las calles tengamos la seguridad de que vamos a regresar a



nuestro hogar vivos. Es necesario continuar con cualquier acción que disminuya la inseguridad vial, estamos seguros de que con leyes como éstas, pero sobre todo con su correcta y puntual aplicación la situación puede cambiar.

Son urgentes los procedimientos estandarizados en los ámbitos federal, estatal y municipal, que garanticen el tránsito seguro de las personas por la vía pública. Son urgentes los procedimientos estandarizados en los ámbitos federal, estatal y municipal, que garanticen el tránsito seguro de las personas por la vía pública.

QUINTA.- Por lo que de acuerdo a lo anteriormente señalado, consideramos viable el contenido de la iniciativa, objeto de este estudio legislativo, el cual nos permitirá crear el Sistema Estatal de Seguridad Vial como instancia responsable de la coordinación las acciones entre el ejecutivo estatal y los municipios, tendientes a prevenir y reducir las muertes, lesiones y discapacidades ocasionadas por accidentes de tránsito en el territorio del estado.

Es de resaltar que durante los trabajos de análisis de dicha iniciativa, en el seno de esta Comisión Permanente, se presentaron diversas propuestas que enriquecieron el contenido de la misma, siendo estas tanto de fondo como de técnica legislativa.

Por todo lo anteriormente expuesto, consideramos suficientemente analizada la iniciativa que modifica la Ley de Seguridad Vial del Estado de Yucatán. En tal virtud, con fundamento en los artículos 30 fracción V de la Constitución Política; artículos 18 y 43 fracción XI inciso i) de la Ley de Gobierno del Poder Legislativo y 71 fracción II del Reglamento de la Ley de Gobierno del Poder Legislativo, todos del Estado de Yucatán, sometemos a consideración del Pleno del H. Congreso del Estado de Yucatán, el siguiente:



D E C R E T O:

Por el que se expide la Ley de Seguridad Vial del Estado de Yucatán

Artículo único. Se expide la Ley de Seguridad Vial del Estado de Yucatán, para quedar como sigue:

LEY DE SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE YUCATÁN

**TÍTULO PRIMERO
DISPOSICIONES GENERALES**

**Capítulo Único
Generalidades**

Artículo 1.- Esta Ley es de orden público, e interés y observancia general en todo el Estado de Yucatán, y tiene por objeto establecer las bases del Sistema Estatal de Seguridad Vial como instancia de coordinación entre el ejecutivo estatal y los municipios, para prevenir y reducir las muertes, lesiones y discapacidades ocasionadas por siniestros de tránsito en el territorio del estado.

Artículo 2.- Las acciones que deriven de la presente Ley tendrán como objetivo prioritario proteger los derechos a la vida y a la integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas del estado, bajo un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo a través de la generación de sistemas viales seguros.

Artículo 3.- La seguridad vial en el estado se basará en los siguientes principios:

I.- Todo siniestro de tránsito es prevenible.

II.- El resguardo de la integridad física del usuario es responsabilidad compartida entre los proveedores de las vías, los operadores de los distintos modos de transporte, y los propios usuarios.

III.- La seguridad vial debe ser continua, entendida como aquella que responde a las necesidades de las generaciones presentes y futuras, a través de instrumentos e instituciones.



IV.- Los sistemas de seguridad vial derivarán de acciones concertadas entre los sectores público, privado y social, a través de mecanismos transparentes de participación.

V.- La seguridad vial depende de infraestructura vial diseñada bajo criterios de accesibilidad universal.

VI.- Las políticas públicas en materia de seguridad vial priorizarán a los usuarios más vulnerables, a través de la intermodalidad y el uso cordial y responsable de la vía pública.

Artículo 4.- La prioridad en el uso de la vía pública, tanto en las políticas públicas como en los planes y programas en materia de seguridad vial, estará determinada por el nivel de vulnerabilidad de los usuarios de la vía, de acuerdo a la siguiente jerarquía:

- I.-** Personas con movilidad limitada y peatones.
- II.-** Usuarios de transporte no motorizado.
- III.-** Motociclistas.
- IV.-** Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros.
- V.-** Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros.
- VI.-** Prestadores del servicio de transporte de carga.
- VII.-** Usuarios de transporte particular automotor.

Artículo 5.- Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

I.- Atención médica pre-hospitalaria: es la otorgada al paciente cuya condición clínica se considera que pone en peligro la vida, un órgano o su función, con el fin de lograr la limitación del daño y su estabilización orgánico-funcional; comprende desde los primeros auxilios que se le brindan hasta la llegada y entrega a un establecimiento para la atención médica con servicio de urgencias.

II.- Auditoría de seguridad vial: Procedimiento sistemático útil para la prevención de siniestros de tránsito y la reducción de la gravedad de los mismos, mediante el cual se comprueban las condiciones de seguridad en el proyecto de



una nueva vía pública o de una vía pública existente o de cualquier proyecto u obra que pueda afectar tanto a la vía misma como a los usuarios.

III.- Especificaciones técnicas: parámetros a los que se encuentra sujeto el diseño, funcionalidad y uso tanto de las vías públicas como de los modos de transporte, con el objeto de garantizar la seguridad e integridad del usuario y la disminución del riesgo.

IV.- Factor de riesgo: Todo hecho, acción o circunstancia que propicie un siniestro de tránsito.

V.- Infraestructura vial: Conjunto de elementos físicos con que cuentan las vías públicas, que tienen una finalidad de beneficio general, y que permiten su mejor funcionamiento.

VI.- Observatorio: al Observatorio de Seguridad Vial.

VII.- Seguridad vial: Condiciones cuyo objetivo es prevenir y evitar los siniestros de tránsito, derivadas de políticas públicas tendientes a proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas.

VIII.- Siniestro de tránsito: Son todos aquellos siniestros, hechos o eventos que, producidos por el tránsito vehicular, en el que intervienen por lo menos un vehículo, causan la muerte, lesiones, alguna discapacidad o daños materiales, que pueden prevenirse y sus efectos adversos atenderse.

IX.- Sistema: al Sistema Estatal de Seguridad Vial.

X.- Sistema vial: Conjunto de elementos y recursos relacionados, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas y bienes por las vías públicas.

XI.- Unidad de verificación: Persona física o moral que realiza actos de verificación.

XII.- Usuario: Personas que se desplazan a través de una vía pública estatal, sin importar el medio que utilice.

XIII.- Vía Pública: Carretera o calle de cualquier tipo, cuya función es facilitar el desplazamiento de los usuarios.



TÍTULO SEGUNDO SISTEMA ESTATAL DE SEGURIDAD VIAL

Capítulo I Del Sistema Estatal de Seguridad Vial

Artículo 6.- El Sistema Estatal de Seguridad Vial es el conjunto de dependencias y entidades de la administración pública estatal, y de los ayuntamientos de los municipios del estado, que tiene por objeto la creación e implementación coordinada de principios, elementos, acciones, planes, programas, criterios, instrumentos, políticas públicas, servicios y normas, destinadas a garantizar el desplazamiento seguro de los individuos en las vías públicas estatales y municipales, el cual tendrá como órgano rector el Consejo Consultivo de Tránsito y Vialidad, de conformidad con lo dispuesto en esta Ley.

Artículo 7.- Las funciones de planeación, programación, gestión, control, evaluación e investigación realizadas por el Sistema tendrán como prioridad la consecución de las siguientes metas específicas:

- I.-** Fortalecimiento de la capacidad de gestión de la seguridad vial.
- II.-** Modernización de la infraestructura vial y de transporte, haciéndola más segura y accesible.
- III.-** Uso seguro en el manejo de vehículos.
- IV.-** Comportamiento responsable de los usuarios de las vías públicas, a efecto de disminuir los factores de riesgo.
- V.-** Mejoramiento de los servicios de atención médica por siniestros de tránsito.
- VI.-** Fomento al desarrollo de ciclo pistas.

Artículo 8.- El Sistema está integrado por los titulares de las dependencias y entidades del Ejecutivo del estado relacionadas con la materia, y por los presidentes municipales de los ayuntamientos del Estado.



Capítulo II

De las Competencias en Materia de Seguridad Vial

Artículo 9.- El ejecutivo estatal a través de sus dependencias y entidades, y los municipios a través de sus ayuntamientos coadyugarán en el cumplimiento de las acciones de esta Ley, de conformidad con las competencias previstas en el presente ordenamiento y demás instrumentos legales aplicables.

Artículo 10.- Son competencias del Ejecutivo Estatal las siguientes:

I.- Coordinarse con los ayuntamientos para alcanzar los objetivos y prioridades previstos en los planes o programas en materia de seguridad vial, y los demás que de estos deriven.

II.- Coadyuvar en la adopción y consolidación del Sistema.

III.- Elaborar y articular políticas públicas para erradicar las muertes, lesiones y discapacidades ocasionadas por siniestros de tránsito.

IV.- Promover, en coordinación con las autoridades municipales cursos de capacitación para las personas que atiendan a víctimas de siniestros de tránsito.

V.- Brindar asesoría técnica a las autoridades municipales que lo soliciten, en la elaboración e implementación de programas de seguridad vial.

VI.- Promover el fortalecimiento institucional de las autoridades locales en la planeación de la seguridad vial.

VII.- Formular las bases para la coordinación entre las autoridades municipales para la prevención y atención de siniestros de tránsito, así como su seguimiento respectivo.

VIII.- Establecer los criterios y procedimientos para diseñar e implementar programas de seguridad vial, con un enfoque de prevención.

IX.- Establecer en la legislación local las disposiciones necesarias para la construcción y adecuación de la infraestructura, equipamiento y servicios urbanos para garantizar sistemas viales seguros.

X.- Realizar operativos de alcoholimetría en el ámbito de su competencia.



XI.- Garantizar que las vías públicas de su jurisdicción proporcionen un nivel de servicio adecuado para todos los usuarios, sin importar el modo de transporte que utilicen.

XII.- Promover el fortalecimiento institucional en materia de planeación, regulación y administración de sistemas seguros de transporte público, urbano, metropolitano y suburbano.

XIII.- Mantener actualizada la información contenida en sus padrones vehiculares con la finalidad de dar cumplimiento a las disposiciones relativas al registro público vehicular con el objetivo de coadyuvar al cumplimiento de los principios de la presente Ley.

XIV.- Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 11.- Son competencias de los municipios las siguientes:

I.- Instrumentar y articular políticas públicas orientadas a erradicar las muertes, lesiones y discapacidades por siniestros de tránsito.

II.- Coadyuvar con el estado en la implementación del Sistema.

III.- Promover en coordinación con el ejecutivo estatal y con otros municipios, cursos de capacitación a las personas que atiendan a víctimas de siniestros de tránsito.

IV.- Coordinarse con el ejecutivo estatal a fin de homologar los criterios en cuanto a los límites de alcohol en sangre y aire aspirado permitidos.

V.- Realizar los operativos de alcoholimetría en el ámbito de su respectiva competencia.

VI.- Atender y participar en la elaboración de criterios y demás disposiciones administrativas en la materia de seguridad vial, con la finalidad de homologar normas que aseguren el desplazamiento seguro de las personas en todo el territorio estatal.

VII.- Cumplir con los Programas de Seguridad Vial, emitidos por el ejecutivo estatal, y adecuarlos a sus propios Programas de Seguridad Vial.



VIII.- Coordinarse con otros municipios para alcanzar los objetivos y prioridades previstos en los planes o programas en materia de seguridad vial.

IX.- Evaluar y vigilar el cumplimiento de los planes y programas de su competencia, en materia de seguridad vial, de los centros de población ubicados en su territorio.

X.- Recabar y enviar al Sistema, la información que registre en materia de siniestros de tránsito.

XI.- Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 12.- En el caso de las conurbaciones o zonas metropolitanas, las autoridades correspondientes, en el ámbito de su competencia, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada las acciones en materia de seguridad vial, con apego a lo dispuesto en esta Ley.

Artículo 13.- El Consejo Consultivo de Tránsito y Vialidad, es el organismo rector del Sistema Estatal de Seguridad Vial responsable de coordinar las políticas estatales y municipales encaminadas a prevenir y reducir las muertes, lesiones y discapacidades ocasionadas por siniestros de tránsito en el territorio del estado, el cual tendrá su integración y atribuciones establecidas en la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Yucatán y su Reglamento.

Artículo 14.- El Consejo Consultivo de Tránsito y Vialidad al que hace referencia el presente ordenamiento deberá prever un Observatorio de Seguridad Vial con el objeto de realizar el análisis, recolección y sistematización de datos relevantes para la seguridad vial y la gestión del tránsito de todos los usuarios de la vía pública; a fin de obtener, registrar, procesar y actualizar la información en materia de seguridad vial, para determinar, cuantitativa y cualitativamente, de manera precisa y confiable la situación de la seguridad vial en el estado, deducir los factores asociados a los siniestros de tránsito y evidenciar, de manera continua y oportuna, la definición de indicadores, políticas públicas e intervenciones dirigidas a mejorar las condiciones de seguridad vial en el territorio estatal.

El Observatorio antes referido se integrará con especialistas certificados en ingeniería y vialidad, en urbanismo, sustentabilidad y medio ambiente, y cualquier otra especialidad que el Consejo Consultivo de Tránsito y Vialidad estime necesario para la observancia. Ninguno de los especialistas que se hace mención pueden ser trabajadores de la Secretaría de Seguridad Pública.



Los datos recabados y el análisis hecho por dicho observatorio deberán ser utilizados para la elaboración del Programa Estatal de Seguridad Vial.

TÍTULO TERCERO INFRAESTRUCTURA VIAL

Capítulo Único De la infraestructura vial segura

Artículo 15.- El ejecutivo estatal y los municipios fomentarán e impulsarán que las obras de infraestructura vial sean diseñadas y ejecutadas bajo los principios establecidos en la presente Ley, priorizando obras que atiendan a la jerarquía que establece el artículo 3 del presente ordenamiento.

Artículo 16.- En materia de prevención de siniestros de tránsito, en el marco de sus atribuciones, el ejecutivo estatal y los municipios deberán establecer políticas públicas, planes y programas que, reconociendo la posibilidad del error humano, se encaminen a evitar muertes, lesiones y discapacidades, a través del mejoramiento de la infraestructura vial.

Artículo 17.- Todos los proyectos de infraestructura vial de los nuevos fraccionamientos estatal y municipal deberán implementar la generación de espacios de calidad, respetuosos del medio ambiente, accesibles, seguros y con criterios de diseño universal para la circulación de peatones y vehículos no motorizados, debiendo considerar como parámetros para dicha infraestructura el establecimiento de vías peatonales, y el diseño de ciclo pistas en los nuevos fraccionamientos, para otros vehículos no motorizados y el diseño de contenciones más eficaces y eficientes que prevengan o amortigüen en las salidas de camino, curvas e intersecciones los siniestros de tránsito.

Artículo 18.- El ejecutivo estatal y los municipios deberán considerar los siguientes criterios en el diseño de infraestructura vial segura:

I.- Planeación bajo el enfoque de calles completas. La construcción de infraestructura vial deberá tomar en cuenta la multiplicidad de los usuarios de la vía pública, con especial énfasis en la jerarquía consagrada en esta Ley.

II.- Accesibilidad universal. La infraestructura vial debe estar prevista para todas las personas, por lo que la continuidad de superficies, tiempos de cruce, secciones, señales, diseños geométricos y todos los elementos de las calles deben estar diseñados para todos, sin discriminación de género, edad, capacidad o condición.



III.- Intersecciones seguras. Las intersecciones deben estar diseñadas para garantizar la seguridad de los usuarios, especialmente los peatones; por lo que es necesario reducir velocidades en las mismas, establecer cruces a nivel y diseñar fases cortas de semáforo para los vehículos automotores.

IV.- Pacificación del tránsito. Los diseños en infraestructura vial deberán priorizar la reducción de flujos y velocidades vehiculares. Los diseños, sentidos y operación vial deben responder a este criterio general.

V.- Bajas velocidades. Los diseños geométricos, señales y elementos de la vía pública deberán asegurar que los vehículos automotores circulen a la velocidad que permita el diseño.

VI.- Desarrollo de ciclo pistas. Que permitirá a los habitantes de la ciudad y sus municipios, moverse dentro de su comunidad sin necesidad de usar automóvil.

Artículo 19.- El ejecutivo estatal y los municipios deberán llevar a cabo auditorías de seguridad vial, en las etapas de planeación, proyecto, construcción y operación de las vías públicas, conforme a los lineamientos y disposiciones administrativas que al efecto se admitan, con el fin de determinar segmentos de la vía pública que presenten riesgos para la seguridad, así como las siguientes acciones:

I.- Identificar los factores determinantes que ponen en riesgo la seguridad vial y realizar las acciones necesarias que permitan intervenir en la prevención.

II.- Diseñar, desarrollar e incorporar una señalización vial uniforme y estandarizada en todo el país, conforme a las normas oficiales mexicanas aplicables.

III.- Implementar los mecanismos de contención y los dispositivos de seguridad más eficaces y eficientes que prevengan o amortigüen las salidas de camino y los choques contra obstáculos adyacentes al arroyo vial o contra el mobiliario urbano, conforme a las normas oficiales mexicanas aplicables.

Artículo 20.- Todos los proyectos de infraestructura vial y la que este en operación, deberán observar las mejores prácticas y emplear los mejores materiales de acuerdo a la más actualizada evidencia científica; así como incorporar en lo posible, los avances e innovaciones tecnológicas existentes y futuras en materia de seguridad vial.



Artículos Transitorios

Primero.- Entrada en vigor

El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial del Gobierno Estado.

Segundo.- Reglamento de la Ley

El Ejecutivo estatal emitirá el reglamento de esta Ley dentro de los 120 días posteriores a la entrada en vigor del presente Decreto.

Tercero.- Sistema Estatal de Seguridad Vial

El Sistema Estatal a que se refiere esta Ley deberá instalarse dentro de los 30 días posteriores a la entrada en vigor del presente Decreto.

Cuarto.- Instalación de Observatorio de Seguridad Vial

El Titular del Poder Ejecutivo del Estado de Yucatán deberá realizar los ajustes reglamentarios correspondientes para que el Consejo Consultivo de Tránsito y Vialidad, a más tardar dentro de los 30 días naturales posteriores a la entrada en vigor del presente decreto, integre e instale el Observatorio de Seguridad Vial en términos del presente ordenamiento.

Quinto.- Derogación Expresa

Todos aquellos ordenamientos de jerarquía inferior a la presente Ley que se contrapongan a ésta, tendrán que ser adecuados en concordancia con esta Ley en un plazo no mayor de 365 días naturales a partir de su entrada en vigor.

DADO EN LA SEDE DEL RECINTO DEL PODER LEGISLATIVO EN LA CIUDAD DE MÉRIDA, YUCATÁN, ESTADOS UNIDOS MEXICANOS A LOS CATORCE DÍAS DEL MES DE JULIO DEL AÑO DOS MIL VEINTE.- PRESIDENTA DIPUTADA LIZZETE JANICE ESCOBEDO SALAZAR.- SECRETARIA DIPUTADA KATHIA MARÍA BOLIO PINELO.- SECRETARIA DIPUTADA FÁTIMA DEL ROSARIO PERERA SALAZAR.- RÚBRICAS.”

Y, por tanto, mando se imprima, publique y circule para su conocimiento y debido cumplimiento.



H. Congreso del Estado de Yucatán
Secretaría General del Poder Legislativo
Unidad de Servicios Técnico-Legislativos

Publicado en el D.O. 24 de julio de 2020

Se expide este decreto en la sede del Poder Ejecutivo, en Mérida, Yucatán, a 23 de julio de 2020.

(RÚBRICA)
Lic. Mauricio Vila Dosal
Gobernador del Estado de Yucatán

(RÚBRICA)
Abog. María Dolores Fritz Sierra
Secretaria general de Gobierno



APÉNDICE

Listado de los decretos que derogaron, adicionaron o reformaron diversos artículos de la Ley de Seguridad Vial del Estado de Yucatán.

REFORMAS POR DECRETO

REFORMAS	DECRETO	FECHA DE PUBLICACIÓN EN EL DIARIO OFICIAL DEL GOBIERNO DEL ESTADO
Ley de Seguridad Vial del Estado de Yucatán.	268	24/julio/2020
Se rectifica la redacción del párrafo quinto de la página 12 de la publicación; la redacción de los artículos 2, 3, 4, 5, 11, 13 y 14, y la redacción de los artículos transitorio tercero y cuarto de la Ley de Seguridad Vial del Estado de Yucatán, contenida en el Decreto por el que se expide dicho ordenamiento, mismo que fue publicado en la edición del Diario Oficial del Gobierno del Estado de Yucatán de fecha 24 de julio de 2020, mediante Decreto 268/2020.	NOTA ACLARATORIA	14/agosto/2020