

REGLAMENTO DE DISEÑO VIAL Y URBANO PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE QUERÉTARO

(Proyecto)

TÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO PRIMERO DE LAS GENERALIDADES

Artículo 1. Las disposiciones del presente Reglamento son de orden público, interés social y observancia obligatoria, y tienen por objeto promover, respetar, proteger y garantizar el derecho de las personas a una movilidad urbana sostenible, a través de la aplicación de normas para regular el diseño vial y el diseño urbano en los desarrollos inmobiliarios, las construcciones y las vialidades que se desarrollen dentro del Municipio de Querétaro, promoviendo una efectiva movilidad urbana con equidad, perspectiva de género y accesibilidad universal; que genere cercanía, favorezca la relación armónica entre las diferentes actividades urbanas y garantice la seguridad vial de todas las personas; mediante la conformación de una red vial coherente y jerarquizada, conformada por vialidades primarias, secundarias y locales, eficientemente conectadas, que privilegie la movilidad no motorizada y el transporte público, y con vinculación jerarquizada a los usos de suelo, favoreciendo usos de suelo mixtos bien ubicados y densidades de población sostenibles.

Artículo 2. Deben sujetarse a las disposiciones de este Reglamento y sus normas técnicas, y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, los desarrollos inmobiliarios, incluyendo los fraccionamientos, las unidades condominales y los condominios, las nuevas construcciones, las obras de modificación, ampliación y demolición de construcciones existentes, las obras públicas, y las vialidades.

Artículo 3. Las disposiciones del presente Reglamento serán aplicables en la totalidad del territorio del Municipio de Querétaro.

Artículo 4. Cuando en este reglamento se utilice el genérico masculino por efectos gramaticales, se entenderá que se hace referencia a mujeres y a hombres por igual, en ese tenor los nombramientos que en específico se expidan en cumplimiento del presente, deberán referirse en cuanto al género particular del nombrado.

Artículo 5. Se consideran causas de utilidad pública en materia de movilidad:

- I. Formular e instrumentar políticas y acciones para impulsar la movilidad urbana sostenible;
- II. El fomento, impulso y ejecución de obras de infraestructura, equipamiento y servicios públicos urbanos y metropolitanos, así como la ejecución de aquellas destinadas para fomentar e impulsar la movilidad urbana sostenible;



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

- III. La creación, recuperación, mantenimiento, protección y progresividad del espacio público para uso comunitario y para la movilidad sostenible;
- IV. El establecimiento de zonas de bajas emisiones, zonas de cero emisiones, zonas de gestión de transporte pesado y transporte de carga, zonas de tránsito con regulación especial y zonas de estacionamiento en vía pública regulado;
- V. El establecimiento de mecanismos para evaluar el impacto en la movilidad que generen los desarrollos inmobiliarios, construcciones y vialidades, a efecto de vigilar que los impactos generados sean mitigados y garantizar su integración sostenible al entorno urbano; y
- VI. Todas las demás acciones que se realicen para dar cumplimiento a los fines del presente reglamento, en congruencia y sin perjuicio de las atribuciones de la federación y del estado.

Artículo 6. Para la determinación de la política pública en materia de movilidad a nivel municipal, para la realización de obras, acciones o proyectos en materia de movilidad, así como para el diseño y construcción de todos los desarrollos inmobiliarios, construcciones, obras públicas y vialidades que se realicen dentro del territorio municipal, se dará prioridad y preferencia en la utilización del espacio público de acuerdo con la siguiente jerarquía de usuarios de la red de movilidad:

- I. Peatones: Niñas, niños y adolescentes; personas con discapacidad y movilidad reducida, personas de la tercera edad; mujeres embarazadas; personas con niña o niño en brazos; escolares de nivel básico; personas que transiten sobre la vía pública y personas que transiten en vehículos recreativos o unipersonales aptos para su uso sobre la banqueta;
- II. Ciclistas y personas que transiten en vehículos recreativos o unipersonales de velocidad limitada, sobre el rodamiento vehicular;
- III. Personas usuarias del servicio de transporte público de pasajeros;
- IV. Personas prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros y vehículos de emergencia;
- V. Personas usuarias y operadoras del transporte de carga y distribución de mercancías; y
- VI. Personas usuarias de vehículos particulares motorizados.

En el ámbito de sus atribuciones, las autoridades municipales deben contemplar lo dispuesto en este artículo como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas, programas, proyectos y acciones, procurando en todo momento su cumplimiento y protección.



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

CAPÍTULO SEGUNDO DE LAS DEFINICIONES

Artículo 7. Para los efectos de este Reglamento se entenderá por:

- I. **Acceso a predio.** Obra que sirve para enlazar un predio con un camino o carretera para permitir la entrada y salida, mediante la infraestructura vial necesaria según la normatividad aplicable.
- II. **Accesibilidad Universal.** Las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales.
- III. **Acciones de compensación.** - Corresponde al monto establecido en la Ley de Ingresos Del Municipio de Querétaro vigente, por concepto de aprovechamientos derivados de los Dictámenes de Impacto en Movilidad, para compensar los efectos negativos que genere el proyecto a mediano y largo plazo en la movilidad urbana dentro del territorio municipal.
- IV. **Acciones de integración.** Son todas aquellas acciones que deberán ser ejecutadas por el promotor, orientadas a garantizar la integración sostenible de su proyecto con el entorno urbano inmediato, considerando su escala y nivel de servicio, y garantizando su integración a la red municipal de movilidad, considerando las mejores prácticas de seguridad vial, optimizando la infraestructura existente y dando prioridad a los medios de movilidad no motorizados y al transporte público.
- V. **Acciones de mitigación.** Son todas aquellas acciones que deberán ser ejecutadas por el promotor, orientadas a garantizar la mitigación de las externalidades negativas generadas por el proyecto en el entorno urbano regional en el que se inserta, considerando su escala, nivel de servicio e impactos agregados, a efecto de evitar afectación a costos económicos, sociales, ambientales, o de cualquier otra índole que puedan ser generados como consecuencia de su desarrollo.
- VI. **Acción urbanística.** Actos o actividades tendientes al uso o aprovechamiento del suelo dentro de Áreas Urbanizadas o Urbanizables, tales como subdivisiones, parcelaciones, fusiones, lotificaciones, relotificaciones, fraccionamientos, unidades condominales, condominios, conjuntos urbanos, vialidades de nueva creación (pertenecientes o no a un desarrollo habitacional) o urbanizaciones en general, así como de construcción, ampliación, remodelación, reparación, demolición o reconstrucción de inmuebles, de propiedad pública o privada, que por su naturaleza están determinadas en los planes o programas de Desarrollo Urbano o cuentan con los permisos correspondientes. Comprende también la realización de



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

obras de equipamiento, infraestructura o Servicios Urbanos;

- VII. **Andador.** Vialidad de acceso o enlace en donde la circulación peatonal y la movilidad no motorizada es prioritaria. Deberá contar con elementos de diseño que garanticen la circulación de vehículos para servicios de emergencia a baja velocidad.
- VIII. **Auditoría de seguridad vial.** Procedimiento sistemático útil para la prevención de accidentes de tránsito y la reducción de la gravedad de los mismos, mediante el cual se comprueban las condiciones de seguridad en el proyecto de una nueva vía pública o de una vía pública existente o de cualquier proyecto u obra que pueda afectar tanto a la misma vía como a los usuarios, con el propósito de garantizar que las vías públicas, desde su primera fase de planeación, se diseñen con los criterios óptimos de seguridad para todos sus usuarios, verificando que se mantienen dichos juicios durante las fases del proyecto, construcción, conservación y puesta en servicio de la vía, y que debe realizar un auditor o grupo de auditores certificados.
- IX. **Autoridad Competente.** Aquella dependencia federal, estatal o municipal, que tenga facultades técnicas y jurídicas que le permitan emitir opiniones técnicas o dictámenes y en su caso autorizaciones en la materia de su competencia.
- X. **Área de uso público.** Espacios interiores o exteriores que están disponibles para el público en general en un inmueble de propiedad pública o privada.
- XI. **Arroyo vial.** Franja destinada a la circulación de los vehículos, delimitada por los acotamientos o las banquetas.
- XII. **Bahía.** Espacio delimitado para el ingreso, salida y estacionamiento de vehículos de transporte público o particulares cuando esté permitido.
- XIII. **Banqueta o Acera.** Área pavimentada entre las edificaciones y las calles o avenidas, destinada a la circulación de peatones, con o sin desnivel respecto al arroyo vial.
- XIV. **Bicicleta.** Vehículo no motorizado, de propulsión humana a través de pedales.
- XV. **Biciestacionamiento.** Espacio que permite a las personas ciclistas resguardar la bicicleta de manera segura en el espacio público. Para efectos del presente reglamento, un biciestacionamiento es una estructura que tiene capacidad para sujetar una bicicleta.
- XVI. **Caja bici/moto o Área de espera para bicicleta y motocicletas.** Zona marcada sobre el pavimento en una intersección de vías que tengan semáforos, que permite a los conductores de estos vehículos aguardar la luz verde.
- XVII. **Calle.** Todo espacio público destinado al tránsito de peatones y vehículos, y a la prestación de servicios públicos.



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

- XVIII. **Camellón.** Área central de una vía pública que divide en dos cuerpos el arroyo vehicular de una calle.
- XIX. **Carril.** Franja longitudinal en que puede estar dividida el arroyo vehicular, delimitada por marcas, y con anchura suficiente para la circulación de vehículos.
- XX. **Ciclista.** Persona conductora de un vehículo de tracción humana a través de pedales, así como de vehículos de pedales, asistidos por motores eléctricos, siempre y cuando desarrollen velocidades máximas de 25 kilómetros por hora.
- XXI. **Chicana.** Es un dispositivo instalado en la vía pública que consiste en elementos que hacen cambiar de la trayectoria recta de los vehículos en una calle hacia una de curvatura para reducir la velocidad.
- XXII. **Código Urbano.** Código Urbano del Estado de Querétaro.
- XXIII. **Condominio.** Régimen jurídico de propiedad determinado por la legislación civil.
- XXIV. **Condómino.** La persona propietaria de una o más unidades de propiedad exclusiva y copropietaria de los elementos y partes comunes que integren un desarrollo en condominio o unidad Condominal.
- XXV. **Construcción.** Cada uno de los edificios que se encuentran unidos permanentemente al suelo, con independencia de los materiales usados para construirlo, el uso al que sean destinados, o cualquier otra circunstancia concerniente a su emplazamiento.
- XXVI. **Coordenadas UTM.** Sistema de coordenadas basado en la proyección cartográfica transversa de Mercator.
- XXVII. **Cruce peatonal.** Área sobre el arroyo vehicular, exclusiva para el tránsito de los peatones.
- XXVIII. **Desarrollo Inmobiliario:** Bien inmueble que por sus características físicas o su régimen de propiedad se constituye como un Fraccionamiento, un Condominio o una Unidad Condominal.
- XXIX. **Desarrollo Orientado al Transporte (DOT).** Un tipo de desarrollo urbano que ubica construcciones residenciales, comerciales y de oficina, así como servicios públicos en la misma área, con el fin de potenciar al máximo el uso del transporte público. A menudo se incorporan principios del diseño para promover los desplazamientos a pie y el uso de la bicicleta. Normalmente un barrio orientado al transporte tiene como eje central una estación o parada de transporte público, rodeada de edificaciones con una densidad relativamente alta que por lo general se encuentran dentro de un radio de 400 a 800 metros.
- XXX. **Dictamen de Impacto en Movilidad.** También conocido como Dictamen de Impacto Vial, es el documento emitido por la Secretaría de Movilidad, a partir de



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

un Estudio de Impacto en Movilidad, que:

- a. Describe las características de operación y seguridad vial del proyecto y su entorno vial;
- b. Establece las acciones de integración, mitigación y compensación para minimizar las externalidades negativas generadas por el proyecto; y
- c. Determina la factibilidad o viabilidad del proyecto en materia de movilidad para la integración con su entorno vial.

XXXI. **Dirección.** Dirección de Gestión de la Movilidad de la Secretaría de Movilidad.

XXXII. **Dispositivos para el control del tránsito.** Conjunto de elementos que ordenan y orientan los movimientos de tránsito de personas y circulación de vehículos; que previenen y proporcionan información a los usuarios de la vía para garantizar su seguridad, permitiendo una operación efectiva del flujo peatonal y vehicular.

XXXIII. **Espacio público.** Área delimitada por construcciones o por elementos naturales, que permite la circulación peatonal y vehicular, así como la recreación y reunión de los habitantes, tales como, calles, plazas, avenidas, viaductos, paseos, jardines, bosques, parques públicos y demás de naturaleza análoga.

XXXIV. **Estudio de Impacto en Movilidad.-** También conocido como Estudio de Impacto Vial, es el estudio técnico que tiene por objetivo identificar los cambios en las condiciones de operación y seguridad vial en la infraestructura vial existente y/o futura, que incluye a todos los usuarios de la vía pública, medios y modos de transporte, para establecer las acciones de integración, mitigación y compensación y reducir las externalidades negativas generadas por el proyecto, con el propósito de garantizar la adecuada integración de éste a su entorno, así como asegurar el cumplimiento de los objetivos de calidad de vida, sostenibilidad y funcionalidad definidos para el territorio municipal en materia de movilidad urbana. El Estudio de Impacto en Movilidad puede realizarse para:

- a. El impacto inducido por la construcción, modificación y/o modernización de desarrollos habitacionales, comerciales, de servicios, industriales y/o mixtos; y
- b. El impacto generado por la construcción, modificación y/o modernización de vialidades, intersecciones, ejes de transporte, estaciones multimodales, terminales, estaciones de transferencia, y todo aquel proyecto que tenga relación con la infraestructura para el transporte y la movilidad.

XXXV. **Guarnición.** Elemento constructivo de confinamiento para establecer los límites de infraestructura geométrica horizontal como son: banquetas, camellones e isletas para dividir las superficies de rodamiento.

XXXVI. **Habitabilidad.** Calidad del espacio público que genera una experiencia de comodidad y aceptabilidad en el usuario de ese espacio, y que permite la



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

realización de actividades lúdicas, recreativas, culturales, de convivencia, y en general cualquiera distinta al tránsito.

- XXXVII. **Hecho de tránsito.** Evento que es producido por el tránsito de personas y bienes, en el que interviene por lo menos un vehículo; causando la muerte, lesiones, alguna discapacidad y/o daños materiales; que puede prevenirse y sus efectos adversos atenuarse al identificarse las causas que provocan el hecho.
- XXXVIII. **Imagen Urbana.** Es la impresión visual que producen las características físicas, arquitectónicas y urbanísticas de cada elemento que se integra al contexto urbano.
- XXXIX. **Infraestructura Urbana.** Las redes por las que se comunican personas, bienes y servicios, entre las que se encuentran la vial, hidráulica, sanitaria, pluvial, eléctrica, de voz y datos, etc.
- XL. **Intersección.** Nodo donde convergen dos o más calles, en la que se realizan los movimientos direccionales del tránsito peatonal o vehicular.
- XLI. **Jerarquía de movilidad.** Clasificación que facilita determinar el modo de transportarse que tendrá prioridad en el diseño del espacio público, y cómo se dará la interacción con los otros modos menos deseables, de forma que se garantice que todas las personas puedan realizar sus viajes en condiciones inclusivas, de seguridad, sustentabilidad y resiliencia.
- XLII. **Legibilidad de una calle.** Facilidad por parte de los usuarios de una calle para comprender cómo y por dónde circular en ella con base en las señales, geometría y materiales de la misma.
- XLIII. **Línea de deseo.** La ruta más corta o con mayor facilidad de recorrido y legibilidad, entre un origen y un destino. Es la ruta más eficiente y conveniente que por lo tanto debe ser considerada en el diseño de cualquier acción urbanística.
- XLIV. **Mobiliario urbano.** Todos aquellos elementos urbanos complementarios, ya sean fijos, permanentes, móviles o temporales, ubicados en la vía pública o en espacios al exterior que sirven de apoyo a la infraestructura y al equipamiento urbano.
- XLV. **Movilidad sostenible.** Capacidad de desplazamiento, eficiente, seguro, equitativo, saludable, participativo, competitivo de personas y bienes en el territorio, y que se funda en medidas apropiadas de preservación del equilibrio ecológico, protección del ambiente y aprovechamiento de los recursos naturales.
- XLVI. **Movilidad urbana.** Es el desplazamiento que tiene un origen y destino, ya sea por medios de transporte motorizados o no motorizados, particulares o colectivos, que una persona puede utilizar para trasladarse de un lugar a otro dentro de una urbe.
- XLVII. **Nivel de servicio multimodal.** Medida de desempeño que representa la calidad del servicio de cada uno de los modos de movilidad.



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

- XLVIII. **Norma Oficial Mexicana (NOM).** La regulación técnica de observancia obligatoria expedida por las dependencias competentes, conforme a lo establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, que establece reglas, especificaciones, atributos, directrices, características o prescripciones aplicables a un producto, proceso, instalación, sistema, actividad, servicio o método de producción u operación, así como aquellas relativas a la terminología, simbología, embalaje, marcado o etiquetado y las que se refieran a su cumplimiento o aplicación.
- XLIX. **Norma Técnica Complementaria.** El dato o conjunto de datos organizados en tablas, listas, expresiones gráficas o cualquier otro medio, que determinan y apoyan la interpretación o establecen parámetros, alturas, dimensiones, grosores o cualquier otra información de carácter arquitectónico e ingenieril relacionado con las edificaciones en cuanto a su funcionalidad, habitabilidad, estabilidad y seguridad, así como el procedimiento constructivo, la operación y mantenimiento preventivos, y que forman parte integral del presente Reglamento.
- L. **Oreja.** Extensión de la banqueta que generalmente se coloca en las esquinas de las calles con el objetivo de acortar las distancias de los cruces peatonales y aumentar la visibilidad entre peatones y automovilistas. También sirven para reducir los radios de giro de los vehículos y por lo tanto sus velocidades, así como para impedir el estacionamiento de vehículos en las esquinas.
- LI. **Registro.** Registro de Corresponsables en Ingeniería de Tránsito.
- LII. **Peatones.** Se refiere a cualquier persona, sin importar su edad o condición, que se traslada con su propio cuerpo o con el apoyo de ayudas técnicas a lo largo de vialidades y en general del espacio público. Son las personas usuarias de la vía pública con mayor prioridad dentro de la jerarquía de la movilidad, es decir, las que tienen la preferencia en el uso del espacio vial sobre otros usuarios.
- LIII. **Persona con discapacidad.** Aquella que, por razón congénita o adquirida presenta una o más deficiencias de carácter físico, mental, intelectual o sensorial, ya sea permanente o temporal y que al interactuar las barreras que le impone el entorno social, pueda impedir su inclusión plena y efectiva, en igualdad de condiciones con los demás.
- LIV. **Personas con movilidad reducida o limitada.** Personas que, de forma temporal o permanente, debido a enfermedad, edad, accidente o alguna otra condición, realizan un desplazamiento lento, difícil o desequilibrado. Incluye a personas adultas mayores, personas que transitan con niñas y niños pequeños, personas con discapacidad y personas con equipaje o carga.
- LV. **Persona Vulnerable.** Es aquella que por su condición tiene una mayor exposición a factores de riesgo vial, o que no tiene los recursos y capacidad necesarios para enfrentar esta situación.
- LVI. **Predio.** Es el terreno urbano o rústico que contiene o no construcciones, el cual



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

está sujeto en su caso a un régimen de propiedad con extensión y límites físicos reconocidos, en posesión y administrados por una sola entidad, ya sea de manera particular, colectiva, social o pública, y es avalada por la autoridad competente.

- LVII. **Programa de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS).** Es el documento técnico – jurídico de planeación, implementación y control de la política pública en materia de movilidad urbana para el Municipio de Querétaro.
- LVIII. **Promotor.** Persona física o moral que acredita el interés jurídico respecto a la solicitud de autorización, dictamen o permiso en materia de movilidad, ante la Secretaría de Movilidad.
- LIX. **Radio de giro.** Radio de la circunferencia definida por la trayectoria de la rueda delantera de un vehículo (la externa cuando hay dos ruedas delanteras), cuando éste efectúa un giro. Así como el referido al giro o maniobra de un individuo en su transitar.
- LX. **Reglamento.** Al presente Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro;
- LXI. **Ruta accesible:** Es aquella que permite una circulación legible, continua y sin obstáculos; con la combinación de elementos construidos, accesorios y la señalización que garantiza a las personas entrar, desplazarse, salir, orientarse y comunicarse con el uso seguro, autónomo y cómodo del entorno físico, ya sea en edificaciones, espacio público o el transporte;
- LXII. **Secretaría.** La Secretaría de Movilidad del Municipio de Querétaro.
- LXIII. **Seguridad vial.** Suma de condiciones por las que las vías están libres de daños o riesgos causados por la movilidad de los usuarios. La seguridad vial está basada en normas y sistemas por la que se disminuyen las posibilidades de averías y choques y sus consecuencias. Su finalidad es proteger a las personas y bienes, mediante la eliminación o el control de los factores de riesgo que permitan reducir la cantidad y severidad de los hechos de tránsito.
- LXIV. **Semáforo.** Es uno de los dispositivos de control de tránsito mecánico o eléctrico, que tiene como función separar y ordenar por ciclos, y así regular la circulación de vehículos (motorizados y no motorizados) y de peatones. Además, establecen el derecho de paso, a través de indicaciones luminosas, audibles o vibratorias. Su objetivo es incrementar la seguridad y los niveles de servicio en los cruces.
- LXV. **Señalamiento.** Conjunto integrado de marcas y señales que indican la geometría de las carreteras y vías urbanas, así como sus bifurcaciones, cruces y pasos a nivel; previenen sobre la existencia de algún peligro potencial en el camino y su naturaleza; regulan el tránsito indicando las limitaciones físicas o prohibiciones reglamentarias que restringen el uso de esas vías públicas; denotan los elementos estructurales que están instalados dentro del derecho de vía; y sirven de guía a los usuarios a lo largo de sus itinerarios. Los cuales deberán estar integrados de



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

símbolos, buscando reducir el uso de texto para lograr la universalidad de los mensajes a través de las señales.

- LXVI. **Señalamiento horizontal.** Es el conjunto de marcas que se pintan o dispositivos de relieve que se colocan sobre el pavimento, guarniciones y estructuras, con el propósito de delinear las características geométricas de las carreteras y vías urbanas, y denotar todos aquellos elementos estructurales que estén instalados dentro del derecho de vía, para regular y canalizar el tránsito de vehículos y peatones, así como proporcionar información a los usuarios. Estas marcas son rayas, símbolos, leyendas o dispositivos.
- LXVII. **Señalamiento vertical.** Es el conjunto de señales en tableros fijados en postes, marcos y otras estructuras, integradas con leyendas y símbolos. Según su propósito, las señales pueden ser preventivas, restrictivas, informativas, turísticas y de servicios, o diversas.
- LXVIII. **Sistemas de Transporte Inteligente (STI).** Intelligent Transport Systems (ITS), se refieren a los sistemas que aplican tecnologías de información, comunicación y sensores a los vehículos y la infraestructura de transporte con el fin de proporcionar información en tiempo real para que los usuarios de la calle y los operadores del sistema de transporte tomen mejores decisiones.
- LXIX. **Sistema de Movilidad Municipal.** Red de infraestructura para la movilidad conformada por la red peatonal, la red ciclista, la red de transporte público, la red vial y el mobiliario urbano, señalética y elementos complementarios.
- LXX. **Sistema Vial Urbano.** Red de infraestructura para la movilidad conformada por Vialidades primarias, secundarias, terciarias, logrando circular personas a pie, en bicicletas, vehículos de movilidad urbana, autobuses del transporte público, vehículos de carga con base en las regulaciones de configuración y horaria, así como conductores y pasajeros de vehículos.
- LXXI. **Software de análisis, modelación, simulación y optimización de tráfico.** Los softwares de modelización y/o simulación pueden clasificarse según el modelo de tráfico que utilicen, estos modelos pueden ser macroscópicos, mesoscópicos o microscópicos.
- LXXII. **Superficie de rodamiento.** Área de una vialidad sobre la cual transitan los vehículos.
- LXXIII. **Tránsito.** Circulación de vehículos y personas por calles y banquetas, y en general por cualquier vía de circulación terrestre, marítima o aérea.
- LXXIV. **Usuarios vulnerables de la vía.** Se refiere a las personas que por el modo de transporte que utilizan, tienen una mayor exposición a factores de riesgo vial. Pueden ser peatones, ciclistas y motociclistas por su exposición, y personas con discapacidad, niños, adultos mayores, entre otros; por su capacidad reducida tanto de movilidad, como de cognición respecto a entornos viales en las ciudades.



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

- LXXV. **Velocidad de diseño.** La velocidad de diseño es la velocidad máxima que puede alcanzar un vehículo derivado del diseño geométrico que una vialidad permite.
- LXXVI. **Vehículo.** Aparato diseñado para el tránsito terrestre, propulsado por una fuerza humana directa o asistido para ello por un motor de combustión interna y/o eléctrica, o cualquier otra fuerza motriz, el cual es utilizado para el transporte de personas o bienes.
- LXXVII. **Vía de acceso controlado.** Vía con flujo continuo y separado físicamente del resto de la red vial, conectado únicamente mediante carriles de acceso y desincorporación o de aceleración y desaceleración. Puede tener vías laterales, las cuales no son de acceso controlado.
- LXXVIII. **Vialidad.** Espacio destinado al tránsito de personas y vehículos, entendidos como aquellos espacios y lugares de acceso público comprendidos dentro del territorio municipal, y autorizados para el tránsito de personas, objetos o vehículos.
- LXXIX. **Vía pública:** Las avenidas, calzadas, arroyo vehicular, plazas, calles, parques, andadores, caminos, bulevares, callejones de acceso, ciclo pistas, banquetas, caminos vecinales, carreteras, brechas, desviaciones, veredas, senderos, acotamientos y puentes que unan vías del dominio público. Constituyen bienes de dominio público, imprescriptibles, inalienables, inembargables y exentos de toda acción reivindicatoria por los particulares; su uso es común y se encuentra sujeto a las modalidades y limitaciones que señalen las leyes y reglamentos aplicables.
- LXXX. **Visión cero.** Estrategia integral de seguridad vial que busca tomar medidas de prevención a fin de llevar a cero el número de muertes por tránsito, bajo el precepto fundamental de que ninguna vida perdida es aceptable. El concepto de sistema de tráfico con visión cero se basa en cuatro elementos: **Ético:** la vida y la salud humana son supremas; **Responsabilidad compartida:** el estado como proveedor de infraestructura vial y el ciudadano como usuario de la vialidad son corresponsables de la procuración de la vida humana en las calles; **Filosofía de seguridad:** los seres humanos cometen errores y el cuerpo humano es vulnerable; y **Creación de mecanismos para el cambio:** desarrollar e implementar acciones de reducción de riesgos y reducción de daños en la vialidad.
- LXXXI. **Zonas de tránsito calmado (Zona 20 y Zona 30).** Área delimitada al interior de colonias, barrios o pueblos, cuyas vías se diseñan para reducir el volumen y velocidad del tránsito, de forma tal que peatones, ciclistas y conductores de vehículos motorizados circulen de manera segura.
- LXXXII. **Zonas de bajas emisiones.** Son áreas en las que el acceso a determinados vehículos está restringido debido a sus emisiones. Los vehículos que superan determinadas emisiones pueden estar sujetos al pago de un peaje de entrada a la zona.

CAPÍTULO TERCERO DE LAS AUTORIDADES Y SUS FACULTADES



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

Artículo 8. Corresponde la aplicación del presente ordenamiento a:

- I. El Ayuntamiento;
- II. El Presidente Municipal;
- III. La Secretaría de Movilidad;
- IV. La Secretaría de Desarrollo Sostenible;
- V. La Secretaría de Finanzas;
- VI. La Secretaría de Obras Públicas Municipales; y
- VII. El Instituto Municipal para Prevenir y Eliminar la Discriminación;

Corresponde a las dependencias, organismos y entidades de la Administración Pública Municipal, la aplicación de las disposiciones reglamentarias de este ordenamiento en el desarrollo de sus actividades y ámbito de competencia.

Artículo 9. Corresponde al Ayuntamiento:

- I. Aprobar el Programa de Movilidad Urbana Sostenible;
- II. Aprobar el Programa de Seguridad Vial Municipal;
- III. Vigilar que la planeación, regulación y gestión de los asentamientos humanos, y centros de población, se apeguen a los diez principios de política pública establecidos en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano;
- IV. Determinar las políticas de movilidad que permitan que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse dentro del territorio municipal, a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades disponibles de forma sostenible, segura, con accesibilidad universal, equidad y perspectiva de género;
- V. Dictar las bases generales, medidas y acciones pertinentes para la autorización, modificación y regulación de los desarrollos inmobiliarios, las construcciones y las vialidades en el municipio de Querétaro, a fin de garantizar que cuenten con un diseño vial y urbano que promueva la movilidad sostenible en condiciones óptimas y seguras, y que promuevan la calidad de vida de sus habitantes;
- VI. Promover la coordinación metropolitana de los municipios en materia de movilidad;
- VII. Instrumentar y articular en concordancia con las instancias federal y estatal, las políticas públicas en materia de seguridad vial, orientadas a disminuir los hechos de tránsito; y
- VIII. Las demás facultades y atribuciones que le señalen las diversas disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

Artículo 10. Corresponde al Presidente Municipal:

- I. Vigilar el cumplimiento del presente ordenamiento;



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

- II. Promover la adopción de nuevos hábitos de movilidad urbana sostenible y prevención de hechos de tránsito, que permitan respetar al peatón, prevenir conflictos de tránsito, desestimular el uso del automóvil particular y promover el uso del transporte público y la movilidad no motorizada;
- III. Priorizar las inversiones públicas en materia de movilidad, considerando el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad de la colectividad;
- IV. Ordenar acciones y programas relacionados con disposiciones en la materia; y
- V. Las demás facultades y atribuciones que le señalen diversas disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

Artículo 11. Corresponde a la Secretaría de Movilidad:

- I. Formular, desarrollar, implementar y evaluar políticas, programas y proyectos de movilidad dentro del territorio municipal;
- II. Proponer estrategias, programas y proyectos para impulsar el transporte eficiente y sostenible, para la mitigación al cambio climático;
- III. Proponer acciones, instrumentos y mecanismos para impulsar la movilidad sostenible, tales como la optimización de la infraestructura para la movilidad existente, instrumentos de gestión de la demanda del transporte, incentivos fiscales e instrumentos de financiamiento para la movilidad urbana sostenible, entre otros;
- IV. Participar en la elaboración, regulación y ejecución de planes estratégicos, programáticos y sectoriales en materia de movilidad urbana;
- V. Participar en la planeación y ordenamiento del desarrollo urbano correspondiente al Municipio de Querétaro, en forma conjunta y coordinada con la Secretaría de Desarrollo Sostenible;
- VI. Establecer y aplicar normas para el adecuado aprovechamiento del suelo, construcciones y la infraestructura, determinando las características y requerimientos de construcción, en conjunto con la Secretaría de Desarrollo Sostenible;
- VII. Aplicar y vigilar las disposiciones municipales sobre uso del suelo, estacionamientos y anuncios, en conjunto con la Secretaría de Desarrollo Sostenible;
- VIII. Coordinar el desarrollo de proyectos municipales de edificaciones y de espacios urbanos, que reporten fuerte impacto sobre la ciudad, en conjunto con la Secretaría de Desarrollo Sostenible;



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

- IX. Desarrollar el Sistema de Planeación para la Movilidad en coordinación y vinculación con el Sistema de Planeación Urbana a nivel Federal, Estatal y Municipal;
- X. Proponer mecanismos de financiamiento para la movilidad;
- XI. Promover la educación y cultura de movilidad;
- XII. Elaborar, validar, evaluar y modificar planes, programas y declaratorias de desarrollo urbano dentro de su jurisdicción y competencia, en conjunto con la Secretaría de Desarrollo Sostenible del Municipio de Querétaro y la Secretaría de Obras Públicas Municipales;
- XIII. Proponer políticas, programas y proyectos para la prevención de hechos de tránsito y el mejoramiento de la infraestructura vial, priorizando la movilidad no motorizada;
- XIV. Proponer políticas, programas y proyectos para promover el acceso de mujeres y niñas a espacios públicos y a infraestructura para el transporte de calidad, de forma segura y eficiente, incluyendo acciones que coadyuven a eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual en la vía pública;
- XV. Proponer políticas, programas y proyectos que integren al transporte de carga y la distribución de bienes con visión de sostenibilidad y eficiencia;
- XVI. Proponer políticas, programas y proyectos que fomenten la movilidad institucional, incluyendo sistemas de auto compartido, transporte público privado, el uso de la bicicleta como medio de transporte, la redistribución de acuerdo al lugar de residencia, entre otros;
- XVII. Proponer ante el H. Ayuntamiento instrumentos de ordenamiento territorial y planeación urbana que permitan mejorar la movilidad sostenible tales como programas de desarrollo urbano con una visión de desarrollo orientado al transporte, programas sectoriales de movilidad, polígonos de actuación, esquemas de desarrollo, esquemas viales, planes maestros y el destino de reservas territoriales; a fin de lograr un modelo de ciudad compacta, continua y con densidad de población e intensidad de aprovechamiento del suelo sostenible, acordes a la capacidad de carga de la infraestructura, equipamientos y servicios necesarios, reduciendo la distancia de los viajes;
- XVIII. Formular, proponer, ejecutar y difundir, previa aprobación del H. Ayuntamiento, el Programa de Movilidad Urbana Sostenible, que se vinculará transversalmente con los programas existentes en materia de desarrollo urbano y ecología, incluyendo los planes y programas metropolitanos vigentes en materia de movilidad;
- XIX. Implementar programas y acciones que permitan garantizar la accesibilidad y movilidad de las personas con discapacidad en el Municipio de Querétaro;



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

- XX. Proponer ante el H. Ayuntamiento la designación de zonas de tránsito calmado, zonas de tránsito restringido, zonas de bajas emisiones y zonas de cero emisiones, y zonas de estacionamiento en vía pública regulado;
- XXI. Promover el fortalecimiento institucional en materia de planeación, regulación y administración de la red de movilidad municipal;
- XXII. Recomendar los ajustes presupuestales y programáticos pertinentes para la atención de lo establecido en el presente Reglamento;
- XXIII. Implementar programas de capacitación en materia de diseño vial y urbano a servidores públicos; así como a integrantes del sector social y privado;
- XXIV. Celebrar convenios de cooperación y coordinación en materia de movilidad;
- XXV. Realizar diagnósticos relativos al funcionamiento del Sistema de Movilidad Municipal;
- XXVI. Conformar un Sistema de Información Geográfica de movilidad para el municipio de Querétaro, que comprenda bases de datos;
- XXVII. Realizar estudios y análisis en materia de movilidad;
- XXVIII. Realizar opiniones técnicas relativas a solicitudes de autorización de acciones urbanísticas que impliquen la expansión, modificación o afectación de la infraestructura para la movilidad dentro del territorio municipal, incluyendo solicitudes de modificación de los planes o programas de desarrollo urbano vigentes;
- XXIX. Proponer alternativas de solución a los conflictos de vialidad que se suscitan en el territorio municipal; debidamente fundamentados en estudios, análisis y diagnósticos;
- XXX. Dirigir, regular y formular políticas públicas que permitan la planeación, implementación, desarrollo, integración y conexión de la infraestructura y equipamiento peatonal y ciclista;
- XXXI. Formular y proponer estudios y recomendaciones técnicas en materia de movilidad no motorizada, estacionamiento en vía pública, accesibilidad universal y la gestión del uso de la vía pública, que sirvan de soporte para la presentación de iniciativas reglamentarias que mejoren el marco normativo municipal;
- XXXII. Revisar, analizar y aprobar los proyectos relacionados a la movilidad no motorizada, accesibilidad universal y el estacionamiento fuera de la vía pública aplicables al territorio municipal, desarrollados por otras dependencias y organismos de la administración pública;



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

- XXXIII. Promover la generación de rutas accesibles que coadyuvar a que las personas con discapacidad y las personas con movilidad limitada, puedan desplazarse y hacer uso óptimo del espacio público, en el marco del diseño universal, mediante la aplicación de los ajustes razonables necesarios de manera progresiva, considerando también aquellas personas que utilicen cualquier tipo de ayuda técnica.
- XXXIV. Promover el desarrollo de inspecciones y auditorías de seguridad vial en nuevos proyectos de movilidad y en zonas en operación, con incidencia de hechos viales, en las vías públicas de competencia municipal;
- XXXV. Emitir los lineamientos técnicos para el desarrollo de inspecciones y auditorías de seguridad vial a efecto de proveer de una metodología para llevar a cabo una auditoría de este tipo a los distintos proyectos viales que se encuentren en fases de planificación, desarrollo o construcción, así como a las vialidades municipales en operación;
- XXXVI. Brindar asesoría técnica a las dependencias municipales para la implementación de infraestructura para la movilidad segura y accesible;
- XXXVII. Asesorar y evaluar en materia de seguridad vial la expansión y planificación de la infraestructura y sistemas viales en las vías públicas municipales;
- XXXVIII. Garantizar que los desarrollos inmobiliarios cuenten con la máxima interconexión entre vialidades, medios de transporte, rutas y destinos, priorizando el transporte público y la movilidad peatonal y no motorizada, con accesibilidad universal, y fomentando una distribución del espacio público de vialidades, que permita el uso equitativo entre los diferentes tipos de usuarios, priorizando la seguridad vial;
- XXXIX. Gestionar, proponer, revisar y autorizar alternativas de solución en la infraestructura viaria que mejore los conflictos de la vialidad, para garantizar el traslado seguro y óptimo de todos los usuarios de la vía pública dentro del territorio municipal;
 - XL. Determinar la ubicación de los puntos de aforo que servirán para la elaboración de los Estudios de Impacto en Movilidad, que realizarán las autoridades municipales y la ciudadanía para obtener los correspondientes Dictámenes de Impacto en Movilidad;
 - XLI. Evaluar los Estudios de Impacto en Movilidad presentados por las autoridades municipales y la ciudadanía en general y a partir de dichos estudios emitir la autorización del Dictamen de Impacto en Movilidad correspondiente, de conformidad con los estándares y procedimientos establecidos por la Secretaría de Movilidad, para la determinación de acciones de integración, mitigación y compensación;
 - XLII. Determinar las acciones de integración, mitigación y compensación que reduzcan y compensen adecuadamente las externalidades negativas generadas por los



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

proyectos objeto de los Estudios de Impacto en Movilidad presentados por las autoridades municipales y la ciudadanía en general, y que garanticen el cumplimiento de los objetivos de calidad de vida, sostenibilidad y funcionalidad definidos para el territorio municipal en materia de movilidad urbana, con visión metropolitana y de largo plazo;

- XLIII. Autorizar el Visto Bueno al Dictamen de Impacto en Movilidad requerido para la terminación de obra de las construcciones;
- XLIV. Determinar las metodologías, procedimientos, lineamientos, requisitos y alcances mínimos que deberán ser considerados para la elaboración de Estudios de Impacto en Movilidad, en alineación con el presente ordenamiento y demás normatividad aplicable;
- XLV. Revisar que los desarrollos inmobiliarios, las edificaciones y acciones urbanísticas aplicables, sujetos a la elaboración de un Estudio de Impacto en Movilidad se realicen con apego al presente ordenamiento y demás normatividad aplicable en materia de movilidad;
- XLVI. Emitir el Registro de Corresponsables en Ingeniería de Tránsito;
- XLVII. Coordinar el Comité Técnico de Gestión del Sistema de Movilidad Municipal;
- XLVIII. Emitir aprobación de las características geométricas, así como de los elementos de la señalización vial y de los dispositivos de seguridad, respecto de solicitudes de creación de nuevas vialidades, previo a la emisión de cualquier licencia o permiso;
- XLIX. Supervisar la instalación y el mantenimiento de la señalética vertical y la infraestructura semafórica dentro del territorio municipal;
 - L. Autorizar la valuación, así como el visto bueno de la reparación a los daños del señalamiento vertical e infraestructura semafórica, que sean propiedad municipal o se encuentren en las vialidades de jurisdicción municipal, derivado de hechos de tránsito;
 - LI. Diseñar la red de semaforización del municipio; determinando la ubicación y características de los semáforos que se requiera instalar;
 - LII. Evaluar los estudios de factibilidad para semaforizar una intersección que sean presentados ante la Secretaría de Movilidad para su autorización;
 - LIII. Dar visto bueno a la instalación de nueva infraestructura de semaforización;
 - LIV. Regular el diseño y construcción de estacionamientos, incluyendo las características técnicas que deben prever, tales como áreas, dotación mínima y máxima de cajones de estacionamiento, rampas, niveles, guarniciones y demás especificaciones técnicas de obra, mantenimiento y ambientales, considerando la



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

construcción, adecuación o remodelación de espacios que permitan asegurar la accesibilidad, uso y tránsito de las personas con discapacidad, adultos mayores y mujeres embarazadas;

- LV. Atender el trámite de solicitud de visto bueno y de dictámenes técnicos para estacionamientos públicos y servicios de recepción y depósito de vehículos;
- LVI. Emitir los dictámenes técnicos y vistos buenos en materia de estacionamientos públicos y servicio de recepción y depósito de vehículos;
- LVII. Requerir al área técnica correspondiente la revisión y emitir, en su caso, las observaciones que resultaran de los proyectos arquitectónicos presentados para el trámite de Dictamen Técnico y/o Visto Bueno para Estacionamientos públicos y servicios de recepción y depósito de vehículos; y
- LVIII. Atender y apoyar al área técnica correspondiente para las visitas a estacionamientos públicos y a establecimientos comerciales que ofrecen el servicio de recepción y depósito de vehículos para verificar el cumplimiento normativo.

Artículo 12. Corresponde a la Secretaría de Desarrollo Sostenible:

- I. Vigilar para la expedición de autorizaciones, permisos o licencias relativas a vialidades, desarrollos inmobiliarios, construcciones y cualquier otro aprovechamiento urbano, el cumplimiento de las leyes estatales y federales, así como de las normas para el uso, aprovechamiento y custodia del Espacio Público y las Normas Oficiales Mexicanas que se expidan en materia de ordenamiento territorial y desarrollo urbano y lo establecido en el presente ordenamiento; y
- II. Promover que los proyectos de edificación de obras privadas consideren desde su concepción y previo al arranque de la obra, la accesibilidad en todo momento como parte integral del proyecto, como una obligación y un compromiso social.

Artículo 13. Corresponde a la Secretaría de Finanzas:

- I. Planificar la asignación de los recursos necesarios para el cumplimiento de los objetivos planteados en el presente Reglamento;
- II. Promover mecanismos de financiamiento para necesarios para promover la seguridad vial, la accesibilidad universal, la movilidad no motorizada y el impulso al uso del transporte público;
- III. Realizar el cobro de contribuciones relacionadas con la expedición de autorizaciones de vialidades, desarrollos inmobiliarios y construcciones, y cualesquiera otros pagos que se originen derivados del proceso de autorización relativo a autorizaciones en materia de movilidad;



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

- IV. Proponer en la Ley de Ingresos para el Municipio de Querétaro, el establecimiento de cargos derivados de acciones y proyectos para la gestión de la demanda del transporte, a efecto de coadyuvar en la racionalización y control del uso excesivo del automóvil particular, mediante la generación de mecanismos fiscales, regulatorios y tarifarios;
- V. Realizar el cobro de las infracciones económicas que se impongan por violación al presente ordenamiento; y
- VI. Las demás facultades y atribuciones que le señalen diversas disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

Artículo 14. Corresponde a la Secretaría de Obras Públicas:

- I. Garantizar que todas las obras públicas que realice el Municipio, se realicen en concordancia con el presente ordenamiento;
- II. Realizar la programación y ejecución de las obras necesarias para garantizar la construcción, rehabilitación y mantenimiento periódico de la infraestructura municipal para la movilidad, incluyendo la infraestructura ciclista y la infraestructura peatonal; de conformidad con la jerarquía de movilidad establecida en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano;
- III. Realizar la programación y ejecución del balizamiento vial y su mantenimiento, para la infraestructura vial municipal, con un enfoque orientado a priorizar la seguridad de todos los usuarios de la vía pública;
- IV. Atender las peticiones de mantenimiento de la infraestructura municipal para la movilidad, realizadas por otras dependencias y la ciudadanía en general;
- V. Promover la construcción de obras públicas que garanticen la accesibilidad universal y seguridad vial, de conformidad con lo establecido en el presente Reglamento y demás normatividad aplicable;
- VI. Vigilar que la seguridad vial y la accesibilidad universal sea un aspecto prioritario en y durante la construcción, y en el mejoramiento y la conservación de las vialidades municipales; y
- VII. Las demás facultades y atribuciones que le señalen diversas disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

Artículo 15. Corresponde al Instituto Municipal para Prevenir y Eliminar la Discriminación:

- I. Promover el derecho a la accesibilidad y a la movilidad, a través de programas, acciones y proyectos que de manera directa o conjuntamente se ejecuten con instancias gubernamentales, sector privado, sociedad civil y la academia;



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

- II. Impartir cursos de capacitación y actualización en materia de accesibilidad, al personal de las áreas competentes de las instancias gubernamentales encargadas de emitir dictámenes de uso de suelo, factibilidades de giro, licencias de construcción, terminaciones de obra, autorizaciones en materia de desarrollos inmobiliarios, licencias de funcionamiento y otras autorizaciones, permisos o licencias vinculados;
- III. Promover campañas y acciones de sensibilización en materia de accesibilidad y diseño universal en la vía pública, incluyendo las edificaciones, espacios públicos, y la infraestructura para la movilidad;
- IV. Realizar Auditorías de Accesibilidad con el objeto de evaluar en materia de accesibilidad, las condiciones actuales de la vía pública, así como las obras públicas que se realicen dentro del territorio municipal, y emitir las recomendaciones y requerimientos correspondientes, respecto a las condiciones necesarias de accesibilidad, en el marco de la seguridad, el diseño universal y el libre tránsito para las personas con discapacidad y personas con movilidad limitada; y
- V. Las demás facultades y atribuciones que le señalen diversas disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

CAPÍTULO CUARTO PRINCIPIOS GENERALES DE DISEÑO VIAL Y URBANO PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Artículo 16. El diseño e implementación de las políticas públicas, programas, obras y acciones, así como la planificación, diseño, regulación, autorización y gestión de los desarrollos inmobiliarios, las construcciones, las vialidades y la determinación de los usos de suelo dentro del territorio municipal, deben conducirse en apego a los principios de política pública establecidos en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, así como a los siguientes principios generales de diseño vial y urbano:

- I. **Movilidad enfocada en las personas.** Centrar a las personas como eje fundamental del Sistema de Movilidad Municipal y sus componentes, garantizando que el diseño vial y urbano priorice la movilidad no motorizada y el uso del transporte público.
- II. **Participación y corresponsabilidad social.** Establecer un Sistema de Movilidad Municipal basado en soluciones colectivas a través de la aportación de todos los actores sociales, en el ámbito de sus capacidades y responsabilidades, que resuelvan de manera eficiente los desplazamientos de la población, promoviendo hábitos de movilidad sostenible y evitando la socialización de los costos derivados de los impactos generados por las acciones urbanísticas en la movilidad urbana, los cuales deben ser asumidos, mitigados y compensados por el actor causante;



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

- III. **Equidad e inclusión.** Garantizar el derecho a la movilidad urbana, en condiciones de equidad y con perspectiva de género, a través de un diseño vial y urbano que considere y se adapte a las distintas necesidades y capacidades de las personas usuarias de la vía pública, con especial énfasis en grupos en desventaja física, social o económica, peatones, ciclistas y usuarios del transporte público, evitando diseños que promuevan su discriminación, segregación o marginación;
- IV. **Seguridad.** Garantizar la seguridad e integridad física de las personas usuarias de la vía pública, con especial énfasis en los usuarios vulnerables de la vía, mediante un diseño urbano compacto, mixto y con alta conectividad que facilite la movilidad no motorizada y el uso del transporte público, y reduzca la necesidad de desplazarse en automóvil; un diseño vial que fomente el uso seguro de la vía pública y reduzca la violencia vial, establezca velocidades de circulación vehicular más seguras y medidas de tránsito calmado que reduzcan la velocidad vehicular y permitan cruces más seguros; y construcciones diseñadas con prioridad a la movilidad segura y con accesibilidad universal de peatones, ciclistas y usuarios del transporte público;
- V. **Resiliencia.** Garantizar que el Sistema de Movilidad Municipal y sus componentes tengan la capacidad de resistir, absorber, adaptarse y recuperarse de manera sostenible, eficiente y equitativa frente a riesgos potenciales y sus impactos, incluyendo aquellos derivados del cambio climático y contingencias, así como interrupciones viales por indistintos motivos;
- VI. **Sostenibilidad y bajo carbono.** Implementar soluciones de diseño vial y urbano que prioricen la movilidad no motorizada y el uso del transporte público y desincentiven el uso del automóvil, contribuyendo a un uso equitativo y racional de la vía pública y a la reducción de la huella de carbono generada por el desarrollo urbano y el transporte;
- VII. **Calidad y competitividad.** Conformar un Sistema de Movilidad Municipal que promueva el bienestar, prosperidad y calidad de vida de las personas, que cuente con las características necesarias para cumplir su función de manera sostenible, en condiciones higiénicas, de seguridad y con mantenimiento regular; e incremente la oferta de opciones de transporte sostenible, eficiente, seguro, de calidad, accesible, asequible, innovador, conveniente y suficiente, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios;
- VIII. **Desarrollo orientado al transporte sostenible.** Centrar el desarrollo urbano y la conformación del Sistema de Movilidad Municipal en torno al transporte público y a la movilidad no motorizada como ejes articuladores de la ciudad, generando centros y subcentros urbanos altamente conectados, compactos, con densidades sostenibles y con usos mixtos, que generen cercanía y favorezcan la relación entre las diferentes actividades urbanas, incentiven los viajes cortos caminando o en bicicleta, y promuevan una alta interacción de las personas, incrementando el acceso local a oportunidades, bienes y servicios;



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

- IX. **Multimodalidad.** Integrar todos los componentes que conforman el Sistema de Movilidad Municipal, permitiendo que los usuarios puedan utilizar diversos modos de transporte para la realización de sus viajes, de forma sencilla, segura y eficiente, a través de un diseño vial y urbano que garantice la accesibilidad entre toda la infraestructura para la movilidad, de forma coherente y jerarquizada; y mediante la implementación de herramientas tecnológicas que permitan vincular los diversos servicios de movilidad; a efecto de facilitar la transferencia entre los distintos modos disponibles; y
- X. **Innovación tecnológica.** Desarrollar soluciones fundamentadas en estudios y datos actuales y mediante el uso de tecnología de punta, que contribuyan a una gestión eficiente y sostenible de la movilidad, así como a la mitigación de las externalidades negativas generadas por los desplazamientos.

SECCIÓN PRIMERA DESARROLLO ORIENTADO AL TRANSPORTE SOSTENIBLE

Artículo 17. El diseño e implementación de las políticas públicas, programas, obras y acciones, así como la planificación, diseño, regulación, autorización y gestión de los desarrollos inmobiliarios, las construcciones, las vialidades, el mobiliario urbano para la movilidad y la determinación de los usos de suelo debe garantizar el acceso efectivo y de calidad a la red de transporte público metropolitano, así como a otros sistemas de transporte sostenible y a la movilidad no motorizada, mediante la generación de infraestructura segura, altamente conectada y con accesibilidad universal, prestando especial atención a las necesidades de los usuarios vulnerables de la vía.

Artículo 18. El diseño de los desarrollos inmobiliarios, vialidades y construcciones, debe incorporar los siguientes principios de diseño orientado al transporte sostenible:

- I. Permitir el desplazamiento de la población en condiciones de seguridad, equidad, comodidad, asequibilidad, accesibilidad, bajo impacto ambiental y eficacia;
- II. Coadyuvar en la conformación y consolidación de centros y subcentros urbanos conectados en torno a la red de transporte público metropolitano, que impulsen el uso del transporte público y la movilidad no motorizada como principal medio de transporte;
- III. Coadyuvar en la conformación de la red vial municipal, conformada por vialidades primarias y secundarias garantizando una alta conectividad, permeabilidad y legibilidad, priorizando la movilidad no motorizada y el transporte público;
- IV. Garantizar la continuidad espacial del entorno urbano edificado, contribuyendo a mejorar las condiciones de accesibilidad, conectividad y eficiencia de la infraestructura urbana y en particular la infraestructura para la movilidad, evitando la generación de acciones urbanísticas que impulsen la dispersión urbana, la fragmentación y la dependencia del uso del automóvil;



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

- V. Garantizar que la intensidad de aprovechamiento del suelo sea acorde con la capacidad de carga de los equipamientos e infraestructura existente, y en particular de la infraestructura para la movilidad; y
- VI. Disminuir la dependencia del uso del automóvil mediante el diseño vial y urbano sostenible, orientado a la movilidad no motorizada y el transporte público como principales medios de transporte.

SECCIÓN SEGUNDA DISEÑO ORIENTADO A LA SEGURIDAD VIAL

Artículo 19. El diseño e implementación de las políticas públicas, programas, obras y acciones, así como la planificación, diseño, regulación, autorización y gestión de los desarrollos inmobiliarios, las construcciones, las vialidades y la determinación de los usos de suelo debe conducirse en apego a la normatividad federal, estatal y municipal en materia de seguridad vial, y debe considerar como base los siguientes principios:

- I. Todo hecho de tránsito es prevenible;
- II. El resguardo de la integridad física del usuario es responsabilidad compartida entre los proveedores de las vías, de conformidad con la normatividad aplicable; los operadores de los distintos modos de transporte y el propio usuario;
- III. El cuerpo humano tiene una capacidad física limitada y conocida de tolerar las fuerzas de impacto antes de sufrir un daño ante un hecho de tránsito;
- IV. El diseño de las vialidades determina el comportamiento de sus usuarios;
- V. Controlar la velocidad vehicular es un elemento clave para mejorar la seguridad vial de todos los usuarios, en particular de los usuarios vulnerables de la vía;
- VI. La seguridad vial debe ser continua, entendido esto como el desarrollo que corresponde a las necesidades de las generaciones presentes y futuras, a través de instrumentos e instituciones;
- VII. La generación de sistemas viales seguros requiere acciones de concertación entre los sectores público, privado y social; a través de mecanismos transparentes de participación; y
- VIII. Las vialidades son espacio público, y por lo tanto deben diseñarse considerando a todos los usuarios, priorizando a los usuarios vulnerables de la vía, y a los usuarios de transporte sostenible, de acuerdo a la jerarquía de la movilidad.

Artículo 20. Todos los proyectos de movilidad, incluyendo aquellos que generen un impacto en la movilidad tales como los desarrollos inmobiliarios, las construcciones y las vialidades, tanto públicas como privadas, que se realicen dentro del territorio municipal deben incorporar los siguientes criterios de diseño de infraestructura vial segura:



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

- I. Garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos y a todas las edades;
- II. Todo proyecto debe realizarse bajo un enfoque de prevención que disminuya factores de riesgo; priorizando la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos por el espacio público y las vialidades, con el objetivo de llevar a cero el número de muertes, lesiones y discapacidades causadas por los hechos de tránsito;
- III. Diseñar todas las calles bajo el enfoque de calles completas, como espacios multifuncionales y estanciales, que generen un balance que permita el aprovechamiento sostenible y equitativo por todas las personas usuarias;
- IV. Propiciar mediante el diseño, la generación de un ambiente autorregulado, con un trazado auto explicativo y legible que determine con claridad las reglas de paso y de preferencia entre los usuarios, reforzando el uso adecuado y seguro de las vialidades;
- V. Coadyuvar en la conformación de una red de movilidad municipal segura, accesible y multimodal, que priorice la movilidad no motorizada, el transporte público y la circulación de los usuarios vulnerables de la vía;
- VI. Priorizar la generación de una red peatonal con alta conectividad, accesibilidad universal y diseño orientado a la protección de la integridad física de las personas, incluyendo de manera efectiva y segura dentro del diseño, tanto las líneas de deseo existentes como las generadas por el proyecto, propiciando trayectorias peatonales directas, tiempos de espera adecuados, continuidad de las superficies, prioridad de paso y condiciones adecuadas de visibilidad e iluminación;
- VII. La velocidad de diseño deberá ser acorde a la jerarquía vial de la vialidad y el nivel de habitabilidad proyectado, considerando los usos de suelo y giros asignados a los predios a los que dará acceso dicha vialidad y la determinación de zonas especiales de tránsito restringido o tránsito regulado, generando una velocidad vial adecuada para todos los usuarios de la vía, que garantice su seguridad;
- VIII. Los diseños geométricos, señales y elementos de la vía pública deben asegurar que los vehículos automotores circulen a una velocidad acorde a la velocidad de diseño autorizada;
- IX. Las intersecciones deben estar diseñadas para garantizar la seguridad de los usuarios, con prioridad en los usuarios vulnerables de la vía, priorizando la reducción de flujos y velocidades vehiculares, la legibilidad y la accesibilidad; y
- X. Generar un diseño que facilite la atención a los hechos de tránsito.

SECCIÓN TERCERA DISEÑO INCLUYENTE Y CON ACCESIBILIDAD UNIVERSAL



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

Artículo 21. El diseño e implementación de las políticas públicas, programas, obras y acciones, así como la planificación, diseño, regulación, autorización y gestión de los desarrollos inmobiliarios, las construcciones, las vialidades y la determinación de los usos de suelo debe conducirse en apego a la normatividad federal, estatal y municipal en materia de accesibilidad para las personas con discapacidad y personas con movilidad limitada, y debe considerar como base los siguientes principios:

- I. Garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad dentro de la vía pública, mediante un diseño que permita construir un entorno incluyente para todas las personas, que permita el libre desplazamiento en condiciones dignas y seguras;
- II. Construir y diseñar espacios que puedan ser utilizables por todas las personas con independencia de su capacidad funcional, evitando la construcción de entornos paralelos para las personas con discapacidad, lo cual puede desencadenar procesos de exclusión y discriminación;
- III. Promover mediante el diseño el uso flexible del espacio construido, que sea simple e intuitivo, con información perceptible, con tolerancia al error, que exija poco esfuerzo físico y que proporcione un tamaño y espacio adecuado para el uso seguro y accesible de todas las personas;
- IV. Promover la integración de una accesibilidad imperceptible, fácil y fluida de recorrer;
- V. Garantizar la continuidad mediante la generación de rutas accesibles en las edificaciones y el espacio público, bajo la premisa que todas las personas tienen derecho a circular por el Municipio de Querétaro con seguridad y de manera independiente;
- VI. Contar con señalética vertical y horizontal accesible; y
- VII. Garantizar la continuidad de superficies, tiempos de cruce, secciones, señales, diseños geométricos y todos los elementos de la vía pública.

Artículo 22. Todas las plazas comerciales y equipamientos, así como todas las edificaciones con más de mil metros cuadrados de construcción o que por su giro o giros puedan generar una afluencia diaria de personas muy alta, de conformidad con los lineamientos que al efecto determine la Secretaría, deben contar con al menos una ruta accesible, considerando la ruta más directa y que conecte los espacios de servicio principales con las áreas de arribo, tales como zonas de ascenso y descenso de transporte público, áreas de estacionamiento exclusivas o prioritarias para personas con discapacidad y accesos principales desde vía pública. La ruta accesible se debe señalar con el símbolo internacional de accesibilidad si se encuentra desfasada de la ruta natural peatonal y oculta por las características del entorno.

Artículo 23. Toda la infraestructura peatonal en la vía pública debe ser accesible y segura para la circulación de las personas con discapacidad y personas con movilidad



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

limitada, ajustándose a los principios de diseño universal y la aplicación de los ajustes razonables necesarios, de manera progresiva, con la finalidad de que todas las personas puedan transitar en condiciones de inclusión y seguridad, de conformidad con lo dispuesto en el presente Reglamento y demás ordenamientos vigentes en la materia.

Artículo 24. Todos los desarrollos inmobiliarios que se ejecuten dentro del territorio municipal deben cumplir con lo establecido en el Catálogo de Recomendaciones de Accesibilidad para Personas con Discapacidad del Estado de Querétaro.

SECCIÓN CUARTA DISEÑO ORIENTADO A LA PROTECCIÓN AMBIENTAL Y LA MITIGACIÓN Y ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO

Artículo 25. El diseño e implementación de las políticas públicas, programas, obras y acciones, así como la planificación, diseño, regulación, autorización y gestión de los desarrollos inmobiliarios, las construcciones, las vialidades y la determinación de los usos de suelo debe conducirse en apego a la normatividad federal, estatal y municipal en materia de protección ambiental y mitigación y adaptación al cambio climático, y en particular con el Programa Municipal de Gestión Ambiental y Cambio Climático, y el Programa de Ordenamiento Ecológico Local del Municipio de Querétaro, y deben considerar como base los siguientes principios:

- I. Impulsar un modelo de desarrollo urbano continuo y altamente conectado, de bajas emisiones de carbono, orientado a la movilidad sostenible y la multimodalidad, con edificaciones de baja huella de carbono, con uso eficiente de energía y que impulse la economía local de bajas emisiones;
- II. Evitar que la capacidad de carga de la infraestructura destinada a la movilidad sea rebasada o se generen externalidades negativas no mitigables;
- III. Asignar los costos ambientales, económicos y sociales generados por medios de movilidad no sostenible al ente generador, evitando su socialización;
- IV. Priorizar la movilidad no motorizada y el transporte público, incorporando la infraestructura suficiente y de calidad que se requiera para su correcto funcionamiento; y
- V. Gestionar el uso eficiente, racional y sostenible del transporte privado, mediante la aplicación de estrategias de gestión de la demanda del transporte, a efecto de coadyuvar al abatimiento de la emisión de contaminantes a la atmósfera producida por vehículos automotores.

CAPÍTULO QUINTO DE LOS ORGANOS AUXILIARES PARA LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

SECCIÓN PRIMERA



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

DEL COMITÉ TÉCNICO DE GESTIÓN DEL SISTEMA DE MOVILIDAD MUNICIPAL

Artículo 26. El Comité Técnico de Gestión del Sistema de Movilidad Municipal es el órgano auxiliar de la Secretaría de Movilidad encargado de ordenar y regular la movilidad en el municipio de Querétaro, y coordinar acciones conjuntas entre las dependencias municipales involucradas en los procesos de creación, modificación y operación de la red vial, peatonal, ciclista, que por sus características requieran de un seguimiento y coordinación especial. Se integrará, organizará y funcionará de conformidad con lo dispuesto en el presente Reglamento y las disposiciones que para tal efecto se emitan.

Artículo 27. Los acuerdos y resoluciones tomados por el Comité, serán de observancia general en el ámbito de jurisdicción territorial del Municipio de Querétaro, de conformidad con el presente Reglamento y demás normatividad legal aplicable.

Artículo 28. Son facultades del Comité:

- I. Elaborar su reglamento interior;
- II. Intervenir mediante acciones de coordinación, estudios o acciones específicas; en la aplicación de programas, proyectos o acciones que implementen autoridades del ámbito federal o estatal, y cuya zona comprenda o afecte el territorio municipal;
- III. Participar en la planificación de programas, proyectos o acciones de movilidad, transporte público y planeación urbana, que se realicen dentro de la Zona Metropolitana de Querétaro, o cualquier autoridad de los distintos niveles de gobierno, y cuya zona comprenda o afecte el territorio municipal;
- IV. Asignar la jerarquía vial y categoría de las vialidades públicas dentro del territorio municipal, de conformidad con su forma y su función dentro del Sistema de Movilidad Municipal, de conformidad con lo establecido en el presente Reglamento y demás normatividad aplicable;
- V. Allegarse de especialistas en la materia, en los casos en que se considere necesario;
- VI. Evaluar los proyectos de creación o actualización de los planes o programas de desarrollo urbano para el municipio de Querétaro, e efecto de verificar su alineación con un modelo de desarrollo urbano orientado al transporte sostenible y con la normatividad vigente en materia de movilidad urbana;
- VII. Dar seguimiento y monitoreo al cumplimiento de las metas, estrategias, programas y proyectos establecidos en el Programa de Movilidad Urbana Sostenible del Municipio de Querétaro;
- VIII. Emitir los acuerdos y resoluciones relacionados con sus objetivos y facultades; y



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

- IX. Emitir recomendaciones respecto a proyectos de impacto regional sujetos a evaluación del impacto en movilidad; y
- X. Las demás que determine su reglamento interior.

SECCIÓN SEGUNDA DEL CONSEJO ASESOR DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 29. El Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial, es un órgano colegiado de carácter consultivo y honorífico, cuyo objeto es elaborar, diseñar, proponer y evaluar las políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial, el cual se integrará, organizará y funcionará de conformidad con lo dispuesto en el presente Reglamento y las disposiciones que para tal efecto se emitan.

Artículo 30. Los integrantes del consejo ejercerán su cargo de manera honorífica, a título personal y sin recibir retribución económica alguna, con independencia de la institución, empresa u organización de la que formen parte o en la cual presten sus servicios.

Artículo 31. Se integrará por miembros provenientes de los sectores social, privado y académico, con reconocidos méritos y experiencia en movilidad, que serán designados conforme a lo que al efecto se establezca en su reglamento interno, debiendo garantizarse el equilibrio entre los sectores e intereses respectivos.

Artículo 32. El Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial estará conformado por representantes de la sociedad civil, asociaciones o agrupaciones en materia ambiental, de movilidad, ciclistas, personas con discapacidad; así como profesionistas de reconocida experiencia y conocimiento en la materia y representantes del sector académico, tales como investigadores de universidades y centros de investigación y administración, con amplia experiencia en el área de movilidad, planificación del transporte y accesibilidad universal.

Los representantes de la sociedad civil organizada, provendrán de aquellas organizaciones, asociaciones, agrupaciones o colectivos afines a los objetivos del Consejo, tales como ambientalistas, ciclistas, de movilidad, accesibilidad universal, entre otras.

Los representantes de la academia e institutos de investigación y administración, serán miembros de la comunidad académica de universidades públicas, privadas o centros de investigación o administración, entre otros; cuya naturaleza de investigación, docencia o trabajo, sean afines a los objetivos del Consejo.

Artículo 33. De acuerdo a la problemática o complejidad del asunto a tratar, a las Sesiones del Consejo Asesor podrán asistir como invitados, autoridades del gobierno municipal, así como aquellos que por su prestigio y/o experiencia puedan colaborar, aportar y fortalecer los temas a tratar, y tendrán únicamente derecho a voz.



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

Artículo 34. Son facultades del Consejo las siguientes:

- I. Elaborar su reglamento interior;
- II. Promover la realización de las acciones necesarias para garantizar el derecho a la movilidad de los habitantes, vecinos y población en general del Municipio de Querétaro, de acuerdo a los principios, metas, objetivos y estrategias establecidos en el Programa de Movilidad Urbana Sostenible del Municipio de Querétaro y el presente Reglamento;
- III. Promover y vigilar la realización de los estudios necesarios para mejorar las condiciones de movilidad en el municipio; y
- IV. Y todas aquellas que determine su reglamento interior.

SECCIÓN TERCERA DEL FONDO MUNICIPAL PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y LA SEGURIDAD VIAL

Artículo 35. El Fondo Municipal para la Movilidad Sostenible y la Seguridad Vial se regirá por lo estipulado en la Ley de Ingresos del Municipio de Querétaro, el Decreto de su creación, el contrato del fideicomiso que para el desarrollo de sus actividades se establezca, así como por sus Reglas de Operación, y lo establecido en el presente Reglamento.

Artículo 36. Mediante el presente Reglamento se crea el Fondo Municipal para la Movilidad Sostenible y la Seguridad Vial, con el objeto de captar y canalizar recursos financieros públicos, privados, nacionales e internacionales, para apoyar la implementación de acciones de política pública del Municipio en las materias que se contemplan en este Reglamento. La Secretaría determinará las acciones prioritarias para el Municipio, en términos de lo establecido en las reglas de operación de dicho Fondo.

Artículo 37. El patrimonio del Fondo se constituirá por:

- I. Los recursos anuales que señale el Presupuesto de Egresos del Municipio de Querétaro y las aportaciones de otros fondos públicos municipales;
- II. Las contribuciones, pago de derechos y aprovechamientos previstos en las leyes estatales y municipales correspondientes;
- III. Las donaciones de personas físicas o morales, nacionales o internacionales;
- IV. Las aportaciones efectuadas por gobiernos de otros países y organismos internacionales; y
- V. Los demás recursos que obtenga el Municipio.



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

Artículo 38. Los recursos del Fondo se destinarán a:

- I. La gestión de la movilidad sostenible y la seguridad vial;
- II. La ejecución de programas orientados a mejorar la movilidad y la seguridad vial;
- III. La elaboración y actualización del Programa de Movilidad Urbana Sostenible;
- IV. Impulsar la movilidad no motorizada y el transporte público;
- V. Proyectos que contribuyan a la mitigación de los impactos viales;
- VI. Programas de educación, sensibilización, concientización y difusión de información para transitar a un modelo de desarrollo orientado a la movilidad sostenible;
- VII. La realización de estudios y evaluaciones en las materias a que se refiere el presente Reglamento;
- VIII. La realización de auditorías de seguridad vial;
- IX. Colaboración en la Encuesta Origen – Destino con visión Metropolitana
- X. La realización de proyectos de investigación, innovación, desarrollo tecnológico y transferencia de tecnología en las materias del presente Reglamento, para mejorar la movilidad dentro del territorio municipal;
- XI. Asumir compromisos a nombre del Municipio que se deriven de acuerdos internacionales suscritos por el Estado Mexicano;
- XII. Otros proyectos y acciones para garantizar el derecho humano a la movilidad sostenible de la población del municipio; y
- XIII. Las demás que determinen las Reglas de Operación del Fondo.

Artículo 39. El Fondo operará a través de un fideicomiso público creado por el Ayuntamiento, en términos de las disposiciones jurídicas que resulten aplicables.

Artículo 40. El Fondo contará con un Comité Técnico presidido por la Secretaría y con representantes de la Secretaría de Finanzas, Secretaría de Desarrollo Sostenible, la Secretaría de Obras Públicas, la Secretaría de Servicios Públicos Municipales, la Secretaría de Seguridad Pública Municipal, el Instituto Municipal de Planeación y el Instituto Municipal para Prevenir y Eliminar la Discriminación.

Artículo 41. El Comité Técnico solicitará opinión a la Secretaría de Finanzas respecto a las reglas de operación del Fondo y su presupuesto operativo, así como cualquier modificación que se realice a dichos instrumentos, los cuales serán aprobados por el H. Ayuntamiento y publicados en la Gaceta Oficial del Municipio para surtir plenos efectos jurídicos.



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

Artículo 42. Las reglas de operación del Fondo serán revisadas por lo menos una vez al año, en sesión ordinaria del Comité Técnico, con la finalidad de implementar las mejores prácticas de transparencia y eficiencia administrativa y financiera.

Artículo 43. El Fondo se sujetará a los procedimientos de control, auditoría, transparencia, evaluación y rendición de cuentas que establecen las leyes y las disposiciones jurídicas aplicables.

TÍTULO II DE LA PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

CAPÍTULO PRIMERO DE LA PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD

Artículo 44. La planificación y determinación de las políticas públicas en materia de ordenamiento territorial y desarrollo urbano deben garantizar la integración programática y sistematizada de los instrumentos de planeación en materia de ordenamiento territorial, ordenamiento ecológico, desarrollo urbano y movilidad urbana, con un enfoque estratégico, que considere el establecimiento de normas generales, políticas y estrategias institucionales para garantizar la adecuada movilidad sostenible de las personas y establecer una mejor convivencia ciudadana, en alineación con los instrumentos de planeación de la política municipal de movilidad.

Artículo 45. La Secretaría en coordinación con las dependencias correspondientes, promoverá la realización de programas, estudios y proyectos que incentiven la movilidad sostenible y que garanticen una adecuada gestión estratégica de la movilidad, con un sentido metropolitano y que fomenten el desarrollo urbano sostenible, asegurando la calidad de los servicios proporcionados por el Sistema de Movilidad y los distintos sistemas que integran la estructura urbana municipal.

Artículo 46. Son instrumentos de planeación de la política municipal de movilidad los siguientes:

- I. Programa de Movilidad Urbana Sostenible del Municipio de Querétaro;
- II. Programa de Seguridad Vial del Municipio de Querétaro;
- III. Programas Específicos de Movilidad;
- IV. Zonas de tránsito restringido; y
- V. Zonas de tránsito con regulación especial.

Los instrumentos se elaborarán con criterios de igualdad de género, no discriminación e inclusión y respeto irrestricto de los derechos humanos.



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

CAPÍTULO SEGUNDO DE LOS PLANES Y PROGRAMAS EN MATERIA DE MOVILIDAD

SECCIÓN PRIMERA DEL PROGRAMA DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE QUERÉTARO

Artículo 47. El Programa de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) es el documento técnico - jurídico de planeación, implementación y control de la política pública en materia de movilidad urbana integrada con el ordenamiento territorial, el ordenamiento ecológico y el desarrollo urbano a nivel municipal y con enfoque metropolitano, estableciendo metas, estrategias e instrumentos que permitan detonar mediante una estrategia permanente y sistemática, mejoras en el Sistema de Movilidad Municipal en el corto, mediano y largo plazo, así como mecanismos de seguimiento, evaluación, retroalimentación y participación, que garanticen el cumplimiento de sus objetivos, asignando plazos, condiciones y responsables para su adecuada ejecución.

Artículo 48. El Programa de Movilidad Urbana Sostenible, debe contar con un enfoque de sostenibilidad, equidad e inclusión, favoreciendo la conformación de un modelo de ciudad ordenado, compacto y orientado a las personas; que priorice la movilidad peatonal, ciclista y el uso del transporte público como principales medios de transporte, promoviendo un uso eficiente y racional del automóvil; que asegure la accesibilidad universal, y contribuya a mejorar la calidad del diseño urbano, a reducir la contaminación del ambiente y mejorar la seguridad vial.

Artículo 49. El Programa de Movilidad Urbana Sostenible será elaborado de conformidad con lo establecido en el presente Reglamento y demás normatividad aplicable.

Artículo 50. El PMUS debe contener al menos los siguientes elementos:

- I. Diagnóstico de la situación actual en materia de movilidad urbana dentro del territorio municipal considerando el contexto metropolitano;
- II. Definición de objetivos y metas que se pretenden alcanzar con la ejecución del Programa en el corto, mediano y largo plazo;
- III. La determinación de estrategias, políticas y acciones para alcanzar los objetivos y metas establecidos en el programa, considerando en particular aquellas necesarias para:
 - a. Conformar el Sistema de Movilidad Municipal; y
 - b. Construir, mejorar o ampliar la infraestructura de movilidad del Municipio;



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

- IV. Las acciones e inversiones requeridas para el cumplimiento del programa, determinando las acciones, obras e inversiones concretas que deban realizarse, estableciendo la participación de los organismos públicos, privados y sociales responsables de su ejecución; y
- V. Los instrumentos, mecanismos y disposiciones jurídicas, técnicas y administrativas que permitan la institucionalización, ejecución, control y evaluación del programa.

Artículo 51. La encuesta origen – destino del Programa deberá actualizarse al menos cada cinco años.

SECCIÓN SEGUNDA DEL PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE QUERÉTARO

Artículo 52. El Programa de Seguridad Vial del Municipio de Querétaro es el documento técnico – jurídico que integra la política pública en materia de seguridad vial para el territorio municipal, estableciendo metas, estrategias e instrumentos que permitan mejorar la seguridad vial en el corto, mediano y largo plazo, así como mecanismos de seguimiento, evaluación, retroalimentación y participación, que garanticen el cumplimiento de sus objetivos, asignando plazos, condiciones y responsables para su adecuada ejecución.

Artículo 53. El Programa de Seguridad Vial del Municipio de Querétaro, debe contar con un enfoque orientado a prevenir las muertes y lesiones graves derivadas de hechos de tránsito, mejorando la seguridad de todos los usuarios del sistema de movilidad municipal, con prioridad en los usuarios vulnerables de la vía pública.

Artículo 54. El Programa de Seguridad Vial del Municipio de Querétaro debe contener al menos los siguientes elementos:

- I. Diagnóstico de la seguridad vial;
- II. Análisis de la demanda de seguridad vial;
- III. Pronóstico y modelación de escenarios;
- IV. Instrumentos regulatorios, económicos e institucionales;
- V. Objetivos y metas a corto, mediano y largo plazo;
- VI. Estrategias para lograr los objetivos planteados;
- VII. Indicadores de evaluación; y
- VIII. Mecanismos de participación, transparencia y rendición de cuentas.

SECCIÓN TERCERA



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

DE LOS PROGRAMAS ESPECÍFICOS DE MOVILIDAD

Artículo 55. Los programas específicos de movilidad son instrumentos de planeación y gestión de la movilidad, que tienen por objetivo determinar acciones o proyectos puntuales para los diferentes modos e infraestructuras para la movilidad, y deben considerar todas las medidas administrativas, operativas y de cooperación para su ejecución.

Artículo 56. Los programas específicos que formule y desarrolle la Secretaría, deberán elaborarse bajo una orientación sectorial y considerar la participación intersectorial en que concurrirán las dependencias y entidades que correspondan.

Artículo 57. La Secretaría determinará los temas que requieran ser atendidos a través de programas específicos, de conformidad con los establecidos en el Programa de Movilidad Urbana Sostenible del Municipio de Querétaro.

Artículo 58. Los programas específicos serán emitidos por la Secretaría, por si o en coordinación con otras entidades de la administración pública que cuenten con atribuciones en la materia.

Artículo 59. Los programas específicos deberán contener, cuando menos los siguientes aspectos:

- I. El diagnóstico particular de la materia;
- II. Las metas y objetivos específicos en función de las prioridades establecidas en el PMUS;
- III. Las acciones que especifiquen la forma en que contribuirán al cumplimiento de las metas y objetivos planteados;
- IV. Las responsabilidades que rigen el desempeño de su ejecución; y
- V. Las acciones de coordinación y los mecanismos específicos para la evaluación, actualización, y en su caso, corrección de los programas específicos.

Artículo 60. La elaboración, aprobación y publicación de los programas específicos se sujetará al siguiente procedimiento:

- I. Elaboración del diagnóstico;
- II. Elaborar el anteproyecto de los programas específicos o, en su caso, se realizarán grupos de trabajo para la formulación de su contenido o revisión del anteproyecto. En dichos grupos de trabajo podrán participar entidades de la administración pública, el Consejo Asesor, instituciones académicas, asociaciones civiles, empresariales, transportistas, miembros de la sociedad civil, entre otros;
- III. La Secretaría determinará los mecanismos e instrumentos de seguimiento;



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

- IV. El proyecto de los programas específicos se pondrá a disposición de las entidades involucradas de la administración pública, así como del Consejo Asesor, para la revisión y en su caso, comentarios al mismo;
- V. Una vez recibidos los comentarios de las áreas responsables, la Secretaría realizará los ajustes necesarios para la elaboración de un proyecto final;
- VI. Los programas específicos deberán ser publicados en la Gaceta Municipal. Una vez realizada la publicación, la Secretaría podrá llevar a cabo acciones para su difusión;
- VII. Las actividades referidas en las fracciones I y II del presente artículo podrán ser realizadas directamente por la Secretaría o a través de organismos, entidades públicas o privadas e instituciones académicas; y
- VIII. Para el caso de lo establecido en la fracción IV del presente artículo, en caso que las dependencias de la administración pública no realicen observaciones dentro de los términos establecidos, se les tendrá por conformes con el proyecto sometido a consideración.

Artículo 61. La vigencia, revisión y, en su caso, modificación de los programas específicos, se determinará en función de los indicadores establecidos en cada uno de los mismos, así como en los Sistemas de Información y Seguimiento de Movilidad y de Seguridad Vial.

SECCIÓN CUARTA DE LAS ZONAS DE GESTIÓN ESPECÍFICA DEL TRÁNSITO

Artículo 62. La Secretaría podrá proponer ante el H. Ayuntamiento, la creación de zonas de bajas emisiones, zonas de cero emisiones y zonas de gestión del transporte pesado y transporte de carga, cuando se determine la necesidad de su creación a efecto de reducir la contaminación ambiental generada por los medios de movilidad motorizada o para la reducción del flujo vehicular en zonas y horarios conflictivos.

Artículo 63. La vigencia, revisión y, en su caso, modificación de la operación de las zonas de gestión específica del tránsito, se determinará en función de los indicadores establecidos en cada zona, considerando los resultados de los indicadores implementados para su medición y control.

SECCIÓN QUINTA DE LAS ZONAS DE TRÁNSITO CON REGULACIÓN ESPECIAL

Artículo 64. La Secretaría de Movilidad podrá determinar Zonas de Tránsito con Regulación Especial las cuales estarán sujetas a normas particulares en el uso de la vía pública, con el objetivo de proveer un entorno seguro en la vía pública para todos los usuarios, en particular de los usuarios vulnerables de la vía, mediante el rediseño geométrico de las vialidades, la colocación de dispositivos de pacificación del tránsito, señalética vertical, señalética horizontal y en su caso, de la instalación de dispositivos electrónicos.



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

Artículo 65. Las Zonas con Regulación Especial se dividirán en:

- I. Zonas Escolares: Dichas zonas estarán sujetas a una velocidad máxima de circulación vehicular de veinte kilómetros por hora, en los horarios específicos de operación de las escuelas ubicadas dentro de dicha zona, pudiendo ampliarse cuando así lo determine la Secretaría, para incrementar la seguridad de los niños y jóvenes circulando en la vía pública, así como de las personas que integran la comunidad escolar, incluidos los infantes, acompañantes o padres de familia, profesores y empleados de los centros educativos, y proveer un entorno seguro para estudiantes arribando a zonas escolares caminando, en bicicleta o en transporte público; y
- II. Zonas de Hospitales: Dichas zonas estarán sujetas a una velocidad máxima de circulación vehicular de veinte kilómetros por hora, durante las veinticuatro horas del día, a efecto de promover la seguridad de todas las personas circulando por dichas zonas, y en particular de los usuarios vulnerables de la vía.

SECCIÓN SEXTA ZONAS DE ESTACIONAMIENTO REGULADO

Artículo 66. La Secretaría podrá proponer al H. Ayuntamiento la creación de zonas de estacionamiento regulado en la vía pública, previa elaboración de estudio técnico, que determine la necesidad de intervenir en un polígono dentro del territorio municipal, con el objetivo de reducir la congestión vehicular, desincentivando el uso del automóvil particular como principal medio de transporte.

CAPÍTULO TERCERO DE LOS ESTUDIOS EN MATERIA DE MOVILIDAD

SECCIÓN PRIMERA ESTUDIOS DE SEMAFORIZACIÓN

Artículo 67. Cualquier proyecto de instalación de infraestructura semafórica que se pretenda instalar dentro del territorio municipal o que pueda generar una afectación directa a la red vial municipal, deberá obtener autorización por parte de la Secretaría previo a su instalación, de conformidad con lo establecido en el presente Reglamento y los procedimientos y normas técnicas que al efecto se determinen. Los estudios que se realicen por particulares o por contrato con el Municipio, deberán elaborarse o estar avalados por el Corresponsable en Ingeniería de Tránsito.

Artículo 68. La Secretaría podrá realizar o solicitar estudios de semafORIZACIÓN para la instalación y modificación de infraestructura semafórica, de conformidad con lo establecido en el presente Reglamento.

Artículo 69. Para la autorización de la instalación de cualquier infraestructura semafórica dentro del territorio municipal, la Secretaría podrá solicitar la presentación de



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

cualquiera de los siguientes estudios, según se requiera para cada caso a efecto de asegurar la adecuada inserción de la infraestructura propuesta:

- I. Estudio de aforos direccionales por intersección;
- II. Estudio de aforos peatonales por intersección;
- III. Estudio de aforos ciclistas por intersección;
- IV. Estudio de tiempos de recorrido; cuando se semaforicen más de dos intersecciones;
- V. Estudio de velocidad de punto de la intersección, cuando se semaforice solamente una intersección y ésta se encuentre aislada; y
- VI. Estudio de radio enlace.

Artículo 70. Los estudios de tiempo de recorrido serán llevados a cabo cuando se trate de un proyecto que considere la semaforización de más de dos intersecciones sobre una misma vialidad, y deberán realizarse de acuerdo a los siguientes parámetros:

- I. Se realizarán los estudios antes y después de la implementación de los tiempos propuestos;
- II. Los recorridos se llevarán a cabo mediante un estudio de “vehículo flotante”, con formato de tiempos de recorrido y levantamiento con GPS;
- III. Se realizarán al menos tres recorridos de ida y vuelta sobre la vialidad, dentro de las intersecciones semaforizadas en Hora de Máxima Demanda (HDM) del día; y
- IV. Se entregarán los formatos de tiempos de recorrido y los archivos digitales en formato “shapefile” generados.

Artículo 71. Para la autorización de un proyecto de semaforización se deberá entregar la siguiente información por intersección:

- I. Justificación de la factibilidad de la semaforización;
- II. Programación de tiempos de semáforo;
- III. Tamaño de ciclos y tiempos de fases (vehicular y peatonal, así como ciclista cuando se requiera);
- IV. Archivo en software de animación de la o las intersecciones semaforizadas, se recomienda Synhcro; y
- V. Anexo gráfico y documental, incluyendo los formatos y bases de datos utilizados;



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

Artículo 72. Todos los estudios deberán realizarse en días típicos (martes a jueves), en caso de los aforos, se realizarán en intervalos de quince minutos y en los siguientes periodos de las 7:00 horas. a las 10:00 horas., de las 12:00 horas a las 15:00 horas y de las 17:00 horas a las 20:00 horas, con clasificación vehicular A, B, C y T.

SECCIÓN SEGUNDA ESTUDIOS DE INGENIERÍA VIAL

Artículo 73. La Secretaría podrá realizar o solicitar estudios de ingeniería vial para la autorización de las siguientes acciones:

- I. Determinación de la ubicación de dispositivos de control de velocidad;
- II. Determinación de la ubicación de infraestructura para el transporte público;
- III. Determinación de la ubicación y características del señalamiento horizontal y vertical; y
- IV. Determinación de proyectos de modificación geométrica de vialidades que brinden solución a conflictos de tránsito.

Los estudios que se realicen por particulares o por contrato con el Municipio, deberán elaborarse o estar avalados por el Corresponsable en Ingeniería de Tránsito.

SECCIÓN TERCERA ESTUDIOS DE IMPACTO EN MOVILIDAD

Artículo 74. La Secretaría podrá solicitar Estudios de Impacto en Movilidad para la autorización, mediante la emisión del Dictamen de Impacto en Movilidad correspondiente, de cualquier acción urbanística que genere un impacto al sistema de movilidad municipal, de conformidad con lo establecido en el presente Reglamento.

Los estudios que se realicen por particulares o por contrato con el Municipio, deberán elaborarse o estar avalados por el Corresponsable en Ingeniería de Tránsito.

CAPÍTULO CUARTO DEL SEGUIMIENTO, EVALUACIÓN Y CONTROL DE LA POLÍTICA, LOS PROGRAMAS, PROYECTOS Y ACCIONES EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 75. El seguimiento, evaluación y control de la política, los programas, proyectos y acciones en materia de movilidad y seguridad vial se realizarán a través de los siguientes instrumentos:



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

- I. Sistema Municipal de Información para la Movilidad Urbana y Seguridad Vial;
- II. Observatorio de Movilidad Urbana y Seguridad Vial del Municipio de Querétaro;
- III. Auditorías de movilidad urbana y seguridad vial;
- IV. Banco de proyectos para la movilidad urbana y seguridad vial; y
- V. Anuario de Movilidad y Seguridad Vial;

SECCIÓN PRIMERA DEL SISTEMA MUNICIPAL DE INFORMACIÓN PARA LA MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 76. El Sistema Municipal de Información para la Movilidad y la Seguridad Vial es un instrumento de planeación de la movilidad cuyo objetivo es concentrar de manera sistematizada información estadística, cartográfica y documental respecto a las condiciones actuales e históricas de la movilidad dentro del territorio municipal. Asimismo, tiene por objeto facilitar el acceso a información necesaria para el logro de los objetivos planteados en este reglamento y en el Programa de Movilidad Urbana Sostenible.

Artículo 77. La actualización del Sistema Municipal de Información para la Movilidad y la Seguridad Vial debe ser periódico y continuo, a efecto de convertirse en una fuente de información oportuna, capaz de responder a las necesidades para la gestión integral de la movilidad.

Artículo 78. Todas las dependencias y áreas que conforman la administración pública municipal deben contribuir en su conformación, aportando información veraz y sistematizada en el ámbito de sus respectivas competencias, de conformidad con lo establecido en el presente reglamento y demás normatividad aplicable.

Artículo 79. La Secretaría difundirá informes anuales de los contenidos del Sistema. Se podrá consultar la información contenida en el Sistema, de conformidad con los mecanismos que para tal fin sean definidos, mediante la normatividad correspondiente.

SECCIÓN SEGUNDA OBSERVATORIO DE MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE QUERÉTARO

Artículo 80. El Observatorio de Movilidad Urbana del Municipio de Querétaro es un instrumento de medición y seguimiento de los indicadores en materia de movilidad que permiten caracterizar la problemática y evaluar su evolución. El Observatorio tendrá los siguientes objetivos:

- I. Recoger, sistematizar y difundir la información disponible relacionada con la movilidad en el municipio de Querétaro y de la Zona Metropolitana de Querétaro;



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

- II. Difundir información sólida, confiable y actualizada, que permita desarrollar políticas públicas, proyectos y acciones en materia de movilidad;
- III. Conocer las principales características de los diferentes modos de transporte dentro del territorio municipal;
- IV. Mejorar la comprensión de la relación del transporte con la accesibilidad, la movilidad y el desarrollo urbano;
- V. Mejorar la capacidad de formulación y gestión de la política de transporte;
- VI. Promover el intercambio de información y buenas prácticas; y
- VII. Actuar como catalizador de acciones de apoyo para financiar proyectos en materia de movilidad.

Artículo 81. A efecto de realizar la medición y seguimiento de los indicadores en materia de movilidad, la Secretaría podrá por si o a través de corresponsables en ingeniería de tránsito, realizar los siguientes estudios o análisis:

- I. Aforos automáticos;
- II. Aforos manuales direccionales;
- III. Encuestas Origen – Destino;
- IV. Conteo de longitud de colas;
- V. Aforos peatonales;
- VI. Aforos ciclistas;
- VII. Inventario y tasa de rotación de estacionamiento;
- VIII. Estudios de Velocidad de Punto;
- IX. Tasa de aceleración; y
- X. Tiempos de recorrido en vehículo privado, peatones y bicicletas; entre otros.

SECCIÓN TERCERA AUDITORÍAS DE SEGURIDAD VIAL

Artículo 82. La evaluación de la seguridad vial se podrá realizar mediante los siguientes procesos:

- I. **Inspección de seguridad vial.** Es una evaluación sistemática sobre infraestructura existente, la cual medirá el desempeño en seguridad vial con la que



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

opera, ya sea previo a una mejora o como parte de un estudio EX POST, sobre las condiciones de seguridad vial, realizada por un auditor certificado con experiencia en el tema. La inspección está basada en la pericia del auditor, las prácticas más idóneas y en estudios sistémicos. Ésta puede ayudar a identificar problemas que no son evidentes en los datos sobre colisiones o hechos de tránsito dentro del área estudiada; y

- II. **Auditoría de seguridad vial.** Procedimiento sistemático útil para la prevención de hechos de tránsito y la reducción de la gravedad de los mismos, mediante el cual se comprueban las condiciones de seguridad en el proyecto de una nueva vía pública o sobre el proyecto de mejora u obra que pueda afectar tanto a la misma vía como a los usuarios, con el propósito de garantizar que las vías públicas, desde su primera fase de planeación, se diseñen con los criterios óptimos de seguridad para todos sus usuarios, verificando que se mantienen dichos juicios durante las fases del proyecto, construcción, conservación y puesta en servicio de la vía. Esta debe ser realizada por un equipo auditor certificado.

Artículo 83. Para todas las obras públicas que se realicen dentro del territorio municipal, que impliquen la creación de nuevas vialidades o el rediseño de vialidades existentes, la autoridad ejecutora debe contar con auditorías de seguridad vial, en las etapas de diagnóstico, planeación, proyecto, construcción y operación de las vialidades, a efecto de determinar los elementos de la vía pública existente o proyectada que impliquen riesgos o problemáticas en materia de seguridad vial, y sobre todo atendidas las problemáticas identificadas a través de acciones necesarias de prevención y corrección.

Artículo 84. Dichas auditorías deben ser presentadas por la autoridad ejecutora ante la Secretaría de Movilidad en cada etapa, para su revisión y en su caso emisión de observaciones y recomendaciones, con el fin de que dichas observaciones sean solventadas en la etapa correspondiente por parte de la autoridad ejecutora, a efecto de que las obras públicas que se ejecuten dentro del territorio municipal garanticen la seguridad vial.

Artículo 85. El procedimiento y metodología de trabajo para la realización de auditorías de seguridad vial serán determinados en los Lineamientos para la realización de auditorías de seguridad vial en el Municipio de Querétaro, que al efecto sean emitidas por la Secretaría de Movilidad. Con el requisito de ser elaboradas por Auditores de Seguridad Vial certificados e inscritos en el padrón de Auditores de Seguridad Vial.

SECCIÓN CUARTA

BANCO DE PROYECTOS PARA LA MOVILIDAD URBANA Y LA SEGURIDAD VIAL

Artículo 86. La Secretaría generará un Banco de Proyectos, en el cual se integrarán todos aquellos proyectos en planeación o ejecutados por la Secretaría, en materia de movilidad urbana y seguridad vial, dentro del territorio municipal, a efecto de promover su articulación con proyectos futuros.



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

SECCIÓN QUINTA ANUARIO DE MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 87. La Secretaría generará un Anuario para la difusión de la situación de la movilidad dentro del territorio municipal, incluyendo proyectos, obras o acciones elaboradas durante el periodo de revisión, así como los resultados de la evaluación de los indicadores en materia de movilidad elaborados para el Municipio de Querétaro.

TÍTULO III DE LA EVALUACIÓN DEL IMPACTO EN MOVILIDAD

CAPÍTULO PRIMERO GENERALIDADES

Artículo 88. Toda vez que la capacidad de la infraestructura para la movilidad existente es finita, y existen zonas de la ciudad en donde ya se encuentra saturada dicha capacidad, como parte integral del proceso de diseño de un proyecto debe ser considerado el impacto en la movilidad desde su inicio, de conformidad con lo establecido en el presente Reglamento, de forma que mediante un diseño urbano y arquitectónico sostenible se garantice una adecuada integración del proyecto con su entorno y se mitiguen todos los impactos potenciales que pueda generar el proyecto pretendido.

Artículo 89. La evaluación del impacto en movilidad incluirá la evaluación del impacto a la movilidad peatonal, la movilidad ciclista, al transporte público, así como el impacto vial y otros modos de movilidad.

Artículo 90. Cualquier proyecto que se realice dentro del territorio municipal debe garantizar que las vialidades dentro del territorio municipal proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, con prioridad a la movilidad no motorizada y el transporte público, evitando generar afectaciones, o en su caso mitigándolas como parte del desarrollo integral del proyecto pretendido.

Artículo 91. La evaluación del impacto en movilidad debe considerar las siguientes estrategias generales:

- I. Diseñar proyectos sostenibles e integrados a su entorno:
 - a) Reducir la necesidad de viaje, especialmente en automóvil. Reduciendo la necesidad de viaje, así como la distancia de los viajes, y promoviendo viajes multipropósito, mediante un diseño urbano sostenible, con alta conectividad, e integración de usos mixtos que reduzcan la separación física de usos de suelo;
 - b) Reducir el impacto ambiental de los viajes. Mejorando opciones de transporte sostenible, realizando las acciones necesarias para garantizar que sea seguro, fácil y atractivo a las personas acceder mediante transporte público, caminando y



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

en bicicleta, a equipamientos, servicios, áreas de trabajo, áreas recreativas, áreas de compras, y otros usos de suelo clave;

- c) La accesibilidad de la ubicación del proyecto. La ubicación del proyecto condiciona su potencial de desarrollo en función de su conectividad con la red peatonal, la red ciclista y la red de transporte público, así como su accesibilidad mediante dichos modos a equipamientos, servicios, áreas de trabajo, áreas recreativas, áreas de compras, y otros usos de suelo clave. En función de lo anterior, debe definirse la intensidad de aprovechamiento del proyecto pretendido a efecto de no generar externalidades negativas no mitigables o con un nivel de impacto no aceptable; e
- d) Implementación de medidas que puedan influir en las decisiones de viajes. Generando estrategias para reducir el uso del automóvil, tales como automóvil compartido, carriles exclusivos para vehículos de alta ocupación, control de estacionamientos, entre otros.

II. Optimizar el aprovechamiento de la red para la movilidad existente:

- a) Realizar el mejor uso posible de la infraestructura para el transporte existente. Mejorar la operación de la red para la movilidad mediante acciones tales como: adecuaciones a la red de transporte público, implementación de Sistemas de Transporte Inteligente (STI), medidas de priorización del transporte público; y
- b) Administrar el acceso a la red vial. Garantizar que la forma en que el proyecto se conecta a la red vial, se alinea con la capacidad existente y no afecta el nivel de servicio existente.

III. Mitigar impactos residuales:

- a) Implementación de medidas de gestión de la demanda de transporte. Regular los flujos mediante la implementación de estrategias para el control del tráfico;
- b) Mejoras a la red de transporte público, la red peatonal y la red ciclista.;
- c) Mejoras físicas a las vialidades existentes. Es posible en algunos casos mejorar la capacidad de las vialidades existentes mediante ajustes que no requieren la creación de espacio vial adicional, tales como el rediseño geométrico de intersecciones, secciones viales, señalética, etc.; y
- d) Provisión de nueva infraestructura vial o ampliación de la existente. Debe sustentarse demostrando que todas las estrategias generales han sido evaluadas a profundidad y consideradas para el desarrollo del proyecto, antes de proponer la creación de espacio vial adicional.

CAPÍTULO SEGUNDO DE LOS CORRESPONSABLES EN INGENIERÍA DE TRÁNSITO



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

Artículo 92. El Corresponsable en Ingeniería de Tránsito, es la persona física con título de arquitecto, ingeniero civil, urbanista o profesiones afines, que cuenta con experiencia acreditable en la elaboración de estudios de ingeniería de tránsito, impacto vial e impacto en movilidad; que se hace responsable de la observancia del presente Reglamento en los proyectos que elabore y presente ante la Secretaría, con la finalidad de obtener la Evaluación correspondiente; y responde de manera solidaria con el Director Responsable de Obra en todos los aspectos de las obras en las que otorgue su responsiva.

Artículo 93. Se exigirá la responsiva del Corresponsable en Ingeniería de Tránsito para obtener el Dictamen de Impacto en Movilidad, así como el Visto Bueno del Dictamen de Impacto en Movilidad, y de todos los estudios en materia de ingeniería de tránsito que requiera la Secretaría de Movilidad.

Artículo 94. La calidad de Corresponsable en Ingeniería de Tránsito, se adquiere con la inscripción en el Registro de Corresponsables en Ingeniería de Tránsito de la Secretaría.

Artículo 95. Los Estudios de Impacto en Movilidad únicamente podrán ser elaborados por Corresponsables en Ingeniería de Tránsito que se encuentren inscritos en el Registro de Corresponsables en Ingeniería de Tránsito de la Secretaría.

Artículo 96. El procedimiento y requisitos específicos para solicitar la inscripción en el Registro de Corresponsables en Ingeniería de Tránsito serán establecidos por la Secretaría, y difundidos mediante los canales de comunicación oficiales del Municipio de Querétaro.

Artículo 97. Para obtener el Registro de Corresponsable en Ingeniería de Tránsito, el profesionalista deberá satisfacer, al menos, los siguientes requisitos:

- I. Contar con conocimientos técnicos en materia de estudios de ingeniería de tránsito e impacto en movilidad;
- II. Contar con conocimientos relativos a la normatividad municipal, estatal y federal, en materia de movilidad urbana y seguridad vial;
- III. Contar con experiencia y un buen desempeño del ejercicio profesional en la elaboración de estudios y proyectos en materia de movilidad urbana;
- IV. Cumplir con lo estipulado en los lineamientos para registro de corresponsables de ingeniería de tránsito ante la Secretaría de Movilidad; y
- V. Acreditar que cuenta con capacitación vigente o actualizada, acreditada por parte de una institución, colegio o barra de profesionistas reconocida mediante convenio con el Municipio de Querétaro.

Artículo 98. La inscripción en el Registro de Corresponsables en Ingeniería de Tránsito tendrá vigencia de un año natural, contado a partir de la fecha de emisión del documento que acredite al profesional como tal. Una vez concluido el período, el interesado deberá



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

solicitar la renovación de la vigencia de dicha inscripción, acreditando el procedimiento y los requisitos establecidos por la Secretaría.

Artículo 99. Durante el período vigente de la inscripción en el Registro de Corresponsables en Ingeniería de Tránsito, el profesionista podrá llevar a cabo la elaboración de estudios de ingeniería de tránsito e impacto en movilidad, sin restricción de cantidad.

Artículo 100. Son obligaciones del Corresponsable en Ingeniería de Tránsito, las siguientes:

- I. Elaborar estudios de impacto en movilidad conforme a los lineamientos y requisitos estipulados en el presente Reglamento;
- II. Garantizar y responder en forma solidaria con el Director Responsable de Obra, en todos los aspectos de las obras en las que otorgue su responsiva, según sea el caso, durante el proceso de diseño, ejecución y operación del proyecto pretendido, así como durante la elaboración y evaluación del estudio de impacto en movilidad correspondiente, cumpla con las disposiciones establecidas en el presente Reglamento, y demás normatividad aplicable en materia de movilidad urbana y seguridad vial;
- III. Supervisar que la construcción del proyecto se realice conforme a lo autorizado en el Dictamen de Impacto de Movilidad;
- IV. Responder por cualquier violación a las disposiciones establecidas en el presente Reglamento, durante la elaboración del Estudio de Impacto en Movilidad, y durante la construcción del proyecto. Para ello, deberá de notificar al promotor del proyecto, de dichas violaciones, quien deberá atender a lo dispuesto en el presente y, en caso contrario, deberá notificarlo por escrito ante esta Secretaría, para que ésta proceda conforme a sus facultades; y
- V. Refrendar anualmente su registro como Corresponsable en Ingeniería de Tránsito ante la Secretaría.

El término de las funciones y obligaciones del Corresponsable de Ingeniería de Tránsito, no los exime de la responsabilidad de carácter civil, penal o administrativa de toda acción que pudiera derivarse de su intervención en la obra para la cual hayan otorgado su responsiva.

- VI. El Corresponsable en Ingeniería de Tránsito fungirá como técnico responsable desde el inicio y hasta el fin del proceso de evaluación del Estudio de Impacto en Movilidad;

CAPÍTULO TERCERO DE LOS ESTUDIOS DE INGENIERÍA VIAL PARA LA EVALUACIÓN DEL IMPACTO EN MOVILIDAD



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

Artículo 101. La Secretaría podrá requerir previo a la autorización de cualquier acción urbanística sujeta a la presentación de un Estudio de Impacto en Movilidad, los siguientes estudios, a efecto de evaluar de forma adecuada el impacto potencial generado:

- I. Determinación de viajes (tasas de atracción de viajes);
- II. Periodos y horarios de análisis;
- III. Aforos automáticos;
- IV. Aforos de placa;
- V. Aforos manuales direccionales;
- VI. Nivel de servicio vehicular;
- VII. Encuestas Origen – Destino a usuarios de la calle;
- VIII. Conteo de longitud de colas;
- IX. Aforos a peatones;
- X. Nivel de servicio peatonal;
- XI. Aforos a ciclistas;
- XII. Nivel de servicio ciclista;
- XIII. Inventario de estacionamiento dentro y fuera de vía pública;
- XIV. Estudio de rotación de estacionamientos;
- XV. Tiempos de recorrido en vehículo privado, peatones y bicicletas;
- XVI. Estudio de velocidad de punto;
- XVII. Inspecciones de seguridad vial; y
- XVIII. Ocupación visual de ascenso y descenso de transporte público, entre otros.

CAPÍTULO CUARTO DE LOS PROYECTOS SUJETOS A EVALUACIÓN DEL IMPACTO EN MOVILIDAD

SECCIÓN PRIMERA PROYECTOS SUJETOS A EVALUACIÓN DEL IMPACTO EN MOVILIDAD



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

Artículo 102. Es requisito la presentación de Estudio de Impacto en Movilidad, a todas aquellas acciones urbanísticas que, por su naturaleza o la magnitud de sus efectos en el contexto urbano, puedan generar impactos de alcance local, barrial o regional a la movilidad urbana, de conformidad con lo establecido en el presente Reglamento y demás normatividad aplicable. Dicho requisito será establecido en el Dictamen de Uso de Suelo emitido por la Secretaría de Desarrollo Sostenible.

Artículo 103. Los Estudios de Impacto en Movilidad deberán considerar el proceso de urbanización para todas las etapas desde su diseño, hasta su construcción y operación, a efecto de planificar las actividades durante dichos procesos, estableciendo las acciones de mitigación necesarias para evitar la generación de impactos negativos a la movilidad durante la fase de desarrollo, ejecución y operación de los proyectos.

Artículo 104. Los resultados del Estudio de Impacto en Movilidad deben identificar la forma en que la utilización del suelo pretendida puede afectar al sistema de movilidad en la zona de influencia del proyecto, determinando los requerimientos que deben aplicarse para mantener o mejorar el nivel de servicio de todos los componentes que integran el sistema de movilidad y mejorar la integración del proyecto a su entorno, garantizando la seguridad vial; o en su caso, determinar que la utilización del suelo pretendida no es factible, dado el impacto potencial no mitigable que generaría dicho aprovechamiento del suelo.

Artículo 105. Toda acción urbanística, incluyendo las proyectadas bajo el régimen condominal que contengan vialidades públicas o condominales, deberán presentar Estudio de Impacto en Movilidad de conformidad con lo establecido en el presente Reglamento y demás normatividad aplicable.

Artículo 106. Las acciones urbanísticas sujetas de presentación de Estudio de Impacto en Movilidad serán las siguientes:

- I. Desarrollos inmobiliarios;
- II. Edificaciones con 500 metros cuadrados o más de superficie de predio, dedicadas a usos de suelo comerciales, industriales, mixtos, o cualquier uso distinto al uso de suelo habitacional unifamiliar;
- III. Estacionamientos públicos en predios con 250 metros cuadrados o más de superficie de predio o con capacidad para 10 cajones o más de estacionamiento;
- IV. Tiendas de conveniencia, conjuntos o plazas comerciales, tiendas de autoservicio, supermercados, centros comerciales y tiendas departamentales;
- V. Consultorios, clínicas médicas, laboratorios de análisis clínicos, centros de salud y farmacias;
- VI. Salones de fiestas, clubes sociales, salones para banquetes y salones de usos múltiples;



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

- VII. Cantinas, bares, cervecerías, restaurantes con venta de bebidas alcohólicas, pulquerías, video bares, karaokes, peñas, centros nocturnos, discotecas y locales de captación de apuestas y juegos de azar;
- VIII. Talleres automotrices, de reparación, lavado y lubricado, alineación y balanceo de vehículos, vulcanizadoras e instalaciones de autolavado;
- IX. Edificaciones con instalaciones de autoservicio y aquellos giros con servicio de recepción y depósito de vehículos;
- X. Instalaciones para el almacenamiento, distribución, autoconsumo o venta de hidrocarburos, gasolina, diésel o gas L.P., gasolineras y estaciones de gas carburante u otro tipo de combustible; y
- XI. Cementeras, tabiquerías, concreteras.

SECCIÓN SEGUNDA

TIPOS DE EVALUACIÓN DEL IMPACTO EN MOVILIDAD

Artículo 107. El impacto en la movilidad generado por los desarrollos inmobiliarios y las construcciones, se categoriza de acuerdo al alcance de los impactos generados, conforme a lo siguiente:

- I. Impacto local:
 - a) Edificaciones con más de 250 metros cuadrados de construcción y hasta 500 metros cuadrados de construcción, dedicadas a usos de suelo comerciales, industriales, mixtos, o cualquier uso distinto al uso de suelo habitacional;
 - b) Estacionamientos públicos con capacidad para más de 10 cajones de estacionamiento y hasta 20 cajones de estacionamiento, o que se ubiquen en predios con más de 250 metros cuadrados de superficie y hasta 500 metros cuadrados de superficie;
 - c) Tiendas de conveniencia, conjuntos o plazas comerciales, tiendas de autoservicio, supermercados, centros comerciales y tiendas departamentales con hasta 250 metros cuadrados de construcción;
 - d) Consultorios, clínicas médicas, laboratorios de análisis clínicos, centros de salud y farmacias con hasta 250 metros cuadrados de construcción;
 - e) Salones de fiestas, clubes sociales, salones para banquetes y salones de usos múltiples con hasta 250 metros cuadrados de construcción;
 - f) Cantinas, bares, cervecerías, restaurantes con venta de bebidas alcohólicas, pulquerías, video bares, karaokes, peñas, centros nocturnos, discotecas y locales



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

de captación de apuestas y juegos de azar con hasta 250 metros cuadrados de construcción;

- g) Talleres automotrices, de reparación, lavado y lubricado, alineación y balanceo de vehículos, vulcanizadoras e instalaciones de autolavado con hasta 250 metros cuadrados de construcción; y
- h) Edificaciones con instalaciones de autoservicio y aquellos giros con servicio de recepción y depósito de vehículos, con hasta 250 metros cuadrados de construcción.

II. Impacto barrial;

- a) Fraccionamientos con hasta 10,000 metros cuadrados de superficie total;
- b) Condominios con hasta 120 unidades privativas;
- c) Edificaciones con más de 500 metros cuadrados de construcción y hasta 1,000 metros cuadrados de construcción, dedicadas a usos de suelo comerciales, industriales, mixtos, o cualquier uso distinto al uso de suelo habitacional;
- d) Estacionamientos públicos con capacidad para más de 20 cajones de estacionamiento y hasta 40 cajones de estacionamiento, o que se ubiquen en predios con más de 500 metros cuadrados de superficie y hasta 1,000 metros cuadrados de superficie;
- e) Tiendas de conveniencia, conjuntos o plazas comerciales, tiendas de autoservicio, supermercados, centros comerciales y tiendas departamentales con más de 250 metros cuadrados de construcción y hasta 1,000 m² de construcción;
- f) Consultorios, clínicas médicas, laboratorios de análisis clínicos, centros de salud y farmacias con más de 250 metros cuadrados de construcción y hasta 1,000 metros cuadrados de construcción;
- g) Salones de fiestas, clubes sociales, salones para banquetes y salones de usos múltiples con más de 250 metros cuadrados de construcción y hasta 1,000 metros cuadrados de construcción;
- h) Cantinas, bares, cervecerías, restaurantes con venta de bebidas alcohólicas, pulquerías, video bares, karaokes, peñas, centros nocturnos, discotecas y locales de captación de apuestas y juegos de azar con más de 250 metros cuadrados de construcción y hasta 1,000 metros cuadrados de construcción;
- i) Talleres automotrices, de reparación, lavado y lubricado, alineación y balanceo de vehículos, vulcanizadoras e instalaciones de autolavado con más de 250 metros cuadrados de construcción y hasta 1,000 metros cuadrados de construcción; y



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

- j) Edificaciones con instalaciones de autoservicio y aquellos giros con servicio de recepción y depósito de vehículos, con más de 250 metros cuadrados de construcción y hasta 1,000 metros cuadrados de construcción;
- III. Impacto regional;
- a) Fraccionamientos con más de 10,000 metros cuadrados de superficie total;
 - b) Condominios con más de 120 unidades privativas;
 - c) Edificaciones con más de 1,000 metros cuadrados de construcción, dedicadas a usos de suelo comerciales, industriales, mixtos, o cualquier uso distinto al uso de suelo habitacional;
 - d) Estacionamientos públicos con capacidad para más de 40 cajones de estacionamiento, o que se ubiquen en predios con más de 1,000 metros cuadrados de superficie;
 - e) Tiendas de conveniencia, conjuntos o plazas comerciales, tiendas de autoservicio, supermercados, centros comerciales y tiendas departamentales con más de 1,000 metros cuadrados de construcción;
 - f) Consultorios, clínicas médicas, laboratorios de análisis clínicos, centros de salud y farmacias con más de 1,000 metros cuadrados de construcción;
 - g) Salones de fiestas, clubes sociales, salones para banquetes y salones de usos múltiples con más de 1,000 metros cuadrados de construcción;
 - h) Cantinas, bares, cervecerías, restaurantes con venta de bebidas alcohólicas, pulquerías, video bares, karaokes, peñas, centros nocturnos, discotecas y locales de captación de apuestas y juegos de azar con más de 1,000 metros cuadrados de construcción;
 - i) Talleres automotrices, de reparación, lavado y lubricado, alineación y balanceo de vehículos, vulcanizadoras e instalaciones de autolavado con más de 1,000 metros cuadrados de construcción;
 - j) Edificaciones con instalaciones de autoservicio y aquellos giros con servicio de recepción y depósito de vehículos, con más de 1,000 metros cuadrados de construcción;
 - k) Instalaciones para el almacenamiento, distribución, autoconsumo o venta de hidrocarburos, gasolina, diésel o gas L.P., gasolineras y estaciones de gas carburante u otro tipo de combustible; y
 - l) Cementeras, tabiquerías, concreteras.



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

Cuando un desarrollo inmobiliario o construcción se encuentre en dos o más de los supuestos establecidos para las categorías anteriores, siempre se considerará la condicionante de mayor impacto, para la determinación del nivel de impacto y los alcances y contenidos que deberá incluir el Estudio de Impacto en Movilidad.

CAPÍTULO QUINTO DE LA ELABORACIÓN DE AFOROS PARA LOS ESTUDIOS DE IMPACTO EN MOVILIDAD

Artículo 108. Los aforos son el conteo de elementos que se realiza para obtener una muestra en el periodo en que se ejecuta, relativa al número de personas o vehículos que transitan por un punto determinado.

Artículo 109. Previo a la elaboración de cualquier aforo, el promotor deberá obtener de la Secretaría, autorización mediante oficio para su elaboración, en la que se indicarán las intersecciones viales, los días y los horarios en los que deberá ejecutarlos.

Artículo 110. Los aforos vehiculares se realizarán durante 9 horas en periodos de 3 horas (de las 07:00 a las 10:00 horas, de las 12:00 a 15:00 horas y de las 17:00 a 20:00 horas), teniendo datos de al menos un día de la semana en cualquiera de los días: martes, miércoles o jueves.

Artículo 111. La Secretaría deberá validar la ejecución de los aforos, mediante el procedimiento de supervisión que ésta determine. En caso contrario, los aforos no podrán ser considerados para la elaboración del Estudio de Impacto en Movilidad.

Artículo 112. Los aforos peatonales, ciclistas y vehiculares tendrán una vigencia de un año a partir de su elaboración. Si fenecido dicho periodo el promotor no ingresa ante la Secretaría el Estudio de Impacto en Movilidad correspondiente a revisión, éste deberá realizar nuevamente los aforos, previa asignación de la Secretaría de fechas y puntos de aforo.

Artículo 113. Los aforos peatonales y ciclistas se requerirán cuando la Secretaría determine que dentro de la zona de influencia del predio existen condiciones que requieren evaluar la capacidad de la infraestructura peatonal y ciclista existente, a efecto de determinar las acciones de integración y mitigación que sean requeridas para garantizar los flujos peatonales y ciclistas en condiciones cómodas y seguras, de conformidad con los principios establecidos en el presente Reglamento.

CAPÍTULO SEXTO DE LOS ESTUDIOS DE IMPACTO EN MOVILIDAD

Artículo 114. El Estudio de Impacto en Movilidad, también conocido como Estudio de Impacto Vial, es el estudio técnico que tiene por objetivo identificar los cambios en las condiciones de operación y seguridad vial en la infraestructura vial existente y/o futura, que incluye a todos los usuarios de la vía pública, medios y modos de transporte, para establecer las acciones de integración, mitigación y compensación y reducir las



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

externalidades negativas generadas por el proyecto, con el propósito de garantizar la adecuada integración de éste a su entorno, así como asegurar el cumplimiento de los objetivos de calidad de vida, sostenibilidad y funcionalidad definidos para el territorio municipal en materia de movilidad urbana. El Estudio de Impacto en Movilidad puede realizarse para:

- a. El impacto inducido por la construcción, modificación y/o modernización de desarrollos habitacionales, comerciales, de servicios, industriales y/o mixtos; y
- b. El impacto generado por la construcción, modificación y/o modernización de vialidades, intersecciones, ejes de transporte, estaciones multimodales, terminales, estaciones de transferencia, y todo aquel proyecto que tenga relación con la infraestructura para el transporte.

Artículo 115. El Estudio de Impacto en Movilidad será revisado y dictaminado por la Secretaría, a solicitud del interesado y habiendo cubierto el pago por los derechos y aprovechamientos correspondientes, en los términos establecidos en la Ley de Ingresos para el Municipio de Querétaro vigente; atendiendo al procedimiento que para ello determine la Secretaría.

Artículo 116. La Secretaría emitirá la resolución de la evaluación del Estudio de Impacto en Movilidad, conforme a los siguientes plazos:

- I. Para Estudios de Impacto en Movilidad de Impacto Local, hasta diez días hábiles, contados a partir de la fecha de recepción de la solicitud en la Secretaría y hasta la fecha de emisión del documento que contenga la Carátula de Observaciones al Estudio de Impacto en Movilidad o el Dictamen de Impacto en Movilidad;
- II. Para Estudios de Impacto en Movilidad de Impacto Barrial, hasta quince días hábiles, contados a partir de la fecha de recepción de la solicitud en la Secretaría y hasta la fecha de emisión del documento que contenga la Carátula de Observaciones al Estudio de Impacto en Movilidad o el Dictamen de Impacto en Movilidad; y
- III. Para Estudios de Impacto en Movilidad de Impacto Metropolitano o Regional, hasta veinte días hábiles, contados a partir de la fecha de recepción de la solicitud en la Secretaría y hasta la fecha de emisión del documento que contenga la Carátula de Observaciones al Estudio de Impacto en Movilidad o el Dictamen de Impacto en Movilidad.

Después de los cuales, en caso de omisión de respuesta escrita debidamente fundada y motivada, aplicará la negativa ficta.

Artículo 117. Si como resultado de la Evaluación del Estudio de Impacto en Movilidad, existen observaciones, éstas deberán ser notificadas por escrito al interesado a través de la Carátula de Observaciones al Estudio de Impacto en Movilidad, quien tendrá hasta 30



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

días naturales para presentar las correcciones correspondientes. Vencido dicho plazo, sin que el interesado haya presentado las correcciones, la Secretaría dará por cancelado el trámite y el interesado podrá solicitar la devolución del expediente ingresado, debiendo volver a iniciar el trámite con una nueva solicitud.

Artículo 118. El documento emitido con la resolución de la Evaluación del Estudio de Impacto en Movilidad, ya sea la Carátula de Observaciones al Estudio de Impacto en Movilidad o el Dictamen de Impacto en Movilidad, tendrá vigencia de 90 días naturales. Transcurrido dicho plazo sin que el solicitante recoja la resolución, la Secretaría dará por cancelado el trámite.

Artículo 119. Tanto el software como las versiones que deben ser utilizados para la evaluación del estudio de impacto en movilidad serán determinadas por la Secretaría, a efecto de garantizar la calidad de la información generada.

CAPÍTULO SÉPTIMO DEL DICTAMEN DE IMPACTO EN MOVILIDAD

Artículo 120. El Dictamen de Impacto en Movilidad, también conocido como Dictamen de Impacto Vial, es el documento emitido por la Secretaría de Movilidad, con base en un Estudio de Impacto en Movilidad, que:

- a. Describe las características de operación y seguridad vial del proyecto y su entorno vial;
- b. Establece las acciones de integración, mitigación y compensación para minimizar las externalidades negativas generadas por el proyecto; y
- c. Determina la factibilidad o viabilidad del proyecto en materia de movilidad para la integración con su entorno vial.

Artículo 121. El Dictamen de Impacto en Movilidad es expedido por la Secretaría, a solicitud del interesado y habiendo cubierto el pago por los derechos y aprovechamientos correspondientes, en los términos establecidos en la Ley de Ingresos vigente; habiendo resultado factible la Evaluación del Estudio de Impacto en Movilidad; atendiendo al procedimiento que para ello determine la misma; y será requisito para la obtención del visto bueno del proyecto de distribución del condominio, visto bueno al proyecto de lotificación del fraccionamiento, o la licencia de ejecución de obras de urbanización para vialidades independientes, según corresponda.

Artículo 122. La Secretaría emitirá el Dictamen de Impacto en Movilidad, conforme a los siguientes plazos:

- I. Para Dictamen de Impacto en Movilidad de Impacto Local, hasta diez días hábiles, contados a partir de la fecha de recepción de la solicitud en la Secretaría y hasta la fecha de emisión del documento que contenga la Carátula de Observaciones al Estudio de Impacto en Movilidad o el Dictamen de Impacto en Movilidad;



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

- II. Para Dictamen de Impacto en Movilidad de Impacto Barrial, hasta quince días hábiles, contados a partir de la fecha de recepción de la solicitud en la Secretaría y hasta la fecha de emisión del documento que contenga la Carátula de Observaciones al Estudio de Impacto en Movilidad o el Dictamen de Impacto en Movilidad; y
- III. Para Dictamen de Impacto en Movilidad de Impacto Metropolitano o Regional, hasta veinte días hábiles, contados a partir de la fecha de recepción de la solicitud en la Secretaría y hasta la fecha de emisión del documento que contenga la Carátula de Observaciones al Estudio de Impacto en Movilidad o el Dictamen de Impacto en Movilidad.

Después de los cuales, en caso de omisión de respuesta escrita debidamente fundada y motivada, aplicará la negativa ficta.

Artículo 123. Autorizado el Dictamen de Impacto en Movilidad, el solicitante contará con un plazo de 90 días naturales para recogerlo, Transcurrido dicho plazo sin que el solicitante recoja la autorización, la Secretaría dará por cancelado el trámite.

Artículo 124. Las modalidades del Dictamen de Impacto en Movilidad, corresponden a las siguientes:

- I. Dictamen de Impacto en Movilidad, de acuerdo a lo definido en los Capítulos Sexto y Séptimo del presente ordenamiento;
- II. Modificación del Dictamen de Impacto en Movilidad. Cuando exista una modificación de las condiciones de operación del proyecto, inducidas por la modificación del uso de suelo, giro y/o superficie de construcción, así como de la conformación geométrica de las circulaciones peatonales, vehiculares y ciclistas; y cuya estimación de viajes se vea incrementada en un 20% respecto a la estimación de viajes del Dictamen de Impacto en Movilidad evaluado con anterioridad; y
- III. Ratificación del Dictamen de Impacto en Movilidad. Cuando exista una modificación de las condiciones de operación del proyecto, inducidas por la modificación del uso de suelo, giro y/o superficie de construcción, así como de la conformación geométrica de las circulaciones peatonales, vehiculares y ciclistas; y cuya estimación de viajes no supere un 20% respecto a la estimación de viajes del Dictamen de Impacto en Movilidad evaluado con anterioridad.

CAPÍTULO NOVENO DE LOS APROVECHAMIENTOS DERIVADOS DEL DICTAMEN DE IMPACTO EN MOVILIDAD

Artículo 125. El monto que corresponda por concepto de aprovechamientos derivados de los Dictámenes de Impacto en Movilidad, para la realización de acciones para prevenir,



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

mitigar o compensar los efectos agregados del desarrollo de acciones urbanísticas en la movilidad urbana dentro del territorio municipal, será determinado por la Secretaría, conforme a lo establecido en la Ley de Ingresos para el Municipio de Querétaro vigente, dentro del proceso de autorización de la Licencia de Construcción, una vez que dicha licencia haya sido autorizada por la Secretaría de Desarrollo Sostenible y tendrá un plazo no mayor a 90 días naturales para realizar el pago correspondiente, atendiendo al procedimiento establecido por la Secretaría.

Artículo 126. Una vez determinado el monto correspondiente a los aprovechamientos derivados de los Dictámenes de Impacto en Movilidad, el interesado contará con 90 días naturales para efectuar el pago. Una vez transcurrido el plazo, sin haberse liquidado el adeudo, la Secretaría procederá conforme los lineamientos establecidos en el Código Fiscal del Estado de Querétaro.

CAPÍTULO DÉCIMO DEL VISTO BUENO DEL DICTAMEN DE IMPACTO EN MOVILIDAD

Artículo 127. El Visto Bueno del Dictamen de Impacto en Movilidad, es el documento emitido por la Secretaría, a solicitud del interesado mediante el cual se valida el cumplimiento de las acciones de integración, mitigación y compensación indicadas en el Dictamen de Impacto en Movilidad; se expide habiendo cumplido con lo siguiente:

- a. Cubierto el pago por los derechos correspondientes en los términos establecidos en la Ley de Ingresos para el Municipio de Querétaro vigente;
- b. Resultado factible la visita al proyecto por parte del personal técnico adscrito a la Secretaría;
- c. Atendiendo al procedimiento que para ello determine la misma;
- d. Será requisito para la autorización de entrega al Municipio de las obras de urbanización y autorización definitiva de los fraccionamientos, o del dictamen técnico de entrega y recepción de las obras de urbanización de los condominios, o de la terminación de obra de las construcciones, según corresponda.

Artículo 128. Si de la visita al proyecto resultan diferencias entre la ejecución del proyecto y el plano autorizado mediante el Dictamen de Impacto en Movilidad, el interesado deberá realizar la modificación del Dictamen de Impacto en Movilidad, conforme a lo establecido en el artículo 123 del presente ordenamiento.

Artículo 129. Autorizado el Visto Bueno al Dictamen de Impacto en Movilidad, el solicitante contará con un plazo de 90 días naturales para recogerlo, transcurrido dicho plazo sin que el solicitante recoja la autorización, la Secretaría dará por cancelado el trámite, debiendo realizar una nueva solicitud.



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible
del Municipio de Querétaro

TÍTULO IV DE LA GESTIÓN DEL IMPACTO EN MOVILIDAD

CAPÍTULO ÚNICO DEL PROCEDIMIENTO PARA EVALUAR EL IMPACTO EN MOVILIDAD

SECCIÓN PRIMERA DEL PROCESO DE AUTORIZACIÓN DE LOS ESTUDIOS DE IMPACTO EN MOVILIDAD

Artículo 130. La Autorización de los Estudios de Movilidad es el proceso mediante el cual la Secretaría otorga las autorizaciones correspondientes, conforme a las siguientes fases:

- I. Asignación del monto por concepto de aprovechamientos derivados de los Dictámenes de Impacto en Movilidad;
- II. Asignación de puntos de aforo;
- III. Autorización y supervisión de la ejecución de los aforos;
- IV. Evaluación del Estudio de Impacto en Movilidad;
- V. Emisión del Dictamen de Impacto en Movilidad; y
- VI. Visto Bueno de Dictamen de Impacto en Movilidad.

SECCIÓN SEGUNDA ESTUDIO DE IMPACTO EN MOVILIDAD

Artículo 131. Previo a la presentación de la solicitud por escrito, revisión, seguimiento y dictaminación del Estudio de Impacto en Movilidad, se deberán solventar los siguientes procedimientos:

- I. El Corresponsable en Ingeniería de Tránsito que elaborará y sustentará el Estudio de Impacto en Movilidad, deberá contar con registro vigente en el Registro de Corresponsables en Ingeniería de Tránsito de la Secretaría. Así como con la acreditación de la representación del promotor de la acción urbanística sujeta a revisión, el cual fungirá como técnico responsable desde el inicio y hasta el fin del proceso de evaluación del Estudio de Impacto en Movilidad;
- II. El técnico responsable del estudio, identificará el impacto que generará el proyecto, con el objetivo de determinar el tipo de Estudio de Impacto en Movilidad que debe presentar y sus alcances, de conformidad con lo establecido en el presente Reglamento y demás normatividad aplicable;



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

Artículo 132. La Secretaría determinará para cada solicitud lo siguiente:

- I. Determinación de los alcances y contenidos del estudio a realizar según nivel de impacto;
- II. Delimitación del área de estudio por subsistema (peatonal, ciclista, de transporte público y vial);
- III. Determinación de estudios específicos de ingeniería vial a presentar (puntos y tipos de aforo, encuestas, inventarios, conteos, etc.); y
- IV. Determinación de estudios adicionales requeridos.

Artículo 133. Los contenidos mínimos de los Estudios de Impacto en Movilidad, de acuerdo a su clasificación: de Impacto Local, Impacto Barrial o Impacto Regional, serán determinados por la Secretaría y difundidos mediante los canales de comunicación oficiales del Municipio de Querétaro.

TÍTULO V DE LA CONFORMACIÓN DEL SISTEMA DE MOVILIDAD MUNICIPAL

CAPÍTULO PRIMERO DE LA INTEGRACIÓN INTERMODAL DEL SISTEMA DE MOVILIDAD MUNICIPAL

Artículo 134. Todas las acciones urbanísticas que se realicen dentro del territorio municipal deben contar con un diseño que promueva la integración intermodal con el sistema de movilidad municipal, dando prioridad a la movilidad no motorizada y el uso del transporte público, facilitando la transición entre distintos modos de transporte, garantizando la seguridad vial y la accesibilidad universal, y priorizando un diseño que facilite la movilidad a los usuarios vulnerables de la vía, así como evitar incentivar la dependencia del uso del automóvil particular como único o principal medio de transporte.

CAPÍTULO SEGUNDO PRINCIPIOS GENERALES DE LA RED VIAL

Artículo 135. La red vial municipal incluyendo las nuevas vialidades, tanto públicas como privadas, que se desarrollen dentro del territorio municipal, deben cumplir con los siguientes principios generales:

- I. Ser sostenible y coherente con el ambiente natural y construido;



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

- II. Garantizar la integración efectiva de la red peatonal, la red ciclista y la red de transporte público; privilegiando los viajes a pie, en bicicleta y en transporte público, toda vez que dichos modos de viaje son los más sostenibles;
- III. Ser diseñada considerando como base la escala peatonal y la accesibilidad universal;
- IV. Proteger, respetar y mejorar los sistemas ecológicos y elementos naturales, integrándolos de manera armónica al ambiente construido;
- V. Promover la actividad social y económica;
- VI. Promover un patrón coherente y jerárquico de vialidades que den servicio a todos los usos de suelo y faciliten el acceso a destinos locales, barriales y regionales;
- VII. Promover la generación de múltiples opciones de ruta que conecten los orígenes con los destinos; y
- VIII. Conformar un espacio dinámico y resiliente, capaz de adaptarse a través del tiempo, a efecto de contribuir a la sostenibilidad, salud pública, seguridad, actividad económica y consolidar la cultura e identidad.

CAPÍTULO TERCERO DE LA COHERENCIA Y CONECTIVIDAD DEL SUBSISTEMA VIAL

Artículo 136. Todas las vialidades que se desarrollen dentro del territorio municipal deben promover la accesibilidad, la integración social y la convivencia en espacios jerárquicamente organizados para conformar vecindarios, barrios y colonias; dar prioridad al uso del transporte público, la movilidad no motorizada y los usos mixtos compatibles.

Artículo 137. Para los casos de vialidades proyectadas en los planes o programas de desarrollo urbano, que impliquen soluciones especiales de trazo, sobre zonas topográficamente deprimidas o con características especiales del suelo, la autoridad correspondiente requerirá al promotor la realización de estudios específicos, que precisen la alternativa técnico – económica más factible, determinando las adecuaciones que sean necesarias al trazo y a las secciones viales propuestas.

Artículo 138. Cuando se pretenda llevar a cabo cualquier tipo de acción o aprovechamiento urbano en una zona que requiera la construcción o introducción de obras de cabecera o de redes de infraestructura primaria, la totalidad de las obras correrán a cargo del propietario o promovente. En el caso de fraccionamientos o conjuntos urbanos, además deberán asumir el costo de las obras viales y sistemas de movilidad necesarias para garantizar la conectividad entre la acción urbanística de que se trate y el centro de población más cercano, dichas obras deben contar con la capacidad de carga acorde a la acción planteada, en dimensión y cantidad tales que permita el eventual tránsito de transporte público, la movilidad peatonal y no motorizada en



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

condiciones eficientes y seguras, y que considere los impactos agregados derivados de la expansión potencial que genere la introducción o ampliación de dicha infraestructura.

Artículo 139. En caso de que el centro de población más cercano no cuente con la capacidad de carga necesaria acorde al dimensionamiento y nivel de impacto de la acción urbanística pretendida, el costo de la modificación, mejoramiento y expansión de la infraestructura existente correrá a cargo del propietario o promovente.

Artículo 140. Los nuevos fraccionamientos, condominios y conjuntos urbanos deberán respetar y conectarse a la estructura vial existente, y deberán generar los disparos viales que determine la Secretaría, con el objetivo de permitir su eventual integración con la estructura vial futura.

Artículo 141. Todas las acciones urbanísticas que se realicen dentro del territorio municipal deberán permitir la construcción de una red de vialidades primarias y secundarias que coadyuven a conformar una red vial con alta conectividad, y garanticen una adecuada movilidad, de conformidad con lo determinado en el presente ordenamiento y demás normatividad aplicable.

Artículo 142. Las vialidades primarias y secundarias deben contar con posibilidades de conectarse con vialidades actuales o futuras fuera de los desarrollos inmobiliarios, por lo cual no se edificarán viviendas o equipamientos en las cabeceras de dichas vialidades y se diseñarán retornos en los casos en que no se prevea una conexión inmediata, previendo los niveles de piso terminado necesarios a efecto de permitir su conexión futura, de conformidad con lo que a su efecto determine la Secretaría.

Artículo 143. Todo espacio público que se desarrolle dentro del territorio municipal, entendido este como toda calle, avenida, parque, plaza o cualquier otro espacio comunitario de libre tránsito, debe integrarse con la red de espacios públicos municipal, por lo cual se debe garantizar la circulación efectiva y segura de las personas, considerando todos los medios de transporte, priorizando el uso del transporte público y la movilidad no motorizada.

SECCIÓN PRIMERA DISTANCIAMIENTO MÁXIMO DE VIALIDADES

Artículo 144. Todos los nuevos desarrollos inmobiliarios que se realicen dentro del territorio municipal, que requieran la ejecución de vialidades, tanto públicas como privadas, deben cumplir con un distanciamiento máximo de vialidades primarias y secundarias, a efecto de garantizar la generación de una red vial con alta conectividad, de conformidad con lo siguiente:

- I. Vialidades primarias: la distancia entre vías primarias no podrá exceder de 1,000 metros;
- II. Vialidades secundarias: la distancia entre vías secundarias, o entre una vía secundaria y una primaria, no podrá exceder de 500 metros;



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

- III. Vías locales: la distancia entre vías locales, o entre una vía local y una secundaria, no podrá exceder de 250 metros. Cuando las vías locales den acceso a predios con usos de suelo distintos a usos de suelo habitacionales, la distancia máxima se reducirá a 150 metros; y
- IV. Las calles cerradas o cales con retorno podrán tener una longitud máxima de 100 metros.

Artículo 145. La separación entre vialidades se medirá a ejes de vialidad. La separación máxima establecida en el artículo 143 del presente ordenamiento, podrá incrementarse hasta en un 30 por ciento, previa autorización de la Secretaría, quedando asentado en el proyecto autorizado mediante el Dictamen de Impacto en Movilidad, únicamente cuando las características del terreno o de la red vial existente así lo requieran, para garantizar una adecuada conectividad vial.

Artículo 146. Todos los nuevos desarrollos inmobiliarios deben considerar desde su diseño inicial el distanciamiento máximo de vialidades establecido en el presente artículo, así como las secciones viales mínimas que determine la Secretaría, de acuerdo a la jerarquía vial de cada vialidad proyectada, considerando todas sus etapas de desarrollo de forma integral.

Artículo 147. Todas las vialidades nuevas con jerarquía primaria o secundaria serán vialidades públicas y sin controles de acceso, y deben contar con toda la infraestructura y espacio vial necesarios para generar zonas de ascenso y descenso de transporte público a cada 500 metros de recorrido máximo.

CAPÍTULO CUARTO DE LA RED PEATONAL

SECCIÓN PRIMERA PRINCIPIOS DE DISEÑO DE LA INFRAESTRUCTURA PEATONAL

Artículo 148. El diseño de toda la infraestructura peatonal debe contemplar los siguientes principios generales:

- I. La infraestructura peatonal debe generar un entorno seguro. Las banquetas, senderos peatonales, cruces peatonales y cualquier otro componente de la infraestructura peatonal, deben ser diseñados y construidos para reducir los riesgos y los posibles conflictos entre los peatones, y otros usuarios y elementos de la vía, previniendo hechos de tránsito y cualquier otro tipo de afectaciones a los peatones;
- II. Al diseñar una calle, se deben considerar las distintas medidas antropométricas y requerimientos funcionales de los peatones, considerando los diferentes tipos de peatones, los objetivos de diseño propuesto y los espacios que los rodean;



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

- III. La red peatonal debe ser accesible para todos. Toda la infraestructura peatonal debe permitir la movilidad de todos los usuarios a pie, dando prioridad a los usuarios vulnerables de la vía;
- IV. La red peatonal debe conectar los lugares a los que las personas requieren ir. La infraestructura peatonal debe diseñarse para generar rutas directas y continuas, y conexiones convenientes entre los orígenes y destinos, incluyendo viviendas, escuelas, hospitales, zonas comerciales y de servicios, servicios públicos, zonas recreativas y transporte público;
- V. El entorno peatonal debe ser sencillo de utilizar, la infraestructura peatonal debe ser legible, permitiendo que las personas puedan encontrar fácilmente una ruta directa a los destinos, reduciendo las demoras y desviaciones innecesarias;
- VI. El entorno peatonal debe conformar espacios públicos de calidad. El entorno peatonal debe generar un sentido de pertenencia y apropiación, mediante la articulación de las construcciones con los espacios abiertos tales como las vialidades, andadores, plazas, jardines, explanadas, zonas de transición público - privado, y los componentes del espacio público tales como el mobiliario urbano, jardineras, luminarias, infraestructura, pavimentos, los elementos históricos, y cualquier otro hito o elemento que funja como referencia cultural;
- VII. El entorno peatonal debe ser multifuncional. Debe ser un lugar que incentive las actividades públicas, facilitando la interacción social y el uso del espacio público; y
- VIII. Las mejoras a la infraestructura peatonal deben ser costo - eficientes. El diseño de la infraestructura peatonal debe generar el mayor beneficio por su costo, considerando los costos iniciales y los costos de mantenimiento, así como baja dependencia de otros modos de transporte más costosos.

SECCIÓN SEGUNDA COMPONENTES DE LA RED PEATONAL

Artículo 149. La red peatonal del municipio se conforma por la articulación de los siguientes elementos:

- I. Banquetas o Aceras. Es la sección longitudinal destinada exclusivamente a la circulación de peatones y que forma parte integrante de la sección vial;
- II. Calles peatonales. Corresponde a una senda o camino concebido exclusivamente para la circulación peatonal dentro de los parques, plazas, zonas verdes o secciones de vías urbanas y rurales donde sólo se permite la circulación de peatones, personas con discapacidad y excepcionalmente vehículos no motorizados, cumpliendo con las medidas adecuadas de señalización y prevención de accidentes. Hacen parte de esta categoría los andadores, las calles en escaleras, los senderos y las escaleras mecánicas en sitios públicos;



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

- III. Parques y áreas verdes. Zonas dedicadas al esparcimiento, con prioridad para el uso de peatones, ya sea exclusivo o mediante la generación de senderos peatonales, y con restricciones para el tránsito de vehículos motorizados;
- IV. Calles de tráfico calmado. Son todas aquellas vías que tiene flujos segregados, con prioridad a la movilidad no motorizada. Tienen un diseño que promueve el tránsito calmado (bajas velocidades y control en el flujo de los vehículos), mediante elementos físicos que limitan la velocidad de los vehículos motorizados, evitando que circulen a más de 20 o 30 kilómetros por hora, a efecto de garantizar la seguridad de los peatones y ciclistas; y
- V. Calles compartidas. Son todas aquellas vías que tienen flujos compartidos, con prioridad a la movilidad no motorizada. Tienen con un diseño que desincentiva el tránsito de vehículos motorizados, mediante elementos físicos que obligan al conductor a mantener velocidades bajas (menores de 20 kilómetros por hora), para compartir el espacio disponible con el resto de los usuarios no motorizados de la calle.

SECCIÓN TERCERA DISEÑO DE LA INFRAESTRUCTURA PEATONAL

Artículo 150. La banqueta se conforma por los siguientes elementos:

- I. Franja de fachada. Es la sección longitudinal de la banqueta que sirve de transición entre los alineamientos de los predios y la franja de circulación peatonal. En vialidades que dan acceso a predios con usos de suelo mixtos o a edificaciones con plantas bajas activas, la franja de fachada puede servir como zona de transición público – privada que incentiven la vida pública y permitan el acceso y salida de peatones hacia los predios, sin invadir la franja de circulación peatonal, en particular para aquellas edificaciones que generen un volumen alto de actividad peatonal;
- II. Franja de circulación peatonal. Es la sección longitudinal de la banqueta destinada exclusivamente a la circulación de los peatones. En esta zona no debe existir ningún obstáculo vertical u horizontal, ni modificaciones a la pendiente transversal, que afecten su accesibilidad o reduzcan la sección efectiva de circulación peatonal. La sección mínima de la franja de circulación peatonal debe corresponder al nivel de servicio peatonal proyectado, considerando el volumen de actividad peatonal existente más el adicional generado por el proyecto pretendido. En vialidades que tengan proyectado un nivel de aprovechamiento del suelo muy alto, la sección de la franja de circulación peatonal deberá tener una sección que prevea el incremento futuro en los volúmenes de circulación peatonal.
- III. Franja de mobiliario urbano e infraestructura. Es la sección longitudinal de la banqueta destinada exclusivamente a la instalación de mobiliario urbano e infraestructura, tales como infraestructura aérea o registros subterráneos, así como las paradas de transporte público que circulen por carril derecho, entre otros,



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

necesaria para el adecuado funcionamiento de la vialidad, así como las rampas de acceso a predios, las cuales no deberán proyectarse sobre la franja de circulación peatonal; y

- IV. Guarnición. Es el elemento estructural que delimita la banqueteta en su margen contiguo al arroyo vehicular.

Artículo 151. Todas las nuevas banquetetas que se realicen dentro del territorio municipal, tanto en vialidades públicas como privadas, deben garantizar la movilidad peatonal en condiciones seguras y deben contar con accesibilidad universal. La sección mínima de las banquetetas será la determinada conforme a la sección de la vialidad de que se trate y en ningún caso podrá tener una sección menor de 1.50 metros efectivos de franja de circulación peatonal, sección que no considera la sección necesaria para la franja de servicios y la guarnición, y en caso de aplicar la franja de fachada.

Artículo 152. El diseño de las banquetetas que se construyan o se modifiquen dentro del territorio municipal deben cumplir con lo establecido en el presente ordenamiento, así como en los lineamientos técnicos de diseño que a su efecto emita la Secretaría.

Artículo 153. La franja de circulación peatonal debe cumplir con las siguientes características:

- I. La sección mínima de la franja de circulación peatonal se determinará conforme a lo siguiente:
 - a) Para banquetetas con jerarquía vial local, que den acceso a lotes de vivienda unifamiliar es de 1.50 metros mínimo cuando la distancia máxima de recorrido del tramo sea de hasta 25 metros, y de 1.80 metros mínimo para distancias mayores de 25 metros;
 - b) Para banquetetas ubicadas dentro de la zona de influencia de una zona escolar o una calle con comercio de barrio es de 2.00 metros;
 - c) Para banquetetas en vialidades con jerarquía vial secundaria, que den acceso a lotes con usos de suelo comerciales y/o de servicios es de 2.40 metros mínimo; y
 - d) Para banquetetas en vialidades con jerarquía vial primaria, es de 3.00 metros mínimo.
- II. La franja de circulación peatonal debe estar en todo momento libre de obstáculos horizontales y verticales, incluyendo elementos temporales;
- III. La pendiente longitudinal máxima de la franja de circulación peatonal será del dos por ciento;



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

- IV. Las juntas de los pavimentos no podrán ser mayores a 13 milímetros, ni se podrán utilizar materiales con relieves mayores de 10 milímetros que puedan implicar un riesgo para la circulación de los usuarios vulnerables de la vía; y
- V. Los materiales de los pavimentos deben ser firmes, estables, antiderrapantes, y garantizar la accesibilidad universal, no se podrán utilizar materiales o texturas que impliquen un riesgo o afectación para la circulación peatonal óptima y segura, en particular para los usuarios vulnerables de la vía.

Artículo 154. La franja de mobiliario urbano e infraestructura debe cumplir con las siguientes características:

- I. La sección mínima de la franja de mobiliario urbano e infraestructura corresponderá al tipo de mobiliario urbano e infraestructura que se requiera instalar sobre ella, de acuerdo al tipo de vialidad, su jerarquía vial y las características de la infraestructura en la zona;
- II. Si la franja se utilizará únicamente para la instalación de postes, la sección mínima será de 0.60 metros;
- III. Si la franja se utilizará para plantar árboles o bici estacionamientos, la sección mínima será de 1.20 metros, pudiendo requerirse una sección mayor dependiendo del tipo de árbol a sembrar;
- IV. Si la franja se utilizará para colocar bancas, la sección mínima será de 1.80 metros;
- V. Si la franja se utilizará para colocar un cobertizo para paradero de transporte público o MUPIS, la sección mínima será de 3.00 metros;
- VI. En vialidades con un límite de velocidad de 60 kilómetros por hora o mayor, la franja de mobiliario urbano e infraestructura deberá tener una sección mínima de 1.50 metros; y
- VII. Ningún objeto colocado en esta franja deberá extenderse u obstruir la franja de circulación peatonal.

Artículo 155. Todas las nuevas vialidades con jerarquía vial primaria o secundaria deben contar con árboles que sean generadores de sombra, que permitan incrementar el nivel de confort de las banquetas. Los árboles deben contar con un diámetro de tronco mínimo de dos pulgadas al momento del sembrado, una altura mínima de dos metros y deben ser especies endémicas, de bajo consumo de agua y aptas para sembrado en banqueta, de conformidad con los lineamientos que a su efecto emita la Secretaría. Dentro de las intersecciones se deberá evitar el uso de vegetación que pueda afectar la visibilidad de los usuarios de la vía, de conformidad con los parámetros que al efecto determine la Secretaría mediante el Dictamen de Impacto en Movilidad correspondiente.



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

Artículo 156. Se deberá evaluar el nivel de servicio peatonal de la red peatonal dentro de la zona de influencia de una acción urbanística cuando así lo determinen los requerimientos de evaluación del impacto en movilidad.

Artículo 157. El nivel de servicio peatonal se medirá en un rango de “A” a “F”, siendo “A” el más deseable y “F” el menos deseable, en función del espacio disponible para el tránsito peatonal seguro y cómodo, usando como indicador el espacio promedio disponible por cada peatón, de forma que, a mayor número de personas en un mismo lugar, menor espacio promedio y por lo tanto nivel de servicio bajo.

Artículo 158. La evaluación del nivel de servicio peatonal se realizará de conformidad con los lineamientos que a su efecto emita la Secretaría, realizando un análisis por segmentos de banqueta, para los cuales se realizará un conteo de personas por cada segmento dividido por la superficie total de la franja de circulación peatonal de ese tramo.

Artículo 159. Los niveles de servicio se determinarán de conformidad con la siguiente tabla:

Nivel de servicio peatonal	Espacio disponible (metros cuadrados de franja de circulación entre peatones circulando)	Flujo peatonal por minuto por metro cuadrado de franja peatonal	Velocidad (metros por segundo)	Descripción
A	5.6	≤ 16	1.30	Los peatones pueden circular en la trayectoria que decidan sin necesidad de modificarla por la presencia de otros peatones. La velocidad en este nivel de servicio es libre y se reducen los conflictos con otros peatones al circular por la banqueta.
B	3.7 – 5.6	16 - 23	1.27 – 1.30	Los peatones pueden definir su velocidad de circulación y su trayectoria al notar la presencia de otros individuos en la banqueta. Pueden realizar rebases entre ellos sin problema.
C	2.2 – 3.7	23 - 33	1.22 – 1.27	Espacio suficiente para una velocidad normal de circulación, esquivando otros peatones, generalmente en el mismo sentido de la circulación.
D	1.4 – 2.2	33 - 49	1.14 – 1.22	La velocidad de circulación está más restringida. Existen mayores conflictos para cruzar y desplazarse en un sentido contrario de circulación.
E	0.75 – 1.40	49 - 75	0.74 – 1.14	La densidad es tan alta que la velocidad de circulación es muy baja. El espacio no es suficiente para poder rebasar a otros peatones que se desplazan a una velocidad más lenta.
F	≤ 0.75	75	0.75	La velocidad de circulación se encuentra muy restringida debido a la alta densidad de peatones. El espacio es tan reducido que constantemente se tiene contacto con otros peatones. Cruzar y



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

				desplazarse en un sentido contrario de circulación es complejo.
--	--	--	--	---

Artículo 160. Para el diseño de un nuevo desarrollo inmobiliario, se debe calcular el ancho requerido para la franja de circulación peatonal, necesario para dar acomodo a los peatones que el proyecto generará considerando tanto residentes como visitantes y otros viajes inducidos por el nuevo proyecto. En todo momento se deberá respetar la sección mínima de la franja de circulación peatonal establecida en el presente Reglamento y demás normatividad aplicable.

Artículo 161. Los espacios designados para la circulación de peatones deberán considerar una altura mínima para garantizar la comodidad y seguridad de los peatones y demás usuarios de la calle, de conformidad con lo siguiente:

Elemento	Altura Libre en metros
Mínimo libre	2.50
Techo en pasos subterráneos	3.00
Señales en banquetas	2.50
Señales en ciclovías y ciclo carriles	2.50
Ramas de árboles	3.00
Balcones, techos proyectados en banqueta	2.60
Elementos temporales proyectados sobre la banqueta	2.60

Artículo 162. La pendiente transversal de la banqueta debe permitir el escurrimiento gradual del agua de lluvia desde la franja de fachada o el alineamiento, hacia el arroyo vehicular, evitando escurrimientos hacia las edificaciones y encharcamientos en las banquetas. No obstante, dicha pendiente no debe ser superior al 2% a efecto de garantizar la seguridad y comodidad de los peatones para transitar.

Artículo 163. En los accesos a predio, los accesos vehiculares no deben modificar la pendiente transversal de la franja de circulación por encima del 2%, por lo cual, las rampas de acceso vehicular deberán ubicarse sobre la franja de mobiliario urbano e infraestructura y al interior del predio. En los casos en que una banqueta cuente con una franja de fachada, se podrá dividir la rampa de acceso vehicular en dos tramos, una sobre la franja de fachada y otra sobre la franja de mobiliario urbano e infraestructura, en todos los casos sin afectar la pendiente de la franja de circulación peatonal.

Artículo 164. Los bolardos son elementos que impiden la invasión de automóviles al espacio peatonal y protegen al peatón de algún movimiento vehicular no planeado. Se instalan aledaños a la guarnición dentro del área de espera del cruce peatonal o en los bordes del espacio correspondiente a los peatones en las plataformas únicas.

Su colocación deberá respetar la distancia mínima de 1.20 metros a 1.30 metros, medidos de borde a borde, que garantice el paso de una persona en silla de ruedas o con perro guía y no más de 1.50 metros. Los bolardos deberán estar diseñados con elementos que eleven su visibilidad, con bordes redondeados para evitar lesiones graves en caso de golpes y que su composición sea de algún material semirrígido para que en caso de



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

impacto no se desintegre, sino que se flecte, permaneciendo en su lugar y reteniendo al vehículo, por lo cual su método de anclaje deberá ser calculado para dicho fin.

Artículo 165. Al diseñar cualquier infraestructura para la movilidad se debe considerar la velocidad de los peatones, considerando los diversos tipos de usuarios. Una persona joven sin limitaciones de movilidad puede desplazarse a una velocidad aproximada de 1.50 metros por segundo, en tanto que las personas que utilizan apoyos técnicos para desplazarse alcanzan una velocidad de entre 0.30 metros por segundo a 0.50 metros por segundo, por lo cual, esta última se tomará como la velocidad peatonal de diseño, a efecto de garantizar la seguridad de todos los peatones, con prioridad a los usuarios vulnerables de la vía.

Artículo 166. Cualquier diseño debe incorporar las líneas de deseo, las cuales son las trayectorias lo más rectas posibles que resultan del movimiento que haría un transeúnte si pudiera transitar libremente entre su ubicación de origen y su destino, a efecto de evitar promover conductas de riesgo derivadas de generar rutas o zonas de cruce peatonal ineficientes, que den prioridad al flujo vehicular motorizado.

CAPÍTULO QUINTO DE LA RED CICLISTA

SECCIÓN PRIMERA PRINCIPIOS DE DISEÑO DE LA INFRAESTRUCTURA CICLISTA

Artículo 167. El diseño de toda la infraestructura ciclista debe contemplar los siguientes principios generales:

- I. Se debe considerar el espacio necesario para la circulación del ciclista, que le permita realizar las maniobras para circular con seguridad y comodidad, considerando los diversos factores que generan que la circulación ciclista no siga una trayectoria completamente recta, tales como la necesidad de guardar el equilibrio, vientos cruzados, corrientes producidas por vehículos motorizados, baches e irregularidades del pavimento, entre otros; y
- II. El diseño e implementación de infraestructura ciclista debe contemplar los diversos tipos de vehículos no motorizados, incluyendo las bicicletas convencionales, los triciclos, los ciclo taxis y las bicicletas de carga y remolques.

SECCIÓN SEGUNDA DISEÑO DE LA INFRAESTRUCTURA CICLISTA

Artículo 168. El espacio de circulación libre para la bicicleta es el resultado de la suma del ancho requerido por la bicicleta y el ciclista en ella, más los márgenes de seguridad producto del zigzagueo que dependen de la velocidad y del vehículo (si es de dos o más ruedas), los cuales son de entre 0.80 metros y 1.10 metros, dependiendo del tipo de bicicleta.



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

Artículo 169. A fin de generar una sensación de seguridad en el ciclista, las distancias mínimas de diseño entre bicicleta y otros elementos se considerarán de acuerdo a lo siguiente:

- I. Los elementos de confinamiento paralelos a la superficie de rodamiento y de altura menor de 0.05 metros, tales como guarniciones pequeñas o botones viales, requieren una distancia mínima de 0.25 metros de la llanta;
- II. Las guarniciones con altura mayor de 0.05 metros requieren una distancia de 0.50 metros de la llanta;
- III. La distancia mínima a objetos fijos tales como luminarias, señalización, bolardos, árboles, automóviles, entre otros, será de 0.70 metros de la llanta; y
- IV. La distancia mínima de muretes o bardas será de 1.00 metros desde la llanta.

Artículo 170. Las distancias mínimas de diseño entre bicicleta y otros vehículos se considerarán de acuerdo a la siguiente tabla:

Segmento de separación	Ancho Mínimo
Bicicleta / Guarnición (Con altura de entre 10 a 15 centímetros)	0.50 metros
Bicicleta / Automóvil estacionado	0.70 metros
Bicicleta / Bicicleta	0.20 metros
Bicicleta / Automóvil a máximo 30 kilómetros por hora	0.85 metros
Bicicleta /Automóvil a más de 30 kilómetros por hora y menos de 50 kilómetros por hora	1.00 metros

Las distancias indicadas podrán ajustarse en función de la velocidad de circulación de los vehículos.

Artículo 171. La distancia para permitir el rebase entre ciclistas de forma segura es de 0.20 metros, en tanto la distancia para permitir el rebase de vehículos motorizados a ciclistas, es de 1.50 metros.

Artículo 172. La velocidad de diseño que deberá considerarse para el diseño ciclista será la siguiente:

Tipo de vía	Velocidad de diseño
Carriles exclusivos en ambientes urbanos	25 kilómetros por hora
Carriles exclusivos con pendientes de entre 3% y 5%	30 kilómetros por hora
Vías o carriles en vías con pocos cruces y/o pendientes mayores a 5%	40 kilómetros por hora

Artículo 173. En el diseño de la infraestructura se deberán considerar los siguientes anchos de carril, de conformidad con el tipo de infraestructura ciclista:



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

Tipo de infraestructura ciclista	Ancho de carril recomendado	Velocidad de operación vehicular (kilómetros/hora)	Volumen vehicular de la calle (vehículos-sentido/día)
Carril compartido ciclista	3.90 – 4.30	20 – 40	< 4,000
Carril prioritario ciclista	< 3.00	20 – 30	< 4,000
Ciclocarril	1.50	30 – 40	Irrelevante
Carril exclusivo para transporte público y bicicletas (carril bus-bici)	4.10 – 5.00	< 50 (autobús)	< 20 autobús / hora
Carril bicicleta confinado	2.00	> 30	Irrelevante
Calles peatonales compartidas ciclistas	3.00	10	-

Artículo 174. Tipos y secciones de infraestructura ciclista en función de la tipología de calle:

- I. Carril compartido ciclista. Es el carril que está ubicado a la extrema derecha del área de circulación vehicular. Debe contar con un ancho suficiente para permitir que ciclistas y conductores de vehículos motorizados compartan el espacio de forma segura;
- II. Carril prioritario ciclista. Es el carril ubicado en el área central de la sección de circulación vehicular, con un ancho máximo para requerir que conductores de vehículos motorizados cambien de carril cuando rebasen a un ciclista;
- III. Carril exclusivo para transporte público y bicicletas (carril bus-bici). Es el carril exclusivo para transporte público y bicicletas, con un ancho adecuado para que conductores de autobuses y ciclistas compartan un carril de manera segura;
- IV. Carril bicicleta delimitado. Es un carril exclusivo para la circulación ciclista, delimitado con marcas en el pavimento. Puede tener una configuración con estacionamiento contiguo;
- V. Carril bicicleta confinado. En un carril exclusivo de circulación ciclista, físicamente segregado del tránsito automotor. Puede estar confinado con elementos fijos en el pavimento o semifijos como un carril de estacionamiento; y
- VI. Carril bicicleta segregado. Sección de circulación exclusiva para ciclistas, que se encuentra segregado y separado de los carriles vehiculares, en otra estructura que no es el arroyo vial.

CAPÍTULO SEXTO DE LA RED VIAL

SECCIÓN PRIMERA CLASIFICACIÓN FUNCIONAL DE LAS VÍAS URBANAS

Artículo 175. Las vialidades que conforman la red vial del Municipio de Querétaro se clasifican de acuerdo a su función urbana en las siguientes:



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

- I. Regionales o Metropolitanas. Corresponden a las vías que conectan con vías de jurisdicción federal o estatal. Corresponden a vialidades de alta velocidad que permiten la conexión del municipio con los municipios que conforman la Zona Metropolitana de Querétaro, así como con otros centros de población;
- II. Primarias. Son las vialidades de comunicación principales al interior de la zona urbana, que permiten el acceso a los equipamientos más importantes del Municipio, y concentran los usos de mayor intensidad, de naturaleza mixta o comercial y de servicios, con predominancia de usos no habitacionales, y usualmente forman parte de la red de transporte público. Estos ejes viales por sus características pueden clasificarse en:
 - a) Primaria Corredor Vial. Son aquellas vialidades de velocidad alta, con más de 50 kilómetros por hora y menos de 80 kilómetros por hora, que por su jerarquía conectan dos o más vialidades de jerarquía vial regional o metropolitana. La principal función de este tipo de vialidades es proveer de viajes a un tránsito de paso conectando nodos importantes de la zona urbana; y
 - b) Primaria Principal. Son aquellas vialidades de velocidad media, con menos de 50 kilómetros por hora, que tienen una mayor habitabilidad, lo que las hace compatibles con diversos modos de movilidad;
- III. Secundarias o colectoras. Son vialidades de velocidad media, con menos de 40 kilómetros por hora, que conectan dos o más vialidades de jerarquía vial primaria. Proporcionan acceso a equipamientos de diversa jerarquía y concentran usos de suelo de naturaleza mixta o comercial y de servicios, sin predominancia de usos. Pueden ser vialidades de un sentido únicamente si cuentan con un par vial, y usualmente forman parte de la red de transporte público;
- IV. Terciarias o locales. Son vialidades de velocidad baja, con menos de 30 kilómetros por hora, que conectan dos o más vialidades de jerarquía vial secundaria. Proporcionan acceso y salida a propiedades, con predominancia de usos de suelo habitacionales, así como a equipamientos y áreas verdes vecinales o barriales. La necesidad de tránsito de paso es baja; y
- V. Calles cerradas o con retorno. Son vialidades de velocidad baja, con menos de 20 kilómetros por hora, que conectan con vialidades terciarias o locales, con muy bajo flujo vehicular, exclusivamente local.

SECCIÓN SEGUNDA DISEÑO DE LA RED VIAL

Artículo 176. El diseño de la calle debe garantizar que los niveles de servicio de peatones, ciclistas y vehículos motorizados sean los más altos posibles. En caso de que exista una contraposición entre modos de movilidad, la decisión debe priorizar la jerarquía de usuarios de la red de movilidad establecida en el presente Reglamento.



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

Artículo 177. Los niveles de servicio vehiculares se determinarán de conformidad con la siguiente tabla:

Nivel de servicio	Descripción	Relación Volumen/Capacidad
A	Flujo libre; se puede conducir sin obstáculos y los retrasos en la intersección semaforizada son mínimos	0.00 – 0.60
B	Operación razonable sin obstáculos; maniobras ligeramente restringidas por la presencia de otros vehículos y los retrasos no representan un problema	0.60 – 0.70
C	Operación estable con un poco más de restricciones que un nivel de servicio B	0.70 – 0.80
D	Operación inestable donde los pequeños incrementos en el volumen producen incrementos sustanciales en los retrasos y en la reducción de velocidad	0.80 – 0.90
E	Operación con retrasos significativos. Aproximación a la intersección y velocidad promedio lenta	0.90 – 1.00
F	Operación con velocidad extremadamente lenta, causada por congestión en la intersección, con retrasos significativos.	> 1.00

Artículo 178. Las secciones viales mínimas para nuevas vialidades serán determinadas por la Secretaría, considerando la jerarquía vial, el flujo vehicular proyectado a partir de los usos de suelo, giros e intensidad de aprovechamiento del suelo pretendido, los modos de movilidad ofertados, así como las condiciones de la movilidad en la zona y lo establecido en el presente Reglamento.

El ancho de los carriles de circulación vehicular se determina en función de la jerarquía vial y el vehículo de proyecto, de conformidad con lo siguiente:

Tipo de carril	Ancho (metros)
Carril de circulación general en vías locales	3.00
Carril de circulación general en vías primarias y colectoras	3.10
Carril de transporte público en la extrema derecha en vías primarias y colectoras	4.30
Carril de transporte público en el costado izquierdo de vías primarias	3.60
Carril de transporte público compartido con bicicletas en costado derecho	4.60
Carril de transporte público compartido con bicicletas en contraflujo	4.60
Carril de vías de acceso controlado	Calcular de acuerdo al Manual de Trazo Geométrico de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

Cuando existan carriles con confinamiento se agregará la sección adicional correspondiente al espacio de amortiguamiento o confinamiento.

Artículo 179. Para los proyectos de regeneración urbana desarrollados por alguna dependencia municipal, que consistan en una redistribución del espacio en vialidades existentes, se podrán determinar secciones viales menores a las establecidas en el artículo anterior, previo análisis correspondiente, que justifique dichas medidas, a efecto de mejorar la eficiencia y funcionalidad de la vialidad.

Artículo 180. Las zonas de amortiguamiento son zonas que funcionan como un tipo de confinamiento que separa los flujos entre distintos modos de movilidad para mejorar la seguridad o comodidad de los usuarios. La sección de dichas zonas se determina a partir del tipo de amortiguamiento, los cuales pueden ser mediante elementos fijos, tales como señalética vertical y horizontal, bolardos, muros de contención, entre otros, o mediante elementos móviles tales como los carriles de estacionamiento en vía pública. El tipo de amortiguamiento a utilizar dependerá de la velocidad de diseño de la vialidad, los modos de movilidad a confinar y la sección vial disponible.

Artículo 181. El ancho de los carriles de circulación vehicular para transporte de carga, se determinará a partir de lo establecido en el Manual de Proyecto Geométrico de Carreteras de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de acuerdo al vehículo de proyecto, a efecto de lograr una conducción cómoda y segura. Los tramos de curva deberán diseñarse con el vehículo indicado de diseño, considerando si las curvas tienen peralte o sobreelevación, a efecto de integrar un sobreelevación de seguridad.

Artículo 182. La Secretaría podrá utilizar estrategias de pacificación del tráfico o de tráfico calmado, cuando se determine técnicamente viable, a efecto de moderar la velocidad vehicular a velocidades acordes a los usuarios de la vía, en vialidades locales, conforme a lo siguiente:

Tipo	Nombre	Descripción	Restricciones
Sobre el alineamiento	Cambios de carril	Se puede realizar con ensanchamientos de banquetas, instalación de mobiliario temporal como <i>parklets</i> , pintura, o alternado de franjas de estacionamiento	Requieren de tramos largos para asegurar la visibilidad de los movimientos. No se aconseja su uso en tramos con más de 500 viajes en Hora de Máxima Demanda
	Chicanas	Divergencias puntuales que crean irregularidades en las trayectorias rectas	Requieren de un diseño cuidadoso para asegurar la visibilidad y radios de giro adecuados durante los movimientos de giro
	Desviaciones	Rompe la traza urbana, pero permite el flujo de ciclistas y peatones	Puede retrasar significativamente los servicios de emergencia
Sobre la sección de calle	Estrechamientos	Ayudan a reducir distancias de cruce	No se recomiendan para volúmenes por encima



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

Tipo	Nombre	Descripción	Restricciones
		peatonal	de 600 vehículos en Hora de Máxima Demanda. Dificultan la gestión del espacio para quienes transitan en bicicleta
	Isletas	Ayuda a reducir la distancia de cruce en vías con 2 o más carriles	Requieren de una longitud mínima de 5.00 metros y un ancho de 2.00 metros para asegurar el cruce de una persona empujando una silla de ruedas o una carriola
	Estacionamiento en vía pública	Reduce la velocidad. Se recomienda valorar la posibilidad de implementar junto con estrategia de parquímetros, para promover la rotación y la actividad en la calle	Puede aumentar la sensación de inseguridad para mujeres y niños. Es necesario combinar con proyecto de iluminación
	Vías de doble sentido	Las vías estrechas de doble sentido reducen la comodidad para quienes conducen, promoviendo una mayor atención al recorrido	Aumenta la complejidad de cruce para quienes transitan a pie
En la superficie	Cambios de material, textura y color	Ayudan a enfatizar otros cambios en la vía	Por sí solos no suelen generar un cambio significativo. En el caso de empedrados, tienen un alto impacto en la movilidad de personas con discapacidad motriz, usuarios de perro guía y en quienes transitan en bicicleta
	Marcas en el pavimento	Ayudan a enfatizar otros cambios en la vía	Por sí solas no generan un cambio significativo. Baja durabilidad
	Guías audibles y táctiles (vibradores)	Ayudan a alertar de una manera persuasiva a los conductores	Pueden impactar negativamente en el ambiente
	Botones reflejantes	Dan guías visuales a conductores en condiciones de baja visibilidad	Baja durabilidad. Pueden generar golpeteos peligrosos para quienes conducen en bicicleta
En el perfil longitudinal	Mesetas	Ayudan a reformar la percepción de integridad	La irregularidad de la sección de calle puede dificultar su implementación
	Pasos a nivel	Da continuidad a trayectorias peatonales	Requieren de soluciones de drenaje y seguridad y



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

Tipo	Nombre	Descripción	Restricciones
		y ayuda a jerarquizar flujos viales	circulación continua sin desniveles
	Reductores con sección elipsoidal, circular, sinusoidal, entre otros	Económicos y de bajo mantenimiento	Tienen mala imagen pública por el abuso de diseños inadecuados que obligan a detenerse por completo, y no solamente a reducir la velocidad y continuar
	Almohadas	Permiten el paso de los vehículos de emergencia sin generar desgastes	Pueden obligar a los ciclistas a orillarse. Requieren mayores consideraciones de diseño para evitar la segregación indeseada
En intersecciones	Cambios de geometría	Ayuda a regenerar espacios públicos y forzar velocidades de tráfico más seguras	En geometrías muy forzadas requiere de análisis a mayor profundidad
	Acortamientos de cruces (extensiones de banqueta)	Pueden aumentar significativamente la visibilidad del cruce. Acortan la sección del arroyo vehicular que deben cruzar los peatones	Requieren de control por parte de la autoridad para regular la instalación del comercio en calle, evitando su ubicación en estas zonas, toda vez que reduce la visibilidad de cruce. Así como el cuidado y mantenimiento de los dispositivos verticales que se deben ubicar para hacerlos visibles
	Boyas	Como canalizadoras en intersecciones	Su colocación puede generar la pérdida de balance y control a peatones, ciclistas y motociclistas.
	Obstáculos (glorietas, mini glorietas)	Mantienen un flujo constante a velocidades reducidas. Requieren de un mayor espacio en la intersección	Requieren de mayor espacio para el flujo vial, pueden entrar en conflicto con otro tipo de intervenciones
	Semaforización	La programación sincronizada puede promover velocidades altas o bajas. Tienen un costo significativo	Se requiere de programación y mantenimiento, así como de una inversión y obra significativa
En el espacio perspectivo	Masas vegetales	Las bóvedas arbóreas reducen la amplitud del campo visual. Esto ayuda a concentrar la atención de quien conduce en el recorrido	Requieren de poda para limitar sus efectos en el drenaje. Combinar con iluminación para disminuir la sensación de inseguridad en mujeres, niños y adultos



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

Tipo	Nombre	Descripción	Restricciones
			mayores
	Paramentos continuos	Los paramentos continuos y elevados reducen el espacio perspectivo	Requiere de instrumentos normativos para su cumplimiento
	Puertas	Las puertas de acceso a barrios o zonas donde se espera cierto comportamiento regulado (zonas residenciales, centros históricos, hospitales, escuelas) utilizan una combinación de estrategias para pacificación del tráfico.	Procurar que las puertas no limiten la visibilidad para los movimientos de salida

Artículo 183. En el diseño de intersecciones se deben considerar los siguientes principios generales:

- I. **Sencillez y claridad.** Se evitará la colocación de elementos innecesarios o provoquen una densidad de mensajes que puedan afectar la legibilidad y visibilidad;
- II. **Consistencia.** Se procurará establecer la regularidad en todo el proyecto, evitando el uso de elementos que puedan generar confusión;
- III. **Visibilidad.** El diseño deberá garantizar la máxima visibilidad considerando a todos los usuarios de la vía, en particular de los usuarios vulnerables de la vía, en condiciones diurnas y nocturnas;
- IV. **Separación de los movimientos y eliminación de puntos de conflicto.** El diseño deberá priorizar la eliminación de puntos de conflicto a efecto de reducir el riesgo de generación de hechos de tránsito provocados por el diseño;
- V. **Perpendicularidad.** Se procurará que los ángulos que se forman al encontrarse las distintas trayectorias sean cercanos a 90 grados a efecto de promover una mayor visibilidad para todas las personas que transitan, y una mayor regularidad y predictibilidad de los movimientos vehiculares;
- VI. **Control de puntos de giro.** Se deberá hacer uso de radios de giro más cerrados, previniendo que la velocidad de aproximación sea compatible con ese radio, a efecto de generar que los conductores deban aproximarse a la intersección con mayor atención y a menor velocidad, promoviendo la seguridad de los usuarios cruzando en la intersección;



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

- VII. **Creación de zonas protegidas.** Se deben generar espacios peatonales visibles y protegidos de la exposición al flujo vehicular, que reduzcan el riesgo en los cruces, dando prioridad a todos los usuarios vulnerables de la vía; y
- VIII. **Acortamiento de las distancias de cruce.** Mediante el diseño geométrico se buscará generar cruces compactos que promuevan la seguridad, en particular de los peatones, mediante elementos que reduzcan la distancia de cruce.

Artículo 184. En el diseño de los radios de giro, deben considerarse los siguientes parámetros:

Radio de la esquina	Características de operación
< 1.50 metros	Se debe utilizar cuando no exista giro en esa esquina
3.00 metros	Vuelta a velocidad baja de automóviles particulares
6.00 metros a 9.00 metros	Vuelta a velocidad moderada de automóviles particulares, vuelta a velocidad baja de camiones medios
12.00 metros	Vuelta a velocidad alta de automóviles particulares, vuelta a velocidad moderada de camiones medios (C2-C3)
15.00 metros	Vuelta a velocidad moderada de camiones pesados

Artículo 185. Al calcular los radios de giro, en calles urbanas es deseable que exista una reducción significativa de la velocidad al dar vuelta. Cuando se prevea en el diseño el tráfico de vehículos de carga, es preferible que se diseñe con velocidades de giro de 15 kilómetros por hora o menos, en aquellas calles donde la prioridad es el paso de los peatones, no la velocidad de los flujos vehiculares. Induciendo esa baja velocidad a distancias previas, para lograr el control efectivo de la misma.

Artículo 186. Las zonas de aproximación son espacios que deben estar libres de obstáculos visuales, incluido el estacionamiento en vía pública y cualquier mobiliario público que afecte la visual en el cruce.

Artículo 187. En el diseño de los accesos vehiculares se debe evitar la generación de conflictos con otros usuarios de la vía y garantizar su seguridad, en particular de los peatones, ciclistas, usuarios del transporte público, por lo cual, su diseño debe considerar lo siguiente:

- I. Los accesos a cocheras para automóviles particulares no podrán tener una sección mayor de 6.00 metros;
- II. Los accesos vehiculares deben estar delimitados;
- III. Cuando un predio cuente con varios accesos vehiculares, se deberá realizar una consolidación suprimiendo los que generen un mayor conflicto. En caso de contar con dos accesos se podrá disponer de uno para entrada y otro para salida;



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

- IV. Se deberán disminuir los radios de giro para evitar que los autos realicen la maniobra de incorporación a altas velocidades;
- V. Se deben eliminar los obstáculos visuales en los accesos vehiculares, tales como arbustos, señalamientos verticales u otros, que puedan implicar la generación de un riesgo para los usuarios de la vía;
- VI. La rampa de acceso vehicular deberá ubicarse únicamente sobre la franja de mobiliario urbano e infraestructura. En aquellos casos en que exista una franja de fachada y el desnivel entre el arroyo vehicular y el predio así lo requiera, se podrá repartir la rampa de acceso vehicular entre la franja de mobiliario urbano e infraestructura y la franja de fachada. En todos los casos se debe evitar la modificación de la pendiente transversal de la franja de circulación peatonal; y
- VII. Cuando exista una infraestructura ciclista segregada, se deberán suprimir los elementos de confinamiento de los accesos vehiculares y señalar como si fuera un cruce ciclista. Es recomendable la colocación de lengüetas en los extremos para que los automovilistas puedan percibir el sitio donde están los elementos de confinamiento.

TÍTULO VI NORMAS TÉCNICAS PARA LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

CAPÍTULO PRIMERO DE LAS INSTALACIONES COMPLEMENTARIAS PARA LA MOVILIDAD EN LAS EDIFICACIONES

Artículo 188. Las instalaciones complementarias para la movilidad en las edificaciones corresponden a aquellos elementos cuya función principal es conectar las edificaciones con uno o más componentes de la red de movilidad municipal. Dichas instalaciones deben priorizar la movilidad no motorizada y el transporte público, y contar con accesibilidad universal, además de ser convenientes y seguras para todos los usuarios.

SECCIÓN PRIMERA DEL DISEÑO DE LAS ZONAS PARA EL ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS

Artículo 189. Cualquier estacionamiento público o privado deberá cumplir con las siguientes condicionantes mínimas de diseño:

- I. Contar con entradas y salidas, franjas de circulación peatonal, ciclista y vehicular independientes, debidamente delimitadas y señalizadas con señalética vertical y horizontal, debiendo garantizar que durante las maniobras de acceso y salida vehicular se cuente con la visibilidad adecuada de peatones, ciclistas y



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

automovilistas que circulen a lo largo de la vía pública y al interior del estacionamiento;

- II. Contar con un diseño seguro y con accesibilidad universal, cumpliendo con lo establecido en el Catálogo de Recomendaciones de Accesibilidad para Personas con Discapacidad del Estado de Querétaro, y demás normatividad aplicable en materia de diseño accesible;
- III. Al menos un cajón por cada veinticinco cajones o fracción del total de cajones con los que cuente un estacionamiento público o privado deberá ser destinado para uso exclusivo de personas con discapacidad, mujeres embarazadas y personas de la tercera edad. Dichos cajones deberán ubicarse lo más próximo a la entrada del predio o edificación, contar con señalética vertical de restricción de usuarios, contar con señalética horizontal, y conectarse mediante rutas accesibles con los accesos y salidas existentes. Dichas rutas accesibles también deberán estar debidamente señalizadas con señalética vertical y horizontal, y equipadas con rampas, con pendiente máxima del 8%, con accesibilidad universal en caso de existir desniveles.
- IV. Las circulaciones peatonales que cuenten con lados expuestos a vacíos mayores a 0.30 metros, deberán contar con una protección lateral tal como un barandal o murete con altura mínima de 0.90 metros;
- V. Cuando se generen rampas vehiculares en las entradas o salidas de un estacionamiento, estas no podrán tener una pendiente mayor del 15%, deberán tener una anchura mínima de circulación en rectas de 2.50 metros, por sentido de circulación, y en curvas de 3.50 metros con radio mínimo de 7.50 metros, al eje de la rampa. En rampas helicoidales, el radio de giro mínimo al eje de la rampa del carril interior será de 7.50 metros, con una anchura mínima del carril interior de 3.50 metros, por sentido de circulación, anchura mínima del carril exterior de 3.20 metros y sobre elevación máxima de 0.10 metros. Todas las rampas deberán estar delimitadas por una guarnición con altura de 0.15 metros y una banqueta de protección con sección mínima de 0.30 metros en rectas y 0.50 metros en curvas;
- VI. Toda rampa de salida deberá terminar a una distancia mínima de 5.00 metros antes del alineamiento, en esta distancia de 5.00 metros se podrá permitir una pendiente máxima del 5% hasta su incorporación con el nivel de banqueta. Después del alineamiento se deberá respetar la pendiente transversal de la banqueta a fin de no generar rampas o desniveles en banqueta que constituyan obstáculos para la circulación peatonal y la accesibilidad universal;
- VII. Las entradas y salidas a los estacionamientos deberán realizarse a nivel de banqueta a fin de no generar desniveles que constituyan obstáculos para los peatones o afecten la accesibilidad universal de la banqueta. No se autorizará la modificación de los niveles de banqueta para generar accesos vehiculares a predios. La incorporación de las entradas y salidas del estacionamiento al nivel del arroyo vehicular deberá realizarse mediante la generación de guarniciones tipo



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

pecho de paloma o mediante la generación de una rampa dentro de la franja de mobiliario urbano e infraestructura de la banqueta, cuando exista, siempre y cuando se respete una franja de circulación peatonal con sección mínima de 1.20 metros en banquetas existentes y 1.50 metros en banquetas nuevas, libre de pendientes, desniveles y obstáculos, y el ancho de la franja de servicio tenga una sección mínima suficiente para que la rampa vehicular tenga una pendiente máxima de 15%, y que no ocupe más de 2/3 partes de la sección total de la banqueta;

- VIII. Las circulaciones verticales, ya sean rampas o montacargas, serán totalmente independientes de las áreas de circulación peatonal;
- IX. En los accesos de los estacionamientos, se deberán generar zonas de ascenso y descenso de personas a cada lado de los carriles de entrada y salida, las cuales deberán contar con una longitud mínima de 6 metros, más curvas de transición de entrada y salida, y una anchura mínima de 1.80 metros;
- X. Aquellos estacionamientos que cuenten con una caseta o pluma de control de acceso, deberán generar un área de espera para los vehículos que pretendan entrar, situada al interior del predio con un remetimiento mínimo a partir del alineamiento o en su caso una línea de espera al interior del predio y paralela al alineamiento, de conformidad con la siguiente tabla:

Capacidad de estacionamiento	Remetimiento mínimo de cada caseta o pluma de acceso respecto al límite del predio
Hasta 25 cajones	6 metros
Más de 25 y hasta 50 cajones	12 metros
Más de 50 y hasta 100 cajones	18 metros
Más de 100 y hasta 150 cajones	24 metros
Más de 150 cajones	30 metros

Cuando resulte técnicamente viable que un estacionamiento cuente con más de una caseta o pluma de control, se podrá dividir el remetimiento mínimo resultante de la capacidad de estacionamiento, entre la cantidad de casetas o plumas de control autorizadas, en cuyo caso, el remetimiento mínimo de cada caseta o pluma de control nunca podrá ser menor de 6 metros.

- XI. Los estacionamientos de un solo nivel deberán contar con bardas en todas sus colindancias con otros predios, con una altura mínima de 2.50 metros;
- XII. No se permitirá la colocación de muros ciegos en las colindancias con frente a vía pública de los estacionamientos. Los muros que se coloquen sobre los alineamientos deberán permitir la permeabilidad visual entre el interior del predio y el exterior mediante la disposición de vanos, garantizando una relación vano-macizo con al menos el 40% de vanos respecto la superficie total de la fachada ubicada sobre los alineamientos con frente a vía pública, o en su caso mediante la



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

disposición de fachadas acristaladas, rejas u otros elementos que permitan una alta permeabilidad visual. Se deberá procurar generar superficies útiles al frente del predio, tales como áreas destinadas a comercio y servicios u oficinas, siempre y cuando las compatibilidades de giro del uso de suelo asignado al predio lo permitan, o en su caso, áreas de transición público – privadas que podrán ser parques de bolsillo, terrazas, jardines o plazas al frente del predio;

- XIII. Los estacionamientos de un solo nivel con superficie menor de 500 m² deberán pavimentarse con materiales permeables, salvo las áreas de circulación peatonal que deberán contar con un material seguro, accesible y adecuado para la circulación de peatones y personas con discapacidad. Se podrá utilizar grava, únicamente cuando sea aplicada en rejillas de polipropileno para contención o similar que minimice la posibilidad de derrapes, sobre tepetate compactado; asimismo, deberán contar con infraestructura y un diseño de pendientes que permita el adecuado drenaje pluvial. Deberán contar con infraestructura para la gestión del agua de lluvia, tal como parques esponja o jardineras inundables de infiltración, hacia las cuales se deberán canalizar los escurrimientos pluviales para su infiltración al subsuelo mediante biofiltros o filtros de grava y arenilla por capas.
- XIV. Todos los estacionamientos de un solo nivel, con superficie mayor a 500 m², así como los estacionamientos en niveles, deberán contar con un sistema de captación y aprovechamiento del agua pluvial e infraestructura que permita la contención y almacenamiento de la totalidad del agua de lluvia que se precipite al interior del predio durante eventos de lluvia, tales como cisternas o tanques de almacenamiento;
- XV. Las columnas y los muros de los estacionamientos para vehículos, deberán tener una banqueta mínima de 0.45 metros de anchura, con los ángulos redondeados; y
- XVI. Todos los estacionamientos deberán contar con equipo contra incendio, conforme a la normatividad aplicable;

Artículo 190. En caso de que se contemple la integración del servicio de estacionamiento público, se deberá considerar para la realización del proyecto arquitectónico lo establecido en el Reglamento de Estacionamientos y Servicio de Recepción y Depósito de Vehículos del Municipio de Querétaro.

Artículo 191. Los estacionamientos a nivel o tipo plancha con capacidad igual o mayor a 25 cajones deben ubicarse en la parte posterior o lateral de las edificaciones, evitando la generación de muros ciegos o la colocación de planchas de estacionamiento al frente del predio. Aquellos estacionamientos con capacidad igual o mayor a 50 cajones deberán ubicarse en la parte posterior de las edificaciones. Al frente del predio podrán colocarse las edificaciones y sus accesos, así como áreas ajardinadas y zonas de transición público – privada;

Artículo 192. A efecto de promover la creación de un modelo de ciudad compacta, incentivar la movilidad no motorizada, evitar la generación del efecto de isla de calor,



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

procurar la seguridad vial, mejorar la imagen urbana e incrementar la seguridad de las zonas destinadas a estacionamiento, se debe evitar la generación de planchas de estacionamiento con capacidad mayor de 150 cajones o con superficie mayor de 5,000 m².

Los estacionamientos con capacidad igual o mayor a 150 cajones o con superficie mayor a 5,000 m² deben realizarse en niveles, o mediante la conformación de sectores, delimitados por vialidades internas, cada sector con superficie total máxima de 5,000 m² o con capacidad máxima de hasta 150 cajones.

Cada sector debe estar delimitado en todos sus lados por vialidades perimetrales completamente habilitadas con: luminarias, banquetas con un nivel de +0.15 metros respecto al nivel del rodamiento y con sección mínima total de 2.50 metros sin contar la guarnición (1.50 metros de franja de circulación peatonal más un metro de franja de mobiliario urbano e infraestructura, más guarnición), así como con árboles de bajo consumo de agua, con altura mínima de dos metros y diámetro mínimo de tronco de dos pulgadas al momento del sembrado, sembrados sobre la franja de servicio de la banqueta, con separación máxima de 10 metros entre eje de tronco y eje de tronco, con drenaje pluvial, cruces peatonales a nivel, rampas con accesibilidad universal en esquinas, señalética vertical, señalética horizontal, y semáforos en sus intersecciones cuando así lo determine la Secretaría, y con la cantidad de carriles de circulación que se determinen necesarios, acordes al flujo vial proyectado.

Artículo 193. Los estacionamientos públicos o privados que se realicen en un nivel o tipo plancha, y tengan capacidad para 10 o más cajones de estacionamiento deberán contar con al menos 1 árbol por cada 3 cajones de estacionamiento. Dichos arboles podrán concentrarse sobre el alineamiento frontal, distribuirse de forma homogénea o en su caso, concentrarse de forma tal que permitan la eventual generación de un estacionamiento en niveles u otros usos, siempre y cuando se respete el distanciamiento mínimo necesario entre árboles, considerando el crecimiento de su copa en edad adulta, de acuerdo a la especie. Las especies a sembrarse deberán ser validadas por la Dirección de Ecología Municipal, a efecto de verificar que se traten de especies de bajo consumo de agua y generadoras de sombra.

Artículo 194. Los árboles forman parte de la infraestructura de las vialidades y las áreas destinadas al estacionamiento de vehículos motorizados, por los servicios ambientales que prestan, por lo que se deberá permitir la maduración completa de los árboles que se requieran en los estacionamientos públicos y privados y vialidades, con podas permitidas únicamente para mantenimiento y conformación, toda vez que dichos arboles tienen un propósito principal como generadores de sombra, conservación de la humedad y como reductores del efecto de isla de calor que generan las superficies pavimentadas.

Artículo 195. Los árboles que sean sembrados deberán colocarse de forma tal que, cuando alcancen su madurez no obstaculicen el crecimiento de otros árboles, señales de tránsito, luminarias públicas, instalaciones hidráulicas, sanitarias, eléctricas, de voz y datos, entre otras, ni obstruyan la visión en los accesos y salidas al predio.



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

Artículo 196. Dichos árboles deberán tener al momento de sembrado un diámetro de tronco igual o mayor a 2 pulgadas y una altura total igual o mayor a dos metros, a fin de incrementar su tasa de supervivencia y mejorar las condiciones medioambientales de la zona en el corto plazo.

Artículo 197. Cualquier estacionamiento público o privado deberá contar con iluminación y vigilancia adecuada durante los horarios de operación. Aquellos estacionamientos abiertos, que por su diseño no puedan controlar accesos durante los horarios en que las construcciones no se encuentren en servicio, deberán contar con iluminación adecuada y vigilancia suficiente las 24 horas del día, los 7 días de la semana.

Artículo 198. Todos los estacionamientos deberán mantenerse libres de basura, escombros y elementos ajenos a la función del estacionamiento, en perfectas condiciones de mantenimiento. Las superficies de rodamiento, luminarias, señalética y demás elementos propios del estacionamiento deberán ser mantenidos en funcionamiento y en buenas condiciones de conservación.

Artículo 199. No está permitida la utilización de cajones destinados a estacionamiento para realizar maniobras de reparación, mantenimiento, almacenamiento o venta de vehículos, ni para el almacenamiento de mercancía, materiales, equipo, maquinaria o similares que obstaculicen el uso de tales espacios.

Artículo 200. Todo el perímetro con frente a construcciones de las planchas destinadas a estacionamiento deberá contar con banquetas con un nivel de +0.15 metros respecto al nivel del rodamiento y con sección mínima total de 2.50 metros sin contar la guarnición (1.50 metros de franja de circulación peatonal más 1.00 metros de franja de mobiliario urbano e infraestructura, más guarnición), y árboles de bajo consumo de agua, con altura mínima de 2 metros y diámetro mínimo de tronco de 2 pulgadas al momento del sembrado, sembrados sobre la franja de servicio de la banqueta, con separación máxima de 10 metros entre eje de tronco y eje de tronco.

Artículo 201. Cualquier proyecto que se realice en un predio que tenga frente a una zona de ascenso y descenso de transporte público existente o proyectada deberá incorporar dentro de su proyecto las consideraciones necesarias a fin de garantizar la adecuada circulación de peatones y ciclistas, y para no generar afectaciones al funcionamiento de la zona de ascenso y descenso de transporte público. En tales casos, los accesos a las edificaciones deberán contar con una zona de transición público – privada, a fin de generar transiciones urbanas de calidad desde la vía pública. Dichas zonas deberán tener una dimensión acorde a los flujos esperados generados por el proyecto, a fin de que se conformen como zonas estanciales que permitan la espera y flujo de los usuarios finales del proyecto, sin entorpecer la movilidad peatonal en las banquetas con frente al predio.

Artículo 202. En los estacionamientos públicos o privados que no sean de autoservicio, podrán permitirse que los espacios se dispongan de tal manera que, para sacar un vehículo se mueva como máximo otro vehículo, para lo cual, el solicitante presentará un Estudio de Movimientos Vehiculares ante la Secretaría de Movilidad, a fin de que se emita el dictamen de factibilidad correspondiente.



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

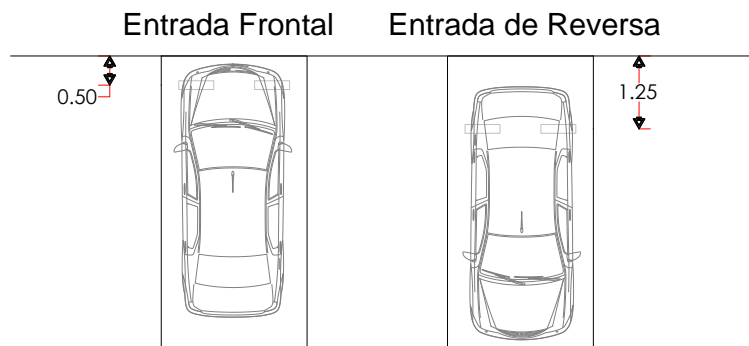
Artículo 203. Todos los cajones de estacionamiento tanto públicos como privados deberán cumplir con las siguientes condicionantes de diseño:

- I. Los cajones de estacionamiento y sus áreas de circulación y maniobras, bajo ninguna circunstancia podrán disponerse sobre banquetas, sobre vía pública o sobre áreas de circulación peatonal, ciclista o vehicular;
- II. No se permite la instalación de cajones de estacionamiento con acceso directo desde vía pública para cualquier uso de suelo o giro, salvo para lotes de vivienda unifamiliar que tengan acceso desde una vialidad con jerarquía vial local o con sección vial menor de doce metros;
- III. Los cajones de estacionamiento para vehículos motorizados deben tener una dimensión mínima de conformidad con lo establecido en la Tabla de dimensiones mínimas para los espacios destinados al estacionamiento de vehículos motorizados del presente Reglamento;
- IV. Los cajones destinados a estacionamiento de vehículos de personas con discapacidad deben estar debidamente señalizados con señalética horizontal y vertical de acuerdo a la PROY-NOM-034-SCT2-2018, Señalamiento horizontal y vertical de carreteras y vialidades urbanas, y cumplir con los lineamientos de diseño establecidos en el Catálogo de Recomendaciones de Accesibilidad para Personas con Discapacidad del Estado de Querétaro, y demás normatividad aplicable en la materia, a efecto de garantizar la accesibilidad universal, así como lo siguiente:
 - a) El pavimento debe ser estable, antiderrapante y sin rugosidades, evitando las tierras sueltas, gravas, arenas. No se permite el uso de materiales huecos, ni la colocación de registros, rejillas u otros materiales que generen relieves o cavidades que puedan generar un riesgo a los usuarios con alguna discapacidad;
 - b) Ubicarse en la zona más cercana posible del acceso principal la edificación; y
 - c) Deben ubicarse contiguos a un área de circulación peatonal, la cual debe contar con plena accesibilidad universal, desde el cajón hasta los accesos a las construcciones. En caso de que el recorrido hacia los accesos cruce los pasillos de circulación vehicular, dichos cruces deberán estar marcados con franjas que indiquen cruce peatonal, con franjas diagonales de color contrastante con el pavimento y señalética vertical, de conformidad con la normatividad aplicable;
- V. No se podrán utilizar los cajones de estacionamiento para la realización de maniobras de carga y descarga, cuando los cajones de estacionamiento disponibles y sus pasillos de circulación no cuenten con la dimensión mínima necesaria para almacenar el vehículo de distribución de mercancías en el que se

realiza el abastecimiento. En cuyo caso se deberá incluir dentro del proyecto una zona de carga y descarga independiente con las dimensiones adecuadas para los tipos de vehículos proyectados, incluyendo patio de maniobras;

Topes de llanta

Medidas (en metros).



- VI. Los topes de los cajones de estacionamiento para los vehículos descritos este artículo, tanto en estacionamientos públicos como en estacionamientos privados, deberán estar numerados y delimitados de manera física. La delimitación física se realizará mediante topes para las llantas con altura de 0.15 metros y la distancia respecto a los paños de la banqueta o guarnición, o en su caso de los muros o fachadas, responderá a las dimensiones del vehículo de proyecto.
- VII. Todos los cajones deberán colocarse a nivel, salvo únicamente aquellos casos en que sea posible disponerlos de forma tal que, en caso de fallo del sistema de freno el vehículo quede detenido en los topes del cajón y se cuente con circulaciones peatonales con pendiente menor al 4% que generen acceso a la totalidad de los cajones. No se permitirá la instalación de cajones de estacionamiento con pendiente inversa al tope del cajón, ni cajones de estacionamiento en rampas con pendiente mayor al 4%;
- VIII. Todos los cajones de estacionamiento deberán tener un acceso adecuado desde un pasillo de circulación, sin generar bajo ninguna circunstancia obstaculización o utilización de la vía pública para realizar maniobras; y
- IX. Los cajones de estacionamiento deberán ser ubicados de forma tal que no se generen maniobras vehiculares para el acceso y salida de los cajones que impliquen el uso u obstaculización de la vía pública o de las áreas de circulación peatonal.

Artículo 204. Las dimensiones mínimas para los espacios destinados al estacionamiento de automóviles son las siguientes:



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

- I. Para los vehículos automotor **Tipo A** para el transporte de personas con discapacidad:

Clase y Tipo de vehículo	Angulo de estacionamiento (en grados)	Ancho de Cajón de Estacionamiento (metros)	Largo de cajón de estacionamiento (metros)	Ancho mínimo de pasillo de circulación		Altura libre entrepiso mínima (metros)
				un sentido	dos sentidos	
Tipo A	90°	3.80	5.50	7.50	14.00	2.10
	60°	3.80	5.50	5.50	10.00	2.10
	45°	3.80	5.50	4.00	8.00	2.10
	30°	3.80	5.50	4.00	8.00	2.10
	en cordón	4.00	6.50	3.80	7.60	2.10

- II. Para los vehículos automotor **Tipo M** de dos ruedas y manubrio, que tiene capacidad para una o dos personas:

Clase y Tipo de vehículo	Angulo de estacionamiento (en grados)	Ancho de Cajón de Estacionamiento (metros)	Largo de cajón de estacionamiento (metros)	Ancho mínimo de pasillo de circulación		Altura libre entrepiso mínima (metros)
				un sentido	dos sentidos	
Tipo M	90°	1.20	2.30	2.50	5.00	2.10
	60°	1.20	2.30	2.00	4.00	2.10
	45°	1.20	2.30	1.70	3.40	2.10
	30°	1.20	2.30	1.50	3.00	2.10
	en cordón	1.20	2.30	1.50	3.00	2.10

- III. Para los vehículos automotor **Tipo A** de dos ejes y cuatro llantas, de estructura integral, con capacidad de cinco pasajeros incluyendo al conductor:

Clase y Tipo de vehículo	Angulo de estacionamiento (en grados)	Ancho de Cajón de Estacionamiento (metros)	Largo de cajón de estacionamiento (metros)	Ancho mínimo de pasillo de circulación		Altura libre entrepiso o mínima (metros)
				un sentido	dos sentidos	
Tipo A	90°	2.70	5.50	7.50	14.00	2.10
	60°	2.70	5.50	5.50	10.00	2.10
	45°	2.70	5.50	4.00	8.00	2.10
	30°	2.70	5.50	4.00	8.00	2.10
	en cordón	2.70	5.50	3.80	7.60	2.10

- IV. Para los vehículos automotor **Tipo B** de seis o más llantas, de estructura integral o convencional con capacidad de más de 30 personas:



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

Clase y Tipo de vehículo	Angulo de estacionamiento (en grados)	Ancho de Cajón de Estacionamiento (metros)	Largo de cajón de estacionamiento (metros)	Ancho mínimo de pasillo de circulación		Altura libre entrepisos o mínima (metros)
				un sentido	dos sentidos	
Tipo B	90°	3.50	15.00	15.00	30.00	3.70
	60°	3.50	15.00	12.00	24.00	3.70
	45°	3.50	15.00	10.00	20.00	3.70
	30°	3.50	15.00	10.00	20.00	3.70
	en cordón	4.00	15.00	6.00	12.00	3.70

V. Para los vehículos automotor **Tipo C** de seis o más llantas, destinado al transporte de carga con peso bruto vehicular mayor a 4 toneladas:

Clase y Tipo de vehículo	Angulo de estacionamiento (en grados)	Ancho de Cajón de Estacionamiento (metros)	Largo de cajón de estacionamiento (metros)	Ancho mínimo de pasillo de circulación		Altura libre entrepisos mínima (metros)
				un sentido	dos sentidos	
Tipo C	90°	3.00	13.00	17.00	30.00	3.70
	60°	3.00	13.00	12.00	24.00	3.70
	45°	3.00	13.00	10.00	20.00	3.70
	30°	3.00	13.00	9.00	18.00	3.70
	en cordón	4.00	16.00	8.00	16.00	3.70

VI. Para los vehículos automotor **Tipo TS** destinado a soportar y arrastrar semirremolques, vehículo de transporte de carga, constituido por un tractocamión y un semirremolque:

Clase y Tipo de vehículo	Angulo de estacionamiento (en grados)	Ancho de Cajón de Estacionamiento (metros)	Largo de cajón de estacionamiento (metros)	Ancho mínimo de pasillo de circulación		Altura libre entrepisos o mínima (metros)
				un sentido	dos sentidos	
Tipo TS	90°	3.50	25.00	25.00	50.00	6.00
	60°	3.50	25.00	18.00	36.00	6.00
	45°	3.50	25.00	15.00	30.00	6.00
	30°	3.50	25.00	12.00	24.00	6.00
	en cordón	4.50	30.00	10.00	20.00	6.00

VII. Para los vehículos automotor **Tipo TSR** destinado al transporte de carga, constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque, acoplados por mecanismos de articulación:



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

Clase y Tipo de vehículo	Angulo de estacionamiento (en grados)	Ancho de Cajón de Estacionamiento (metros)	Largo de cajón de estacionamiento (metros)	Ancho mínimo de pasillo de circulación		Altura libre entrepiso mínima (metros)
				un sentido	dos sentidos	
Tipo TSR	90°	3.50	32.00	35.00	70.00	6.00
	60°	3.50	32.00	33.00	66.00	6.00
	45°	3.50	32.00	26.00	52.00	6.00
	30°	3.50	32.00	20.00	40.00	6.00
	en cordón	4.50	35.00	15.00	30.00	6.00

Las medidas mínimas para cajones de estacionamiento para vehículos distintos a los indicados en la tabla anterior, o que excedan las dimensiones de las medidas mínimas de cajón de estacionamiento indicadas, tales como los vehículos de carga y descarga, serán determinadas por la Secretaría. Dichos cajones se considerarán cajones de dimensiones especiales, y deberán integrarse dentro del proyecto arquitectónico cuando se determine su requerimiento dentro del Dictamen de Impacto en Movilidad. Dichos cajones deben estar debidamente señalizados mediante señalética vertical y horizontal.

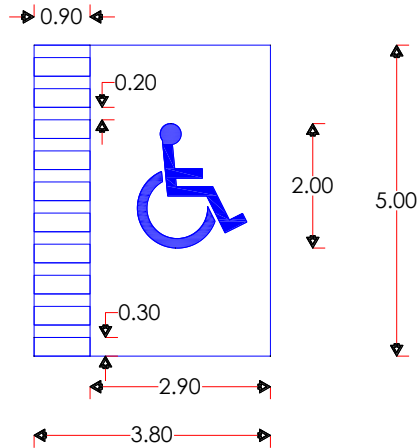
Artículo 205. Los cajones de estacionamiento contiguos a una pared o barrera al final de un pasillo de circulación sin conexión, deberán contar con un ancho adicional de 0.60 metros para mejorar la facilidad de las maniobras.

Artículo 206. En áreas de estacionamiento con más de 10 vehículos, se podrá autorizar que hasta el 25% del total de cajones de estacionamiento se destinen a autos pequeños. Todos los cajones con dimensiones bajo el supuesto anterior deberán ser claramente identificados mediante señalética vertical con las palabras “únicamente automóviles pequeños”.

Artículo 207. Dentro de la Delegación Centro Histórico, se podrá autorizar hasta el 50 % del total de cajones de estacionamiento para autos pequeños.

Artículo 208. Los cajones destinados al estacionamiento de personas con discapacidad, deben tener la siguiente configuración:

Medidas (en metros).



SECCIÓN SEGUNDA

NORMA DE DOTACIÓN DE CAJONES DE ESTACIONAMIENTO ANEXO A LAS CONSTRUCCIONES

Artículo 209. Todas las edificaciones tendrán un límite mínimo y/o máximo de cajones de estacionamiento permitidos, según el giro o giros correspondientes, de conformidad con la siguiente tabla:

Uso de suelo / Giro		Cajones de estacionamiento	
		MÍNIMO	MÁXIMO
I.1	VIVIENDA		
I.1.1	Unifamiliar con acceso a 1 paradero de transporte público en funcionamiento o más, a una distancia igual o menor de 500 metros de recorrido peatonal efectivo desde cada vivienda	No aplica	3 por vivienda
I.1.2	Unifamiliar sin acceso a 1 paradero de transporte público en funcionamiento o más, a una distancia igual o menor de 500 metros de recorrido peatonal efectivo desde cada vivienda	1 por vivienda	3 por vivienda
I.1.3	Plurifamiliar con acceso a 1 paradero de transporte público en funcionamiento o más, a una distancia igual o menor de 500 metros de recorrido peatonal efectivo desde cada vivienda	No aplica	3 por vivienda
I.1.4	Plurifamiliar sin acceso a 1 paradero de transporte público en	1.2 por	3 por



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

Uso de suelo / Giro		Cajones de estacionamiento	
	funcionamiento o más, a una distancia igual o menor de 500 metros de recorrido peatonal efectivo desde cada vivienda	vivienda	vivienda
I.2	INDUSTRIA	MÍNIMO	MÁXIMO
I.2.1	Industria Ligera	1 por cada 200 m ² construidos	1 por cada 100 m ² construidos
I.2.2	Industria Mediana	Sin mínimo	1 por cada 100 m ² construidos
I.2.3	Industria Pesada	Sin mínimo	1 por cada 100 m ² construidos
I.3	COMERCIO	MÍNIMO	MÁXIMO
I.3.1	Bodegas, contenedores, vagones y similares para almacenamiento y abasto	Sin mínimo	1 por cada 200 m ² construidos
I.3.2	Centrales de Abastos	1 por cada 150 m ² construidos	1 por cada 100 m ² construidos
I.3.3	Mercados Públicos	Sin mínimo	1 por cada 200 m ² construidos
I.3.4	Tiendas de Conveniencia, Tiendas de Productos Básicos, Tiendas de Autoservicio, Tiendas Departamentales o Tiendas de Especialidades y Centros Comerciales	Sin mínimo	1 por cada 40 m ² construidos
I.3.5	Instalaciones para venta de materiales de construcción y madererías	1 por cada 100 m ² de terreno	1 por cada 50 m ² de terreno



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

Uso de suelo / Giro		Cajones de estacionamiento	
I.3.6	Instalaciones para venta de materiales eléctricos, sanitarios y ferretería, vidrieras y herrajes	1 por cada 100 m ² construidos	1 por cada 50 m ² construidos
I.3.7	Instalaciones para venta de vehículos, maquinaria, refacciones, lubricantes, aditivos y similares, llantas, y accesorios para vehículos, motocicletas; sin taller de reparación	1 por cada 120 m ² de terreno	1 por cada 60 m ² de terreno
I.3.8	Instalaciones para venta de vehículos, maquinaria, refacciones, lubricantes, aditivos y similares, llantas, y accesorios para vehículos, motocicletas; con taller de reparación	1 por cada 80 m ² de terreno	1 por cada 40 m ² de terreno
I.3.9	Instalaciones para venta y renta de maquinaria y vehículos pesados (grúas, trascabos, plantas de soldar, plantas de luz, bombas industriales y motobombas, etc.)	1 por cada 200 m ² de terreno	1 por cada 100 m ² de terreno
I.4	SERVICIOS	MÍNIMO	MÁXIMO
I.4.1	Oficinas	Sin mínimo	1 por cada 30 m ² construidos
I.4.2	Bancos	Sin mínimo	1 por cada 30 m ² construidos
I.4.3	Locales de servicio	Sin mínimo	1 por cada 25 m ² construidos
I.4.4	Talleres de reparación de artículos del hogar, estudios, laboratorios de fotografía	Sin mínimo	1 por cada 50 m ² construidos
I.4.5	Talleres automotrices de reparación, lubricado, alineación y balanceo de vehículos, vulcanizadoras, centro de verificación vehicular y servicios en general para automóviles	1 por cada 80 m ² construidos	1 por cada 40 m ² construidos



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

Uso de suelo / Giro		Cajones de estacionamiento	
I.4.6	Auto lavados	1 por cada 60 m ² de terreno	1 por cada 30 m ² de terreno
I.4.7	Instalaciones religiosas	Sin mínimo	1 por cada 20 m ² construidos
I.4.8	Local para venta y consumo de alimentos (Café, fonda, fuente de sodas, venta de jugos y licuados, cocina económica, tortería, taquería, antojería, lonchería, restaurante o similar)	Sin mínimo	1 por cada 20 m ² construidos
I.4.9	Instalación provisional para venta y consumo de alimentos sin venta de bebidas alcohólicas (Estanquillo, <i>food truck</i> , contenedor, vagón o similar)	Sin mínimo	1 por cada 20 m ² de área de comensales más área de mueble a utilizar
I.4.10	Clubes sociales, salones para banquetes, fiestas infantiles, baile, usos múltiples, eventos sociales o similar	1 por cada 60 m ² construidos	1 por cada 30 m ² construidos
I.4.11	Jardines para banquetes o fiestas	1 por cada 60 m ² de terreno	1 por cada 30 m ² de terreno
I.4.12	Cantinas, bares, cervecerías, pulquerías, mezcalerías, video bares, peñas, karaokes, centros nocturnos y discotecas	Sin mínimo	1 por cada 40 m ² construidos
I.4.13	Locales de captación de apuestas y juegos de azar, boliche, billar y juegos de mesa	1 por cada 60 m ² construidos	1 por cada 30 m ² construidos
I.4.14	Cementerios y mausoleos	Sin mínimo	1 por cada 150 m ² de



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

Uso de suelo / Giro		Cajones de estacionamiento	
			terreno
I.4.15	Agencias funerarias y crematorios	1 por cada 40 m ² construidos	1 por cada 20 m ² construidos
I.5	SALUD	MÍNIMO	MÁXIMO
I.5.1	Laboratorio de análisis clínicos o consultorio para odontólogo, oftalmólogo, quiropráctico, nutriólogo, psicólogo, médico en general y similares	1 por cada 60 m ² construidos	1 por cada 20 m ² construidos
I.5.2	Unidad médica de primer contacto (Centro de Salud, clínica general, unidad de consulta externa, unidad de medicina familiar o similar)	Sin mínimo	1 por cada 20 m ² construidos
I.5.3	Hospital o centro médico (Hospital general, hospital de urgencias, hospital de especialidades, centro médico, centro de tratamiento de enfermedades crónicas, centro de hemodiálisis, tratamiento de quimioterapia y radioterapia o similares.	Sin mínimo	1 por cada 10 m ² construidos
I.6	ASISTENCIA SOCIAL	MÍNIMO	MÁXIMO
I.6.1	Centro para atención de adicciones, planificación familiar, terapia ocupacional, alcohólicos anónimos, neuróticos anónimos y similares	Sin mínimo	1 por cada 40 m ² construidos
I.6.2	Instalación para institución de asistencia, centro de integración, asociación de protección, orfanato, asilo de ancianos, casa de cuna, albergue para indigentes y similares	Sin mínimo	1 por cada 40 m ² construidos
I.6.3	Centro comunitario	Sin mínimo	1 por cada 40 m ² construidos
I.6.4	Velatorio del sector público	Sin mínimo	1 por cada 20 m ² construidos



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

Uso de suelo / Giro		Cajones de estacionamiento	
I.6.5	Estancia infantil, guardería, centro de desarrollo infantil; del sector público	Sin mínimo	1 por cada 40 m ² construidos
I.7	EDUCACIÓN	MÍNIMO	MÁXIMO
I.7.1	Guardería, jardín de niños, centro de desarrollo infantil	Sin mínimo	1 por cada 40 m ² construidos
I.7.2	Instalaciones de educación inicial (Guardería, jardín de niños, centro de desarrollo infantil y similares)	Sin mínimo	1 por cada 40 m ² construidos
I.7.3	Instalaciones de educación básica (Primaria, secundaria, secundaria técnica, telesecundaria y similares)	Sin mínimo	1 por cada 40 m ² construidos
I.7.4	Instalaciones de educación media superior (Preparatoria, vocacional, bachillerato, bachillerato técnico, tele bachillerato y similares)	Sin mínimo	1 por cada 80 m ² construidos
I.7.5	Instalaciones de educación superior (Politécnico, universidad, instituto tecnológico, escuela normal, centro de postgrado, centros y laboratorios de investigación y similares)	Sin mínimo	1 por cada 80 m ² construidos
I.7.6	Escuela de capacitación, de educación semipresencial, academia, educación secundaria y preparatoria en sistema abierto y similares	Sin mínimo	1 por cada 80 m ² construidos
I.8	RECREACIÓN	MÍNIMO	MÁXIMO
I.8.1	Auditorio, teatro, cine, sala de concierto, cineteca, centro de convenciones, centros culturales, club social y similares	1 por cada 100 m ² construidos	1 por cada 25 m ² construidos
I.8.2	Teatro al aire libre, instalaciones temporales para feria o circos o instalaciones similares	Sin mínimo	1 por cada 70 m ² de



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

Uso de suelo / Giro		Cajones de estacionamiento	
			terreno
I.8.3	Pista de equitación, club hípico, caballeriza o similares	Sin mínimo	1 por cada 100 m ² de terreno
I.8.4	Club campestre y club de golf, Instalaciones para veleo o regatas, campos de tiro	Sin mínimo	1 por cada 200 m ² de terreno
I.8.5	Instalaciones para espectáculos deportivos, arena, estadio, hipódromo, velódromo, autódromo, galgódromo, plaza de toros, lienzo charro, jaripeo y similares	1 por cada 100 m ² construidos	1 por cada 40 m ² construidos
I.8.6	Parques públicos con instalaciones deportivas y/o recreativas	1 por cada 500 m ² de terreno	1 por cada 250 m ² de terreno
I.9	DEPORTES	MÍNIMO	MÁXIMO
I.9.1	Centros deportivos, canchas deportivas bajo techo y descubiertas, albercas, pistas de patinaje, práctica de golf y squash y similares	Sin mínimo	1 por cada 40 m ² construidos
I.9.2	Salas de gimnasia, gimnasios, centros de adiestramiento físico, danza	Sin mínimo	1 por cada 40 m ² construidos
I.10	ALOJAMIENTO	MÍNIMO	MÁXIMO
I.10.1	Hoteles, Hostales, casas de huéspedes o albergues	Sin mínimo	1 por cada 40 m ² construidos
I.10.2	Moteles	Sin mínimo	1 por cada 20 m ² construidos



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

Uso de suelo / Giro		Cajones de estacionamiento	
		MÍNIMO	MÁXIMO
I.11	COMUNICACIONES Y TRANSPORTES		
I.11.1	Estación de radio o televisión, estudios cinematográficos, sin auditorio	Sin mínimo	1 por cada 100 m ² construidos
I.11.2	Estación de radio o televisión, estudios cinematográficos, con auditorio	Sin mínimo	1 por cada 80 m ² construidos
I.11.3	Centrales de telecomunicación; centrales telefónicas; y agencia de correos, telégrafos y teléfonos.	Sin mínimo	1 por cada 100 m ² construidos
I.11.4	Terminales aéreas, aeropuertos	1 por cada 80 m ² construidos	1 por cada 40 m ² construidos
I.11.5	Estación de ferrocarril	1 por cada 80 m ² construidos	1 por cada 40 m ² construidos
I.11.6	Terminales de carga	1 por cada 200 m ² construidos	1 por cada 100 m ² construidos
I.11.7	Terminales y estaciones de transporte público suburbano y foráneo	1 por cada 100 m ² construidos	1 por cada 40 m ² construidos
I.11.8	Terminales de transporte público urbano y patios de encierro	Sin mínimo	1 por cada 40 m ² construidos
I.11.9	Estaciones de transferencia de transporte público y estaciones de transferencia intermodal	Sin mínimo	1 por cada 40 m ² construidos



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

Uso de suelo / Giro		Cajones de estacionamiento	
I.11.10	Encierro y pensiones de automóviles (corralón)	Sin mínimo	1 por cada 50 m ² de terreno
I.11.11	Deshuesadero	Sin mínimo	1 por cada 50 m ² de terreno
I.12	INFRAESTRUCTURA	MÍNIMO	MÁXIMO
I.12.1	Estaciones de bombeo, cárcamos, plantas de tratamiento de agua, estaciones y subestaciones eléctricas, generadores de energía eléctrica limpia (eólica, fotovoltaica, hidráulica, etc.) y similares	Sin mínimo	1 por cada 100 m ² de terreno
I.12.2	Rellenos sanitarios, plantas de tratamiento de basura, centros de reciclaje, incineradoras y similares	Sin mínimo	1 por cada 100 m ² de terreno
I.13	SEGURIDAD Y DEFENSA	MÍNIMO	MÁXIMO
I.13.1	Instalaciones para el ejército y la fuerza aérea	Sin mínimo	1 por cada 60 m ² construidos
I.13.2	Casetas de vigilancia y módulos de seguridad para el servicio público sin atención ciudadana	Sin mínimo	1 por cada 40 m ² construidos
I.13.3	Centrales y estaciones de policía	Sin mínimo	1 por cada 40 m ² construidos
I.13.4	Tribunales y juzgados	Sin mínimo	1 por cada 20 m ² construidos
I.13.5	Reclusorios	Sin mínimo	1 por cada 80 m ²



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

Uso de suelo / Giro		Cajones de estacionamiento	
			construidos
I.13.6	Estaciones y centrales de bomberos e instalaciones de protecciones civil	Sin mínimo	1 por cada 50 m ² construidos
I.13.7	Encierro de vehículos oficiales	Sin mínimo	1 por cada 50 m ² construidos

El término “m²” significa “metros cuadrados”. Las referencias a metros cuadrados construidos de la tabla consideran la totalidad de la superficie construida cubierta de todos los niveles, excluyendo únicamente la destinada al estacionamiento;

Artículo 210. El límite máximo establecido en la tabla anterior se reducirá un veinticinco por ciento en aquellas edificaciones con usos comerciales y/o de servicios que se ubiquen a una distancia de recorrido igual o menor a 500 metros de una estación intermedia o terminal de transporte público masivo rápido existente o propuesto tal como las paradas de autobús de tránsito rápido o con carril confinado exclusivo para transporte público, o a una distancia de recorrido igual o menor de 500 metros de una vialidad con carril confinado exclusivo para la circulación del transporte público.

Artículo 211. Aquellos giros y usos no comprendidos en la tabla anterior, serán determinados mediante dictamen técnico de compatibilidad emitido por la Secretaría, de conformidad con el giro o uso que más se asemeje al giro o uso en estudio en cuanto a condiciones de uso y magnitud del impacto generado en la movilidad. Dicho parámetro se utilizará para solicitudes posteriores con el mismo giro o uso estudiado y se publicará para su consulta en la página web del municipio de Querétaro.

Artículo 212. Se podrá solicitar la eliminación o reducción del requisito mínimo de cajones de estacionamiento establecido en la presente norma para las construcciones con giros que tengan restricción de mínimo de cajones, cuando se acredite la posibilidad de generar alternativas de solución y se determinen las acciones de mitigación en materia de movilidad que serán implementadas por el solicitante a efecto de garantizar una adecuada integración del proyecto a las distintas redes de movilidad, lo cual se asentará como acciones de mitigación en el Estudio de Impacto en Movilidad que deberá presentar el solicitante, de conformidad con los contenidos y alcances que a su efecto determine la Secretaría, a efecto de que sea evaluado y en su caso, se emita un Dictamen de Impacto en Movilidad que autorice la eliminación o reducción del requisito mínimo establecido.



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

Artículo 213. En aquellos casos en que en un mismo predio se encuentren establecidos diferentes giros y usos, el límite mínimo y/o máximo de cajones de estacionamiento permitidos será la suma de los límites mínimos y máximos permitidos para cada uno de ellos.

Artículo 214. Cuando resulte una fracción para el cálculo del número mínimo o máximo de cajones de estacionamiento permitido, el número se redondeará hacia el entero inmediato superior.

Artículo 215. Las construcciones existentes previo a la entrada en vigor de este reglamento deberán obtener un permiso especial en caso de que quieran eliminar o reducir la cantidad de cajones de estacionamiento bajos la cual fueron autorizados, para lo cual deberán presentar un estudio de demanda ante la Secretaría de Movilidad, de conformidad con los alcances y contenidos que esta le indique, en el cual se deberá analizar si existe un excedente en la demanda actual de dicho estacionamiento que genera subutilización del mismo, en cuyo caso podrá autorizarse una reducción parcial o total de los cajones requeridos, o si en caso contrario, se determine que derivado de las condiciones de ubicación del predio, la oferta existente y la conectividad y accesibilidad a medios alternos de movilidad, no es procedente la solicitud, a razón de que podría generar afectaciones a la movilidad urbana de su zona de influencia.

Artículo 216. Los requerimientos especiales en cuanto a la dotación de estacionamiento para polígonos específicos, establecidos en los Planes o Programas de Desarrollo Urbano vigentes se mantendrán conforme a lo establecido en dichos instrumentos.

SECCIÓN TERCERA DEL DISEÑO DE ZONAS DE BICIESTACIONAMIENTOS ANEXOS A LAS CONSTRUCCIONES

Artículo 217. Un biciestacionamiento consiste en la estructura necesarias para estacionar una bicicleta de forma segura y accesible.

Artículo 218. El diseño de los biciestacionamientos debe ser simple, económico, ergonómico, tener múltiples puntos de contacto, tener una superficie no abrasiva, permitir un anclaje seguro de las bicicletas, tener un diseño seguro, ser de fácil uso, no tener publicidad y reducir el conflicto entre bicicletas.

Artículo 219. Los biciestacionamientos deben ubicarse en zonas con alta visibilidad, al interior de la edificación o en zonas exteriores al interior del predio, y ubicadas a una distancia no mayor de 15 metros del acceso principal de la edificación.

Artículo 220. Todos los biciestacionamientos deben fijarse mediante un anclaje seguro y resistente al piso. El pavimento sobre el cual se instalen los biciestacionamientos debe ser una superficie dura, preferiblemente de concreto, que garantice un anclaje seguro y resistente.



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

Artículo 221. Las edificaciones que cuenten con biciestacionamientos deben contar con señalética vertical y horizontal que permita el tránsito ciclista seguro al interior del predio, desde los accesos al predio y hasta las áreas destinadas para el estacionamiento de bicicletas.

Artículo 222. Los biciestacionamientos deben ser diseñados para permitir el anclaje seguro de bicicletas.

Artículo 223. Los biciestacionamientos deben estar diseñados para permitir:

- I. Asegurar tanto el cuadro como las ruedas al rack con un candado tipo U, si el ciclista remueve la rueda frontal;
- II. Asegurar el cuadro y una rueda al rack con un candado tipo U, si el ciclista deja ambas ruedas en la bicicleta; y
- III. Asegurar el cuadro y las ruedas al rack con una cadena o cable con menos de 2 metros de longitud sin remover ninguna de las ruedas.

Artículo 224. De acuerdo a su distribución, se pueden generar biciestacionamientos de dos tipos:

- IV. Biciestacionamiento a nivel. Consiste en un biciestacionamiento a nivel del piso; y
- V. Biciestacionamiento apilado. Consiste en un biciestacionamiento apilado sobre otro biciestacionamiento ubicado a nivel de piso, mediante estructura o dispositivo mecánico que permita acceder.

Los biciestacionamientos de residentes pueden ser apilados. Los biciestacionamientos de visitantes deben ser a nivel.

Artículo 225. De acuerdo a su uso, se pueden generar biciestacionamientos de dos tipos:

- I. Biciestacionamientos de residentes. Son espacios para uso de los ocupantes o inquilinos de un edificio; y
- II. Biciestacionamientos de visitantes. Son espacios para uso de visitantes del edificio.

Artículo 226. Las áreas para biciestacionamientos deben ubicarse en una zona segura y accesible. Los biciestacionamientos de residentes deben ubicarse en un edificio o zona contigua con acceso controlado. Los biciestacionamientos de visitantes deben ubicarse al interior del mismo predio que el uso de suelo para el cual se solicita.

Artículo 227. Un área de estacionamiento de bicicletas es un área o sector de un edificio utilizada para proveer biciestacionamientos. Dichas áreas deben cumplir con lo siguiente

- I. Altura libre mínima



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

- a) De 2.40 metros si se trata de un biciestacionamiento apilado; y
- b) De 1.90 metros en otros casos.

Artículo 228. Un biciestacionamiento debe cumplir con lo siguiente:

- I. La dimensión mínima de un espacio de estacionamiento de bicicleta es:
 - a) Largo mínimo de 1.80 metros;
 - b) Ancho mínimo de 0.60 metros; y
 - c) Altura mínima libre a partir del piso de 1.90 metros.
- II. La dimensión mínima de un biciestacionamiento apilado si se ubica en posición vertical adosado a un muro, estructura o dispositivo mecánico es:
 - a) Largo mínimo o altura libre vertical de 1.90 metros;
 - b) Ancho mínimo de 0.60 metros; y
 - c) Distancia horizontal libre mínima desde el muro de 1.20 metros; y
- III. Si se determina un biciestacionamiento apilado, la altura libre mínima para cada biciestacionamiento es de 1.20 metros.
- IV. Para estructuras que permitan la instalación de múltiples biciestacionamientos se deben considerar las siguientes medidas de separación y de pasillos de circulación para garantizar un acceso cómodo y seguro:
 - a) Se debe respetar una distancia mínima de 2.50 metros desde cualquier entrada vehicular;
 - b) Para estructuras que integran espacio para 2 o más biciestacionamientos, la distancia entre la estructura y muros u otros obstáculos será de 0.45 metros si las bicicletas se estacionan paralelas al muro u obstáculo, de 0.60 metros si las bicicletas se estacionan perpendiculares al muro u obstáculo, de forma que sea posible acomodar la rueda, y de 2.50 metros si las bicicletas se estacionan perpendiculares al muro u obstáculo y la estructura tiene acceso desde ambos lados, de forma que sea posible acomodar la bicicleta y contar con un pasillo de circulación;
 - c) El ancho del pasillo de circulación será de 1.80 metros, medido desde el borde de la llanta trasera, hasta cualquier obstáculo perpendicular; y
 - d) En una configuración de múltiples muebles para estacionamiento de bicicletas, apilados de forma paralela, se deberá dejar una separación de 0.60 metros entre cada mueble.



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

SECCIÓN CUARTA DOTACIÓN MÍNIMA DE BICIESTACIONAMIENTOS ANEXOS A LAS CONSTRUCCIONES

Artículo 229. La presente norma aplica para nuevas construcciones, ampliación de construcciones existentes, ampliación en la capacidad de construcciones existentes y cambios de uso de suelo o giro. Todas las edificaciones deben dotar un mínimo de biciestacionamientos de conformidad con la siguiente tabla:

Uso	Tamaño	Biciestacionamientos para residentes o trabajadores	Biciestacionamientos para visitantes
Vivienda plurifamiliar	Hasta 5 viviendas	1 por cada 5 viviendas	No requiere
	Más de 5 y hasta 50 viviendas	1 por cada 5 viviendas	1 por cada 10 viviendas
	Más de 50 viviendas	1 por cada 5 viviendas	1 por cada 20 viviendas
Comercio	Mayor a 100 m ² y hasta los primeros 5,000 m ²	1 por cada 1,000 m ² de construcción	1 por cada 250 m ² de construcción
	Adicionalmente al inciso anterior, a partir de los 5,000 m ² y hasta los 30,000 m ²	1 por cada 2,000 m ² de construcción	1 por cada 500 m ² de construcción
	Por el área excedente de los 30,000 m ²	1 por cada 3,000 m ² de construcción	1 por cada 1,000 m ² de construcción
Servicios	Mayor a 100 m ² y hasta los primeros 5,000 m ²	1 por cada 100 m ² de construcción	1 por cada 1,000 m ² de construcción
	Adicionalmente al inciso anterior, a partir de los 5,000	1 por cada 250 m ² de construcción	1 por cada 2,000 m ² de construcción



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

Uso	Tamaño	Biciestacionamientos para residentes o trabajadores	Biciestacionamientos para visitantes
	m ² y hasta los 30,000 m ²		
	Por el área excedente de los 30,000 m ²	1 por cada 500 m ² de construcción	1 por cada 3,000 m ² de construcción
Educación Media Superior y Superior, Museos y Bibliotecas	Mayor a 100 m ² y hasta los primeros 5,000 m ²	1 por cada 100 m ² de construcción	No requiere
	Adicionalmente al inciso anterior, a partir de los 5,000 m ² y hasta los 30,000 m ²	1 por cada 250 m ² de construcción	
	Por el área excedente de los 30,000 m ²	1 por cada 500 m ² de construcción	
Industria	Cualquier tamaño	1 por cada 200 m ² de construcción	No requiere

- I. El término “m²” significa “metros cuadrados”. Las referencias a metros cuadrados construidos de la tabla consideran la totalidad de la superficie construida cubierta de todos los niveles, excluyendo únicamente la destinada al estacionamiento;
- II. Los cajones de estacionamiento para bicicletas de residentes o trabajadores podrán ubicarse en una o varias zonas al interior de la edificación;
- III. La zona de estacionamiento para visitantes que hace referencia la tabla se ubicará a nivel del vestíbulo del edificio, o bien en el nivel de estacionamiento de vehículos motorizados en el cual el usuario deba hacer el menor uso de rampas, o lo más cercano posible al acceso de la edificación o zona de elevadores; y
- IV. A los espacios destinados para el estacionamiento de bicicletas deberá poder accederse por rampa o elevador, o bien, mediante un elemento de circulación vertical adosado a escaleras.

Artículo 230. Si el cálculo de los espacios mínimos de estacionamiento de bicicletas para todos los usos resulta en una fracción de un espacio de estacionamiento para bicicleta, el



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

número requerido de estacionamientos para bicicleta se redondeará al siguiente número entero.

Artículo 231. La norma no aplica a edificios existentes con autorización previa, a los cuales no se les haya requerido proveer de biciestacionamientos.

Artículo 232. Cualquier ampliación de un edificio existente con autorización previa deberá cumplir con la dotación de biciestacionamientos correspondiente en la presente norma.

Artículo 233. En los casos en que se pretenda realizar una modificación del uso de suelo o giro de un edificio existente, se deberá cumplir con la dotación adicional correspondiente de biciestacionamientos. En caso de que el cálculo de biciestacionamientos para el nuevo uso de suelo o giro resulte menor a la cantidad de biciestacionamientos autorizados, no se podrá reducir la cantidad de biciestacionamientos.

Artículo 234. Los biciestacionamientos integrados a las edificaciones deben localizarse al interior del predio en zonas de uso común o de transición público-privada, cercanos a los accesos principales de las edificaciones y con acceso legible y seguro desde la vía pública, a fin de garantizar la promoción del uso de la bicicleta.

Artículo 235. El diseño de los biciestacionamientos deberá garantizar un uso ergonómico y adecuado para diversos modelos de bicicleta, así como permitir un anclaje adecuado y seguro, de conformidad con los estándares mínimos de calidad definidos por la Secretaría de Movilidad.

SECCIÓN QUINTA INSTALACIONES COMPLEMENTARIAS A LAS ZONAS DE ESTACIONAMIENTO ANEXO A LAS CONSTRUCCIONES

Artículo 236. Las edificaciones con más de 1,000 metros cuadrados de construcción que requieran la generación de patios de maniobras, zonas de carga y descarga, zonas de ascenso y descenso, etc. deberán ubicar dichas instalaciones en la parte posterior o lateral del predio, y colocar las edificaciones con frente a vía pública, con usos activos y sin generar afectaciones a la movilidad urbana.

Artículo 237. En caso de pretender la instalación de una zona de autoservicio al interior de un área de estacionamiento, deberá cumplir con lo establecido en el presente Reglamento y demás normatividad aplicable.

Artículo 238. En caso de que los giros que integren el proyecto a realizar dentro del predio contemplen la prestación del servicio de acomodadores o de recepción y depósito de vehículos, se deberá considerar para la realización del proyecto arquitectónico lo establecido en el Reglamento de Estacionamientos y Servicio de Recepción y Depósito de Vehículos del Municipio de Querétaro. Asimismo, se deberán designar dentro del proyecto arquitectónico las áreas necesarias para el correcto funcionamiento de dicho servicio,



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

debiendo garantizar que con su operación no se obstaculizará de modo alguno la vía pública; Las zonas de recepción y entrega de vehículos deberán localizarse completamente al interior del predio, contando con una zona de acceso y una zona de salida debidamente equipadas con señalética vertical y horizontal, una zona designada debidamente señalizada para el resguardo de llaves que no obstaculice las áreas de circulación peatonal y al menos una zona de ascenso y descenso de usuarios con bahía con capacidad para el estacionamiento y espera de vehículos de forma simultánea, de conformidad con la cantidad y dimensiones de los giros pretendidos que lo requieran, dichas áreas no podrán ubicarse contiguas al alineamiento, debiendo localizarse completamente al interior del predio sin obstaculizar o invadir de forma alguna la banqueta con su operación, lo anterior, a fin de promover la seguridad de peatones, ciclistas y automovilistas, y minimizar las afectaciones al funcionamiento de la vialidad que da acceso al predio.

SECCIÓN SEXTA

INSTALACIONES DE AUTOSERVICIO ANEXAS A LAS CONSTRUCCIONES

Artículo 239. Las instalaciones de autoservicio son aquellas edificaciones que tienen por propósito proporcionar un bien o servicio a través de una ventanilla o puesto de atención a usuarios de vehículos motorizados.

Artículo 240. Aquellas construcciones que pretendan colocar una o más instalaciones de autoservicio, deben garantizar el adecuado funcionamiento de la vía pública, sin generar obstáculos o invasiones derivado de su operación y garantizando la seguridad de todos los usuarios de la vía. Las instalaciones de autoservicio no deben interferir con el tráfico vehicular de la zona ni con los flujos peatonales, ciclistas y de transporte público.

Artículo 241. Todas las construcciones que pretendan contar con instalaciones de autoservicio deben contar previo a su construcción y funcionamiento, con un Dictamen de Impacto en Movilidad que les autorice dicho uso y giro, e indique en caso de resultar viable, las acciones de integración, mitigación y compensación que deberá cumplir, para lo cual el promotor debe presentar un Estudio de Impacto en Movilidad ante la Secretaría, de conformidad con los lineamientos y alcances que al efecto se emitan, a efecto de garantizar que, mediante el diseño propuesto, la ubicación pretendida, el giro y la magnitud del proyecto, no se genere ninguna afectación al funcionamiento de la vía pública y a la red de movilidad municipal.

Artículo 242. Cualquier modificación en los elementos, superficies y operación de una instalación de autoservicio debe ser autorizada por la Secretaría de Movilidad, la cual determinará según la magnitud de las modificaciones pretendidas, y cuando sea previsible que las condiciones originales de operación y flujos se verán substancialmente modificadas, la necesidad de presentar un nuevo Estudio de Impacto en Movilidad previo a la emisión del nuevo Dictamen de Impacto en Movilidad.

Artículo 243. Las instalaciones de autoservicio deben integrar los siguientes parámetros de diseño:



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

- I. Se debe prever un área adecuada para la realización de maniobras, accesos y salidas, adicional al área requerida para vehículos en espera;
- II. Ubicar la construcción principal alineada sobre el paramento, integrando las instalaciones de autoservicio en la parte posterior o lateral del predio; y
- III. Ubicar la entrada principal de la construcción alineada al paramento con acceso directo desde la vía pública.

Artículo 244. Las instalaciones de autoservicio deben contar con la señalética necesaria que permita diferenciar los accesos y salidas de dicha instalación de otros accesos y circulaciones vehiculares. Asimismo, el área total destinada a la operación de la instalación debe estar completamente delimitada mediante confinamiento físico que garantice la separación de los flujos de la vía pública, de otros predios, y de otros usos o giros, en caso de existir otros usos o giros dentro del mismo predio.

Artículo 245. La colocación de una instalación de autoservicio no justifica una reducción en la dotación de cajones de estacionamiento anexos a las construcciones, cuando se requiera la dotación de un mínimo de cajones para un giro o giros.

Artículo 246. En predios ubicados a mitad de cuadra únicamente se autorizará un punto de acceso y salida vehicular al predio, el cual debe integrar el acceso y la salida vehicular. En predios ubicados en esquina cuando las condiciones del entorno lo permitan, se podrá autorizar un punto de acceso vehicular y un punto de salida vehicular separados, únicamente cuando se encuentren delimitados de forma adecuada y no generen un riesgo para los demás usuarios de la vía. Cuando al interior del predio existan dos o más giros, el acceso a la instalación de autoservicio se realizará desde el interior del predio mediante la separación de flujos, garantizando que no se generen afectaciones a los flujos proyectados dentro y fuera de la vía pública. Lo anterior a efecto de minimizar los puntos de conflicto y reducir el riesgo de percance con los usuarios de la vía pública.

Artículo 247. Las instalaciones de autoservicio deben implementar las acciones de mitigación necesarias, a efecto de no generar contaminación por ruido, energía térmica, vibraciones, olores, deslumbramientos o afectación de visuales, apegándose a lo establecido en la normatividad vigente en materia de protección ambiental y cambio climático.

Artículo 248. Cualquier sistema de altavoces que se coloque en una instalación de autoservicio no debe emitir más de 50 decibeles. En ningún momento del día, dicho sistema podrá ser audible fuera de los límites del predio o zona de autoservicio.

Artículo 249. Las instalaciones de autoservicio que se ubiquen a una distancia igual o menor de 30.00 metros de zonas habitacionales, tendrán un horario de operación limitado de las 7:00 a.m. a las 10:00 p.m.

Artículo 250. No se permite la colocación de instalaciones de autoservicio en predios ubicados dentro del área de actuación del Programa Parcial de la Zona de Monumentos y Barrios Tradicionales de Querétaro.



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

Artículo 251. Para efectos del presente Reglamento, las instalaciones de autoservicio se componen de:

- I. Zona de autoservicio. Es el área total destinada a la operación de la instalación de autoservicio, delimitada y confinada de otros usos y flujos;
- II. Acceso y salida vehicular. Consisten en la entrada y salida vehiculares exclusivas a la zona de autoservicio. La entrada debe ubicarse al menos a 15.00 metros de distancia de cualquier intersección, midiendo la distancia desde la intersección de los alineamientos de la vialidad más próxima que genere una intersección con la vialidad en la que se ubique el acceso, hasta el punto más cercano de la entrada. Asimismo, cualquier acceso o salida vehicular debe ubicarse a una distancia mínima de 5.00 metros de las colindancias del predio;
- III. Ventanilla de servicio o estación de atención. Zona en donde el usuario accede al o a los servicios, la cual debe ubicarse en la parte más alejada del acceso del predio;
- IV. Línea de espera. Elemento para el almacenamiento de los vehículos que se encuentran esperando para acceder al servicio a través de la ventanilla de servicio o estación de atención. Dicha línea debe tener una capacidad mínima de almacenamiento de vehículos de acuerdo al giro y magnitud del servicio; La línea de espera inicia a partir del eje central de la primera ventanilla de servicio o estación de atención y termina en el límite interno del área de amortiguamiento. Para el cálculo de la capacidad mínima de vehículos en espera, se considerará un vehículo por cada 6.50 metros de línea de espera;
- V. Área de entregas con retraso. Es un área contigua a la línea de espera suficiente para almacenar un automóvil esperando servicio por cada ventanilla de servicio;
- VI. Carril de salida anticipada. Es un carril alternativo que permite a los usuarios salir de la línea de espera posterior a la revisión del área de menú o equivalente; y
- VII. Un área de amortiguamiento, la cual consiste en el espacio mínimo entre el alineamiento del lote y el inicio de la línea de espera, a efecto de garantizar una adecuada visibilidad y que el servicio no genere afectación a la vía pública. El área de amortiguamiento mínima consiste en un remetimiento de 6.00 metros medidos desde el alineamiento hasta el inicio de la o las líneas de espera. Esta zona es independiente y adicional, por lo que no puede ser considerada para la determinación de la capacidad mínima de almacenamiento de vehículos de la línea de espera.

Artículo 252. Para el diseño de una instalación de autoservicio, se debe generar una o varias líneas de espera para los vehículos que pretendan acceder a dicho servicio, las cuales deben estar ubicadas al interior del predio, lo más alejadas posible del acceso al predio y confinadas de otros flujos vehiculares.



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

Artículo 253. El diseño de las líneas de espera debe asegurar un adecuado flujo vehicular en las áreas de circulación de la zona de autoservicio, el acceso y salida vehicular y las vialidades que dan acceso al predio, asegurando que los vehículos en espera no obstruyan el tráfico en las vialidades circundantes. Asimismo, deben cumplir con los siguientes requerimientos mínimos:

- I. No se deben ubicar líneas de espera o pasillos de circulación vehicular entre el edificio y el alineamiento o alineamientos;
- II. Cada línea de espera debe tener un ancho mínimo de 3.50 metros libres y un radio interno en curvas mínimo de 3.00 metros;
- III. Las líneas de espera deben estar confinadas y separadas de otras circulaciones, y no deben interferir con áreas destinadas a estacionamiento y con la circulación vehicular o peatonal;
- IV. Ningún componente de una línea de espera debe invadir la vía pública;
- V. No deben obstaculizar las banquetas, accesos y rutas peatonales;
- VI. Todas las líneas de espera deben estar debidamente señalizadas mediante señalética vertical y horizontal; y
- VII. Deben estar confinadas con jardineras con sección mínima de 1.50 metros en al menos uno de sus márgenes. Dichas jardineras deben contar con árboles a cada 10.00 metros máximo, endémicos, de hoja perenne, que generen sombra y de bajo consumo de agua, con diámetro de tronco mínimo de 10 centímetros y altura mínima de 2.00 metros al momento del sembrado.

Artículo 254. La línea de espera debe tener una capacidad de almacenamiento de vehículos que garantice que la totalidad de los vehículos en espera se ubiquen al interior del predio en la hora de máxima demanda, de conformidad con el proyecto específico pretendido, sin obstaculizar la vía pública incluyendo las banquetas y la franja de amortiguamiento designada al interior del predio.

Artículo 255. Las líneas de espera de las estaciones de servicio de combustible deben contar con un largo mínimo de 25.00 metros, sin contar el área de amortiguamiento. Aquellas que solamente cuenten con una línea de espera deben contar con un largo mínimo de 45.00 metros.

Artículo 256. La capacidad mínima de la línea de espera se determinará a partir de lo establecido en la siguiente tabla, no obstante, se podrá requerir una mayor capacidad, cuando el Dictamen de Impacto en Movilidad correspondiente así lo determine:

Giro con autoservicio	Largo mínimo de la línea de espera (metros)
-----------------------	---



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

Establecimiento de venta de comida y/o bebidas, con superficie de construcción de hasta 100.00 metros cuadrados y con acceso a calle con jerarquía vial local o secundaria.	30
Establecimiento de venta de comida y/o bebidas, con superficie de construcción mayor de 100.00 metros cuadrados o con acceso a calle con jerarquía vial primaria, metropolitana o regional.	60
Auto lavado (por cada estación de atención) con acceso a calle con jerarquía vial local o secundaria.	25
Auto lavado (por cada estación de atención) con acceso a calle con jerarquía vial primaria, metropolitana o regional.	60
Banco, cajero automático, máquina para realización de pagos o similar, con acceso a calle con jerarquía vial local o secundaria.	20
Banco, cajero automático, máquina para realización de pagos o similar, con acceso a calle con jerarquía vial primaria, metropolitana o regional	20
Farmacia con acceso a calle con jerarquía vial local o secundaria.	20
Farmacia con acceso a calle con jerarquía vial primaria, metropolitana o regional.	20
Centro de verificación vehicular (por cada estación de atención)	80
Estación de servicio de combustible (gasolinera)	45
Otros usos con tiempo de atención promedio por usuario menor de dos minutos	20
Otros usos con tiempo de atención promedio por usuario mayor de dos minutos y menor de diez minutos, y con acceso a calle con jerarquía vial local o secundaria	30
Otros usos con tiempo de atención promedio por usuario mayor de dos minutos y menor de diez minutos, y con acceso a calle con jerarquía vial primaria, metropolitana o regional	60
Otros usos con tiempo de atención promedio por usuario mayor de diez minutos, y con acceso a calle con jerarquía vial local o secundaria	60



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

Otros usos con tiempo de atención promedio por usuario mayor de diez minutos, y con acceso a calle con jerarquía vial primaria, metropolitana o regional	80
--	----

Artículo 257. Los requerimientos mínimos para los giros no considerados en la tabla anterior serán determinados de conformidad con los resultados del Estudio de Impacto en Movilidad correspondiente, basados en la evaluación de ventas proyectadas por el solicitante durante un periodo de diez años y el volumen de tráfico de las vialidades que den acceso al predio.

Artículo 258. Es posible dividir el largo mínimo de la línea de espera en múltiples líneas de espera cuando así se permita, no obstante, únicamente se permitirá un acceso y una salida vehicular por cada instalación de autoservicio, por lo cual, las circulaciones de distribución deberán integrarse al interior de la zona de autoservicio, sin obstruir el área de amortiguamiento.

Artículo 259. Los autolavados deben considerar una capacidad mínima de vehículos en espera equivalente a 10 veces la capacidad de usuarios atendidos de forma simultánea.

CAPÍTULO SEGUNDO DE LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA EL DISEÑO, INSTALACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA PARA SEMÁFOROS

SECCIÓN PRIMERA TERMINOLOGÍA

Artículo 260. Para los efectos de este Capítulo se entenderá por:

- I. Aforos direccionales: Aforo que permite individualizar los diferentes movimientos de tráfico que pasan por una sección según su destino;
- II. Canalización: Ducto subterráneo para el cableado entre el controlador y la infraestructura semafórica;
- III. Tiempos de recorrido: Es aquel estudio que se realiza en campo y gabinete en un método de asignación de tránsito, constituye la variable más representativa que es una función de la distancia por recorrer $t=f(d)$ y determinar la velocidad de operación. En gabinete se determina utilizando el Manual de Capacidad Vial y en campo empleando el método de placas o el método del vehículo flotante, normalmente en forma simultánea a una encuesta Origen-Destino (O-D);
- IV. Estudio de Vehículo Flotante: Es un método empleado en campo para obtener tiempos de recorrido vehicular, consiste en cronometrar el tiempo de recorrido del tipo de vehículo en cuestión, en campo los responsables del estudio realizan esta medición por persecución, es decir se da seguimiento al tipo de vehículo que se está muestreando;



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

- V. Velocidad de Punto: El estudio de velocidad de punto es el que pretende medir las características de la velocidad en un lugar específico, bajo las condiciones del tráfico y atmosféricas prevalecientes al momento de realizar el estudio. Se debe registrar la velocidad de un número suficiente de vehículos, de manera que se produzcan datos para determinar una velocidad conveniente que cubra a la mayoría de los conductores (usualmente el 85%).
- VI. Enlace de Comunicación: Es un medio de transmisión, con el cual podemos obtener información (datos) de los controles de los semáforos instalados en diferentes puntos del municipio de Querétaro;
- VII. Herrajes: Conjunto de piezas de hierro con las que se decora o se refuerza la estructura de una puerta, poste, brazo u otro objeto;
- VIII. Hora de Máxima Demanda (HMD): La hora de máxima demanda será aquella que se determine por el consecutivo de intervalos de tiempo en un aforo vehicular en los que se presenten la mayor cantidad de vehículos aforados y que representen una hora completa en el periodo de aforo realizado;
- IX. PAD: Polietileno de Alta densidad Corrugado;

SECCIÓN SEGUNDA REQUERIMIENTOS

Artículo 261. Para la entrega – recepción de proyectos de semaforización, se deberá entregar lo siguiente:

- I. Copia de contrato;
- II. Copia de los conceptos y trabajos ejecutados;
- III. Fianza;
- IV. Garantías;
- V. Proyecto completo el cual debe incluir además los siguientes planos: planos de ubicación de semáforos, instalación eléctrica con diagrama unifilar, obra civil y diagrama de fases y canales;
- VI. Estudio de radio enlace: Diagrama de red, planos con ubicación de equipo de telecomunicaciones y contraseña de equipos;
- VII. Cuadro de estructuras (catálogo de infraestructura instalada)
- VIII. Estudios de ingeniería de tránsito;
- IX. Manual de operación del controlador de tráfico;



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

- X. Acta de entrega; y
- XI. Acta de entrega del Contratista.

Artículo 262. La operación de la intersección, deberá contar con todos los componentes e infraestructura necesaria para su correcta funcionalidad, así como los estudios necesarios para una operación óptima, considerando lo siguiente:

- I. La operación de los semáforos vehiculares y especiales (ciclista, transporte público etc.), serán operados y programados por el Departamento de Semaforización de la Secretaría;
- II. Los controladores de tráfico que se instalen en las intersecciones del municipio de Querétaro, tendrán que ser revisados y autorizados por el Departamento de Semaforización, con el fin de garantizar que cumpla con las normas (normas y protocolos vigentes) NTCIP 1201, 1202 , NEMA ATC standard e ITE y protocolo NTCIP; Compatibilidad de módulos I/O, módulos D , módulos de comunicaciones que se puedan acoplar a una variedad de mazos de gabinetes, Software de gestión de Transito TMS; Capacidades y características;
- III. Los estudios de radio enlace serán revisados y autorizados por el Departamento de Semaforización de la Secretaría;
- IV. Los equipos de telecomunicaciones para enlazar las intersecciones de semaforización con el Centro de Gestión de Tráfico serán revisados y autorizados por el Departamento de Semaforización de la Secretaría;
- V. El enlace de comunicación de la intersección semaforizada con el Centro de Gestión de Tráfico deberá tener una comunicación mínima efectiva del 90%; y
- VI. Los estudios de Ingeniería de Tránsito, serán realizados de acuerdo a lo establecido en el presente reglamento, así como a las normas técnicas y lineamientos que a su efecto emita la Secretaría.

SECCIÓN TERCERA ESPECIFICACIONES CONSTRUCTIVAS

Artículo 250. La base para controlador en piso, es la base donde se fija el controlador de semáforos y sus dimensiones dependerá de las dimensiones y características del controlador.

Artículo 251. El registro general es donde llegan todas las líneas de los cabezales al control, sus dimensiones serán revisadas y autorizadas por el Departamento de Semaforización y dependerán de las características de la intersección; cantidad de

infraestructura semafórica, geometría de la intersección y ubicación de servicios subterráneos y se ubicará a un lado de la base del controlador.

Artículo 252. Las anclas para base de control: El ancho, largo y colocación de las anclas de la base dependerán de las dimensiones del controlador instalado, dejando un recubrimiento de 10 a 20 cm alrededor del paño del controlador.

Artículo 253. Para todos los registros, el acabo interno deberá de contener una cama de 5 cm de grava de $\frac{3}{4}$ ", sellado de ductos, impermeabilizante en el contorno de la salida de los ductos y dejar no menos de 1 metro de coca de cable en los registros.

Artículo 254. Las dimensiones y características para el registro eléctrico a pie de controlador serán revisadas y autorizadas por el departamento de semaforización previa ejecución del proyecto; se recomienda como mínimo las siguientes dimensiones:

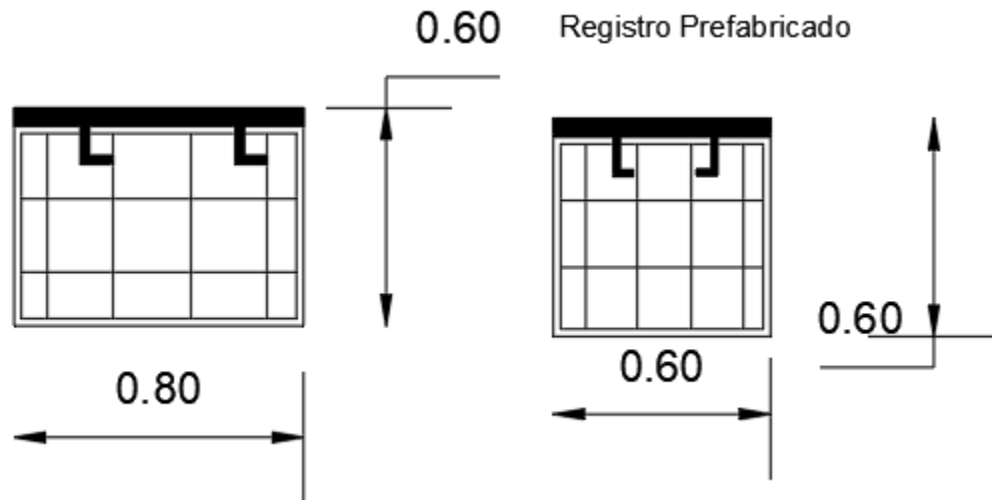


Figura 1 Detalle de registro eléctrico a pie de controlador.

Artículo 255. Las dimensiones y características para el registro general de paso serán revisadas y autorizadas por el departamento de semaforización previa ejecución del proyecto; se recomienda como mínimo las siguientes dimensiones:

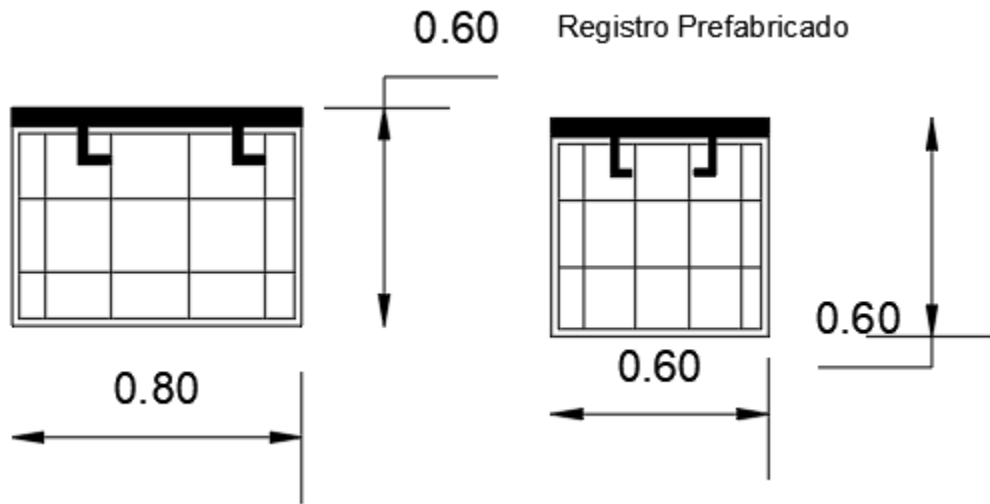


Figura 2 Detalle de registro general de paso.

Artículo 256. Toda instalación de controladores de tráfico deberá contar con tierra física la cual deberá tener una resistencia mínima de 25 Ohms y como mínimo las siguientes características:

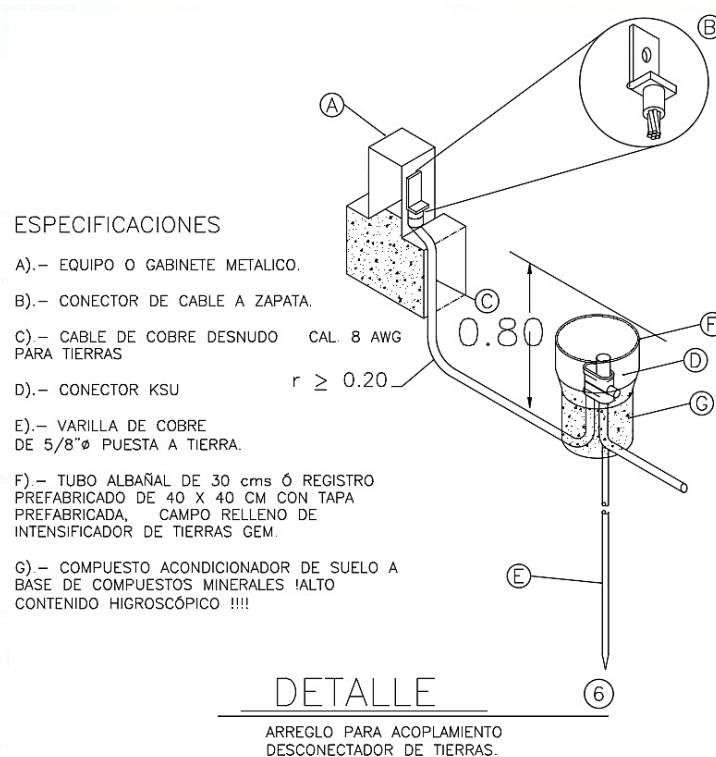


Figura 3 Isométrico de instalación para tierra física

Artículo 257. La canalización para la infraestructura de semáforos deberá tener un diámetro no menor a 4" y usar tubo PAD, se deberá considerar un ducto de reserva extra a los necesarios para la correcta instalación y operación de la infraestructura semaforizada. Todas las canalizaciones deberán estar rafiadas. Se recomienda como mínimo las siguientes dimensiones:

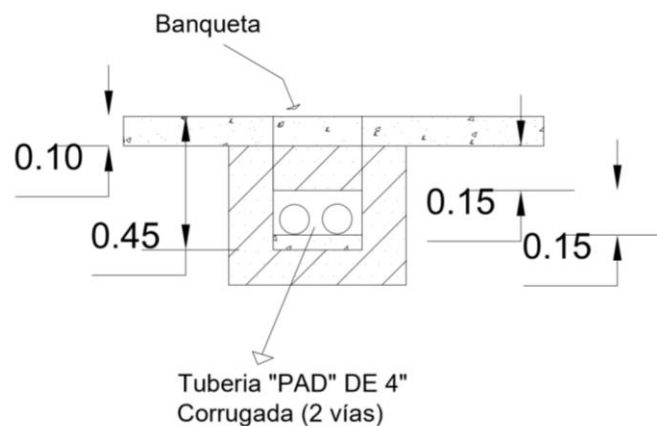


Figura 4 Detalle de canalización corte transversal.

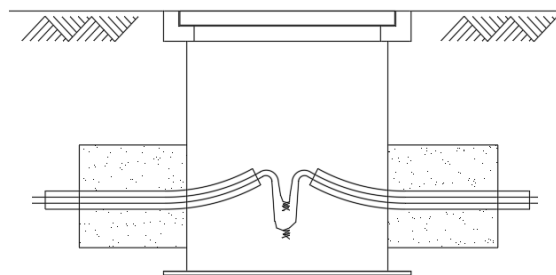


Figura 5 Detalle de canalización corte longitudinal.

Artículo 258. Las especificaciones técnicas de obra civil para postes de estructuras semaforicas, estas deberán ser acorde a las dimensiones de la estructura y sus características, la resistencia del concreto deberá ser de 200kg/cm² a 250 kg/cm² dependiendo del tipo de estructura, estas especificaciones deberán ser revisadas y autorizadas previa ejecución por el Departamento de Semaforización de la Secretaría.



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

Artículo 259. Las características del cableado eléctrico del control a cabezal serán revisadas y autorizadas por el Departamento de Semaforización.

Artículo 260. La alimentación eléctrica a la acometida será revisada y autorizada por el Departamento de Semaforización.

Artículo 261. La acometida debe de tener protección con centro de carga y termo magnético de 20 Amperes.

SECCIÓN CUARTA ESPECIFICACIONES DE UBICACIÓN DE ESTRUCTURAS SEMAFÓRICAS

Artículo 262. La Secretaría revisará, validará y autorizará el tipo, configuración y ubicación de las estructuras semafóricas y cabezales vehiculares, peatonales y especiales propuestas en los proyectos de modernización o nuevas intersecciones semaforizadas.

SECCIÓN QUINTA CONFIGURACIÓN DE LUCES EN CABEZAL PARA TRANSPORTE PÚBLICO

Artículo 263. El Departamento de Semaforización revisará, validará y autorizará, la programación y operación de los patrones de visualización (pictograma) de los semáforos exclusivos para el transporte público.



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro











Color	Señal				Descripción
ROJO	BUS				Alto
ÁMBAR	BUS				Precaución
VERDE	BUS				Siga de frente
VERDE	BUS				Siga de frente con vuelta derecha permitida
VERDE	BUS				Siga de frente con vuelta izquierda permitida
VERDE	BUS				Siga de frente con vuelta izquierda y derecha permitida

Figura 7. Configuración de luces en cabezal para transporte público

TÍTULO VII PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO, DE LA INSPECCIÓN Y VIGILANCIA, DE LAS NOTIFICACIONES, DE LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD Y PREVENTIVAS, DE LOS MEDIOS DE IMPUGNACIÓN Y DE LA DENUNCIA CIUDADANA

CAPÍTULO PRIMERO DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO

Artículo 264. La actuación administrativa en el procedimiento se desarrollará con arreglo a los principios de economía, celeridad, eficiencia, oficiosidad, legalidad, publicidad, igualdad, conveniencia y buena fe, podrá iniciarse de oficio o a petición de parte interesada o de sus representantes legítimos.

Artículo 265. La autoridad administrativa resolverá lo que corresponda en un plazo que no excederá de dos meses. Transcurrido dicho plazo, se entenderán las resoluciones en sentido negativo al promovente, a menos que en otra disposición legal o administrativa de carácter general se prevea lo contrario.



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

Artículo 266. El procedimiento administrativo continuará de oficio, sin perjuicio del impulso que puedan darle los interesados. En caso de corresponderles a estos últimos y no lo hicieren, operará la caducidad en los términos previstos en la normatividad aplicable.

CAPÍTULO SEGUNDO DE LA INSPECCIÓN Y VIGILANCIA

Artículo 267. Las autoridades administrativas municipales facultadas para realizar inspecciones, podrán practicar en todo momento visitas de inspección, así como las funciones de vigilancia y verificación que correspondan, para comprobar el debido cumplimiento de las disposiciones del presente Reglamento.

En materia de protección ambiental, la Procuraduría Estatal de Protección al Medio Ambiente y Desarrollo Urbano, realizará las inspecciones conforme a lo establecido en la Ley de Protección Ambiental para el Desarrollo Sustentable del Estado de Querétaro y su Reglamento.

Artículo 268. Los propietarios, responsables, encargados u ocupantes de los bienes muebles, obras en proceso o concluidas, lugares o establecimientos donde se desarrollen actividades o presten servicios, domicilios particulares, o cualquier tipo de inmueble, a quienes vaya dirigida la orden de visita de verificación, están obligados a permitir el acceso y dar facilidades e informes a las autoridades en el desarrollo de su labor. En caso de obstaculización u oposición a la práctica de la diligencia, la autoridad competente podrá solicitar el auxilio de la fuerza pública para efectuar la visita.

Artículo 269. La autoridad administrativa de acuerdo a sus atribuciones podrá ordenar la realización de visitas de verificación, así como la aplicación de medidas preventivas, correctivas y medidas de seguridad para el estricto cumplimiento del presente ordenamiento.

Artículo 270. Las visitas de inspección tendrán por objeto verificar que las construcciones y las obras de construcción o urbanización que se encuentren en proceso o terminadas, cumplan con las disposiciones de este Reglamento y demás ordenamientos legales aplicables, haciéndoselo saber en el momento de la diligencia a las personas con quienes se entienda, además de hacer constar tales hechos en el acta respectiva.

Artículo 271. Para la realización de visitas de inspección y vigilancia, el personal debidamente facultado deberá exhibir credencial vigente con fotografía, expedida por la autoridad competente, que lo acredite para desempeñar dicha función de verificación, así como orden escrita firmada de conformidad con el Reglamento de Inspección para el Municipio de Querétaro, el presente ordenamiento, la Ley de Procedimientos Administrativos del Estado de Querétaro y demás disposiciones legales aplicables.

Artículo 272. Las autoridades que tengan las atribuciones y funciones de inspección y vigilancia del municipio de Querétaro, deberán realizar dicha actividad conforme a lo siguiente:



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

- I. El personal debidamente facultado, deberá contar con orden por escrito que contenga la fecha, ubicación y el objeto de la verificación, fundamento y motivación legal, el nombre y la firma de la autoridad que expida la orden y el nombre del inspector;
- II. El personal que realice la inspección deberá identificarse ante el titular y si no lo encuentra ante su representante, encargado o dependiente, y entregar el documento original y/o copia legible dependiendo de la documentación que se trate; a fin de proceder al desahogo de la diligencia correspondientes en caso de que no se encuentre ninguno de los anteriores, el inspector procederá al desahogo de la misma, con la persona que se encuentre en el lugar o con los vecindados del mismo;
- III. El personal facultado para realizar la inspección, podrá efectuar la visita dentro del término de 20 (veinte) días hábiles contados a partir del día siguiente a la fecha de la orden, con fundamento en el Reglamento de Inspección y Verificación del Municipio de Querétaro, la Ley de Procedimientos Administrativos del Estado de Querétaro y demás disposiciones legales aplicables en la materia; en el sitio o inmueble donde se ubique el bien, estructura o elemento motivo de la inspección;
- IV. El personal que realice la inspección deberá requerir a la persona con quien se entienda la diligencia, para que designe dos personas que funjan como testigos del desarrollo de la diligencia, apercibiéndole que, en caso de no hacerlo, estos serán nombrados por el propio inspector;
- V. De toda visita o diligencia se levantará acta circunstanciada por duplicado, en la que se expresará lugar, fecha y nombre de la persona con quien se entienda la diligencia, así como las incidencias y el resultado de la misma. El acta debe ser firmada por el inspector, por la persona con quien se entendió la diligencia y por los testigos de asistencia. Si alguna de las personas señaladas se niega a firmar, el inspector lo hará constar en el acta, sin que esta circunstancia invalide el documento. El acta tendrá valor probatorio pleno, salvo prueba de lo contrario. Si fue firmada sin protesta por el interesado o los testigos propuestos, no admitirá prueba en contrario; y
- VI. Tratándose de órdenes emitidas por la autoridad competente, el original quedará en poder de la persona con quien se entendió la diligencia y con respecto al acta circunstanciada, se hará entrega de la copia correspondientes; los documentos restantes se entregarán a la autoridad emisora de la orden.

Artículo 273. Para la práctica de diligencias de verificación, se podrá habilitar días y horas para la realización de diligencias. El personal al realizar las visitas de inspección, deberá contar con identificación oficial, y orden escrita debidamente fundada y motivada, con firma autógrafa expedida por la autoridad competente, en la que deberá precisarse lo siguiente:



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

- I. El objeto de la verificación, es decir, los documentos, bienes inmuebles, lugares, o establecimientos donde se desarrollen las actividades o presten servicios, domicilios particulares, o cualquier tipo de inmueble que habrá de verificarse;
- II. El objeto de la visita;
- III. El nombre de la persona con la que habrá de entenderse. Bastará que en la orden de visita se mencione el nombre del propietario, responsable, encargado, dependiente u ocupantes, para que se tenga por cumplimentado el requisito del nombre de la persona con quien se habrá de entender la visita;
- IV. El alcance que deba de tener; y
- V. Las disposiciones legales en que se fundamente.

Artículo 274. Para el caso que, en las diligencias de verificación, se observen irregularidades y/o faltas que ameriten sanciones, la autoridad administrativa deberá actuar de acuerdo a sus facultades y/o en su caso dar vista a la autoridad competente para que ésta proceda a aplicar las sanciones correspondientes.

CAPÍTULO TERCERO DE LAS INFRACCIONES

Artículo 275. Constituyen infracciones al Corresponsable de Ingeniería de Tránsito de acuerdo al presente Reglamento, las siguientes:

- I. Efectuar actividades que no concuerden con los conceptos de ética profesional contenidos en el presente ordenamiento jurídico;
- II. Realizar directa o indirectamente, gestiones no éticas, encaminadas a desplazar o sustituir con información falsa a lo largo del proceso de elaboración y presentación de los estudios de impacto en movilidad;
- III. El descuido o abandono del trámite relacionado con el Dictamen de Impacto de Movilidad que se le haya encomendado;
- IV. Entregar información incompleta.
- V. Entregar información falsa.
- VI. Obstaculizar el trabajo de la Secretaría de Movilidad, con acciones como: callar, alterar o deformar, parcial o totalmente, hechos, situaciones o información requerida para la emisión del Dictamen de Impacto de Movilidad y su visto bueno;



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

- VII. No atender en tiempo y forma las acciones de integración, mitigación y compensación que señale la Secretaría de Movilidad en el Dictamen de Impacto de Movilidad;
- VIII. Incurrir reiteradamente en faltas de probidad o en notorias deficiencias o vicios debidamente comprobados en el ejercicio profesional;
- IX. Realizar reiteradamente actos propios de la profesión con negligencia o notoria impericia en perjuicio de sus clientes; y
- X. Actuar con dolo en perjuicio de sus clientes o para beneficio personal, en el ejercicio de Corresponsable de Ingeniería de Tránsito.
- XI. La falta de notificación en tiempo y forma a la Secretaría de Movilidad respecto a incumplimientos o modificaciones al proyecto autorizado mediante el Dictamen de Impacto en Movilidad;
- XII. Ostentarse como Corresponsable de Ingeniería de Tránsito sin contar con registro y/o cédula profesional a través de documentos falsos o alterados; y
- XIII. Los demás casos previstos en el presente ordenamiento, código de ética profesional o estatuto orgánico del Colegio al que pertenezca.

CAPÍTULO CUARTO DE LAS SANCIONES

Artículo 276. En relación al Corresponsable de Ingeniería de Tránsito, la Secretaría de Movilidad a través de la Dirección de Gestión para la Movilidad, podrá imponer sanciones a quienes incurran en faltas derivadas de las acciones y/o trabajos que hayan ejecutado. Las sanciones pueden ser:

- I. Amonestación del Registro;
- II. Suspensión del Registro; Y
- III. Cancelación del Registro.

Artículo 277. La suspensión del registro ante la Secretaría de Movilidad para el ejercicio de Corresponsable de Ingeniería de Tránsito. La cual deberá ser al menos de un año natural. , además de dar vista a la Institución, Colegio o Barra de Profesionistas del Estado que lo acredita como Corresponsable de Ingeniería de Tránsito.

Artículo 278. La cancelación del registro será definitiva ante la Secretaría de Movilidad para el ejercicio de Corresponsable de Ingeniería de Tránsito, se aplicará en caso de acumular:



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

- I. Tres amonestaciones en menos de un año natural; y/o
- II. Tres suspensiones en un periodo de cinco años, contados a partir de la emisión de la primera suspensión.

Además de dar aviso a la Institución, Colegio o Barra de Profesionistas del Estado que lo acredita como Corresponsable de Ingeniería de Tránsito.

Artículo 279. Para la imposición de sanciones a que se refiere este ordenamiento, se tomará en cuenta:

- I. La gravedad de la infracción, considerando principalmente los daños y acciones de mitigación que se hubiesen producido, o pudieran producirse y en su caso, las afectaciones a la salud y seguridad de las personas;
- II. El beneficio obtenido por los actos que motiven la sanción;
- III. El carácter intencional o negligente de la acción u omisión constitutiva de la infracción; y
- IV. La calidad de reincidente del infractor.

Artículo 280. Los ciudadanos tendrán el derecho de interponer denuncias por lo que consideren violación a las disposiciones contenidas en el presente Reglamento y/o consideren afecte la salud o seguridad de las personas.

CAPÍTULO TERCERO NOTIFICACIONES

Artículo 281. Las notificaciones que conforme a las disposiciones deban desahogarse deberán realizarse conforme a lo estipulado con el Código de Procedimientos Civiles del Estado, así como en la Ley de Procedimientos Administrativos del Estado de Querétaro.

Artículo 282. Las notificaciones realizadas al interesado o su representante podrán desahogarse de manera presencial dándose por enterados del acto y se tendrá por legalmente realizada.

Artículo 283. Las notificaciones que deban hacerse a las autoridades, en los términos del presente ordenamiento, se realizarán mediante oficio. Toda notificación surtirá sus efectos el mismo día en que se hubiere efectuado.

Artículo 284. En notificaciones de carácter personal, la autoridad deberá asentar la fecha en que está se efectúe, recabando el nombre y la firma con quién se entiende la diligencia. Si ésta se negara, se hará constar tal circunstancia en el acta de notificación, sin que por ello pierda su validez.



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

CAPÍTULO CUARTO MEDIDAS DE SEGURIDAD Y PREVENTIVAS

Artículo 285. Las autoridades administrativas en el ámbito de su competencia podrán dictar medidas preventivas y/o correctivas, de conformidad con el Reglamento de Inspección para el Municipio de Querétaro, asimismo podrán adoptar medidas de seguridad que señala la Ley de Procedimientos Administrativos del Estado de Querétaro.

Artículo 286. Se entiende por medidas de seguridad, la adopción y ejecución de acciones y disposiciones que dicten las autoridades administrativas, encaminadas a evitar los daños que puedan causar las instalaciones, construcciones, obras y demás situaciones que afecten la seguridad, salubridad, movilidad o salud pública, así como el desarrollo urbano sostenible y sustentable, derivadas de los actos de inspección y vigilancia que lleven a cabo las autoridades competentes.

Artículo 287. Las medidas de seguridad son de inmediata ejecución, tienen carácter preventivo y se aplicarán sin perjuicio de las sanciones que en su caso correspondan.

Artículo 288. La autoridad que tenga conocimiento de la existencia de cualquier situación de peligro, podrá promover ante otras de los distintos ámbitos u órdenes, la limitación o suspensión de la instalación o funcionamiento de industrias, comercios, servicios, desarrollos urbanos o cualquier actividad que afecte o pueda afectar la integridad física de las personas, el ambiente, la seguridad o causar desequilibrio ecológico irreparable.

Artículo 289. Como medidas preventivas y/o medidas correctivas y medidas de seguridad podrán aplicarse la suspensión de trabajos; clausura temporal o definitiva, total o parcial de las instalaciones, construcciones y obras y vialidades; la desocupación o desalojo de inmuebles; la demolición de edificaciones; el retiro de instalaciones; la prohibición de actos de utilización; y aquellas que resulten necesarias para controlar cualquier situación que afecte el diseño vial y urbano autorizado por las autoridades.

Artículo 290. Para la ejecución de medidas preventivas y medidas correctivas no será necesario notificar previamente al afectado, pero en todo caso, deberá levantarse acta circunstanciada de la diligencia de conformidad con el Reglamento de Inspección para el Municipio de Querétaro y la Ley de Procedimientos Administrativos del Estado de Querétaro.

Artículo 291. Para la ejecución de la medida de seguridad, se notificará al interesado antes de su aplicación en términos de lo dispuesto por la Ley de Procedimientos Administrativos del Estado de Querétaro. Cuando se trate de un caso de alto riesgo, de emergencia o de desastre, las medidas de seguridad serán ejecutadas por la autoridad, sin notificación previa.

CAPÍTULO QUINTO DE LOS MEDIOS DE IMPUGNACIÓN



Secretaría de Movilidad

Reglamento de Diseño Vial y Urbano para la Movilidad Sostenible del Municipio de Querétaro

Artículo 292. Los actos administrativos emitidos por el Municipio en la aplicación del presente ordenamiento, podrán combatirse a través de los medios de impugnación previstos en la Ley de Procedimientos Administrativos del Estado de Querétaro y la Ley de Enjuiciamiento de lo Contencioso Administrativo del Estado de Querétaro.

CAPÍTULO SEXTO DE LA DENUNCIA CIUDADANA

Artículo 293. Cualquier ciudadano podrá denunciar o dar vista por escrito o por los medios electrónicos previstos por el Municipio de Querétaro, en sus formatos de quejas o denuncias, de las obras que a su criterio puedan constituir riesgo para sus propiedades, para los trabajadores de la misma y para el medio ambiente.

Artículo 294. Cuando se inicien obras que no cumplan con lo dispuesto en el presente ordenamiento, podrán ser denunciadas por cualquier persona interesada y serán sujetas a la aplicación de las medidas preventivas y correctivas que a consideración de la autoridad administrativa sean necesarias para garantizar el apego a los ordenamientos legales aplicables, sin perjuicio de otras responsabilidades.

TRANSITORIOS

PRIMERO. Se derogan las disposiciones que contravengan al presente Acuerdo;

SEGUNDO. La Secretaría del Ayuntamiento, en coordinación con las Secretarías de Finanzas, Movilidad, Desarrollo Sostenible, realizarán los trabajos necesarios para garantizar la congruencia entre los instrumentos normativos donde se determine la demanda de los cajones de estacionamiento dentro del territorio municipal y el presente Acuerdo: y

TERCERO. Los asuntos que se encuentren en trámite al momento de la presente reforma, se resolverán hasta su total conclusión en los términos reglamentarios vigentes al momento de su ingreso.