



Gobierno  
de  
—  
Monterrey

# Gaceta Municipal

Órgano Informativo del Ayuntamiento de Monterrey, Nuevo León



## Tercera Especial de Octubre 2023

Información Pública



## Contenido

- Dictamen respecto a la Expedición del Reglamento para el Diseño, Construcción y Mantenimiento de las Aceras y Vías Peatonales del Municipio de Monterrey. •03
- Exención de Análisis de Impacto Regulatorio. •40

---

La Gaceta Municipal es el órgano de difusión del Gobierno Municipal de Monterrey, elaborada en la Dirección de Gobierno y Asuntos Políticos, de la Dirección General de Gobierno y Asuntos Interinstitucionales, de la Secretaría del Ayuntamiento, Palacio Municipal, Zaragoza y Ocampo s/n, segundo piso, Centro de Monterrey, Nuevo León. Nueva época, Número. 157, Especial del día 25 de octubre de 2023. Puede consultarse en la página: <http://www.monterrey.gob.mx>  
Editor responsable: Ramiro Alvarez Acosta.



**DICTAMEN RESPECTO A LA EXPEDICIÓN DEL REGLAMENTO PARA EL DISEÑO,  
CONSTRUCCIÓN Y MANTENIMIENTO DE LAS ACERAS Y VÍAS PEATONALES DEL  
MUNICIPIO DE MONTERREY**

**AYUNTAMIENTO DE MONTERREY**

**PRESENTE. -**

Los integrantes de la Comisión de Gobernación, Reglamentación y Mejora Regulatoria con fundamento en lo establecido en los artículos 36, fracciones III, V, VII y XI, 37, fracción III, incisos b), c) y h), 38, 40, fracción I y 42 de la Ley de Gobierno Municipal del Estado de Nuevo León; 20, 22, 25, fracción I, incisos a), b), c) y m), 27 y 28 del Reglamento Interior del Ayuntamiento de Monterrey, Nuevo León, sometemos a consideración de este Órgano Colegiado el dictamen mediante el cual se expide el Reglamento Para el Diseño, Construcción y Mantenimiento de las Aceras y Vías Peatonales del Municipio de Monterrey, con base en los siguientes:

**ANTECEDENTES**

- I. Con fecha 29 de noviembre del 2022, las y los Regidores Jorge Adrián Ayala Cantú, Tania Elizabeth Partida Hernández y Luis Ixtoc Hinojosa Gándara, presentaron en la Dirección de Gobierno y Asuntos Políticos de la Dirección General de Gobierno y Asuntos Interinstitucionales de la Secretaría del Ayuntamiento de Monterrey, la Iniciativa de **Expedición del Reglamento Para el Diseño, Construcción y Mantenimiento de las Aceras y Vías Peatonales del Municipio de Monterrey**, con el objetivo de establecer disposiciones y criterios generales para el diseño, construcción y mantenimiento tanto de aceras, vías peatonales o baquetas, rampas para accesos vehiculares así como determinar el proceso de denuncia ciudadana, y las prohibiciones y sanciones que correspondan por el incumplimiento de las disposiciones materia del Reglamento.
- II. Con fecha del 30 de octubre de 2019, entró en vigor la Norma Técnica Estatal de Aceras de Nuevo León, la cual tiene el objetivo de regular el diseño, construcción y el mantenimiento de las aceras de la Zona Metropolitana de Monterrey, con base en los lineamientos y especificaciones de la accesibilidad universal, la seguridad de los usuarios, la perspectiva de género y el derecho a la movilidad y a la ciudad.
- III. En Sesión Ordinaria del Ayuntamiento de Monterrey de fecha 08 de diciembre de 2022, se autorizó llevar a cabo la Consulta Ciudadana Pública prevista en la Ley, por un plazo de 20 días hábiles contados a partir de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.



- IV.** Que dicho plazo feneció en fecha 10 de febrero de 2023, derivado de la publicación en el Periódico Oficial del Estado, número 006 de fecha 13 de enero de 2023.
- V.** Que durante el período de consulta se recibió una propuesta presentada por la Secretaria de Desarrollo Urbano Sostenible, la Mtra. Brenda Lizbeth Sánchez Castro.
- VI.** Que, en fecha 19 de octubre de 2023, mediante oficio número **SAY-DAJ/12036/2023** el Director de Asuntos Jurídicos de la Secretaría del Ayuntamiento, remitió al Coordinador de la Comisión de Gobernación, Reglamentación y Mejora Regulatoria el visto bueno para el proyecto de dictamen a la iniciativa de referencia.
- VII.** Que, en fecha 20 de octubre de 2023, mediante oficio SIGA/DMR-245/2023, la Directora de Mejora Regulatoria de la Secretaría de Innovación y Gobierno Abierto, remitió al Coordinador de la Comisión de Gobernación, Reglamentación y Mejora Regulatoria, el Dictamen de Exención para la Expedición del Reglamento para el Diseño, Construcción y Mantenimiento de las Aceras y Vías Peatonales del Municipio de Monterrey, para que siguiera el procedimiento pertinente, conforme al artículo 30, fracción II de la Ley para la Mejora Regulatoria y la Simplificación Administrativa del Estado de Nuevo León.

Por lo anterior, y

## CONSIDERANDO

**PRIMERO.** Que la Comisión de Gobernación, Reglamentación y Mejora Regulatoria es competente para conocer del presente asunto con fundamento en lo establecido en los artículos 36, fracciones III, V, VII y XI, 37, fracción III, incisos b), c) y h), 38, 40, fracción I y 42 de la Ley de Gobierno Municipal del Estado de Nuevo León; 20, 22, 25, fracción I, incisos a), b), c) y m), 27 y 28 del Reglamento Interior del Ayuntamiento de Monterrey, Nuevo León

**SEGUNDO.** Que de acuerdo con lo que establece el artículo 115, fracción II, segundo párrafo, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 130 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, el Ayuntamiento cuenta con facultades para aprobar los reglamentos, circulares y disposiciones administrativas de observancia general dentro de sus respectivas jurisdicciones, que organicen la administración pública municipal, regulen las materias, procedimientos, funciones y servicios públicos de su competencia y aseguren la participación ciudadana y vecinal, todo lo anterior de acuerdo con las leyes en materia municipal que expidan las legislaturas de los Estados.



**TERCERO.** Que el artículo 222 de la Ley de Gobierno Municipal del Estado de Nuevo León establece que los reglamentos municipales son ordenamientos jurídicos aprobados por el Ayuntamiento de observancia obligatoria en la circunscripción territorial del Municipio, con el propósito de ordenar armónicamente la convivencia social en el territorio municipal y buscar el bienestar de la comunidad, siendo dicha Ley el ordenamiento jurídico que contiene las bases normativas que deben observarse para la expedición de dichos reglamentos, según lo establecido en el artículo 223 de la Ley en mención.

**CUARTO.** Que el artículo 227 de la Ley de Gobierno Municipal del Estado de Nuevo León, refiere que, para la aprobación y expedición de los reglamentos municipales, el Ayuntamiento debe sujetarse a las disposiciones contenidas en la Ley en mención, y con las siguientes bases generales:

I. Que los ordenamientos respeten los derechos humanos y sus garantías, consagradas en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en la Constitución Política del Estado, así como los derechos humanos;

II. Que los ordenamientos sean congruentes y no contravengan o invadan disposiciones o competencias federales o estatales;

III. Que tengan como propósito fundamental la seguridad, el bienestar y la tranquilidad de la población;

IV. Que su aplicación fortalezca al Gobierno Municipal;

V. Informar a la comunidad del inicio del proceso de la consulta pública especificando los principales cambios del Reglamento Municipal o la iniciativa del Reglamento. El aviso deberá ser publicado en el Periódico Oficial, así mismo en dos de los diarios de mayor circulación en la entidad, durante 2-dos días consecutivos y deberá cumplir con un tamaño mínimo de un octavo de página. El aviso del inicio de la consulta pública también podrá hacerse en los medios electrónicos y redes sociales.

Las iniciativas o reformas a los Reglamentos estarán disponibles para la consulta pública durante un plazo de 15-quince días hábiles como mínimo, en las oficinas de la autoridad municipal, así como en sus respectivos portales de internet, durante dicho plazo los interesados podrán presentar por escrito a las autoridades competentes, los planteamientos que consideren respecto de la iniciativa del Reglamento Municipal o reformas, los planteamientos deberán estar fundamentados y consignar domicilio para oír y recibir notificaciones.



VI. Que en su articulado se incluya la formación y funcionamiento de unidades administrativas municipales, responsables de la inspección y vigilancia del cumplimiento de los reglamentos, así como de la aplicación de sanciones cuando proceda;

VII. Que la normatividad de la administración y de los servicios públicos municipales tengan como propósito primordial la eficiencia de los mismos y el mejoramiento general de la población del Municipio;

VIII. Que esté prevista la más idónea difusión de sus principales ordenamientos; y

IX. Que incluyan un Capítulo sobre Recurso de Inconformidad, que permita a los particulares fundamentar sus impugnaciones contra actos de la autoridad.

Los particulares o las autoridades podrán, independientemente de los recursos administrativos o judiciales que procedan, acudir a denunciar la violación de las bases antes señaladas en la expedición de algún reglamento, al Congreso del Estado, quien podrá, en su caso, solicitar al Ayuntamiento la modificación o derogación de los ordenamientos correspondientes.

**QUINTO.** Que de acuerdo con el artículo 32, primer párrafo, de la Ley para la Mejora Regulatoria y la Simplificación Administrativa del Estado de Nuevo León, las Comisiones Municipales harán públicos, las disposiciones y análisis, así como los dictámenes que emitan y las autorizaciones y exenciones, con la finalidad de recabar las opiniones y comentarios de los sectores interesados. Y que, para tal efecto se establece como plazo mínimo el de 20-veinte días hábiles.

Sin embargo, la determinación de dichos plazos mínimos deberá tomar en consideración el impacto potencial de las disposiciones que se promueven, su naturaleza jurídica y ámbito de aplicación, entre otros elementos que se consideren pertinentes y que deberán establecerse mediante disposiciones de carácter general.

**SEXTO.** Que el artículo 113, de la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, establece que los Municipios en sus Reglamentos Municipales darán preferencia para el uso de vía pública a peatones y medios no motorizados, conforme a la jerarquía establecida en el artículo 5 de dicha ley.

**SÉPTIMO.** Que el artículo 167, párrafo cuarto, de la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León, establece que el Estado y los Municipios deberán promover y preferenciar la adopción de nuevos hábitos de movilidad urbana sustentable y prevención de accidentes encaminados a mejorar las condiciones en que se realizarán los desplazamientos del peatón, lograr una sana convivencia en las calles, respetar el desplazamiento



del peatón y su preferencia, prevenir conflictos de tráfico, desestimular el uso del automóvil particular, promover el uso intensivo del transporte público y no motorizado y el respeto a la jerarquía de movilidad establecida en dicha ley.

**OCTAVO.** El Plan Municipal de Desarrollo 2021-2024, documento rector que guía la acción del Gobierno Municipal de Monterrey durante esta administración, establece el Objetivo 3.2 “Plan de Acción Climática”, del cual se desprenden las siguientes estrategias y líneas de acción:

“3.2.1 “Promover un desarrollo orientado a la movilidad sostenible.

(...)

3.2.1.4. Avanzar en el mejoramiento de la infraestructura vial, con el acondicionamiento de cruces peatonales seguros, ampliaciones de banquetas, semaforización peatonal y vehicular, y estimular la participación ciudadana en temas de educación vial, mediante el Programa de Intersecciones Seguras.

(...)

3.2.3 Implementar el Programa Monterrey el + Verde.

3.2.3.1. Desarrollar un Sistema de Parques y Corredores Verdes a través de Circuitos Metropolitanos, cuyo objetivo es generar la conexión de circuitos de corredores en vialidades del Centro de Monterrey, mediante la ampliación de las banquetas, accesibilidad universal, arborización con especies nativas de la región, señalamiento vial, iluminación peatonal y vehicular, e infraestructura ciclista, vinculando parques, ríos y corredores verdes interconectados y accesibles, que impulse la protección de las áreas naturales y la progresividad del espacio público, vinculado a la red de transporte público y a las políticas de movilidad urbana sostenible, accesibilidad universal, enfoque de género, desarrollo orientado al transporte, recuperación y conservación ambiental y a la resiliencia.”

Del mismo modo, dentro de dicho Plan Municipal de Desarrollo se encuentra el objetivo 3.7. “Obras públicas para una ciudad sostenible”, del cual se desprende la siguiente estrategia y línea de acción:

(...)

- “3.7.3 Impulsar la rehabilitación de parques y la construcción de calles completas y cruces estratégicos.
  - 3.7.3.1 Diseñar corredores peatonales y cruces seguros con ampliación de banquetas, iluminación de calles, arborización, diseño de accesibilidad universal y ciclo vías que conecten las estaciones del transporte público masivo, con los principales equipamientos y servicios cercanos como escuelas corredores comercios, parques,



áreas deportivas, camellones, centro de salud, centros comunitarios y centros laborales.”

**NOVENO.** Que la propuesta de Reglamento busca dar cumplimiento al Artículo Octavo Transitorio, de la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, el cual establece la obligación de los municipios realizar las modificaciones necesarias a sus Reglamentos Municipales para dar cumplimiento a la misma, así como resolver una necesidad que lleva consigo la protección al derecho humano a la movilidad.

**DÉCIMO.** Que la propuesta de Reglamento para el Diseño, Construcción y Mantenimiento de las Aceras y Vías Peatonales del Municipio de Monterrey, se plantea sea para quedar en los siguientes términos:

---

**REGLAMENTO PARA EL DISEÑO, CONSTRUCCIÓN Y MANTENIMIENTO  
DE LAS ACERAS Y VÍAS PEATONALES DEL  
MUNICIPIO DE MONTERREY**

**ÍNDICE**

<b>CAPÍTULO</b>	<b>ARTÍCULOS</b>
<b>I. DISPOSICIONES GENERALES</b>	1. a 4.
<b>II. AUTORIDADES COMPETENTES</b>	5.
<b>III. CRITERIOS GENERALES DE LAS ACERAS</b>	6. a 15.
<b>IV. CRITERIOS GENERALES DE LAS BANQUETAS</b>	16. a 40.
<b>V. CRITERIOS GENERALES DE LAS RAMPAS VEHICULARES EN ACERAS</b>	41. a 43.
<b>VI. DE LAS REGLAS PARA EL USO, ADECUACIÓN, MEJORAMIENTO Y LA PROTECCIÓN DE ACERAS EXISTENTES.</b>	44. a 57.
<b>VII. DE LAS PROHIBICIONES</b>	58. a 63.
<b>VIII. DE LA IMPLEMENTACIÓN DE LA NORMA</b>	64. y 65.
<b>IX. DE LA DENUNCIA CIUDADANA</b>	66. a 68.
<b>X. DE LA INSPECCIÓN, VIGILANCIA Y SANCIONES</b>	69.
<b>XI. DEL RECURSO ÚNICO DE INCONFORMIDAD</b>	70 y 71.
<b>XII. DEL PROCEDIMIENTO DE REVISIÓN Y CONSULTA</b>	72. Y 73.

**CAPÍTULO I  
DISPOSICIONES GENERALES**



**Artículo 1.-** Las disposiciones del presente Reglamento son de orden público e interés general, y tiene por objeto el establecer y regular la construcción, diseño y protección de aceras y vías peatonales como espacio público de tránsito del Municipio de Monterrey, las cuales son destinadas para la circulación o permanencia del peatón.

**Artículo 2.-** Todas las aceras y vías peatonales deberán cumplir además de lo estipulado en este reglamento, con las leyes y demás disposiciones aplicables.

**Artículo 3.-** En lo no previsto, se aplican supletoriamente las leyes, reglamentos, normas y demás disposiciones de carácter general aplicables a la materia.

**Artículo 4.-** Para los efectos de este Reglamento se entiende por:

- I. **Accesibilidad:** Medidas para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con los demás, al entorno físico, transporte, información y a las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información, y otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares.
- II. **Acera o banqueta:** Franja longitudinal que sirve para la circulación y estancia de peatones, así como para el alojamiento de infraestructura, servicios, mobiliario urbano y vegetación, generalmente pavimentada y elevada con respecto al arroyo vial, delimitada por este y los linderos de los predios.
- III. **Bolardo:** Poste de pequeña altura anclado al piso para el control del tránsito para protección de áreas de circulación peatonal, que impide que los conductores de vehículos se estacionen, detengan o ingresen a zonas destinadas al tránsito peatonal y ciclista.
- IV. **Calle o vía:** Espacio físico de uso común que conforma la traza urbana destinada al tránsito de peatones y vehículos, a la prestación de servicios públicos y colocación de mobiliario urbano.
- V. **Calle completa:** Aquella diseñada para facilitar el tránsito seguro de las personas usuarias de las vías, de conformidad con la jerarquía de la movilidad, que propician la convivencia y los desplazamientos accesibles y eficientes. Consideran criterios de diseño universal, la ampliación de banquetas o espacios compartidos de circulación peatonal y vehicular libres de obstáculos, el redimensionamiento de carriles para promover velocidades seguras, carriles exclusivos para el transporte público, infraestructura ciclista y señalética adecuada y visible en todo momento.
- VI. **Ciclocarril:** Franja dentro de la superficie de rodamiento destinada exclusivamente para la circulación ciclista; se delimita a través del señalamiento de un carril en el lado de derecho de la vía.
- VII. **Ciclovía:** Vía o sección de una vía exclusiva para la circulación ciclista, debe estar físicamente separada del tránsito motorizado, pero dentro del arroyo vehicular. Se debe establecer en el sentido de circulación de la vía y en el extremo derecho del arroyo vehicular.



- VIII. Cruce peatonal:** Área de circulación para el tránsito peatonal dentro de una intersección; puede estar a nivel de la banqueta o en la superficie de rodadura.
- IX. Guarnición o cordón:** Elemento longitudinal que delimita las áreas de circulación, entre peatones y vehículos o límite para contener las aceras y que no deberá sobrepasar la altura de la acera que será de 15 cm y cuando sean rectos tendrán un espesor de 15 cm. por una altura de 15 cm.
- X. Diseño universal:** Se entenderá el diseño de productos, entornos, programas y servicios en materia de movilidad y seguridad vial, que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado. El diseño universal no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad cuando se necesiten.
- XI. Espacio Público:** Áreas, vías, espacios abiertos o predios delimitados por construcciones o elementos naturales de los asentamientos humanos destinados a la movilidad, el uso, disfrute o aprovechamiento colectivo y de acceso generalizado a la ciudadanía sin importar credo, género, raza, etnia, condición física, sexualidad o apariencia. Tienen como propósito ofrecer el libre tránsito, recreación y convivencia en calles, plazas, aceras, jardines, bosques, parques públicos y edificios públicos como bibliotecas, centros comunitarios, entre otros.
- XII. Guía táctil:** Pavimento especial para personas con discapacidad visual de relieve alto y color contrastante que se ubica en la acera, señalando cambio de nivel, dirección o aviso.
- XIII. Intersección:** Nodo donde convergen dos o más calles en la que se realizan los movimientos direccionales del tránsito peatonal o vehicular.
- XIV. Isleta:** También conocida como franja de servicios, es la parte de la acera donde se ubican los señalamientos, arbotantes, postes, anuncios, mobiliario y arbolado.
- XV. Mobiliario urbano:** Todos aquellos elementos urbanos complementarios, ya sean fijos, permanentes, móviles o temporales, ubicados en la vía pública o en espacios al exterior que sirven de apoyo a la infraestructura y al equipamiento urbano. Pueden ser: bancas, luminarias, bolardos, bici-estacionamientos, señalización, macetas, jardineras, depósitos de basura, o en general cualquier mueble colocado por el municipio con fines funcionales, estéticos y/o ambientales.
- XVI. Movilidad:** El conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas.
- XVII. Peatón:** Persona que transita por la vía pública a pie y/o que utiliza ayudas técnicas por su condición de discapacidad o movilidad limitada, así como en patines, patineta u otros vehículos recreativos; incluye a personas con discapacidad, niñas, niños, adultos mayores, mujeres, hombres y niños menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado.
- XVIII. Seguridad vial:** Conjunto de políticas y sistemas orientados a controlar los factores de riesgo, con el fin de prevenir y reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito.



- XIX. Señalización:** Conjunto integrado de marcas y señales que indican la geometría de las calles, así como sus intersecciones, 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.
- XX. Urbanismo táctico:** forma de pilotaje de proyectos, una implementación de proyectos temporales antes de su implementación permanente, es por lo tanto, un conjunto de herramientas y estrategias de rediseño que permite, durante un periodo de tiempo controlado, observar y analizar el comportamiento y reacción de la personas ante las propuestas de rediseño del espacio público.
- XXI. Vía ciclista:** Vía pública destinada al tránsito preferente o exclusivo de vehículos no motorizados en las calles, carreteras federales que tiene un trazo independiente para la circulación de bicicletas y que se separan del resto de vehículos únicamente por marcas en el pavimento y ciclo vías que cuentan con una barrera física que evita la circulación de autos.
- XXII. Vía semipeatonal:** Son las vías que dan acceso a unidades habitacionales cerradas de pequeñas dimensiones, y que por su bajo aforo vehicular pueden prescindir de aceras, usándose el propio arroyo tanto para el tránsito vehicular motorizado y no motorizado, como para peatones.
- XXIII. Vía de tránsito mixto:** Vía urbana con prioridad para la circulación de peatones, a través de un diseño que minimiza la segregación entre los usuarios, limitando la velocidad de los vehículos mediante la eliminación del arroyo vial y el uso de los dispositivos para el control del tránsito.
- XXIV. Vialidad:** Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana.

## CAPÍTULO II AUTORIDADES COMPETENTES

**Artículo 5.-** Las autoridades responsables de la vigilancia y aplicación de este reglamento son:

- I. La persona titular de la Presidencia Municipal;
- II. La Secretaría del Ayuntamiento;
- III. La Secretaría de Finanzas y Administración;
- IV. La Secretaría de Desarrollo Urbano Sostenible;
- V. La Secretaría de Infraestructura Sostenible;
- VI. La Secretaría de Servicios Públicos;
- VII. La Secretaría de Seguridad y Protección a la Ciudadanía; y
- VIII. El Instituto Municipal de Planeación Urbana y Convivencia.

## CAPÍTULO III CRITERIOS GENERALES DE LAS ACERAS



**Artículo 6.-** Las aceras se reconocen como bienes municipales que constituyen el espacio público y que se ubican entre el arroyo vehicular y los límites de propiedad, destinadas a la circulación de peatones, con o sin desnivel respecto al del arroyo vehicular. Se conforman por la peatonvía o banqueta, franja o isleta y cordón. Al ser parte de los espacios públicos, sus funciones, mantenimiento, administración y gestión, quedan a cargo del Municipio.

Las autoridades municipales vigilarán que las obras de infraestructura vial sean diseñadas y ejecutadas bajo los principios, jerarquía de la movilidad y criterios establecidos en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, así como lo estipulado en la Norma Técnica Estatal de Aceras de Nuevo León, este reglamento, y demás disposiciones aplicables, priorizando aquéllas que atiendan a peatones, vehículos no motorizados y transporte público.

**Artículo 7.-** De conformidad con el artículo 35 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, además de los principios establecidos en dicha Ley, se considerarán los siguientes criterios en el diseño y operación de la infraestructura vial, para garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad:

**I. 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 estipulada en la Ley y el uso equitativo del espacio público. En las vías urbanas se considerará el criterio de calle completa y las adicionales medidas que se estimen necesarias. 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.

Las condiciones mínimas de infraestructura se ordenan de la siguiente manera:

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

**II. 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 peatones ni a las personas usuarias de la vía pública que empleen vehículos no motorizados y de tracción humana;

**III. 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;

**IV. Visión integral.** Los proyectos de nuevas calles o de rediseño de las existentes en las vialidades urbanas, semiurbanas y rurales, deberán considerar el criterio de calle completa, asignando secciones adecuadas a peatones, carriles exclusivos para vehículos no motorizados y carriles exclusivos al transporte público, cuando se trate de un corredor de alta demanda o el contexto así lo amerite;



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

**VI. 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 de diseño de 30 km/h máxima 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;

**VII. 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;

**VIII. Legibilidad y autoexplicabilidad.** Es la cualidad de un entorno vial que provoca 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;

**IX. 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 peatones, personas usuarias de movilidad activa o no motorizada y otros prioritarios, incluidos vehículos de emergencia;

**X. 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;

**XI. 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;

**XII. 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;

**XIII. 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, y



**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.

**Artículo 8.-** Las aceras de Monterrey tendrán los siguientes componentes:

- I. Franja de fachada.** Espacio de amortiguamiento entre la franja de circulación y el paramento de las edificaciones que sirve para la permanencia momentánea del peatón, se define proporcionalmente en función de la actividad y de la intensidad de ésta, una calle con vocación comercial intensa requiere de más espacio para funcionar de manera adecuada, sobre todo cuando existen enseres en la vía.
- II. Franja de circulación peatonal.** Espacio para el desplazamiento de las personas usuarias en las banquetas. En caso de que la franja de circulación peatonal sea compartida o adyacente con la vehicular a un mismo nivel, se debe delimitar y diferenciar el límite de la acera mediante cambio de textura en pavimento con un ancho mínimo de treinta (30) centímetros, color de contraste y alineamiento de elementos de protección del peatón, tales como bolardos.
- III. Franja de servicios y vegetación.** Espacio destinado al acomodo del mobiliario urbano y vegetación, como postes para el alumbrado público, señalamientos verticales, dispositivos de control de tránsito, entre otros.
- IV. Franja de guarnición.** Elemento longitudinal que delimita el área de circulación peatonal del área vehicular.

**Artículo 9.-** El espacio destinado para una acera deberá ser mínimo de 2.50 metros, en cuyo caso se deberá dejar un ancho mínimo de 1.50 metros libres, para paso peatonal.

Las aceras con un ancho diferente al descrito en el párrafo anterior, tendrán las características geométricas dispuestas en las leyes, reglamentos, normas y demás disposiciones aplicables en la materia.

**Artículo 10.-** Las Aceras deberán ser diseñadas con los siguientes objetivos:

- I.** Facilitar el tránsito accesible, seguro y cómodo para los peatones.
- II.** Ofrecer espacios para el descanso y disfrute al aire libre.
- III.** Promover la convivencia e interacción social en la calle.
- IV.** Incentivar la actividad comercial para los negocios adyacentes a la banqueta.

**Artículo 11.-** El Municipio de Monterrey implementará el modelo de calles completas en todas las vías donde se proyecten vías ciclistas, dando espacio, en lo posible, a todos los tipos de transporte que se mueven dentro de la ciudad, respetando la jerarquía de movilidad, principios y criterios establecidos en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, priorizando a los usuarios más vulnerables y que generen el menor impacto ambiental en sus traslados.

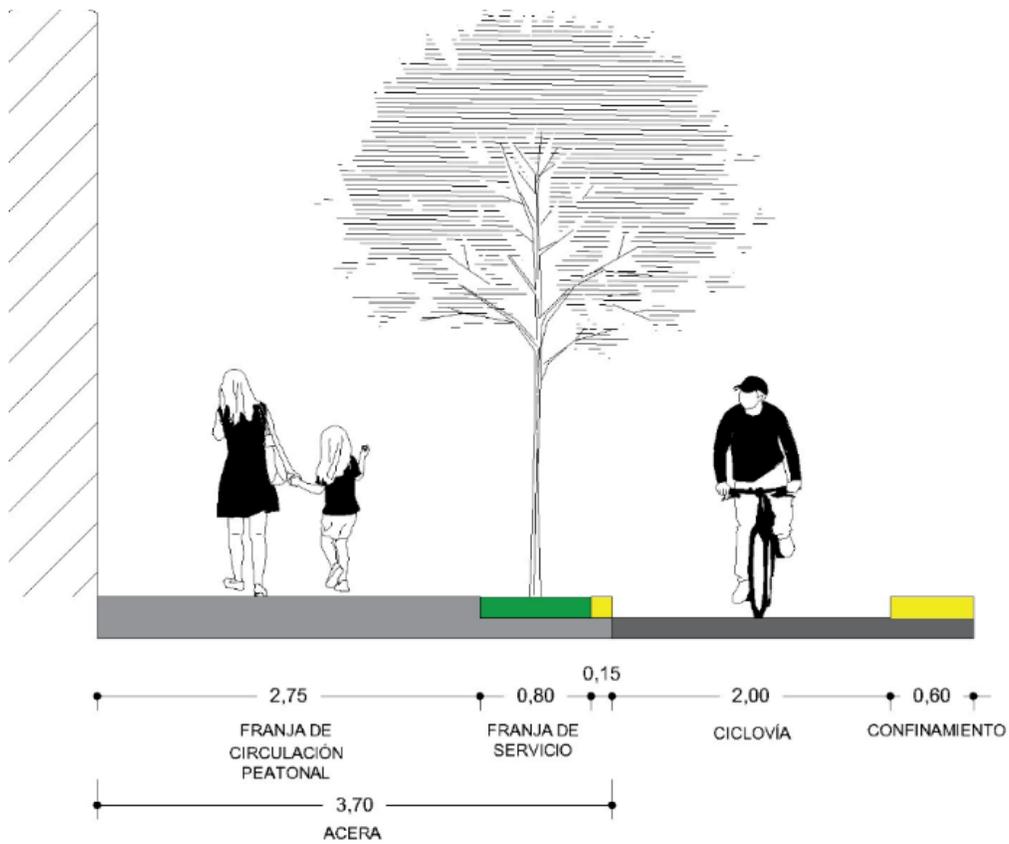


Los proyectos de aceras, que sean propuestos ya sea por autoridades o particulares interesados, deberán ser revisados y aprobados por la Secretaría de Desarrollo Urbano Sostenible quien garantizará que se cumpla lo dispuesto en el presente reglamento.

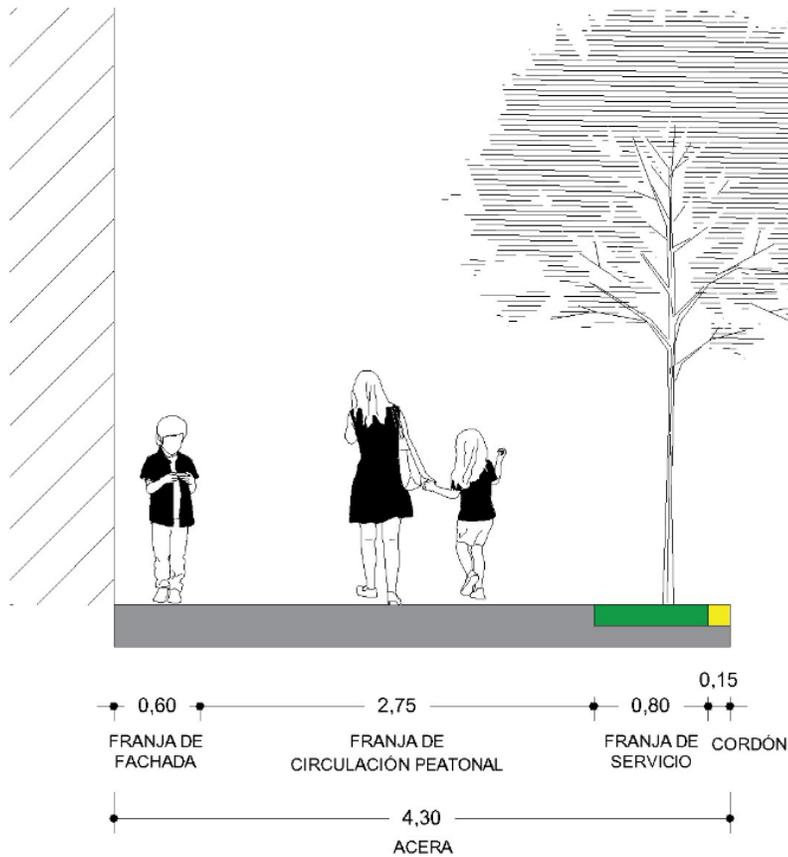
**Artículo 12.-** Para definir la anchura mínima de las aceras, se considerará el tipo de vía a la que son adyacentes, por lo que todos los tipos de vías primarias, vías colectoras y vías subcolectoras interbarrios deberán tener dos aceras de una anchura mínima de 5.00 metros cada una y sus elementos se conformarán de:

- I. Franja de guarnición de concreto armado o prefabricado, con dimensión mínima de 0.15 metros.
- II. Franja de servicios y vegetación que podrá ser ajardinada o pavimentada con arriates para arbolado, dependiendo de la intensidad de los flujos peatonales o la vocación de la avenida y la dimensión será mínimo de 0.80 metros.
- III. Franja de circulación peatonal de concreto o pavimentos modulares y la dimensión será de 2.75 metros mínimo.
- IV. Franja de fachada que podrá ser ajardinada o pavimentada y la dimensión será mínimo de 0.60 metros.
- V. En caso de que la vía requiera un carril exclusivo ciclista segregado, la acera debe tener un ancho mínimo de 2.40 m, con una ciclovía de 2.00 m de ancho.

Cualquier tipo de vía ciclista deberá colocarse exclusivamente sobre el arroyo vehicular.



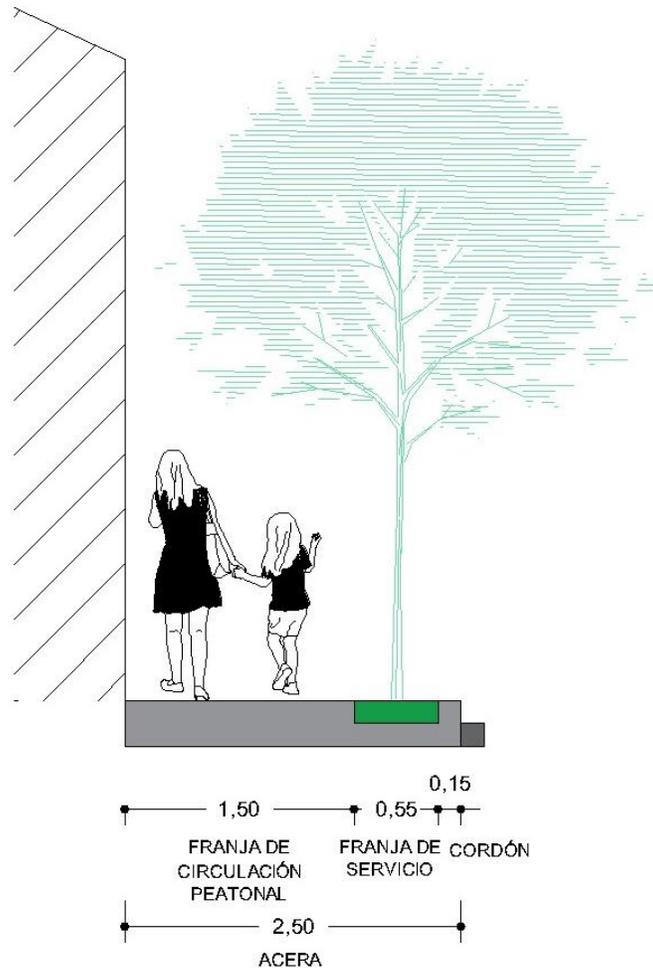
Acera de vía y carril ciclista



**Acera de vía con franja de fachada**

**Artículo 13.-** Las aceras de las vías subcolectoras interiores y las vías locales residenciales deberán tener una anchura de un mínimo de 2.50 metros y consistirá de:

- a) Franja de guarnición de concreto armado o prefabricado, con dimensión mínima de 0.15 metros.
- b) Franja de servicios y vegetación que podrá ser ajardinada o pavimentada con arriates para arbolado, dependiendo de la intensidad de los flujos peatonales o la vocación de la avenida y la dimensión será mínimo de 0.55 metros.
- c) Franja de circulación peatonal de concreto o pavimentos modulares y la dimensión será de 1.50 metros.



**Artículo 14.-** Las vías semipeatonales tendrán derecho de vía de 10.00 metros sin aceras, en conjuntos cerrados de menos de 20 unidades, y de 8.00 metros cuando se trate de conjuntos cerrados de menos de 80 unidades. Se deberá procurar colocar bolardos a cada 2.00 metros para delimitar el espacio exclusivo para el peatón. Se deberá contar con un análisis y solución pluvial previo a la implementación de este tipo de vías.

En aceras existentes se podrá aumentar el ancho dependiendo de la densidad bruta prevista en los planes o programas de Desarrollo Urbano, de acuerdo con los siguientes criterios:

- a) Densidad bruta de 1-una hasta 100-cien viviendas por hectárea, aceras serán de 2.50 metros de anchura mínima;
- b) Densidad bruta de 101-ciento una hasta 200-doscientas viviendas por hectárea, acera serán de 3.50 metros de anchura mínima de cada lado; y



- c) Densidad bruta de 201-doscientas una vivienda por hectárea en adelante, aceras serán de 5.00 metros de anchura mínima.

En todos los casos, se deberá contar con la autorización de la Secretaría de Desarrollo Urbano Sostenible.

**Artículo 15.-** Las aceras estarán conformadas de acuerdo a las secciones mínimas que se señalan en la siguiente tabla:

**Secciones MÍNIMAS de las franjas que integran la banqueteta**

Tipo de vía	ANCHO DE ACERA (metros)	FRANJA DE CIRCULACIÓN PEATONAL (metros)	FRANJA DE SERVICIOS (metros)	GUARNICIÓN (metros)	FRANJA DE FACHADA (metros)
Vías subcolectoras interiores y vías locales residenciales	2.50	1.50	0.55	0.15	NO APLICA
Vías subcolectoras interiores y vías locales residenciales.	3.50	1.80	0.55	0.15	0.30*
Vías primarias, vías colectoras y vías subcolectoras inter barrios	5.00	2.75	0.80	0.15	0.60*

\*En caso de contemplarse su existencia

#### **CAPÍTULO IV CRITERIOS GENERALES DE LAS BANQUETAS**

**Artículo 16.-** La banqueteta deberá tener continuidad sin verse afectada por accesos a predios, escalones, pendientes mayores al (8%) ocho por ciento longitudinales, registros a desnivel, postes, casetas, árboles, publicidad, anuncios, vegetación, puestos, material de construcción y demás elementos.

En el caso de gasolineras y gaseras, se deberá garantizar la continuidad y seguridad de los peatones, estableciendo un solo punto de acceso y un punto de salida para vehículos motorizados. Estos accesos no deberán ser mayores a **(6) seis** metros, ni colocarse en esquinas.



**Artículo 17.-** Al desarrollar cualquier fraccionamiento o conjunto habitacional, se deberán habilitar banquetas, en los términos señalados por las leyes, reglamentos y demás disposiciones aplicables en la materia.

Asimismo, en las nuevas construcciones o modificaciones a las existentes, ubicadas en fraccionamientos previamente autorizados o en zonas ya urbanizadas, donde no exista acera o de existir presente deterioro o incumplimiento del presente reglamento, se deberá llevar a cabo obras de mejoramiento de las aceras existentes, de conformidad con las leyes, reglamentos y demás disposiciones aplicables en la materia.

**Artículo 18.-** Los materiales, acabados y recubrimientos de las franjas de circulación peatonal deberán asegurar las condiciones óptimas de accesibilidad, y deberán cumplir con las especificaciones de resistencia a la compresión de  $f'c = 200 \text{ kg/cm}^2$ , o bien, según las necesidades del sitio.

**Artículo 19.-** La superficie de la franja de circulación peatonal deberá contar con las siguientes características sin excepción:

- I. Tener textura antiderrapante, firme, uniforme y permeable, tanto en condiciones húmedas como secas. No se le deberá de agregar material o superficie adicional.
- II. En caso de colocar algún material prefabricado, este debe ser regular, compacto y firmemente fijado, sin cejas ni resaltes entre piezas.
- III. Brindar condiciones adecuadas de accesibilidad para permitir que personas que utilizan muletas o bastón tengan un desplazamiento adecuado con superficie seca o húmeda.
- IV. Ser resistente al desgaste, a los impactos y a la corrosión.
- V. Estar siempre en las mejores condiciones y poder limpiarse con facilidad.
- VI. Contar con una guía táctil según lo establecido por la Norma Técnica Estatal de Aceras de Nuevo León.
- VII. La separación de las juntas en la acera deberá tener máximo 13 mm.
- VIII. Para desagües, las ranuras de las rejillas pluviales deben tener máximo 13 mm de separación.
- IX. En caso de existir desniveles por algún registro se permitirán que la tapa sobresalga de la superficie hasta 6 mm. con las aristas boleadas.

**Artículo 20.-** En las vías públicas en que no existan aceras o banquetas, los interesados solicitarán a la Secretaría de Infraestructura Sostenible, su construcción, la cual deberá tener previamente el visto bueno de la Secretaría de Desarrollo Urbano Sostenible.



**Artículo 21.-** Para permeabilidad la vía peatonal o banqueteta deberá tener una pendiente transversal del **(2%) dos por ciento** máximo hacia la captación pluvial o áreas verdes permeables, siempre y cuando la topografía lo permita.

**Artículo 22.-** La altura de la guarnición será de entre 15 cm mínimo y máximo 18 cm, mismos que deberán de ser de concreto armado con resistencia a la compresión de  $f'c = 200 \text{ kg/cm}^2$ .

**Artículo 23.-** Los elementos que delimiten los arroyos de las calles con las banquetetas, deberán contar con dimensiones que garanticen que los vehículos que circulen no invadan las banquetetas y las áreas peatonales.

En las vías de tránsito mixto, donde no exista desnivel entre la banqueteta y el arroyo vial o vehicular, con la finalidad de garantizar la seguridad de todos los usuarios de la vía, se deberá delimitar estas áreas, mediante bolardos u otros elementos que cumplan con el mismo objetivo, tales como: mobiliario, postes de alumbrado público, o áreas verdes.

**Artículo 24.-** Con el fin de garantizar aceras libres para la circulación peatonal la infraestructura que incluya tuberías y cableado deberá estar canalizada de manera subterránea, bajo rasante, con registros en cambios de dirección y acceso a edificios.

Los registros colocados sobre la acera deberán ser de las dimensiones según las normas y especificaciones correspondientes para garantizar la calidad y continuidad en la prestación de los servicios.

Los registros colocados sobre la acera deberán ser de las dimensiones según las normas y especificaciones correspondientes.

Todos los registros nuevos deberán estar ubicados en la franja de servicios, centrados y alineados con los cordones sin exceder las dimensiones entre los mismos. La altura del registro deberá estar al ras del cordón de la franja de seguridad, así como la tapa, la cual deberá de usar los mismos materiales utilizados en la acera. Los registros colocados sobre la acera deberán ser de las dimensiones según las normas y especificaciones correspondientes.

Deberán estar alineados y centrados entre la guía táctil y el borde de la acera. En caso de estar en la isleta o franja de servicios, centrados entre la acera y el paño interior del cordón de la acera.

Los registros no podrán colocarse en los siguientes casos:

- I. A menos de 1.50 metros de una parada de autobús;
- II. En un espacio designado como estacionamiento de bicicletas u otros vehículos de propulsión humana;
- III. A menos de 1.50 metros de un paso peatonal;
- IV. No deberán tener un relieve mayor a 6 mm. en la acera;
- V. No deberán interrumpir la guía táctil en ningún caso.



En caso de que el registro necesariamente exceda las dimensiones de la franja de servicios, se colocará centrado a eje de la acera, que la tapa no sobresalga del nivel en más de 6 mm. y que sea del mismo material y acabado de la acera, como lo indica la Norma Técnica Estatal de Aceras de Nuevo León. En caso de que exista guía táctil se seguirá la guía táctil con un módulo de advertencia antes y después del paso sobre el registro.

**Artículo 25.** En caso de que no fuere factible cumplir con el artículo anterior por cuestiones técnicas, los postes de infraestructura aérea deberán de colocarse en la franja de servicios y al menos a 30 cm. del paño del cordón, además de cumplir con las normas técnicas para su uso.

No deberán colocarse postes a menos de 15.00 metros de las intersecciones o cruces peatonales.

Será responsabilidad de las empresas públicas o privadas que cuenten con infraestructura en la vía pública, garantizar su buen funcionamiento y mantenimiento, a fin de evitar riesgos a los transeúntes o vehículos.

**Artículo 26.-** Las paradas de autobús tendrán como función brindar áreas de espera y resguardo ante el clima para los usuarios del sistema de transporte público, contarán con una banca o con apoyos que permitan recargar la parte trasera de las personas y espacio para personas con silla de ruedas.

Al instalarlas se deberá tomar en cuenta el área para abordar el vehículo con personas en silla de ruedas con un ancho libre mínimo de 1.20 metros. Se deben tomar en cuenta los obstáculos y la presencia de otro tipo de mobiliario urbano y evitar obstaculizar el flujo de usuarios.

Las paradas de autobuses tendrán dimensiones mínimas de 1.60 metros de ancho por 3.50 metros de largo y 2.40 metros de altura libre. Además, las paredes de las paradas de autobús deberán de ser de acrílico o vidrio templado, procurando la transparencia de las mismas.

Las paradas se deberán ubicar en la franja de servicios sin obstaculizar la franja de la acera. En el caso de las aceras de 2.50 metros esta sección debe de ser ampliada para alojar la parada de autobús.

La estructura de la parada debe ser de acero inoxidable, aluminio, plástico u otros materiales reciclados de similar durabilidad. Debe tener una banca hecha de los mismos materiales permitidos para la estructura.

Cuando haya carril ciclista en la vía en la que se implantará la parada de autobús se resolverá como muestra la Norma Técnica Estatal de Aceras de Nuevo León o en su defecto conforme a las mejores prácticas de movilidad, respetando en todo momento la jerarquía de la movilidad.

**Artículo 27.** Cualquier rampa de entrada o salida de un estacionamiento o cochera debe ubicarse en su totalidad en el interior del lote o predio, sin que ninguna parte invada la banqueta. En ningún caso se deberá afectar o interrumpir la banqueta o vía peatonal.

Para aceras menores a 3.50 metros de perfil, se deberá de hacer una rampa en el cordón de acera respetando tanto la banqueta o vía peatonal, como la franja de servicio. En dado caso de que el uso del



cordón tipo rampa resulte en una pendiente mayor al 50 por ciento, se podrá utilizar la sección de franja de servicios necesaria para tener una rampa de hasta el 15 por ciento.

Para aceras de 3.50 metros en adelante se permitirá utilizar el ancho del cordón y la franja de servicios para desplantar la rampa vehicular. En ningún caso se permitirá invadir la peatonvía o banqueta para desplantar la rampa vehicular.

Cuando el acceso vehicular al predio se encuentre a nivel del arroyo vehicular, se elevará, en la medida de lo posible, el cruce peatonal para que la franja de circulación peatonal se mantenga. En este caso se utilizará la franja de servicios para desplantar la rampa para subir al nivel de la peatonvía o banqueta.

**Artículo 28.** Las estaciones de servicio (incluyendo, pero no limitado a, gasolineras, estaciones de carburación y establecimientos dedicados al almacenamiento, expendio o distribución de gas) deberán contar con un solo punto de acceso y un punto de salida para vehículos motorizados, garantizando la continuidad y seguridad de las personas que caminan en las banquetas adyacentes. Los accesos vehiculares no deberán ser mayores a 6.00 metros, ni colocarse en esquinas. Los accesos mayores a dicha dimensión deberán ser divididos en dos o más tramos de forma que ninguno tenga una dimensión mayor de 6.00 metros. A partir del límite de propiedad se podrán realizar rampas adicionales ascendentes o descendentes para entrar a la propiedad.

**Artículo 29.** Las aceras deberán dotar de sombra y masa vegetal a las personas y a las ciudades. La Franja de Servicio de las aceras es el espacio destinado para la colocación y resguardo de la vegetación, las jardineras donde se ubiquen las especies vegetales deberán tener un cordón de preferencia dentado, o bien recto de 15 cm. de altura por 15 cm. de ancho.

En el plantado se promoverá la biodiversidad intercalando las especies a lo largo de la acera. En un mismo proyecto se procurará plantar menos del 30 por ciento de la misma familia, menos del 20 por ciento del mismo género y menos del 10 por ciento de la misma especie. Las distancias entre árboles variarán entre 6.00 y 8.00 metros según especie. Se plantarán las especies nativas según el clima, cantidad de agua disponible, espacio disponible y follaje.

**Artículo 30.** Los espacios donde se coloque vegetación deberán contar con jardines de lluvia (infiltración) que permitan la integración con la infraestructura verde existente y/o nueva. Estos se instalarán a lo largo de las vialidades para que el material que cubre el suelo pueda servir como agente de filtro para las aguas que llegan a los estratos inferiores del subsuelo a través de estos “huecos permeables”.

**Artículo 31.** Se deberá asegurar la infiltración hacia las raíces de los árboles y jardineras para evitar gastos de riego y encaminar correctamente el agua fuera del espacio público hacia superficies permeables o coladeras conectadas a la red de desagüe subterránea para evitar encharcamientos. También se deberá dar cumplimiento a los siguientes lineamientos de diseño:

- a. Se deberá diseñar el jardín para un tiempo de recuperación máximo de 24 horas para permitir su funcionamiento adecuado en el ciclo diario de lluvias. Sus dimensiones, número y ubicación dependen de la velocidad de infiltración del suelo;



- b. Pueden implementarse en la acera, en las orejas y extensiones de acera, siempre y cuando no ocupen las líneas de deseo peatonal en los cruces;
- c. En los camellones se deberán proyectar cuidando que se permita el cruce peatonal transversal a la vía colocando pasos cada 30 metros, o cuando sea evidente que exista una línea de deseo peatonal;
- d. Para garantizar su efectividad se deberán construir con las siguientes capas, enunciadas de más profunda a más superficial:
  - I. Capa de al menos 1.00 m. de grava de 2" de diámetro.
  - II. Capa de 20 a 30 cm. de grava controlada de ¾" de diámetro.
  - III. Capa de arena de 10 cm., que funcionará como filtro.
  - IV. Capa de 30 cm. de tierra o sustrato vegetal; y
  - V. Se deberá construir cordones dentados de concreto con resistencia a la compresión de  $f'c = 200 \text{ kg/cm}^2$ . Tendrán un espesor de 15 cm. por una altura de 15 cm. Estos cordones se utilizarán contiguos al jardín de infiltración y/o área arbolada o ajardinada para captar el agua de lluvia que fluya por el arroyo vehicular.

La dependencia que realice la instalación de estos jardines podrá llevar a cabo técnicas de siembra o lineamientos de diseño alternativos para alcanzar los fines que persigue el tener vegetación en los espacios públicos, sin embargo, ya sea que sigan estos lineamientos u otros, deberán documentar detalladamente el procedimiento, las técnicas y los materiales usados.

Solamente se permitirá plantar árboles y vegetación en la isleta o franja de servicios, siempre y cuando no obstruyan la banqueta o peatonvía, ni los accesos particulares. En ese mismo sentido, en caso de existir árboles en la acera que colinde con su predio, es deber de los propietarios realizar una poda correctiva del follaje hasta una altura de 2.40 metros a partir del nivel superior de la acera para permitir el paso libre de peatones.

**Artículo 32.** El mobiliario urbano que se instale deberá contribuir a construir los aspectos de la vocación de la acera y a los aspectos estéticos. Éste debe responder, principalmente, a criterios de pertinencia y funcionalidad:

- a) Deben estar localizadas en la acera a más de 0.50 metros de la orilla para evitar peligros relacionados con el tránsito motorizado, y permitir un acceso fácil para los usuarios y para su mantenimiento, sin obstaculizar o impedir los flujos;
- b) Deben ubicarse entre plantaciones que generen sombra;
- c) Deben permitir la visibilidad de los usuarios de manera a que puedan ver lo que pasa a su alrededor;
- d) Deben considerar en el proyecto que se deben dejar áreas adyacentes a las bancas, áreas para personas en silla de ruedas con unas dimensiones de 90 x 140 cm; y



- e) Para evitar actos vandálicos o robos, las bancas deben fijarse a la acera con tuerca y tornillos soldados, utilizando materiales como madera, acero inoxidable, cemento o concreto.

**Artículo 33.** Tomando en consideración que la vía pública es un espacio público en el que conviven distintos actores y que se busca que dicha convivencia se de en un marco de seguridad, el Municipio podrá crear ciclo vías, así como instalar el mobiliario necesario para su uso. Dichas ciclo vías se podrán colocar según necesidades de la zona teniendo en cuenta los puntos de tránsito multimodal y sin que el dispositivo o la bicicleta obstruyan la acera, por lo que cuando se realice su construcción se seguirán los siguientes lineamientos:

- I. En ningún caso se colocarán los bici-estacionamientos dentro de la banqueta o peatonvía;
- II. Deberá utilizarse la franja de servicios y espacios de estacionamiento frente a la acera para su colocación;
- III. No deberán colocarse a menos de 1.50 metros del inicio de esquina o cruce peatonal;
- IV. Deben de estar embebidos dentro de la superficie en donde estén colocados, o bien anclados en cuatro puntos por apoyo;
- V. Las distancias básicas para lograr un buen emplazamiento son:
  - a. Un biciestacionamiento colocado longitudinalmente a la banqueta deberá estar a una distancia de 1.20 metros del arroyo vehicular. En este caso el ancho mínimo de la acera debe ser de 2.50 m.
  - b. Un biciestacionamiento colocado transversalmente a la acera deberá estar separado 0.80 metros del cordón y la acera deberá tener un mínimo de 3.50 metros de ancho.
- VI. El biciestacionamiento siempre deberá estar separado 0.80 metros en todas las direcciones, de cualquier paramento, jardinera u otro mueble urbano; y
- VII. En caso de colocar más de un estante, la distancia entre ellos debe ser de 0.80 metros.

**Artículo 34.** Los sistemas de drenaje que se instalen en las aceras deberán ser soluciones sostenibles implementadas de tal forma que permitan transitar a sistemas de captación de aguas pluviales como una medida para recargar el manto acuífero. Sin embargo, se debe respetar las siguientes condiciones, en lo que hace al sistema de infraestructura gris:

- a. Las rejillas pluviales no deberán tener una separación mayor a 13 mm. y las aperturas deberán estar en dirección perpendicular a la acera;
- b. Ningún elemento que se coloque como solución pluvial sobre la acera deberá tener un relieve mayor a 6 mm;
- c. Los imbornales que se coloquen alineados a los cordones de la acera, deberán tener sus rejillas perpendiculares a la circulación con una separación no mayor a 13 mm. y deberán estar al ras de la vialidad; y
- d. Las bocas de tormenta que se coloquen en los cordones deberán tener una altura máxima de 15 cm. y deben dar continuidad al material del cordón en la parte superior.



**Artículo 35.** Las salidas de ventilación, climatización y extractores de locales y/o casa habitación deberán situarse tras rejillas, enrasadas con el paramento vertical, y a una altura mínima de 2.20 metros sobre rasante. Por ninguna razón quedarán en el espacio de la franja del peatón, aparatos o instalaciones de servicios.

**Artículo 36.** El abatimiento de puertas, portones, ventanas o cualquier otro elemento abatible no podrá invadir el espacio público ni zona de tránsito peatonal.

**Artículo 37.-** El material con el que esté elaborada la acera debe cumplir con las especificaciones de resistencia a la compresión ( $f'c$ ) según las necesidades del sitio, así mismo, los acabados y recubrimientos deberán cumplir y asegurar las condiciones óptimas considerando la accesibilidad universal. Debe de cumplir con las siguientes especificaciones:

- a. Deberá contar un armado mínimo de malla electrosoldada de 6x6;
- b. Las juntas deberán de ser máximo de 1.50 metros en ambos sentidos.
- c. La resistencia a la compresión para la acera, accesos, cordones, rampas y cruces peatonales será de mínimo 200 kg/cm<sup>2</sup>.
- d. Para mezclas a mano se debe tomar en cuenta la siguiente tabla:

CEMENTO (SACO)	AGUAS (BOTES*)	ARENA (BOTES*)	GRAVA (BOTES*)	APLICACIÓN
1	2	5	5 <sup>3</sup> 4	$f'c=200 \text{ kg/cm}^2$ Grava <sup>3</sup> 4"

*\*Se considera bote al de tipo alcoholero de 18 litros sin deformaciones*

**Artículo 38.-** Los propietarios o poseedores de inmuebles están obligados a reparar por su cuenta las banquetas y guarniciones que hayan deteriorado, con motivo de la ejecución de una obra.

En caso de no realizarse, los trabajos de reparación o reposición se ejecutarán por cuenta de la autoridad con cargo a los responsables. En estos casos dicho costo tendrá el carácter de crédito fiscal.

En los supuestos anteriores, la Secretaría de Servicios Públicos realizará los trabajos de reparación o reposición siempre que estos no excedan de 3 metros lineales con su respectivo ancho de banqueta correspondiente. En casos superiores a 3 metros lineales la Secretaría de Infraestructura Sostenible realizará u ordenará los trabajos de reparación o reposiciones que correspondan.

En caso de entrega de fraccionamientos la Secretaría de Secretaría de Infraestructura Sostenible será la autoridad responsable de otorgar el visto bueno de los trabajos realizados en las banquetas y guarniciones.

Cualquier trabajo que se realice con el objeto de construir o reconstruir banquetas o guarniciones, deberá contar con la autorización para realizar trabajos de construcción en vía pública, que expide la Secretaría de Servicios Públicos y con visto bueno de la Secretaría de Desarrollo Urbano Sostenible.



En casos de mejoras a banquetas en colonias ya existentes, se establece en beneficio de los ciudadanos un subsidio del 100% sobre el pago de los derechos previsto en la Ley de Hacienda para los Municipios del Estado de Nuevo León.

**Artículo 39.** La persona titular de la Presidencia Municipal, la Secretaría de Desarrollo Urbano Sostenible, la Secretaría de Infraestructura Sostenible y la Secretaría de Servicios Públicos podrán emitir, de manera conjunta, lineamientos y criterios adicionales para la aplicación de este reglamento y para la construcción de aceras que, en ningún caso, podrán contradecir sino tan solo ampliar lo establecido en las normas y leyes aplicables en materia de movilidad.

**Artículo 40.-** Durante el proceso de implementación en las aceras ya existentes cuando implique la demolición de una banqueta, se deberá señalar una ruta de desviación peatonal o habilitar un área de circulación peatonal temporal sobre el arroyo vehicular debidamente señalizada y protegida de acuerdo a la Norma Técnica Estatal de Dispositivos para el Control del Tránsito y otras disposiciones aplicables.”

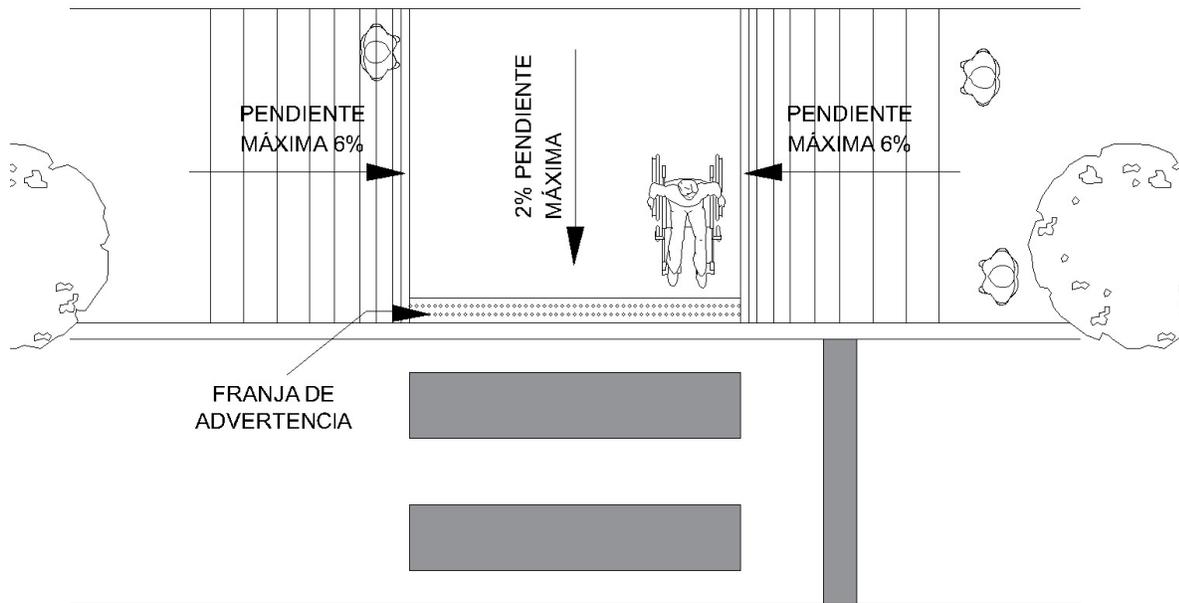
## **CAPÍTULO V CRITERIOS GENERALES DE LAS RAMPAS VEHICULARES EN ACERAS**

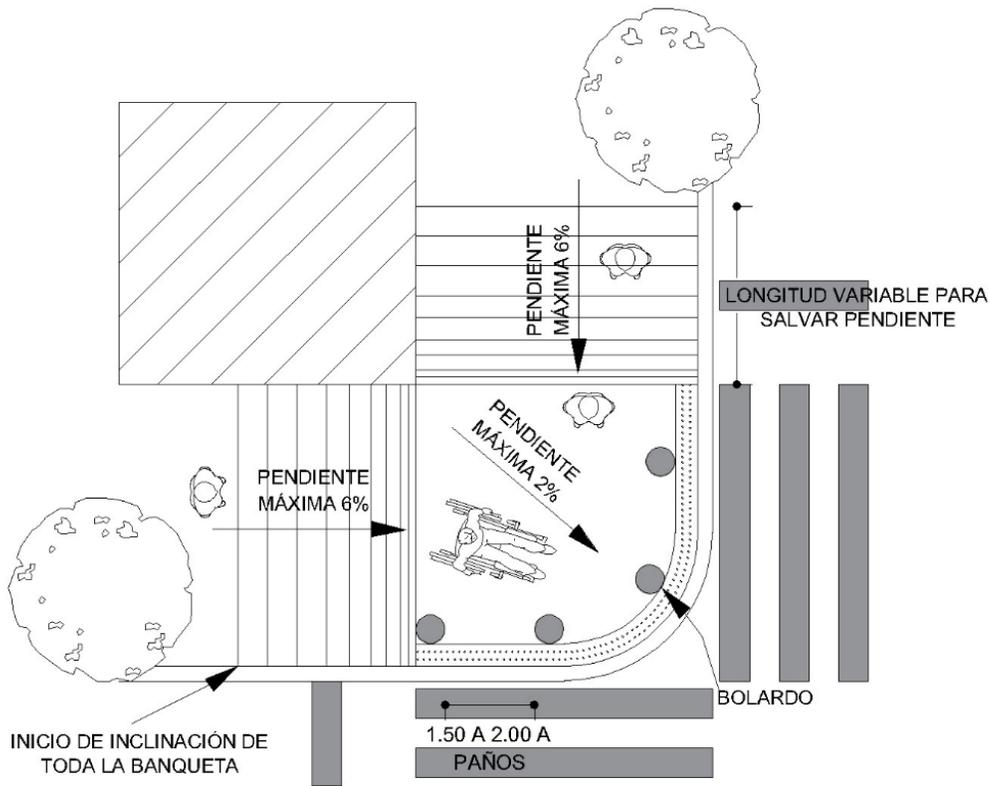
**Artículo 41.-** Las rampas que se construyan en intersecciones, deberán tener las siguientes características:

- I. Asegurar en todo momento el libre tránsito peatonal.
- II. Estar principalmente en las esquinas de los cruces de calles o avenidas. En caso de que se requiera y la Secretaria de Desarrollo Urbano Sostenible lo avale, se instalarán cruces peatonales seguros a mediación de calles.
- III. Contar con pavimentos táctiles a todo lo ancho del cruce.
- IV. El ancho de la rampa debe ser igual al de la cebra peatonal.
- V. Las rampas y el cruce peatonal deberán estar alineadas entre sí, asegurando el trazo recto.
- VI. Deberán colocarse conforme a las líneas de deseo peatonal.
- VII. En la rampa de abanico, la pendiente inicia con dos rampas con pendiente máxima de (6%) seis por ciento desde antes de llegar a la esquina, y se convierte en una superficie cónica al intersectarse con la otra pendiente perpendicular. Esta superficie cónica se deja con una pendiente del 2 % perpendicular al arroyo vehicular y con sentido hacia el arroyo vial para drenar el agua pluvial.



- VIII. Se debe considerar un drenaje pluvial adecuado para evitar encharcamientos en el área de espera de la rampa.
- IX. Los bolardos protegen al peatón y se colocan sobre esta rampa, deben colocarse en el punto tangente al centro de la curva del radio de giro. Dejando un paso libre de mínimo 1.50 y máximo de 2.00 metros.
- X. El pavimento táctil para personas con discapacidad visual se debe colocar de forma perpendicular al trayecto del cruce peatonal y no en la línea tangente del radio de giro.
- XI. En la rampa recta, la franja peatonal se proyecta en pendiente. La rampa está contenida por guarniciones con cantos verticales. Es una alternativa cuando no se pueden colocar rampas de abanico.





**Artículo 42.-** Todos los accesos vehiculares que toquen la banqueta, deberán poseer rampas únicamente sobre las franjas de guarnición, de servicios y vegetación y de fachada. Está prohibido interrumpir la continuidad de las franjas de circulación peatonal.

A partir del límite de propiedad se podrán realizar rampas adicionales ascendentes o descendentes para entrar a la propiedad privada. No se podrá alterar o modificar el carácter peatonal de la acera, y prevalecerá jerárquicamente el peatón sobre el vehículo.

**Artículo 43.-** En caso de accesos vehiculares a propiedades con uso de suelo distinto al habitacional, las rampas de circulación vehicular tendrán una pendiente máxima del 15%, con una transición entre rampa y franja peatonal con una pendiente máxima del 6%. La longitud mínima de la transición será de 3.60 metros. La pendiente de cada rampa se medirá para cada sentido de circulación en el eje central de cada rampa.

**CAPÍTULO VI  
DE LAS REGLAS PARA EL USO, ADECUACIÓN, MEJORAMIENTO Y LA PROTECCIÓN DE  
ACERAS EXISTENTES.**



**Artículo 44.** El municipio podrá reducir el número o ancho de carriles vehiculares para trasladar el espacio que usan éstos a las aceras o carriles ciclistas. Esta es una forma de intervención de vialidades ya existentes para redistribuir el espacio de forma más equitativa, de acuerdo a la jerarquía de movilidad de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Lo anterior, con el objetivo de dar el espacio a cualquier tipo de movilidad motorizada y no motorizada que esté subrepresentada en el diseño actual de la vialidad.

Las intervenciones no deberán afectar el funcionamiento de la vía, por lo que las modificaciones al ancho del carril deberán considerar la velocidad permitida en la zona y los vehículos que pueden circular por dichas vías.

Para los proyectos de reducción de ancho de carriles se estará a los vistos buenos y permisos necesarios dentro del municipio para que la función de las vialidades no se vea afectada. A continuación, se muestran las medidas del ancho de carril dependiendo del tipo de vía tipo de vehículos y la velocidad permitida. Las dimensiones indicadas a continuación no incluyen anchos de marcas en el pavimento ni elementos de confinamiento:

Jerarquía de Vía	Circulación Ciclista	Tipo de Carril	Ancho Mínimo (metros)	Ancho Optimo (metros)
<b>Vías primarias de cualquier velocidad</b>	No compartida	Carril estándar de circulación	2.90	3.00
		Carril de transporte público	3.30	4.00
		Carril exclusivo de transporte público en contraflujo	3.30	3.50
		Carril de transporte de carga	3.30	3.60
	Compartida	Carril estándar compartido con ciclistas	4.00	4.30
		Carril exclusivo de transporte público compartido con ciclistas	4.00	4.60
		Carril exclusivo de transporte público en contraflujo compartido con ciclistas	4.30	4.60
<b>Vías secundarias entre 30 y 40 km/hr</b>	No compartida	Carril estándar de circulación	2.70	3.00
		Carril de transporte público	3.20	3.30



	Compartida	Carril de transporte de carga	3.20	3.50
		Carril estándar compartido con ciclistas	4.00	4.30
		Carril exclusivo de transporte público compartido con ciclistas	4.00	4.60
<b>Vías secundarias de hasta 30 hm/hr</b>	No Compartida	Carril estándar de circulación	2.60	3.30
		Carril de transporte público	3.10	3.30
	Compartida	Carril estándar compartido con ciclistas	4.00	4.30
		Carril de transporte público compartido con ciclistas	4.00	4.60

**Artículo 45.** Para el caso de corredores comerciales y/o de servicios, se podrán ensanchar las aceras existentes, tomando en cuenta el nivel de impacto del corredor u otros lineamientos específicos que determine la estrategia de planeación municipal. Debiéndose contar con la autorización de la Secretaría de Desarrollo Urbano Sostenible.

**Artículo 46.** Para el caso de aceras de 3.5 metros y de 5.0 metros, se podrá hacer uso del espacio de acera contiguo a la fachada del predio siempre y cuando:

- a. Se deje un espacio libre de circulación de 1.40 metros mínimo para aceras de 3.5 metros, 2.4 metros mínimo para el caso de aceras con dimensión de 5.0 metros;
- b. Se respete en el caso de existir una ciclo vía, el área destinada para ésta, sin comprometerse su dimensión del carril; y
- c. El área que se use siga siendo de uso público, quedando prohibido cualquier restricción para su uso. Y sujetándose a previa autorización de la autoridad competente.

**Artículo 47.** En vías en donde no se cuente con espacio extra de acera, sin embargo se cuente con el espacio mínimo de la vía peatonal o banqueta según su tipo de vía y la densidad de vivienda, además de contar con espacio de estacionamiento enfrente; se podrá utilizar el espacio de estacionamiento para extender las aceras, respetando las siguientes características:

- a. El espacio que se gane al estacionamiento o por reducción de carriles o de ancho de carriles estará disponible para cualquier persona que quiera hacer uso de él, sin condicionante de compra o consumo;



- b. Se recomienda una extensión de acera que no cambie el nivel de la misma en más del 6 por ciento. Si se usara a nivel de arroyo vehicular, se tendrá que contar con las medidas de accesibilidad universal ya establecidas para hacer el cambio de nivel;
- c. Deberá seguir los lineamientos de colocación de mobiliario urbano establecidos en el presente Reglamento, así como lo señalado en la Norma Técnica Estatal de Aceras de Nuevo León;
- d. Estará hecha con materiales ligeros y fáciles de mover para su montaje y desmontaje;
- e. Contará con medidas en múltiplos del tamaño del cajón de estacionamiento correspondiente a esa acera; y
- f. Contar con los permisos y trámites municipales correspondientes.

**Artículo 48.** En caso de haber obstáculos en piso y cielo de la vía peatonal o banqueta como postes, registros, publicidad, mobiliario urbano o cualquier elemento físico, se deberán de reubicar a la isleta o franja de servicio si son requeridos, con la finalidad que no obstaculicen el área de paso peatonal, previa autorización de la o las Secretarías correspondientes, en el entendido de que en primer orden se procurará la reubicación subterránea de las instalaciones aéreas.

**Artículo 49.** Se deberá de utilizar el urbanismo táctico como una herramienta para el proceso de transición de las aceras existentes, en el cumplimiento de los nuevos parámetros de diseño, señalados en el presente Reglamento así como lo indicado en la Norma Técnica de Aceras de Nuevo León, previo a la intervención definitiva. Así mismo, se podrá utilizar el urbanismo táctico para:

- a) Intervenciones de aceras en calle;
- b) Intervenciones de intersecciones;
- c) Parques de bolsillo;
- d) Intervenciones de cruces; y
- e) Ciclo vías

**Artículo 50.-** En cuanto a cruces peatonales de vías existentes al momento de realizar una intervención de mejoramiento, deberá considerar lo siguiente:

- a) Se deben colocar en intersecciones con semáforo y con dispositivos de rampas en las esquinas;
- b) El ancho mínimo en vías subcolectoras interbarrios, subcolectoras interiores y locales es de 3.00 metros; y
- c) El ancho mínimo en vías primarias y colectoras es de 4.00 metros.

**Artículo 51.** Se podrá dar un acabado artístico especial a una acera, siempre y cuando se respeten los preceptos de seguridad peatonal, confort, continuidad, calidad, durabilidad, innovación tecnológica y homogeneidad y se tengan los permisos correspondientes dentro del Municipio y/o con la autoridad correspondiente. Los acabados artísticos se deberán pensar a escala corredor, es decir por lo menos una acera completa de esquina a esquina.



**Artículo 52.-** En caso de que existan árboles que obstaculicen la acera, se podrá solicitar su retiro, mismo que estará sujeto al dictamen por parte de la autoridad correspondiente que determine la especie y si se debe de trasplantar o retirar. Si la autoridad competente considera de alto riesgo el trasplante, la acera debe rodear el árbol utilizando espacio de la franja de servicio o extendiendo la acera hacia el arroyo vehicular para el paso peatonal.

De igual forma en caso de que existan postes se deberá priorizar la instalación de la infraestructura de forma subterránea, de conformidad a la normativa aplicable.

**Artículo 53.-** Las Orejas tienen como función ampliar la sección de las aceras en intersecciones, reduciendo el espacio de cruce en la superficie de rodamiento, acortando la distancia de cruce peatonal y facilitando la incorporación de rampas accesibles. Se utilizan en intersecciones donde se cuenta con estacionamiento en ambos sentidos. La extensión de la oreja cubre los 2.50 metros del espacio de estacionamiento en la esquina.

Deben respetar las siguientes características:

- a) La continuidad entre la guarnición de la banquetta original y la ampliación se debe dar mediante una inflexión a 45 grados, boleando las esquinas con radios mínimos de 1.5 m;
- b) El punto de inflexión en guarnición debe iniciar a partir de la línea de alto vehicular hacia el centro de cuadra;
- c) En caso de existir acceso vehicular en esquina hacia un inmueble, el punto de inflexión podrá estar ubicado después de la línea de alto vehicular;
- d) En caso de incorporar parada de transporte público y que no existan accesos vehiculares a inmuebles ni otro tipo de obstáculos, el punto de inflexión podrá estar ubicado como mínimo a 15 m del eje del paramento: y
- e) En caso de no existir estacionamiento o que por motivo de una ampliación de la sección de banquetta se hubiere eliminado, se debe hacer una proyección de las guarniciones que convergen en la esquina y generar el radio de giro adecuado.

**Artículo 54.** Para diferentes diseños de vías, soluciones a radios de giro, se atenderá a lo dispuesto en la Norma Técnico Estatal de Aceras de Nuevo León.

**Artículo 55.-** Los cruces a nivel facilitan la reducción de velocidad, eliminan el desnivel entre la acera y el arroyo vehicular y dan prioridad al peatón.

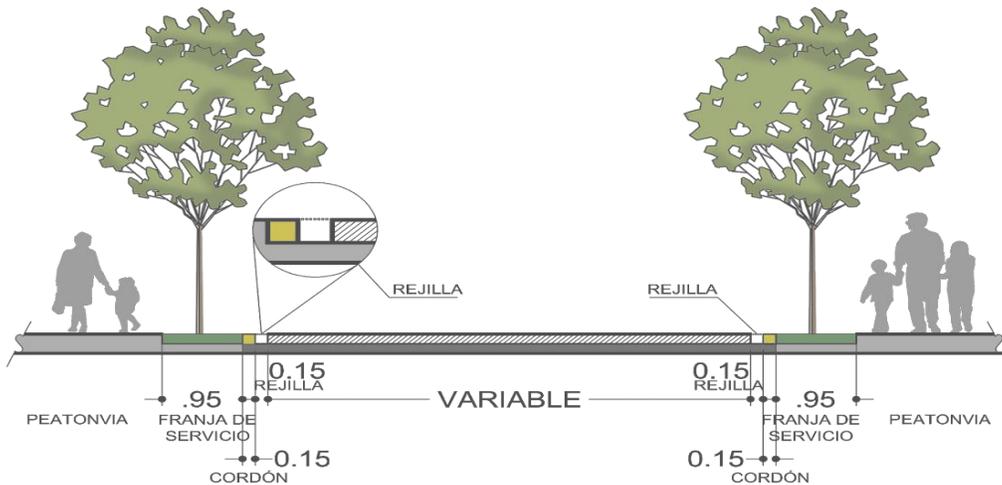
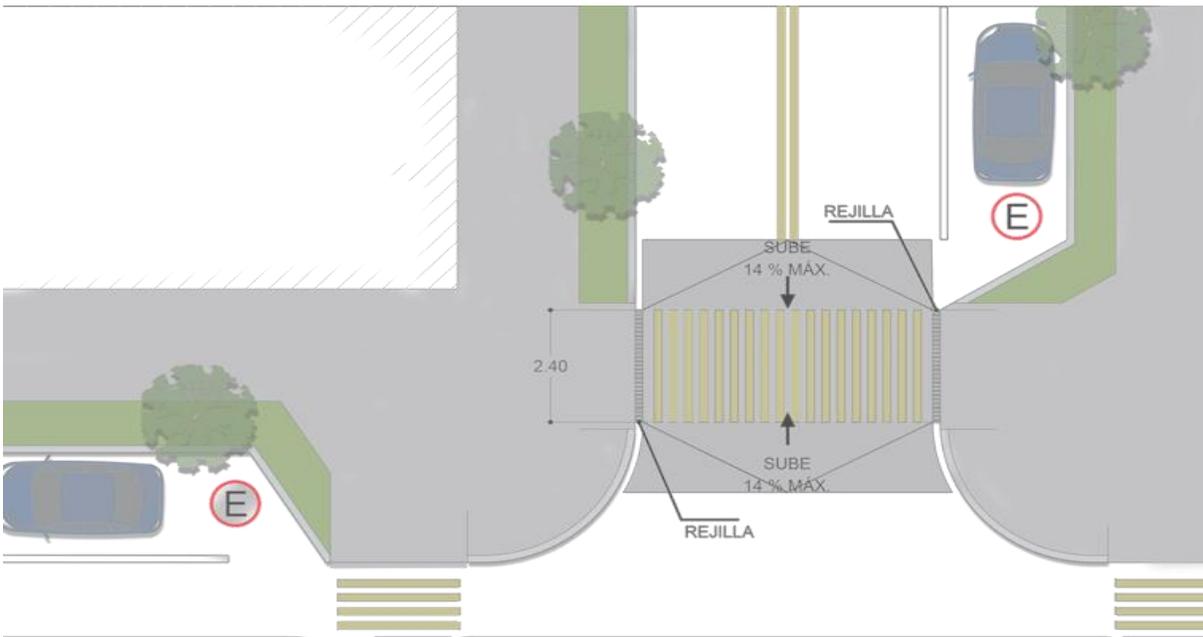
**Artículo 56.-** El paso a nivel, es un dispositivo que permite mejorar la intervención de el cruce a nivel. Al momento de incluirse en una intervención del espacio público, deberá tomar en cuenta las siguientes características técnicas:

Tipo de Vialidad	Vías Locales	Vías Subcolectoras interiores	Vías Colectoras y subcolectoras interbarrios	Vías Primarias
Características de los Cruces a Nivel				
Longitud de	3.00 m	4.00 m	4.60 m	5.20 m



Desarrollo (LD)				
Longitud de la Rampa (LR)	1.07 m	1.50 m	2.50 m	3.00 m
Altura (h)	0.15 m	0.15 m	0.15 m	0.15 m
Gradiente de la Rampa	14%	10%	6%	5%

- a) Deben de tener franjas de drenaje a cada lado del paso de 15 cm de ancho y rejillas con una separación no mayor a los 13 mm. El cordón de banqueteta deberá tener bocas de tormenta antes de los pasos a nivel siguiendo la pendiente de la vialidad.



**Artículo 57.-** Como elementos o dispositivos de cruces seguros se cuenta con los semáforos, y deberán:



- a) Colocarse en la isleta o franja de servicios con su base a una distancia de 10 cm. del cordón y a 40 cm. del inicio de la cebrá o cruce peatonal en el sentido de la vía;
- b) Los semáforos para peatones se deben colocar a una altura de 2.00 metros a la vista del peatón;
- c) En donde exista infraestructura ciclista, deberá contar con semáforo para ciclistas;
- d) Los semáforos para peatones deberán contar con tiempos de luz semafórica suficientes para el cruce de personas con movilidad limitada; y
- e) Los semáforos peatonales deberán de incorporar elementos táctiles y sonoros que faciliten el cruce seguro a las personas con discapacidad visual.

## CAPÍTULO VII DE LAS PROHIBICIONES

**Artículo 58.-** Queda prohibido adecuar, modificar o alterar las aceras, o bien el colocar cualquier tipo de elemento que las invada, merme o las obstaculice, salvo el visto bueno que emita la Secretaría de Desarrollo Urbano Sostenible. De igual manera queda prohibido el estacionamiento de vehículos, o una parte de ellos, sobre las aceras.

**Artículo 59.-** Queda prohibido construir o ampliar barandales, jardineras, escalones, carteleras o cualquier tipo de infraestructura accesoria o ajena a la edificación, que invadan el espacio de las aceras a cualquier altura.

**Artículo 60.-** Queda prohibido la colocación de rampas con pendientes inadecuadas en las aceras.

**Artículo 61.-** Queda prohibida la colocación permanente de cualquier material, objeto o elemento, dentro del espacio de las aceras que impida o dificulte el paso o circulación peatonal.

En las autorizaciones para la ocupación de la vía pública, de forma temporal, se solicitará permiso a la Secretaría de Servicios Públicos y se deberá cuidar que siempre exista una franja de circulación peatonal con 1.50 m mínimo de ancho libres.

**Artículo 62.-** Queda prohibido dañar o deteriorar las aceras, así como sus elementos inherentes o incorporados.

**Artículo 63.-** Únicamente pueden construirse puentes peatonales para salvar bordes urbanos que impidan cruzar a los peatones a nivel de calle, como es el caso de: vías de circulación continua, ríos, canales, barrancas o vías férreas de alta velocidad. Deben estar habilitados para el paso de vehículos no motorizados. La pasarela debe medir entre 2.5 metros a 4.00 metros de ancho, y hasta 5.00 metros cuando se combina tránsito peatonal y ciclista.

La separación máxima entre cada puente peatonal (paso a desnivel) debe ser de 500 metros idealmente hasta un máximo de 800 metros sobre el eje longitudinal de la barrera.

El ancho de la rampa o escalera para acceder al paso a desnivel se debe determinar de acuerdo al flujo peatonal de la zona, pero no debe ser menor a 1.80 metros.



Cuando el acceso al paso a desnivel es a través de rampas, se recomienda tener pendientes de (6%) seis por ciento. En el caso de que no se puedan habilitar rampas, se deben complementar las escaleras con un elevador, en ambos accesos, para personas con discapacidad y/o movilidad limitada, previendo las medidas de seguridad y mantenimiento necesarias para su óptima operación.

Las columnas, elevadores, rampas y escaleras de puentes peatonales no pueden invadir la franja de circulación peatonal. En caso de no contar con el espacio suficiente para librar la franja de circulación peatonal, el desarrollo de rampas y escaleras se debe realizar sobre el arroyo vial de calles terciarias transversales, o dentro de las afectaciones a predios; de no ser posible, se buscará ubicar estos elementos del puente sobre el arroyo vehicular, realizando las adecuaciones de seguridad correspondientes para todos los usuarios de la vía.

### **CAPÍTULO VIII DE LA IMPLEMENTACIÓN DE LA NORMA**

**Artículo 64.-** Todas las vías deben contar con aceras, las cuales deberán cumplir, en sus dimensiones, características y utilización, con lo que al respecto disponen las leyes, reglamentos, norma y demás disposiciones que resulten aplicables. Sin embargo, cuando se tenga que escoger entre distintos tipos del mismo elemento (cordones, rampas vehiculares, bici-estacionamientos, etc.) se tendrán que escoger según sea la solución idónea para el proyecto, contando con el aval de la Secretaría de Desarrollo Urbano Sostenible.

**Artículo 65.-** En los proyectos y obras de mejoramiento del espacio vial, como calles completas, vías de tránsito mixto u otros proyectos, se deberá cumplir con las mismas disposiciones establecidas en las leyes, reglamentos, normas y demás disposiciones aplicables.

### **CAPÍTULO IX DE LA DENUNCIA CIUDADANA**

**Artículo 66.-** La persona que tenga conocimiento de que se ha autorizado o se está llevando a cabo la instalación, colocación o exhibición de elementos, actos o acciones en contravención a las disposiciones de este reglamento y demás disposiciones aplicables en la materia, tiene derecho a denunciarlo ante las siguientes autoridades:

- I. La Secretaria de Servicios Públicos, cuando se trate de la construcción, instalación o colocación de elementos fijos o semifijos, así como de daños en aceras;
- II. La Secretaria de Seguridad Pública y Vialidad, cuando se trate de estacionamiento de vehículos en aceras, o el uso de las banquetas para el desplazamiento de vehículos o unidades de movilidad motorizada y no motorizada;
- III. La Secretaria de Desarrollo Urbano Sostenible, cuando se trate de derribo, mutilación, poda excesiva o daños en árboles ubicados en las aceras, así como de elementos o estructuras publicitarias; y en caso de señales viales y dispositivos de control de tránsito.



**Artículo 67.-** Para el ejercicio de la denuncia a que se refiere el artículo anterior, bastará presentar un escrito, correo electrónico o vía telefónica, ante la autoridad competente, con los siguientes datos:

- I. Nombre y domicilio del denunciante;
- II. Información sobre la presunta falta que se comete;
- III. Los datos que permitan la localización e identificación del lugar en el que se realizan las conductas presuntamente infractoras; y
- IV. La relación de los hechos que se denuncian.

**Artículo 68.-** Una vez recibida la denuncia, la autoridad competente ordenará una visita de inspección que tenga por objeto verificar la existencia de los hechos denunciados y en caso de existir la falta, dará inicio al procedimiento administrativo correspondiente.

## **CAPÍTULO X DE LA INSPECCIÓN, VIGILANCIA Y SANCIONES**

**Artículo 69.-** Sin perjuicio de las disposiciones y facultades establecidas en otros ordenamientos, las autoridades administrativas municipales en el ámbito de su competencia, podrán solicitar visitas de inspección a las autoridades competentes, en términos de la normativa aplicable, para comprobar el cumplimiento de lo dispuesto por este Reglamento para los efectos jurídicos a que haya lugar.

## **CAPÍTULO XI DEL RECURSO ÚNICO DE INCONFORMIDAD**

**Artículo 70.-** El Procedimiento Administrativo Único de Recurso de Inconformidad procederá en contra de los actos emitidos por las autoridades del Municipio de Monterrey, con excepción de aquellos recursos cuyo procedimiento esté regulado en la Legislación Estatal.

**Artículo 71.-** El Recurso de Inconformidad se tramitará conforme a las disposiciones del Reglamento que Regula el Procedimiento Único de Inconformidad en el Municipio de Monterrey, y a falta de disposición expresa, se aplicará supletoriamente la Ley de Justicia Administrativa para el Estado y Municipios de Nuevo León en primer término, o el derecho común en segundo término.

## **CAPÍTULO XII DEL PROCEDIMIENTO DE REVISIÓN Y CONSULTA**

**Artículo 72.-** Para la revisión y consulta del presente Reglamento la comunidad podrá hacer llegar sus opiniones y observaciones por escrito a la Comisión de Gobernación, Reglamentación y Mejora Regulatoria, la cual recibirá y atenderá cualquier sugerencia que sea presentada por la ciudadanía.



El promovente deberá argumentar en el escrito de referencia las razones que sustenten sus opiniones y observaciones con respecto al Reglamento Municipal.

**Artículo 73.-** La Comisión deberá en un plazo no mayor a 30 días naturales, analizar, estudiar y dictaminar sobre las propuestas. En caso de resultar fundadas las propuestas planteadas, se hará del conocimiento del Ayuntamiento para su consideración, el Ayuntamiento podrá autorizar la extensión de dicho plazo, previa solicitud fundada y motivada de la Comisión de Gobernación, Reglamentación y Mejora Regulatoria. Se deberá informar al promovente la procedencia o improcedencia de sus propuestas.

## TRANSITORIOS

**PRIMERO.** El presente Reglamento entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.

**SEGUNDO.** Para las aceras ya existentes se realizará un diagnóstico con la finalidad de establecer los elementos esenciales que deberán cumplir, así como las fases de implementación. Para tal efecto, la Administración Pública expedirá los lineamientos generales de acuerdo a lo establecido en la Norma Técnica Ambiental de Aceras de Nuevo León, así como al presupuesto disponible.

**TERCERO.** Las disposiciones establecidas para las aceras existentes en el presente Reglamento, quedarán sujetas a una implementación progresiva. Si bien todas las aceras tienen que contar con los elementos descritos, se deberá implementar a través de etapas de acuerdo al presupuesto que se destine o colaboraciones que se gestionen con el fin de ir ejecutando de forma progresiva hasta dar cumplimiento total con las disposiciones que se establecen en el presente instrumento.

---

Por lo anteriormente expuesto y fundado, esta Comisión presenta a la consideración de este Órgano Colegiado los siguientes:

## ACUERDOS

**PRIMERO. SE EXPIDE** el Reglamento para el Diseño, Construcción y Mantenimiento de las Aceras y Vías Peatonales del Municipio de Monterrey, en los términos descritos en el Considerando **DÉCIMO** del presente Dictamen.

**SEGUNDO. PUBLÍQUESE** el Reglamento para el Diseño, Construcción y Mantenimiento de las Aceras y Vías Peatonales del Municipio de Monterrey, en los términos descritos en el Considerando **DÉCIMO** del presente Dictamen, en el Periódico Oficial del Estado, en la Gaceta Municipal y en la Página Oficial de Internet: [www.monterrey.gob.mx](http://www.monterrey.gob.mx).



**TERCERO.** PUBLÍQUESE la Exención del Dictamen de Análisis de Impacto Regulatorio, descrito en el Antecedente **VII** del presente Dictamen, en la Gaceta Municipal y en la Página Oficial de Internet del Municipio: [www.monterrey.gob.mx](http://www.monterrey.gob.mx).

**MONTERREY, NUEVO LEÓN, A 20 DE OCTUBRE DE 2022  
ASÍ LO ACUERDAN Y LO FIRMAN  
LOS INTEGRANTES DE LA COMISIÓN DE  
GOBERNACIÓN, REGLAMENTACIÓN Y MEJORA REGULATORIA**

**SÍNDICO SEGUNDO FRANCISCO DONACIANO BAHENA SAMPOGNA  
COORDINADOR  
(RÚBRICA)**

**MARCELO GONZÁLEZ JIMÉNEZ  
REGIDOR  
(RÚBRICA)**

**REGIDORA ANABEL MOLINA GARCÍA  
REGIDOR  
(SIN RÚBRICA)**

**LUIS CARLOS TREVIÑO BERCHELMANN  
REGIDOR  
(RÚBRICA)**

**REGIDOR JORGE ADRIÁN AYALA CANTÚ  
REGIDOR  
(RÚBRICA)**



## Exención de Análisis de Impacto Regulatorio

*“Cero tolerancias a la violencia contra las mujeres, niñas y adolescentes”*



Gobierno  
de  
—  
Monterrey

“Ciudad Heroica de Monterrey, Nuevo León”

Secretaría de Innovación y Gobierno Abierto  
Dirección de Mejora Regulatoria

Monterrey, Nuevo León a 20 de octubre de 2023

No. de Oficio: SIGA/DMR-245/2023

Asunto: Exención de Análisis de Impacto Regulatorio.

SÍNDICO SEGUNDO FRANCISCO DONACIANO BAHENA SAMPOGNA  
COORDINADOR DE LA COMISIÓN DE GOBERNACIÓN,  
REGLAMENTACIÓN Y MEJORA REGULATORIA  
PRESENTE.-



Con fundamento en el artículo 65 del Reglamento de Mejora Regulatoria para el Municipio de Monterrey; y en respuesta al oficio de solicitud 364/2023, en el cual remite a la Dirección de Mejora Regulatoria de la Secretaría de Innovación y Gobierno Abierto, la iniciativa de Expedición del **Reglamento para el Diseño, Construcción y Mantenimiento de las Aceras y Vías Peatonales del Municipio de Monterrey**, del cual se exige la obligación de elaborar el Análisis de Impacto Regulatorio de acuerdo a lo siguiente:

### • ANTECEDENTES

Con el objeto de expedir el reglamento anteriormente señalado, y a fin de establecer las disposiciones y criterios generales de las aceras, vías peatonales o banquetas, rampas para accesos vehiculares, prohibiciones, denuncia ciudadana, sanciones entre otras.

De acuerdo al proyecto regulatorio en mención, se identifica que, los Regidores Jorge Adrián Ayala Cantú, Tania Elizabeth Partida Hernández y Luis Ixtoc Hinojosa Gándara, en fecha 08 de diciembre de 2022 presentaron la iniciativa ante la Dirección de Gobierno y Asuntos Políticos de la Secretaría del Ayuntamiento y que sometieron a Consulta Pública la iniciativa de expedición del **Reglamento para el Diseño, Construcción y Mantenimiento de las Aceras y Vías Peatonales del Municipio de Monterrey**.

### DICTAMEN

- I. La propuesta regulatoria tiene por objeto establecer las disposiciones y criterios generales en tanto de las aceras, vías peatonales o banquetas, rampas para accesos vehiculares, prohibiciones, denuncia ciudadana, sanciones.
- II. Entre sus objetivos, la propuesta regulatoria pretende atender la problemática que presentan las aceras, vías peatonales y rampas vehiculares.
- III. Busca establecer componentes básicos y garantizar las funciones principales, como: facilitar el tránsito accesible para los peatones, promover la convivencia e interacción social en la calle, contar con franjas de advertencia a todo lo ancho de los cruces, entre otros.

Pabellón M, edificio Ocampo  
Melchor Ocampo #130, Centro Monterrey  
Piso 4, N.L. 64000 T. 81 2475 9760 ext. 9760  
monterrey.gob.mx



Gobierno  
de  
—  
Monterrey

"Ciudad Heroica de Monterrey, Nuevo León"

Secretaría de Innovación y Gobierno Abierto  
Dirección de Mejora Regulatoria

Monterrey, Nuevo León a 20 de octubre de 2023  
No. de Oficio: SIGA/DMR-245/2023  
Asunto: Exención de Análisis de Impacto Regulatorio.

- IV. No existe una regulación municipal referente a las aceras y vías peatonales, además de que las banquetas de Monterrey no están adaptadas acorde a la Norma Técnica Estatal de Aceras de Nuevo León, la cual entró en vigor el pasado 30 de octubre de 2019.

● **BENEFICIOS**

La presente propuesta regulatoria señala los siguientes beneficios:

- I. La expedición del reglamento no genera costos de cumplimiento para los particulares, puesto que se está proponiendo mejorar las condiciones de las aceras y vías peatonales del municipio;
- II. No se propone creación de cargas y/o derechos para la ciudadanía ni aumento de burocracia;
- III. Implementar los principios de la Ley General de Movilidad y Seguridad, además de los criterios en el diseño y operación en la infraestructura vial para garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad, que garantice el derecho a la equidad e inclusión, progresividad del espacio público, la accesibilidad universal y de movilidad;
- IV. Promover la convivencia e interacción social en calles completas;
- V. Aceras pavimentadas reservadas para el tránsito de peatones;
- VI. Iluminación que permita el tránsito nocturno y seguro de peatones;
- VII. Pasos peatonales que garanticen zonas de intersección seguras entre la circulación rodada y el tránsito peatonal;
- VIII. Señales de control de tráfico peatonal, motorizado y no motorizado que regule el paso seguro de peatones.
- IX. La propuesta permite homologar la regulación municipal con la del estado en materia de criterios técnicos e infraestructura de movilidad.
- X. Establecer y regular la construcción, diseño y protección de aceras y vías peatonales del Municipio de Monterrey.
- XI. La propuesta establece la prioridad en la utilización del espacio público de acuerdo a la jerarquía de movilidad, describiendo la misma como Peatones en especial personas con discapacidad y personas de movilidad limitada; Ciclistas; Usuarios del servicio de transporte colectivo público y privado; Prestadores del servicio de transporte de carga colectivo público y privado; Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías y Usuarios de transporte particular automotor

Pabellón M, edificio Ocampo  
Melchor Ocampo #130, Centro Monterrey  
Piso 4, N.L. 64000 T. 81 2475 9760 ext. 9760  
monterrey.gob.mx



**"Cero tolerancias a la violencia contra las mujeres, niñas y adolescentes"**



Gobierno  
de  
—  
Monterrey

Secretaría de Innovación y Gobierno Abierto  
Dirección de Mejora Regulatoria

Monterrey, Nuevo León a 20 de octubre de 2023

No. de Oficio: SIGA/DMR-245/2023

Asunto: Exención de Análisis de Impacto Regulatorio.

"Ciudad Heroica de Monterrey, Nuevo León"

- XII. La regulación busca facilitar el tránsito accesible para peatones, promover la convivencia e interacción social en la calle, contar con franjas de advertencia a todo lo ancho de los cruces, entre otros.
- XIII. Propone la figura de la denuncia ciudadana, ante actos que contravengan a las disposiciones del mismo Reglamento.

• **CONSULTA PÚBLICA CIUDADANA**

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 64 y 227, fracción V, de la Ley de Gobierno Municipal del Estado de Nuevo León, 8, fracción XIII, del Reglamento de la Administración Pública Municipal de Monterrey; 76 del Reglamento Interior del Ayuntamiento de Monterrey, Nuevo León; y en cumplimiento del acuerdo aprobado en Sesión Ordinaria del Ayuntamiento de fecha 8 de diciembre de 2022; el R. Ayuntamiento sometió a consulta pública, a través del Periódico Oficial del Estado de Nuevo León, la propuesta del "Reglamento para el Diseño, Construcción y Mantenimiento de las Aceras y Vía Peatonales del Municipio de Monterrey", en fecha del 13 de enero del 2023 al 10 de febrero del 2023, así mismo se informa que los comentarios recibidos fueron remitidos al área correspondiente para que fueran analizados y en su caso se realizará la integración de los mismos dentro del proyecto regulatorio.

• **INSCRIPCIÓN O ACTUALIZACIÓN DE TRÁMITES Y SERVICIOS**

No aplica

• **INSCRIPCIÓN Y/O ACTUALIZACIÓN DEL REGISTRO DE INSPECTORES E INSPECCIONES**

Asimismo, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 70, 76, 77 y demás relativos de la Ley para la Mejora Regulatoria y la Simplificación Administrativa del Estado de Nuevo León, se informa que, se desprenden inspecciones derivado de los artículos del 72 al 77, mismas que las la Dirección General de Control Regulatorio y Vigilancia de la Secretaría del Ayuntamiento deberá inscribir, modificar y/o realizar las adecuaciones correspondientes en el Registro Municipal de visitas domiciliaria publicado en el Portal de Gobierno del Municipio de Monterrey, ingresando al link: <https://www.monterrey.gob.mx/siga/mejora-regulatoria>, una vez que entre en vigencia la presente Regulación deberá solicitarse a esta Dirección mediante oficio.

Pabellón M, edificio Ocampo  
Melchor Ocampo #130, Centro Monterrey  
Piso 4, N.L. 64000 T. 81 2475 9760 ext. 9760  
monterrey.gob.mx



Gobierno de Monterrey

"Ciudad Heroica de Monterrey, Nuevo León"

Secretaría de Innovación y Gobierno Abierto  
Dirección de Mejora Regulatoria

Monterrey, Nuevo León a 20 de octubre de 2023

No. de Oficio: SIGA/DMR-245/2023

Asunto: Exención de Análisis de Impacto Regulatorio.

CONCLUSIONES

Se analizó la iniciativa de la propuesta regulatoria, así como el formato de Exención de Análisis de Impacto Regulatorio (CMU-PLC-55), los comentarios derivados de la Consulta Pública Ciudadana del Reglamento, y el dictamen final emitido por la Dirección de Gobierno y Asuntos Políticos de la Secretaría del Ayuntamiento.

Además, se observa que la Dirección de Asuntos Jurídicos de la Secretaría del Ayuntamiento mediante oficio SAY-DAJ/12036/2023 expresó el visto bueno señalando que **no tiene objeción respecto al proyecto del citado Reglamento**, por lo que se procedió continuar con el proceso respectivo para realizar la expedición del Reglamento para el Diseño, Construcción y Mantenimiento de las Aceras y Vías Peatonales del Municipio de Monterrey.

En este tenor y al no existir inconveniente legal alguno para la emisión de dicho reglamento y tomando en cuenta los comentarios de la Dirección de Asuntos Jurídicos de la Secretaría del Ayuntamiento, se determina que con la emisión de la regulación, la ciudadanía en general resulta beneficiada, es por ello que **se dictamina como procedente la exención de la obligación de elaborar el Análisis de Impacto Regulatorio** la propuesta del proyecto regulatorio en mención.

Sin otro particular por el momento, quedo a sus órdenes para cualquier duda o aclaración al respecto.

ATENTAMENTE

DRA. CINTIA SMITH

SECRETARÍA DE INNOVACIÓN Y GOBIERNO ABIERTO  
DEL MUNICIPIO DE MONTERREY



Gobierno de Monterrey 2021 - 2024

SECRETARÍA DE INNOVACIÓN Y GOBIERNO ABIERTO  
Oficina del Secretario

DAGC/JPC  
C.c.p./ Lic. Luis Enrique García Hernández - Director de Gobierno y Asuntos Políticos  
C.c.p/ Lic. Dulce Alejandra Guerrero Cavazos - Directora de Mejora Regulatoria  
C.c.p / Archivo



Gobierno de Monterrey 2021 - 2024

DIRECCIÓN DE MEJORA REGULATORIA  
Secretaría de Innovación y Gobierno Abierto

Pabellón M, edificio Ocampo  
Melchor Ocampo #130, Centro Monterrey  
Piso 4, N.L. 64000 T. 81 2475 9760 ext. 9760  
monterrey.gob.mx