



*"Año del Centenario de la Promulgación de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos"
"2017, Año del Turismo Sustentable para el Desarrollo"*

CIUDADANOS DIPUTADOS DE LA XV LEGISLATURA DEL CONGRESO DEL ESTADO DE QUINTANA ROO. PRESENTES



El suscrito diputado Alberto Vado Morales Presidente de la Comisión de Cultura de la XV Legislatura del Estado de Quintana Roo en ejercicio de la facultad que me confiere la fracción II del artículo 68 de la Constitución Política del Estado de Quintana Roo, y con sustento en los artículos 66, 106, 107 y 108 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, me permito presentar ante esta H. Legislatura del Estado de Quintana Roo, para los efectos legales correspondientes, la Iniciativa por la que se **Adicionan los artículos 21 bis y 21 ter de Ley de Tránsito, Transporte y Explotación de Vías y Carreteras del Estado de Quintana Roo**, con base en la siguiente:

EXPOSICION DE MOTIVOS

Las ciudades de Quintana Roo son muy diferentes unas de otras en muchos aspectos. Pero la mayoría de ellas empiezan a tener algo en común: la congestión, en algunas horas y la contaminación provocada por los automóviles. La congestión está paralizando las ciudades, como la contaminación del aire está dañando la salud de las personas y como los automóviles son una de las causas principales que están empujando a la humanidad al cambio climático poniendo en peligro el futuro del mundo a través de desastres naturales sin precedentes.

Hay mucho por hacer, para limpiar el aire de las ciudades y salvar el clima. Para hacer que esta planificación urbana suceda, que se invierta en infraestructura de transporte y organización del tráfico, debemos basarnos en una cultura automovilística. Esto requiere re-pensar las políticas actuales de transporte.



La ciudad del presente está paralizada por el tráfico, envenenada por elevados niveles de ozono, monóxido de carbono, hidrocarburos, metales pesados y otros contaminantes del aire; llena de ruidos ensordecedores y constituye además una de las amenazas más grandes para el clima global. Desde Othón P. Blanco hasta Lázaro Cárdenas, desde la ciudad de Cancún hasta Chetumal, los vehículos motorizados son cada vez más en las ciudades.

Las ciudades no siempre han estado tan congestionadas como lo están hoy en día.

¿Cómo es que dejamos que los coches invadieran y dominaran nuestras ciudades?

Todo empezó con la producción masiva del coche y la creación de "ciudades de coches", mientras los sistemas de transporte público caían en desuso. Estas ciudades se han transformado para servir a los automóviles y no a las personas. "La ciudad de la velocidad es la ciudad del éxito". El lema de Le Corbusier resume la mentalidad de los proyectos urbanos de mediados del siglo veinte. Cincuenta años después, la motorización se ha acelerado, hasta el punto de poder contar por millones las muertes relacionadas con el uso de automóviles.

Aunque la situación en algunas ciudades puede ser "relativamente favorable" todavía, no hay porque ser complacientes, particularmente en Quintana Roo sobre todo en Ciudades como Cancún, Playa del Carmen, Felipe Carrillo Puerto y Chetumal. Todas ellas se están dirigiendo directamente hacia el caos del tráfico.

Lo que se puede perder es la estructura orgánica y luego la cultura de las ciudades que todavía no estén definidas por el automóvil, en las que las calles y las plazas fueron planeadas y construidas como espacios vitales, compatibles con una variedad de usos, tales como descansar, caminar, jugar, trabajar y moverse. Estas estructuras se están desmoronando en muchos lugares, los espacios abiertos con diferentes funciones se están convirtiendo en áreas mono-funcionales, reservadas para los automóviles y llenas de tráfico.



Ninguna solución tecnológica puede ofrecernos por sí misma la salida a los embotellamientos vehiculares de tráfico en las ciudades; sólo un cambio radical de perspectiva puede convertirlas de nuevo en lugares habitables. Pero ningún esfuerzo es inútil.

Mucho se ha debatido sobre este tema, sin embargo, las soluciones no se han convertido en Políticas Públicas efectivas. Veamos algunas de ellas:

La ciudad moderna, debido a su carácter de aglomeración de alta-densidad, es el foco de una serie de movimientos necesarios para sus múltiples actividades económicas y sociales. Por un lado, las ciudades y sus habitantes obtienen beneficios considerables de los sistemas de tráfico urbano, por otro lado, las mismas ciudades también sufren los efectos del transporte en automóvil, de la congestión y la contaminación. El objetivo de los creadores de la nueva política de tráfico vehicular debe ser la creación de un sistema de transporte que satisfaga las necesidades de los ciudadanos y que minimice a la vez los efectos negativos para el ambiente y la sociedad.

Es preciso crear la ciudad de distancias cortas. Esto es, que los nuevos desarrollos residenciales serán permisibles sólo si una tienda que vende bienes cotidianos está situada dentro de 1 km y se puede llegar a ella en bicicleta. Los centros comerciales serán permisibles sólo si están integrados a las zonas comerciales existentes y dirigidos hacia los clientes locales.

El acceso al sistema de transporte público es vital. Las zonas designadas para la construcción de edificios deben de estar conectadas al sistema de transporte público. Para que esto último sea factible, la planificación debe apuntar hacia una densidad poblacional mínima de 60 habitantes por hectárea.

Sólo se construirán nuevas escuelas en lugares donde el acceso inmediato al transporte público sea posible. Las instituciones importantes se deben de situar



sólo donde haya buen acceso a través del transporte público. Estos proyectos sólo deberían de permitir áreas industriales y comerciales en sitios donde la comunicación sea económica y técnicamente posible.

Los proyectos de desarrollo tienen que incluir una red densa de caminos para peatones y carriles para bicicleta que den un acceso directo a tiendas, escuelas, paradas de autobús, etc.

El diseño cuidadoso de la infraestructura del tráfico de la ciudad es una herramienta de primera clase para el control del tránsito. La provisión de un modo de transporte -disponibilidad y acceso- y la calidad de la infraestructura requerida tienen una influencia decisiva sobre las formas de transporte y las nuevas exigencias de movilidad.

Por otro lado, una red extensiva de líneas de autobús, orienta el flujo del transporte del automóvil a los sistemas de transporte público. Si la infraestructura para ciclistas y peatones se mejora, se realiza un cambio de opciones para el modo de transporte. Estudios científicos han demostrado que con el establecimiento de zonas para peatones y de carriles para bicicleta, el número de peatones y de ciclistas aumenta, al igual que el porcentaje de personas que utilizan estos sistemas como medio de transporte.

La política infraestructural está muy ligada a los proyectos urbanos y regionales, a la determinación de la función de cierta área y a los códigos de construcción. Los proyectos de desarrollo para el futuro de las áreas urbanas tienen que orientarse hacia la creación de ciudades con viajes de distancias cortas, una estructura operativa que aporte facilidades múltiples y cercanas para los habitantes de cada zona. Luego, el desarrollo urbano debería ocurrir a lo largo de líneas de transporte público. Las mayores fuentes de tráfico (compañías, instituciones con muchos empleados) se deben de situar en los centros del transporte público. El establecimiento de centros comerciales en la periferia debe ser prohibido.

Los vehículos motorizados se deben de prohibir dentro de los centros de las ciudades, con la excepción de aquellos que pertenecen a los residentes, y estos deben de ser limitados. Le deben otorgar exenciones generales a los autobuses



(sólo aquellos que pertenecen a las líneas de transporte público), los taxis, los vehículos comunales y los de servicios de emergencia. Donde sea posible, los vehículos exentos deben de funcionar con energía alternativa. Así, la gente se moverá en el transporte público, a pie, en bicicleta.

También deben de ser creados grandes espacios sin coches en las áreas residenciales muy pobladas y urbanizadas, así como en las áreas recientemente desarrolladas y colonias fuera de la ciudad. En otras áreas, donde puedan entrar los coches, debe de aplicarse una política para "disminuir el tránsito", esta dará prioridad a peatones, ciclistas y transporte público. La introducción general de un límite de velocidad de 30 kph reducirá de una manera eficaz el ruido y el peligro de los accidentes.

Facilidades tales como las islas para peatones pueden reducir la fragmentación de las calles, que le impide al peatón cruzar la calle en cualquier momento. La fragmentación es más marcada en las calles amplias, donde hay un tránsito denso y veloz. Los cruces peatonales por encima y por debajo de las calles, los coches estacionados en la banqueta y otros tipos de obstáculos dan realce a la fragmentación. La "disminución del tránsito" elimina estos impedimentos para los peatones.

La red de transporte público tiene que cubrir la ciudad entera y debe tener derecho de paso en todas las calles y cruces. El intervalo entre paradas tiene que ser corto. La máxima distancia permisible para caminar hasta la parada de autobús debería de ser de 500 m. También se requiere de una red amplia de caminos para peatones y carriles para bicicleta.

Las ciudades deben de mejorar los nexos de transporte con las zonas conurbadas. También tienen que hacer cumplir el derecho de paso para el transporte público en las áreas centrales de la ciudad con medidas tales como el cambio automático del semáforo a verde para taxis y autobuses como el transporte público, se ha descuidado por tanto tiempo, hay un retraso enorme de medidas infraestructurales que hay que tomar para mejorar la situación. Las inversiones no serán efectivas,



si el transporte público no sólo atrae a más pasajeros, sino que también ayuda a reducir el tránsito motorizado, es decir, si opera un cambio radical.

Resumiendo, el uso del automóvil privado debiera reducirse creando avenidas y áreas exclusivas para el transporte público y la bicicleta. Los costos sociales y ambientales del automóvil deben incorporarse a su uso. Deben desarrollarse las opciones más eficientes de transporte como lo es el eléctrico. La industria automotriz debe producir automóviles más eficientes y menos contaminantes y debe retirar del mercado sus modelos altamente consumidores de gasolina. En tanto debemos comenzar con aplicar lo que hoy pueda comenzar con una nueva cultura ciudadana con relación al transporte y el uso del automóvil.

Dentro de esto destaca los accidentes ocurridos por vehículos automotores.

Las muertes por accidentes viales son alarmantes, debido a que han ido aumentando de manera significativa. México es el séptimo lugar a nivel mundial de muertes relacionadas con la cultura vial, la cifra ronda las 24 mil muertes anuales. A diario mueren 66 personas por accidentes viales, lo que por hora serían aproximadamente tres personas. El 50% de estas muertes podrían ser evitadas si se siguieran las reglas de tránsito.

Normalmente las causas de muerte son que el conductor no respetó los límites de velocidad, no usó el cinturón, motociclistas y ciclistas no usaron el equipo adecuado, el conductor iba alcoholizado o bajo el efecto de drogas, tanto el conductor, como el peatón iban haciendo uso del celular, o cuando vieron la luz amarilla en vez de frenar aceleraron. Es decir, falta una cultura vial en nuestro estado.

Lo primero que se nos viene a la mente cuando escuchamos el término 'cultura vial' es que los mexicanos no sabemos manejar o en forma más coloquial, que somos muy 'cafres'. Sin embargo, ésta es una percepción errónea de lo que en realidad significa la cultura vial. Efectivamente, el factor humano y la cuestión del cómo manejamos es, sin duda, un componente importante, pero el tema es mucho más amplio y abarca un conjunto de factores institucionales, legales, tecnológicos, de infraestructura y de planeación, entre muchos otros. Más aún, es difícil reducir la cultura vial a una sola de estas dimensiones, porque todas interactúan y se



relacionan entre sí. Pero entonces, ¿cómo medimos la cultura vial? Un indicador sin duda es el número total de accidentes, pero desafortunadamente es un indicador inexacto, ya que no nos dice verdaderamente cuál es la incidencia de accidentes viales en relación a la población total, o en relación al número de vehículos en circulación. Cancún obviamente tiene un mayor número de accidentes en comparación con Bacalar o Puerto Morelos, debido al tamaño de su población y a la cantidad de automóviles particulares, pero eso no significa que estos últimos dos municipios tengan una cultura vial más desarrollada en comparación con el primer caso.

El problema generado por la falta de educación y conciencia vial en Quintana Roo crece a marchas aceleradas con el paso de tiempo, y empeora aún más con el constante aumento de automóviles que circulan diariamente en las ciudades. Uno de los errores más grandes con respecto a este tema es creer que la educación vial concierne sólo a los automovilistas y al transporte público. Ciclistas, motociclistas y peatones están también involucrados en este problema y sus acciones suman o restan a la cultura vial que actualmente existe en nuestro Estado.

Idealmente nuestra norma vial debería guiarnos a respetar los reglamentos de tránsito para así garantizar la protección de todos los usuarios de la vía pública, pero en un Estado en el que pocos conocen y siguen las reglas, cada ciudadano se juega la vida día a día al transitar por las calles.

En virtud de lo anterior y tomando en cuenta que en la LEY DE TRANSITO, TRANSPORTE Y EXPLOTACIÓN DE VÍAS Y CARRETERAS DEL ESTADO DE QUINTANA ROO no se encuentran contempladas algunas medidas que en otros estados de la República han dado buenos resultados es que en esta iniciativa proponemos el adicionar dos artículos al mencionado precepto legal que podrán apoyar en mucho a generar esta cultura vial que es necesaria en nuestro Estado de Quintana Roo.



El primero parte de que como es un hecho público y notorio, en algunas ciudades de nuestro Estado se ha tratado de impulsar una cultura vial que supone que en las intersecciones de calles de la ciudad se observe la disposición de **"UNO EN UNO"**, con el objeto de mejorar la vialidad y hacerla más dinámica, situación que sin duda pueden contribuir a un mejor flujo vehicular dentro de nuestras ciudades, pero que sin embargo debe de extenderse a todas las regiones de nuestro territorio estatal

De la misma forma es cada vez más necesario la existencia de la obligación de los conductores de automóviles de contar con un seguro de cobertura amplia obligatoria que cubra los resultados de un accidente de tránsito.

Este Seguro Obligatorio de Automóviles, también se conoce como Seguro de Responsabilidad Civil Obligatoria. Dicha póliza cubre a las personas y/o bienes frente a cualquier accidente o siniestro en las rutas o calles de donde vivamos.

Podemos destacar que en la gran mayoría de los Estados de la República Mexicana se cuentan con la obligatoriedad del precepto legal para poder sacar un vehículo a la calle. Algunos de estos Estados son Baja California, Chihuahua, Nuevo León, Tamaulipas, Veracruz, CDMC y Yucatán por mencionar algunos.

Los seguros de automotor tienen un tope máximo estipulado, que es independiente de la culpa del conductor que es quien provocó dicho siniestro. Lo que cubre este seguro es la responsabilidad civil hacia terceros transportados y no transportados y en algunos casos cubren los daños materiales, pero en forma limitada.

En todos los casos el seguro incluye gastos médicos, que también está establecido un monto máximo. Dicho tope de compensación no implica que, llegado el caso, la víctima no pueda demandar al responsable del daño o al propietario del auto por el monto que cree necesario.



En el mismo orden es obligatorio el seguro para las motos, teniendo las mismas condiciones que los autos. En todos los casos, el titular del auto debe circular no solamente con el seguro contratado, sino que sumado a eso debe contar con el recibo de la póliza pagado y la licencia de conducir vigente.

POR TODO LO ANTES EXPUESTO Y FUNDADO, Y EN EJERCICIO DEL DERECHO QUE ME ATRIBUYE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE QUINTANA ROO, TENEGO A BIEN SOMETER A LA CONSIDERACIÓN DE ESTA HONORABLE SOBERANÍA POPULAR LA SIGUIENTE INICIATIVA DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS ARTICULOS 21 BIS Y 21 TER DE LA LEY DE TRANSITO, TRANSPORTE Y EXPLOTACIÓN DE VIAS Y CARRETERAS DEL ESTADO DE QUINTANA ROO, DE CONFORMIDAD CON LO SIGUIENTE:

ARTÍCULO ÚNICO. - SE ADICIONAN LOS ARTICULOS 21 BIS Y 21 TER DE LA LEY DE TRANSITO, TRANSPORTE Y EXPLOTACIÓN DE VIAS Y CARRETERAS DEL ESTADO DE QUINTANA ROO

Artículo 21 bis. En las intersecciones y en la preferencia de paso, el conductor se sujetará a las reglas siguientes:

- I. Se ajustará a la señalización que la regule;**
- II. En las intersecciones reguladas por un agente o por personal de apoyo vial, deberá detener su vehículo cuando así lo ordene éste;**
- III. En las intersecciones reguladas mediante semáforos, deberá detener su vehículo en la línea de "alto", sin invadir la zona para el cruce de los peatones cuando la luz del semáforo esté en color rojo;**
- IV. Los que circulen por una vía con prioridad y se aproximen a una intersección, tendrán la preferencia de paso sobre los vehículos que circulen por la otra vía;**



V. En las intersecciones de vías señalizadas con indicación "ceda el paso" o de "alto", en su caso, deberá siempre ceder el paso a los vehículos que transiten por la vía preferente, sea cualquiera el lado por el que se aproximen, debiendo detener por completo su marcha y en todo caso, cuando así lo indique la señal correspondiente;

VI. Cuando la vía en que circule carezca de señalización que regule la preferencia de paso, o los semáforos se encuentren destellando de tal manera que no controlen la circulación, estará obligado a cederlo a los vehículos que se aproximen por su derecha, salvo en los supuestos siguientes:

a) Cuando la vía en que se circula sea de mayor amplitud que la otra o tenga mayor volumen de tránsito; y,

b) Cuando quien circula por la derecha se encuentre sobre una vía sin pavimentar;

VII. Cuando en las intersecciones no haya posibilidad de que los vehículos avancen hasta cruzar la vía en su totalidad, evitará continuar la marcha y obstruir de este modo la circulación de las calles transversales a su sentido de circulación;

VIII. En los cruceos de ferrocarril, éste tendrá preferencia de paso;

IX. La vuelta a la derecha será continua y siempre se dará con precaución. Sólo será continúa a la izquierda cuando la vía por la que circule el vehículo sea de un sólo sentido y las vías que converjan tengan sentido único al movimiento de la vuelta izquierda, quedando prohibido dar vuelta a la izquierda en cualquier vía de doble circulación;

X. En las glorietas, los que se hallen dentro de la vía circular tendrán preferencia de paso sobre los que pretendan acceder a ellas;

XI. Los que circulen por una vía primaria tendrán preferencia de paso sobre los que pretenden acceder a ella;

XII. En las intersecciones con señalamiento de "ceda el paso" o "de uno en uno", deberá detener su marcha, correspondiendo el derecho de paso a quien llegue primero a ésta; y,



XIII. Los vehículos de emergencia o de policía tienen derecho de paso cuando circulen con las señales de sonido o luminosas funcionando.

Artículo 21 ter.- Todo vehículo que transite por la vía pública en el Estado, deberá encontrarse en condiciones satisfactorias de funcionamiento, provisto de los dispositivos que exigen esta Ley y su Reglamento y contar con seguro automotriz vigente, expedido por compañía autorizada legalmente para ello, que garantice al menos daños a terceros que se pudieran ocasionar con el vehículo. En caso contrario, las autoridades de tránsito aplicarán las sanciones correspondientes.

TRANSITORIOS

PRIMERO. - El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Quintana Roo.

SEGUNDO. - Se deroga toda disposición contraria a lo dispuesto en el presente Decreto.



DADO EN LA SEDE DEL PODER LEGISLATIVO, EN LA CIUDAD DE CHETUMAL, CAPITAL DEL ESTADO DE QUINTANA ROO, A LOS ONCE DIAS DEL MES DE ABRIL DEL AÑO DOS MIL DIECISIETE.

**DIP. ALBERTO VADO MORALES
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE CULTURA DE LA
XV LEGISLATURA DEL CONGRESO DEL
ESTADO DE QUINTANA ROO**

