



Diputada Laura Cristina Márquez Alcalá
Presidenta de la Mesa Directiva
LXV Legislatura
Segundo Periodo Ordinario del Segundo Año de Ejercicio

Diputada Dessire Ángel Rocha, Representante Ciudadana de la LXV Legislatura del Congreso del Estado Libre y Soberano de Guanajuato, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 56 fracción II de la Constitución Política para el Estado de Guanajuato, y el 167 fracción II, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato, me permito poner a la consideración de esta Soberanía la siguiente **INICIATIVA** con proyecto de Decreto que **adiciona los artículos 65 Bis, 65 Ter, 65 Quáter, 65 Quinquies, 65 Sexies, 65 Septies y 65 Octies para integrar un Capítulo V en el Título Segundo de la Ley de Movilidad para el Estado de Guanajuato y sus Municipios, en materia de infraestructura para la movilidad y la seguridad vial.**

Dando cumplimiento al último párrafo del artículo 168 de la Ley que nos rige, lo hago en los siguientes términos:

Exposición de Motivos

La seguridad vial salva vidas. Garantizar la movilidad como derecho humano es un proceso incompleto si el Estado no provee las condiciones necesarias para desplazarse con seguridad. La Asamblea General de las Naciones Unidas (ONU) proclamó en marzo del 2010, a través de la resolución A/RES/64/255, el “Decenio de Acción para la Seguridad Vial”.

El objetivo de la resolución era reducir las cifras de víctimas mortales en accidentes de tránsito que acontecen en todo el mundo. Hace poco más de una década, el enfoque de la seguridad vial proponía que los gobiernos, los sectores públicos y privados, y la sociedad civil organizada, tomaran medidas para desalentar las distracciones en el tránsito y los factores de riesgo al conducir.

El Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 tenía el propósito de servir de documento de orientación para los países y, de manera simultánea, de facilitar la aplicación de medidas coordinadas y concertadas destinadas al logro de las metas y objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020¹. Tenía la expectativa de salvar, en una década, 1.9 millones de vidas.

En 2021, la ONU lanzó el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, como un esfuerzo para dar continuidad en la materia. El Plan fue elaborado por la Organización Mundial de la

¹ ONU (2011). *Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020*. Disponible en:
https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/82584/WHO_NMH_VIP12.03_spa.pdf?sequence=1&isAllowed=y



Salud y las Comisiones Regionales de las Naciones Unidas, en cooperación con los asociados del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial y otras partes interesadas, como documento de orientación para apoyar la aplicación del Decenio de Acción 2021-2030².

Para este decenio, la ONU espera que, al menos el 50% de las muertes y traumatismos causados por accidentes de tránsito sea evitado.

A nivel mundial, las colisiones en las vías de tránsito causan casi 1,3 millones de defunciones prevenibles y se estima que 50 millones de traumatismos cada año, lo que los convierte en la principal causa de mortalidad de niños y jóvenes en todo el mundo. Tal como están las cosas, se prevé que durante el próximo decenio causarán otros 13 millones de defunciones y 500 millones de traumatismos y socavarán el desarrollo sostenible, particularmente en los países de ingresos bajos y medianos. Estas cifras inaceptables, tanto en términos absolutos como relativos, se han mantenido en gran medida sin cambios durante los últimos 20 años, a pesar de la rigurosa labor en materia de seguridad vial realizada por las Naciones Unidas y otros organismos competentes³.

La ONU, ha propuesto cambiar la perspectiva de la seguridad vial y propone desarrollar un enfoque de sistemas seguros integrados que reconozca que el transporte por carretera es un sistema complejo y sitúa la seguridad en su centro. También reconoce que los seres humanos, los vehículos y la infraestructura vial deben interactuar de una manera que garantice un alto nivel de seguridad.

En el contexto anterior, el Plan Mundial propone como que el sistema de seguridad comprenda los siguientes aspectos:

- Anticipe y tenga en cuenta los errores humanos;
- Incorpore diseños de vías de tránsito y vehículos que reducen las fuerzas de colisión a niveles que están dentro de la tolerancia humana para prevenir la muerte o traumatismos graves;
- Aliente a quienes diseñan y mantienen las carreteras, fabrican vehículos y gestionan programas de seguridad a compartir la responsabilidad de la seguridad con los usuarios de la infraestructura vial, de modo que cuando se produzca una colisión, se busquen soluciones en todo el sistema, en lugar de culpar únicamente al conductor u otros usuarios de la carretera;
- Persiga un compromiso con la mejora proactiva y continua de las carreteras y los vehículos para que todo el sistema sea seguro y no solo los lugares o situaciones donde ocurrieron las últimas colisiones; y actúa de conformidad con la premisa subyacente de que el sistema de transporte debe

² ONU (2021). *Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030*. Disponible en: https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21323-spanish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35&download=true

³ Ibidem, p. 6.

producir cero defunciones o traumatismos graves y que la seguridad no debe verse amenazada en aras de otros factores, como el costo o el objetivo de lograr unos tiempos de transporte más rápidos⁴.

El Estado mexicano optó por ir más allá de los esfuerzos mundiales puesto que nuestro país, no solo ha implementado un cambio de perspectiva, sino que ha propuesto un nuevo paradigma que pone como centro y prioridad a las personas y no a los vehículos.

Incluso, los instrumentos convencionales en la materia, desde 1957, se han centrado en regular el uso de vehículos:

- El Acuerdo de 1957 relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera, que establece normas que incluyen requisitos para las operaciones, la capacitación de los conductores y la fabricación de vehículos que pueden aplicarse para prevenir y mitigar el impacto de las colisiones que involucran mercancías peligrosas.
- El Acuerdo de 1958 relativo a la adopción de reglamentos técnicos armonizados de las Naciones Unidas para los vehículos de ruedas, el equipo y las piezas que pueden instalarse y/o utilizarse en dichos vehículos, y a las condiciones para el reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas sobre la base de esos reglamentos de las Naciones Unidas.
- La Convención sobre el Tráfico Rodado de 1968, y su predecesora de 1949, que facilitan el tránsito internacional por carretera y mejoran la seguridad vial mediante la adopción de normas de circulación uniformes.
- La Convención sobre la señalización vial, de 1968, que establece un conjunto de símbolos y señales de tráfico comúnmente acordadas.
- El Acuerdo de 1997 relativo a la adopción de condiciones uniformes para las inspecciones técnicas periódicas de vehículos de ruedas y al reconocimiento recíproco de dichas inspecciones.
- El Acuerdo de 1998 relativo al establecimiento de reglamentos técnicos mundiales para vehículos de ruedas, equipos y piezas que puedan instalarse y/o utilizarse en vehículos de ruedas.

Tal como se puede apreciar, el sistema de seguridad integrado que propone la ONU y los instrumentos internacionales giran en torno a los vehículos y la infraestructura vial. La innovación mexicana consiste en que estos elementos deben de ser consecuencia de pensar la movilidad centrándose en las personas y regulando una jerarquía de movilidad en el que la prioridad sean los desplazamientos peatonales.

Lo anterior implica un gran reto para el diseño y la infraestructura vial con un enfoque de seguridad humana. Para afrontarlos, es necesario que en Guanajuato también se adopte el paradigma nacional y se plasme en la legislación local.

Se propone, que las obras de infraestructura vial urbana y carretera prioricen a las personas peatonas, a los vehículos no motorizados y al transporte público. El uso del vehículo particular como prioridad de la política pública ha ocasionado un deterioro ambiental, un crecimiento urbano desordenado, una infraestructura

⁴ Ibidem, p. 9.

urbana que no es incluyente para todas las personas y por lo tanto, un sistema de movilidad que contamina y es caro.

El diseño de las vías públicas debe estar centrado en la reducción de la mortalidad, la prevención de siniestros de tránsito y en evitar lesiones graves en las personas que se desplazan. Las vías de desplazamiento, banquetas, veredas, calles, carreteras, autopistas, deben de ser el soporte material que contribuya a prevenir el error humano, el cual causa cerca del 90% de los accidentes de tránsito⁵.

En este sentido, la obra pública debe también ser impactada por el nuevo paradigma de movilidad, no solo porque ahora los presupuestos deben de estar orientados en promover los desplazamientos peatonales, la movilidad en vehículos no motorizados y en el transporte público, sino porque la infraestructura vial debe ser pensada a partir de aspectos como la calidad, las calles completas, la conectividad, un diseño universal que evite la discriminación y fomente la inclusión, que las intersecciones sean seguras, que la señalética sea legible y autoexplicable, que la prioridad sea la sostenibilidad de la movilidad y la pacificación del tránsito.

Esta evolución de la política pública debe generar también un nuevo paradigma de gobernanza vial. Esto quiere decir que se debe de fomentar la participación social para que las personas se involucren en la planeación y evaluación de los proyectos de movilidad, que se prioricen los grupos en situación de vulnerabilidad para reducir las brechas de desigualdad que también se expresan en las condiciones de movilidad y seguridad vial.

Para desplazamientos urbanos cobra relevancia el uso de la bicicleta. Durante muchos años, la adquisición y uso de vehículos de automotor ha estado ligada a un valor simbólico de estatus social y a una utilidad para la movilidad urbana e interurbana. Esta concepción ha causado el fomento del uso excesivo del vehículo automotor particular y que el diseño vial y urbano esté enfocado en su uso. Esto, de nueva cuenta, ha impactado en los costos ambientales y en el encarecimiento económico de los desplazamientos.

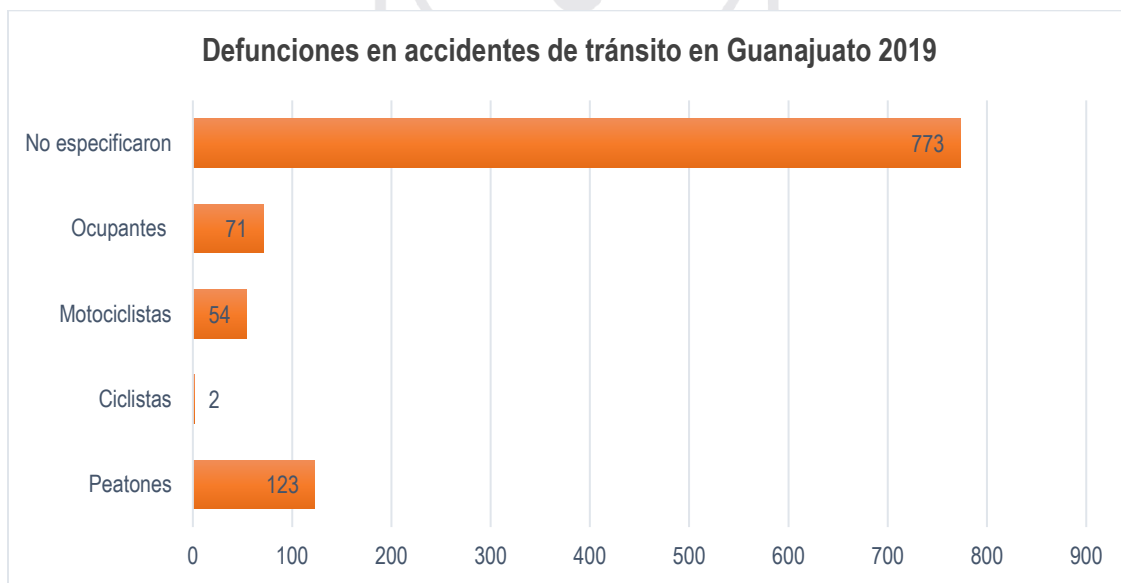
El uso de bicicletas es una excelente opción para disponer de un medio de transporte ecológico, barato y que, además, tiene grandes beneficios en la salud. No obstante sus beneficios, esta modalidad de desplazamiento implica exposiciones a peligros puesto que el diseño vial no está orientado en fomentar su uso y mucho menos, en políticas públicas que lo hagan seguro y asequible. Moverse en bicicleta de forma ágil y segura debe ser parte de la cultura vial en los municipios guanajuatenses, pero deben de generarse las condiciones necesarias para ello.

En suma, el Estado debe promover la planificación y diseño de infraestructuras viales seguras, inclusivas y sostenibles, centrándose en la protección de los usuarios más vulnerables y fomentando el uso de modos de transporte no motorizados y de transporte público.

Transporte y seguridad vial en Guanajuato. Acorde al “Informe sobre la situación de la Seguridad Vial México 2020” de la Secretaría de Salud y STCONAPRA (Secretariado Técnico del Consejo Nacional para

⁵ Instituto Mexicano del Transporte (2016). *Visión cero en seguridad vial: algunas oportunidades de implementación en México*. Publicación Técnica No. 466 Sanfandila, Qro. 2016.

la Prevención de Accidentes)⁶ para ese año a nivel nacional, Guanajuato fue la tercera entidad con mayor porcentaje de defunciones por accidentes de tránsito con un 7%, después de Estado de México (8%) y Jalisco (7.2%). El número de defunciones registradas en el año 2019 que especificaron el medio de transporte mostraron que en Guanajuato hubo: 123 defunciones de peatones, 2 de ciclistas, 54 de motociclistas, 71 de ocupantes y no se especificaron otras 773. Fueron 1,023 defunciones en accidentes de tránsito ese año.



Fuente: Elaboración propia con datos del Informe sobre la situación de la Seguridad Vial México 2020.

Se debe reconocer también que el cambio porcentual de la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito entre 2018 y 2019 de Guanajuato fue - 2.5%, por lo que hubo una disminución en la tasa. Al mismo tiempo, para el informe de 2020, el Observatorio Estatal de Lesiones en Guanajuato registró 15,170 accidentes. Los municipios de mayor ocurrencia de accidentes fueron: (1) León, (2) Irapuato, (3) Salamanca, (4) Morelón, y (5) San Miguel de Allende. Además, también se declaró que los meses de mayor ocurrencia fueron marzo, noviembre y diciembre.

De igual manera, en un estudio llevado a cabo en 2020, se registraron las características de 26,253 personas que conducían vehículos automotores en 27 municipios de 20 entidades federativas; se estudió el uso de

⁶ Secretaría de Salud y STCONAPRA. (2020). Informe sobre la situación de la Seguridad Vial México 2020. Consultado en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/741479/Informe_SV_2020_Autorizado.pdf



distractores⁷. En Guanajuato se estimó, respecto al uso de distractores al conducir, que: en Dolores Hidalgo en 30% de conductores los usan, en Irapuato el 59%, en León el 65%, en Moreleón el 47%, San Miguel de Allende 74% y Silao 40%.

A ello se añaden otros indicadores de seguridad vial de 2019 en Guanajuato que mostraron que: en ese año (1) el total de accidentes viales fueron 20,670; de los cuales 742 fueron en carreteras federales y 19,928 fueron en zonas urbanas y suburbanas; (2) el total de personas lesionadas fueron 7,111; de las cuales 506 fueron lesionadas en carreteras federales y 6,605 fueron lesionadas en zonas urbanas y suburbanas. Mostrando que en la mayoría de los casos, los accidentes ocurren dentro de las zonas urbanas y suburbanas de la entidad.

Por su parte, acorde al INEGI⁸, para el mes de abril del presente año, un total de 15,846,684 de pasajeros fueron transportados entre las 164 rutas de autobuses en la ciudad de León, sumando a las personas con boleto pagado, con descuento, con cortesía y con trasbordo. La información no se encuentra desagregada por género, edad, discapacidad u otras características que permitan observar las tendencias, uso o acceso de grupos en situación de vulnerabilidad al servicio público de transporte.

En León se ha destinado presupuesto para la extensión y mejoramiento de las ciclovías, además de que haber recibido el 4to lugar nacional en el Ranking de Ciclociudades 2019⁹. Mientras tanto los datos sobre la capacidad en otros municipios del estado son desconocidos. Es necesario un registro actualizado sobre las condiciones de las ciclovías de las zonas urbanas en toda la entidad.

Según cifras del INEGI, para el 2021 en el estado de Guanajuato, se presentaron 163 víctimas muertas por accidentes de tránsito terrestre, respecto al total nacional registrado de 4,401 víctimas en ese mismo año, el estado representa aproximadamente el 3.703% del total en México. El número total registrado de víctimas heridas en accidentes de tránsito en México es de 82,466 en 2021; en Guanajuato fueron 5,591, lo que representa el 6.77% del número de víctimas ese año.

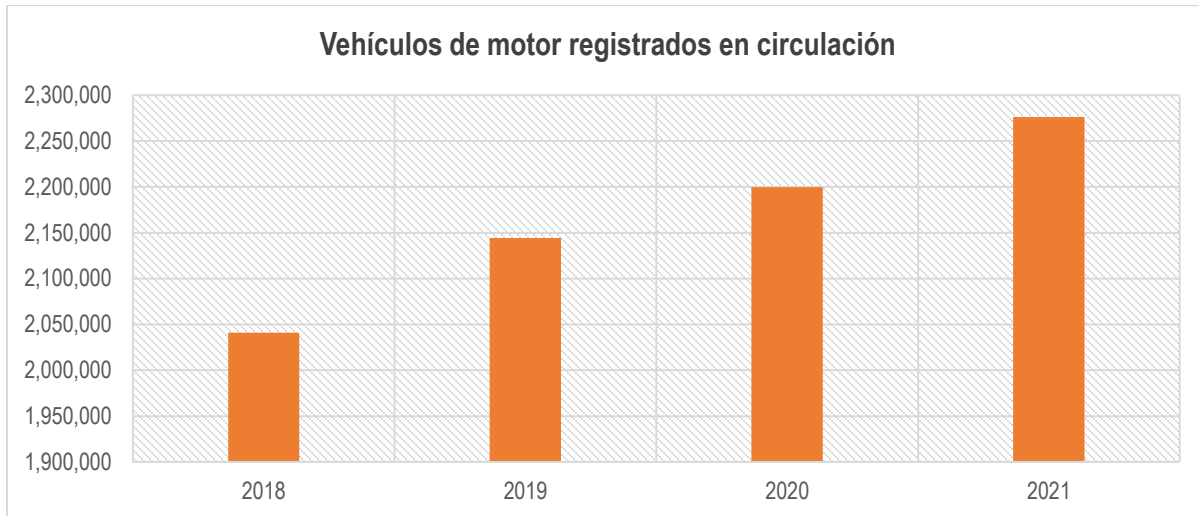
Para el año 2021, en Guanajuato se registraron 2,276,376 vehículos de motor en circulación¹⁰, cifra que ha aumentado con respecto a los tres años anteriores:

⁷ Tipos de distracciones observadas en la conducción: (1) escribe en dispositivo móvil-textear, (2) habla por teléfono, (3) consume alimentos o bebidas, (4) busca algún objeto dentro del vehículo, (5) fuma, (6) manipula algún objeto diferente a un dispositivo móvil, (7) utiliza auriculares, (8) manipula tablero del vehículo-radio, (9) se maquilla-arregla, (10) habla con otro conductor, (11) discute con acompañante, (12) otros.

⁸ INEGI (2023). Transporte Urbano de Pasajeros. Principales características del Sistema de Transporte Integrado Optibús. Consultado en: <https://www.inegi.org.mx/app/tabulados/?nc=100100100&idrt=181&opc=t>

⁹ H. Ayuntamiento de León (2020). "León tiene el 4to lugar en México en el Ranking de Ciclociudades 2019". Consultado en: <https://enterate.leon.gob.mx/leon-tiene-el-4to-lugar-en-mexico-en-el-ranking-de-ciclociudades-2019/>

¹⁰ INEGI (2021). "Vehículos de motor registrados en circulación". Consultado en: https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/consulta/general_ver4/MDXQueryDatos.asp?#Regreso&c=



Fuente: Elaboración propia con datos recabados de INEGI: "Vehículos de motor registrados en circulación".

Con el aumento de vehículos motorizados en circulación es necesario fortalecer la seguridad de todas las personas, tanto de peatones, ciclistas, personas propietarias particulares de vehículos, como quienes hagan uso de los medios de transporte públicos. Para dicho fin es necesaria la planeación, diseño, construcción, implementación, junto a constantes evaluaciones de infraestructura vial inclusiva y que ponga en primer lugar a las personas.

Propuesta

La iniciativa está conformada por una propuesta normativa que busca añadir el Capítulo V, titulado "Infraestructura para la Movilidad y la Seguridad Vial", el cual contiene siete artículos que, grosso modo, pretenden impactar en las siguientes materias:

Diseño vial seguro. Se propone añadir un artículo que establezca la obligación de que las obras de infraestructura vial urbana y carretera sean concebidas y realizadas tomando en cuenta la jerarquía de la movilidad. Esto quiere decir, que quien diseña, presupuesta, aprueba el presupuesto y realiza las obras públicas viales, debe privilegiar, en primer lugar, la movilidad de las personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y movilidad limitada; en segundo lugar, la movilidad e las personas ciclistas y personas usuarios de vehículos no motorizados; luego, lo referente a las personas que son usuarias de transporte público de pasajeros; en cuarto lugar, las personas prestadoras de servicio de transporte y distribución de bienes y mercancías; y, en quinto lugar, las personas que son usuarias de vehículos motorizados particulares. Esto es congruente con priorizar a las personas en todo el diseño de la infraestructura vial.



Por otro lado, las calles también deberán planearse y diseñarse con un enfoque de sistema seguro que esté orientado a reducir los riesgos, a mitigar la posibilidad del error humano y, reconociendo que las calles deben ser de todas las personas usuarias, aplicar un enfoque interseccional. Esta propuesta permitirá que las calles y vialidades públicas deben ser los soportes materiales que reduzcan la mortalidad y gravedad de las lesiones de las personas víctimas de accidentes de tránsito.

Criterios para el diseño de infraestructura vial segura. Se propone un articulado que garantice que tanto el diseño como la operación vial de todas las calles, cumplan necesariamente con los criterios técnicos que estén previstos en los manuales, los cuales deberán ser congruentes con los principios de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Los manuales deberán de considerar la calidad de las vías de tránsito, las calles deberán de ser planeadas y rediseñadas considerando que sean calles completas, en las que deberá de haber espacios prioritarios para peatones, carriles de ciclovías y carriles exclusivos para el transporte público, cuando sea el caso.

Las condiciones mínimas que deberán cumplirse son que las aceras pavimentadas estén reservadas para los desplazamientos de personas peatones, que estén iluminadas durante la noche para hacerlas seguras, que haya pasos peatonales en las que haya intersecciones seguras entre la circulación de vehículos no motorizados y el tránsito peatonal y, que la señalética sea para el tránsito peatonal, el motorizado y el no motorizado, regulando el paso seguro de las personas peatonas.

Los espacios públicos deberán ser planeados para que haya conectividad de una red que permita que las personas puedan acceder a diversos modos de transporte de una manera fácil y eficiente. Es necesario que el diseño de las vialidades sea universal, pensando en espacios inclusivos de todas las personas.

Las intersecciones deberán ser planeadas para ser seguras, garantizando la seguridad de todas las personas usuarias de las vialidades, haciendo énfasis en las personas peatonas, con movilidad limitada y de los grupos en situación de vulnerabilidad.

Otro criterio para el diseño y planeación vial deberá ser la legibilidad y autoexplicabilidad. Esto quiere decir que los entornos viales sean generadores de un comportamiento seguro de las personas usuarios porque fueron pensadas para tal efecto; cuando una vialidad es autoexplicable es porque anticipa las situaciones de riesgo y genera conductas seguras. Las condiciones materiales de la vialidad influyen determinadamente en el comportamiento de las personas, esa es la esencia de este criterio.

La movilidad debe ser sostenible. Se debe reconocer que el transporte tiene impactos ambientales, climáticos y sociales, por lo tanto, estos impactos no deberán de comprometer los recursos de generaciones futuras.

La pacificación del tránsito debe ser un criterio que reduzca el flujo y velocidad de vehículos, para que haya lugar al transporte público y a la movilidad no motorizada; esto impactará en que haya una convivencia más sana y cordial en las vías de comunicación. Una movilidad que influya en el ahorro de tiempo, espacio y recursos económicos pacifica las relaciones humanas.

Otro criterio es el involucramiento de la sociedad en el proceso del diseño y evaluación de la infraestructura vial. El criterio de participación social permite que las obras públicas en materia de vialidad tengan como referente las necesidades de quienes utilizan habitualmente esas vías.

La permeabilidad, como criterio para el diseño vial, permite contar con la recolección e infiltración de agua pluvial para que sea reutilizada en la medida que el contexto hídrico del territorio lo requiera, lo que implica que las autoridades en materia ambiental tomen un papel preponderante en la planeación vial.

En el diseño vial se debe de priorizar a los grupos en situación de vulnerabilidad, ello implica que las calles y carreteras garanticen que la velocidad no sea excesiva y que, la circulación de vehículos motorizados no ponga en riesgo a personas peatonas ni personas usuarias de vehículos no motorizados.

La tolerancia es un criterio que contribuye a prever el error humano, pues al contar con equipamiento técnico minimiza los riesgos de accidentes.

El tratamiento de las condiciones climáticas permite que en el diseño vial se utilice un enfoque integral para promover que haya una menor dependencia de los combustibles fósiles, lo que permite mitigar el cambio climático.

Las velocidades seguras deben fungir como un criterio para que la infraestructura promueva que los vehículos motorizados y no motorizados respeten límites de velocidad que no pongan en riesgo la vida de sus conductores ni de las personas peatonas.

Las vialidades deben de ser diseñadas con el criterio de que sean saludables, esto significa que aporten a las personas soluciones basadas en la naturaleza, tales como superficies permeables para la captación de agua pluvial, que haya árboles y plantas y que el ruido y la contaminación no interfieran con la vida cotidiana de las personas.

Principios de diseño vial en calles urbanas. La presente iniciativa propone incluir también un artículo que establezca los criterios de Inclusión y Seguridad en el diseño vial de las calles urbanas. En el ámbito de la inclusión, las calles urbanas deberán ser diseñadas, construidas y operadas para que no haya exclusión por motivo de género, identidad, edad, discapacidad, movilidad limitada, limitación cognitiva, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado; y para que haya prioridad a las personas usuarias que son más vulnerables durante su tránsito por las calles urbanas. En el ámbito de la seguridad, deberá de existir diversidad de usos de suelo, combinando los residenciales y no residenciales dentro de la misma cuadra o cuadras adyacentes, el diseño de las calles deberá ser uniforme, de fácil acceso y seguras, deberán de ser planeadas, construidas y usadas bajo un paradigma de gobernanza en el que la participación social sea la piedra angular y, que las velocidades de vehículos motorizados y no motorizados en esos ambientes urbanos, sean compatibles con el servicio y las personas que convivan en las calles urbanas.

Infraestructura vial ciclo inclusiva. Las calles deben de ser espacios incluyentes y seguros para las personas usuarias de la bicicleta, por lo que la infraestructura vial deberá ser diseñada, rediseñada, operada y cuidada a través de criterios de inclusión, cuyos componentes deben ser: la seguridad, para que se reduzca

el riesgo de accidentes, se respete la preferencia del paso ciclista, se separe el tránsito ligero del pesado, se baje la velocidad y volumen de tránsito en las vialidades compartidas y se dé preferencia a zonas no aisladas y vialidades que tengan actividad e iluminación; las ciclovías deberán de tener continuidad para que haya rutas directas en los trayectos de vías para bicicletas, la reducción de tiempos en cruces e intersecciones y se fomente que los viajes en bicicleta sean más rápidos que los que se realicen en automóvil; haya coherencia facilitando la entradas y salidas de las rutas ciclistas seguras, se garantice la existencia de señalética adecuada y suficiente y se reduzca la discontinuidad que existe en la infraestructura para la movilidad ciclista; otro componente deberá ser el confort, para que el ancho de las vías ciclistas sean efectivo, se priorice la construcción de pavimentos suaves, superficies limpias y sin peligros para las personas ciclistas; la infraestructura vial deberá ser también atractiva, es decir, que la movilidad ciclista no intervenga con el confort de las personas peatonas, se fomente la infraestructura verde, materiales sustentables y suelo permeable, haya en las adyacencias de las ciclovías árboles y sombras, se disminuya el ruido de contaminantes atmosféricos y haya estacionamiento seguro para las bicicletas; finalmente, se propone que las ciclovías tengan el componente de adaptabilidad, es decir, que éstas estén integradas con los servicios de transporte público, tengan un diseño flexible para poder ser ampliadas y si se incrementa el uso de la bicicleta, se satisfaga la demanda.

Manuales de diseño vial y dispositivos de control de tránsito. En el artículo se propone la integración y emisión por parte de las autoridades de estándares de diseño vial y dispositivos de control de tránsito a través de manuales, los cuales serán de carácter obligatorio en la emisión de políticas, programas, proyectos y obras relacionadas con infraestructura y operación vial. Asimismo, se hace referencia a las disposiciones mínimas de ciertos elementos viales y de tránsito que ambos manuales deberán contener.

Dictamen de factibilidad. Se propone añadir un artículo que establezca la obligación de contar con un dictamen de factibilidad por parte de las autoridades competentes para la construcción nuevas calles o rediseño de las existentes. Para ello, se estipula se realice la presentación del proyecto ejecutivo correspondiente que lo sustente.

Vías recreativas. En el artículo se establece la garantía de espacios públicos suficientes, seguros y de calidad, con énfasis en vías recreativas, que las autoridades estatales y municipales deberán garantizar.

Comparativo de adiciones propuestas

Ley de Movilidad para el Estado de Guanajuato y sus Municipios	Iniciativa Bancada Naranja
Sin correlativo	<p>Título Segundo Movilidad</p> <p>Capítulo V Infraestructura para la Movilidad y la Seguridad Vial</p>

	<p style="text-align: right;"><i>Diseño vial seguro</i></p> <p>Artículo 65 Bis. Las obras de infraestructura vial urbana y carretera deben ser diseñadas y ejecutadas de acuerdo con la jerarquía de la movilidad, los principios y criterios establecidos en la presente Ley, priorizando aquellas que atiendan a personas peatonas, vehículos no motorizados y transporte público.</p> <p>Las calles deben planearse, diseñarse y operarse mediante un enfoque de sistema seguro y reducción de riesgos, reconociendo la posibilidad del error humano, reconociendo y atendiendo de manera interseccional a las personas usuarias.</p> <p>El diseño de las vías públicas deberá enfocarse en la reducción máxima de la mortalidad y la gravedad de lesiones a las personas víctimas de siniestros de tránsito, por lo que las autoridades competentes del diseño vial tendrán como eje rector la reducción de riesgos incorporando criterios que preserven la vida, la seguridad, la salud, la integridad y la dignidad.</p>
	<p style="text-align: right;"><i>Criterios para el diseño de infraestructura vial segura</i></p> <p>Artículo 65 Ter. El diseño y la operación vial de calles nuevas, así como de vías existentes, deberá cumplir con los criterios técnicos previstos en los manuales de diseño vial y dispositivos de control del tránsito que al efecto se expidan, con los principios establecidos en esta Ley y con la garantía efectiva del derecho a la movilidad y la seguridad vial.</p> <p>Considerarán lo siguiente:</p> <p>I. Calidad. Las vías deben contar con un diseño adecuado a las necesidades de las personas, materiales de larga duración, diseño universal y acabados, así como mantenimiento adecuado para ser funcional, atractiva estéticamente y permanecer en el tiempo;</p>



II. Calles completas. Los proyectos de nuevas calles o de rediseño de las existentes considerarán el criterio de calle completa, asignando secciones adecuadas a peatones, carriles exclusivos para bicicletas y carriles exclusivos al transporte público cuando se trate de un corredor de alta demanda.

Las condiciones mínimas se ordenan de la siguiente manera:

- a) Aceras pavimentadas reservadas para el tránsito de personas peatonas;
- b) Iluminación que permita el tránsito nocturno y seguro de personas peatonas;
- c) Pasos peatonales que garanticen zonas de intersección seguras entre la circulación rodada y el tránsito peatonal; y
- d) Señales de control de tráfico peatonal, motorizado y no motorizado que regule el paso seguro de personas peatonas;

III. Conectividad. Los espacios públicos deben formar parte de una red que permita a las personas usuarias conectar sus orígenes y destinos, entre modos de transporte, de manera eficiente y fácil. También deben permitir el desplazamiento libre de personas peatonas, personas usuarias de movilidad activa o no motorizada y otros prioritarios, incluidos vehículos de emergencia;

IV. Diseño universal. La construcción de infraestructura vial deberá considerar espacios de calidad, accesibles y seguros que permitan la inclusión de todas las personas sin discriminación alguna, con especial énfasis en la jerarquía de la movilidad y el uso equitativo del espacio público.

Se procurará evitar la construcción de pasos elevados o subterráneos cuando haya la posibilidad de adecuar el diseño para hacer el cruce peatonal, así como el destinado a movilidad no motorizada y de tracción humana, y las demás necesarias para garantizar una movilidad incluyente;

V. Inclusión. La construcción de infraestructura vial segura deberá proteger la multiplicidad de las

personas usuarias de la vía pública, con especial énfasis en la jerarquía establecida en esta Ley;

VI. Intersecciones seguras: Las intersecciones deberán estar diseñadas para garantizar la seguridad de todas las personas usuarias de las vialidades, especialmente a las y los peatones y personas con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

VII. Legibilidad y autoexplicabilidad. Entornos viales que provoquen un comportamiento seguro de las personas usuarias simplemente por su diseño y su facilidad de entendimiento y uso. El diseño y la configuración de una calle o carretera autoexplicable cumple las expectativas de las personas usuarias, anticipa adecuadamente las situaciones y genera conductas seguras.

Las vías autoexplicables integran sus elementos de manera coherente y entendible como señales, marcas, dispositivos, geometría, superficies, iluminación y gestión de la velocidad, para evitar siniestros de tránsito y generar accesibilidad para las personas con discapacidad;

VIII. Movilidad sostenible. Transporte cuyos impactos sociales, ambientales y climáticos permitan asegurar las necesidades de transporte de las generaciones actuales sin comprometer la capacidad en los recursos para satisfacer las del futuro y mejorar la calidad ambiental;

IX. Pacificación del tránsito. Los diseños en infraestructura vial, sentidos y operación vial, deberán priorizar la reducción de flujos y velocidades vehiculares, para dar lugar al transporte público y a la movilidad activa y no motorizada y de tracción humana, a fin de lograr una sana convivencia en las vías.

El diseño geométrico, de secciones de carriles, pavimentos y señales deberá considerar una velocidad máxima de diseño de 30 kilómetros por hora para calles secundarias y terciarias, para lo cual se podrán ampliar las banquetas, reducir secciones

de carriles, utilizar mobiliario, pavimentos especiales, desviar el eje de la trayectoria e instalar dispositivos de reducción de velocidad;

X. Participación social. En el proceso de diseño y evaluación de la infraestructura vial, se procurarán esquemas de participación social de las personas usuarias de la vía;


XI. Permeabilidad. La infraestructura debe contar con un diseño que permita la recolección e infiltración de agua pluvial y su reutilización en la medida que el suelo y el contexto hídrico del territorio lo requiera y con las autorizaciones ambientales y de descarga de la autoridad competente;

XII. Priorizar a los grupos en situación de vulnerabilidad. El diseño de la red vial debe garantizar que los factores como la velocidad, la circulación cercana a vehículos motorizados y la ausencia de infraestructura de calidad, no pongan en riesgo a personas peatonas ni a las personas usuarias de la vía pública que empleen vehículos no motorizados y de tracción humana;

XIII. Tolerancia. Las vías y sus costados deben prever la posible ocurrencia de errores de las personas usuarias, y con su diseño y equipamiento técnico procurarán minimizar las consecuencias de siniestros de tránsito;

XIV. Tratamiento de condiciones climáticas. El proyecto debe incorporar un diseño con un enfoque integral que promueva y permita una menor dependencia de los combustibles fósiles, así como hacer frente a la agenda de adaptación y mitigación al cambio climático;

XV. Velocidades seguras. Las vías deben contar, por diseño, con las características, señales y elementos necesarios para que sus velocidades de operación sean compatibles con el diseño y las personas usuarias de la vía que en ella convivan; y

	<p>XVI. Vías saludables. Los proyectos de vialidad deben contemplar la inclusión de componentes que aporten a la salud de las personas con soluciones basadas en la naturaleza, que pueden ser superficies infiltrantes, masa vegetal y barreras que regulen el ruido y la contaminación.</p>
	<p><i>Principios de diseño vial en calles urbanas</i></p> <p>Artículo 65 Quáter. En el diseño, construcción y operación de las calles, tanto en sus elementos inherentes como en los incorporados, se deberá garantizar en todo momento el derecho a la movilidad de todas las personas, bajo los siguientes criterios:</p> <p>I. Inclusión</p> <p>a) Diseño universal en geometrías, materiales y señalamientos: El proyecto debe garantizar que las circulaciones, materiales, geometrías, señalamientos y elementos complementarios sean diseñados para uso de todas las personas, sin exclusión por motivo de género, identidad, edad, discapacidad, movilidad limitada, limitación cognitiva, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado.</p> <p>b) Prioridad a personas usuarias vulnerables de la vía: El proyecto debe garantizar que los factores como la velocidad, circulación cercana a vehículos motorizados y ausencia de infraestructura de calidad, no pongan en riesgo a personas peatonas y ciclistas, en particular a la niñez, personas adultas mayores, con discapacidad o con movilidad limitada.</p> <p>II. Seguridad</p> <p>a) Diversidad de usos de suelo: Promover a través de reglamentos y normativas una equilibrada combinación entre usos residenciales y no residenciales dentro de la misma cuadra o cuerdas adyacentes.</p>



	<p>b) La uniformidad y el orden en el diseño deben permitir que la calle sea entendida con facilidad, más seguras y fáciles de usar por todas las personas usuarias, incluidas peatones, ciclistas y conductores, sin que les requiera grandes esfuerzos.</p> <p>c) Participación social: Desde la etapa de diagnóstico y diseño conceptual hasta los detalles arquitectónicos y la implementación, se debe incorporar a residentes y personas usuarias de la calle, a fin de que se garantice que sus preocupaciones, visión y requerimientos se incorporen adecuadamente al proyecto, para maximizar su nivel de apropiación.</p> <p>d) Velocidades seguras: Las vías desde su diseño deben contar con las características necesarias para que sus velocidades de operación sean compatibles con el servicio y las personas usuarias que en ella convivan.</p>
	<p><i>Infraestructura vial ciclo inclusiva</i></p> <p>Artículo 65 Quinquies. Las calles deben ser incluyentes y seguras para los ciclistas, por lo que las autoridades competentes deberán cumplir en sus proyectos de diseño, rediseño, operación y mantenimiento con los siguientes criterios de ciclo inclusión y sus componentes:</p> <p>I. Seguridad</p> <ul style="list-style-type: none">a) Reducir el riesgo de colisiones graves con otros vehículos u objetos fijos;b) Respetar la preferencia de paso del ciclista;c) Separar el tránsito pesado o rápido;d) Bajar velocidad y volumen de tránsito en vialidades compartidas;e) Preferir zonas no aisladas y vialidades con actividad e iluminación. <p>II. Continuidad</p>



- a) Seguir la ruta más directa en las trayectorias;
- b) Reducir tiempos en cruces e intersecciones, y
- c) Fomentar viajes en bicicleta puerta-a-puerta más rápidos que en automóvil.

III. Coherencia

- a) Facilitar entradas y salidas de la ruta con seguridad;
- b) Garantizar la existencia de orientación y señalamientos adecuados y suficientes;
- c) Reducir discontinuidades en cada intervención avanzando hacia la cobertura total de infraestructura para la movilidad ciclista.


IV. Confort

- a) Garantizar un ancho de vía efectivo, sea exclusivo o compartido debe ser suficiente;
- b) Priorizar la construcción de pavimentos suaves y continuos, superficies limpias de materiales y sin registros o rejillas riesgosas;
- c) Proyectar pendientes lo menos pronunciadas posible, y
- d) Evitar los cruces a desnivel innecesarios.

V. Atractivo

- a) Evitar que la movilidad ciclista reduzca el nivel de confort de las personas peatonas;
- b) Fomentar el uso de infraestructura verde, materiales sustentables y suelo permeable;
- c) Incluir en los proyectos árboles y sombras;
- d) Procurar bajos niveles de ruido y concentración de contaminantes atmosféricos, y
- e) Garantizar el acceso a estacionamiento seguro para bicicletas.

VI. Adaptabilidad

	<ul style="list-style-type: none"> a) Integrar la movilidad ciclista con los servicios de transporte público; b) Flexibilizar el diseño y factibilidad de ampliación, y c) Proyectar la satisfacción de la demanda futura.
	<p style="text-align: center;">Manuales de diseño vial y dispositivos de control del tránsito</p> <p>Artículo 65 Sexies. Las autoridades, en sus ámbitos de competencias, deberán emitir los siguientes instrumentos para establecer los estándares de diseño vial y dispositivos de control del tránsito, que serán obligatorios en las políticas, programas, proyectos y obras relativas a la infraestructura y operación vial del estado y los municipios considerando los manuales y normas oficiales mexicanas expedidas para tal efecto:</p> <p>I. Manual de Diseño Vial, que deberá contener al menos las disposiciones relativas a los siguientes elementos:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Criterios de diseño conceptual por cada tipo de vía; b) Diseño geométrico de infraestructura peatonal, ciclista y vehicular; c) Materiales y pavimentos; d) Mobiliario; e) Infraestructura urbana; y f) Vegetación urbana <p>II. Manual sobre Dispositivos de Control del Tránsito, que deberá contener al menos las disposiciones relativas a los siguientes elementos:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Señales horizontales; b) Rayas y marcas en pavimento; c) Semáforos; d) Dispositivos de apoyo para personas con discapacidad; e) Reductores de velocidad y guías viales; y f) Dispositivos para protección de obras <p>Los municipios harán las adecuaciones correspondientes a estos manuales de acuerdo con</p>

	<p>sus contextos y normativa aplicable en materia urbana, siempre y cuando no contravengan estas disposiciones.</p>
	<p style="text-align: right;"><i>Dictamen de factibilidad</i></p> <p>Artículo 65 Septies. Toda construcción de una nueva calle o rediseño de una existente deberá contar con un dictamen de factibilidad por parte de la autoridad competente que determine el cumplimiento de los objetivos y principios de esta Ley. Para tal efecto deberá presentarse el proyecto ejecutivo que lo sustente.</p>
	<p style="text-align: right;"><i>Vías recreativas</i></p> <p>Artículo 65 Octies. Las autoridades estatales y municipales competentes deberán garantizar espacios públicos suficientes, seguros y de calidad como vías recreativas, en donde se priorice la actividad física de las personas.</p>

De acuerdo con el artículo 209 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato, manifestamos que la presente iniciativa con proyecto de decreto contiene los siguientes impactos:

Impactos

- I. **Impacto jurídico:** se adicionan los artículos 65 Bis, 65 Ter, 65 Quáter, 65 Quinquies, 65 Sexies, 65 Septies y 65 Octies para integrar un Capítulo V en el Título Segundo de la Ley de Movilidad para el Estado de Guanajuato y sus Municipios, en materia de infraestructura para la movilidad y la seguridad vial.
- II. **Impacto administrativo:** la presente iniciativa no tiene impacto administrativo pues no crea o modifica estructuras administrativas.
- III. **Impacto presupuestario:** la presente iniciativa no genera ningún impacto presupuestario directo, aunque los sujetos obligados de la ley y los operadores de la norma deberán de generar proyectos de intervención urbana adecuados a la nueva normativa.
- IV. **Impacto social:** contribuir a la seguridad vial considerando la interseccionalidad de derechos de todas las personas a través del diseño vial inclusivo. Todas las personas somos peatonas pero no todas las personas somos usuarias de los diversos medios de transporte motorizados



o no motorizados, en este sentido, la presente iniciativa tiene un impacto generalizado que beneficiará a todas las personas basándose en la jerarquía de movilidad y, como consecuencia secundaria, se fomentará el cuidado ambiental.

Alineación con los objetivos de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible

El mundo cada vez está más urbanizado. Desde 2007, más de la mitad de la población mundial ha estado viviendo en ciudades, y se espera que dicha cantidad aumente hasta el 60 % para 2030.

Las ciudades y las áreas metropolitanas son centros neurálgicos del crecimiento económico, ya que contribuyen al 60 % aproximadamente del PIB mundial. Sin embargo, también representan alrededor del 70 % de las emisiones de carbono mundiales y más del 60 % del uso de recursos.

La rápida urbanización está dando como resultado un número creciente de habitantes en barrios pobres, infraestructuras y servicios inadecuados y sobrecargados, lo cual está empeorando la contaminación del aire y el crecimiento urbano incontrolado.

Objetivo 11: Ciudades y comunidades sostenibles.

Específicamente en las siguientes metas:

- 11.2** De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.
- 11.3** De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países.
- 11.6** De aquí a 2030, reducir el impacto ambiental negativo *per capita* de las ciudades, incluso prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo.
- 11.7** De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.
- 11.a** Apoyar los vínculos económicos, sociales y ambientales positivos entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales fortaleciendo la planificación del desarrollo nacional y regional.
- 11.c** Proporcionar apoyo a los países menos adelantados, incluso mediante asistencia financiera y técnica, para que puedan construir edificios sostenibles y resilientes utilizando materiales locales.



En virtud de lo anteriormente expuesto se somete a consideración de esta Honorable Asamblea, esta propuesta legislativa de

Decreto

Único.- Se adicionan los artículos 65 Bis, 65 Ter, 65 Quáter, 65 Quinquies, 65 Sexies, 65 Septies y 65 Octies para integrar un Capítulo V en el Título Segundo de la Ley de Movilidad para el Estado de Guanajuato y sus Municipios, en materia de infraestructura para la movilidad y la seguridad vial., para quedar como sigue:

Título Segundo Movilidad

Capítulo V Infraestructura para la Movilidad y la Seguridad Vial

Diseño vial seguro

Artículo 65 Bis. Las obras de infraestructura vial urbana y carretera deben ser diseñadas y ejecutadas de acuerdo con la jerarquía de la movilidad, los principios y criterios establecidos en la presente Ley, priorizando aquellas que atiendan a personas peatonas, vehículos no motorizados y transporte público.

Las calles deben planearse, diseñarse y operarse mediante un enfoque de sistema seguro y reducción de riesgos, reconociendo la posibilidad del error humano, reconociendo y atendiendo de manera interseccional a las personas usuarias.

El diseño de las vías públicas deberá enfocarse en la reducción máxima de la mortalidad y la gravedad de lesiones a las personas víctimas de siniestros de tránsito, por lo que las autoridades competentes del diseño vial tendrán como eje rector la reducción de riesgos incorporando criterios que preserven la vida, la seguridad, la salud, la integridad y la dignidad.

Criterios para el diseño de infraestructura vial segura

Artículo 65 Ter. El diseño y la operación vial de calles nuevas, así como de vías existentes, deberá cumplir con los criterios técnicos previstos en los manuales de diseño vial y dispositivos de control del tránsito que al efecto se expidan, con los principios establecidos en esta Ley y con la garantía efectiva del derecho a la movilidad y la seguridad vial.

Considerarán lo siguiente:



I. Calidad. Las vías deben contar con un diseño adecuado a las necesidades de las personas, materiales de larga duración, diseño universal y acabados, así como mantenimiento adecuado para ser funcional, atractiva estéticamente y permanecer en el tiempo;

II. Calles completas. Los proyectos de nuevas calles o de rediseño de las existentes considerarán el criterio de calle completa, asignando secciones adecuadas a peatones, carriles exclusivos para bicicletas y carriles exclusivos al transporte público cuando se trate de un corredor de alta demanda.

Las condiciones mínimas se ordenan de la siguiente manera:

- a) Aceras pavimentadas reservadas para el tránsito de personas peatonas;
- b) Iluminación que permita el tránsito nocturno y seguro de personas peatonas;
- c) Pasos peatonales que garanticen zonas de intersección seguras entre la circulación rodada y el tránsito peatonal; y
- d) Señales de control de tráfico peatonal, motorizado y no motorizado que regule el paso seguro de personas peatonas;

III. Conectividad. Los espacios públicos deben formar parte de una red que permita a las personas usuarias conectar sus orígenes y destinos, entre modos de transporte, de manera eficiente y fácil. También deben permitir el desplazamiento libre de personas peatonas, personas usuarias de movilidad activa o no motorizada y otros prioritarios, incluidos vehículos de emergencia;

IV. Diseño universal. La construcción de infraestructura vial deberá considerar espacios de calidad, accesibles y seguros que permitan la inclusión de todas las personas sin discriminación alguna, con especial énfasis en la jerarquía de la movilidad y el uso equitativo del espacio público.

Se procurará evitar la construcción de pasos elevados o subterráneos cuando haya la posibilidad de adecuar el diseño para hacer el cruce peatonal, así como el destinado a movilidad no motorizada y de tracción humana, y las demás necesarias para garantizar una movilidad incluyente;

V. Inclusión. La construcción de infraestructura vial segura deberá proteger la multiplicidad de las personas usuarias de la vía pública, con especial énfasis en la jerarquía establecida en esta Ley;

VI. Intersecciones seguras: Las intersecciones deberán estar diseñadas para garantizar la seguridad de todas las personas usuarias de las vialidades, especialmente a las y los peatones y personas con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;



VII. Legibilidad y autoexplicabilidad. Entornos viales que provoquen un comportamiento seguro de las personas usuarias simplemente por su diseño y su facilidad de entendimiento y uso. El diseño y la configuración de una calle o carretera autoexplicable cumple las expectativas de las personas usuarias, anticipa adecuadamente las situaciones y genera conductas seguras.

Las vías autoexplicables integran sus elementos de manera coherente y entendible como señales, marcas, dispositivos, geometría, superficies, iluminación y gestión de la velocidad, para evitar siniestros de tránsito y generar accesibilidad para las personas con discapacidad;

VIII. Movilidad sostenible. Transporte cuyos impactos sociales, ambientales y climáticos permitan asegurar las necesidades de transporte de las generaciones actuales sin comprometer la capacidad en los recursos para satisfacer las del futuro y mejorar la calidad ambiental;

IX. Pacificación del tránsito. Los diseños en infraestructura vial, sentidos y operación vial, deberán priorizar la reducción de flujos y velocidades vehiculares, para dar lugar al transporte público y a la movilidad activa y no motorizada y de tracción humana, a fin de lograr una sana convivencia en las vías.

El diseño geométrico, de secciones de carriles, pavimentos y señales deberá considerar una velocidad máxima de diseño de 30 kilómetros por hora para calles secundarias y terciarias, para lo cual se podrán ampliar las banquetas, reducir secciones de carriles, utilizar mobiliario, pavimentos especiales, desviar el eje de la trayectoria e instalar dispositivos de reducción de velocidad;

X. Participación social. En el proceso de diseño y evaluación de la infraestructura vial, se procurarán esquemas de participación social de las personas usuarias de la vía;

XI. Permeabilidad. La infraestructura debe contar con un diseño que permita la recolección e infiltración de agua pluvial y su reutilización en la medida que el suelo y el contexto hídrico del territorio lo requiera y con las autorizaciones ambientales y de descarga de la autoridad competente;

XII. Priorizar a los grupos en situación de vulnerabilidad. El diseño de la red vial debe garantizar que los factores como la velocidad, la circulación cercana a vehículos motorizados y la ausencia de infraestructura de calidad, no pongan en riesgo a personas peatonas ni a las personas usuarias de la vía pública que empleen vehículos no motorizados y de tracción humana;

XIII. Tolerancia. Las vías y sus costados deben prever la posible ocurrencia de errores de las personas usuarias, y con su diseño y equipamiento técnico procurarán minimizar las consecuencias de siniestros de tránsito;



XIV. Tratamiento de condiciones climáticas. El proyecto debe incorporar un diseño con un enfoque integral que promueva y permita una menor dependencia de los combustibles fósiles, así como hacer frente a la agenda de adaptación y mitigación al cambio climático;

XV. Velocidades seguras. Las vías deben contar, por diseño, con las características, señales y elementos necesarios para que sus velocidades de operación sean compatibles con el diseño y las personas usuarias de la vía que en ella convivan; y

XVI. Vías saludables. Los proyectos de vialidad deben contemplar la inclusión de componentes que aporten a la salud de las personas con soluciones basadas en la naturaleza, que pueden ser superficies infiltrantes, masa vegetal y barreras que regulen el ruido y la contaminación.

Principios de diseño vial en calles urbanas

Artículo 65 Quáter. En el diseño, construcción y operación de las calles, tanto en sus elementos inherentes como en los incorporados, se deberá garantizar en todo momento el derecho a la movilidad de todas las personas, bajo los siguientes criterios:

I. Inclusión

- a) Diseño universal en geometrías, materiales y señalamientos: El proyecto debe garantizar que las circulaciones, materiales, geometrías, señalamientos y elementos complementarios sean diseñados para uso de todas las personas, sin exclusión por motivo de género, identidad, edad, discapacidad, movilidad limitada, limitación cognitiva, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado.
- b) Prioridad a personas usuarias vulnerables de la vía: El proyecto debe garantizar que los factores como la velocidad, circulación cercana a vehículos motorizados y ausencia de infraestructura de calidad, no pongan en riesgo a personas peatonas y ciclistas, en particular a la niñez, personas adultas mayores, con discapacidad o con movilidad limitada.

II. Seguridad

- a) Diversidad de usos de suelo: Promover a través de reglamentos y normativas una equilibrada combinación entre usos residenciales y no residenciales dentro de la misma cuadra o cuadras adyacentes.
- b) La uniformidad y el orden en el diseño deben permitir que la calle sea entendida con facilidad, más seguras y fáciles de usar por todas las personas usuarias, incluidas peatones, ciclistas y conductores, sin que les requiera grandes esfuerzos.

- c) Participación social: Desde la etapa de diagnóstico y diseño conceptual hasta los detalles arquitectónicos y la implementación, se debe incorporar a residentes y personas usuarias de la calle, a fin de que se garantice que sus preocupaciones, visión y requerimientos se incorporen adecuadamente al proyecto, para maximizar su nivel de apropiación.
- d) Velocidades seguras: Las vías desde su diseño deben contar con las características necesarias para que sus velocidades de operación sean compatibles con el servicio y las personas usuarias que en ella convivan.

Infraestructura vial ciclo inclusiva

Artículo 65 Quinquies. Las calles deben ser incluyentes y seguras para los ciclistas, por lo que las autoridades competentes deberán cumplir en sus proyectos de diseño, rediseño, operación y mantenimiento con los siguientes criterios de ciclo inclusión y sus componentes:

I. Seguridad

- a) Reducir el riesgo de colisiones graves con otros vehículos u objetos fijos;
- b) Respetar la preferencia de paso del ciclista;
- c) Separar el tránsito pesado o rápido;
- d) Bajar velocidad y volumen de tránsito en vialidades compartidas;
- e) Preferir zonas no aisladas y vialidades con actividad e iluminación.

II. Continuidad

- a) Seguir la ruta más directa en las trayectorias;
- b) Reducir tiempos en cruces e intersecciones, y
- c) Fomentar viajes en bicicleta puerta-a-puerta más rápidos que en automóvil.

III. Coherencia

- a) Facilitar entradas y salidas de la ruta con seguridad;
- b) Garantizar la existencia de orientación y señalamientos adecuados y suficientes;
- c) Reducir discontinuidades en cada intervención avanzando hacia la cobertura total de infraestructura para la movilidad ciclista.

IV. Confort

- a) Garantizar un ancho de vía efectivo, sea exclusivo o compartido debe ser suficiente;
- b) Priorizar la construcción de pavimentos suaves y continuos, superficies limpias de materiales y sin registros o rejillas riesgosas;
- c) Proyectar pendientes lo menos pronunciadas posible, y



- d) Evitar los cruces a desnivel innecesarios.

V. Atractivo

- a) Evitar que la movilidad ciclista reduzca el nivel de confort de las personas peatonas;
- b) Fomentar el uso de infraestructura verde, materiales sustentables y suelo permeable;
- c) Incluir en los proyectos árboles y sombras;
- d) Procurar bajos niveles de ruido y concentración de contaminantes atmosféricos, y
- e) Garantizar el acceso a estacionamiento seguro para bicicletas.

VI. Adaptabilidad

- a) Integrar la movilidad ciclista con los servicios de transporte público;
- b) Flexibilizar el diseño y factibilidad de ampliación, y
- c) Proyectar la satisfacción de la demanda futura.

Manuales de diseño vial y dispositivos de control del tránsito

Artículo 65 Sexies. Las autoridades, en sus ámbitos de competencias, deberán emitir los siguientes instrumentos para establecer los estándares de diseño vial y dispositivos de control del tránsito, que serán obligatorios en las políticas, programas, proyectos y obras relativas a la infraestructura y operación vial del estado y los municipios considerando los manuales y normas oficiales mexicanas expedidas para tal efecto:

I. Manual de Diseño Vial, que deberá contener al menos las disposiciones relativas a los siguientes elementos:

- a) Criterios de diseño conceptual por cada tipo de vía;
- b) Diseño geométrico de infraestructura peatonal, ciclista y vehicular;
- c) Materiales y pavimentos;
- d) Mobiliario;
- e) Infraestructura urbana; y
- f) Vegetación urbana

II. Manual sobre Dispositivos de Control del Tránsito, que deberá contener al menos las disposiciones relativas a los siguientes elementos:

- a) Señales horizontales;
- b) Rayas y marcas en pavimento;
- c) Semáforos;
- d) Dispositivos de apoyo para personas con discapacidad;
- e) Reductores de velocidad y guías viales; y



f) Dispositivos para protección de obras

Los municipios harán las adecuaciones correspondientes a estos manuales de acuerdo con sus contextos y normativa aplicable en materia urbana, siempre y cuando no contravengan estas disposiciones.

Dictamen de factibilidad

Artículo 65 Septies. Toda construcción de una nueva calle o rediseño de una existente deberá contar con un dictamen de factibilidad por parte de la autoridad competente que determine el cumplimiento de los objetivos y principios de esta Ley. Para tal efecto deberá presentarse el proyecto ejecutivo que lo sustente.

Vías recreativas

Artículo 65 Octies. Las autoridades estatales y municipales competentes deberán garantizar espacios públicos suficientes, seguros y de calidad como vías recreativas, en donde se priorice la actividad física de las personas.

Transitorios

Artículo Primero. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato.

Artículo Segundo. El poder Ejecutivo y los Municipios contarán con 180 días a partir de la publicación del presente decreto para hacer las adecuaciones reglamentarias correspondientes.

Congreso del Estado de Guanajuato, 29 de junio de 2023.


Dessire Ángel Rocha
Diputada