



El reto de legislar en materia de movilidad: Análisis de las reformas de los artículos 26 y 119 de la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad del Estado de Nuevo León

Nota técnica | Mayo 2022



- 1** Introducción
- 2** Problemática
- 3** Infraestructura para la movilidad en bicicleta
- 4** Conclusión

1. INTRODUCCIÓN

El pasado 11 de mayo del 2022, el congreso del estado de Nuevo León aprobó, por unanimidad y sin discusión, reformas a los artículos 26 (fracción XX y adición XXI) y 119 (fracción I) de la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León. Estas reformas:

- Contravienen el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial previsto en la constitución.
- Priorizan los modos motorizados y las altas velocidades, por encima de otros modos de movilidad, en directa contradicción con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la Ley General de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano y la propia Ley de Movilidad y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León.
- Impone los criterios de diseño obsoletos de la NOM-034-SCT2-2011 y que han sido actualizados en normas y manuales publicados por autoridades federales.
- Impide el correcto desarrollo de la infraestructura ciclista, la cual ayuda a prevenir el número de muertes y lesiones por siniestros de tránsito y garantizar la movilidad de las personas ciclistas en condiciones de seguridad, accesibilidad y eficiencia.

En esta nota se detallan cada uno de estos puntos y se explican las razones por las que las reformas aprobadas van en contra del derecho a la movilidad de las personas habitantes de Nuevo León.

Modificaciones a Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León

Artículo original	Reforma del 11 de mayo de 2022
<p>Artículo 26. El Director General [del Instituto de Movilidad y Accesibilidad de Nuevo León] tendrá las siguientes atribuciones:</p> <p>[I - XIX (...)]</p> <p>XX. Las demás que determine esta Ley, su Reglamento, el Reglamento Interior, otros ordenamientos jurídicos aplicables o el Titular del Poder Ejecutivo del Estado.</p>	<p>Artículo 26. El Director General [del Instituto de Movilidad y Accesibilidad de Nuevo León] tendrá las siguientes atribuciones:</p> <p>[I - XIX (...)]</p> <p>XX. Emitir dictamen de factibilidad respecto a obras y proyectos de fomento al uso de la bicicleta de cualquier dependencia del Estado o de los Municipios conforme las disposiciones de la NOM-034-SCT2-2011, a los manuales aplicables expedidos por el Instituto Mexicano del Transporte, a los reportes de investigación de organizaciones internacionales especializados en la materia y a los estudios realizados por el Comité Técnico</p> <p>XXI. Las demás que determine esta Ley, su Reglamento, el Reglamento Interior, otros ordenamientos jurídicos aplicables o el Titular del Poder Ejecutivo del Estado.</p>
<p>Artículo 119. El Estado y las autoridades municipales en el ámbito de su competencia, priorizarán el desarrollo de los proyectos contenidos en los Planes de Centros de Población, Parciales y Programas de Movilidad, relativos a la conformación de adecuaciones viales para crear carriles de uso exclusivo de transporte no motorizado.</p> <p>La Estrategia de Movilidad en Bicicleta, deberá incluir en su contenido, al menos, lo siguiente:</p> <p>I. Diagnóstico y línea base;</p> <p>[II - V (...)]</p>	<p>Artículo 119. El Estado y las autoridades municipales en el ámbito de su competencia, priorizarán el desarrollo de los proyectos contenidos en los Planes de Centros de Población, Parciales y Programas de Movilidad, relativos a la conformación de adecuaciones viales para crear carriles de uso exclusivo de transporte no motorizado.</p> <p>La Estrategia de Movilidad en Bicicleta, deberá incluir en su contenido, al menos, lo siguiente:</p> <p>I. Diagnóstico y línea base previa autorización de factibilidad por parte del Instituto conforme a las disposiciones de la NOM-34-SCT2-2011, a los manuales aplicables expedidos por el Instituto Mexicano del Transporte, a los reportes de investigación de organizaciones internacionales especializados en la materia y a los estudios realizados por el comité técnico.</p> <p>[II - V (...)]</p>

2. PROBLEMÁTICA

En México, los siniestros de tránsito constituyen un problema de salud pública con altos costos sociales y económicos que afectan, no solo a las personas que se ven directamente involucradas, sino a sus familias y comunidades. Las personas usuarias vulnerables de la vía, como peatones y ciclistas, se ven especialmente afectadas por esta situación.

Así, cada año en México fallecen, en promedio, 15,900 personas por siniestros de tránsito, de las cuales al menos 24% son personas que se trasladan a pie o en bicicleta (STCONAPRA, 2019). Los siniestros de tránsito se encuentran entre las 10 primeras causas de muerte en el país y son la segunda causa de muerte entre niñas y niños de 5-9 años, adolescentes de 10-19 años y jóvenes de 20-39 años.

A nivel nacional, Nuevo León concentra el 21% de los siniestros de tránsito (CNL, 2019). En números absolutos, es el cuarto estado con más personas lesionadas y el sexto con más personas fallecidas en sitio (ITDP, 2021). Según los datos más recientes del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (STCONAPRA), en 2018 se registraron 81,477 siniestros viales en el estado, que resultaron en 6,834 personas lesionadas y 685 personas fallecidas, de las cuales al menos 313 circulaban a pie o en bicicleta (CONAPRA, 2019)¹. Sin embargo, se debe considerar que en el 91.5% de los casos no se especificó el tipo de persona usuaria, por lo que esta cifra podría ser mucho mayor. Como referencia, la plataforma Cómo Vamos Nuevo León reportó que en 2020 se registraron 1124 hechos de tránsito que involucran a peatones o ciclistas (CVNL, 2022).

Ante esta situación, es imperativo que las personas tomadoras de decisión de Nuevo León generen políticas públicas que contribuyan a mejorar la seguridad vial y la movilidad de todas las personas usuarias de la vía, pero especialmente las más vulnerables. El artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece el derecho a la movilidad en “condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.” Así mismo, la recién aprobada Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece claramente la jerarquía de movilidad, en la cual se debe dar prioridad en el uso y disposición de las vías a las personas peatonas, ciclistas y usuarias de vehículos no motorizados (Art. 6).

La reforma a la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, aprobada el pasado 11 de mayo de 2022, es inconstitucional, vulnera la autonomía municipal, se opone a los principios de la movilidad sostenible, impone criterios de diseño obsoletos y pone en riesgo la seguridad vial y la accesibilidad de quienes se trasladan en bicicleta. Por estos motivos, el Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo (ITDP), [en apoyo de otras organizaciones de la sociedad civil](#), exhorta al Gobernador del Estado de Nuevo León, Samuel García Sepúlveda, a vetar la reforma a los artículos 26 y 119 de la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León.

¹ Esta cifra puede ser aún mayor, ya que en los datos utilizados por CONAPRA se desconoce el tipo de persona usuaria en el 46.8% de los casos.

2.1

Derecho a la Movilidad y Jerarquía de la Movilidad

Resulta preocupante que esta reforma imponga la NOM-34-SCT2-2011 como norma de diseño de ciclovías. Esta norma, que no es de obligado cumplimiento en gran parte de las vialidades urbanas del Estado, podría restringir el desarrollo de la infraestructura ciclista. Con esta reforma, una norma orientada al diseño de carreteras y vías no urbanas, donde la SICT tiene la atribución de normar, prevalecería en vías urbanas, donde la atribución de normar pertenece a SEDATU.

NOM-34-SCT2-2011, Capítulo 2. Campo de aplicación:

Con el propósito de que el señalamiento vial sea de ayuda para que los vehículos, tanto del autotransporte federal como público en general, transiten en forma segura, esta Norma es de aplicación obligatoria en:

- *Las carreteras y vialidades urbanas federales;*
- *las carreteras estatales y municipales;*
- *las vialidades urbanas que sirvan de enlace entre las carreteras federales, estatales y municipales;*
- *las vialidades urbanas que crucen a nivel con vías férreas, así como las que comuniquen a las terminales federales de autotransporte de pasaje o de carga, a los aeropuertos y aeropistas, a las estaciones ferroviarias, a los puertos marítimos, a los puertos fronterizos, a los parques industriales, a los destacamentos militares, de la Policía Federal, de la Cruz Roja Mexicana y a las instalaciones de protección civil;*

[...]

- *otras vialidades urbanas que las autoridades estatales y municipales así lo establezcan.*

Con esta reforma a la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad del Estado de Nuevo León, se está extendiendo la aplicación de esta norma a vialidades urbanas de Nuevo León en las que previamente no aplicaba. **Con ello, las y los legisladores están restringiendo la capacidad de las autoridades competentes para desarrollar infraestructura ciclista en vialidades donde las personas en bicicleta están más expuestas a sufrir siniestros de tránsito graves.**

Con ello, **se vulnera el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad que establece el artículo 4º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.**

Además que esto se contrapone a la jerarquía de la movilidad que establece la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial:

Artículo 6. Jerarquía de la movilidad.

La planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad deberán favorecer en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la movilidad:

- I. *Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y movilidad limitada;*
- II. *Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;*
- III. *Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo pero diferenciado;*
- IV. *Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y*
- V. *Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.*

Por otro lado, se ignoran las disposiciones de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (LGAHOTDU) que prevén un reparto equitativo del espacio público y la priorización de la movilidad no motorizada:

Artículo 71. Las políticas y programas de Movilidad deberán:

I. Procurar la accesibilidad universal de las personas, garantizando la máxima interconexión entre vialidades, medios de transporte, rutas y destinos, priorizando la movilidad peatonal y no motorizada;

II. Fomentar la distribución equitativa del Espacio Público de vialidades que permita la máxima armonía entre los diferentes tipos de usuarios;

Finalmente, las reformas de los artículos 26 y 119, al restringir en semejante medida el desarrollo de la infraestructura ciclista, son inconsistentes con el artículo 66 de la misma Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad del Estado de Nuevo León:

Artículo 66. En el caso del área metropolitana, las autoridades correspondientes, en el ámbito de su competencia, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada las acciones en materia de seguridad vial, con apego a lo dispuesto en esta Ley. Las autoridades competentes de los órdenes de gobierno, promoverán en sus estrategias, planes y programas de seguridad vial, el uso de la bicicleta como modo de transporte prioritario.

Al considerar la realidad del diseño urbano en los núcleos habitacionales de Nuevo León, las personas que se desplazan en bicicleta, en numerosos casos, no tienen otra alternativa que usar vialidades primarias para llegar a sus destinos. Impedir el desarrollo de infraestructura ciclista en esas vialidades solo perpetúa la situación de riesgo a la que se enfrentan día a día y mantiene la inequidad espacial.

2.2

Obsolescencia de la NOM-034-SCT2-2011

La imposición de la NOM-034-SCT2-2011 como criterio de diseño para ciclovías en todas las vialidades de Nuevo León es una decisión que atrasaría el desarrollo de infraestructura ciclista de calidad, con criterios de diseño actualizados en Nuevo León. Esto al supeditar el diseño de infraestructura a una norma para la cual la dependencia responsable ha iniciado un proceso de actualización, al reconocer que parte de su contenido no es vigente o no está alineado a las mejores prácticas internacionales.

El Capítulo 2 Campo de Aplicación de la NOM-034-SCT2-2011, es restrictivo en cuanto al tipo de vialidades en las que se puede aplicar la NOM². Sin embargo, permite a las autoridades municipales y estatales extender el campo de aplicación de esta norma a otras vialidades del ámbito de su competencia, si así lo establecen. Así, más de 10 años tras de la elaboración de la NOM-034-SCT2-2011, el Congreso de Nuevo León desea imponer esta NOM como criterio de diseño en las vías urbanas del estado, sin tener en cuenta los avances en términos de diseño de infraestructura ciclista realizados en México y en el mundo.

La propia Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) **ha iniciado un proceso de actualización de esta norma** en conjunto con la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU). Así, el proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021, fue sometido a [consulta](#) a inicios de este año. Una vez aprobado el proyecto de NOM, éste suplirá la NOM-034-SCT2-2011 mencionada en la reforma a la Ley de Movilidad y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León. Si bien esta NOM sigue siendo vigente, el reciente trabajo del gobierno federal en conjunto con personas expertas y la sociedad civil testifica su obsolescencia.

Además, resulta difícil de comprender que las y los legisladores del Congreso de Nuevo León hayan optado por recurrir a esta norma obsoleta, elaborada hace más de 10 años y enfocada

² Detalle de campo de aplicación de la NOM en el apartado anterior.

en carreteras federales, **en lugar de hacer referencia a La Norma Técnica Estatal de Infraestructura Ciclista y sus Dispositivos de Control en Nuevo León que entró en vigor en 2021** (NTE-ICDC-03-2020). Si bien, desde el ITDP pensamos que esta norma podría mejorarse incorporando elementos del [Manual de Calles: Diseño vial para ciudades mexicanas](#) (SEDATU) o el [Manual Ciclociudades](#) (ITDP), también queremos afirmar que esta reforma supone un retroceso importante en cuanto a los criterios de diseño aplicables para la planeación y construcción de ciclovías en Nuevo León.

Una vez establecidos estos puntos, es relevante señalar **la inconsistencia de la reforma del artículo 119 que prevé que las estrategias de Movilidad en Bicicleta cumplan tanto con la NOM-034-SCT2-2011 como con “los reportes de investigación de organizaciones internacionales especializados en la materia”.**

3. INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD EN BICICLETA

En México, algunas ciudades continúan sin considerar a la bicicleta como un vehículo eficiente, seguro y amigable con el medio ambiente. Por lo mismo, el marco normativo de muchas ciudades no incluye políticas para mejorar la movilidad en bicicleta. Esto constituye una barrera para promover una mayor adopción de este modo de transporte sostenible, especialmente entre la población más vulnerable como mujeres, niñas y niños.

La regulación de infraestructura para la movilidad en bicicleta es esencial para promover su uso. Así, la infraestructura vial debe proveer las facilidades necesarias (es decir, carriles de circulación ciclista, biciestacionamientos de corta estancia, señalamiento horizontal y vertical, etc.) para asegurar que la movilidad en bicicleta sea directa, segura, coherente y cómoda. Por lo mismo, la infraestructura ciclista se debe considerar como una parte integral de la infraestructura vial, con sus propios criterios de diseño que garantizan la seguridad de las personas usuarias. En México, las disposiciones sobre infraestructura están contenidas en las leyes de transporte y vialidad, obras públicas y desarrollo urbano, así como en las diferentes normas que de estas derivan (ITDP, 2011).

Las reformas aplicadas al artículo 26 de la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León adicionan una fracción para asegurar el cumplimiento de la NOM-034-SCT2-2011. Sin embargo, como se mencionó en la sección 1.3 de esta nota, la NOM-034-SCT2-2011 es obsoleta y se encuentra en proceso de actualización. Un aspecto fundamental de esta NOM que resulta detrimental para el desarrollo de infraestructura ciclista es que, en su definición de vía primaria, solo considera el tránsito vehicular (entendido como el tránsito de vehículos motorizados), por lo que de entrada invisibiliza las necesidades de movilidad de las personas en bicicleta:

4.6.1. Vía de tránsito vehicular

Espacio físico destinado exclusivamente al tránsito de vehículos, que según sus características y el servicio que presta, puede ser:

4.6.1.1 Vía primaria: *Espacio físico cuya función es facilitar el flujo del tránsito vehicular continuo o controlado por semáforos, entre distintas áreas de una zona urbana, con la posibilidad de reserva para carriles exclusivos, destinados a la operación de vehículos de emergencia (...)*

Otro aspecto no adecuado de la NOM-034-SCT2-2011 es que estipula que las ciclovías pueden ubicarse en camellones o fajas separadoras:

4.6.2. Ciclovía

Vía pública para circulación en bicicleta. Una ciclovía puede ser:

4.6.2.1. Confinada: En la que sólo se permite el acceso en puntos específicos. Normalmente se ubican en los camellones o fajas separadoras.

4.6.2.2. Compartida: En la que no existe control de acceso y normalmente comparten el arroyo vial de las carreteras y vialidades urbanas.

4.6.2.3. Separada: La que opera fuera del arroyo vial de las carreteras y vialidades urbanas, y normalmente se ubican en áreas turísticas y recreativas.

Este es un criterio de diseño obsoleto que se contrapone a los lineamientos técnicos establecidos en manuales internacionales y nacionales tales como el [Manual de Calles: Diseño vial para ciudades mexicanas](#). Es más, la clasificación de la infraestructura ciclista establecida en la NOM-034-SCT2-2011 pone en riesgo la seguridad vial de las personas en bicicleta, ya que plantea su circulación fuera del arroyo vial (camellones y separada).

Al contrario, más que utilizar como referente de diseño una NOM obsoleta, se debe actualizar el marco normativo a nivel estatal con base en el Manual de Calles para garantizar el tránsito seguro de las personas en bicicleta. Esto incluye la [Norma Técnica Estatal de Infraestructura Ciclista y sus Dispositivos de Control en Nuevo León](#) (NTE-ICDC-03-2020) que entró en vigor en 2021 y la cual establece una serie de criterios técnicos para la implementación de infraestructura ciclista sobre el arroyo vial en los municipios de Nuevo León. Sin embargo, algunos aspectos como las dimensiones mínimas de circulación ciclista es menor al recomendado por lineamientos internacionales y nacionales.

Considerando lo anterior, la NTE-ICDC-03-2020 incluye dentro de sus definiciones 3 tipos de carriles para la circulación ciclista:

Vía Ciclista: espacio público destinado al tránsito exclusivo de vehículos no motorizados que puede ser parte de la superficie de rodadura de las vías o tener un trazo independiente; ésta incluye:

- a) Carril compartido ciclista
- b) Ciclocarril, y
- c) Ciclovía

Si bien, ya existe una norma que incluye estas definiciones, no se puede seguir utilizando como referente una NOM enfocada a la movilidad vehicular, dejando a un lado a las diversas personas usuarias de la vías, principalmente a las personas en bicicleta. La NTE-ICDC-03-2020 establece lo siguiente:

El tipo de vía ciclista escogida tiene un impacto en la seguridad y atractivo que esta tendrá para la población, por ende, repercutirá en la cantidad de ciclistas que la utilizan (...) El criterio general de diseño es el siguiente:

Vialidad / Infraestructura Ciclista	Tráfico Mixto				Tráfico Separado (Ciclocarril)			Tráfico Segregado (Ciclovía)		
	Carril Compartido	Ciclocarril	Carril Ordinarios	Carril Exclusivo	Compartido	Compartido	Compartido	Segregado	Segregado	Segregado
Primarias	Principales de Acceso Controlado							✓	✓	
	Principales Ordinarias							✓		✓
	Arteriales							✓		✓
Secundarias	Colectoras	✓		✓		✓		✓	✓	✓
	Subcolectoras Interbarrios	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Subcolectoras Interiores	✓		✓	✓		✓			
	Semipeatonales			✓	✓					
	Locales	✓	✓	✓	✓	✓				

Tabla 1 - Tipo de Carril Ciclista recomendado por tipo de vialidad
Imagen: Secretaría de Desarrollo Sustentable, 2020

La figura anterior muestra el tipo de carril ciclista recomendado por vialidad para el Estado de Nuevo León. En ella se evidencia que, tanto en vías primarias como secundarias, se puede implementar infraestructura ciclista, siempre y cuando se priorice la seguridad de las personas en bicicleta a través de infraestructura ciclista que reduzca el estrés (carriles segregados). Por ello, en vías principales de acceso controlado se recomienda implementar un carril segregado (ciclovía).

Además de los criterios establecidos en las Normas Técnicas locales, se recomienda ampliamente que los municipios implementen acciones y proyectos de movilidad sustentable alineados a los manuales nacionales, especialmente el [Manual de Calles](#). Este manual, elaborado en 2017 por la SEDATU en colaboración con el Banco Interamericano de Desarrollo, es actualmente el referente oficial para garantizar la eficiencia y seguridad del transporte de personas y mercancías. Constituye la guía de diseño urbano vial más actualizada y adaptada al contexto mexicano para fomentar que los proyectos viales orienten su diseño hacia el uso real del espacio. Así, el Manual de Calles - y no la NOM-034-SCT2-2011 - es el principal referente a nivel nacional que establece los lineamientos técnicos y parámetros de diseño para ciudades mexicanas.

El Manual de Calles establece que la siguiente infraestructura ciclista debe ir sobre el arroyo vial:

Tabla 1: Tipología y dimensiones mínimas de infraestructura ciclista

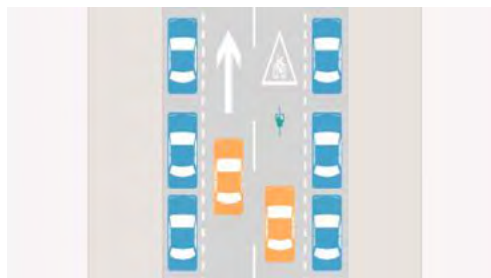
Carril compartido ciclista

Carril compartido entre vehículos motorizados particulares y ciclistas. La circulación de las personas en bicicleta es prioritaria. Este tipo de infraestructura requiere la implementación de estrategias de pacificación del tránsito que permitan la reducción de volúmenes y velocidades vehiculares. Se recomienda una dimensión mínima de 3.90 y máxima de 4.30 m.



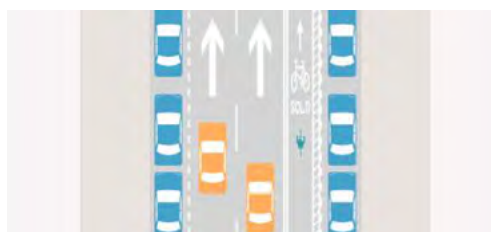
Carril prioritario ciclista

Carril sobre el arroyo vial ubicado en la extrema derecha de la vía, con un ancho mínimo que requiere que las personas conductoras de vehículos motorizados cambien de carril para rebasar a la persona en bicicleta. Su dimensión es de 3.00 m de ancho.



Ciclocarril

Franja de circulación dentro del arroyo vial delimitada a través de señalamiento horizontal. Se ubica a un costado del carril derecho de la vía. La sección recomendada para un ciclocarril es de 1.50 m y un buffer de mínimo 0.50 y máximo de 0.90 m, la suma de ambas zonas no debe ser mayor de 2.00 m.



Carril exclusivo para transporte público y bicicletas (carril bus-bici)

Carril que se ubica en la extrema derecha de la vía. Da preferencia a la circulación ciclista pero comparte el espacio con el transporte público. La dimensión recomendada es de 4.30 como mínimo y 5.00 m como máximo.



Ciclovía

Carril físicamente segregado del tránsito automotor pero dentro del arroyo vehicular con un ancho mínimo recomendado de 2.00 m y un buffer mínimo de 0.50 m. Es importante considerar a todas las personas usuarias de la vía que utilizarán la infraestructura, como niñas y niños acompañados por sus padres o madres.



Fuente: SEDATU & BID, 2017.

El tipo de infraestructura ciclista a implementar dentro del diseño urbano vial depende de la vocación de la vía, es decir, su forma (categorización de la jerarquía vial: vía primaria, secundaria y terciaria), su función (movilidad y habitabilidad) y su uso (utilización prioritaria de la calle en relación a su forma y función). Como se observa en la Figura 1, a mayor velocidad y volumen vehicular, mayor debe ser el nivel de confinamiento. A menor velocidad y volumen vehicular se puede permitir un mayor grado de circulación compartida.

Figura 1: Tipos de infraestructura ciclista en función de la tipología de calle

<p>P1 Alto volumen Alta velocidad (50k/h)</p> <p>Ciclovía - - -</p>	<p>P2 Alto volumen Alta velocidad (50k/h)</p> <p>Ciclovía - Carril bus-bici -</p>	<p>P3 Alto volumen Med velocidad (40k/h)</p> <p>Ciclovía - Carril bus-bici - Carril compartido</p>
<p>S1 Med volumen Alta velocidad (40k/h)</p> <p>Ciclovía - Carril bus-bici -</p>	<p>S2 Med volumen Med velocidad (40k/h)</p> <p>Ciclovía Ciclocarril Carril bus-bici - Carril compartido</p>	<p>S3 Med volumen Baja velocidad (30k/h)</p> <p>Carril compartido Carril prioritario Carril bus-bici Ciclocarril Ciclovía</p>
<p>T1 Bajo volumen Med velocidad (30k/h)</p> <p>- Ciclocarril Carril bus-bici - Carril compartido</p>	<p>T2 Bajo volumen Baja velocidad (20k/h)</p> <p>- Ciclocarril Carril bus-bici Carril prioritario Carril compartido</p>	<p>T3 Bajo volumen Baja velocidad (10k/h)</p> <p>- - - Carril prioritario Carril compartido</p>

Fuente: SEDATU & BID, 2017.

Figura 2: Ciclovía en Avenida Paseo de la Reforma, Ciudad de México.



Foto: ITDP México.

La bicicleta es un modo de transporte que se debe incorporar en la planeación y el diseño de nuestras calles. La implementación de infraestructura ciclista debe alinearse a buenas prácticas nacionales e internacionales que permitan la convivencia armónica de todas las personas usuarias de la vía y garanticen su seguridad vial y personal.

Cada calle cuenta con necesidades de movilidad particulares que deben ser atendidas de acuerdo al contexto en el que se encuentra. El Manual de Calles establece un nuevo enfoque para el rediseño de calles, centrado en mejorar el desplazamiento de personas y bienes que circulan en los diferentes modos de transporte. Esta nueva visión permite formular soluciones efectivas a las problemáticas de movilidad actuales, generando beneficios sociales y ambientales derivados de desplazamientos eficientes, sostenibles y seguros. Por ello, se debe fomentar que más autoridades del país incorporen los lineamientos de este manual, y dejar de promover criterios obsoletos como los establecidos en la NOM-034-SCT2-2011.

4. CONCLUSIÓN

Como se ha expuesto en esta nota -tanto por cuestiones normativas como técnicas relacionadas con el diseño vial urbano- la reforma a la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, aprobada el pasado 11 de mayo de 2022, contraviene la Constitución, vulnera la autonomía municipal, se opone a los principios de la movilidad sostenible, impone criterios de diseño obsoletos y pone en riesgo la seguridad vial y la accesibilidad de quienes se trasladan en bicicleta.

Por estos motivos, el Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo (ITDP), exhorta al Gobernador del Estado de Nuevo León, Samuel García Sepúlveda, a vetar la reforma a los artículos 26 y 119 de la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León. También hace un llamado a las autoridades municipales y estatales de Nuevo León a impulsar proyectos de movilidad urbana sostenible y no motorizada que cumplan con los criterios de diseño establecidos en el Manual de Calles.

REFERENCIAS

Consejo Nuevo León (2019). plan estratégico de nuevo león 2015-2030. <https://planestrategico.conl.mx/>

CONAPRA (2019). Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial, México 2019. https://drive.google.com/file/d/1Y3jBmQqFBDuMOK5rTGgO_87S4nVMldRQ/view

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Art 4. 5 de febrero 1917

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Art 115. 5 de febrero 1917

Cómo Vamos Nuevo León. <http://www.comovamosnl.org/>

Gobierno de México (2022) SICT y SEDATU ponen a consulta pública NOM sobre Movilidad en México. <https://www.gob.mx/sct/prensa/sedatu-y-sict-ponen-a-consulta-publica-nom-sobre-movilidad-en-mexico>

H. Ayuntamiento de Morelia (2019). Norma técnica de Diseño de Calles para el Municipio de Morelia. Disponible en: <https://semovep.morelia.gob.mx/pdf/normaTecnica.pdf>

H. Congreso del Estado de Nuevo León. Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León http://www.hcnl.gob.mx/trabajo_legislativo/leyes/pdf/LEY%20DE%20MOVILIDAD%20SOSTENIBLE%20Y%20ACCESIBILIDAD%20PARA%20EL%20ESTADO%20DE%20NUEVO%20LEON.pdf?2022-03-18

H. Congreso del Estado de Nuevo León. Expediente 15028/LXXVI http://www.hcnl.gob.mx/trabajo_legislativo/iniciativas/pdf/LXXVI-2022-EXP15028.pdf

Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo [ITDP] (2011). Manual de Ciclociudades Tomo II. Programa de Movilidad en Bicicleta.

Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo [ITDP] (2021). <https://mexico.itdp.org/noticias/priorizar-la-seguridad-vial-es-salvar-vidas-tres-objetivos-para-nuevo-leon/>

Ley General de Asentamientos Humanos Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano. DOF 28 de noviembre de 2016. https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/Lgahotdu/LGAHOT-DU_orig_28nov16.pdf

Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. DOF 17 de mayo de 2022 www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo%3D5652187%26fecha%3D17/05/1922&sa=D&source=docs&ust=1653928468887636&usg=AOvVaw2cdEss0-caVlapgi05wIDN

Norma Oficial Mexicana NOM-034-SCT2-2011 [Secretaría de Comunicaciones y Transporte] Señalamiento horizontal y vertical de carreteras y vialidades urbanas. 16 de noviembre de 2011 Disponible en: <https://normas.imt.mx/NOMs/NOM-034-SCT2-2011.pdf>

Norma Técnica Estatal NTE-ICDC-03-2020 [Gobierno del Estado de Nuevo León] de Infraestructura Ciclista y sus Dispositivos de Control en Nuevo León. 29 de Marzo de 2021.

Pueblo Biciclero (2022) Piden organizaciones de Nuevo León vetar reforma anti-bici promovida por el diputado Luis Susarrey y aprobada por 34 irresponsables legisladoras/es del Congreso local. Disponible en: <https://pueblobiciclero.org/piden-organizaciones-de-nuevo-leon-vetar-reforma-anti-bici-promovida-por-el-diputado-luis-susarrey-y-aprobada-por-34-irresponsables-legisladoras-es-del-congreso-local/>

Secretaria de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano y Banco Interamericano de Desarrollo [SEDATU & BID] (2017). Manual de Calles. Diseño vial para ciudades mexicanas. Disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/509173/Manual_de_calles_2019.pdf