Año: 2020 **Expediente: 13651LXXV**

H. Congreso del Estado de Nuevo León

LXXV Legislatura

PROMOVENTE: CC. SENADOR SAMUEL GARCÍA SEPÚLVEDA, DIP. ARTURO BONIFACIO DE LA GARZA GARZA, DIP. TABITA ORTIZ HERNÁNDEZ, DIP. MARIELA SALDÍVAR VILLALOBOS, DIP. HORACIO TIJERINA HERNÁNDEZ Y DIP. LUIS DONALDO COLOSIO RIOJAS, INTEGRANTES DEL GRUPO LEGISLATIVO MOVIMIENTO CIUDADANO DE LA LXXV LEGISLATURA

ASUNTO RELACIONADO: MEDIANTE EL CUAL PRESENTAN INICIATIVA DE REFORMA Y ADICIÓN A DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ACCESIBILIDAD PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, EN MATERIA DE PROTECCIÓN A USUARIOS DE VEHÍCULOS NO MOTORIZADOS.

INICIADO EN SESIÓN: 12 de agosto del 2020

SE TURNÓ A LA (S) COMISION (ES): Movilidad

Mtra. Armida Serrato Flores

Oficial Mayor

H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
SEPTUAGÉSIMA QUINTA LEGISLATURA

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, en materia protección a usuarios de vehículos no motorizados.

C. DIP. JUAN CARLOS RUIZ GARCÍA
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DE LA DIPUTACION PERMANENTE DE LA LXXV LEGISLATURA DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
P R E S E N T E. –

H. CONGRESO DEL ESTADO
OFICIALIA MAYOR
RECIBIDO
07 AGO 2020
DEPARTAMENTO
OFICIALIA DE PARTES
MONTERREY, N. L.

El suscrito, **C. SAMUEL ALEJANDRO GARCÍA SEPÚLVEDA, SENADOR DE LA REPÚBLICA,** integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, así como los **DIPUTADOS ARTURO BONIFACIO DE LA GARZA GARZA, TABITA ORTIZ HERNANDEZ, MARIELA SALDÍVAR VILLALOBOS, HORACIO JONATÁN TIJERINA HERNÁNDEZ y LUIS DONALDO COLOSIO RIOJAS**, integrantes del Grupo Legislativo de Movimiento Ciudadano de la LXXV Legislatura del H. Congreso del Estado de Nuevo León, de conformidad con lo previsto en los artículos 68 y 69 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León y 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado de Nuevo León, nos permitimos proponer la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ACCESIBILIDAD PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, EN MATERIA PROTECCIÓN A USUARIOS DE VEHÍCULOS NO MOTORIZADOS,** lo que se expresa en la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La movilidad es una actividad que involucra el desplazamiento de personas de un sitio a otro, ya sea a través de sus propios medios de traslación o utilizando algún tipo de transporte. Es una actividad que responde a una necesidad de la población, pero también un derecho que debe de ejercerse con responsabilidad, debido a que a diario se producen millones de desplazamientos en las zonas urbanas a nivel mundial.

Actualmente en México existe un estancamiento de la movilidad urbana, debido a diversos factores relacionados con la mala infraestructura y la calidad de las vías terrestres de comunicación, así como el incremento en el uso de medios de transporte automotor o de combustión, lo cual ha generado una amalgama de afectaciones a la ciudadanía como es el incremento en los tiempos de traslado, en detrimento de la economía de los ciudadanos.

De acuerdo con información del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en julio de 2019 existían alrededor de 32 millones de automóviles circulando por calles y

carreteras del país, muy por arriba de las unidades de carga (11.6 millones) y de pasajeros (0.41 millones).[1]

Por su parte el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO), resaltó que el número de vehículos en circulación guarda estrecha relación con la velocidad de desplazamiento en la ciudad. Se estima que en la actualidad los desplazamientos alcanzan hasta 15 km por hora en promedio, sin considerar que en horario pico la velocidad disminuye hasta en 6 km por hora, lo anterior significa una velocidad menor a la recomendada en un estacionamiento de 10 km.

Entre más número de autos, mayor tiempo de traslado

Parque vehicular en el Valle de México			Velocidad promedio en horas pico
1990:	2.6 millones	→	38.5 km/h
2004:	3.5 millones	→	21 km/h
2012:	7.9 millones	→	12 km/h
2017:	11.4 millones	→	6.42 km/h*

Fuente: *Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO). Índice de Movilidad Urbana 2019.*[2]

En el caso particular, Nuevo León no es la excepción en este problema, aunque en 2012, Monterrey apareció como la ciudad más competitiva de México; no obstante, en 2016, se ubicó en el quinto lugar y en 2018 bajó hasta el séptimo. Lo anterior debido a tres factores: inseguridad, transporte público y contaminación ambiental.

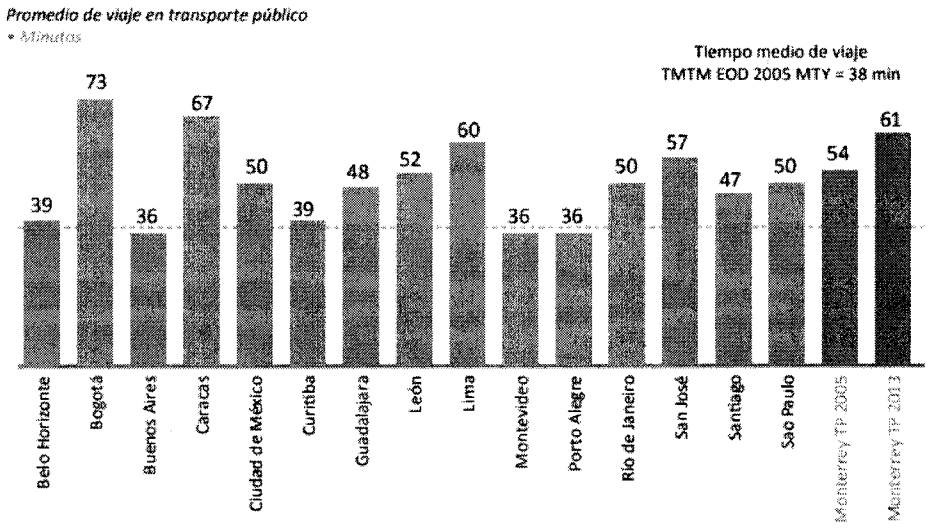
Por lo que respecta al transporte público y movilidad, la ciudad pasó de tener un Índice de Pasajeros por Kilómetro (IPK) de 3.45 en 1991, a uno de 1.89 en 2016. Así, en el año 2000 el transporte público representaba alrededor del 60% de los traslados en el área metropolitana, y hoy ese porcentaje se ha reducido a 30%, frecuencia que orilla a los usuarios a comprar automóvil, por lo que permanece un círculo vicioso: la baja demanda conlleva una disminución de la calidad del servicio, y esto de nuevo a menor demanda.

[1] Disponible para su consulta en: https://www.inegi.org.mx/temas/vehiculos/
[2] Disponible para su consulta en: https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2019/01/I%CC%81ndice-de-Movilidad-Urbana.pdf

Por otro lado, la disminución en el número de pasajeros por kilómetro busca compensarse incrementando tarifas y disminuyendo frecuencias de paso de los autobuses, en lugar de buscar incrementar los pasajeros transportados.

De esta manera las vías de transporte se ven saturadas en horas pico, donde diariamente se realizan 6 millones y medio de viajes motorizados en el Área Metropolitana de Monterrey (AMM), con un tiempo de viaje que, en 8 años, de 2005 a 2013, ha crecido en 7 minutos, lo que la ubica por encima de otras urbes del país que aun cuando tienen mayor cantidad de población, mantienen una cifra menor como lo es la Ciudad de México.[3]

***Grafica** 1: Tiempo medio de viaje por zona metropolitana.*



***Fuente:** Plan Estratégico para el estado de Nuevo León 2015-2030.*

A partir de estas consideraciones, es que la ciudadanía ha optado por utilizar otros medios de transporte a fin de reducir los problemas antes mencionados, tal es el caso de los vehículos no motorizados o vehículos de movilidad sustentable alternativa, los cuales han sido una opción adicional a los tradicionales vehículos automotor (metro,

[3] Consejo Nuevo León. *Plan Estratégico para el estado de Nuevo León 2015-2030.* Pág. 111. Disponible para su consulta en: http://www.nl.gx/sites/default/files/plan_estrategico_2030_nlmanana_0.pdf

autobús y automóvil) con el fin moverse más rápidamente, reducir la contaminación y hacer más sustentable la calidad de vida.

Este tipo de transporte también lo podemos observar en: bicicletas, scooters, patinetas, patines y motonetas eléctricas, entre otros.

Según la definición del World Business Council for Sustainable Development (WBCSD), la movilidad sustentable es aquella capaz de satisfacer las necesidades de la sociedad de moverse libremente, acceder, comunicar, comercializar o establecer relaciones sin sacrificar otros valores humanos o ecológicos básicos actuales o del futuro. Asimismo, busca proteger a los colectivos más vulnerables –peatones, ciclistas o personas con movilidad reducida–, dar valor al tiempo empleado en los desplazamientos, reducir los costes socioeconómicos de cada medio de locomoción y/o garantizar el acceso universal de todos los ciudadanos a los lugares públicos y equipamientos en transporte público colectivo o en medios no motorizados.

Una de las opciones más viables en este tipo de transporte es el uso de la bicicleta dado que su adquisición es más accesible que cualquier otro medio de transporte, incluso existen sistemas de bicicletas compartidas, además de que es asequible para cualquier edad. De acuerdo con el INEGI, 2.2 millones de mexicanos utilizaron la bicicleta como medio de transporte para trasladarse a sus centros de trabajo.

Sin embargo, Nuevo León obtuvo el primer lugar a nivel nacional en accidentes viales, con 81 mil 027 tan sólo en 2018, según el Registro de Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas del INEGI.[4]

Pese a que la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León en su artículo 3º, establece a la movilidad como un derecho que las autoridades deben no solamente promover sino garantizar, pero este derecho no se respeta e inclusive la movilidad para los de usuarios de vehículos no motorizados representa un peligro mortal, pues en las últimas semanas, cuatro ciclistas murieron de manera trágica en distintas partes del estado; en tres de los casos los presuntos responsables huyeron del lugar.

Karina Yudith Cárdenas Zuviri, de 28 años, murió el pasado sábado 11 de julio al perder el control de su bicicleta en la avenida Rangel Frías y caer sobre la avenida Leones.

[4] Disponible para su consulta en: https://www.inegi.org.mx/programas/accidentes/default.html?ps=microdatos#Datos_abiertos

Cristina Serna Ramírez, de 34 años, se convirtió en la segunda víctima. La noche del jueves 16 de julio del presente, fue arrollada por una camioneta sobre la avenida Eugenio Garza Lagüera y Lomas de San Agustín, en San Pedro. De acuerdo con testigos, Cristina habría sido embestida por una camioneta color negra cuyo conductor o conductora huyó del lugar.

Tras sufrir una probable fractura de cadera y quedar inconsciente, fue trasladada de urgencia por paramédicos de la Cruz Roja hacia un hospital privado, en donde horas más tarde falleció.

Cabe señalar que el conductor que arrolló a Cristina solicitó un amparo para evitar ser detenido.

Un día después murió Nicolás Villela Martínez, de 48 años, quien se dirigía a su trabajo, pero fue arrollado por un conductor que se dio a la fuga, la mañana del viernes. Los hechos ocurrieron a unos 100 metros de la avenida Fidel Velázquez, en la Colonia Huertas de San Mario, en Salinas Victoria. El conductor responsable también huyó.

Este sábado Mario Salvador Contreras, de 55 años, quien realizaba una rodada junto a su hijo, fue arrollado por un conductor que viajaba a exceso de velocidad y bajo los influjos del alcohol, sobre la Carretera Nacional en el entronque con Camino a Las Puentes a la altura de la colonia Padre Mier, en Montemorelos; el responsable también huyó.

Ante esta situación la plataforma "Cómo Vamos" señaló que, de septiembre del 2019 a febrero 2020, los accidentes de tránsito que afectaron a peatones y ciclistas se incrementaron en un 28%. Los municipios de García y Monterrey son donde la gente se siente más insegura en los cruces peatonales. Los datos coinciden con la percepción sobre la falta de seguridad al moverse a pie: 47.2% de la población considera que los cruces peatonales no le permiten desplazarse con seguridad. En los municipios de García (67.5%) y Monterrey (59%), es donde se percibe un problema más generalizado.

Ante tal panorama, aseguraron que los municipios metropolitanos destinan 2.8 pesos de cada 10 a movilidad no motorizada. Lo cual, se refleja en el rezago de inversión que presentan los Ayuntamientos en infraestructura para beneficio de los peatones y ciclistas. En promedio, solo 2.8 pesos de cada 10 gastado en movilidad, son para invertir en movilidad no motorizada.

Debido a esto, es que es importante aumentar la seguridad mediante la actualización de un marco jurídico que contenga y fomente normas, tanto para usuarios de vehículos de movilidad sustentable alternativa, como para automovilistas, a fin de garantizar condiciones de seguridad mediante un enfoque de prevención de hechos viales causantes de muertes y lesiones.

La evidencia internacional muestra que esta situación podrá remediarse mediante la implementación de una mejor infraestructura ciclista, acompañada por una revisión integral de las reglas de tránsito y de campañas de educación vial para evitar posibles factores de riego o aplicar medidas de prevención, tanto para automovilistas como para ciclistas, como las siguientes medidas propuestas por la Asociación de Ciclistas de Nuevo León:

Para automovilistas:

1.- Respetar la velocidad.
2.- Mantener una distancia de metro y medio al rebasar a un ciclista.
3.- No utilizar el celular.
4.- Abanderar a un ciclista en caso de que este se encuentre en un puente o paso a desnivel hasta salir de él.
5.- Utilizar las direccionales al doblar en las esquinas.
6.- Cerciorarse de no golpear a un ciclista antes de abrir una puerta.
7.- Respetar los pasos de cebra.

Para ciclistas:

1.- Circular por los carriles exclusivos.
2.- Respetar los señalamientos de tránsito.
3.- No hacer uso de audífonos o aparatos que distraigan al conducir.
4.- Usar casco y ropa con colores vistosos.
5.- Si sales en grupo, trata de mantener el pelotón compacto.
6.- Mantener la trayectoria y hacer los señalamientos con sus brazos según hacia dónde vaya a girar.
7.- Disminuir la velocidad cuando se encuentre cerca un automóvil estacionado.

La difusión de dichas normas, fomenta la cultura vial de todos los usuarios, generando un comportamiento y hábitos más seguros. Por ello, es necesaria la actualización del

marco normativo a efecto de garantizar la seguridad de los ciclistas puntualizando en los principales factores de riesgo.

En este sentido, se debe de concientizar sobre este nuevo modelo de movilidad urbana sustentable adoptado a nivel internacional, así como en las experiencias de otros países que pueden servir como referencia para la adopción en nuestro país de políticas, planes y legislación en la materia.

Cabe señalar que el párrafo tercero del artículo 11 de la la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo establece la obligación del estado y los municipios a desarrollar políticas y obras públicas que garanticen una adecuada calidad de vida:

> *"Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad, aceptabilidad, exigibilidad e igualdad y a gozar de ciudades sustentables que garanticen una adecuada calidad de vida. En el desarrollo de políticas y obras públicas, el Estado y los municipios, de acuerdo a la jerarquía de movilidad, darán prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados y se fomentará la cultura de la movilidad sustentable."*

Por ello, la presente la iniciativa pretende dar respuesta a la alarma social creada por el incremento de accidentes en los que resultan afectados conductores de vehículos de movilidad sustentable alternativa, facultando al Instituto de Movilidad y Accesibilidad para que cada año realice una campaña de difusión y concientización relativa a las normas de seguridad y educación vial para los peatones, conductores, ciclistas, usuarios del servicio público y de transporte.

Asimismo, los Municipios regularán las normas viales de circulación de estos vehículos con base al análisis de los principales factores de riesgo y prevención de accidentes viales.

Se promueve la educación vial como mecanismo para eliminar los riesgos y accidentes entre los usuarios de vehículos motorizados y no motorizados, así como la incorporación de distintas normas y sanciones relativa a los factores de riesgo mencionados en la presente iniciativa.

Con esta modificación el Estado de Nuevo León contará con un marco jurídico a fin de alcanzar los objetivos planteados en la Agenda 2030 en el caso de garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos a todas las edades:

3.6 De aquí a 2030, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo

Además de cumplir con la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011 - 2020, la cual tiene como objetivo general reducir para 2030 en un 50% las muertes por hechos de tránsito, así como reducir al máximo las posibles lesiones y discapacidades que éstos causan en México.[5]

Así como a lo contemplado en la *Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad*[6], a garantizar el desplazamiento de todas las personas en la ciudad, conforme a un plan urbano o interurbano adecuado que cumpla las necesidades ambientales y sociales, priorizando el uso de vehículos no contaminantes, de acuerdo con los términos siguientes:

"*Artículo XIII. Derecho al transporte público y la movilidad urbana*

1. *Las ciudades deben garantizar a todas las personas el derecho de movilidad y circulación en la ciudad, de acuerdo a un plan de desplazamiento urbano e interurbano y a través de un sistema de transportes públicos accesibles, a precio razonable y adecuados a las diferentes necesidades ambientales y sociales (de género, edad y discapacidad).*

2. *Las ciudades deben estimular el uso de vehículos no contaminantes y se establecerán áreas reservadas a los peatones de manera permanente o para ciertos momentos del día.*

3. *Las ciudades deben promover la remoción de barreras arquitectónicas, la implantación de los equipamientos necesarios en el sistema de movilidad y circulación y la adaptación de todas las edificaciones públicas o de uso público y los locales de trabajo y esparcimiento para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad.*"

Lo anterior, a través de la protección de los usuarios vulnerables, así como de la implementación de normas para mejorar el comportamiento de todos los usuarios de la vía. La meta medible del 50% representa a su vez un compromiso con las directrices del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011- 2020, impulsado por la OMS.[7]

[5] Disponible para su consulta en: http://conapra.salud.gob.mx/Estrategias/Estrategia_Nacional_SV.html
[6] http://revistas.unam.mx/index.php/mecedupaz/article/viewFile/36443/33018
[7] Disponible para su consulta en:

En mérito de todo lo anteriormente expuesto, se somete a la consideración de este H. Congreso Estatal el siguiente proyecto de:

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ACCESIBILIDAD PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, EN MATERIA PROTECCIÓN A USUARIOS DE VEHÍCULOS NO MOTORIZADOS.

Artículo Único. –**Se adiciona** un párrafo segundo, al artículo 60; un inciso b) recorriéndose los subsecuentes en su orden, al artículo 117; un artículo 120 Bis; y **se reforman** los artículos 112, 118 y 120, de la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad del Estado de Nuevo León, en materia de protección a usuarios de vehículos no motorizados, para quedar como sigue:

Artículo 60. ...

El Instituto implementará una campaña anual de difusión y concientización relativa a las normas de seguridad y educación vial para los peatones, conductores, ciclistas, usuarios del servicio público y especial de transporte; y población en general.

Artículo 112. Los Municipios regularán las normas viales de circulación de estos vehículos, priorizando el respeto al peatón y a los medios no motorizados, conforme a esta Ley, Leyes federales de la materia con competencia concurrente y la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, **en el que deberán tomar en cuenta, por lo menos, con lo siguiente:**

a) **Los usuarios de automóviles particulares deberán en todo momento respetar el espacio público abierto, las banquetas y los carriles exclusivos y confinados de los medios de transporte no motorizados y motorizados.**

b) **Los Municipios establecerán sanciones en sus reglamentos a los usuarios de automóviles particulares que no respeten el contenido de este artículo y de los reglamentos municipales en lo relativo al respeto al espacio público abierto, banquetas y los carriles exclusivos de los medios de transporte no motorizados y motorizados. Dichas sanciones serán en proporción a la**

https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/es/

gravedad que representa en esta Ley no respetar la prioridad que se establece en el artículo 5 de esta Ley.

c) **Normas y sanciones relativas al límite de velocidad que deberán guardar los vehículos motorizados.**

d) **Normas y sanciones por el uso de instrumentos que puedan distraer la concentración de los usuarios de vehículos motorizados.**

e) **Normas de interacción y cordialidad vial entre vehículos motorizados y no motorizados.**

f) **Distancia vial recomendable entre vehículos motorizados y no motorizados.**

Artículo 117. ...

I.a III. ...
...
a) ...

b) Que la educación vial sea un mecanismo para eliminar los riesgos y accidentes entre los usuarios de vehículos motorizados y no motorizados.
c) Que la infraestructura peatonal coadyuve hacia la eliminación de riesgos y accidentes.

d) Funcionalidad, que incluya el diseño, mobiliario y materiales pertinentes, que presenten utilidad para cumplir con funciones como la intermodalidad, continuidad, señalización, delimitación de banquetas, restricciones de paso, o cruces, entre otros.

Artículo 118. El Estado y las autoridades municipales en materia de vialidad, tránsito y movilidad, así como las de diseño urbano **deberán** en los términos de esta Ley, de la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, en el ámbito de su competencia, diseñar espacios públicos destinados a la movilidad acordes a las tendencias internacionales en la materia, de manera tal que garanticen y resguarden el libre desplazamiento de los medios no motorizados.

Artículo 120. Los reglamentos de tránsito municipales establecerán los lineamientos y requerimientos para brindar la seguridad de los peatones y a los medios no motorizados, los cuales deberán de ser acordes a la jerarquía establecida en el Artículo 5 de esta Ley, **y deberán tomar en cuenta, cuando menos, lo siguiente:**

a) **Normas y sanciones por el uso de instrumentos que puedan distraer la concentración de los usuarios de vehículos motorizados y no motorizados.**

b) **Normas de interacción y cordialidad vial entre vehículos motorizados y no motorizados.**

c) **Distancia vial recomendable entre vehículos motorizados y no motorizados.**

d) **Normas y sanciones relativas al desplazamiento de vehículos no motorizados.**

e) **Normas y sanciones relativas al desplazamiento conjunto o en bloque de vehículos no motorizados.**

f) **Normas relativas al uso de banquetas y bahías.**

g) **Normas y sanciones relativas a la invasión de carriles confinados y aquellos exclusivos para bicicletas y otros medios no motorizados.**

Artículo 120 Bis. Los ciclistas tienen derecho a una movilidad segura, preferencial y exclusiva antes que el transporte público, para lo cual deberán utilizar los espacios de circulación designados, respetar las indicaciones de la autoridad correspondiente, así como los señalamientos y dispositivos que regulen la circulación vial compartida o la exclusiva, deben respetar los espacios de circulación o accesibilidad peatonal, y dar preferencia a las personas con discapacidad y al peatón.

Los ciclistas tienen como mínimo, el derecho a:

I. Disfrutar de una movilidad segura y preferencial antes que el transporte público y particular con las salvedades que establece la Ley;

II. Transitar por el centro del primer carril de la derecha en el sentido de la vialidad, siempre y cuando no se trate de corredores exclusivos para el transporte público;

III. Transitar sobre dos carriles cuando se trate de grupos de más de cincuenta ciclistas, estos grupos podrán peticionar adicionalmente el apoyo de la Secretaría y el auxilio de los cuerpos de seguridad;

IV. Circular entre carriles cuando:

a) El tránsito esté detenido y pretenda reiniciar su marcha;

b) Necesite rebasar un vehículo que esté detenido en el carril sobre el que circula; o

c) Necesite rebasar un vehículo de transporte público, que esté subiendo o bajando pasaje;

V. Contar preferencialmente con áreas de espera ciclista al frente del carril en toda su anchura en todas las vialidades para reiniciar la marcha en posición adelantada cuando la luz del semáforo lo permita;

VI. Transportar su bicicleta en las unidades de transporte público colectivo que cuenten con los aditamentos para realizarlo y en las unidades de transporte público masivo operado directa o indirectamente por el Estado;

VII. Contar con ciclocarriles o vías de circulación suficientes, seguras e interconectadas y disfrutar de su uso exclusivo;

VIII. Estacionar sus bicicletas en biciestacionamientos o zonas seguras, diseñadas y autorizadas de conformidad con las normas técnicas;

IX. Contar con el servicio público de renta o préstamo de bicicletas en los términos establecidos por los programas correspondientes;

X. Gozar de preferencia de paso sobre el trasporte público y particular en los siguientes supuestos:

a) Que teniendo el derecho de paso de acuerdo con el ciclo de semáforo no alcancen a cruzar la vía;

b) Que se encuentren circulando por una vía, en la cual los vehículos dan vuelta a la derecha, por lo que el automóvil deberá esperar detrás del ciclista hasta que el mismo haya cruzado la otra arteria vial; o

c) Que se encuentren circulando por una ciclovía y los vehículos particulares pretendan cruzarla;

XI. Circular por todas las vialidades del Estado a excepción de los carriles de alta velocidad y vialidades que estén expresamente prohibidas mediante señalización; y

XII. Contar con apoyo vial y de seguridad por parte de la Secretaría, de la Agencia para la Racionalización y Modernización del Sistema de Transporte Público de Nuevo León, así como de las autoridades municipales en materia vial y de movilidad.

Serán obligaciones de los ciclistas:

I. Respetar las disposiciones legales y reglamentarias, las señales de tránsito y las indicaciones de los oficiales y agentes responsables de vigilar el cumplimiento de las normas de tránsito o vialidad;

II. Respetar los señalamientos y dispositivos que regulen la circulación vial compartida o la exclusiva, los espacios de circulación o accesibilidad peatonal y dar preferencia a las personas con discapacidad;

III. Circular en el sentido de la vía;

IV. No exceder la capacidad de transporte o carga de la bicicleta, evitando transportar a niños y niñas menores de cuatro años a menos que sea en un asiento especial para ese fin;

V. Mantener su bicicleta en buen estado de modo que no corra riesgo de accidentes por la falla de la misma;

VI. Usar aditamentos, bandas reflejantes y en su caso luces, para uso nocturno;

VII. Rebasar sólo por el carril izquierdo; y

VIII. Indicar la dirección de su giro o cambio de carril, mediante señales con el brazo o la mano.

TRANSITORIOS

PRIMERO.- El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del estado de Nuevo León.

SEGUNDO.- Para dar cumplimiento a lo establecido en el presente Decreto, los municipios tendrán un plazo de 60 días naturales para homologar sus respectivos reglamentos en la materia.

TERCERO.- Quedan derogadas todas las disposiciones que contravengan lo dispuesto en el presente Decreto.

10:20

Ciudad de Monterrey, Nuevo León a los 7 días del mes de agosto de 2020.

H. CONGRESO DEL ESTADO
OFICIALIA MAYOR
RECIBIDO
07 AGO 2020
DEPARTAMENTO
OFICIALIA DE PARTES
MONTERREY, N.L.

SAMUEL ALEJANDRO GARCÍA SEPÚLVEDA
Senador de la República

Diputados integrantes del
Grupo Legislativo del Movimiento Ciudadano

DIP. ARTURO BONIFACIO DE LA GARZA GARZA

DIP. TABITA ORTIZ HERNANDEZ

DIP. MARIELA SALDÍVAR VILLALOBOS

DIP. HORACIO JONATÁN TIJERINA HERNÁNDEZ

DIP. LUIS DONALDO COLOSIO RIOJAS
COORDINADOR