

H. CONGRESO DEL ESTADO DE YUCATÁN. PRESENTE.

Con fundamento en lo establecido en los artículos 35 fracción I de la Constitución Política del Estado de Yucatán; 16, 17, y 22 fracción VI de la Ley de Gobierno y 68, 69 y demás disposiciones relativas y aplicables del Reglamento de la Ley de Gobierno, ambas del Poder Legislativo del Estado de Yucatán, quienes suscribimos Diputada Larissa Acosta Escalante, y el Diputado Javier Renán Osante Solís de la fracción legislativa del Partido Movimiento Ciudadano de la Sexagésima Cuarta Legislatura del Congreso del Estado de Yucatán, presentamos a consideración de esta soberanía, la siguiente **iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma la fracción V del artículo 12, se reforma el artículo 16, el artículo 52 y se adiciona el artículo 52 Bis y 52 ter de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Yucatán, en materia de cruces peatonales**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El derecho a la movilidad y a la seguridad vial es un derecho humano reconocido en el artículo 4o., párrafo décimo séptimo, de nuestra Constitución Federal, el cual determina que “toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad”.

Este reconocimiento constitucional obliga a que las normas, las políticas públicas y, particularmente, la infraestructura vial sean diseñadas bajo una premisa fundamental: las calles deben ser espacios en los que todas las personas puedan desplazarse de manera segura, independientemente de su edad, condición física o medio de transporte¹.

No basta, por tanto, con reconocer jurídicamente el derecho a la movilidad si nuestras calles continúan construidas bajo un paradigma que coloca al automóvil

¹ Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. (2024, 8 de marzo). Norma Oficial Mexicana NOM-004-SEDATU-2023, Estructura y diseño para vías urbanas. Especificaciones y aplicación (Numeral 4.1). Diario Oficial de la Federación.

en el centro y obliga a las personas peatonas a sortear obstáculos, recorrer distancias adicionales o exponerse a vehículos que circulan a velocidades incompatibles con la seguridad de quienes caminan.

En 2024 Yucatán cerró el año con 270 fallecimientos por siniestros de tránsito y se encuentra en los primeros lugares de la República Mexicana de heridos.² Estas cifras evidencian que la seguridad vial no puede abordarse únicamente desde una lógica reactiva, es decir, actuando después de que ocurra un siniestro. La legislación debe avanzar hacia un enfoque preventivo y de sistemas seguros, capaz de reconocer que las personas pueden cometer errores durante sus desplazamientos, pero que esos errores no tendrían que costarles la vida ni provocarles lesiones graves.

De ahí parte una de las razones centrales de la presente iniciativa: la infraestructura también determina conductas.³ Una señal puede establecer una velocidad máxima, pero el diseño físico de una calle puede hacer que respetarla sea la opción natural y segura. Por ello, en espacios particularmente sensibles, como los entornos escolares y hospitalarios, no resulta suficiente advertir a las personas conductoras que deben reducir la velocidad; es necesario que la propia configuración de la vía contribuya efectivamente a disminuirla.

El principio de "Peatón Primero" y los criterios de diseño universal exigen que las vías urbanas y los dispositivos de control del tránsito se adapten a las capacidades y necesidades de las personas, y no que sean estas quienes tengan que realizar esfuerzos físicos desproporcionados para transitar de manera segura.

Durante décadas, buena parte de la infraestructura vial fue diseñada desde una lógica inversa: hacer más sencillo y continuo el tránsito de los vehículos, incluso cuando ello implica hacer más largo, difícil o inaccesible el trayecto de las personas. Una de sus expresiones más evidentes son los puentes peatonales

² Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI]. (2024). *Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas: Yucatán*

³ Moscoso, M., van Laake, T., Quiñones, L., Pardo, C., & Hidalgo, D. (Eds.). (2019). *Transporte urbano sostenible en América Latina: Evaluaciones y recomendaciones para políticas de movilidad*.

elevados que, lejos de resolver de manera universal el cruce de una vialidad, trasladan todo el esfuerzo a quien camina.

Para una persona con discapacidad, una persona adulta mayor, una niña o un niño, una persona lesionada o alguien con movilidad reducida, subir y bajar estructuras de este tipo puede constituir una barrera física que limite o incluso imposibilite un desplazamiento autónomo. Cuando la infraestructura obliga a una persona a desviarse, subir escaleras o recorrer rampas extensas únicamente para que los automóviles mantengan su velocidad, la prioridad de la vía resulta evidente.

Esta iniciativa busca modificar esa lógica.

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y la Norma Oficial Mexicana NOM-004-SEDATU-2023 señalan que se debe privilegiar la solución de cruces peatonales a nivel de calle y evitar la construcción de pasos elevados o subterráneos. Bajo este enfoque, la seguridad de las personas peatonas no debe conseguirse apartándose de la calle, sino transformando la calle para que puedan cruzarla de manera segura.

En zonas de alto conflicto peatonal, ello supone invertir la lógica tradicional del diseño vial: no debe ser la persona quien cambie de nivel para permitir el paso continuo del vehículo; debe ser el vehículo motorizado el que modifique su trayectoria vertical, subiendo mediante una rampa hasta la altura de la acera, mientras la persona peatona mantiene un recorrido continuo, accesible y sin desniveles.⁴

Los cruces peatonales elevados a nivel de acera o mesetas cumplen, en este sentido, una doble función. Por una parte, garantizan continuidad y accesibilidad al trayecto peatonal; por otra, funcionan como un elemento físico de pacificación del tránsito, al obligar a los vehículos motorizados a disminuir su velocidad antes de atravesar un punto donde existe una alta presencia de personas.

⁴ Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. (2024, 8 de marzo). *Norma Oficial Mexicana NOM-004-SEDATU-2023, Estructura y diseño para vías urbanas. Especificaciones y aplicación* (Numeral 8.1.2.1). Diario Oficial de la Federación.

Esta medida adquiere especial relevancia en los entornos escolares.

El Interés Superior de la Niñez, consagrado en el artículo 4o. constitucional y en los tratados internacionales ratificados por México, impone al Estado la obligación de adoptar todas las medidas necesarias para garantizar la supervivencia y el desarrollo seguro de la infancia. Esta obligación debe expresarse también en el diseño de las calles por las que niñas, niños y adolescentes se desplazan diariamente.

Las entradas y salidas de escuelas concentran, en periodos determinados del día, un elevado flujo peatonal compuesto principalmente por niñas, niños, adolescentes, madres, padres, personas cuidadoras y personal educativo. Por ello, no pueden ser tratadas como cualquier otro tramo de una vialidad.

Técnicamente, como lo reconoce la NOM-004-SEDATU-2023, los menores en edad escolar (entre los 5 y 12 años) se encuentran en una etapa de desarrollo donde su visión periférica, percepción de profundidad y reconocimiento de velocidad y peligro vial están limitados, lo que incrementa drásticamente su exposición a siniestros de tránsito.

Precisamente por esa vulnerabilidad, la responsabilidad no puede recaer exclusivamente en pedirle a una niña o a un niño que “tenga cuidado al cruzar”. Corresponde al Estado diseñar entornos en los que un error de percepción, una distracción o una reacción tardía no termine en una tragedia.⁵

Es una obligación imperativa proteger a las infancias en sus trayectos cotidianos. Por ello, la pacificación del tránsito en entornos escolares a velocidades estrictas de 20 kilómetros por hora (en vías secundarias y terciarias) y 30 kilómetros por hora (en vías primarias y carreteras), de acuerdo con los límites máximos de la Ley General, no debe ser una simple recomendación, sino un mandato de diseño vial respaldado por infraestructura física que obligue a su cumplimiento, como lo son los cruces peatonales elevados o mesetas.

⁵ Belin, M. A., Tillgren, P., & Vedung, E. (2012). Vision Zero – a road safety policy innovation. *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, 19(2), 171–179.

La misma lógica de accesibilidad, prevención y protección reforzada debe extenderse a los hospitales y establecimientos de atención a la salud.

Los entornos hospitalarios concentran diariamente a personas que, por la propia naturaleza de estos espacios, pueden encontrarse en condiciones de mayor vulnerabilidad para desplazarse: personas adultas mayores, personas con discapacidad, personas lesionadas, mujeres embarazadas, pacientes en procesos de recuperación, personas que utilizan sillas de ruedas, muletas u otros apoyos para la movilidad, así como familiares y personas cuidadoras.

Obligarlas a descender de la acera, superar desniveles innecesarios o atravesar vialidades en las que los vehículos circulan a velocidades elevadas contradice el principio de accesibilidad que debe regir el ejercicio del derecho a la movilidad. Frente a un hospital, la infraestructura debe reconocer las condiciones de las personas que utilizan ese espacio y reducir, desde el diseño, los factores que incrementan su exposición al riesgo.

Asimismo, esta propuesta encuentra congruencia y alineación directa con los instrumentos rectores de la política pública nacional, específicamente con la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042. En dicho instrumento, a través de su Objetivo Específico 4.4, Línea de Acción 4.4.5, se mandata de manera coordinada al Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, a la Secretaría de Educación Pública (SEP), a la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), así como a los Gobiernos de las Entidades Federativas y a los Municipios, a *«desarrollar e implementar proyectos y programas de pacificación del tránsito priorizando zonas céntricas, entornos escolares y equipamientos urbanos»*. En consecuencia, establecer por ley la construcción obligatoria de cruces peatonales a nivel de acera (mesetas peatonales) frente a escuelas y hospitales no constituye una acción aislada ni discrecional, sino el cumplimiento directo de un mandato de coordinación interinstitucional para pacificar las vías y proteger la vida de las personas peatonas

Por esa razón, establecer la obligatoriedad de contar con cruces peatonales a nivel de acera frente a escuelas y hospitales no constituye únicamente una decisión de infraestructura urbana. Es una medida de seguridad vial, accesibilidad, prevención y protección de derechos humanos.

Significa también modificar la manera en que entendemos nuestras calles.

Durante demasiado tiempo hemos diseñado infraestructura preguntándonos cómo lograr que los automóviles avancen más rápido. Esta iniciativa propone que, en aquellos espacios donde existe una especial concentración de personas o donde transitan poblaciones particularmente vulnerables, la pregunta sea distinta: ¿cómo hacemos para que las personas lleguen seguras?

Tenemos una deuda con quienes caminan por nuestras ciudades, que son la mayoría y que, aun cuando utilicen otros medios de transporte, en algún momento de sus trayectos se convierten también en personas peatonas. Una deuda con quienes durante años han tenido que adaptarse a calles que no fueron diseñadas pensando en ellas; con quienes empujan una carriola, utilizan una silla de ruedas, acompañan a una persona adulta mayor, llevan de la mano a una niña rumbo a la escuela o salen de un hospital con una movilidad temporalmente limitada.

Poner al peatón primero no puede permanecer únicamente como un principio escrito en nuestras leyes. Tiene que convertirse en infraestructura concreta.

Finalmente, esta iniciativa tiene como objetivo subsanar la homologación y armonización pendiente en la legislación de Yucatán con las Normas Oficiales Mexicanas de observancia obligatoria a nivel nacional.

La NOM-034-SCT2/SEDATU-2022 (Señalización y dispositivos viales para calles y carreteras) y la NOM-004-SEDATU-2023 (Estructura y diseño para vías urbanas) establecen especificaciones técnicas precisas para los reductores de velocidad de tipo trapecial (mesetas peatonales) y los cruces peatonales a nivel de acera.

Su incorporación expresa dentro de la legislación estatal permitirá que la obligación propuesta no quede sujeta únicamente a decisiones administrativas aisladas o a la voluntad de cada autoridad encargada de intervenir una vialidad. El propósito es

establecer un parámetro jurídico claro para que los municipios y las dependencias estatales competentes diseñen, construyan, adecuen y mantengan estos cruces conforme a criterios técnicos uniformes de accesibilidad y seguridad vial.

De esta manera, la reforma no pretende únicamente ordenar la construcción de una obra determinada. Busca establecer un estándar mínimo de protección en aquellos lugares en los que el riesgo exige una actuación reforzada del Estado⁶.

Porque una escuela no debería tener que esperar a que ocurra un atropellamiento para contar con infraestructura segura. Un hospital no debería tener en su entrada una barrera adicional para quien ya enfrenta dificultades para desplazarse. Y ninguna persona debería poner en riesgo su integridad simplemente por ejercer su derecho a caminar.

Transformar nuestros entornos escolares y hospitalarios mediante cruces peatonales a nivel de acera significa reconocer, desde la ley, una idea sencilla pero profundamente importante: en una ciudad verdaderamente accesible y segura, no son las personas quienes deben adaptarse al peligro de las calles; son nuestras calles las que deben adaptarse para proteger la vida de las personas.

CUADRO COMPARATIVO

TEXTO NORMATIVO VIGENTE	TEXTO NORMATIVO PROPUESTO
LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE YUCATÁN	LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE YUCATÁN
Artículo 12. Criterios de movilidad y seguridad vial	Artículo 12. Criterios de movilidad y seguridad vial.
...	...
I a IV. ...	I a IV. ...
V. Promover zonas de tránsito controlado, las cuales se implementarán dentro de áreas	V. Promover zonas de tránsito controlado, las cuales se implementarán dentro de áreas

⁶ Welle, B., Bray Sharpin, A., Adriazola-Steil, C., Bhatt, A., Alveano, S., Obelheiro, M., Imamoglu, C. T., Job, S., Shotten, M., & Bose, D. (2018). *Sostenibilidad y seguridad: Visión y marco para lograr cero muertes en las vías*. World Resources Institute.



residenciales o de alta concentración de comercio y servicios, en las que, a través de condiciones físicas u operacionales, la velocidad máxima de circulación no podrá ser mayor a 30 kilómetros por hora.

VI. ...

Artículo 16. Zonas y tramos de vía de gestión de la demanda de movilidad.

...

Las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial, en el marco de sus facultades, podrán implementar zonas de tránsito controlado en zonas de alta demanda de viajes de las ciudades, a fin de priorizar la gestión de la seguridad vial, la movilidad peatonal, ciclista y de transporte colectivo, reducir el volumen vehicular o los vehículos con mayor impacto ambiental y de riesgo vial, mediante las disposiciones que para tal efecto emita la autoridad competente.

Se podrán implementar sistemas de control vial y regulación del tránsito, usando cámaras y lectores digitales de placas o lectura visual, por parte de agentes públicos en los términos que se

residenciales, entornos escolares, entornos hospitalarios y equipamientos urbanos, en las que, a través de condiciones físicas u operacionales, la velocidad máxima de circulación no podrá ser mayor a 30 kilómetros por hora, **garantizando que en las zonas y entornos escolares, hospitales y equipamientos urbanos, la velocidad máxima permitida sea de 20 kilómetros por hora de manera estricta y cuente con mesetas peatonales a nivel de banquetas, de conformidad con lo establecido en la Ley General.**

VI. ...

Artículo 16. Zonas y tramos de vía de gestión de la demanda de movilidad.

...

Las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial, en el marco de sus facultades, **deberán** implementar zonas de tránsito controlado en zonas de alta demanda de viajes de las ciudades, a fin de **priorizar la movilidad peatonal, ciclista, de transporte colectivo y la gestión de la seguridad vial**, reducir el volumen vehicular o los vehículos con mayor impacto ambiental y de riesgo vial, mediante las disposiciones que para tal efecto emita la autoridad competente en concordancia con las Normas Oficiales Mexicanas Vigentes.

Se podrán implementar sistemas de control vial y regulación del tránsito, usando cámaras y lectores digitales de

establezcan en la normatividad aplicable.

(SIN CORRELATIVO)

Lo establecido en la presente disposición se realizará sin perjuicio de la productividad, competitividad y el mantenimiento de la regularidad de la vida cotidiana de los centros de población de conformidad con lo dispuesto en esta Ley.

Artículo 52. Estándares en la construcción de infraestructura vial

Las autoridades del estado y de los municipios, en el ámbito de sus competencias, deberán contemplar, en la construcción de infraestructura vial, los estándares previstos en el artículo 37 de la ley general.

(SIN CORRELATIVO)

placas o lectura visual, por parte de agentes públicos en los términos que se establezcan en la normatividad aplicable.

Para efectos de este artículo, los entornos de las instituciones de educación en todos sus niveles, así como las zonas y entornos de clínicas y hospitales, se considerarán de manera obligatoria como zonas de tránsito controlado y de alta demanda de viajes, con independencia de aquellas que la autoridad determine incorporar a esta categoría.

Lo establecido en la presente disposición se realizará sin perjuicio de la productividad, competitividad y el mantenimiento de la regularidad de la vida cotidiana de los centros de población de conformidad con lo dispuesto en esta Ley.

Artículo 52. Estándares en la construcción de infraestructura vial.

Las autoridades del estado y de los municipios, en el ámbito de sus competencias, deberán contemplar, en la construcción de infraestructura vial, los estándares previstos en el artículo 37 de la ley general y la normativa oficial mexicana vigente.

Artículo 52 BIS. Cruces peatonales a nivel de acera en entornos escolares y hospitalarios.

Las autoridades del Estado y de los Municipios, en el ámbito de sus

(SIN CORRELATIVO)

respectivas competencias, tendrán la obligación de proyectar, construir, reconstruir o adecuar cruces peatonales a nivel de acera, mediante reductores de velocidad de tipo trapecial o meseta peatonal, frente a los accesos principales de todas las instituciones de educación pública o privada de cualquier nivel, así como de las instituciones de salud públicas o privadas

Artículo 52 ter. Clasificación de la infraestructura peatonal. Con el fin de garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, inclusión y diseño universal, toda vía pública urbana que se construya, diseñe o rehabilite deberá incorporar infraestructura peatonal que permita desplazamientos continuos, seguros, directos y libres de obstáculos. El diseño y funcionamiento de esta infraestructura deberá priorizar en todo momento a las personas peatonas sobre los vehículos motorizados, garantizar la continuidad de las rutas accesibles y reducir los riesgos derivados de la velocidad y circulación vehicular.

La infraestructura peatonal se clasifica de la manera siguiente:

I. Acera o banqueta: Franja longitudinal destinada principalmente a la

circulación y estancia de personas peatonas, delimitada por el arroyo vial y los predios. Deberá garantizar una franja de circulación continua, accesible, segura y libre de obstáculos, que permita el desplazamiento autónomo de todas las personas. Podrá contar con espacios destinados a vegetación, mobiliario urbano, señalización, infraestructura y servicios, siempre que estos no obstruyan ni reduzcan las condiciones de accesibilidad y seguridad de la circulación peatonal.

II. Cruce peatonal a nivel de acera:

Infraestructura destinada al cruce de personas peatonas que mantiene la continuidad y el nivel de la acera sobre el arroyo vial, evitando que sean las personas quienes tengan que descender y posteriormente ascender para atravesar la vía. Su diseño deberá dar prioridad al tránsito peatonal, facilitar un cruce accesible y seguro y contribuir a reducir la velocidad de los vehículos motorizados. Podrá implementarse mediante reductores de velocidad de tipo trapecial o meseta,



	según las características de la vía y las especificaciones técnicas aplicables. III. Extensiones de acera: Ampliaciones de la banqueta sobre el arroyo vial, ubicadas en esquinas o tramos intermedios, destinadas a mejorar la seguridad y accesibilidad de las personas peatonas. Deberán permitir reducir la distancia de cruce, mejorar la visibilidad entre las personas usuarias de la vía, evitar que los vehículos obstruyan los cruces peatonales y facilitar la continuidad de las rutas accesibles. IV. Islas de protección peatonal y espacios de resguardo en fajas separadoras: Áreas destinadas a proteger y brindar un espacio seguro de espera a las personas peatonas cuando, por las características y dimensiones de la vía, el cruce deba realizarse por etapas. Deberán garantizar condiciones de accesibilidad, visibilidad y protección frente al tránsito vehicular, así como mantener la continuidad del cruce y de la ruta peatonal. V. Calle peatonal: Vía destinada al tránsito y a la actividad peatonal, en la
--	--

que las personas tienen prioridad en el uso del espacio público. El acceso de vehículos motorizados estará limitado a emergencias y, en los casos y horarios que determine la autoridad competente, a vehículos de servicio, mantenimiento o de residentes. Su diseño deberá garantizar la circulación libre, accesible y segura de las personas, evitando obstáculos o elementos que limiten su desplazamiento.

VI. Paso peatonal a desnivel:

Infraestructura excepcional, elevada o subterránea, destinada al cruce peatonal únicamente cuando se hayan agotado las alternativas para garantizar un cruce seguro a nivel de calle y su construcción resulte necesaria por la existencia de barreras naturales o vías de circulación continua.

En ningún caso deberá utilizarse para trasladar a las personas peatonas el esfuerzo de cambiar de nivel cuando sea técnica y materialmente posible adecuar la infraestructura para conservar el cruce a nivel de calle. Su diseño deberá garantizar accesibilidad, seguridad, iluminación, continuidad de la ruta peatonal y el menor esfuerzo posible para las personas usuarias, de

	conformidad con las disposiciones técnicas aplicables. Cuando no sea posible habilitar rampas accesibles, deberá complementarse con elevadores y demás elementos necesarios para garantizar su uso por todas las personas.
--	--

Por lo anteriormente expuesto y fundado, sometemos a la consideración de este H. Congreso del Estado de Yucatán, el siguiente:

PROYECTO DE DECRETO

ARTÍCULO ÚNICO.- Se reforma la fracción V del artículo 12, se reforma el artículo 16, el artículo 52 y se adiciona el artículo 52 Bis y 52 ter, todos de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Yucatán, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 12. *Criterios de movilidad y seguridad vial.*

...

I a IV. ...

V. Promover zonas de tránsito controlado, las cuales se implementarán **dentro de áreas residenciales, entornos escolares, entornos hospitalarios y equipamientos urbanos**, en las que, a través de condiciones físicas u operacionales, la velocidad máxima de circulación no podrá ser mayor a 30 kilómetros por hora, **garantizando que en las zonas y entornos escolares, hospitales y equipamientos urbanos, la velocidad máxima permitida sea de 20 kilómetros por hora de manera estricta y cuente con mesetas peatonales a nivel de banqueta, de conformidad con lo establecido en la Ley General.**

VI. ...

ARTÍCULO 16. Zonas y tramos de vía de gestión de la demanda de movilidad.

...

Las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial, en el marco de sus facultades, **deberán** implementar zonas de tránsito controlado en zonas de alta demanda de viajes de las ciudades, a fin de **priorizar la movilidad peatonal, ciclista, de transporte colectivo y la gestión de la seguridad vial**, reducir el volumen vehicular o los vehículos con mayor impacto ambiental y de riesgo vial, mediante las disposiciones que para tal efecto emita la autoridad competente en concordancia con las Normas Oficiales Mexicanas Vigentes.

Se podrán implementar sistemas de control vial y regulación del tránsito, usando cámaras y lectores digitales de placas o lectura visual, por parte de agentes públicos en los términos que se establezcan en la normatividad aplicable.

Para efectos de este artículo, los entornos de las instituciones de educación en todos sus niveles, así como las zonas y entornos de clínicas y hospitales, se considerarán de manera obligatoria como zonas de tránsito controlado y de alta demanda de viajes, con independencia de aquellas que la autoridad determine incorporar a esta categoría.

Lo establecido en la presente disposición se realizará sin perjuicio de la productividad, competitividad y el mantenimiento de la regularidad de la vida cotidiana de los centros de población de conformidad con lo dispuesto en esta Ley.

ARTÍCULO 52. Estándares en la construcción de infraestructura vial.

Las autoridades del estado y de los municipios, en el ámbito de sus competencias, deberán contemplar, en la construcción de infraestructura vial, los estándares previstos en el artículo 37 de la ley general y **la normativa oficial mexicana vigente**.

ARTÍCULO 52 BIS. Cruces peatonales a nivel de acera en entornos escolares y hospitalarios.

Las autoridades del Estado y de los Municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias, tendrán la obligación de proyectar, construir, reconstruir o adecuar cruces peatonales a nivel de acera, mediante reductores de velocidad de tipo trapecial o meseta peatonal, frente a los accesos principales de todas las instituciones de educación pública o privada de cualquier nivel, así como de las instituciones de salud públicas o privadas

ARTÍCULO 52 TER. Clasificación de la infraestructura peatonal. Con el fin de garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, inclusión y diseño universal, toda vía pública urbana que se construya, diseñe o rehabilite deberá incorporar infraestructura peatonal que permita desplazamientos continuos, seguros, directos y libres de obstáculos.

El diseño y funcionamiento de esta infraestructura deberá priorizar en todo momento a las personas peatonas sobre los vehículos motorizados, garantizar la continuidad de las rutas accesibles y reducir los riesgos derivados de la velocidad y circulación vehicular.

La infraestructura peatonal se clasifica de la manera siguiente:

I. Acera o banqueta: Franja longitudinal destinada principalmente a la circulación y estancia de personas peatonas, delimitada por el arroyo vial y los predios. Deberá garantizar una franja de circulación continua, accesible, segura y libre de obstáculos, que permita el desplazamiento autónomo de todas las personas. Podrá contar con espacios destinados a vegetación, mobiliario urbano, señalización, infraestructura y servicios, siempre que estos no obstruyan ni reduzcan las condiciones de accesibilidad y seguridad de la circulación peatonal.

II. Cruce peatonal a nivel de acera: Infraestructura destinada al cruce de personas peatonas que mantiene la continuidad y el nivel de la acera sobre el arroyo vial, evitando que sean las personas quienes tengan que descender y posteriormente ascender para atravesar la vía. Su diseño deberá dar prioridad al tránsito peatonal, facilitar un cruce accesible y seguro y contribuir a reducir la velocidad de los vehículos motorizados. Podrá implementarse mediante reductores de velocidad de

tipo trapecial o meseta, según las características de la vía y las especificaciones técnicas aplicables.

III. Extensiones de acera: Ampliaciones de la banqueta sobre el arroyo vial, ubicadas en esquinas o tramos intermedios, destinadas a mejorar la seguridad y accesibilidad de las personas peatonas. Deberán permitir reducir la distancia de cruce, mejorar la visibilidad entre las personas usuarias de la vía, evitar que los vehículos obstruyan los cruces peatonales y facilitar la continuidad de las rutas accesibles.

IV. Islas de protección peatonal y espacios de resguardo en fajas separadoras: Áreas destinadas a proteger y brindar un espacio seguro de espera a las personas peatonas cuando, por las características y dimensiones de la vía, el cruce deba realizarse por etapas. Deberán garantizar condiciones de accesibilidad, visibilidad y protección frente al tránsito vehicular, así como mantener la continuidad del cruce y de la ruta peatonal.

V. Calle peatonal: Vía destinada al tránsito y a la actividad peatonal, en la que las personas tienen prioridad en el uso del espacio público. El acceso de vehículos motorizados estará limitado a emergencias y, en los casos y horarios que determine la autoridad competente, a vehículos de servicio, mantenimiento o de residentes. Su diseño deberá garantizar la circulación libre, accesible y segura de las personas, evitando obstáculos o elementos que limiten su desplazamiento.

VI. Paso peatonal a desnivel: Infraestructura excepcional, elevada o subterránea, destinada al cruce peatonal únicamente cuando se hayan agotado las alternativas para garantizar un cruce seguro a nivel de calle y su construcción resulte necesaria por la existencia de barreras naturales o vías de circulación continua.

En ningún caso deberá utilizarse para trasladar a las personas peatonas el esfuerzo de cambiar de nivel cuando sea técnica y materialmente posible adecuar la infraestructura para conservar el cruce a nivel de calle. Su diseño deberá garantizar accesibilidad, seguridad, iluminación, continuidad de la ruta peatonal y el menor

esfuerzo posible para las personas usuarias, de conformidad con las disposiciones técnicas aplicables. Cuando no sea posible habilitar rampas accesibles, deberá complementarse con elevadores y demás elementos necesarios para garantizar su uso por todas las personas.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

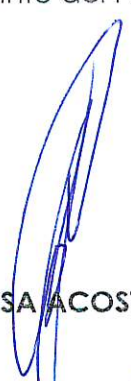
ARTÍCULO PRIMERO. El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial del Gobierno del Estado de Yucatán.

ARTÍCULO SEGUNDO. Los Ayuntamientos del Estado de Yucatán, así como la Secretaría de Seguridad y Pública y el Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano contarán con un plazo no mayor a 180 días naturales, contados a partir del día siguiente de la entrada en vigor del presente decreto, para adecuar sus Reglamentos y normativa en materia de construcción de infraestructura y obra pública de conformidad con las disposiciones establecidas en este Decreto.

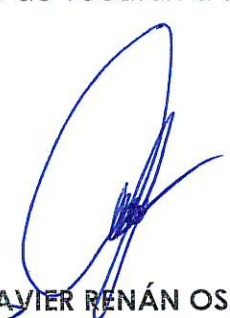
ARTÍCULO TERCERO. Toda obra vial de carácter público o privado en zonas escolares y de salud que se inicie posterior a la entrada en vigor del presente decreto deberá contemplar de manera obligatoria la construcción de los dispositivos señalados en el Artículo 52 Bis de esta Ley. Las autoridades competentes estatales y municipales deberán programar y priorizar dentro de sus presupuestos anuales la adecuación y reconstrucción gradual de los cruces existentes frente a escuelas y hospitales para ajustarlos a las presentes disposiciones.

ARTÍCULO CUARTO. Se derogan todas las disposiciones de igual o menor rango en lo que se opongan a lo establecido en este decreto.

Dado en el Recinto del Poder Legislativo del Estado de Yucatán a 09 de Septiembre del 2026.



DIP. LARISSA ACOSTA ESCALANTE



DIP. JAVIER RENÁN OSANTE SOLÍS

Bojardo Osede Rucare
Se adhiero a la iniciativa