

# *H. Congreso del Estado de Nuevo León*



## **LXXVII Legislatura**

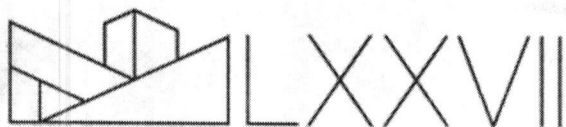
**PROMOVENTE:** C. DIP. MIGUEL ÁNGEL GARCÍA LECHUGA, INTEGRANTE DEL GRUPO LEGISLATIVO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL DE LA LXXVII LEGISLATURA

**ASUNTO RELACIONADO:** MEDIANTE EL CUAL PRESENTAN INICIATIVA DE REFORMA AL ARTÍCULO 169 DE LA LEY DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, EN MATERIA DE VÍAS PÚBLICAS.

**INICIADO EN SESIÓN:** 26 DE MARZO DEL 2025

**SE TURNÓ A LA (S) COMISIÓN (ES):** INFRAESTRUCTURA Y DESARROLLO URBANO

**Mtro. Joel Treviño Chavira**  
**Oficial Mayor**



PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN  
SEPTUAGÉSIMA SÉPTIMA LEGISLATURA

**DIP. LORENA DE LA GARZA VENECIA**

**PRESIDENTA DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN**

**P R E S E N T E . -**



El suscrito **Diputado Miguel Ángel García Lechuga**, integrante del Grupo Legislativo Partido Acción Nacional de la LXXVII Legislatura del H. Congreso del Estado de Nuevo León, de conformidad con los artículos 86, 87 y 88 de la Constitución Política del Estado de Nuevo León y con fundamento en los artículos 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado de Nuevo León, acudo ante esta Soberanía a presentar iniciativa de reforma al artículo 169 de la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León, en materia de vías públicas, al tenor de la siguiente:

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

La Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Nuevo León es un instrumento fundamental para la regulación del crecimiento urbano, la distribución de la población y la planeación del territorio. Sin embargo, la presencia de errores como la duplicidad de fracciones dentro de su articulado representa un problema significativo que puede afectar la certeza jurídica, la interpretación de la norma y su aplicación en la práctica. La corrección de estos errores es crucial para garantizar el correcto funcionamiento del marco normativo y su eficacia en la regulación del desarrollo urbano en la entidad.

Uno de los principales problemas de la duplicidad de fracciones dentro de una ley es la inseguridad jurídica que genera. Las normas deben ser claras y precisas para evitar confusiones entre los operadores jurídicos, las autoridades encargadas de su aplicación y los ciudadanos que deben cumplir con sus disposiciones. Cuando se encuentran fracciones repetidas dentro de una ley, surgen ambigüedades que pueden dar lugar a interpretaciones contradictorias o

erróneas, lo que dificulta la toma de decisiones y el ejercicio de derechos y obligaciones en materia de desarrollo urbano.

Además, los errores en la redacción de una ley pueden tener consecuencias graves en la aplicación de políticas públicas. La planeación y ordenamiento del territorio son elementos esenciales para el crecimiento ordenado de las ciudades y municipios, y cualquier falla en la legislación puede provocar vacíos legales o confusiones que obstaculicen la implementación de proyectos de urbanización, infraestructura y servicios públicos. Si una autoridad se enfrenta a normas contradictorias o confusas, podría optar por no aplicar la ley de manera uniforme, generando desigualdad en el desarrollo de las comunidades.

Otro aspecto relevante es el impacto que estas imprecisiones pueden tener en la transparencia y rendición de cuentas. Un marco normativo con errores puede abrir la puerta a la discrecionalidad y corrupción, ya que permite que ciertos actores aprovechen las lagunas legales o contradicciones para beneficio propio. La duplicidad de fracciones podría ser utilizada de manera dolosa para justificar decisiones arbitrarias o para evadir responsabilidades, afectando así la confianza ciudadana en las instituciones.

Para evitar estos problemas, es fundamental que la legislación en materia de asentamientos humanos y desarrollo urbano pase por procesos de revisión y corrección constantes. Es necesario que los legisladores y expertos en derecho trabajen en la detección de errores y su pronta enmienda a través de reformas legislativas. Asimismo, se deben establecer mecanismos de participación ciudadana que permitan identificar inconsistencias en la ley y sugerir mejoras que contribuyan a su claridad y eficacia.

En conclusión, la presencia de fracciones duplicadas en la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Nuevo León representa un riesgo para la seguridad jurídica, la aplicación efectiva



de la norma y la transparencia en el desarrollo urbano. Para garantizar un crecimiento ordenado y equitativo de las ciudades, es imprescindible contar con un marco normativo claro, preciso y libre de errores. Solo así se podrá fortalecer el estado de derecho y promover un desarrollo urbano sustentable y eficiente en la entidad.

A continuación, con fines de ilustrar la propuesta de reforma se presenta el siguiente cuadro comparativo:

<b>LEY DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN</b>	
<b>TEXTO VIGENTE</b>	<b>TEXTO PROPUESTO</b>
<p><b>Artículo 169. (...)</b></p> <p>I a III (...)</p> <p>III. (SIC) Solución a nivel mediante la instalación de rotonda o semáforos;</p> <p>IV. (SIC) Construcción sobre un eje de paso a desnivel preferentemente deprimido, conservando la rotonda o los semáforos a nivel; y</p> <p>V. (SIC) Construcción sobre el otro eje de paso a desnivel elevado, conservando la rotonda</p>	<p><b>Artículo 169. (...)</b></p> <p>I a III (...)</p> <p>IV. Solución a nivel mediante la instalación de rotonda o semáforos;</p> <p>V. Construcción sobre un eje de paso a desnivel preferentemente deprimido, conservando la rotonda o los semáforos a nivel; y</p> <p>VI. Construcción sobre el otro eje de paso a desnivel elevado, conservando la rotonda o los</p>



o los semáforos a nivel, para dar servicio a los flujos locales.

**IV. Vías arteriales:** tendrán un derecho de vía de 44.00 metros como mínimo, con dos aceras de 5.00 metros de anchura mínima cada una, camellón central de 6.00 metros de ancho. Estas vías podrán diseñarse como par vial con una distancia no mayor de 300.00 metros entre sentidos, en cuyo caso tendrán un derecho de vía de 24.00 metros como mínimo por sentido; con aceras de 5.00 metros de anchura mínima cada una;

**V. Vías colectoras:** tendrán un derecho de vía de 34.00 metros como mínimo, con dos aceras de 5.00 metros de anchura mínima cada una, camellón central de 4.00 metros de ancho, y 3.00 metros de espacio para estacionamiento en cordón, en cada sentido; Deberán intersectar con una vía colectora o principal a una distancia de 1.2

semáforos a nivel, para dar servicio a los flujos locales.

**VII. Vías arteriales:** tendrán un derecho de vía de 44.00 metros como mínimo, con dos aceras de 5.00 metros de anchura mínima cada una, camellón central de 6.00 metros de ancho. Estas vías podrán diseñarse como par vial con una distancia no mayor de 300.00 metros entre sentidos, en cuyo caso tendrán un derecho de vía de 24.00 metros como mínimo por sentido; con aceras de 5.00 metros de anchura mínima cada una;

**VIII. Vías colectoras:** tendrán un derecho de vía de 34.00 metros como mínimo, con dos aceras de 5.00 metros de anchura mínima cada una, camellón central de 4.00 metros de ancho, y 3.00 metros de espacio para estacionamiento en cordón, en cada sentido; Deberán intersectar con una vía colectora o principal a una distancia de 1.2

kilómetros con una tolerancia de 10.0%. Estas vías podrán diseñarse como par vial con una distancia no mayor de 100.00 metros entre sentidos, en cuyo caso tendrán un derecho de vía de 20.50 metros como mínimo por sentido, con aceras de 5.00 metros de anchura mínima cada una;

**VI.** Vías subcolectores interbarrios: tendrán un derecho de vía de 22.00 metros como mínimo, con aceras de 5.00 metros de anchura mínima a cada lado, y 2.50 metros de espacio para estacionamiento en cordón, en cada sentido. Deberán intersectar con una vía subcolectora, colectora o principal a una distancia máxima de 600.00 metros, con un 10% de tolerancia;

**VII.** Vías subcolectoras interiores: tendrán un derecho de vía de 16.00 metros como mínimo con aceras de 2.50

kilómetros con una tolerancia de 10.0%. Estas vías podrán diseñarse como par vial con una distancia no mayor de 100.00 metros entre sentidos, en cuyo caso tendrán un derecho de vía de 20.50 metros como mínimo por sentido, con aceras de 5.00 metros de anchura mínima cada una;

**IX.** Vías subcolectores interbarrios: tendrán un derecho de vía de 22.00 metros como mínimo, con aceras de 5.00 metros de anchura mínima a cada lado, y 2.50 metros de espacio para estacionamiento en cordón, en cada sentido. Deberán intersectar con una vía subcolectora, colectora o principal a una distancia máxima de 600.00 metros, con un 10% de tolerancia;

**X.** Vías subcolectoras interiores: tendrán un derecho de vía de 16.00 metros como mínimo con aceras de 2.50 metros de

metros de anchura mínima a cada lado y 2.50 metros de espacio para estacionamiento en cordón, en cada sentido. Deberán intersectar con una vía subcolectora, colectora o principal a una distancia máxima de 600.00 metros, con una tolerancia del 10.0%.

(...)

a) (...)

b) (...)

c) (...)

**VIII.** Vías locales residenciales: tendrán un derecho de vía de 13.00 metros con aceras de 2.50 metros a cada lado y 2.50 metros de espacio para estacionamiento en cordón, al lado de cada acera, podrán ser de un sentido o doble sentido con carril de circulación intermitente. No podrán tener una longitud mayor de 200.00 metros con una tolerancia del 10.0% entre calles transversales.

anchura mínima a cada lado y 2.50 metros de espacio para estacionamiento en cordón, en cada sentido. Deberán intersectar con una vía subcolectora, colectora o principal a una distancia máxima de 600.00 metros, con una tolerancia del 10.0%.

(...)

a) (...)

b) (...)

c) (...)

**XI.** Vías locales residenciales: tendrán un derecho de vía de 13.00 metros con aceras de 2.50 metros a cada lado y 2.50 metros de espacio para estacionamiento en cordón, al lado de cada acera, podrán ser de un sentido o doble sentido con carril de circulación intermitente. No podrán tener una longitud mayor de 200.00 metros con una tolerancia del 10.0% entre calles transversales.



<p>Podrán intersectar transversalmente con una vía vehicular, peatonal o andador a través de un parque. Las Vías locales residenciales cerradas deberán ser de doble sentido y tendrán un retorno mínimo de 23.00 metros de diámetro de paramento a paramento y tendrán una longitud máxima de 200.00 metros con una tolerancia del 10.0%.</p> <p>(...)</p> <p>a) (...)</p> <p>b) (...)</p> <p>c) (...)</p> <p><b>IX.</b> Vías de usos especiales: se sujetarán a las especificaciones que para cada caso establezca la Secretaría en coordinación con el Consejo Estatal de Transporte y Vialidad y el Municipio que corresponda;</p> <p><b>X.</b> Vías semipeatónales: tendrán un derecho de vía de 10.00</p>	<p>Podrán intersectar transversalmente con una vía vehicular, peatonal o andador a través de un parque. Las Vías locales residenciales cerradas deberán ser de doble sentido y tendrán un retorno mínimo de 23.00 metros de diámetro de paramento a paramento y tendrán una longitud máxima de 200.00 metros con una tolerancia del 10.0%.</p> <p>(...)</p> <p>a) (...)</p> <p>b) (...)</p> <p>c) (...)</p> <p><b>XII.</b> Vías de usos especiales: se sujetarán a las especificaciones que para cada caso establezca la Secretaría en coordinación con el Consejo Estatal de Transporte y Vialidad y el Municipio que corresponda;</p> <p><b>XIII.</b> Vías semipeatónales: tendrán un derecho de vía de</p>
---	---

metros sin aceras, cuando se trate de conjuntos cerrados de menos de 20 unidades, y de 8.00 metros cuando se trate de conjuntos cerrados de menos de 8 unidades. En ambos casos, el bombeo de drenaje de la vía deberá realizarse hacia el centro de la misma;

**XI.** Carriles exclusivos para bicicletas: tendrán un derecho de vía de 1.50 metros como mínimo por sentido; podrán diseñarse también de dos sentidos, en este caso tendrán un derecho de vía de 3.00 metros como mínimo; podrán ubicarse en las aceras debidamente diseñadas o sobre las calzadas en carriles exclusivos;

**XII.** Vías peatonales: tendrán un derecho de vía de 8.00 metros como mínimo;

**XIII.** Las aceras son componentes de las vías, ubicadas entre las calzadas y los límites de propiedad y están

10.00 metros sin aceras, cuando se trate de conjuntos cerrados de menos de 20 unidades, y de 8.00 metros cuando se trate de conjuntos cerrados de menos de 8 unidades. En ambos casos, el bombeo de drenaje de la vía deberá realizarse hacia el centro de la misma;

**XIV.** Carriles exclusivos para bicicletas: tendrán un derecho de vía de 1.50 metros como mínimo por sentido; podrán diseñarse también de dos sentidos, en este caso tendrán un derecho de vía de 3.00 metros como mínimo; podrán ubicarse en las aceras debidamente diseñadas o sobre las calzadas en carriles exclusivos;

**XV.** Vías peatonales: tendrán un derecho de vía de 8.00 metros como mínimo;

**XVI.** Las aceras son componentes de las vías, ubicadas entre las calzadas y los límites de propiedad y están

<p>conformadas por las siguientes partes:</p> <p>a) (...)</p> <p>b) (...)</p> <p><b>XIV.</b> Las aceras típicas estarán conformadas por:</p> <p>a) al j) (...)</p> <p><b>XV.</b> Los cruces peatonales transversales podrán ser a nivel, elevados o deprimidos y deberán cumplir con lo siguiente:</p> <p>a) al c) (...)</p> <p><b>XVI.</b> Los estacionamientos en las vías podrán ser:</p> <p>a) al c) (...)</p>	<p>conformadas por las siguientes partes:</p> <p>a) (...)</p> <p>b) (...)</p> <p><b>XVII.</b> Las aceras típicas estarán conformadas por:</p> <p>a) al j) (...)</p> <p><b>XVIII.</b> Los cruces peatonales transversales podrán ser a nivel, elevados o deprimidos y deberán cumplir con lo siguiente:</p> <p>a) al c) (...)</p> <p><b>XIX.</b> Los estacionamientos en las vías podrán ser:</p> <p>a) al c) (...)</p>
--	--

Es por lo antes expuesto, que me dirijo a esta Soberanía a proponer el siguiente:



## DECRETO

**ÚNICO.** – Se **REFORMA** el artículo 169 de la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León, para quedar como sigue:

### **Artículo 169. (...)**

I a III (...)

**IV.** Solución a nivel mediante la instalación de rotonda o semáforos;

**V.** Construcción sobre un eje de paso a desnivel preferentemente deprimido, conservando la rotonda o los semáforos a nivel; y

**VI.** Construcción sobre el otro eje de paso a desnivel elevado, conservando la rotonda o los semáforos a nivel, para dar servicio a los flujos locales.

**VII.** Vías arteriales: tendrán un derecho de vía de 44.00 metros como mínimo, con dos aceras de 5.00 metros de anchura mínima cada una, camellón central de 6.00 metros de ancho. Estas vías podrán diseñarse como par vial con una distancia no mayor de 300.00 metros entre sentidos, en cuyo caso tendrán un derecho de vía de 24.00 metros como mínimo por sentido; con aceras de 5.00 metros de anchura mínima cada una;

**VIII.** Vías colectoras: tendrán un derecho de vía de 34.00 metros como mínimo, con dos aceras de 5.00 metros de anchura mínima cada una, camellón central de 4.00 metros de ancho, y 3.00 metros de espacio para estacionamiento en cordón, en cada sentido; Deberán intersectar con una vía colectora o principal a una distancia de 1.2 kilómetros con una tolerancia de 10.0%. Estas vías podrán diseñarse como par vial con una distancia no mayor de 100.00 metros entre sentidos, en cuyo caso tendrán un derecho de

vía de 20.50 metros como mínimo por sentido, con aceras de 5.00 metros de anchura mínima cada una;

**IX.** Vías subcolectores interbarrios: tendrán un derecho de vía de 22.00 metros como mínimo, con aceras de 5.00 metros de anchura mínima a cada lado, y 2.50 metros de espacio para estacionamiento en cordón, en cada sentido. Deberán intersectar con una vía subcolectora, colectora o principal a una distancia máxima de 600.00 metros, con un 10% de tolerancia;

**X.** Vías subcolectoras interiores: tendrán un derecho de vía de 16.00 metros como mínimo con aceras de 2.50 metros de anchura mínima a cada lado y 2.50 metros de espacio para estacionamiento en cordón, en cada sentido. Deberán intersectar con una vía subcolectora, colectora o principal a una distancia máxima de 600.00 metros, con una tolerancia del 10.0%.

(...)

a) (...)

b) (...)

c) (...)

**XI.** Vías locales residenciales: tendrán un derecho de vía de 13.00 metros con aceras de 2.50 metros a cada lado y 2.50 metros de espacio para estacionamiento en cordón, al lado de cada acera, podrán ser de un sentido o doble sentido con carril de circulación intermitente. No podrán tener una longitud mayor de 200.00 metros con una tolerancia del 10.0% entre calles transversales. Podrán intersectar transversalmente con una vía vehicular, peatonal o andador a través de un parque. Las Vías locales residenciales cerradas deberán ser de doble sentido y tendrán un retorno mínimo de 23.00

metros de diámetro de paramento a paramento y tendrán una longitud máxima de 200.00 metros con una tolerancia del 10.0%.

(...)

a) (...)

b) (...)

c) (...)

**XII.** Vías de usos especiales: se sujetarán a las especificaciones que para cada caso establezca la Secretaría en coordinación con el Consejo Estatal de Transporte y Vialidad y el Municipio que corresponda;

**XIII.** Vías semipeatonales: tendrán un derecho de vía de 10.00 metros sin aceras, cuando se trate de conjuntos cerrados de menos de 20 unidades, y de 8.00 metros cuando se trate de conjuntos cerrados de menos de 8 unidades. En ambos casos, el bombeo de drenaje de la vía deberá realizarse hacia el centro de la misma;

**XIV.** Carriles exclusivos para bicicletas: tendrán un derecho de vía de 1.50 metros como mínimo por sentido; podrán diseñarse también de dos sentidos, en este caso tendrán un derecho de vía de 3.00 metros como mínimo; podrán ubicarse en las aceras debidamente diseñadas o sobre las calzadas en carriles exclusivos;

**XV.** Vías peatonales: tendrán un derecho de vía de 8.00 metros como mínimo;

**XVI.** Las aceras son componentes de las vías, ubicadas entre las calzadas y los límites de propiedad y están conformadas por las siguientes partes:



c) (...)

d) (...)

**XVII.** Las aceras típicas estarán conformadas por:

a) al j) (...)

**XVIII.** Los cruces peatonales transversales podrán ser a nivel, elevados o deprimidos y deberán cumplir con lo siguiente:

a) al c) (...)

**XIX.** Los estacionamientos en las vías podrán ser:

a) al c) (...)-

### TRANSITORIO

**ÚNICO.** - El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación.

**MONTERREY, NUEVO LEÓN., A 26 DE MARZO DE 2025.**

**ATENTAMENTE**

  
DIP. MIGUEL ÁNGEL GARCÍA LECHUGA



