REGLAMENTO DE MOVILIDAD ALTERNATIVA DEL MUNICIPIO DE NEZAHUALCÓYOTL, ESTADO DE MÉXICO

DIRECCION DE MOVILIDAD

El Honorable Ayuntamiento de Nezahualcóyotl, con fundamento en los artículos 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; el artículo 68, fracción II de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, artículo 28, fracciones VIII, de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y Municipios, así como el artículo 80, fracción II del Reglamento Orgánico de la Administración Pública Municipal.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La movilidad constituye un derecho fundamental para el desarrollo de las personas, al ser un elemento indispensable para el ejercicio de otros derechos como la educación, la salud, el trabajo y la recreación. En este sentido, el Municipio de Nezahualcóyotl reconoce la necesidad de garantizar a la población condiciones de desplazamiento seguras, accesibles, sustentables, equitativas y eficientes.

La creciente urbanización, la alta densidad poblacional y el incremento en el parque vehicular han generado en la localidad problemáticas relacionadas con la congestión vial, la contaminación ambiental, los accidentes de tránsito y la desigualdad en el acceso a medios de transporte. Frente a estos retos, resulta impostergable implementar políticas públicas que promuevan la movilidad alternativa, entendida como el conjunto de modos de transporte sustentables, no motorizados y colectivos, que contribuyen a mejorar la calidad de vida de la ciudadanía.

Este Reglamento se inspira en los principios establecidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la Ley de Movilidad del Estado de México y demás ordenamientos aplicables, que mandatan a las autoridades a garantizar la seguridad vial, priorizar a las personas en su condición de peatones y ciclistas, y fomentar alternativas de transporte amigables con el medio ambiente.

Asimismo, responde al compromiso del Municipio de Nezahualcóyotl con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, particularmente con el Objetivo 11: “Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”, que establece la importancia de garantizar el acceso a sistemas de transporte seguros, accesibles y sostenibles para todos los sectores de la población.

Este ordenamiento es, por tanto, una respuesta integral a la necesidad de transformar la manera en que nos desplazamos en Nezahualcóyotl, poniendo en el centro a las personas y a la comunidad, por encima de los vehículos. Busca consolidar una movilidad más justa, sustentable y segura, en beneficio de todas y todos los habitantes del Municipio.

TÍTULO PRIMERO
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. El presente reglamento es de orden público, interés social y de observancia general en el Municipio de Nezahualcóyotl, Estado de México y tiene por objeto regular las atribuciones del Municipio en materia de movilidad alternativa, de personas y vehículos no motorizados, en las Vías Públicas ubicadas dentro de la extensión territorial del Municipio.

Artículo 2. Las disposiciones de este Reglamento son de observancia obligatoria en el Municipio de Nezahualcóyotl, tanto para las autoridades municipales, como para las personas físicas o morales que hagan uso de las vías, espacios e infraestructura destinada

a la movilidad alternativa y le corresponde a la Coordinación de Movilidad Alternativa su aplicación.

Artículo 3. En lo no previsto en el presente Reglamento, se estará a lo dispuesto en la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y sus Municipios, Código Administrativo del Estado de México y Código de Procedimientos Administrativos del Estado de México, y demás disposiciones legales aplicables.

TÍTULO SEGUNDO
DE LAS AUTORIDADES MUNICIPALES COMPETENTES.
CAPITULO I.
DE LAS AUTORIDADES COMPETENTES

Artículo 4. Autoridades en la materia. Son autoridades competentes en materia de movilidad alternativa en el Municipio de Nezahualcóyotl:

I. El Ayuntamiento;
II. La Presidencia Municipal;
III. La Dirección de Movilidad;
IV. La Coordinación de Movilidad Alternativa;
V. Comisario General de Seguridad Ciudadana;
VI. Dirección de Tránsito y Vialidad;
VII. Las demás unidades administrativas que determine el Ayuntamiento en el ámbito de sus atribuciones.

Artículo 5. El presente ordenamiento tiene los siguientes objetivos específicos:

I. Establecer las normas de movilidad que regulen, ordenen y den control a la vialidad y el tránsito, para que la circulación de los peatones y vehículos no motorizados sea segura y fluida, aplicando las normas técnicas de carácter especificas expedidas conforme a las bases establecidas en este Reglamento;
II. Establecer facultades y obligaciones en materia de movilidad alternativa de las autoridades municipales;
III. Establecer las limitaciones y restricciones para el tránsito de vehículos no motorizados en las vías públicas, con el objeto de mejorar la vialidad, preservar el ambiente, salvaguardar la seguridad de las personas y el orden público;
IV. Proponer, implementar y promover condiciones de seguridad y accesibilidad preferente para todos los usuarios de las vías y espacios públicos;
V. Promover el respeto entre las personas que concurren en el aprovechamiento de las vías públicas;
VI. Diseñar y aplicar programas y acciones para fomentar y estimular el uso de la bicicleta y otros medios de transporte regulados en el presente Reglamento;
VII. Establecer las bases para la suscripción de acuerdos de coordinación que celebre el Municipio con las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal o Estatal competente, en las funciones de movilidad no motorizada en los tramos de caminos de jurisdicción federal, estatal o municipal comprendidos en el territorio del Municipio;
VIII. La vigilancia, supervisión y control de vehículos no motorizados, con el objeto de mejorar la vialidad, preservar el ambiente, salvaguardar la seguridad de las personas y el orden público.
IX. Establecer y diseñar las políticas públicas y disposiciones que en materia de educación vial apliquen las autoridades municipales.

X. Establecer las sanciones que corresponda aplicar por infracciones a las disposiciones del presente Reglamento. En la vigilancia, supervisión y control de las presentes disposiciones las autoridades municipales tendrán las atribuciones señaladas en este ordenamiento legal y en aquellos de la materia que resulten de su competencia, así como en los acuerdos de coordinación que de los mismos se deriven

Artículo 6. La aplicación de este reglamento estará basada en los siguientes ejes rectores:

I. Jerarquía de la movilidad: La cual se establece bajo la premisa de que la utilización del espacio público y el establecimiento de infraestructura urbana debe atender la prioridad que tienen los diferentes usuarios de la vía pública en el ejercicio de movilidad de acuerdo al nivel de vulnerabilidad; así como al desarrollo sustentable enfocado a la mejora en la movilidad alternativa de los habitantes del Municipio.

II. Accesibilidad universal: Debe garantizar el derecho que tienen todos los sujetos de la movilidad, especialmente personas en mayores condiciones de riesgo y vulnerabilidad tales como personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres embarazadas, niñez, personas peatonas en general, ciclistas y usuarios del transporte público, de llegar en condiciones adecuadas a los lugares de residencia, trabajo, formación, servicios de salud, interés social, prestación de servicios u ocio, desde el punto de vista de la calidad y disponibilidad de las infraestructuras.

III. Movilidad Sustentable: Es la capacidad, facilidad y eficiencia de tránsito o desplazamiento de las personas y bienes en el territorio. Se logra cuando se impulsan y priorizan los modos no motorizados y el transporte colectivo sobre el privado garantizando la accesibilidad universal.

Estos ejes rectores deberán de contemplarse como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas de gobierno, procurando en todo momento su cumplimiento.

CAPITULO II
DE LAS DEFINICIONES.

Artículo 7. Para efecto del presente Reglamento se entiende por:

I. Accesibilidad universal: Es el derecho que tienen todos los sujetos de la movilidad, especialmente personas en mayores condiciones de riesgo y vulnerabilidad tales como personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres embarazadas, personas peatonas en general, ciclistas y usuarios del transporte público, de llegar en condiciones adecuadas a los lugares de residencia, trabajo, formación, servicios de salud, interés social, prestación de servicios u ocio, desde el punto de vista de la calidad y disponibilidad de las infraestructuras, redes de movilidad y servicios de transporte;

II. Acción urbanística: mejoramiento de las redes públicas de infraestructura y la edificación del equipamiento urbano;

III. Agente de tránsito: Elemento de la Dirección de Tránsito y Vialidad con facultades de control, supervisión, regulación del tránsito de personas y vehículos en la vía pública, así como para hacer cumplir las disposiciones del presente Reglamento y aplicar las infracciones correspondientes en caso de incumplimiento;

IV. Arroyo vehicular: Área de la vialidad destinada a la circulación vehicular y ciclista que en algunos casos es delimitada por alguno o varios de los siguientes elementos: banqueta, camellón, guarnición, estacionamiento, acotamientos, etc.
V. Arterias: Vías públicas de circulación, destinadas al tránsito de vehículos y peatones;
VI. Auditoría de seguridad vial: Es el conjunto de estudios estadísticos, físicos y humanos, relativos a las variables que inciden en el incremento de la seguridad en las vías públicas, con la finalidad de contar con datos suficientes para la toma adecuada de decisiones y proyectos adecuados de las mismas;
VII. Autoridad municipal: Los titulares y subordinados de las diferentes dependencias públicas, que actúan bajo la dirección del presidente Municipal;
VIII. Avenidas: Las calles con amplitud de veinte metros de ancho o más o las así definidas por la autoridad Municipal;
IX. Ayuntamiento: El Ayuntamiento de Nezahualcóyotl, Estado de México;
X. Banqueta: Camino a cada lado de una calle o avenida, reservado para la circulación, estancia y disfrute exclusivo de las personas con discapacidad, peatones y en su caso, usuarios de la movilidad no motorizada. Entendiéndose esta, desde el límite de la propiedad privada, hasta el inicio del arroyo vehicular. Las banquetas no podrán ser utilizadas para estacionamiento;
XI. Bahía: Espacio exclusivo dentro de la vialidad fuera del carril de circulación, para realizar sólo labores de ascenso y descenso de pasajeros;
XII. Bahía de servicio: Es la modalidad que se otorga mediante permiso, a los prestadores del servicio público de transporte colectivo de pasajeros o de carga, para el ascenso, descenso, transferencia de los usuarios, carga y descarga de mercancía y en su caso contratación del servicio; o para vehículos que cubren situaciones de emergencia;
XIII. Cajón: Espacio delimitado por rayas o trazas, para el estacionamiento de vehículos automotores;
XIV. Calle: Las superficies de terreno que en forma lineal son destinadas dentro de una población para la circulación de peatones, bicicletas y vehículos; incluye áreas de espacio público no sólo destinadas al tránsito sino a la estancia y disfrute, como banquetas y camellones;
XV. Carril: Es la banda longitudinal de una vía pública en carriles de circulación, en la que puede estar dividida la vía destinada al tránsito de una sola fila de vehículos;
XVI. Carril compartido ciclista: Es aquel en que se da preferencia a las bicicletas que comparten el espacio con los vehículos motorizados;
XVII. Carril exclusivo: Vía pública sobre la que circulan vehículos de transporte público colectivo o masivo de pasajeros, sobre un sentido de la vía, con delimitación en el perímetro del carril que no permiten el tránsito de otro tipo de vehículos, con excepción de los vehículos de seguridad en caso de emergencias;
XVIII. Carril preferencial: Es el espacio de circulación, debidamente señalizado donde la preferencia la tiene el sistema de transporte colectivo y eventualmente el transporte de seguridad y emergencia o protección civil, en servicio y con códigos sonoros y luminosos encendidos;
XIX. Ciclo vía: Vía exclusiva para la circulación ciclista físicamente confinada del tránsito automotor; puede ser: unidireccional o bidireccional;
XX. Ciclista: Conductor de una bicicleta o triciclo, de tracción a pedales o de sistema híbrido;
XXI. Ciclo estacionamiento Es un espacio de uso público para el resguardo exclusivo de bicicletas, que forma parte de la infraestructura de transporte no motorizado;

XXII. Dispositivo de movilidad asistida: Elemento que permite el desplazamiento de personas con discapacidad o con movilidad limitada, tales como sillas de ruedas, sillas de ruedas motorizadas con velocidades máximas de diez kilómetros por hora, andaderas, bastones y perros guía;

XXIII. Dispositivo para el control de tránsito: Conjunto de elementos que procuran el ordenamiento de los movimientos del tránsito, previenen y proporcionan información a los usuarios de la vía para garantizar seguridad y orden en la vía;

XXIV. Dirección: La Dirección de Movilidad de Nezahualcóyotl Coordinación: La

XXV. Coordinación de Movilidad Alternativa;

XXVI. Enfoque sistémico: Enfoque que aborda la movilidad en su totalidad e integralidad en el que interactúan una serie de elementos coordinados e interconectados;

XXVII. Espacio público: Las áreas para la recreación pública y las vías públicas, tales como: plazas, calles, avenidas, viaductos, paseos, jardines, bosques urbanos, parques públicos y demás de naturaleza análoga;

XXVIII. Estación de sistema de bici pública: Infraestructura colocada en la vía pública que cuenta con puertos de anclaje, terminal y bicicletas de uso público;

XXIX. Estudio de impacto vial: es el conjunto de estudios para determinar cómo la utilización del suelo puede afectar el sistema vial y de transporte no motorizado, así como los requerimientos que deban aplicarse para mantener o mejorar el nivel de servicio de estos sistemas y garantizar la seguridad vial;

XXX. Estudio vial: Es un estudio de ingeniería vial en general que se integra con datos físicos operacionales y estadísticos, tomando en cuenta las condicionantes del desarrollo urbano, y demás elementos técnicos y legales necesarios para su desarrollo, con la finalidad de elaborar alternativas de solución y la evaluación de estas, para seleccionar la más favorable para su aplicación ya sea en un proyecto o en un conflicto existente en materia de movilidad alternativa, sin violentar los derechos de los peatones y modos no motorizados, así como de los espacios públicos;

XXXI. Grupos en situación de vulnerabilidad: población que enfrenta barreras para ejercer su derecho a la movilidad con seguridad vial como resultado de la desigualdad como las personas con menores ingresos, indígenas con discapacidad, en estado de gestación, adultas mayores, comunidad LGBTTTIQ, así como mujeres, niños, niñas y adolescentes;

XXXII. Infraestructura urbana: Conjunto de elementos con que cuentan las vialidades, que tienen una finalidad de beneficio general, y permiten su mejor funcionamiento o imagen visual;

XXXIII. Intersección: Superficie común donde convergen dos o más arterias en donde se realizan los movimientos direccionales del tránsito en forma directa o canalizada por isletas.

XXXIV. Ley: Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y sus Municipios.

XXXV. Motociclistas: Es el conductor de vehículo automóvil con uno o dos sillines con motor eléctrico, de combustión interna u otros modos de propulsión independiente del pedaleo;

XXXVI. Movilidad: Forma en que el ser humano se mueve o traslada de un lugar a otro, puede ser por sí mismo o empleando algún medio de transporte motorizado o no motorizado;

XXXVII. Multa: Es la sanción pecuniaria que se impondrá a quien cometa alguna de las infracciones contenidas en el presente Reglamento, misma que deberá ser calificada y ejecutada por la Tesorería Municipal, o el Centro de Justicia Cívica

XXXVIII. Municipio: El Municipio de Nezahualcóyotl, Estado de México;

XXXIX. Persona peatona: Persona que transita a pie, por la vía pública, en zonas privadas con acceso al público, y/o auxiliándose de dispositivos de movilidad asistida en el caso de las personas con discapacidad;

XL. Persona con discapacidad: Todo ser humano que tiene ausencia o disminución congénita o adquirida de alguna aptitud o capacidad física, mental, intelectual o sensorial, de manera parcial o total, que le impida o dificulte su pleno desarrollo o integración efectiva al medio que lo rodea, de manera temporal o permanente;

XLI. Persona Usuaria: la persona que realiza desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad;

XLII. Señalización vial: Conjunto de elementos y objetos visuales de contenido informativo, indicativo, restrictivo, preventivo, prohibitivo o de cualquier otro carácter que se colocan en la vialidad, con el objeto de brindar mayor seguridad a todos los sujetos de la movilidad;

XLIII. Sistema de bicicletas públicas o bici pública: Sistema de transporte público individual que consiste en la oferta de renta de bicicletas por corta duración, en autoservicio, que ofrece la posibilidad de trayectos unidireccionales en la vía pública y con características de red;

XLIV. Supervisión: Es la acción de vigilancia y verificación que realizan los agentes de movilidad y tránsito municipal en apego a las facultades y atribuciones establecidas en el presente ordenamiento;

XLV. Tránsito: Acción o efecto de trasladarse de un lugar a otro por la vía pública;

XLVI. Vía peatonal: Aquella destinada a la circulación exclusiva o prioritaria de personas con discapacidad y peatones, en la que el acceso a automóviles, motocicletas y bicicletas está restringido según las reglas específicas. Estas incluyen:

a. Cruces peatonales,
b. Banquetas y rampas,
c. Camellones e isletas,
d. Plazas y parques,
e. Puentes peatonales,
f. Calles peatonales y andadores,
g. Calles de prioridad peatonal;

XLVII. Vialidad: Conjunto de servicios relacionados con las vías públicas, así como las infraestructuras que las componen, que son utilizados por personas, bicicletas o vehículos automotores para trasladar de un lugar a otro;

XLVIII. Vialidad primaria: Aquella vía principal para el movimiento de grandes volúmenes de tránsito, entre las áreas que forman parte del sistema de red vial en un centro de población;

XLIX. Vialidad secundaria: Son las que permiten el movimiento del tránsito entre áreas o partes de la ciudad y que dan servicio directo a las vías primarias;

L. Vialidad terciaria: Son las que permiten el movimiento del tránsito local, entre centros de barrio y dan acceso a las vías primarias y secundarias.

LI. Zona 30: Es el área de accesibilidad determinada con señalamientos y dispositivos viales para reducir la velocidad a un máximo de treinta kilómetros por hora, otorgando a peatones, ciclistas y usuarios del transporte público, preferencia permanente sobre automóviles, motocicletas y cualquier otro tipo de vehículo motorizado;

LII. Zona 20: Tramo de vía urbana donde la velocidad máxima permitida es de 20 kilómetros por hora, aplicada en entornos de alta convivencia peatonal como zonas escolares, áreas comerciales;

LIII. Zona prohibida: Los lugares en donde se encuentren señalamientos prohibitivos de circulación y/o estacionamiento;
LIV. La Secretaría: Secretaría de Movilidad del Estado de México.

CAPITULO III
DE LAS AUTORIDADES Y SUS ATRIBUCIONES.

Artículo 8. Son autoridades responsables de la aplicación del presente Reglamento, en el ámbito de sus respectivas competencias:

I. El Ayuntamiento;
II. La Presidencia Municipal;
III. La Dirección de Movilidad;
IV. La Coordinación de Movilidad Alternativa;
V. La Jefatura de Departamento de Vía Pública;
VI. La Comisaría General de Seguridad Ciudadana;
VII. La Dirección de Tránsito y Vialidad;
VIII. La Coordinación de Justicia Cívica.

Los demás que por motivo de sus funciones deban aplicar este Reglamento.

Artículo 9. Son facultades del Ayuntamiento:

I. Autorizar la celebración de convenios de coordinación con la Federación, el Estado y con otros municipios de la entidad, para dar cumplimiento a las disposiciones estatales en Materia de movilidad y del presente reglamento.

Artículo 10. Son facultades del presidente Municipal:

I. Dictar medidas tendientes al mejoramiento de los servicios de vialidad y tránsito;
II. Solicitar, en su caso, al Ejecutivo del Gobierno del Estado asesoría y apoyo para realizar los estudios técnicos y acciones en materia de vialidad y tránsito;
III. Promover en el ámbito de su competencia las acciones para el uso racional del espacio vial, teniendo como prioridad a los peatones, ciclistas y medios de transporte masivo y colectivo de pasajeros; así como, garantizar espacios delimitados para la guarda de bicicletas y similares;

Artículo 11. Son facultades de la Dirección de Movilidad:

I. Vigilar que, la Coordinación de Movilidad Alternativa de, el debido cumplimiento al presente reglamento;
II. Las demás que le confiera las Leyes y disposiciones en materia de movilidad alternativa.

Artículo 12. Son facultades de la Coordinación de Movilidad Alternativa:

I. Formular, ejecutar y evaluar políticas públicas municipales en materia de movilidad alternativa;
II. Diseñar y coordinar estrategias para la difusión de la reducción de los vehículos motorizados para el fortalecimiento de la movilidad peatonal y ciclista en el municipio;
III. Elaborar programas de movilidad alternativa en coordinación con otras instancias municipales y estatales;
IV. Gestionar la creación y mejora de infraestructura ciclista y peatonal, asegurando su accesibilidad y seguridad;

V. Fomentar la movilidad escolar activa mediante proyectos que incentiven el uso seguro de la bicicleta y la caminata;
VI. Elaborar análisis de necesidades del sistema vial en ciclovías, ciclo carriles, carriles compartidos, carriles exclusivos de transporte público, senderos seguros y zonas de tránsito local para el mejoramiento de la movilidad de las y los ciudadanos;
VII. Promover la implementación de intersecciones seguras y accesibles para peatones, personas con movilidad reducida, transporte público y ciclistas;
VIII. Coordinar el diseño de estacionamientos para bicicletas en puntos estratégicos del municipio;
IX. Promover el diseño de estacionamientos para bicicletas en puntos estratégicos del municipio;
X. Realizar operativos, auditorias de seguridad vial, y dispositivos en zonas de alta incidencia de siniestralidad vial;
XI. Promover la participación ciudadana en proyectos de movilidad alternativa;
XII. Fomentar el uso de transporte no motorizado y eléctrico;
XIII. Coordinarse con las autoridades estatales y metropolitanas para proyectos intermunicipales;
XIV. Las demás que le confiera el presente Reglamento y las disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 13. Son facultades de la Jefatura de Departamento de Vía Pública:
I. Ejecutar las resoluciones de su competencia derivados de procedimientos jurídicos, y;
II. Mantener la vía pública libre cualquier obstáculo, para garantizar la movilidad de personas peatonas, ciclistas y vehículos no motorizados.

Artículo 14. Son facultades de la Comisaría General de Seguridad Ciudadana:
I. Formular políticas integrales, sistemáticas, continuas y evaluables, así como programas y estrategias, en materia de seguridad pública, atención de emergencias, prevención del delito y tránsito.

Artículo 15. Son facultades de la Dirección de Tránsito y Vialidad:
I. Cumplir y hacer cumplir las leyes, reglamentos y disposiciones legales relacionadas con el tránsito, la seguridad vial, peatonal y vehicular en el Municipio de Nezahualcóyotl;
II. Promover programas y acciones estratégicas tendientes a mejorar la seguridad, fluidez peatonal y vehicular en territorio municipal;
III. Fomentar el apoyo a los Ciclistas, para que puedan circular de manera segura por el territorio municipal;
IV. Disminuir la incidencia de la siniestralidad vial con programas de educación serialización y control vial.

Artículo 16. Son facultades de la Coordinación de Justicia Cívica:
I. Promover la cultura de la legalidad para fortalecer la paz pública a través la resolución de conflictos en materia de movilidad alternativa, que se originen por la contravención del presente reglamento, así como la aplicación de los mecanismos alternativos de solución de controversias a través de las personas mediadoras, conciliadoras y/o facilitadoras y;
II. La aplicación de sanciones restaurativas a las personas que violenten las disposiciones del presente reglamento.

TITULO TERCERO
DE LA MOVILIDAD NO MOTORIZADA Y LA JERARQUIA DE LOS SUJETOS DE LA MOVILIDAD.

CAPITULO I
CLASIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD Y JERARQUÍA DE LOS SUJETOS

Artículo 17. Por su naturaleza, la movilidad se clasifica como:

I. Aquellos desplazamientos que realizan las personas mediante traslado peatonal o bien mediante la utilización de vehículos no motorizados, con mecanismos de propulsión mecánica, con asistencia eléctrica, animal y/o humana;

Artículo 18. Los sujetos de la movilidad en orden prioritario son:

I. Peatones, en especial personas con discapacidad y personas de movilidad reducida;
II. Ciclistas;
III. Usuarios del servicio de transporte público;
IV. Prestadores del servicio de transporte público;
V. Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías y;
VI. Usuarios de transporte particular automotor.

Los vehículos de emergencia tendrán prioridad de paso sobre el arroyo vehicular, siempre y cuando cuenten con los códigos encendidos.

CAPITULO II
DE LOS PEATONES, DE LAS ZONAS Y VÍAS PEATONALES.

Artículo 19. Se considera peatón a toda persona que transita a pie, en el espacio público, por la vía pública, en zonas privadas con acceso al público, y/o auxiliándose de dispositivos de movilidad asistida en el caso de las personas con discapacidad.

Artículo 20. Los peatones están obligados a obedecer las disposiciones de este Reglamento y en general todo lo que se refiera al buen uso de la vía pública.

Artículo 21. Los menores de edad, las personas con discapacidad, adultos mayores y las mujeres embarazadas gozarán de manera especial de los derechos y preferencias de paso.

Artículo 22. Las banquetas de las vías públicas estarán destinadas al tránsito de los peatones y vehículos para personas con discapacidad. Las autoridades correspondientes deberán de tomar las medidas necesarias para garantizar su integridad física y tránsito seguro.

Artículo 23. Los peatones y personas con discapacidad tienen derecho de preferencia sobre el tránsito vehicular, debiendo los conductores hacer alto total para cederles el paso y garantizar su integridad física, de conformidad con lo siguiente:

I. En los pasos peatonales e intersecciones controladas por semáforos, cuando la luz verde les otorgue el paso;
II. Cuando les corresponda el paso de acuerdo con el semáforo e iniciado el cruce, no alcancen a cruzar la vía, siendo obligación de los conductores detenerse hasta que lo hubieren hecho sin presionarlos o increparlos;

III. Cuando los vehículos den vuelta para entrar a otra vía y haya peatones cruzando ésta, el vehículo deberá hacer alto total;
IV. Si los peatones transitan sobre el acotamiento al no disponer de zona peatonal;
V. Si los peatones transitan por la banqueta y algún conductor deba cruzarla para entrar o salir de una cochera o estacionamiento;
VI. Vayan en comitivas organizadas o filas escolares;
VII. Accedan a las rampas destinadas para incorporarse a la banqueta;
VIII. Cuando el señalamiento de tránsito permita el paso simultáneo de vehículos y peatones;
IX. En las intersecciones donde no exista señalamiento, semáforo peatonal, paso peatonal debidamente indicado o algún otro dispositivo de control de tráfico que permita el cruce seguro del peatón;
X. En las calles de prioridad peatonal, donde podrán circular en todo lo ancho de la vía y en cualquier sentido;
XI. Los estudiantes gozarán de derecho de preferencia de paso en todas las intersecciones y zonas escolares señaladas al efecto;
XII. En vuelta de los vehículos a la derecha o a la izquierda con circulación continua o con señalamiento manual o electrónico; y
XIII. Para salvaguardar el derecho de preferencia de los peatones establecido en las fracciones anteriores, los conductores de vehículos tienen prohibido rebasar en luz roja, invadir las líneas que protegen las zonas de peatones, o el alineamiento de los edificios, o intersecciones donde no exista señalamiento, semáforo peatonal, líneas de zona peatonal.

Artículo 24. Los peatones tendrán las siguientes obligaciones:
I. Transitar por las aceras, pasos y andenes destinados para ellos, gozando siempre de preferencia las personas con discapacidad o con movilidad reducida temporalmente.
II. Cruzar las vías por las zonas de paso peatonal establecidas y donde existan las condiciones de seguridad y accesibilidad para dicha acción;
III. Obedecer las indicaciones de las autoridades competentes y las señales de tránsito y;
IV. Abstenerse de colocar obstáculos que impidan el tránsito peatonal, el desplazamiento o acceso de personas con discapacidad; y obstáculos que impidan el estacionamiento de vehículos no motorizados en el arroyo vehicular.

TITULO CUARTO
DE LA INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD ALTERNATIVA

CAPÍTULO I
DE LA INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD.

Artículo 25. Las autoridades competentes deben generar los procesos e instrumentos necesarios para asegurar que al menos el sesenta por ciento de lo recaudado de sanciones por infracciones de movilidad alternativa, se destine para generar infraestructura y equipamiento para la movilidad sostenible.

Artículo 26. Cualquier modificación a la infraestructura que pueda tener un impacto en la movilidad no motorizada, deberá contar con el visto bueno o dictamen de la Dirección de Movilidad.

Artículo 27. La infraestructura para la movilidad alternativa a desarrollarse en el Municipio de Nezahualcóyotl deberá atender en todo momento los ejes rectores de jerarquización de la movilidad y accesibilidad universal. Los proyectos para la movilidad alternativa; sean públicos o privados deberán considerar y priorizar al peatón.

Artículo 28. La Dirección de Movilidad, podrá participar, impulsar, diseñar, gestionar, revisar, supervisar, evaluar, autorizar y/o dar opiniones técnicas respecto a proyectos en materia de;

I. Infraestructura peatonal;
II. Infraestructura ciclista;
III. Infraestructura para el transporte alternativo; y
IV. Infraestructura vehicular.

Artículo 29. La Dirección podrá diseñar, gestionar e implementar el sistema de movilidad preferencial para niños y jóvenes en los trayectos hacia y desde las escuelas, a fin de reducir la carga de vehículos en horas de mayor afluencia.

Artículo 30. La Dirección debe impulsar, diseñar, gestionar y dar opiniones técnicas en conjunto con las dependencias competentes de proyectos de infraestructura encaminada a dar respuesta a las situaciones de peligro en las que se encuentran las personas, preferentemente mujeres y niñas en el espacio público, incluyendo los siguientes aspectos:

I. Control a la vegetación y contaminación visual;
II. Iluminación peatonal; y
III. Habilitación de zonas exclusivas para ascenso y descenso de transporte público alternativo y de plataformas.

Artículo 31. En cruces viales la Dirección podrá recomendar y gestionar con la autoridad estatal, y la Dirección de Tránsito y Vialidad, y toda autoridad competente en materia de movilidad, la ubicación de semáforos o cualquier otro tipo de dispositivo de control de tránsito que por las características de las vialidades considere necesarios.

Artículo 32. En lo concerniente a infraestructura de movilidad alternativa debe atender a lo dispuesto en la legislación federal, estatal y normas oficiales mexicanas de la materia. Debiendo la Dirección emitir normas técnicas municipales en cumplimiento de sus atribuciones.

CAPÍTULO II
INFRAESTRUCTURA PEATONAL.

Artículo 33. Son condiciones generales de una banqueta accesible, las siguientes:

I. Debe poseer condiciones de accesibilidad y no discriminación, independientemente de sus características o modo de desplazamiento;
II. Que se encuentre libre de obstáculos o barreras que dificulten la circulación de personas peatonas;
III. Su anchura mínima debe corresponder a la jerarquía de la movilidad;
IV. La franja de circulación peatonal de la banqueta debe tener una anchura mínima de dos metros.
V. En áreas urbanizadas, cuando se demuestre imposibilidad de cumplir con lo anterior previo visto bueno de la Dirección, se considerarán como un ajuste razonable el disminuir la anchura de la franja de circulación peatonal a un metro con cincuenta centímetros;

VI. Los árboles, arbustos, plantas ornamentales o elementos vegetales no deben invadir la franja de circulación peatonal;
VII. No se permiten bahías de ascenso y descenso de vehículos motorizados en banqueta con el objetivo de evitar encuentros entre vehículos y personas peatonas en banquetas, y;
VIII. Dar cumplimiento a lo establecido en la norma técnica aplicable.

CAPÍTULO III
DERECHOS, OBLIGACIONES Y PROTECCIÓN DE LAS PERSONAS CICLISTAS.

Artículo 34. Son derechos de las personas usuarias de bicicleta, triciclo, monopatín, patineta, patines;

I. Contar con infraestructura ciclista segura, continua e interconectada;
II. Ser reconocidos como parte legítima del tránsito;
III. Recibir prioridad en intersecciones y pasos ciclistas;
IV. Tener acceso a bici estacionamientos y espacios seguros para resguardar sus bicicletas;
V. Ser protegidos en campañas de educación vial y programas municipales.
VI. Cuando no exista ciclovía o infraestructura ciclista, utilizar el carril completo de extrema derecha de las vialidades del municipio.

Artículo 35. Son obligaciones de las personas usuarias de bicicleta, triciclo, monopatín, patineta, patines;

I. Circular por las ciclovías y ciclo-carriles cuando existan;
II. Respetar la señalización vial;
III. Portar luces y elementos reflectantes en horario nocturno o condiciones de baja visibilidad;
IV. Usar casco de seguridad de manera recomendable y obligatoria para menores de edad;
V. Circular en el sentido de la vía;
VI. Respetar la prelación peatonal.

Artículo 36. Protección y fomento al ciclismo urbano, la Dirección implementará programas y acciones para:

I. Crear y mantener ciclovías protegidas;
II. Garantizar la conexión de la infraestructura ciclista;
III. Establecer campañas de cultura vial que promuevan el respeto mutuo entre ciclistas, peatones y automovilistas;
IV. Incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte sustentable.

Artículo 37. El diseño, colocación y mantenimiento del mobiliario urbano, debe ubicarse en la franja de mobiliario y arbolado, y nunca invadirá la franja de circulación peatonal con cejas, ondulaciones, huecos, salientes, ni ángulos vivos que puedan provocar el tropiezo de las personas.

Artículo 38. Los puntos de cruce deben asegurar que el tránsito de personas peatonas se mantenga de forma continua, segura y autónoma en su desarrollo, conforme la línea de deseo peatonal.

Artículo 39. Queda prohibida la colocación de vegetación, mobiliario urbano o cualquier elemento que pueda obstaculizar la línea de visión superior a los ochenta centímetros en los perímetros, y primeros nueve metros de las esquinas.

Artículo 40. Las rampas vehiculares no deben invadir las rampas y franja de circulación peatonal, ni alterar las pendientes longitudinales y transversales de la banqueta; y deben ubicarse en la franja de mobiliario o arbolado, y nunca superando el treinta por ciento de la sección de la banqueta.

Artículo 41. Los pasos peatonales son los espacios situados sobre la vialidad que comparten personas peatonas y vehículos en los puntos de cruce entre la banqueta y los carriles vehiculares, deben cumplir los siguientes lineamientos:

I. Se deben ubicar en aquellos puntos que permitan minimizar las distancias necesarias para efectuar el cruce, priorizando el tránsito peatonal y su seguridad;
II. Sus elementos deben garantizar la visibilidad de los vehículos hacia las personas peatonas y viceversa;
III. Deben tener un ancho de paso no inferior al de los planos inclinados de la rampa peatonal que los limitan o cuatro metros de ancho, y su trazado debe ser perpendicular a la banqueta respetando la línea de deseo peatonal;
IV. Disponer de señalización en el suelo con pintura antideslizante, elementos reflejantes y señalización vertical para los vehículos; y
V. Cuando no sea posible salvar el desnivel entre la banqueta y el arroyo vial mediante una rampa peatonal según los criterios establecidos en el presente, se debe elevar el paso peatonal al nivel de las banquetas.

Artículo 42. En caso de que se produjera una diferencia de nivel entre la banqueta y un predio, el desnivel debe ser resuelto dentro de los límites del predio, quedando prohibida la alteración de la pendiente longitudinal y transversal, y ancho de la banqueta para adaptarse a la edificación.

CAPÍTULO IV
INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD ALTERNATIVA.

Artículo 43. Las ciclovías son vías exclusivas para las personas usuarias de los vehículos no motorizados, con una velocidad permitida no mayor a veinticinco kilómetros por hora, acompañadas de dispositivos de control de tránsito o elementos que segregan a la persona conductora de los vehículos motorizados y personas peatonas, las cuales se podrán instalar en cualquier vialidad debiendo cumplir los lineamientos establecidos en la norma técnica aplicable.

Artículo 44. Las vialidades semaforizadas deben incorporar un área de espera ciclista o caja bici, de cuatro metros de largo y del ancho del arroyo vial.

Artículo 45. Los carriles de prioridad ciclista pueden establecerse en cualquier vialidad debiendo cumplir los lineamientos de la norma técnica aplicable.

Artículo 46. Todas las vialidades del Municipio son susceptibles a la incorporación de infraestructura para vehículos no motorizados.

CAPÍTULO V

INFRAESTRUCTURA SEGURIDAD Y SEÑALIZACIÓN VIAL.

Artículo 47. Las vialidades del Municipio, de acuerdo a su jerarquía se clasifican en:

I. Vía primaria: son vialidades principales, que cubren viajes interurbanos y metropolitanos, determinadas por la autoridad competente;
II. Vía secundaria: articulan las colonias y distribuyen el flujo de movilidad de las vialidades primarias a las terciarias. El tráfico rodado debe compatibilizarse con actividades peatonales; y
III. Terciarias: aquellas que conectan con los predios.

Artículo 48. Las vialidades municipales indistintamente de su jerarquía, cuando incluyan infraestructura para movilidad alternativa se pueden catalogar como:

I. Vialidad de prioridad peatonal: las destinadas para el uso prioritario o exclusivo peatonal;
II. Vialidad de prioridad ciclista: aquellas donde las personas conductoras de vehículos no motorizados tienen prelación sobre vehículos automotores, ya sea por la segregación de un carril exclusivo o con señalamiento de uso compartido; y
III. Vialidad de prioridad de transporte público alternativo exclusivo o compartido: aquellas donde el transporte público alternativo tiene prelación sobre otros vehículos, por la segregación de un carril exclusivo o carril exclusivo de uso compartido.

Artículo 49. Las vías públicas se sujetan a las características geométricas, normas técnicas aplicables y gestión de la velocidad previstas en este Reglamento y la NOM-004/SEDATU2023. Para la construcción o renovación de una vialidad, se deben seguir las siguientes condiciones de diseño:

I. Deben respetarse las especificaciones y características de la Vía en toda su longitud;
II. No se permiten las maniobras de estacionamiento en vía pública y las salidas de vehículos en reversa a las vialidades;
III. Las vías se deben diseñar con las dimensiones que se deriven de las intensidades de circulación peatonal, ciclista y rodado estimadas, y de la implementación de transporte público masivo, asegurando su conexión con el resto de la red vial en las condiciones que se establecen en el Reglamento;
IV. En el diseño de la vialidad, se debe contemplar arbolado en banquetas, según las disposiciones normativas de arbolado urbano y ajardinamiento que disponga el Municipio;
V. En caso de nuevas vialidades o remodelación de estas, se recomienda incluir camellón divisorio de sentidos viales cuando la sección vial lo permita, su colocación considerará un ancho mínimo de 1.20 metros para que se pueda incluir vegetación y se generen zonas de resguardo para las personas usuarias de la movilidad activa;
VI. En ningún caso se permitirán accesos directos desde las propiedades colindantes a los carriles centrales de las vialidades principales;
VII. Cuando la vialidad cuente con carriles de estacionamiento, todas las banquetas podrán ampliarse hasta la orilla del arroyo vial y a lo largo de 9 metros a partir de la esquina del arroyo, debiendo dejar una transición de 45 grados;
VIII. No se permiten las bahías de ascenso y descenso de vehículos motorizados en banqueta con el objetivo de evitar encuentros entre vehículos y personas peatonas en banquetas;

IX. Deben contemplar la solución integral del manejo de aguas pluviales en su trayecto; y
X. Deben cumplir con las características que establezca la normatividad en materia de concreto y pavimentos;

Artículo 50. Cuando se contemplen carriles de uso prioritario o exclusivo para personas peatonas, personas usuarias de vehículos no motorizados o transporte público alternativo en cualquiera de sus modalidades, la Dirección debe emitir un dictamen para su validación técnica;

Artículo 51. Las paradas de espera del transporte público alternativo deben cumplir con los lineamientos señalados en la norma técnica aplicable.

Artículo 52. El límite de velocidad máximo es determinado por la jerarquía vial y los usos de suelo predominantes de la zona. La Dirección puede realizar los ajustes a las dimensiones, velocidad y demás características de las vías a efecto de disminuir los factores de riesgo y procurar la seguridad vial de las personas.

Artículo 53. La Dirección puede determinar lineamientos específicos y proponer zonas especiales en relación con:

I. Zona 30, donde el área de accesibilidad determinada con señalamientos y dispositivos viales para reducir la velocidad a un máximo de treinta kilómetros por hora, otorgando a personas peatonas, usuarias de vehículos no motorizados y usuarias del transporte público, preferencia permanente sobre automóviles, motocicletas y cualquier otro tipo de vehículo motorizado;
II. Zonas 20, donde el área de accesibilidad se encuentre determinada con señalamientos y dispositivos viales para reducir la velocidad a un máximo de veinte kilómetros por hora, ubicado principalmente en los entornos escolares seguros y de equipamientos de salud;
III. Andadores peatonales;
IV. Polígonos que por motivos de seguridad vial se deban regular los ingresos y circulación de los vehículos motorizados o no motorizados; y
V. Zonas 10, área o plataforma de uso compartido, con una velocidad máxima de diez kilómetros por hora, en donde el ancho de la calle impide la separación con la banqueta y el carril vehicular, y se prioriza a peatones.

Artículo 54. Los elementos de señalización en el espacio público deben estar alineados con la norma técnica aplicable.

CAPÍTULO VI
CIERRES VIALES.

Artículo 55. La Dirección, debe gestionar y autorizar los proyectos de protección de obra y cierres viales, con enfoque de seguridad vial. Siendo los siguientes:

I. Cierre total;
II. Cierre parcial;
III. Protección de obra en banqueta;
IV. Cierre por evento;
V. Cierre por evento deportivo; y
VI. Cierre por maniobras no mayor a treinta días.

Artículo 56. La protección de obra o cierres viales, debe ser primordialmente encaminada hacia las personas peatonas y personas conductoras de vehículos no motorizados que circulen en la zona de trabajo, para este fin se debe delimitar la zona con elementos que les mantengan en alerta, dichos elementos serán determinados por la norma técnica correspondiente, así como asegurar el tránsito y mantener el área libre de objetos que puedan poner en riesgo a las personas antes señaladas.

CAPÍTULO VII
SEGURIDAD VIAL EN ENTORNOS ESCOLARES.

Artículo 57. La Dirección debe diseñar, gestionar e implementar los lineamientos para el desarrollo de entornos escolares seguros, de movilidad preferencial para niñas, niños y adolescentes en los trayectos hacia y desde las escuelas, a fin de procurar su seguridad vial, los cuales deben integrar los siguientes criterios:

I. Incorporar señalamiento horizontal, vertical y dispositivos de gestión de tránsito, con una velocidad no mayor a veinte kilómetros por hora en vialidades secundarias y terciarias, y no mayor a treinta kilómetros por hora en vialidades primarias localizadas en el entorno escolar;
II. Promover la implementación de alternativas al transporte privado, como, bicibus, y transporte escolar;
III. Contemplar que, en las vialidades aledañas al entorno escolar, según las características del contexto se tenga acceso a:
IV. Ciclo estacionamientos; Estacionamientos para personas con discapacidad y movilidad limitada; Estacionamiento exclusivo de carga y descarga; y Estacionamiento exclusivo de ascenso y descenso.
V. Gestionar una estrategia de guardia vial escolar de madres, padres o personas tutoras, la cual debe incidir en los hábitos de entrada y salida del alumnado en los centros escolares, estableciendo un orden y control de circulación tanto para personas peatonas, como para vehículos, con el objetivo de proveer de condiciones de seguridad para las y los alumnos, madres y padres de familia, personal docente y administrativo de los planteles públicos y privados, así como para las y los vecinos, generando un mayor impacto para el entorno inmediato de la zona;
VI. Integrar los criterios del proyecto a parques, zonas infantiles, hospitales, centros médicos y zonas de alta actividad comercial y peatonal que se encuentren en los entornos vecinos de las escuelas; y
VII. Toda intervención de infraestructura vial dentro de un entorno escolar debe realizarse derivado de una auditoría vial y la aplicación de censos y encuestas que permitan el correcto diagnóstico de los entornos escolares.

CAPITULO VIII
DE LAS AUTORIZACIONES, VISTOS BUENOS Y DICTÁMENES EN MATERIA DE MOVILIDAD.

Artículo 58. La Dirección a petición de particulares, organismos públicos o de oficio, podrá emitir dictámenes, estudios técnicos, asesorías, opinión técnica y/o autorizaciones en materia de;

I. Infraestructura vial:
II. Instalación de dispositivos de reducción de velocidad, plumas de acceso restringido, cierres de circuito o de calles en el territorio Municipal;
III. Cierres parciales de calles por;

IV. Obras nuevas, reparación o mantenimiento, cuando se traten de accesibilidad o diseño universal;
V. Movilidad no motorizada;
VI. Ciclovías;
VII. Ciclo estacionamientos;
VIII. Dispositivos de seguridad para las construcciones que por su naturaleza afecten la movilidad alternativa;
IX. Para la construcción, reubicación o retiro de puentes peatonales, dentro del territorio Municipal;
X. De acuerdo al Reglamento de Vía Pública; para la instalación de puestos en las vías públicas, para venta de mercancías y productos ubicados o estacionados, sean fijos o semifijos, en vehículos, plataformas, unidades móviles (foodtruck) o remolques que ocupen las vías públicas;
XI. Estudios de movilidad para evaluaciones, opiniones y recomendaciones técnicas;
XII. Ubicación de estaciones, paradas, y terminales de transporte público alternativo. Centros de transferencia modal;

Artículo 59. Todos los dictámenes, estudios técnicos, asesorías, opiniones técnicas o autorizaciones se llevarán a cabo conforme a la normatividad técnica vigente y aplicable en cada materia.

Artículo 60. En todos los estudios de movilidad donde se solicite el levantamiento de información sobre aforos de movilidad alternativa, el particular o las autoridades deberán solicitar el visto bueno por parte de la Dirección donde se especifique la ubicación de los puntos de aforo, duración y características generales de los mismos, por lo que la Dirección podrá proponer, modificar y supervisar dichos levantamientos cuando así lo determine.

TITULO QUINTO
DE LOS PROGRAMAS Y PROYECTOS EN MATERIA DE MOVILIDAD ALTERNATIVA.

CAPÍTULO I
DEL PROGRAMA DE BICICLETA PÚBLICA.

Artículo 61. La Dirección a través de la Coordinación deberá supervisar, evaluar y autorizar lo siguiente:
I. La ubicación de las estaciones que brinden el servicio de bici pública; y
II. Los polígonos que se propongan por las autoridades competentes en la materia;

Artículo 62. La Dirección podrá generar mesas de trabajo con las autoridades y la sociedad en general para la implementación de los programas de bici publica y podrá gestionar el mantenimiento y/ o la reubicación de las estaciones.

CAPITULO II
DE LAS ZONAS ESPECIALES.

Artículo 63. Cualquier zona del municipio que pretenda modificar sus características en materia de movilidad alternativa deberá contar con la autorización y dictamen de la Dirección.

Artículo 64. Queda prohibida la circulación en vías secundarias y terciarias del Municipio a los vehículos clasificados como de carga pesada, ya sean públicos o privados que por su dimensión puedan ocasionar daños a la infraestructura vial, en tanto no cuenten con una autorización emitida por la autoridad correspondiente.

Artículo 65. La Dirección a través de la Coordinación podrá impulsar, analizar y proponer proyectos para determinar, autorizar y/o dictaminar zonas 30 y zonas de tráfico limitado para la movilidad alternativa.

Artículo 66. La Dirección a través de la Coordinación podrá impulsar, analizar y proponer proyectos para determinar autorizar y dictaminar andadores peatonales.

Artículo 67. La Dirección podrá proponer, promover, impulsar, gestionar autorizar y dictaminar zonas con potencial de desarrollo orientado a la movilidad alternativa.

CAPÍTULO III
DE LA EDUCACIÓN, CULTURA Y SEGURIDAD VIAL.

Artículo 68. La cultura vial consiste en los hábitos, conductas y conocimientos que se han arraigado de forma individual o colectiva que se definen en su conjunto como la visión que tiene la sociedad respecto de cómo y en qué nos movemos, tomando como base los derechos y obligaciones particulares de cada sujeto.

La seguridad vial, tiene el fin de proteger la vida, la integridad física y el patrimonio de los sujetos de la movilidad mediante acciones tendientes a prevenir, educar, divulgar, concientizar a la población en la forma de prevenir los accidentes en las vías públicas, el impacto ambiental y mejorar la calidad de vida.

Se deberá de buscar incentivar la disminución del uso de los vehículos motorizados, favoreciendo formas de movilidad de menores impactos ecológicos y sociales.

Artículo 69. La Dirección propondrá acciones institucionales que beneficien en la optimización de los valores viales a través de las siguientes directrices:

I. Realización de estudios y análisis en materia de cultura y seguridad vial, que detecten la interacción entre los sujetos de la movilidad, las vías y los vehículos;
II. Divulgar las campañas de difusión y educativas para la convivencia de los distintos medios de traslado donde se fomente el uso del transporte público y los sistemas de desplazamiento no motorizados;
III. Dar a conocer entre los sujetos de la movilidad, sus derechos y obligaciones, así como la importancia y significado de las señales viales en las vías públicas;
IV. Socializar los marcos jurídicos y políticas públicas, que beneficien la protección y la infraestructura de los sujetos de la movilidad
V. Proponer las mejores prácticas en la vía pública, orientándola a la prevención, relacionada con los factores de riesgo que inciden en la siniestralidad.
VI. Actuar en el ámbito de la formación de la cultura vial a todos los niveles educativos, así como proporcionar capacitación especializada a los ciudadanos, para introducir los valores de la seguridad vial en los diferentes grupos de la sociedad;
VII. Impulsar la coordinación y la colaboración entre los actores interesados en la seguridad vial, a nivel local, nacional e internacional;

VIII. Fomentar la certificación de las instituciones y organismos interesados en la seguridad vial; y
IX. Generar campañas publicitarias que fomenten los valores de seguridad vial e incidan en la reducción de los siniestros viales.

Artículo 70. Para el fomento de la educación en la cultura vial se deben considerar los siguientes elementos:

I. Considerar el espacio público como un bien común que debe ser bien utilizado, cuidado, preservado y respetado, en el cual deben seguirse normas básicas de buen comportamiento
II. Fomentar conductas tolerantes y una atmósfera de respeto, solidaridad y convivencia pacífica;
III. Solidarizarse de forma significativa con los problemas que les ocurren a otros en la vía pública, aunque no se esté involucrado directamente en ellos; y
IV. Conocer y respetar la infraestructura para la movilidad alternativa, por ser de utilidad común, generador de identidad, pertenencia y expresión tangible del concepto de lo público, de la propiedad y el uso de todos.

CAPÍTULO IV
DE LA CAPACITACIÓN EN SEGURIDAD VIAL.

Artículo 71. La capacitación en cultura y seguridad vial es el ejercicio formal en materia de educación que busca incidir en los usos y costumbres de los usuarios de las vías públicas, buscando integrar conceptos como lo son las reglas de convivencia del espacio público e identificar los 27 factores de riesgo comunes en la siniestralidad. El desarrollo de esta capacitación tendrá como ejes rectores:

I. El respeto y protección de los peatones, en particular de los menores de edad, personas de la tercera edad y personas con alguna discapacidad;
II. El respeto y fomento de la movilidad no motorizada;
III. El uso adecuado y fomento del Transporte Público Alternativo en sus diferentes modalidades; y
IV. El manejo de vehículos motorizados, protegiendo a todos los usuarios, respetando el marco normativo y evitando los factores de riesgo.

Artículo 72. La Dirección contará con una serie de modelos de capacitación especializada en materia de seguridad vial los cuales se impartirán por medio del sistema de educación básico, medio superior y superior; conferencias, talleres y exposiciones en la materia; así como capacitación a empresas privadas.

Para la impartición de esta capacitación deberá existir convenio o petición formal por escrito por parte de la institución o grupo de personas interesadas en recibirla.

TITULO QUINTO
DE LOS ESTACIONAMIENTOS. CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES.

Artículo 73. Está estrictamente prohibido estacionarse:
I. En las banquetas, isletas, camellones, andadores u otras vías reservadas a peatones;
II. En más de una fila en la vía pública;

III. Sobre espacios públicos destinados a peatones, ciclistas y personas con discapacidad;
IV. Frente a una entrada y salida de vehículos;
V. En zonas que afecten la entrada y salida a instituciones de emergencia tales como hospitales, acceso de ambulancias, estaciones de bomberos, vehículos policiales o de protección civil o frente a un hidrante de bomberos;
VI. En los lugares destinados al ascenso y descenso de pasajeros de vehículos de servicio público;
VII. En las vías de circulación continua o frente a sus accesos o salidas;
VIII. En los lugares donde se obstruya la visibilidad de señales de tránsito a los demás conductores y peatones;
IX. En las áreas de cruce de peatones, marcados o no en el pavimento;
X. En las zonas autorizadas para carga y descarga sin realizar esta actividad;
XI. En sentido contrario;
XII. En los carriles exclusivos para transporte público;
XIII. En las ciclovías;
XIV. Frente a rampas especiales de acceso a la banqueta para personas con discapacidad o en zona de estacionamiento para ellos;
XV. En zonas señaladas por color amarillo en las guarniciones;
XVI. Dentro de los primeros 5 metros posteriores a las esquinas de las vías públicas;
XVII. Obstruyendo el ingreso y salida de cocheras debiendo mantener libre el espacio necesario para la maniobra de estacionamiento; y
XVIII. En espacios para bicicletas.

CAPÍTULO II
DE LOS ESTACIONAMIENTOS EXCLUSIVOS EN VÍA PÚBLICA.

Artículo 74. Corresponde a la Dirección, previo estudio realizado por la Coordinación de Movilidad Alternativa, hacer la declaración de que una sección de la calle tiene uso restringido para el estacionamiento libre de vehículos, mediante balizamiento del piso de la calle y/o la colocación de placas que identifiquen la restricción de uso del estacionamiento. Del mismo modo, a esta Dirección le corresponderá la declaración para la creación o utilización de bahías o bahías de servicio y bahías de uso específico siguiendo el mismo criterio que para los espacios exclusivos.

Artículo 75. La autorización para designar un espacio para estacionamiento exclusivo en vía pública estará sujeta a lo establecido por el presente reglamento, y del Reglamento de Vía Pública.

Artículo 76. Los lugares exclusivos en vía pública se clasifican de la siguiente manera:
I. Para personas con discapacidad;
II. Para ciclo estacionamientos;
III. Para vehículos de emergencia y; P
IV. ara moto puertos.
V. Para el caso de los lugares exclusivos en la vía pública para vehículos de emergencia y para ascenso y descenso de pasaje, solamente podrán ser determinados por la Dirección, de acuerdo a proyectos o instrumentos técnicos aplicables.

Artículo 77. No se otorgará la autorización para lugares de estacionamiento exclusivo en vía pública para:

Lugares que afecten el acceso a instituciones de emergencia; tales como hospitales, bomberos, policía, sub estaciones de luz eléctrica.

Cuando el exclusivo pretenda instalarse en lugar prohibido por la normatividad o instrumentos técnicos aplicables;

I. Cuando las dimensiones de la calle no lo permitan;
II. Cuando de otorgarse se afecte la vialidad;
III. Cuando el exclusivo pretenda instalarse frente a un parque, jardín o plaza pública a menos que sea determinado por la Dirección, de acuerdo con proyectos o instrumentos técnicos aplicables para vehículos de emergencia, ascenso y descenso de pasaje y para personas con discapacidad.

TÍTULO SEXTO
DE LA MOVILIDAD ALTERNATIVA. CAPITULO I PRINCIPIOS RECTORES

Artículo 78. Concepto de movilidad alternativa.

Se entiende por movilidad alternativa el conjunto de modos de transporte no motorizados, de bajo impacto ambiental, eléctricos ligeros y de movilidad activa, incluyendo peatones, ciclistas, patinadores, usuarios de patinetas, monopatines, triciclos, vehículos recreativos y sistemas compartidos.

Artículo 79. Principios rectores. La movilidad alternativa se regirá por los siguientes principios:

I. Accesibilidad universal;
II. Inclusión social y perspectiva de género;
III. Seguridad vial y prevención de siniestros;
IV. Sustentabilidad ambiental;
V. Eficiencia y calidad en los desplazamientos;
VI. Respeto y prioridad a los grupos vulnerables.

TÍTULO SÉPTIMO
CRITERIOS DE DISEÑO DE VIAS DE MOVILIDAD ALTERNATIVA. CAPÍTULO ÚNICO.

Artículo 80. Infraestructura para la movilidad alternativa.
El Ayuntamiento a través de la Dirección y la coordinación diseñará, construirá, supervisará y mantendrá infraestructura destinada a la movilidad alternativa, tales como:

I. Vías ciclistas, ciclovías y ciclo-carriles;
II. Bici estacionamientos y espacios de resguardo;
III. Calles completas y pasos peatonales seguros;
IV. Espacios destinados a la movilidad asistida para personas con discapacidad;
V. Señalización y balizamiento vial especializado, como se menciona en el presente reglamento.

Artículo 81. Toda obra, proyecto o acción en materia de movilidad alternativa deberá contemplar estudios de impacto de movilidad y auditorías de seguridad vial, con el objeto de prevenir riesgos, reducir siniestros y garantizar la protección de la vida e integridad de las personas usuarias.

Artículo 82. Criterios técnicos de diseño. Se adoptarán como referencia mínima:

I. Ciclovía unidireccional: ancho de 1.8 m;
II. Ciclovía bidireccional: 3.5 m;
III. Señalética universal accesible;
IV. Materiales antideslizantes en cruces y ciclovías.

TÍTULO ÓCTAVO
DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LAS PERSONAS USUARIAS

CAPÍTULO ÚNICO

Artículo 83. Son derechos de las personas usuarias:

I. Acceder de manera segura y universal a la infraestructura;
II. Ser protegidas en el ejercicio de su movilidad;
III. Recibir información y educación vial;
IV. Participar en consultas públicas;
V. Contar con infraestructura con mantenimiento oportuno.

Artículo 84. Son obligaciones de las personas usuarias:

I. Respetar el presente reglamento y la normatividad aplicable y la señalización vial;
II. Usar de manera responsable la infraestructura;
III. Priorizar la seguridad propia y la de terceros;
IV. Contribuir a la conservación de los espacios;
V. Respetar límites de velocidad establecidos en el presente y reglamento y demás ordenamientos aplicables.

TÍTULO NOVENO
CIRCULACIÓN Y MICROMOVILIDAD ELÉCTRICA, MOTORIZADA.

CAPÍTULO I
NORMAS DE CIRCULACIÓN.

Artículo 85. La movilidad eléctrica se dividirá en:

I. Ligera: vehículos eléctricos que no superen 25 km/h (bicicletas eléctricas limitadas, scooters);
II. Rápida: aquellos que superen 25 km/h,

Artículo 86. Se prohíbe:

I. Circular con scooters y bicicletas eléctricas en vías primarias;
II. Circular en banquetas;
III. Estacionarse en lugares donde obstruya rampas o accesos.

Artículo 87. Límite de velocidad en el territorio municipal, y en vías autorizadas para su circulación;

I. 20 km/h en ciclovías
II. 15 km/h en vías secundarias y terciarias

III. 10 km/h en áreas compartidas.

CAPÍTULO II
DEL SERVICIO DE MICRO MOVILIDAD INDIVIDUAL.

Artículo 88. El servicio de micro movilidad individual comprende aquellos medios de transporte alternativo prestados mediante vehículos ligeros de tracción humana o motorizados de baja 32 velocidad, tales como bicitaxis y mototaxis, que operan dentro del territorio del Municipio de Nezahualcóyotl como modalidad alternativa y barrial de transporte.

Artículo 89. La Dirección de Movilidad coadyuvará con la Secretaría de Movilidad del Estado de México, para ordenar, supervisar y controlar la operación de esta modalidad de transporte alternativo, a fin de garantizar la seguridad de las personas usuarias, el respeto a la normatividad y la adecuada convivencia con el resto de los sujetos de la movilidad.

Artículo 90. La Coordinación podrá realizar acciones de supervisión en campo, y en coordinación con;

I. Dirección de Tránsito y Vialidad y;
II. La Comisaría General de Seguridad Ciudadana, para ordenar el cumplimiento de las disposiciones establecidas en el presente Reglamento, solicitar infracciones de acuerdo a la normatividad aplicable.

TÍTULO DÉCIMO

CAPITULO ÚNICO
DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES.

Artículo 91. Se constituyen infracciones, todas aquellas conductas que contravengan el presente reglamento, y la normatividad aplicable, y serán las siguientes áreas quienes podrán estipular sanciones y/o multa;

I. La Comisaría General de Seguridad Ciudadana, a través de los agentes autorizados por la Dirección de Tránsito y Vialidad;
II. La Secretaría de Movilidad del Estado de México;
III. La Coordinación de Justicia Cívica, a través de los jueces cívicos.

TITULO DÉCIMO PRIMERO

CAPÍTULO ÚNICO
DE LOS APERCIBIMIENTOS.

Artículo 92. La Dirección a través de la coordinación, podrá realizar apercibimientos por medio de los Verificadores, Notificadores y Ejecutores de la Coordinación, en los términos previstos en el Código de Procedimientos Administrativos del Estado de México y sus Municipios, y solicitará las autoridades correspondientes, realizar las infracciones derivadas de violaciones e infracciones previstas en el presente reglamento y demás ordenamientos.

Artículo 93. La Coordinación tendrá la facultad de coordinar y realizar dispositivos de movilidad en puntos estratégicos del Municipio y en zonas de mayor afluencia, con el objeto

de supervisar, vigilar y controlar que las disposiciones del presente Reglamento sean cumplidas cabalmente.

Para el cumplimiento de esta atribución, la Coordinación podrá actuar en coadyuvancia con;

I. La dirección;
II. La Dirección de Tránsito y Vialidad;
III. La Comisaría General de Seguridad Ciudadana, a fin de garantizar el orden, la seguridad vial y el respeto a los derechos de las personas usuarias de la movilidad alternativa y;
IV. Las demás que ordene el Ayuntamiento.

TRANSITORIOS.

Primero. El presente Reglamento entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Municipal.

Segundo. Se derogan todas las disposiciones que se opongan al presente Reglamento.

La Dirección de Movilidad emitirá lineamientos técnicos en un plazo máximo de 180 días.

APROBACIÓN: DD DE OCTUBRE DE 2025

PUBLICACION: DD DE OCTUBRE DE 2025

VIGENCIA: El presente reglamento entrará en vigor al día siguiente de su publicación.