

PERIODICO OFICIAL

ORGANO DEL GOBIERNO
ESTADO LIBRE Y



CONSTITUCIONAL DEL
SOBERANO DE OAXACA

Registrado como artículo de segunda clase de fecha 23 de diciembre del año 1921

TOMO
CVII

OAXACA DE JUÁREZ, OAX., AGOSTO 16 DEL AÑO 2025.

No. 33

GOBIERNO DEL ESTADO PODER EJECUTIVO DÉCIMA SECCIÓN

SUMARIO

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

NORMA TÉCNICA ESTATAL NT-OAX-SEMOVI-02-2025.- QUE ESTABLECE LAS ESPECIFICACIONES, CRITERIOS TÉCNICOS Y CARACTERÍSTICAS QUE DEBE CUMPLIR EL DISEÑO DE ESPACIOS PÚBLICOS Y CALLES EN EL ESTADO DE OAXACA.

LICENCIADA YESENIA NOLASCO RAMÍREZ, Secretaria de Movilidad del Estado de Oaxaca, con fundamento en lo establecido en los artículos 4 vigésimo primer párrafo, y 124 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 82, 84 segundo párrafo y 90 fracción II de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca; 3 fracción I, 12, 16, 27 fracción VII; y 40 fracciones IX y XXVIII de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Oaxaca; 1, 4 fracción XLII, 35 fracción II y 37 fracción XXVI de la Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca; 140, 141, 143 y 144 fracción IV y V del Reglamento de la Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca; 5 numeral 1, 7, 8 fracción I del Reglamento Interno de la Secretaría de Movilidad; así como de la Norma Oficial Mexicana NOM-004-SEDATU-2023, Estructura y Diseño para vías urbanas. Especificaciones y aplicación y:

CONSIDERANDO

Que el artículo 4° vigésimo primer párrafo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos consagra como derecho humano, el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Que el Plan Estatal de Desarrollo 2022-2028 en su estrategia 5.7.1 posiciona a la movilidad como un eje articulador para el desarrollo de asentamientos humanos urbanos y rurales, incluyentes y sostenibles, al promover vialidades y espacios públicos accesibles y seguros, para las personas que se movilizan a pie, en bicicleta y demás vehículos no motorizados, incentivando estas formas de movilidad activa.

"Estrategia 5.7.1 Promover vialidades y espacios públicos accesibles y seguros, para las personas que se movilizan a pie, en bicicleta y demás vehículos no motorizados, incentivando estas formas de movilidad activa."

Líneas de acción

5.7.1.1 Fortalecer la red de infraestructura peatonal y ciclista en condiciones de accesibilidad, inclusión, seguridad y sostenibilidad.

5.7.1.2 Interconectar las vialidades, calles, y espacios de movilidad peatonal y ciclista con los sistemas de transporte público.

5.7.1.3 Promover la cultura de la movilidad activa."

"Estrategia 5.7.4 Fortalecer el enfoque sistémico de seguridad vial en el estado."

Líneas de acción 5.7.4.1 Impulsar infraestructura segura, con criterios y parámetros que prioricen la vida e integridad de las personas".

Que el artículo 1 de la Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca señala que el objeto de la Ley de Movilidad es establecer las bases para planificar, regular, administrar, controlar, crear, supervisar, generar, fomentar y gestionar la movilidad de personas; de los bienes y mercancías por medios terrestres, así como registrar y regular el servicio de transporte público y privado, los servicios auxiliares y conexos que operan en las vías públicas; siendo la movilidad un derecho humano del que goza toda persona.

Que el artículo 37 fracción XXVI de la Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca, estipula que corresponde a la Secretaría emitir las Normas Técnicas para establecer las especificaciones y reglas de operación del servicio de transporte, uso y funcionamiento de la infraestructura y equipamiento auxiliar.

Que la presente Norma Técnica establece las especificaciones, criterios técnicos y características que debe cumplir el diseño de espacios públicos y calles en el Estado de Oaxaca; misma que para sus especificaciones remite consultar el Manual de Diseño de Espacio Público y Calles para la Paz y el Bienestar, mismo que puede ser consultado en la página de la Secretaría de Movilidad.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, he tenido a bien expedir la siguiente:

NORMA TÉCNICA ESTATAL NT-OAX-SEMOVI-02-2025, QUE ESTABLECE LAS ESPECIFICACIONES, CRITERIOS TÉCNICOS Y CARACTERÍSTICAS QUE DEBE CUMPLIR EL DISEÑO DE ESPACIOS PÚBLICOS Y CALLES EN EL ESTADO DE OAXACA.

1.0 DISPOSICIONES GENERALES

1.1 INTRODUCCIÓN

Las calles son la base de cualquier sistema de movilidad urbana, así como pilares para el desarrollo económico de las ciudades. Por ello, es importante comprender los diferentes tipos de configuración de las calles, dependiendo de la vocación de las mismas, considerando siempre que son un lugar de encuentro y otras actividades sociales.

1.2 JUSTIFICACIÓN

La movilidad es un medio para acceder a todo tipo de oportunidades entendida como "el derecho básico del ser humano de desplazarse de un punto a otro, permitiendo al individuo realizar sus tareas cotidianas y satisfacer sus necesidades."

1.3 OBJETIVO

El objetivo de la presente Norma Técnica es mostrar una serie de criterios, lineamientos y recomendaciones para la proyección, generación, intervención y rehabilitación de los espacios públicos, con el propósito de elevar el nivel de bienestar de los habitantes, misma que para sus especificaciones se deberá consultar el "Manual de Diseño de Espacio Público y Calles para la Paz y el Bienestar".

1.4 AUTORIDADES COMPETENTES

1.5 MARCO JURÍDICO

1.6 MODO DE LECTURA

1.7 EJES RECTORES

1.8 GLOSARIO DE TÉRMINOS

2.0 EL ESPACIO PÚBLICO Y LAS PERSONAS USUARIAS

(De acuerdo con la pág. 25 a la 43 del "Manual de Diseño de Espacio Público y Calles para la Paz y el Bienestar")

La Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Oaxaca define como espacio público al conjunto de áreas, espacios abiertos, predios que son patrimonio común y que se destinan al uso, disfrute o aprovechamiento colectivo, de acceso universal y libre tránsito.

2.1 El espacio público

Facilita la movilidad, el encuentro, el intercambio, la interacción social y otras actividades, es el acceso al entorno urbano, a la vivienda, a los servicios, los comercios y al sistema de movilidad de una ciudad.

2.1.1 Principios de diseño de la vía pública

2.1.2 Jerarquía de la movilidad

2.1.3 Configuración de la vía pública

2.1.4 Comparación de los usuarios de una calle

2.2 Personas usuarias

Se refiere a todos los individuos que hacen uso de los sistemas de movilidad, ya sea de forma activa o pasiva.

2.2.1 Personas peatonas

2.2.2 Personas Ciclistas

2.2.3 Personas usuarias y personas prestadoras de servicio de transporte de pasajeros masivo, colectivo e individual

2.2.4 Personas prestadoras del servicio de transporte de carga

2.2.5 Personas usuarias del transporte privado motorizado, incluidas personas usuarias de motocicletas

3.0 CLASIFICACIÓN DE VIALIDADES

(De acuerdo con la pág. 44 a la 60 del "Manual de Diseño de Espacio Público y Calles para la Paz y el Bienestar")

El tipo de una calle se categoriza a través de la jerarquía vial. Esta jerarquía se usa cotidianamente en la planeación vial y urbana que divide la forma de las calles en tres categorías.

3.1 Tipología de calles

La clasificación se realiza en base a un criterio técnico denominado función, que significa que cada vialidad cumple una tarea para lograr el desarrollo del área urbana, la herramienta técnica que responde a esto es la jerarquización de las vialidades.

3.2 Primarias

Este tipo de calles contemplan rutas principales que conectan la ciudad, con un alto número de circulación vehicular.

3.2.1 Vialidad primaria habitabilidad 1

3.2.2 Vialidad primaria habitabilidad 2

3.2.3 Vialidad primaria habitabilidad 3

3.3 Secundarias

Son vías cuya función es conectar vías locales con las primarias. Aunque tienen generalmente una sección más reducida que las calles primarias, son las calles principalmente dentro de los barrios y colonias por su capacidad vial.

3.3.1 Vialidad secundaria habitabilidad 1

3.3.2 Vialidad secundaria habitabilidad 2

3.3.3 Vialidad secundaria habitabilidad 3

3.4 Terciarias

Con un carácter estrictamente local, su función primordial es brindar acceso a los predios dentro de los barrios y las colonias.

3.4.1 Vialidad terciaria habitabilidad 1

3.4.2 Vialidad terciaria habitabilidad 2

3.4.3 Vialidad terciaria habitabilidad 3

3.5 Caminos Rurales

Los caminos rurales son elementales para el desarrollo social y económico de las comunidades humanas poco numerosas y muchas veces, situadas en sitios montañosos o semidesérticos, en los que el acceso a los servicios básicos de salud y educación es muy complicado.

4.0 COMPONENTES Y CONSIDERACIONES DE LA INFRAESTRUCTURA PEATONAL

(De acuerdo con la pág. 61 a la 98 del "Manual de Diseño de Espacio Público y Calles para la Paz y el Bienestar")

Las calles deben priorizar una infraestructura segura para las personas peatonas, generando recorridos e itinerarios claros, continuos, sin obstrucciones y espacios de descanso, garantizando en todo momento que el espacio público sea accesible.

4.1 La banqueta

Es una superficie pavimentada y elevada a la orilla de una calle u otras vías públicas para uso de personas que se desplazan andando.

4.1.1.1 Franja de fachada

4.1.1.2 Franja de circulación

4.1.1.3 Franja de mobiliario

4.1.1.4 Guarnición

4.1.1.5 Dimensiones mínimas de las franjas que conforman la banqueta según el tipo de vialidad

4.1.2 Extensión de la banqueta

4.1.3 Radios de giro de esquinas en banqueta

4.2 Cruces peatonales

Zonas en la vialidad que forman una intersección entre el tránsito vehicular y el peatonal ya sea en un mismo o diferente nivel que su función es obligar a los vehículos a detenerse para permitir el cruce seguro de los peatones exista o no semáforo.

4.2.1 Consideraciones de diseño de cruces peatonales

4.2.2 Cruces peatonales a nivel de calle y nivel de banqueta

4.2.3 Cruces peatonales a nivel de banqueta

4.2.4 Cruces peatonales a desnivel

4.2.5 Zonas de seguridad peatonal

4.2.6 Isla de seguridad peatonal

4.3 Accesibilidad universal

Es el derecho de toda persona a la movilidad y al transporte de acuerdo a las necesidades particulares y sociales.

4.3.1 Guías podotáctiles

4.3.2 Señalética de sistema braille

4.3.3 Rampas peatonales

4.3.4 Semáforo audible

5.0 COMPONENTES Y CONSIDERACIONES DE LA INFRAESTRUCTURA CICLISTA

(De acuerdo con la pág. 99 a la 142 del "Manual de Diseño de Espacio Público y Calles para la Paz y el Bienestar")

La implementación de infraestructura ciclista deberá considerar, realizar los estudios necesarios, como diferentes aforos, análisis de origen, destino de vialidades y sus niveles de servicio, brindando seguridad para todos los usuarios de la vialidad.

5.1 Principios de diseño

La infraestructura vial ciclista es la combinación de vías para la circulación exclusiva o preferente; intersecciones diseñadas apropiadamente, infraestructura vial y dispositivos para el control del tránsito que permitan que las personas usuarias se desplacen de forma segura, eficiente y cómoda creando una red.

5.2 Criterios de selección de vías

La bicicleta debe considerarse como un vehículo, por lo tanto, se le debe otorgar en la calzada un espacio adecuado que cumpla con los principios de diseño.

5.3 Tipo de infraestructura ciclista

Depende de la velocidad de operación actual proyectada de la vialidad y el volumen vehicular diario que circula en ella. Las vialidades con altas velocidades requieren que el nivel de confinamiento sea mayor de las personas usuarias de la bicicleta.

5.3.1 Carril compartido ciclista

5.3.2 Carril prioridad ciclista

5.3.3 Carril compartido con transporte público

5.3.4 Ciclovía delimitada

5.3.5 Ciclovía segregada

5.3.6 Ciclovía en contraflujo

5.3.7 Ciclovía de trazo independiente

5.4 Consideraciones técnicas

En este apartado se tomarán en cuenta las consideraciones técnicas como el ancho de las vías ciclistas, la velocidad de diseño con respecto a la infraestructura ciclista, los peraltes a implementar y la visibilidad ciclista.

5.4.1 Anchos de circulación

5.4.2 Velocidades y pendientes

5.4.3 Peraltes

5.4.4 Visibilidad ciclista

5.5 Confinamiento

El confinamiento físico de carriles bici, donde se utilizan barreras físicas para separar el tráfico de bicicletas del tráfico vehicular o peatonal, mejorando así la seguridad para los usuarios.

5.5.1 Elevaciones

5.5.2 Guarniciones

5.5.3 Zona de amortiguamiento

5.5.4 Dimensiones

5.5.5 Elementos de confinamiento

5.6 Interacción multimodal

La convivencia de los espacios de ciclovías con infraestructura del transporte público en específico de áreas de ascenso y descenso carga y descarga, ascenso y descenso en estacionamientos exclusivo para personas con discapacidad, las características de la vialidad serán fundamental al elegir el mejor método, con el objeto de brindar seguridad a las personas usuarias de la vía pública.

5.6.1 Abordaje transporte público

5.6.2 Descenso vehicular PcD

5.6.3 Zona de carga y descarga

5.7 Cruce de ciclistas

Reducir los riesgos de accidentes y aumentar la comodidad y rapidez de los itinerarios de viaje, de este modo de transporte es primordial.

5.7.1 Cruce en intersecciones

5.7.2 Cruce en glorietas

5.7.3 Incorporación a carril compartido ciclista

5.7.4 Caja de espera ciclista

5.7.5 Incorporación a ciclovía bidireccional

5.8 Estacionamiento para bicicletas

También conocidos como cicloparqueaderos, son componentes del sistema de tránsito que incluye la infraestructura en el espacio público, destinado para el aseguramiento exclusivo de vehículos ciclistas.

5.8.1 Tipo de mobiliario

5.8.2 Emplazamiento

5.9 Bicicletas públicas

Todo tipo de estacionamiento para bicicletas debe integrar señalamiento vertical de "estacionamiento de bicicletas" que permita su fácil identificación por parte de las personas.

5.10 Sistemas de vehículos compartidos

Estos sistemas deben prestar servicio en las zonas que se determinen mediante estudios de movilidad, de igual manera, la ubicación de los espacios asignados para su ubicación debe responder a dichos estudios y evitarán en todo momento obstaculizar los desplazamientos peatonales, ciclistas y vehiculares.

6.0 COMPONENTES Y CONSIDERACIONES DE LA INFRAESTRUCTURA PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO

(De acuerdo con la pág. 143 a la 179 del "Manual de Diseño de Espacio Público y Calles para la Paz y el Bienestar")

El sistema de transporte público de personas debe ser complementario a los otros modos de transporte, principalmente los no motorizados, permitiendo que esta sea una herramienta adecuada para realizar viajes de mayor distancia.

6.1 Principios de diseño

Las características específicas de cada sitio deben ayudar a identificar los usos y funciones que el diseño de la calle tiene que apoyar.

6.2 Carriles de circulación

Un carril es una franja longitudinal de una vía destinada al tránsito de una fila de vehículos. Las vialidades pueden tener múltiples carriles, y su función principal es organizar el flujo vehicular y mejorar la seguridad.

6.2.1 Vialidades**6.2.2 Modalidades de carriles segregados de transporte público****6.2.3 Tipología de carriles de transporte público****6.2.4 Elementos de confinamiento para el transporte público****6.3 Paradas de transporte público**

Este capítulo establece los criterios técnicos y recomendaciones para el diseño, ubicación y acondicionamiento de las paradas de transporte público, con un enfoque integral que prioriza la seguridad, la accesibilidad universal, el confort del usuario y la integración con el entorno urbano.

6.3.1 Consideraciones generales**6.3.2 Principios de diseño para las paradas de transporte público****6.3.3 Zonas de la parada de transporte público****6.3.4 Configuración de paradas de transporte público en la calle****6.3.5 Ubicación de las paradas de transporte público****6.3.6 Tipos de zona de espera en paradas de transporte público****6.3.7 Estación de transferencias****6.3.8 Plataforma de abordaje y descenso para el transporte público****6.3.9 Mobiliario en la zona de espera de las paradas del transporte público****7.0 COMPONENTES Y CONSIDERACIONES DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL MOTORIZADA**

(De acuerdo con la pág. 180 a la 209 del "Manual de Diseño de Espacio Público y Calles para la Paz y el Bienestar")

Los vehículos que circulan en las vías del estado, están destinados a distintos usos en función de su peso, potencia, dimensión, maniobrabilidad, y esto condiciona las características del diseño y resistencia del pavimento.

7.1 Consideraciones técnicas

Los vehículos que circulan en las vías del Estado, están destinados a distintos usos en función de su peso, potencia, dimensión, maniobrabilidad, y esto condiciona las características del diseño y resistencia del pavimento.

7.1.1 Radios de giro**7.1.2 Distancia de visibilidad****7.1.3 Iluminación****7.1.4 Pavimentos****7.1.5 Accesos vehiculares****7.2 Carriles de circulación**

Espacio destinado a la circulación general de los vehículos, debe tener como punto de partida el tipo de calle, su función de movilidad, se recomienda limitar el número de carriles para vehículos motorizados y aumentar el espacio para otros modos.

7.2.1 Tipo de carriles de circulación vehicular**7.2.2 Ancho de carriles****7.3 Estacionamiento en vía pública**

En vialidades suburbanas, primarias y secundarias deberá prohibirse el estacionamiento en batería recta u oblicua, que genere puntos de conflicto en el flujo de los carriles de circulación vehicular o peatonal por las maniobras de incorporación y desincorporación al estacionamiento.

7.3.1 Carril de estacionamiento

7.3.2 Cajones de estacionamiento para personas con discapacidad, personas mayores y mujeres embarazadas

7.3.3 Estacionamiento para sistemas de renta de vehículos**7.3.4 Cajones de estacionamiento para motocicletas****7.4 Estrategias de pacificación de tránsito**

Consiste en implementar un conjunto de estrategias mediante la cuales se busca reducir el volumen y la velocidad del tráfico en una sección o zona de la ciudad para la convivencia armoniosa entre los distintos modos de transporte.

7.4.1 Reductores de velocidad**7.4.2 Reconfiguración de la calle****7.5 Glorietas**

Las gloriétas pueden ser útiles cuando se tienen al menos tres entronques y resultan especialmente bien indicadas en aquellas intersecciones donde los giros de autos, sobre todo a la izquierda, suponen un porcentaje importante de todos los movimientos.

8.0 COMPONENTES Y CONSIDERACIONES PARA LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE DE CARGA

(De acuerdo con la pág. 210 a la 217 del "Manual de Diseño de Espacio Público y Calles para la Paz y el Bienestar")

Estos vehículos son más grandes que los automóviles regulares y requieren espacio dedicado con el fin de cargar y descargar sus productos. Los vehículos de carga con frecuencia necesitan un mayor espacio de acera y de operación.

8.1 Consideraciones de diseño

La operación de vehículos de transporte de carga para vehículos motorizados requiere que las calles sobre las que se permita el tránsito de este tipo de vehículos sean diseñadas con base en los siguientes principios: Seguridad, Accesibilidad, conectividad, sustentabilidad, reducir el volumen de carga.

8.2 Consideraciones técnicas

Para el diseño de las vías en donde el Reglamento de la Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca permite la circulación de vehículos de carga, se deben tener consideraciones en las zonas de la calle en donde convergen otros modos de transporte con mayor vulnerabilidad.

8.2.1 Medidas de accesibilidad para el transporte de carga**8.3 Operatividad**

La operatividad es un factor importante en la eficiencia del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías, consiste en la organización de los servicios de transporte de carga, especiales y logísticos.

8.4 Áreas de carga y descarga

Los espacios de carga y descarga son más difíciles de implementar y controlar mientras más cerca estén de la tienda o negocio receptor, además causan mayor congestión y afectan la imagen urbana de la ciudad, por esto se recomiendan áreas de carga y descarga comunes que sirvan a distintos establecimientos, las cuales deben ser designadas después de un estudio del contexto en cuanto a servicios y equipamientos, autorizados por la autoridad competente en materia de vialidad.

8.4.1 Carril de carga y descarga**8.4.2 Zona de carga y descarga para los alrededores****8.4.3 Zona de carga y descarga en calles peatonales****8.4.4 Bahía de carga y descarga****9.0 EQUIPAMIENTO URBANO**

(De acuerdo con la pág. 218 a la 234 del "Manual de Diseño de Espacio Público y Calles para la Paz y el Bienestar")

Todos aquellos elementos urbanos complementarios, ya sean fijos, permanentes, móviles, temporales, ubicados en la vía pública o en espacios al exterior que sirven de apoyo a la infraestructura y al equipamiento urbano.

9.1 Consideraciones generales

En el caso de las banquetas, el mobiliario urbano deberá ir situado estrictamente en la zona de borde de la banqueta o en su caso, en extensiones de banqueta. Todos los elementos de mobiliario urbano que se encuentren en la banqueta, deberán concentrarse en una isla de mobiliario que se ubicará sobre la zona de borde según lo establecido.

9.2 Isla de mobiliario

Una isla de mobiliario es el conjunto organizado de los elementos de mobiliario urbano en un espacio definido, cuya función es facilitar su acceso e identificación por parte de las personas usuarias, así como dar orden a la configuración de la imagen en banquetas.

9.3 Bancas

Las bancas pueden instalarse en plazas, parques, jardines y banquetas. En el caso de las banquetas, debe cumplirse lo establecido en este apartado. El diseño de las bancas debe ser en función de las actividades realizadas en el espacio circundante, así como del contexto urbano arquitectónico donde se proyecta su ubicación.

9.4 Botes para basura

La instalación de botes papeleros puede realizarse en plazas, parques, jardines y banquetas, en caso de las banquetas, deben ubicarse en la franja de servicios y mobiliario de banqueta en la isla de mobiliario.

9.5 Ciclopuestos

Para la implementación de ciclopuestos o estacionamientos para bicicletas, deben seguirse las especificaciones establecidas en el apartado de Estacionamientos para bicicletas.

9.6 Mobiliario de espera de transporte

Para la implementación del mobiliario de espera de transporte público, deberá seguirse las especificaciones establecidas en el apartado, Mobiliario en la Zona de espera de la parada de transporte público del manual, así como los principios de diseño.

9.7 Bolardo

Los bolardos restringen el acceso a ciertas áreas de una calle al proporcionar una barrera física. Con frecuencia, son postes verticales que pueden diseñarse en forma conjunta con macetas, alumbrado, bancas y otro mobiliario urbano.

9.8 Kioscos o casetas

Son elementos móviles que se utilizan para brindar información turística o para la comercialización de productos, sus características, ubicación y autorización está sujeta a la autoridad municipal en materia de comercio en la vía pública, sin embargo, el emplazamiento del mismo deberá cumplir con lo que se establece en el manual.

9.9 Parques de bolsillo

Los parques de bolsillo son espacios públicos ubicados en vialidades que convierten uno o más cajones de estacionamiento, así como espacios sin uso efectiva o de transición de la vía pública, en una extensión temporal o permanente de la banqueta, estos podrán integrar bancas, mesas, vegetación urbana, áreas de exhibición de arte entre otros.

9.10 Otro tipo de mobiliario

La instalación de cualquier otro tipo de mobiliario no mencionado en esta sección, se debe consultar con la autoridad municipal correspondiente.

9.11 Infraestructura urbana en vialidad

En el presente apartado se definen normas generales de aquellos elementos visibles como registros, rejillas, escotillas o cualquier otro elemento complementario de las infraestructuras de redes que satisfacen los servicios como el abasto de agua potable, el drenaje sanitario y pluvial, el servicio de energía eléctrica, de televisión por cable y la red de fibra óptica, a través del espacio subterráneo de la vía pública.

10.0 INFRAESTRUCTURA VERDE

(De acuerdo con la pag. 235 a la 260 del "Manual de Diseño de Espacio Público y Calles para la Paz y el Bienestar")

Es la utilización de vegetación, suelos y procesos naturales para la gestión del agua y la creación de ambientes urbanos más saludables.

10.1 Infraestructura verde

La infraestructura verde ayuda a evitar que el agua de lluvia llegue al sistema de drenaje, absorbe y almacena al agua, mimetizando los procesos que ocurren en la naturaleza.

10.1.1 Arriates

10.1.2 Alcorque

10.1.3 Jardín microcuenca

10.1.4 Jardín de lluvia

10.1.5 Pozo de infiltración

10.1.6 Aplicación de técnicas

10.2 Vegetación

Este capítulo establece los criterios técnicos para la selección, ubicación, diseño y mantenimiento de la vegetación en el espacio urbano, con un enfoque que considera las condiciones climáticas locales, el tipo de suelo, la disponibilidad de agua y la seguridad vial, entre otros factores.

10.2.1 Arbolado urbano

10.2.2 Vegetación existente

10.2.3 Vegetación nueva

10.2.4 Criterios de colocación de vegetación nueva

10.2.5 Criterios de planeación

10.2.6 Selección de vegetación

10.3 Recomendaciones de diseño

Es importante recordar que, al diseñar las áreas públicas o exteriores es mimetizar los procesos naturales y obtener un servicio público a un costo económico.

11.0 SEÑALAMIENTO DE TRÁNSITO

(De acuerdo con la pag. 261 a la 345 del "Manual de Diseño de Espacio Público y Calles para la Paz y el Bienestar")

El tránsito de todas las personas en todos los modos de movilidad requiere ser conducidos y regulados para que sean seguros y ordenados. El señalamiento horizontal y vertical son los elementos que contribuyen a lograrlo.

11.1 Señalamiento horizontal

Conjunto de marcas que se pintan o colocan sobre el pavimento, guarniciones y estructuras, con el propósito de delinear las características geométricas de las calles y carreteras, y denotar todos aquellos elementos estructurales que estén instalados dentro del derecho de vía, para regular y canalizar el tránsito de peatones y vehículos, así como proporcionar información a los usuarios.

11.2 Señalamiento vertical

Conjunto de señales en tableros fijados en postes, marcos y otras estructuras, integradas con leyendas y/o símbolos. Según su propósito, las señales son: Señales Preventivas, señales restrictivas, señales informativas, señales adicionales, señales turísticas y de servicios.

11.2.1 Señales restrictivas

11.2.2 Señales preventivas

11.2.3 Señales informativas de servicio

11.3 Semaforización de tránsito urbano

Los semáforos son dispositivos electrónicos que sirven para ordenar y regular el tránsito de vehículos, ciclistas y peatones en las calles por medio de luces generalmente de color rojo, ámbar y verde, operados por una unidad de control.

11.3.1 Semaforización dirigida a vehículos motorizados

11.3.2 Semaforización dirigida a vehículos de transporte público

11.3.3 Semaforización dirigida a ciclistas

11.3.4 Semaforización dirigida a peatones

11.4 Señalamiento de obras viales

La construcción de infraestructura en la vía pública, la construcción de equipamientos públicos, así como edificación en predios privados generan impactos en la vía pública, mismos que deben proveerse de manera que se implementen acciones que los minimicen.

11.4.1 Señalamiento, dispositivos de control y tránsito

11.4.2 Señalamientos verticales

11.4.3 Dispositivos de canalización de obras

11.4.4 Control de tránsito en obras

11.4.5 Retiro de señalamiento horizontal y vertical

12.0 URBANISMO TÁCTICO

(De acuerdo con la pag. 346 a la 360 del "Manual de Diseño de Espacio Público y Calles para la Paz y el Bienestar")

Intervenciones temporales de bajo costo que mejoran los barrios y las calles locales. Se realiza a través de intervenciones ligeras, de bajo costo y rápida implementación para explorar alternativas de mejora de los espacios.

12.1 Qué es el urbanismo táctico

Es la herramienta ciudadana que permite incidir en el presente y futuro de las ciudades interviniendo espacios físicos subutilizados a través de acciones puntuales, temporales y de bajo costo.

12.2 Implementación del urbanismo táctico

Este tipo de intervenciones urbanas puntuales-temporales tienen el objetivo de poder modificar la ciudad de forma colectiva-colaborativa y no tan planificada en los despachos.

12.3 Diseño Participativo

Desde su diseño hasta su ejecución, la naturaleza de este tipo de proyectos permite observar cómo los habitantes perciben los usos espaciales, qué cambios consideran necesarios para mejorar su calidad de vida y así innovar con propuestas que faciliten experimentar sin incurrir en intervenciones costosas.

12.4 Urbanismo táctico estrategia y participación

Cada operación pone de manifiesto situaciones urbanas que afectan en alguna medida la calidad de vida de los habitantes del sector y vulneran su derecho a la ciudad y la construcción colectiva.

13.0 CAMINOS DEL BIENESTAR

(De acuerdo con la pág. 361 a la 375 del "Manual de Diseño de Espacio Público y Calles para la Paz y el Bienestar")

Estos caminos pueden denominarse económicos, rurales, vecinales, básicos, secundarios, terciarios, locales y de acceso, entre otros.

13.1 Camino rural o caminos del bienestar

En México, las vías de BTV se denominan "caminos rurales" (tipo E) o bien "carreteras alimentadoras" (tipo C o D), según sus especificaciones.

13.2 Programa de pavimentación de caminos a cabeceras municipales

El Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 establece como prioridad principal la construcción de caminos rurales, para comunicar cabeceras municipales por medio de carreteras de concreto.

13.3 Infraestructura vial en Caminos del Bienestar

Los caminos rurales o Caminos Bienestar que se encuentren dentro del estado de Oaxaca deberán seguir las siguientes recomendaciones.

13.3.1 Ancho mínimo

13.3.2 Pavimentos

13.3.3 Iluminación

13.3.4 Conducción del agua pluvial

13.3.5 Parada de transporte público

13.3.6 Señalización vertical y horizontal

13.3.7 Tipo de vía

14.0 ANEXO

(De acuerdo con la pág. 376 a la 377 del "Manual de Diseño de Espacio Público y Calles para la Paz y el Bienestar")

14.1 Nivel de servicio peatonal de una calle

Magnitudes como la intensidad, ocupación, densidad peatonal o la velocidad son suficientes para determinar una vía.

15.0 ÍNDICE DE IMÁGENES

(De acuerdo con la pág. 378 a la 385 del "Manual de Diseño de Espacio Público y Calles para la Paz y el Bienestar")

16.0 ÍNDICE DE TABLAS

(De acuerdo con la pág. 387 a la 388 del "Manual de Diseño de Espacio Público y Calles para la Paz y el Bienestar")

17.0 REFERENCIAS

(De acuerdo con la pág. 389 a la 390 del "Manual de Diseño de Espacio Público y Calles para la Paz y el Bienestar")

18.0 SUJETOS OBLIGADOS

Esta Norma Técnica será de observancia obligatoria para las dependencias del Poder Ejecutivo, municipios y entes públicos que desarrollen, supervisen o intervengan en proyectos de infraestructura vial o espacios públicos, con recursos estatales o federales canalizados a través del Estado.

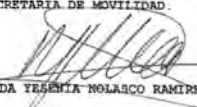
TRANSITORIOS

PRIMERO. Publíquese la presente Norma Técnica en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado.

SEGUNDO. La presente Norma Técnica entrará en vigor el día de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado.

Dado en las oficinas que ocupa la Secretaría de Movilidad del Poder Ejecutivo del Estado de Oaxaca, en la Experimental, San Antonio de la Cal, Oaxaca, a los ocho días del mes de agosto del año dos mil veinticinco. - - - - -

ATENTAMENTE
"EL RESPETO AL DERECHO AJENO, ES LA PAZ"
SECRETARÍA DE MOVILIDAD


LICENCIADA YESENIA NOLASCO RAMIREZ
SECRETARÍA DE MOVILIDAD
OAXACA
GOBIERNO DEL ESTADO

PERIÓDICO OFICIAL SE PUBLICA LOS DÍAS SÁBADO INDICADOR UNIDAD DE LOS TALLERES GRÁFICOS

OFICINA Y TALLERES
SANTOS DEGOLLADO No. 500 ESQ. RAYÓN
TELÉFONO Y FAX
51 6 37 26
OAXACA DE JUÁREZ, OAXACA

CONDICIONES GENERALES

EL PAGO DE LAS PUBLICACIONES DE EDICTOS, AVISOS Y SUSCRIPCIONES DEBE HACERSE EN LA RECAUDACIÓN DE RENTAS, DEBIENDO PRESENTAR EL ORIGINAL O LA COPIA DEL RECIBO DE PAGO.

TODOS LOS DOCUMENTOS A PUBLICAR SE DEBERÁN PRESENTAR EN ORIGINAL, ESTA UNIDAD NO RESPONDE POR ERRORES ORIGINADOS EN ESCRITURA CONFUSA, BORROSA O INCORRECTA.

LAS INSERCIÓNES CUYA SOLICITUD SE RECIBA DESPUÉS DEL MEDIO DÍA DE **MIÉRCOLES**, APARECERÁN HASTA EL NÚMERO DE LA SIGUIENTE SEMANA.

LOS EJEMPLARES DE PERIÓDICOS EN QUE APAREZCAN LA O LAS INSERCIÓNES QUE INTERESAN AL SOLICITANTE, SOLO SERÁN ENTREGADOS CON EL COMPROBANTE DEL INTERESADO, DE HABERLO EXTRAVIADO SE ENTREGARÁN PREVIO PAGO DE LOS MISMOS.