

# *H. Congreso del Estado de Nuevo León*



## LXXVI Legislatura

**PROMOVENTE:** DIP. AMPARO LILIA OLIVARES CASTAÑEDA, INTEGRANTE DEL GRUPO LEGISLATIVO ACCIÓN NACIONAL DE LA LXXVI LEGISLATURA Y MARIO JUNIOR SERRATO RODRÍGUEZ

**ASUNTO RELACIONADO:** MEDIANTE EL CUAL PRESENTAN INICIATIVA DE REFORMA Y ADICIÓN A DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE SEÑALAMIENTOS VIALES PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN.

**INICIADO EN SESIÓN:** 26 DE AGOSTO DEL 2024

**SE TURNÓ A LA (S) COMISION (ES):** MOVILIDAD

**Mtro. Joel Treviño Chavira**

**Oficial Mayor**

04



**DIP. RICARDO CANAVATI HADJÓPOLUS**  
**PRESIDENTE DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN**  
**P R E S E N T E . -**

*→ Sin anexos*

La suscrita, Dip. Amparo Lilia Olivares Castañeda y el C. Mario Junior Serrato Rodríguez de conformidad con los artículos 86 y 87 de la Constitución Política del Estado de Nuevo León y con fundamento en los artículos 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno interior del Congreso del Estado de Nuevo León, acudimos a esta soberanía a proponer el siguiente proyecto de decreto por el se reforma por adición el artículo 2 Bis, se adiciona el Capítulo II Bis denominado de los “Cruces Peatonales” el cual contiene los artículos 4 Bis, 4 Bis 1 y 4 Bis 2, se adiciona el Capítulo II Bis 1 denominado de las “Vialidades Urbanas” el cual contiene los artículos 4 Bis 3 y 4 Bis 4 y se adiciona el Capítulo II Bis 2 denominado “Urbanismo Táctico” el cual contiene los artículos 4 Bis 5, 4 Bis 6 y 4 Bis 7 de la Ley de Señalamientos Viales para el Estado de Nuevo León al tenor de lo siguiente:

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Actualmente hablar de ciudades es hablar de transformación, crecimiento, desarrollo y desafíos. Las ciudades del presente tienen varios retos en torno a la rápida urbanización, el cambio climático, la globalización, el consumo energético, la contaminación, la inequidad social, la concentración de riqueza, la inclusión y accesibilidad entre otros tópicos.

Hoy en día, hablar de inclusión y accesibilidad es brindarle todas las herramientas y facilidades a las personas que poseen algún tipo de discapacidad en los espacios públicos y privados, lamentablemente gran parte de las calles y aceras de los municipios del estado de Nuevo León no están bien señalizadas y no cuentan con un diseño accesible para que las personas con discapacidad puedan participar de forma plena en la sociedad.

Por lo que, la deficiente señalización horizontal y vertical que se encuentra en las principales avenidas y calles de la zona metropolitana de Monterrey sigue siendo un factor importante para que se desarrollen accidentes.

De acuerdo con la organización Movimiento de Activación Ciudadana (Movac), la falta de delimitación de carriles o la mala señalización han hecho que la invasión de carril sea la segunda causa de hechos viales en Nuevo León.

Por ello, el mantenimiento y los programas para las señalizaciones en los cruces peatonales inclusivos y accesibles para todas y todos en espacios públicos son de suma importancia para garantizar la seguridad y comodidad de todas las personas, sin importar su condición física o capacidad.

Los cruces peatonales son lugares clave donde las personas caminan y cruzan las calles. Es esencial que estos espacios estén diseñados de manera inclusiva y accesible para garantizar que todas las personas puedan utilizarlos de manera segura y cómoda.

Es fundamental destacar la importancia de una señalización clara y comprensible en los cruces peatonales. Estas señalizaciones no solo deben ser visibles, sino también inclusivas, es decir, deben tener en cuenta las necesidades de las personas con discapacidad.

Asimismo, los cruces peatonales deben ser accesibles para todas las personas, sin importar si utilizan silla de ruedas, muletas o cualquier otro dispositivo de movilidad. Los bordillos y rampas deben estar en buen estado y ser lo suficientemente anchos para permitir el paso seguro de las personas con discapacidad.

Además, es necesario revisar y actualizar regularmente estas señalizaciones para adaptarlas a las necesidades cambiantes de la sociedad. Además del mantenimiento, es importante implementar programas que promuevan la inclusión y accesibilidad en los cruces peatonales.

Esto puede incluir la instalación de señales auditivas para las personas con problemas de visión, el uso de pavimentos táctiles para guiar a las personas ciegas o con baja visión, y la creación de espacios amplios y seguros para que las personas con sillas de ruedas o movilidad reducida puedan cruzar sin obstáculos.

Por lo que es esencial que estos programas se desarrollen en colaboración con diferentes actores sociales, como organizaciones de personas con discapacidad, expertos en accesibilidad urbana y autoridades locales. Esto garantizará que las soluciones propuestas sean efectivas y aborden las necesidades reales de los usuarios. Implementar y mantener señalizaciones inclusivas y accesibles en los cruces peatonales no solo es un acto de justicia social, sino también una inversión inteligente.

Ahora bien, entrando al compendio legal en el párrafo dieciocho del artículo cuarto de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece lo siguiente:

*Artículo 4o.- ...*

...

...

*Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.*

Asimismo, en el párrafo primero e inciso a) del artículo noveno de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad establece lo siguiente:

*A fin de que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida, los Estados Partes adoptarán medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales. Estas medidas, que incluirán la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, se aplicarán, entre otras cosas, a:*

*a) Los edificios, las vías públicas, el transporte y otras instalaciones exteriores e interiores como escuelas, viviendas, instalaciones médicas y lugares de trabajo;*

Del mismo modo, en el Objetivo 11 de Ciudades y Comunidades Sostenibles de los Objetivos del Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 establecen diversas metas a fin lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles de las cuales destacan:

*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.*

*11.7 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.*

Bajo ese contexto, es necesario legislar nuestro marco normativo para adaptar las infraestructuras de vialidad pública a fin de que las personas que

quienes tengan algún tipo de discapacidad puedan transitar por las calles sin la necesidad de estar acompañado.

Las señalizaciones desempeñan un papel crucial en nuestra vida diaria, ya que nos proporcionan información importante y nos ayudan a guiarnos por diferentes espacios públicos. De aquí la importancia de realizar el mantenimiento adecuado a las señalizaciones, por ello se debe de actuar lo antes posible, de manera frecuente y realizando programas para la prevención, mantenimiento y mejoras de los señalamientos para que así siempre estén visibles y así tener una mejor imagen urbana y accesible para todas y todos.

Para lograr esto, es necesario utilizar técnicas de diseño inclusivo y considerar las necesidades de todas las personas al desarrollar y mantener las señalizaciones. Además, es importante que las señalizaciones estén en lugares estratégicos y de fácil acceso para todas las personas.

Esto implica asegurarse de que estén a una altura adecuada, que no estén obstruidas por obstáculos y que sean claramente visibles desde diferentes ángulos. Al proporcionar señalizaciones accesibles, estamos asegurando que todas las personas puedan acceder a la información necesaria para moverse de manera segura y eficiente por los espacios públicos.

Aunado a lo anterior, existen diversas políticas públicas que ayudan a mejorar la señalización, la planeación y la imagen urbana de las ciudades, mejor conocido como urbanismo táctico. El urbanismo táctico es un enfoque o una metodología de planeación urbana que propone la implementación de intervenciones temporales en el espacio público de rápida ejecución y bajo costo, pero con un alto impacto para las comunidades, las cuales pretenden explorar alternativas para mejorar la habitabilidad de los espacios, con la finalidad de tener una aproximación del impacto que los cambios generarían si se ejecutaran de manera permanente.

Este tipo de proyectos permite observar como las y los habitantes perciben los usos del espacio público, y que cambios consideran realmente necesarios para mejorar su calidad de vida y así innovar con propuestas que faciliten experimentar sin incurrir en intervenciones costosas cuyos impactos no han sido probados.

Actualmente, el Gobierno Municipal de San Nicolás de los Garza ha implementado políticas públicas para generar y garantizar espacios públicos inclusivos con el Plan Maestro de Urbanismo Táctico, en el cual han transformado, planificado, diseñado y diversas actividades a fin de recuperar el espacio público y para el tránsito y circulación segura de personas

Al crear espacios públicos inclusivos y accesibles, estamos fomentando la participación y el bienestar de todas las personas en nuestra sociedad. Además, esto puede contribuir a la reducción de accidentes de tránsito y promover un estilo de vida saludable al fomentar la movilidad activa.

En cuanto al mantenimiento de las señalizaciones y cruces peatonales, es esencial que las autoridades se encarguen de su conservación y reparación periódica. Esto implica llevar a cabo inspecciones regulares para identificar posibles daños o deficiencias y tomar las medidas necesarias para solucionarlos.

Por lo que, la participación ciudadana también desempeña un papel crucial en el mantenimiento y programas para las señalizaciones en los cruces peatonales inclusivos y accesibles. La comunidad debe estar comprometida en la protección y cuidado de estos espacios públicos, contribuyendo a su mantenimiento y reportando cualquier irregularidad que observen.

Además, los programas educativos y de concientización son necesarios para sensibilizar a la población sobre la importancia de la accesibilidad y la inclusión. Solo a través de estos esfuerzos podemos garantizar una sociedad verdaderamente inclusiva donde todas las personas tengan la oportunidad de participar plenamente y sin barreras.

El mantenimiento y los programas para las señalizaciones en los cruces peatonales inclusivos y accesibles son fundamentales para garantizar la igualdad de oportunidades y la seguridad de todas las personas en los espacios públicos. Es responsabilidad de las autoridades y de toda la sociedad tomar medidas concretas para promover la inclusión y accesibilidad en nuestra comunidad. Solo a través de un esfuerzo conjunto podremos construir un entorno urbano verdaderamente inclusivo y accesible para todas y todos.

Es por lo anteriormente expuesto y fundado que acudimos ante esta soberanía para presentar el siguiente proyecto de:

### **DECRETO**

**ÚNICO.-** Se reforma por adición el artículo 2 Bis, se adiciona el Capítulo II Bis denominado de los “Cruces Peatonales” el cual contiene los artículos 4 Bis, 4 Bis 1 y 4 Bis 2, se adiciona el Capítulo II Bis 1 denominado de las “Vialidades Urbanas” el cual contiene los artículos 4 Bis 3 y 4 Bis 4 y se adiciona el Capítulo II Bis 2 denominado “Urbanismo Táctico” el cual contiene los artículos 4 Bis 5, 4 Bis 6 y 4 Bis 7 de la Ley de Señalamientos Viales para el Estado de Nuevo León para quedar como sigue:

Artículo 2 Bis. Para los efectos de esta Ley se entiende por:

- I. **Accesibilidad Urbana.** Promover una adecuada accesibilidad que genere cercanía y favorezca la relación entre diferentes actividades urbanas;
- II. **Accesibilidad Universal.** Garantizar el derecho de las personas de desplazarse por las vías públicas sin obstáculos y con seguridad independientemente de su condición;
- III. **Cruce peatonal:** Área de circulación para el tránsito peatonal dentro de las vialidades urbanas.

- IV. Norma Oficial Mexicana: NOM-034-SCT2-2011, Señalamiento horizontal y vertical de carreteras y vialidades urbanas.
- V. Pavimento táctil: Sistema de información en la superficie de piso en alto relieve con características estandarizadas para facilitar el desplazamiento y orientación a personas con discapacidad visual, con el objeto de ser detectada por la pisada o usando el bastón blanco. El sistema se integra por dos tipos de textura para informar a las personas de situaciones de advertencia y de guía.
- VI. Señalamiento: Conjunto integrado de marcas y señales que indican la geometría de las carreteras y vialidades urbanas, así como sus bifurcaciones, cruces y pasos a nivel; previenen sobre la existencia de algún peligro potencial en el camino y su naturaleza; regulan el tránsito indicando las limitaciones físicas o prohibiciones reglamentarias que restringen el uso de esas vías públicas; denotan los elementos estructurales que están instalados dentro del derecho de vía; y sirven de guía a los usuarios a lo largo de sus itinerarios.
- VII. Señalamiento Horizontal: Es el conjunto de marcas que se pintan o colocan sobre el pavimento, guarniciones y estructuras, con el propósito de delinear las características geométricas de las carreteras y vialidades urbanas, y denotar todos aquellos elementos estructurales que estén instalados dentro del derecho de vía, para regular y canalizar el tránsito de vehículos y peatones, así como proporcionar información a los usuarios.
- VIII. Señalamiento Vertical: Es el conjunto de señales en tableros fijados en postes, marcos y otras estructuras, integradas con leyendas y símbolos.
- IX. Vías colectoras: Son vías que sirven de enlace y conducción de las vías subcolectoras y las vías locales a las vías principales, se caracterizan por operar con flujos discontinuos, sirven a recorridos de mediano a corto itinerario y privilegian la función de acceso.

- X. **Vías locales:** Son aquellas que sirven a recorridos de corta longitud y en las que prima la función de acceso sobre la de desplazamiento, normalmente son para el tráfico local y las hay industriales, comerciales y residenciales
- XI. **Vialidad urbana:** Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana, cuya función es facilitar el tránsito eficiente y seguro de personas y vehículos.
- XII. **Vías peatonales:** Espacio destinado al tránsito exclusivo o prioritario de peatones, accesible para personas con discapacidad y movilidad limitada, y al alojamiento de instalaciones o mobiliario urbano y en la que el acceso a vehículos está restringido.
- XIII. **Urbanismo táctico:** Metodología de planeación urbana que propone la implementación de intervenciones en el espacio público de rápida ejecución y bajo costo a fin de generar un alto impacto a las comunidades.

## **Capítulo II Bis De los Cruces Pevtonales**

Artículo 4 Bis. Los municipios por conducto de sus dependencias responsables establecerán Programas de Mantenimiento de Mejora de Vías Pevtonales a fin de garantizar la seguridad y la protección de las personas, así como garantizar la accesibilidad a las personas vulnerables o que cuenten con algún tipo de discapacidad, dentro del ámbito de su competencia.

Artículo 4 Bis 1. Los cruces peatonales en las vías colectoras y vías locales deberán contener por lo menos los siguientes requisitos:

- I. Señalamiento horizontal de paso cebra color amarillo reflejante conforme a las medidas establecidas por la NOM-034-SCT2-2011;
- II. Pavimento táctil;
- III. Rampa; y
- IV. Semáforo peatonal y auditivo.

Artículo 4 Bis 2. Los municipios deberán darles mantenimiento a los cruces peatonales dentro de un periodo mínimo de seis meses a fin de brindarle a los transeúntes cruces seguros y mantener delimitado el espacio de las y los peatones.

### **Capítulo II Bis 1**

#### **De las Vialidades Urbanas**

Artículo 4 Bis 3. El Poder Ejecutivo y los municipios aplicarán y vigilarán el cumplimiento de esta Ley y sus respectivos reglamentos a efecto de que, en las vialidades urbanas de su competencia se encuentren visiblemente señalizadas, ordenadas y el tránsito sea adecuado para peatones y conductores de vehículos.

Artículo 4 Bis 4. El Poder Ejecutivo en coordinación con los municipios deberán realizar el mantenimiento a las señalizaciones y vialidades, que se encuentren dañadas o deterioradas dentro de un periodo mínimo de seis meses para efecto de cumplir con su cometido de salvaguardar la seguridad e integridad física del peatón y de los conductores.

### **Capítulo II Bis 2**

#### **Del Urbanismo Táctico**

Artículo 4 Bis 5. Los municipios podrán promover la creación e implementación del urbanismo táctico como estrategia, a fin de garantizar espacios públicos seguros, inclusivos, accesibles, verdes y de calidad, incluidas calles, aceras, cruces para construir sociedades pacíficas, inclusivas y participativas, que promuevan la convivencia, la conectividad y la inclusión social para las y los peatones, para lo cual deberán de utilizar señalamientos visibles para su fácil localización.

Artículo 4 Bis 6. Para lograr el objetivo establecido en el artículo anterior, el urbanismo táctico deberá ser un proceso participativo y colaborativo involucrando a distintos actores de la sociedad a fin de crear un sentido de corresponsabilidad para el cuidado de los espacios públicos.

Artículo 4 Bis 7. El Estado y los municipios podrán celebrar convenios de concertación y colaboración con los sectores social y privado, con el propósito de garantizar espacios públicos seguros e inclusivos para todas y todos los peatones.

### TRANSITORIOS

**PRIMERO.-** El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación.

**SEGUNDO.-** Los municipios contarán con un plazo de 90 días hábiles para realizar las adecuaciones a sus respectivos reglamentos correspondientes al presente Decreto.

**MONTERREY, NUEVO LEÓN A 22 DE AGOSTO DE 2024**

**ATENTAMENTE.-**

  
Amparo Lilia Olivares Castañeda  
Diputada Local

  
C. Mario Junior Serrate Rodríguez  


