

H. CONGRESO DEL ESTADO.

P R E S E N T E.

Quienes suscriben, en nuestro carácter de Diputadas y Diputados de la Sexagésima Octava Legislatura e integrantes del Grupo Parlamentario de **MORENA**, con fundamento en lo dispuesto por la fracción I del artículo 68 de la Constitución Política del Estado y demás normas relativas, nos permitimos someter a la consideración de esta Soberanía, **INICIATIVA CON CARÁCTER DE DECRETO A EFECTO DE REFORMAR DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE CHIHUAHUA CON LA FINALIDAD DE PRIVILEGIAR AL PEATÓN POR MEDIO DEL ASEGURAMIENTO DE LA CONSTRUCCIÓN DE PASOS ELEVADOS, SUBTERRÁNEOS Y CRUCES SEGUROS.** Lo anterior sustentado en la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

El modelo de ciudad centrado en el automóvil es un error. En las décadas por venir, según diversas asociaciones de científicos marcan que la oferta de petróleo va a bajar dramáticamente a partir del año 2050.¹

Pensando en un escenario con menor cantidad de combustibles fósiles las ciudades de las próximas décadas deben estar diseñadas para movilidad cercana, sin el uso de vehículos automotor.

Como preparación y presente de la movilidad nos encontramos con que el diseño de vialidades responde a una visión centrada en el automóvil, cosa que está en franca incongruencia con la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Chihuahua donde

¹ Net Zero by 2050 – Analysis - IEA

Handwritten signatures and initials in the bottom right corner.



su artículo 8 nos define claramente que la movilidad del peatón es la más alta en la jerarquía.

Esta iniciativa lo afirma fuerte y claro, el flujo de vehículos automotores no debe interrumpir la movilidad de las personas.

En el artículo 9 de la Ley de Movilidad se afirma:

"Las medidas que deriven de la presente Ley tendrán como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, el uso o disfrute en las vías públicas del Estado, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros (...)"

Por lo anterior es congruente solicitar la modificación del marco legal para brindar infraestructura encaminada a salvaguardar la integridad de las personas, en cuanto a cruzar vialidades.

Ejemplos de muertes por atropellamientos de manera más o menos regular en ciertas vialidades, Avenida Las Torres, donde en cierto segmento se reporta mínimo un atropellamiento al año.

Como lo he venido diciendo en tribuna aquí ya hace tiempo, durante las últimas décadas, la planeación urbana y vial en nuestro Estado siempre ha estado marcada por una visión profundamente **automovilcentrista**, promovida y consolidada por los **gobiernos prianistas** que por intereses propios privilegiaron el uso del automóvil particular por encima de la movilidad de las personas. Las consecuencias de estas políticas son evidentes: ciudades contaminadas, fragmentadas, inseguras, desiguales y con una infraestructura que excluye a peatones, ciclistas, personas con discapacidad, niñas, niños y adultos mayores.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

El modelo de desarrollo urbano impulsado por esos gobiernos priorizó la construcción de vialidades rápidas, pasos a desnivel y grandes avenidas, mientras se relegaron por completo los espacios públicos peatonales, el transporte público sustentable y la movilidad inclusiva. Esta tendencia ha generado ciudades pensadas para los autos, no para las personas.

El crecimiento urbano desmedido, el incremento vehicular y la expansión de las zonas metropolitanas han generado nuevas necesidades de movilidad, haciendo indispensable actualizar el marco normativo estatal para alinearlos con los principios establecidos en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y los estándares internacionales en materia de diseño vial seguro.

Las reformas propuestas, tienen como objetivo fortalecer la infraestructura destinada a establecer la obligación de integrar infraestructura peatonal y ciclista segura, como pasos elevados, pasos subterráneos y cruces a nivel accesibles.

Con estas modificaciones se busca que toda obra pública o privada relacionada con la construcción o modernización de vialidades considere la instalación de puentes peatonales, pasos subterráneos y demás infraestructura que privilegie la conectividad del peatón entre zonas urbanas divididas por vías de alta velocidad.

Estas modificaciones también fortalecen la obligación de los gobiernos Estatal y Federal de coordinarse para garantizar la seguridad de las personas en tramos carreteros que atraviesan zonas urbanas o conurbadas, privilegiando siempre la construcción de infraestructura peatonal segura.

Por todo lo anterior mencionado ante esta asamblea legislativa, se propone el siguiente proyecto con carácter de:

DECRETO:



ARTÍCULO PRIMERO.- se modifica la **FRACCIÓN II, INCISO A, ASÍ COMO EL PÁRRAFO SEGUNDO DEL ARTÍCULO 71, FRACCIONES III, IV Y V del ARTÍCULO 76**, se modifica el párrafo **TERCERO** y se añade un **PÁRRAFO CUARTO AL ARTÍCULO 80**, se modifica la **FRACCIÓN IV DEL ARTÍCULO 81 Y LA FRACCIÓN IV DEL ARTÍCULO 82, TODOS DE LA LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE CHIHUAHUA**, para quedar redactado de la siguiente manera:

Artículo 71. De la Infraestructura Vial.

La infraestructura vial urbana, rural y carretera se compone de los siguientes elementos:

I. Infraestructura carretera y rural.

A. Elementos inherentes: Definición de Derecho de Vía, Zona Libre de obstáculos, hombros, calzada de circulación, franja separadora central. La implementación y las dimensiones de los elementos son en función del tipo de carretera.

B. Elementos incorporados: Paisajismo y señalización horizontal y vertical.

II. Infraestructura Vial Urbana.

A. Elementos inherentes: Banquetas donde se alojen postería, vegetación, **áreas de descanso y espacios de circulación peatonal, tales como cruces a nivel de calle o de banqueta, pasos elevados y subterráneos, así como demás infraestructura destinada a privilegiar la conectividad y seguridad de los peatones**, carriles de circulación vehicular, líneas para circulación de vehículos ligeros motorizados, carriles para vehículos no motorizados, estacionamiento y elementos de separación para sentidos y tipos de medio de transporte.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

- B. Elementos incorporados: Infraestructura tecnológica como semáforos, eléctrica como iluminación, mobiliario, paisajismo y señalización horizontal y vertical.

La planeación, diseño, implementación y **presupuesto** de los planes de la infraestructura por parte del Estado y Municipios, deberán registrarse de manera que se prioricen a las poblaciones con mayor grado de vulnerabilidad, poco desarrollo tecnológico y de escasos recursos, de acuerdo con la siguiente prioridad, basada en el grado de urbanización y desarrollo social:

- A. Poblaciones Rurales.
- B. Poblaciones Semirurales.
- C. Poblaciones Urbanas.
- D. Poblaciones Predominantemente Urbanas.

En cuanto a su administración, las Redes Carreteras se categorizan en:

- A. Red Federal.
- B. Red Estatal.
- C. Red Municipal:
 - C.1. Caminos Rurales.
 - C.2. Brechas Mejoradas.

Para las vías urbanas se deberán usar las siguientes categorías:

- A. Regionales.
- B. Avenidas primarias, con o sin acceso controlado.
- C. Calles secundarias.
- D. Calles terciarias.

Artículo 76. Criterios técnicos de calles urbanas.

El diseño y la operación vial de calles nuevas, así como de vías existentes deberán 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,



sustentándose en las investigaciones de entes internacionales, en los manuales, guías, y publicaciones realizadas en México, en la información y propuestas realizadas por los Institutos Municipales de Planeación, apoyándose en las investigaciones de las Universidades y otras instituciones relacionadas con las diversas áreas de conocimiento involucradas, con los órganos colegiados, las demandas de los diferentes estratos sociales, y con la experiencia de las Instituciones gubernamentales. Además considerarán lo establecido en el artículo 35 de la Ley General, bajo los siguientes criterios:

I y II...

- III. Diseño universal en calles. Todo nuevo proyecto para la construcción de calles deberá considerar espacios de calidad, accesibles para todas las personas. Por tal motivo se deberán proveer franjas peatonales y ciclistas con dimensiones adecuadas, continuas, libres de obstáculos y con superficies a nivel, tiempos de cruce adecuados, secciones, señales horizontales y verticales, diseños geométricos, infraestructura de soporte, y todos los elementos de las vías públicas deben estar diseñados para todas las personas usuarias, sin discriminación alguna. Se deberá evitar la construcción de pasos elevados o subterráneos cuando haya la posibilidad de adecuar el diseño para hacer el cruce peatonal y ciclista a nivel de calle o de banqueta, **en caso contrario se deberá privilegiar la construcción de dicha infraestructura, sobre todo en calles de alto flujo vehicular donde el cruce del peatón se vea dificultado.**
- IV. Calles completas. La construcción de infraestructura vial deberá tomar en cuenta y ofrecer la infraestructura necesaria para proteger la multiplicidad de las personas usuarias de la vía pública, con especial énfasis en la jerarquía establecida en esta Ley. Los proyectos de nuevas calles o de rediseño de las existentes considerarán el criterio de calle completa, **espacios de circulación peatonal, tales como cruces a nivel de calle o de banqueta, pasos elevados y subterráneos, así como demás infraestructura destinada a privilegiar la conectividad y seguridad de los peatones**, carriles exclusivos para bicicletas y carriles exclusivos al transporte público cuando se trate de un corredor de alta demanda.



- V. Intersecciones seguras. Las intersecciones deberán estar diseñadas para garantizar la seguridad de todas las personas usuarias, especialmente las peatonas. por lo que es necesario reducir velocidades vehiculares en las mismas, establecer cruces a nivel de calle o de banqueta, **subterráneos y elevados cuando sean necesarios** y diseñar fases cortas de semáforo para los vehículos automotores.

VI.....

Artículo 80. Criterios de diseños en carreteras y autopistas.

El diseño vial de las carreteras o autopistas deberá atender a la reducción máxima de muerte o lesiones graves a las personas usuarias involucradas en siniestros de tránsito, reconociendo la posibilidad del error humano y la interseccionalidad de las personas usuarias de la vía. Asimismo, deberá incorporar criterios que preserven la vida, seguridad, salud, integridad y la posibilidad de utilización autónoma de las personas usuarias de la vía, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad.

Cuando un tramo de vía de jurisdicción estatal se adentre en una zona urbana, conurbada y/o Zona Metropolitana, esta deberá adaptar su vocación, velocidad y diseño, considerando la movilidad y seguridad vial de las personas que habitan en esos asentamientos y garantice espacios para personas peatonas y vehículos no motorizados, así como, en su caso, espacio para circulación, ascenso y descenso del transporte público.

Cuando una vía de jurisdicción estatal corte un asentamiento humano a nivel y no existan libramientos, **deberá privilegiarse, sobre todo en autopistas de alta velocidad, la construcción de pasos elevados y subterráneos, así como demás infraestructura destinada a privilegiar la conectividad y seguridad de los peatones en la imposibilidad de construir dicha infraestructura, se deberá construir pasos** peatonales seguros a nivel de calle, para garantizar la permeabilidad entre las zonas urbanas.



En los casos donde el tramo carretero o de autopista sea de jurisdicción federal o combinado con jurisdicción Estatal, el Estado deberá buscar convenios y coordinación para construir pasos peatonales seguros donde deberá privilegiarse, sobre todo en autopistas de alta velocidad, la construcción de pasos elevados y subterráneos, así como demás infraestructura destinada a privilegiar la conectividad y seguridad de los peatones, en la imposibilidad de construir dicha infraestructura se deberá construir pasos peatonales seguros a nivel de calle, para garantizar la permeabilidad entre las zonas urbanas.

Artículo 81. Espacios para personas peatonas y vehículos no motorizados.

A fin de garantizar la vocación de las vías, todos los proyectos de infraestructura vial urbana deberán considerar lo siguiente:

- I. Criterios que garanticen dimensiones, conexiones y espacios suficientes para el uso funcional de la vía.
- II. Dotación de espacio público para personas peatonas y vehículos no motorizados, de calidad, cómodos, accesibles y seguros.
- III. Infraestructura con criterios de redes peatonales, ciclistas y de transporte público continuas e interconectadas, sin obstáculos, dimensionadas según los manuales y normas expedidos por las autoridades competentes y que cuenten con instalaciones que soporten su función, como paradas de transporte público, estacionamiento de bicicletas y espacios públicos para pausar, contemplando lo dispuesto en el artículo 126 de la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Chihuahua.
- IV. Intersecciones, **pasos elevados y subterráneos, así como cruces a nivel de calle**, en las que se priorice a las personas peatonas y vehículos no motorizados con trayectorias directas para estos últimos, con continuidad de superficie, con prioridad de paso, con velocidades reducidas y con paradores seguros para que permanezcan visibles y legibles en toda la etapa de la operación.

Artículo 82. Infraestructura vial ciclo inclusiva.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

"2025, Año del Bicentenario de la Primera Constitución del Estado de Chihuahua"

Las calles y banquetas deben ser incluyentes y seguras para ciclistas, por lo que las autoridades competentes del Estado y los Municipios, deberán cumplir, como mínimo, en sus proyectos de planeación, diseño, rediseño, operación y mantenimiento y estacionamiento, con los siguientes criterios de ciclo inclusión:

Seguridad.

- I. Bajo riesgo de colisiones graves con otros vehículos u objetos fijos.
- II. Respeto la preferencia de paso del ciclista.
- III. Separación con tránsito pesado o rápido.
- IV. Baja velocidad y volumen de tránsito donde los ciclistas comparten la calle **y/o la consideración de la construcción de pasos elevados o subterráneos para ciclistas.**
- V. Iluminación, actividad en la calle y zonas no aisladas.

TRANSITORIOS:

PRIMERO. – El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Chihuahua.

ECONÓMICO. - Aprobado que sea, tórnese a la Secretaría para que elabore la minuta de Decreto correspondiente.

DADO. - en el Salón de Sesiones del Poder Legislativo a los 11 días del mes de noviembre del año dos mil veinticinco.

ATENTAMENTE:

Dip. Magdalena Rentería Pérez 	Dip. Elizabeth Guzmán Argueta 
---	--



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

"2025, Año del Bicentenario de la Primera Constitución del Estado de Chihuahua"

Dip. Edin Cuauhtémoc Estrada Sotelo	Dip. Leticia Ortega Máynez
Dip. Óscar Daniel Avitia Arellanes	Dip. Rosana Díaz Reyes
Dip. María Antonieta Pérez Reyes	Dip. Brenda Francisca Ríos Prieto
Dip. Edith Palma Ontiveros	Dip. Herminia Gómez Carrasco
Dip. Jael Argüelles Díaz	Dip. Pedro Torres Estrada
Hoja de firmas correspondiente a la iniciativa con carácter de Decreto, INICIATIVA CON CARÁCTER DE DECRETO A EFECTO DE REFORMAR DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE CHIHUAHUA CON LA FINALIDAD DE PRIVILEGIAR AL PEATÓN POR MEDIO DEL ASEGURAMIENTO DE LA CONSTRUCCIÓN DE PASOS ELEVADOS, SUBTERRÁNEOS Y CRUCES SEGUROS.	