

Mérida, Yucatán a 22 de enero de 2019.

H. CONGRESO DEL ESTADO DE YUCATAN.

PRESIDENTE MESA DIRECTIVA.

La que suscribe, Diputada María de los Milagros Romero Bastarrachea, en nombre y representación de las diputadas integrantes de la fracción parlamentaria de Movimiento Ciudadano en esta LXII Legislatura del H. Congreso del Estado de Yucatán; con fundamento en lo dispuesto por el artículo 35 fracción I de la Constitución Política del Estado de Yucatán, y para efectos de lo establecido en el artículo 30 la fracción V de la misma norma, en este acto presento al Pleno y a la Mesa Directiva, Iniciativa de Decreto con proyecto de Ley de Seguridad Vial del Estado de Yucatán, lo que realizamos de conformidad con la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Garantizar el ejercicio pleno de los derechos humanos es propósito fundamental del estado a través de sus órganos de gobierno. Cuando son el derecho a la seguridad personal, a la vida y a la salud los que están en riesgo se vuelve urgente tomar medidas para evitar que sigan siendo afectados.

En Yucatán las lesiones y muertes por accidentes de tránsito son un problema constante. Cada día muchos yucatecos pierden la vida y otros sufren lesiones diversas o quedan incapacitados.

Las causas de lo anterior son diversas y van, desde el aumento creciente de vehículos en la entidad, hasta una cultura de poco respeto a las normas de tránsito, pasando por supuesto por imprudencias de los peatones y a las malas condiciones de la infraestructura vial.

Pero sin importar las causas, es devastador el impacto que ocurre en las familias cuando un miembro muere o resulta severamente lesionado a causa de un accidente de tránsito.

Yucatán es el lugar más seguro del país y eso ha propiciado una explosión demográfica imparable, aunada a un incremento constante del parque vehicular. Dichos factores por sí solos se convierten en un detonante de accidentes viales.

Según datos del INEGY, en Yucatán habitamos más de dos millones de personas, y hay un parque vehicular registrado de casi 800,000 vehículos automotores. Junto a esas cifras se dan las de accidentes viales.

Sólo en lo que va de este año han fallecido 16 personas en accidentes viales, de los cuales 8 ha sido motociclistas; 4 de viajeros o acompañantes; 2 de Conductores, 1 ciclista y 1 peatón. Dicho dato no es más que una pequeña muestra del volumen creciente de personas afectadas por los accidentes de tránsito.

Pero un dato real mucho más fuerte es que del año 2,000 al 2,015 se dieron en Yucatán 4,273 muertes por accidentes de tránsito.

Lo cierto es que las muertes, lesiones e incapacidades ocasionadas por problemas viales pueden prevenirse. Y ese es el objetivo principal de la Ley que hoy presentamos a la consideración de esta Soberanía.

Nuestra propuesta de Ley de Seguridad Vial busca proteger los derechos humanos de la vida, la seguridad, la salud y la movilidad. Estableciendo un marco normativo que sirva para prevenir y reducir las muertes, lesiones y discapacidades ocasionadas por accidentes de tránsito en el territorio del estado.

Proponemos dotar a Yucatán de un marco jurídico indispensable, que coadyuve a resolver aspectos fundamentales para la vida, y para la calidad de vida de quienes lo habitamos. Se requiere una estrategia inmediata que ofrezca nuevas alternativas para atender dicho problema social, la cual deberá ejecutarse a través de acciones transversales y perfectamente definidas.

Proponemos para dicha estrategia adoptar la denominada "Visión Cero", la cual consiste en asumir que todo accidente de tránsito es prevenible, y teniendo como principios: que nadie debe morir ni sufrir lesiones en las vías públicas; que las calles y los vehículos deben adaptarse en mayor medida a las condiciones del ser humano; que el resguardo de la integridad física de las personas que transitan en las vías públicas es responsabilidad de todos; y que es aceptable que ocurran accidentes pero no que resulten en lesiones serias.

En Yucatán carecemos de procedimientos estandarizados que garanticen el tránsito seguro de las personas por la vía pública. No contamos con una legislación estatal que sienta las bases para resolver la grave problemática que representan los accidentes de tránsito.

La seguridad vial es multisectorial, por lo que su legislación debe involucrar a diversos sectores como son educación, salud, transporte y seguridad pública, entre otros; requiriendo de acciones concretas y articuladas, así como datos precisos y confiables que se conviertan en políticas públicas que puedan ser instrumentadas en el sector público, privado y sociedad civil organizada.

Requerimos la existencia de un marco jurídico sistémico que prevenga los accidentes viales considerando los cinco principales factores de riesgo: el alcohol y la mala conducción, el exceso de velocidad, el no usar cascos de motocicleta, y el no usar cinturones de seguridad ni sistemas de retención infantil.

La Ley de Seguridad Vial que hoy presentamos tiene como objetivo central 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.

El Sistema Estatal de Seguridad Vial será el conjunto de dependencias y entidades de la administración pública estatal, y de los ayuntamientos de los municipios del estado, que tendrán 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.

La ley que proponemos establece cinco principios en los que se basará la seguridad vial en el estado, así como siete jerarquías de usuarios de las vías públicas, sobre las cuales se realizarán e implementarán las políticas, planes y programas de seguridad vial.

Se establecen competencias para el ejecutivo estatal y los municipios coadyuven en el cumplimiento de las acciones y propósitos de la Ley.

Para efectos de usar una terminología más adecuada, proponemos sustituir el término "accidente" por "siniestro" de tránsito. Ello debido a que el primer término refiere a un hecho fortuito, causado por la casualidad o el azar y que no se puede prevenir; en cambio el término "siniestro" hace referencia a un hecho causal que se da por la interacción de diversos factores sobre los cuales se puede actuar y prevenirse.

Para efectos de la ley que proponemos, la precisión de dicho término es fundamental, debido al carácter preventivo de las disposiciones de la norma.

Se crea el Consejo Estatal de Seguridad Vial como 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 accidentes de tránsito en el territorio del estado.

Con la finalidad de que en la solución de los problemas generados por los accidentes de tránsito participen tanto instancias de gobierno como ciudadanos, se propone que el Consejo Estatal de Seguridad Vial se integre con representantes de diversas dependencias

del ejecutivo y de los ayuntamientos, así como con representantes de instituciones educativas, de organizaciones de la sociedad civil, de cámaras empresariales y de agrupaciones de padres de familia.

También propone la Ley crear el Observatorio de Seguridad Vial, con la función de realizar análisis, recolección y sistematización de datos relevantes para una mayor seguridad vial y tránsito en las vías públicas del estado.

Se establece que ejecutivo estatal y los municipios del estado fomentarán e impulsarán que las obras de infraestructura vial sean diseñadas y ejecutadas bajo los principios de:

- Todo accidente de tránsito es prevenible;
- 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;
- La seguridad vial debe ser continua, entendida como aquella que responde a las necesidades de las generaciones presentes y futuras;
- Los sistemas de seguridad vial derivarán de acciones concertadas entre los sectores público, privado y social;
- La seguridad vial depende de infraestructura vial diseñada bajo criterios de accesibilidad universal; y
- Las políticas públicas en materia de seguridad vial priorizarán a los usuarios más vulnerables.

La estructura de la Ley de Seguridad Vial del Estado de Yucatán se integrará con cuatro Títulos, seis Capítulos, veintiséis artículos y seis Artículos Transitorios.

Compañeras y compañeros diputados todos en alguna ocasión nos hemos visto involucrados de una u otra forma en algún tipo de accidente de tránsito y en sus consecuencias. Ello nos permite no sólo ser empáticos con quienes sufren por dichos percances, sino que, como representantes populares nos obliga a proponer acciones que tiendan a evitar que se sigan produciendo.

Legislar sobre seguridad vial, implica abordar distintos aspectos que tienen que ver con la vida cotidiana de las personas, como son la salud, la productividad laboral, el derecho a un ambiente sano, la seguridad pública, el diseño de calles y la movilidad; pero sobre todo con el bienestar general de todos.

Estamos ante la oportunidad perfecta para dotar a Yucatán de un marco jurídico que sienta las bases para un Yucatán sin muertos, sin lesionados y sin incapacitados por accidentes viales. Los conmino a apoyar la presente Iniciativa y a trabajar en su enriquecimiento.

Por lo anterior expuesto, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 36 de la Constitución Política del Estado de Yucatán; 16 y 17 de la Ley de Gobierno del Poder Legislativo del Estado de Yucatán, y 58, 68, 69 y 82 del Reglamento de la Ley de Gobierno del Poder Legislativo del Estado de Yucatán, presentamos ante esta Soberanía, Ley de Seguridad Vial del Estado de Yucatán, de conformidad con el siguiente proyecto de:

DECRETO

ARTÍCULO ÚNICO: El H. Congreso del Estado de Yucatán emite 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.

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;
- IV. Los sistemas de seguridad vial derivarán de acciones concertadas entre los sectores público, privado y social;
- V. La seguridad vial depende de infraestructura vial diseñada bajo criterios de accesibilidad universal; y
- VI. Las políticas públicas en materia de seguridad vial priorizarán a los usuarios más vulnerables.

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, y
- VII. Usuarios de transporte particular automotor.

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

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.

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.

Aval médico: Documento que define las condiciones psicofísicas indispensables y las posibles alteraciones orgánico funcionales que deberán tomarse en cuenta en la práctica del examen de valoración psicofísica integral, para determinar si una persona es apta o no apta para ejercer las funciones que la licencia de conducir le confiere.

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.

Examen de valoración psicofísica integral: conjunto de estudios clínicos y de gabinete, que se practican a los aspirantes a obtener o renovar una licencia de conducir; con la finalidad

de dictaminar si está en aptitud, desde el punto de vista médico y psicológico, de realizar las funciones que la licencia le otorga.

Consejo: El Consejo Estatal de Seguridad Vial.

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

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.

Observatorio: al Observatorio de Seguridad Vial.

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

Sistema: al Sistema Estatal de Seguridad Vial.

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

Siniestro de tránsito: Evento que es producido por el tránsito vehicular, en el que interviene por lo menos un vehículo, causando la muerte, lesiones, alguna discapacidad y/o daños materiales.

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

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

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.

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 de los vehículos;
- IV. Comportamiento responsable de los usuarios de las vías públicas, a efecto de disminuir los factores de riesgo; y
- V. Mejoramiento de los servicios de atención médica por siniestros de tránsito.

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 coadyuvarán 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. Instrumentar 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; y
- 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; y
- 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.

TÍTULO TERCERO CONSEJO ESTATAL DE SEGURIDAD VIAL

Capítulo I De la Integración del Consejo Estatal de Seguridad Vial

Artículo 13.- El Consejo Estatal de Seguridad Vial 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.

Artículo 14.- El Consejo Estatal de Seguridad Vial estará integrado por:

- I. La Secretaría General de Gobierno, quien lo presidirá;
- II.- La Secretaría de Seguridad Pública;

- III.- La Secretaría de Educación;
- IV.- La Secretaría de Salud;
- V.- La Secretaría de Obras Públicas;
- VI.- Los Ayuntamientos;
- VII.- Representantes de Instituciones educativas;
- VIII.- Representantes de Organizaciones de la Sociedad Civil;
- IX.- Representantes de Cámaras empresariales, y
- X.- Agrupaciones de Padres de familia.

Capítulo II De las atribuciones del Consejo Estatal de Seguridad Vial

Artículo 15.- El Consejo Estatal de Seguridad Vial tendrá las siguientes atribuciones generales:

- I.- Ocupar la Secretaría Ejecutiva del Sistema;
- II.- Coordinar y evaluar la implementación y operación del Sistema;
- III.- Ser instancia de coordinación entre los integrantes del Sistema;
- IV.- Establecer los instrumentos y mecanismos necesarios para el diagnóstico, información, seguimiento y evaluación de las políticas públicas, planes y programas de seguridad vial;
- V.- Conducir la realización de diagnósticos estatales y municipales en materia de incidencia de siniestros en las vías de comunicación, así como de fallecimientos, lesionados e incapacitados derivados de siniestros de tránsito;
- VI.- Planear y evaluar políticas públicas, planes y programas de seguridad vial;
- VII.- Proponer programas estatales de prevención de siniestros viales, de capacitación de servidores públicos en materia de atención de siniestros viales, de difusión de la cultura de responsabilidad en el manejo de automóviles, y de cuidado personal y uso racional de las vías públicas por parte de los usuarios;
- VIII.- Emitir en coordinación con las autoridades competentes los lineamientos en materia de educación vial en los planes de estudio de educación básica y media superior;
- IX.- Emitir en coordinación con las autoridades competentes, los lineamientos en materia de capacitación y educación vial a los usuarios de las vías públicas;
- X.- Elaborar y difundir políticas públicas en materia de difusión del uso responsable de las vías de comunicación y de autocuidado de los usuarios;
- XI.- Revisar el marco regulatorio relacionado con sus funciones y, en su caso, realizar las propuestas de modificación que estime pertinentes;

- XII.- Emitir los lineamientos que deberán atender las autoridades competentes, para la práctica del examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias que corresponda, para conducir un vehículo motorizado, dependiendo del tipo de licencia;
- XIII.- Proponer adecuaciones normativas en materia de sanciones a los conductores de vehículos que en forma reincidente sean causantes de siniestros viales;
- XIV.- Elaborar un catálogo de infractores de las leyes de tránsito que las hayan cometido en estado de ebriedad y bajo el influjo de sustancias enervantes o psicotrópicas;
- XV.- Desarrollar la implementación y el funcionamiento de un Registro Estatal de Licencias de Conducir, que incluya el registro de accidentabilidad, infracciones y sanciones aplicadas así como el resultado del examen de valoración psicofísica integral y del examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias que corresponda.
- XVI.- Proponer la cancelación definitiva de licencias de conducir a quienes habiendo sido responsables de un siniestro de tránsito, hayan ocasionado una muerte o incapacidad permanente, siempre que hubieren conducido bajo los influjos del alcohol o alguna sustancia enervante o psicotrópica;
- XVII.- Promover en la población el conocimiento sobre los factores de riesgo y la prevención en materia de seguridad vial, a través de diversas actividades de difusión;
- XVIII.- Elaborar y ejecutar planes y programas de seguridad vial en coordinación con las autoridades competentes;
- XIX. Publicar periódicamente la estadística de seguridad vial a nivel nacional;
- XX.- Elaborar el Plan Estatal de Seguridad Vial, y darlo a conocer a la ciudadanía;
- XXI.- Elaborar su Reglamento Interno;
- XXII.- Presentar informe anual de sus actividades, así como uno estadístico en la materia;
- XXIII. Impulsar la participación de los sectores público, social y privado en materia de seguridad vial;
- XXIV.- Las demás que deriven de la presente ley, o que se encuentren previstas en otras normas estatales.

Artículo 16.- El Consejo brindará apoyo y capacitación a las autoridades competentes en la elaboración de sus planes. En el ámbito estatal, el Consejo será el encargado de elaborar el Programa Nacional de Seguridad Vial, como un instrumento de planeación federal dirigido a las responsabilidades de asistencia técnica y financiera para la gestión de la seguridad vial.

Artículo 17.- El Programa Estatal de Seguridad Vial será de carácter sectorial y su formulación y aprobación será de acuerdo a lo establecido en la Ley Estatal de Planeación.

Artículo 18.- Los planes y programas en materia de seguridad vial deben de contener al menos los siguientes elementos:

- I. Diagnóstico de la seguridad vial;
- II. Análisis de la demanda de seguridad vial;
- III. Pronóstico y modelación de escenarios;
- IV. Instrumentos regulatorios, económicos e institucionales;
- V. Objetivos a corto, mediano y largo plazo;
- VI. Estrategias para lograr los objetivos planteados;
- VII. Indicadores de evaluación, y
- VIII. Mecanismos de participación, transparencia y rendición de cuentas.

Artículo 19.- El Consejo Estatal de Seguridad Vial contará con un Observatorio de Seguridad Vial, con la función 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; con el fin de obtener, registrar, procesar y actualizar la información en materia de seguridad vial y efectuar su análisis, 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. Lo anterior con la finalidad de ser utilizados para la elaboración del Programa Estatal de Seguridad Vial.

Artículo 20.- El funcionamiento del Consejo Estatal de Seguridad Vial se sujetará a su Reglamento Interno.

TÍTULO CUARTO INFRAESTRUCTURA VIAL

Capítulo Único De la infraestructura vial segura

Artículo 21.- 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 22.- 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 23.- Todos los proyectos de infraestructura vial 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, ciclistas, 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 24.- 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; y
- 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.

Artículo 25.- 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; y
- 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 26.- 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

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

ARTÍCULO SEGUNDO.- El Consejo se instalará a los 180 días posteriores a la entrada en vigor del presente Decreto.

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

ARTÍCULO CUARTO.- El Sistema Estatal a que se refiere esta Ley se integrará dentro de los 12 meses posteriores a la entrada en vigor del presente Decreto.

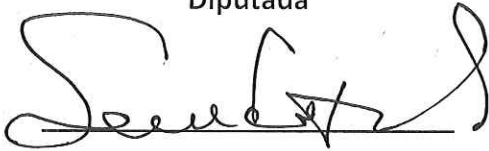
ARTÍCULO QUINTO.- El Consejo contará con 365 días naturales posteriores a su instalación para la creación e implementación del Observatorio de Seguridad Vial.

ARTÍCULO SEXTO.- 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.

PROTESTAMOS LO NECESARIO EN LA CIUDAD DE MÉRIDA, YUCATAN A LOS 22 DÍAS DEL MES DE ENERO DE 2019.

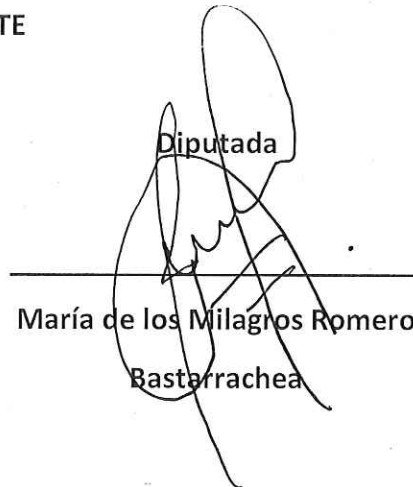
ATENTAMENTE

Diputada



Silvia América López Escoffié

Diputada



María de los Milagros Romero

Bastarrachea