

## Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Centro SCT

1

### PERMISOS PARA EL APROVECHAMIENTO DEL DERECHO DE VÍA Y ZONAS ALEDAÑAS EN CARRETERAS FEDERALES LIBRES DE PEAJE

#### REQUISITOS ADMINISTRATIVOS, LEGALES Y TÉCNICOS QUE SE DEBEN CUMPLIR

##### TIPO DE OBRA: ACCESOS

El interesado, debe elaborar su solicitud en escrito libre dirigido al Director General del Centro SCT que corresponda, indicando el domicilio del Centro SCT. La solicitud la entregará en la Ventanilla Única, la que le resolverá cualquier duda respecto de su trámite y será el enlace con el Centro SCT y su trámite.

**I. CONTENIDO DE LA SOLICITUD.** Debe entregarse en original, y estar firmada por el interesado o su representante o apoderado legal.

- Nombre, Denominación o Razón Social del interesado.
- Domicilio para oír y recibir notificaciones.
- Nombre de persona(s) autorizadas.
- Teléfono.
- Correo electrónico.
- Tipo de acceso:
  - Instalación marginal, Acceso, Cruzamiento o Anuncio.
  - Hechos o razones que dan motivo a la petición.
- Datos de la ubicación de la Obra:
  - Carretera
  - Tramo
  - Kilómetro
  - Lado (sentido del cadenamiento).
  - Referencias, en su caso.
  - Entidad Federativa.

#### II. DOCUMENTOS QUE SE DEBEN ANEXAR A LA SOLICITUD:

- Documento que acredite la personalidad jurídica del promovente o persona(s) autorizada(s), (1 original(es) 1 copia(s)):

- a. Persona Física: Identificación oficial (Credencial de Elector (IFE) o Pasaporte Vigente o Cartilla Consular o Cédula Profesional o Cartilla del Servicio Militar Nacional). En términos del Art. 19 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.
  - b. Persona Moral: Copia certificada del Acta constitutiva y poderes. “En términos del Art. 19 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo”.
  - c. Estados y/o Municipios: acreditar facultades.
- Constancia de No afectación a terceros.
  - Proyecto ejecutivo. Presentar el proyecto en original y en un archivo electrónico, firmado por un perito responsable de la obra, con su número de Cédula Profesional (anexar copia de cedula). De acuerdo con el Artículo 2 Fracción IX de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las mismas.

**III. PAGO DE DERECHOS.- EN CASO DE QUE LA SOLICITUD SEA APROBADA SE SOLICITARÁ EL PAGO DE LOS DERECHOS CORRESPONDIENTES POR EL OTORGAMIENTO DEL PERMISO (ESPECIFICADO EN LA LEY FEDERAL DE DERECHOS, DEPENDIENDO DEL PERMISO SOLICITADO).**

#### **IV. REQUISITOS TÉCNICOS:**

- Información del uso que se dará al predio objeto del acceso.
- Descripción de las instalaciones y con calendario de las diferentes etapas de ejecución.
- Plano del proyecto con las características que señale la Secretaría
- Presentar el proyecto del acceso en original y en archivo electrónico, firmado por un perito responsable de la obra, con su número de Cédula Profesional (anexar copia de cedula).

##### **A. Especificaciones para la formulación del proyecto:**

###### **I.1. Definición**

**Acceso** es la obra, dentro de la zona del Derecho de Vía, que establece el enlace de un predio con una carretera para permitir la entrada y salida de vehículos automotores, mediante las obras necesarias constituidas principalmente por carriles de cambio de velocidad (carriles de deceleración y aceleración) y por las zonas de entrada y salida, diseñados para que las entradas y salidas de los vehículos se realicen con la seguridad vial requerida.

Los accesos por el uso a que se destina el predio, se denominarán:

- **a propiedades particulares** como casas habitación, granjas, huertos, ranchos, etc.;
- **a comercios**, como restaurantes, hoteles, moteles, etc.;
- **a industrias o a zonas industriales;**
- **a zonas habitacionales o fraccionamientos;**
- **a expendios de combustibles**, como gasolineras o gaseras;

- a paradores; etc.

## **I.2. Generalidades**

- a) En carreteras de cuatro o más carriles de circulación, los accesos deberán considerar calles laterales para separar el flujo del tránsito normal del flujo de tránsito en el acceso, en virtud de la diferencia de velocidades de operación entre la carretera y la vialidad del acceso.
- b) Los accesos y sus carriles de cambio de velocidad (carril de deceleración y carril de aceleración), deberán estar localizados fuera de los círculos de protección de los entronques entre dos o más carreteras, círculos que deberán tener un radio de 100 m teniendo como centro las intersecciones. En el caso de entronques con varias ramas y teniendo cada una de ellas su círculo de protección con las características ya señaladas, los accesos y sus carriles de cambio de velocidad se localizarán fuera de la envolvente de dichos círculos de protección.
- c) Los accesos en las carreteras deberán estar localizados en tangente o en curvas con amplia visibilidad en ambos sentidos de la misma.
- d) Los accesos se deberán ubicar en zonas donde el camino esté en terraplén; en caso de que el acceso se localice en un tramo en corte, éste deberá abatirse o rebajarse para obtener una amplia visibilidad en ambos sentidos de la carretera.
- e) La anchura mínima de los carriles de cambio de velocidad será de 3.60 metros y su longitud se determinará en función de la velocidad de proyecto del tramo carretero, conforme a lo que establece el "Manual de Proyecto Geométrico de Carreteras" editado por esta Secretaría.
- f) De requerirse la construcción de isletas, estas podrán ser a base de marcas en el pavimento o delineadas con guarniciones y banquetas de concreto, según se estime necesario. Las isletas a base de marcas en el pavimento llevarán botones reflejantes para delinear de una forma adecuada dicha isleta. Las isletas formadas por guarniciones y banquetas podrán llevar seto con una altura no mayor de 80 centímetros.
- g) Los radios de curvatura para la entrada o salida a los predios, se fijarán tomando en cuenta el vehículo de proyecto que vaya a hacer uso del acceso (fábrica, gasolinera, fraccionamiento, etc.) y se determinará de acuerdo con la información técnica del "Manual de Proyecto Geométrico de Carreteras".
- h) En Carreteras con faja separadora central, los accesos se deberán proyectar de manera que la entrada y salida del predio se lleve a cabo únicamente del lado donde se encuentra dicho predio; lo anterior, con objeto de evitar la apertura de la faja separadora central, ya que esto podría propiciar la formación de un

retorno, convirtiendo la zona en un punto de conflicto. Los usuarios que transiten en sentido opuesto deberán utilizar los retornos ya establecidos para regresar al acceso.

- i) Para accesos en zonas en corte, será necesario proyectar la o las obras de drenaje necesarias, considerando la continuidad de la cuneta u obras de drenaje existentes en el derecho de vía de la carretera, para el caudal que sea determinado por la Secretaría y que corresponderá al máximo escurrimiento en la obra de drenaje existente.
- j) En la construcción de los accesos se cuidará especialmente de no interrumpir el escurrimiento natural del flujo de las aguas en el derecho de vía o en cualquier lugar de su sección transversal, para lo cual se deberán considerar en el proyecto las obras de drenaje necesarias conforme a lo indicado en el "Manual de Proyecto Geométrico de Carreteras".
- k) Los proyectos de los accesos, deben estar apegados a las especificaciones que dicte la Secretaría, en especial a lo que se establece en los capítulos XI Intersecciones y XII Servicios y Accesos del "Manual de Proyecto Geométrico de Carreteras".
- l) En carreteras de dos carriles, uno por sentido, en los casos en que se lleven a cabo proyectos de accesos en los que se requiera construir carriles de almacenamiento y de vuelta izquierda desde el carril del sentido opuesto al del acceso, el proyecto deberá considerar la ampliación de la sección transversal de la carretera para alojar los carriles de cambio de velocidad, delimitando la geometría con isletas, que deberán cumplir con lo indicado en el inciso f) de esta fracción. Estas obras se llevarán a cabo con cargo al costo total del acceso autorizado por la Secretaría.
- m) En zonas urbanas y suburbanas se deben considerar las condiciones físicas y operacionales del tramo donde se pretenda construir el acceso, así como los planes de desarrollo urbano y los requerimientos o afectaciones de los propietarios aledaños al predio al que se solicitará el acceso. En estos casos se deberá plantear la mejor solución del acceso, ya que las condiciones urbanas o suburbanas pueden impedir la aplicación de las especificaciones para las carreteras en zona rural, especialmente por los volúmenes de tránsito, las velocidades de operación, las longitudes de los carriles de cambio de velocidad, el tipo de drenaje existente, la cercanía con entronques, intersecciones y otros accesos, y por otras condicionantes del entorno, pero siempre considerando estrictamente la seguridad vial de los usuarios de la vía, como peatones, ciclistas, motociclistas, pasajeros y conductores de vehículos.
- n) Para todos los casos, los proyectos deben incluir invariablemente los estudios de tránsito necesarios con objeto de definir adecuadamente los elementos geométricos y operacionales que conformaran los accesos. Estos estudios de tránsito podrán ser tan sencillos o tan complejos como el tipo y características que el acceso lo requiera, ya que el diseño dependerá fundamentalmente del

volumen de tránsito y el tipo de vehículos que se movilizarán a través de este y del volumen de tránsito, velocidades y tipo de vehículos que transitan en la carretera hacia la que se enlazará el predio.

- o) De igual manera, se debe considerar la factibilidad de incluir en el proyecto del acceso, el diseño de las obras complementarias que servirán de apoyo para la operación integral y eficiente del acceso, tales como, estacionamientos, pasos peatonales, paraderos de autobús, etc.
- p) En ningún caso se permitirá que en las zonas de entrada y salida de los accesos y en sus carriles de cambio de velocidad, se instalen estacionamientos de cualquier tipo o zonas de carga y descarga de mercancía dentro del derecho de vía. De requerirse obras complementarias para la operación eficiente del acceso, principalmente en aquellos que tendrán una gran afluencia de tránsito, como paraderos de autobús o sitios de taxis, se debe prever que su instalación no interfiera con la trayectoria de los vehículos que ingresan o salen de las instalaciones correspondientes al acceso, ni con el tránsito normal de la carretera o vialidad.
- q) El proyecto de los accesos deberá incluir, entre otros y dependiendo de las características del mismo, los estudios y los proyectos de detalle siguientes:
  - Estudios topográficos
  - Estudios de tránsito
  - Estudios de drenaje
  - Estudios geotécnicos
  - Estudio y proyecto de terracerías
  - Estudio y proyecto de pavimentos
  - Proyecto geométrico
  - Estudios de impacto ambiental, en su caso
  - Proyecto de señalamiento
  - Proyecto de dispositivos para protección en obra
  - Proyecto de obras complementarias
  - Proyecto de iluminación, en su caso
  - Catálogo de conceptos y cantidades de obra
  - Programa de ejecución

### **I.3. Accesos a propiedades particulares:**

En estos casos, si el número de vehículos que utilizarán el acceso no impacta de forma notable al tránsito de vehículos en la carretera, los carriles de cambio de velocidad se podrán determinar con los elementos que se describen en la Tabla 12-E. "Dimensiones de paraderos tipo (en terrenos con pendientes menores de 3%)", principalmente en lo que corresponde a la longitud de los carriles de cambio de velocidad. No obstante, se deberá evaluar el volumen de tránsito en la carretera y sus velocidades de operación, para poder aplicar esta consideración, tomando en cuenta la seguridad vial del lugar.

#### **I.4. Accesos a comercios:**

De acuerdo con el tipo de comercio de que se trate y el volumen de tránsito previsible de vehículos que harán uso del acceso, se deberá contemplar una zona para estacionamiento de vehículos fuera del derecho de vía, acorde con el servicio que se establezca.

Los proyectos de accesos a comercios deben incluir los estudios de tránsito a detalle en los que se analice el volumen de vehículos que utilizarán el acceso, incluyendo los vehículos de transporte de carga que surtirán de mercancía al comercio o conjunto de comercios, los periodos de mayor demanda y las velocidades esperadas en la zona de influencia del acceso.

En los casos de proyectos de accesos a conjuntos comerciales de gran afluencia, se debe llevar a cabo un “Estudio de impacto vial” en la zona de influencia del acceso, con objeto de determinar el nivel de servicio y la capacidad en el tramo carretero o las vialidades aledañas, toda vez que si su impacto es tal que se vislumbre un deterioro en el tránsito de la carretera o las vialidades afectadas, la empresa promovente del conjunto comercial deberá considerar en el proyecto y en sus costos de construcción, las obras necesarias de ampliación, modernización, obras a desnivel y complementarias o cualquier otro tipo de obra adicional al exterior del conjunto comercial, para que el tránsito normal de la carretera no sea afectado por las instalaciones del conjunto comercial.

#### **I.5. Accesos a industrias o zonas industriales:**

Se deberá prever una calle lateral de servicio para estos accesos, adyacente al límite del derecho de vía, pero fuera de él, con el propósito de que el tránsito de la zona industrial no afecte al tránsito de la carretera.

Los proyectos de accesos a industrias o zonas industriales deben incluir los estudios de tránsito a detalle en los que se analice el volumen y tipo de vehículos que utilizarán el acceso, los periodos de mayor demanda y las velocidades esperadas en la zona de influencia del acceso.

En los casos de proyectos de accesos a industrias o zonas industriales de gran afluencia, se debe llevar a cabo un “Estudio de impacto vial” en la zona de influencia del acceso, con objeto de determinar el nivel de servicio y la capacidad en el tramo carretero o las vialidades afectadas, toda vez que si su impacto es tal que se vislumbre un deterioro en el tránsito de la carretera o las vialidades afectadas, la empresa promovente del acceso a la industria o zona industrial deberá considerar en el proyecto y en sus costos de construcción, las obras necesarias de ampliación, modernización, obras a desnivel y

complementarias o cualquier otro tipo de obra adicional en la carretera o vialidad, para que el tránsito normal no se vea afectado por estas instalaciones.

#### **I.6. Accesos a zonas habitacionales o fraccionamientos:**

Deberá preverse una calle lateral de servicio para el fraccionamiento, adyacente al límite del derecho de vía, pero fuera de él, con el propósito de que los predios no tengan un frente directo a la carretera, ya que no se permitirán los accesos hacia la carretera en forma individual.

Es muy importante considerar el volumen de tránsito que se generará en el fraccionamiento, ya que esto dependerá de que el proyecto del acceso contenga todos los elementos geométricos para su correcta operación.

Los proyectos de accesos a zonas habitacionales o fraccionamientos deben incluir los estudios de tránsito a detalle en los que se analice el volumen de tránsito generado, el inducido y el tránsito flotante que proporcionará los servicios al fraccionamiento, los periodos de mayor demanda, el tipo de vehículos incluyendo los de transporte de carga y las velocidades esperadas en la zona de influencia del acceso.

En los casos de proyectos de accesos a zonas habitacionales o fraccionamientos de gran afluencia, se debe llevar a cabo un “Estudio de impacto vial” en la zona de influencia del acceso, con objeto de determinar el nivel de servicio y la capacidad en el tramo carretero o las vialidades aledañas, toda vez que si su impacto es tal que se vislumbre un deterioro en el tránsito de la carretera o las vialidades, la empresa promovente del acceso a la zona habitacional o fraccionamiento deberá considerar en el proyecto y en sus costos de construcción, las obras necesarias de ampliación, modernización, obras a desnivel y complementarias o cualquier otro tipo de obra adicional en la carretera o vialidad, para que el tránsito normal no se vea afectado por estas instalaciones.

#### **I.7. Accesos a expendios de combustible:**

Para el proyecto de los accesos a expendios de combustibles, se deberá prever el espacio suficiente adyacente al límite del derecho de vía, pero fuera de él, para evitar filas de espera que afecten la circulación en la carretera o en el carril de deceleración.

El proyecto deberá contemplar la construcción de una isleta que separe la entrada y salida al expendio de combustible, preferentemente sembrada con seto, para evitar el estacionamiento de vehículos dentro del Derecho de Vía.

También se deberá prever una zona para estacionamiento de vehículos dentro del predio donde se instalará el expendio de combustible, fuera del derecho de vía, para el uso de los servicios adicionales que se proporcionen en estos establecimientos, como baños, tienda de conveniencia, taller mecánico,

restaurante, cafetería, etc. El número de cajones deberá determinarse en función de la afluencia de tránsito y de los servicios que se establezcan.

#### **I.8. Accesos a Paradores**

Se deberá prever una calle lateral de servicio para estos accesos, adyacente al límite del derecho de vía, pero fuera de él, con el propósito de que el tránsito de la zona del Parador no afecte al tránsito de la carretera.

El proyecto de acceso a un Parador debe contemplar que la zona de entrada y salida sean con la amplitud necesaria para evitar confusión en su operación.

El proyecto deberá contemplar la construcción de una isleta que separe la entrada y salida al parador, preferentemente sembrada con seto, para evitar el estacionamiento de vehículos dentro del Derecho de Vía.

También deberá preverse una zona para estacionamiento de vehículos dentro del predio donde se instalará el parador, fuera del derecho de vía, para el uso de los servicios que se proporcionen en el establecimiento. El número de cajones se deberá determinar en función de los servicios que se establezcan.

Es muy importante considerar el volumen de tránsito que se generará en el parador, ya que esto dependerá de que el proyecto del acceso contenga todos los elementos geométricos para su correcta operación.

Los proyectos de accesos a paradores deben incluir los estudios de tránsito a detalle en los que se analice el volumen de tránsito generado, el inducido y el tránsito flotante que proveerá de insumos y servicios al parador, los periodos de mayor demanda, el tipo de vehículos incluyendo los de transporte de carga y las velocidades esperadas en la zona de influencia del acceso.

En los casos de proyectos de accesos a paradores de gran afluencia, se debe llevar a cabo un "Estudio de impacto vial" en la zona de influencia del acceso, con objeto de determinar el nivel de servicio y la capacidad en el tramo carretero o las vialidades aledañas, toda vez que si su impacto es tal que se vislumbre un deterioro en el tránsito de la carretera o las vialidades, la empresa promovente del acceso al parador deberá considerar en el proyecto y en sus costos de construcción, las obras necesarias de ampliación, modernización, obras a desnivel y complementarias o cualquier otro tipo de obra adicional en la carretera o vialidad, para que el tránsito normal no se vea afectado por estas instalaciones.

#### **B. Especificaciones para realizar los planos del proyecto para accesos.**



1. Se elaborará en papel bond o algún otro tipo de papel, que permita obtener copias.
2. Se modulará tomando en cuenta que al doblarlo el acordeón quede tamaño carta. Preferentemente será de 90 x 55 centímetros



3. El margen izquierdo será de 5 centímetros y tanto el margen derecho como los superior e inferior, serán de 1 centímetro.
4. En la parte central del plano se dibujará la planta, en la que se indicará:
  - a) Los carriles de aceleración y desaceleración de acuerdo a la velocidad de proyecto.
  - b) Longitud en tangente a cada lado del eje del acceso.
  - c) Datos de las curvas en los extremos de las tangentes a que se refiere el párrafo anterior.
  - d) En caso de que el eje del acceso forme un ángulo diferente de  $90^\circ$  con el eje del camino, anotar el valor de dicho ángulo.
  - e) Perfil del camino entre los puntos de inicio y conclusión de los carriles de cambio de velocidad (carril de deceleración y carril de aceleración) incluyendo la zona del acceso, más 100 metros a cada lado de los puntos referidos.
  - f) Cinco secciones transversales del camino comprendiendo el ancho total del derecho de vía: una en el eje del acceso, dos en las zonas de los carriles de deceleración y aceleración y una en cada extremo en donde inicia el perfil descrito en el inciso e).
  - g) Se indicarán las obras de drenaje existentes en el tramo del proyecto y se indicarán con otro tipo de líneas el proyecto de las obras de drenaje nuevas que darán continuidad a las existentes, así como las que ayudarán a desfogue los escurrimientos derivados de las obras del acceso, debidamente interconectadas a las existentes y conectadas hacia las zonas de desfogue fuera de la carretera. Todos los detalles que se requieran del proyecto de drenaje, se dibujarán en planos por separado, en los que se describirán todos los elementos y dimensiones de las obras de drenaje de la zona de influencia del acceso.
  - h) Se indicará con "X" y línea interrumpida el límite del Derecho de Vía de la carretera y deberá acotarse el ancho que existe entre el eje de la carretera a los límites del Derecho de Vía.
  - i) Con flechas en los extremos de la planta, se indicarán las poblaciones inmediatas, a manera de origen y destino.
  - j) Se dimensionará toda la geometría del camino, así como los anchos de la corona y de la carpeta asfáltica.
  - k) Deberá dibujarse todo lo que tenga influencia en el proyecto, como pueden ser árboles, postes, torres de energía eléctrica, líneas de alta tensión, telefónicas o telegráficas, paramentos de construcción, banquetas, guarniciones, coladeras, pozos, pantanos, ríos, bardas, cercas. Etc.

5. En zonas urbanas, se deberán dibujar en detalle los paramentos de las construcciones aledañas, indicando el uso del predio (habitación, comercio, estacionamiento, baldío, etc.)
6. En el ángulo superior izquierdo se dibujará el croquis general de localización lo más simplificado posible, de manera que permita reconocer y ubicar la obra conforme a las poblaciones y carreteras, y en el que se marcará.
  - a) El norte geográfico que será dibujado en forma visible, cuidando que todo el croquis se dibuje de tal manera que el norte indique hacia arriba.
  - b) La jurisdicción y el número de la carretera.
  - c) Nombre y dirección en que se encuentran las poblaciones más cercanas en ambos sentidos de la carretera.
  - d) Los kilometrajes de ambos extremos de la zona de influencia del acceso.
7. En la parte central izquierda se dejará un espacio de 12 x 20 centímetros para NOTAS SCT, recomendaciones y procedimientos de construcción bajo el título de OBSERVACIONES.
8. En el ángulo superior derecho se anotará en un cuadro, la lista de materiales sus características y especificaciones, así como los datos complementarios que se consideren necesarios para el análisis.
9. En la parte central derecha se dejará un espacio de 18 x 23 centímetros para notas SCT.
10. En el ángulo inferior derecho se localizará el cuadro usual SCT de 12 x 10 centímetros y el cuadro de referencia del interesado con los datos generales como:

Nombre del solicitante, identificación de la carretera, tipo de obra, nombre y firma de los que intervienen en el proyecto de la obra y en la autorización de la misma, fecha, número de plano, etc.

  SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES CENTROS S.C.T. _____				
CARRETERA: _____			TRAMO: _____	
NOMBRE DE LA OBRA: _____				
REVISÓ	REVISÓ	Vo. Bo.	AUTORIZÓ	En su caso: REVISÓ
RESIDENTE DE OBRA DE CONSERVACIÓN " _____ "	RESIDENTE GRAL. DE CONSERVACIÓN DE CARRETERAS	SUBDIRECTOR DE OBRAS DEL CENTRO SCT _____	DIRECTOR GRAL. DEL CENTRO S.C.T. _____	UNIDAD GENERAL DE SERVICIOS TÉCNICOS
NOMBRE	NOMBRE	NOMBRE	NOMBRE	NOMBRE
NOMBRE DEL SOLICITANTE: _____				
CARRETERA: _____			TRAMO: _____	
OBRA:				
LEVANTÓ NOMBRE	DIBUJÓ/PROYECTÓ NOMBRE		AUTORIZÓ NOMBRE	
FIRMA	FIRMA		FIRMA	
MUNICIPIO, _____, A _____ DE _____ DE 2014				

**Notas:**

1. Presentar el proyecto en original y en un archivo electrónico, firmado por un perito responsable de la obra, con su número de cedula profesional.
2. Para cada uno de los planos del proyecto, se deberán dibujar los cuadros SCT y de referencia, mostrados aquí.
3. El material, las dimensiones del papel y de los márgenes de los planos del proyecto, serán los mismos que se indican en este capítulo
4. La distribución de los elementos como: croquis general de localización, NOTAS SCT, recomendaciones y procedimientos de construcción, lista de materiales, características y especificaciones, datos complementarios, cuadros y notas, serán como se describe en este capítulo.

ÁREA RESPONSABLE:

Unidad de Asuntos Jurídicos

PROCEDIMIENTO:

Permisos para Aprovechamiento del Derecho de Vía y Zonas Aledañas en Carreteras Federales Libres de Peaje

FORMATO:

Accesos F 0706 03

RESGUARDO

5 AÑOS

## GUÍA DE LLENADO

Campo	Datos que deberán anotarse
1	Se anota el nombre del Centro SCT correspondiente, donde se hará entrega de la solicitud por parte del permisionario.