



PLAN REGULADOR DEL CANTÓN DE MONTES DE ORO

Puntarenas

REGLAMENTO DE VIALIDAD

<b>Cap 1.</b>	<b>DISPOSICIONES GENERALES .....</b>	<b>3</b>
Art. 1.1.	Ámbito y Carácter del Reglamento .....	3
Art. 1.2.	Marco Normativo.....	3
Art. 1.3.	Carácter e Interpretación de las Normas .....	3
Art. 1.4.	Principales Determinaciones del Reglamento de Vialidad del cantón de Montes de Oro .....	3
Art. 1.5.	Fundamento.....	4
Art. 1.6.	Importancia de la vialidad del cantón .....	4
<b>Cap 2.</b>	<b>JERARQUIZACIÓN VIAL .....</b>	<b>4</b>
Art. 2.1.	Deslinde de las competencias .....	4
Art. 2.2.	Jerarquía de la Red Vial .....	5
Art. 2.3.	Condiciones de diseño.....	5
Art. 2.4.	Rutas Nacionales.....	7
Art. 2.5.	Caracterización de la Red Vial Nacional existente.....	7
Art. 2.6.	Red Vial Cantonal.....	7
Art. 2.7.	Caracterización de la Red Vial Cantonal .....	8
Art. 2.8.	Caminos vinculados a Áreas Silvestres de Protección.....	11
Art. 2.9.	Caminos afectados por amenazas naturales .....	11
Art. 2.10.	Análisis de Puentes .....	12
<b>Cap 3.</b>	<b>SEGURIDAD VIAL.....</b>	<b>13</b>
Art. 3.1.	Demarcación y señalización vial .....	13
Art. 3.2.	Reductores de Velocidad. ....	14
Art. 3.3.	Publicidad en vía pública .....	14
<b>Cap 4.</b>	<b>MOVILIDAD Y TRANSPORTE PÚBLICO .....</b>	<b>15</b>
Art. 4.1.	Fortalecimiento de la red peatonal.....	15
Art. 4.2.	Fortalecimiento de ciclo vías.....	17
Art. 4.3.	Condiciones de diseño.....	17
Art. 4.4.	Transporte Público.....	18
<b>Cap 5.</b>	<b>ESTACIONAMIENTOS .....</b>	<b>19</b>



## PLAN REGULADOR URBANO DEL CANTÓN DE MONTES DE ORO - PUNTARENAS

Art. 5.1.	Tipología de Estacionamientos.....	19
Art. 5.2.	Estacionamiento en Vía Pública.....	19
Art. 5.3.	Espacios de arrendamiento temporal municipal.....	19
Art. 5.4.	Sanciones y procedimientos.....	20
Art. 5.5.	Estacionamiento en Suelo Privado.....	20
Art. 5.6.	Número de Espacios de Estacionamiento.....	21
Art. 5.7.	Consideraciones de Diseño.....	24
Art. 5.8.	Soluciones y Requisitos.....	24
Art. 5.9.	Estacionamientos reservados.....	24
Art. 5.10.	Regulaciones de pesos, dimensiones y zonas de carga y descarga.....	25
Art. 5.11.	En los usos de taller, industria y bodega.....	25
Art. 5.12.	Discrecionalidad sobre la determinación del número de estacionamientos necesarios.....	25
<b>Cap 6.</b>	<b>PROPUESTA VIAL.....</b>	<b>26</b>
Art. 6.1.	Rutas con continuidad vial.....	26
Art. 6.2.	Nueva Vialidad.....	27
Art. 6.3.	Servidumbres.....	29
Art. 6.4.	Recuperación de derechos viales en la red vial cantonal.....	29
Art. 6.5.	Inclusión de Planes de Desarrollo, Conservación y Seguridad Vial Cantonal.....	29
<b>Cap 7.</b>	<b>ESPACIO PÚBLICO.....</b>	<b>30</b>
Art. 7.1.	Definición:.....	30
Art. 7.2.	Ocupación y Obras en el Espacio Público:.....	30
Art. 7.3.	Ocupación de Espacio Público:.....	30
Art. 7.4.	Pago por ocupación del espacio público:.....	30
Art. 7.5.	Obras en el Espacio Público:.....	30
Art. 7.6.	Aceras, cercas, canoas y bajantes:.....	30
Art. 7.7.	Aceras:.....	30
Art. 7.8.	Cajas y pozos de registro:.....	31
Art. 7.9.	Rampas para personas con discapacidad:.....	31
Art. 7.10.	Elementos de seguridad:.....	31
Art. 7.11.	Arborización de las calles y mobiliario urbano:.....	31
Art. 7.12.	Rotura de Pavimento:.....	32
Art. 7.13.	Instalaciones provisionales, materiales y escombros en la vía:.....	32



## Cap 1. DISPOSICIONES GENERALES

### Art. 1.1. **Ámbito y Carácter del Reglamento**

El ámbito geográfico de aplicación del presente reglamento es el cantón, sin perjuicio de lo que estipula y reglamenta la Ley General de Caminos Públicos (Ley N° 5060), el “Reglamento de Fraccionamiento y Urbanizaciones” y el “Reglamento de Construcciones” del INVU.

El “Reglamento de Vialidad en el cantón de Montes de Oro”, es el documento en el que se recopilan los parámetros de aplicación para el diseño de la red vial cantonal competencia de la Municipalidad, documento al que tendrán que ajustarse todos los planes y proyectos en los que se definan las características de los elementos viales.

### Art. 1.2. **Marco Normativo**

Todo lo correspondiente a vialidad cantonal se complementa con la normativa emitida por los órganos competentes a nivel nacional, regional y local. Tales como: Ley General de Caminos Públicos, No. 5060; Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal, No. 9329; Ley de Administración Vial, N° 6324; Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, No. 9078; Reglamento a la Ley 9329, decreto N° 40137-MOPT, entre otros. Regirá lo establecido en este Plan Regulador y sus Reglamentos de Zonificación, Fraccionamientos y Urbanizaciones y el Reglamento de Construcciones.

### Art. 1.3. **Carácter e Interpretación de las Normas**

Con este reglamento la Municipalidad denegará todos aquellos planes y proyectos que no cumplan la reglamentación estipulada en el presente reglamento o, en caso de proponer soluciones alternativas no demuestren fehacientemente su idoneidad para el caso concreto en que se utilizarían.

Asimismo, la Municipalidad denegará todos aquellos planes o proyectos que resulten en clara oposición a los criterios e indicaciones recogidos en el presente reglamento.

En el caso en que se observaran discrepancias, en cuanto a parámetros cuantitativos o especificaciones técnicas, entre el articulado del presente reglamento y otra disposición reglamentaria o las condiciones establecidas por la Municipalidad, prevalecerán los valores establecidos en este Reglamento de Vialidad Cantonal, salvo en los casos, en que expresamente se indique la norma que rige. La aceptación por la Municipalidad de modificaciones o actualizaciones de estos documentos exigirá la inmediata modificación de los artículos correspondientes del presente Reglamento.

### Art. 1.4. **Principales Determinaciones del Reglamento de Vialidad del cantón de Montes de Oro**

A continuación, se destacan las principales determinaciones que contiene el presente Reglamento, con objeto de proporcionar a la Municipalidad y al desarrollador un panorama general de las exigencias en cuanto a planificación y diseño:

- a) Administrar las vías de la red vial cantonal y dictar medidas que logren la seguridad, eficiencia y equidad en su uso y disfrute.



- b) Considerar como objetivo principal que los diversos elementos de la red vial ofrezcan una adecuada funcionalidad a cada tipo de vías del presente reglamento.
- c) Las actuaciones sobre la red vial nacional que transcurra por los límites municipales deberán realizarse en coordinación conjunta entre la Municipalidad y el MOPT.
- d) Toda vialidad de proyectos para fraccionamiento de lotes, urbanizaciones o condominios deberá ejecutarse cumpliendo con el presente Reglamento, y en lo no normado se complementará con lo estipulado en los Reglamentos de Construcciones y Fraccionamientos y Urbanizaciones del INVU.

### **Art. 1.5. Fundamento**

El presente Reglamento es el conjunto de parámetros y normas para el ordenamiento y la operatividad de los sistemas de vialidad del Cantón de Montes de Oro.

Busca establecer un adecuado sistema vial que asegure la funcionalidad del cantón, en estrecha coordinación con los municipios colindantes y el MOPT, mediante la aplicación de un conjunto de parámetros y normas para el ordenamiento, así como la operatividad de los sistemas de vialidad del Cantón.

### **Art. 1.6. Importancia de la vialidad del cantón**

La red vial es sumamente importante para el desarrollo socioeconómico del cantón, la cual juega un rol preponderante en la administración y ordenamiento territorial bajo su circunscripción, donde la red vial destaca por:

- a) Lograr una relación directa entre el sistema vial y los diferentes usos del suelo, establecidos en el Reglamento de Zonificación del Plan Regulador.
- b) Mejorar el desplazamiento entre cada una de las zonas del cantón, mediante un sistema de desplazamientos integrado y eficiente, que contemple los intereses de todos los usuarios del espacio público: peatones, transporte público, transporte privado.
- c) Servir de cauce al tráfico rodado local y conexión interurbana entre Montes de Oro y sus cantones vecinos.
- d) Contribuir a formalizar, integrar y armonizar el paisaje y el ambiente al que se abre el crecimiento urbano.
- e) Establecer con base en parámetros de ingeniería de tránsito y urbanísticos una mayor eficiencia del sistema de transportes, circulación peatonal y trazados para las bicicletas, mediante adecuados sistemas de movilidad urbana, respetando los derechos de vía, sus dimensiones e infraestructura permitida.
- f) Garantizar el tránsito seguro de vehículos y peatones.
- g) Servir de referencia al fraccionamiento y la disposición de la edificación.
- h) Acoger el estacionamiento de vehículos.

## **Cap 2. JERARQUIZACIÓN VIAL**

### **Art. 2.1. Deslinde de las competencias**

Corresponderá la administración de la Red Vial Nacional al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y la Red Vial Cantonal a la Municipalidad de Montes de Oro.

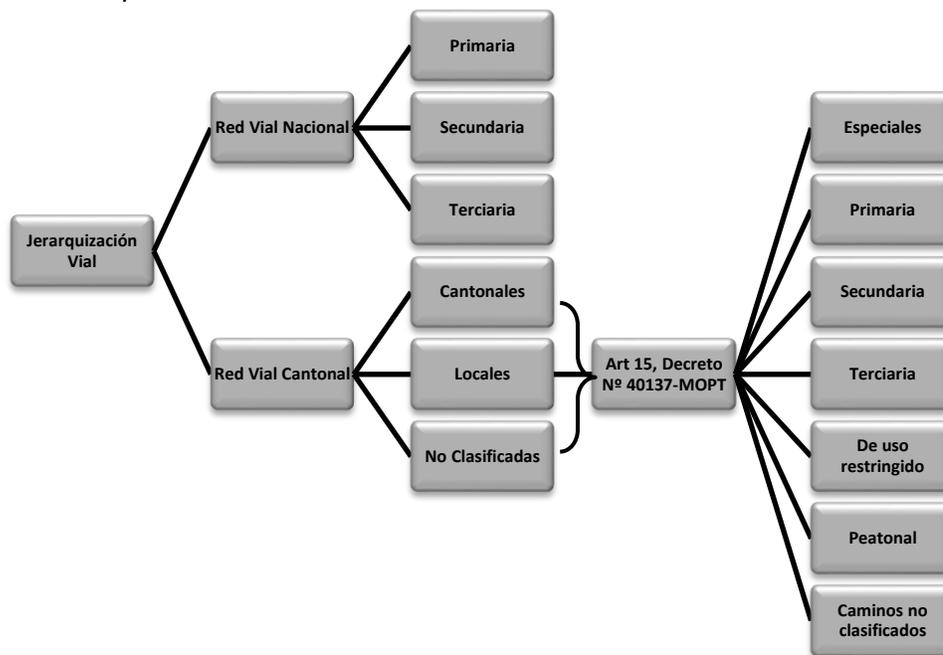


La Municipalidad deberá mantener una adecuada y sana comunicación directa con el CONAVI que agilice tramites y provea una asistencia a los vecinos que deseen interponer alguna solicitud ante el CONAVI.

### Art. 2.2. Jerarquía de la Red Vial

La red vial de Costa Rica, se jerarquiza de forma administrativa según lo estipulado en la Ley General de Caminos Públicos, No. 5060, sin embargo, haciendo alusión al artículo 15, criterios de clasificación para calles locales, del Decreto N° 40137-MOPT, Reglamento a la Primera Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal se indica que todas aquellas calles o caminos públicos incluidos en esta categoría, se clasificarán con base en los criterios que al efecto establecerá cada municipalidad, cuando exista el respectivo Reglamento aprobado; de lo contrario se regirán por lo dispuesto en el Reglamento para el Control Nacional de Fraccionamientos y Urbanizaciones vigente emitido por el Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo. Tal como se indica en la siguiente figura:

Figura No. 1 - Jerarquización vial.



Fuente: INVU, 2017.

### Art. 2.3. Condiciones de diseño

En el cantón de Montes de Oro, la red vial local cuenta con derechos de vía bastante variados, en sitio se han constatado anchos que van desde los 6.00m a 18.00m en promedio, a excepción de la ruta que va desde Miramar hasta Cedral, pasando por los poblados de Palmital, Laguna, Ventanas, la cual se encuentra en proceso de conformado y asfaltado mediante convenios con el MOPT, GIZ, Municipalidad y otras entidades.

Por otra parte, se identificaron vías que ofrecen dificultad de acceso por su estado en la superficie de ruedo y por falta de estructuras de puentes, los cuales, aunados a los derechos de vía reducidos, nos obliga a generar una jerarquización vial con el fin de uniformar la red vial



## PLAN REGULADOR URBANO DEL CANTÓN DE MONTES DE ORO - PUNTARENAS

permitiendo el crecimiento ordenado del cantón, A continuación, se presentan los estándares operativos y de diseño de las vías de acuerdo con su clasificación funcional:

Tabla No.1 - Características mínimas de la red vial cantonal según jerarquía.

	<b>Primarias</b>	<b>Secundarias</b>	<b>Terciarias</b>	<b>De uso restringido</b>
<b>Número mínimo de carriles</b>	1 por sentido	1 por sentido	1 por sentido	1 por sentido
<b>Derecho de vía mínimo</b>	14,00 m	10,00 m	8,50 m	7,40 m
<b>Ancho de Calzada</b>	9,00 m	7,00 m	5,50 m	5,00 m
<b>Aceras</b>	1,50 m	1,20 m	1,20 m	1,20 m
<b>Zonas Verdes / cordón y caño</b>	1,00 m	0,30 m	0,30 m	0,00 m
<b>Cruces peatonales</b>	A nivel	A nivel	A nivel	A nivel
<b>Vías marginales</b>	No requeridas	No requeridas	No requeridas	No requeridas
<b>Paradas de transporte público</b>	A través de bahías obligatorias en carriles derechos o izquierdos.	A través de bahías obligatorias en carriles derechos o izquierdos.	Prohibido	Prohibido
<b>Estacionamiento Lateral</b>	Permitido sólo en vías con dos carriles en un mismo sentido.	Permitido sólo en vías con dos carriles en un mismo sentido.	Prohibido parqueo fijo, solo temporal o transitorio	Prohibido
<b>Circulación y estacionamiento de transporte pesado</b>	Permitida con regulación horaria	Permitida con regulación horaria	Prohibida	Prohibida

Fuente: INVU, 2017.

En el caso de parques industriales, las calles serán consideradas vías especiales, estarán consideradas fuera de esta jerarquización, considerándose para sus derechos de vías los siguientes datos: Vías primarias, 24 metros; Vías secundarias; 17 metros; Vías terciarias, 14 metros. Las vías no clasificadas se guiarán por lo establecido en la Ley General de Caminos Públicos, NO.5060.

Además, se debe considerar en el diseño de las vías los siguientes parámetros:

- El cordón y caño en las esquinas de las calles se proyectarán en forma circular con un radio mínimo de 6 m.
- En los tramos curvos, en las zonas industriales y comerciales que permitan circular y maniobrar a los vehículos pesados, debe quedar delimitado por la traza de una corona circular cuyos radios mínimos deben ser de 10 m.
- En todo cruce de calle se recortarán las esquinas en el límite de propiedad, mediante un ochavo de dos metros cincuenta centímetros (2,50m), por cada lado.



- d) Igualmente, se respetarán los criterios anteriores en el diseño de la vialidad para permitir el acceso de vehículos pesados a éstas, sin rebasar líneas continuas ni infringir otras normas, como las definidas en el Reglamento para el Control Nacional de Fraccionamiento y Urbanizaciones realizado por el INVU.
- e) Además, los criterios para diseñar las vías destinadas para el transporte de carga de materiales peligrosos se establecen por la Dirección de Ingeniería de Tránsito y el Decreto N° 24715-S-MINAE-MOPT-MEIC en el “Reglamento para el Transporte Terrestre de Productos Peligrosos”.

### Art. 2.4. Rutas Nacionales

Esta red estará constituida por las siguientes clases de caminos públicos.

- a) **Primarias:** Son aquellas que interconectan las principales carreteras nacionales y sirven de enlace, principalmente, entre los centros urbanos (cabeceras cantónales principales), aeropuertos, zonas industriales, comerciales y recreativas de importancia nacional.
- b) **Secundarias:** Son aquellas que sirven de enlace entre los principales centros urbanos, no servidos por las vías primarias.
- c) **Terciarias:** Son aquellas que sirven de colectoras de tránsito para las vías primarias y secundarias, así como de enlace entre los centros urbanos de segundo orden (cabeceras de cantones pequeños y distritos grandes).

### Art. 2.5. Caracterización de la Red Vial Nacional existente

En el cantón se identificaron cuatro tipos de vías regionales: Ruta N° 1 (carretera Interamericana), que es una vía Regional Primaria, la ruta N° 144 que es la vía de acceso principal al cantón iniciando en Cuatro Cruces y terminando al norte del casco urbano, esta ruta al contar únicamente con un carril por sentido presenta un problema de congestión vial en horas pico, por lo que se deberá de buscar soluciones para mitigar este efecto como la construcción de bahías para autobuses o ampliación de carriles de circulación, N° 604 que entronca con la Interamericana desde Cuatro Cruces hasta El Arreo hacia Barranca y la N° 615 que inicia desde el norte del casco urbano de Miramar hasta la Plaza de deportes de Laguna, esta última se encuentra dentro del Plan estratégico municipal con el propósito de plantear al Gobierno Central (MOPT), una ampliación de la ruta Nacional hasta San Francisco de Cedral, convirtiendo parte de las rutas cantonales 6-04-001 y 6-04-002 a nacional.

Los retiros sobre las Vías Nacionales serán determinados por el MOPT.

### Art. 2.6. Red Vial Cantonal

De acuerdo con la Ley General de Caminos Públicos, No. 5060, corresponde su administración a las municipalidades mediante el presente reglamento de vialidad. Estará constituida por los siguientes caminos:

- a) **Especiales:** Aquellas que se indican en los Planes Reguladores o en proyectos especiales o parciales debidamente aprobados por el INVU, tales como zonas industriales. Su sección será la indicada en cada caso y deberán integrarse adecuadamente a la vialidad existente o propuesta para la zona.



## PLAN REGULADOR URBANO DEL CANTÓN DE MONTES DE ORO - PUNTARENAS

- b) **Primarias:** Aquellas que constituyen una red vial continua, sirven para canalizar las vías locales hacia sectores de la ciudad o bien, hacia carreteras de enlace entre el desarrollo propuesto y otros núcleos poblados o que se considere que puedan llegar a tener esa función.
- c) **Secundarias:** Aquellas vías colectoras de las vías internas de la urbanización.
- d) **Terciarias:** Aquellas que sirvan a 100 o menos unidades de vivienda o lotes.
- e) **De uso restringido:** Son las vías terciarias que por sus características de continuidad limitada tendrán un derecho de vía menor.
- f) **Caminos no clasificados:** Caminos públicos no clasificados dentro de las categorías descritas anteriormente, tales como, sendas, veredas, que proporcionen acceso a muy pocos usuarios, quienes sufragarán los costos de mantenimiento y mejoramiento.

Dicha clasificación, está indicada en el mapa de la propuesta vial, e incluye aquellas vías o segmentos de vías que no cumplen con los parámetros de las categorías anteriores.

### Art. 2.7. Caracterización de la Red Vial Cantonal

La red vial del cantón de Montes de Oro se encuentra debidamente inventariada y codificada por el departamento de Unidad Técnica de Gestión Vial de la Municipalidad e incluido en el registro vial del departamento de Planificación Sectorial del MOPT, quienes documentan dentro de sus registros un listado de 77 caminos, para una extensión de 211,197 kilómetros lineales (doscientos once kilómetros con ciento noventa y siete metros) de red vial cantonal.

Tabla No. 2 - Listado de caminos pertenecientes a la red vial cantonal.

Código	Nombre	Longitud (Km)	Tipo de superficie de ruedo	Estado superficie de ruedo	TPD	Jerarquía
6-04-001	SAN FRANCISCO	12,11	1	4	290	Primaria
6-04-002	ZAGALA VIEJA LAGUNA	21,46	4	3	156	Primaria
6-04-003	BAJO CALIENTE	7,1	4	3	80	Terciaria
6-04-004	LA TROCHA CEDRAL ZAPOTAL	4,87	4	2	20	Secundaria
6-04-005	LA UNION	6,61	4	2	50	Secundaria
6-04-006	CEMENTERIO VELAZQUEZ	2,28	4	3	20	Terciaria
6-04-007	LAGUNA VELAZQUEZ	2,27	4	2	0	Secundaria
6-04-008	LOS FONSECA -MARIN	1,2	5	1	70	Uso Restringido
6-04-009	CEDRAL ESQUIPULA	3,9	5	1	0	Terciaria
6-04-010	QUEBRADA AZUFRADA-ESQUIPULAS	1,04	5	1	0	Alameda
6-04-011	LAS ISLA	3,89	4	4	120	Secundaria
6-04-012	CALLE TAMARINDO	1,87	1	4	260	Secundaria
6-04-013	LAGUNA- ZAPOTAL	5,83	4	3	10	Secundaria
6-04-014	CEMENTERIO-JABONAL	1,2	5	1	0	Alameda
6-04-015	SABANA	6,81	4	2	100	Primaria
6-04-016	CUADRANTES MIRAMAR CENTRO	9,3	1	4	920	Primaria
6-04-017	MIRAMAR - ZAGALA	7,72	4	4	350	Primaria



## PLAN REGULADOR URBANO DEL CANTÓN DE MONTES DE ORO - PUNTARENAS

6-04-018	BARRIOS SUR, MIRAMAR	7,1	3	3	0	Secundaria
6-04-019	BARRIO SAN ISIDRO	2,264	3	3	200	Terciaria
6-04-020	SAN JOAQUIN	1,1	4	3	50	Terciaria
6-04-021	PALMITAL-ZAPOTAL	7,08	4	3	100	Primaria
6-04-022	MIRAMAR - JABONAL	11,67	5	1	20	Secundaria
6-04-023	TROCHA ZAPOTAL	1,45	5	2	30	Secundaria
6-04-024	ZAPOTAL - PUENTE JABONAL	1,97	4	3	40	Terciaria
6-04-025	MANCUERNA	1,75	4	3	30	Terciaria
6-04-026	PAVONES MIRAMAR	4,79	5	2	140	Secundaria
6-04-027	CALLE BUENOS AIRE	2,16	5	1	330	Secundaria
6-04-028	LA ISLA - SABANA	1,31	4	4	50	Secundaria
6-04-029	MAR AZUL	0,911	1	4	0	Terciaria
6-04-030	PARQUE INFANTIL TAMARINDO	0,049	4	4	40	Terciaria
6-04-031	SECADO ECOLOGICO	0,844	4	4	260	Secundaria
6-04-032	LA ISLA - FINCAS	1,72	5	1	0	Terciaria
6-04-033	CALLE ALFREDO	0,45	3	4	80	Primaria
6-04-034	BARRIOS NORTE, MIRAMAR	2,578	3	3	0	Terciaria
6-04-035	CALLE ENTRADA MINA BELLAVISTA	0,577	4	4	40	Secundaria
6-04-036	CEDRAL CENTRO	1,915	1	4	0	Primaria
6-04-037	CAMINO AGUA BUENA	6,69	4	1	50	Terciaria
6-04-038	ENTRADA TAMARINDO	0,097	1	4	80	Secundaria
6-04-039	ZAGALA A ENT.01	3,11	4	4	130	Primaria
6-04-040	LAGUNILLA	7,1	4	2	80	Secundaria
6-04-041	CEMENTERIO – ZAGALA VIEJA	0,574	4	4	30	Secundaria
6-04-042	CALLE RUDIN	0,498	1	5	0	Secundaria
6-04-043	CEDRAL - PUEBLO NUEVO	1,75	4	3	80	Terciaria
6-04-044	CALLE CASCANTE	2,05	4	3	190	Terciaria
6-04-045	SAN MIGUELITO	0,675	4	4	20	Uso Restringido
6-04-046	LOS OLIVOS - SANTA ROSA	1,239	1	4	0	Secundaria
6-04-047	PUENTE - RIO SECO	0,15	4	4	10	Secundaria
6-04-048	CABALLO BLANCO	6,04	4	2	0	Uso Restringido
6-04-049	LOS CHOLOS	2	4	2	30	Terciaria
6-04-050	ANDRES FONSECA	0,215	5	2	0	Uso Restringido
6-04-051	CALLE MOLINA	0,568	4	2	60	Terciaria
6-04-052	LOS CHAVEZ	1,26	4	2	50	Terciaria
6-04-053	SOFOCA	2,31	4	2	0	Secundaria
6-04-054	LAS MICAS – LA UNION	2,37	4	2	60	Terciaria
6-04-055	CALLEJIMENEZ	0,45	4	3	40	Secundaria
6-04-056	LA MINA	0,254	4	4	30	Uso Restringido
6-04-057	CALLE FALLAS	1,1	4	3	40	Terciaria
6-04-058	LOSHELECHOS	0,35	4	3	0	Terciaria
6-04-059	CALLE VIEJA LA UNION	0,903	4	2	0	Terciaria
6-04-060	JAMAICAL - PUEBLO NUEVO	1,17	4	2	0	Terciaria



## PLAN REGULADOR URBANO DEL CANTÓN DE MONTES DE ORO - PUNTARENAS

6-04-061	SAN BUENAVENTURA - LA UNION	0,519	4	1	0	Terciaria
6-04-062	DR MORERA	1,16	4	3	50	Terciaria
6-04-063	ANTIGUA CALLE CABUYAL	2,8	4	1	20	Terciaria
6-04-064	CABUYAL - RIO ARANJUEZ	2,06	4	3	10	Terciaria
6-04-065	PAVONES - ZAGALA VIEJA	4,44	4	1	4	Terciaria
6-04-066	ZAGALA VIEJA - PAVONES	0,202	4	4	10	Terciaria
6-04-067	CALLE JIMENEZ - BAJO CALIENTE	0,05	4	2	0	Alameda
6-04-068	LIDIO BLANCO	0,36	3	4	0	Terciaria
6-04-069	IGLESIA LA UNION	0,11	4	3	0	Uso Restringido
6-04-070	LLANOS DEL NARANJO	1,14	3	4	0	Secundaria
6-04-071	ZAGALA RIO SECO	2,02	5	2	10	Uso Restringido
6-04-072	DORIS AGUILAR	0,14	4	4	70	Terciaria
6-04-073	LOS CEDROS	0,159	2	5	40	Terciaria
6-04-074	LA COMARCA	0,15	1	5	30	Terciaria
6-04-075	CALLE ALPIZAR	0,417	4	4	30	Secundaria
6-04-076	URBANIZACION ISABEL	0,379	1	3	0	Secundaria
6-04-077	CALLE LICHO	1,02	4	2	30	Alameda

**Fuente:** Inventario Vial, Municipalidad de Montes de Oro, 2017.

\*TPD = Transito Promedio Diario.

\*\*Tipo de superficie de rueda:

1 = Carpeta de concreto asfáltico

2 = Hormigón o concreto hidráulico

3 = Tratamiento superficial bituminosos

4 = Material granular (lastre)

5 = Tierra

Es competencia de la Municipalidad el uso racional de las vías pertenecientes a la Red Vial Cantonal y los caminos vecinales, así como dictar las medidas necesarias tendientes a lograr que el espacio público ofrezca seguridad, salubridad, comodidad y ornato, para lo cual: dictará el alineamiento sobre éstas y concesionará los permisos de ocupación de la vía pública con mobiliario urbano (casetas, bancas, basureros, teléfonos públicos, árboles, entre otros), la nomenclatura, los mensajes publicitarios, las obras provisionales, las ferias y los espectáculos públicos.

La red vial Cantonal prevista por el Plan Regulador deberá quedar integrada en el dominio público mediante los mecanismos de gestión legalmente establecidos. En consecuencia, tanto el uso de su superficie como del subsuelo estarán sujetos al régimen general del dominio público:

- a) En superficie únicamente podrán autorizarse, además de las instalaciones propias de la vialidad rodada y peatonal, las relativas al mobiliario urbano, tales como lámparas de iluminación, semáforos, bancas, jardineras, marquesinas de transporte colectivo, entre otros. Y excepcionalmente otras de uso especial y privativo tales como buzones de correos, instalaciones de teléfonos, quioscos de venta de prensa o de cupones para el transporte público, entre otros.



siempre que respondan a un programa general para todo el municipio. Toda instalación de este tipo deberá solicitar permiso ante la Unidad Técnica de Gestión Vial de la Municipalidad.

- b) En el subsuelo del dominio público únicamente podrán autorizarse los usos relativos a infraestructura urbana, transportes colectivos y estacionamientos en régimen de concesión.

Art. 2.8. Caminos vinculados a Áreas Silvestres de Protección

El cantón de Montes de Oro cuenta con 4 Área Protegidas, las cuales son: Refugio Nacional de Vida Silvestre Peñas Blancas, Zona Protectora Montes de Oro, Reserva Biológica Alberto Brenes y Zona Protectora Arenal Monteverde. Sin embargo, de estas cuatro reservas únicamente dos se ven afectadas por vías públicas. Por lo que en la tabla No. 3, encontramos los caminos que atraviesan estas áreas, con el fin de que sean tratadas en cumplimiento a lo establecido en el Plan de Manejo del SINAC.

Tabla No. 3 - Resumen de caminos vinculados con ASP.

Table with 11 columns: Código de la Ruta, Nombre de la Ruta, Tipo de Superficie\* (1-5), Relación con ASP (Ingresas, Aledaña), and ASP (Nombre, Categoría\*\*). Rows include Miramar - Jabonal and Laguna - Zapotal.

Fuente. INVU, 2017.

\*Tipo de superficie de ruedo: 1, Asfalto; 2, Concreto; 3, TSB; 4, Granular; 5, Tierra.

\*\*Las categorías son: Parque Nacional (PN), Reserva Biológica (RB), Reserva Forestal (RF), Zona Protectora (ZP), Refugio Nacional de Vida Silvestre (RVS), Humedal (HH), Reserva Natural Absoluta (RNA), Zonas Boscosas Declaradas.

Art. 2.9. Caminos afectados por amenazas naturales

Se debe incluir en el plan cantonal de emergencias la forma como se atenderán las emergencias por amenazas naturales en vías públicas.

Los departamentos de Urbanismo y Gestión Vial de la Municipalidad deberán coordinar de previo a la aprobación de permisos de construcción y uso de suelo, con el fin de no otorgar usos de suelos y permisos de construcción en zonas propensas a sufrir afectaciones por amenazas naturales.

Los caminos afectados por amenazas naturales deberán de contar con señalización y demarcación según sea el caso, alertando sobre la precaución a la hora de transitar por los mismos, así como establecer las rutas alternas que permitan la evacuación de cada una en caso



## PLAN REGULADOR URBANO DEL CANTÓN DE MONTES DE ORO - PUNTARENAS

de un siniestro. Al ser impredecibles las amenazas naturales, pudiendo verse afectados otros caminos con el paso del tiempo, el contenido de la tabla puede sufrir variaciones, por lo que es importante llevar un registro de acontecimientos para una posible actualización futura.

Tabla No. 4 - Caminos afectados por amenazas naturales.

Código del camino	Nombre del camino	Amenazas Naturales						Rutas Alternas	
		Neblina	Inundaciones	Deslizamientos	Hundimientos	Sismos	Erupciones Volcánicas		Fallas Geológicas
6-04-002	Laguna – Zagala Vieja	X		X	X			X	No hay
6-04-001	San Francisco – Palmital	X		X	X			X	6-04-004 6-04-013
6-04-003	Bajo Caliente	X		X	X			X	No hay
Sin código	Barrio El Palmar		X						No hay
6-04-005	La Unión			X				X	6-04-054 6-04-061 6-04-059
6-04-008	Los Fonseca - Marín			X	X			X	No hay

Fuente. UTGVM, 2017.

### Art. 2.10. Análisis de Puentes

Los puentes que pertenecen a la red vial del cantón de Montes de Oro son los que se indican en la tabla siguiente:

Tabla No. 5 – Listado de puentes pertenecientes a la red vial cantonal.

Código de puente	Nombre del puente	Material	Largo (m)	Ancho (m)	Cantidad de carriles	Coordenadas	Estado (bueno, regular malo)
6-04-001	Azufrada	Concreto	15.2	3.96m	1	Lat:10°13'25,3" Lon:84°40'56.7"	R
6-04-001	San Francisco	Metal	10.27		1	Lat:10°13'35.20" Lon:84°40'58.86"	M
6-04-001	Quebrada Honda	Concreto	12		1	Lat:10°13'28.79" Lon:84°40'56.39"	B
6-04-005	La Unión	Concreto	12.66	4.75m	1	Lat:10°09'30,6" Lon:84°44'16.4"	B
6-04-005	Zamora	Concreto	11.26	4.65m	1	Lat:10°08'17,2" Lon:84°43'25.9"	B
6-04-007	Laguna	Concreto	9	7.54m	1	Lat:10°10'09,4"	R



						Lon:84°41'46.9"	
6-04-008	Espavelar	Concreto	9	3.93 m	1	Lat:10°11'44,5" Lon:84°42'57.6"	B
6-04-011	La Isla	Concreto	14	4.13m	1	Lat:10°04'07,7" Lon:84°43'22.9"	B
6-04-014	Piedras Negras	Concreto	18.48	4.32m	1	Lat:10°12'35,4" Lon:84°40'46.7"	B
6-04-015	Sabana	Concreto	11.74		1	Lat:11°15'85,9" Lon:42°53'91.0"	B
6-04-017	Puente Negro	Concreto	31.30		1	Lat:10°5'23.15" Lon:84°44'30.97"	B
6-04-020	San Miguel	Concreto	12.3	4.05	1	Lat:10°00'59,4" Lon:84°43'32.2"	B
6-04-024	Jabonal	Concreto	11	3.78m	1	Lat:10°10'18,1" Lon:84°39'58.4"	B
6-04-025	El Arreo	Concreto	10.10	2.98 m	1	Lat:10°01'26,4" Lon:84°44'54.4"	B
6-04-025	Zagala	Concreto	11.10	3.41m	1	Lat:10°05'36,3" Lon:84°47'38.7"	B

Fuente. UTGVM, 2017.

La Municipalidad deberá garantizar la transitabilidad por estas estructuras, mediante un plan de mantenimiento de estructuras de puentes, que garanticen seguridad y libre tránsito a los usuarios.

En caso de afectación por amenazas naturales o humanas la municipalidad realizara una inspección a la estructura afectada dando una valoración sobre la situación estructural y tomando las medidas que sean necesarias para el restablecimiento de la misma.

La Municipalidad prohibirá el paso por un puente previo a un estudio técnico que certifique el mal estado de la estructura, esto en resguardo a la seguridad de los usuarios.

Para la construcción de nuevas estructuras de puentes en la red vial cantonal y en desarrollos urbanísticos. Se respetará el derecho vial de la calle en la cual se ubicará la estructura, no se permite la construcción de puentes con un derecho vial menor, esto para evitar embotellamientos.

En nuevas estructuras de puentes se deberá de contemplar e incluir pasarelas peatonales en al menos uno de los sentidos del puente.

Para la inspección de puentes se deberá de seguir los formularios oficiales vigentes según el Manual de inspección de estructuras de puentes del MOPT, además para la construcción de nuevas estructuras seguir los lineamientos del departamento de puentes del MOPT.

### Cap 3. SEGURIDAD VIAL

#### Art. 3.1. Demarcación y señalización vial

La Municipalidad de Montes de Oro velará por la seguridad vial de las vías de su cantón, garantizando que toda propuesta cumpla con lo establecido en el Manual Centroamericano De Dispositivos Uniformes Para El Control Del Tránsito, SIECA 2000. Ley de administración vial No. 6324, Reglamento Para La Instalación De Reductores De Velocidad En Las Vías Públicas, Decreto No. 17415-MOPT, entre otra legislación vinculante y vigente. Las propuestas podrán ser realizadas por la Municipalidad, pero toda aquella propuesta que el MOPT considere necesario



su aprobación deberá de remitirse a la dirección de Ingeniería de Transito del MOPT, quien deberá de dar el aval respectivo.

### **Art. 3.2. Reductores de Velocidad.**

Cualquier ciudadano interesado, entidad pública o privada podrá solicitar por escrito ante la Unidad Técnica de Gestión Vial, que considere la posibilidad de construir o autorizar a terceros para la construcción de reductores de velocidad en algún punto determinado del cantón de Montes de Oro

Del mismo modo, y previo cumplimiento de los requisitos establecidos al efecto, podrá solicitarse la eliminación de dichos dispositivos cuando razones de orden técnico o material determinen su conveniencia.

Requisitos: Para la construcción de los reductores de velocidad todo interesado deberá presentar solicitud por escrito que contenga, por lo menos, los siguientes datos:

- a) Sitio, debidamente especificado, donde se solicita la colocación del reductor, adjuntando el croquis respectivo.
- b) Especificar claramente si se trata de una solicitud para que se construya o de una autorización para por su cuenta construir el reductor de velocidad.
- c) Nombre, número de cédula, dirección exacta, No. de Teléfono y correo electrónico del solicitante.
- d) Toda solicitud debe estar firmada por el solicitante, presentar copia de la cedula

La Unidad Técnica de Gestión Vial podrá requerir del interesado cualquier información adicional que considere pertinente, e inclusive un escrito en donde más del cincuenta por ciento de los jefes de familia que residan en la calle o sector donde se pretende instalar o eliminar un reductor de velocidad, hagan constar su conformidad.

La Unidad Técnica de Gestión Vial realizara un estudio técnico considerando lo establecido en el Reglamento Para La Instalación De Reductores De Velocidad En Las Vías Públicas, Decreto No. 17415-MOPT y calificara la solicitud con el fin de determinar si tomando en cuenta los datos consignados y de acuerdo con el estudio técnico llevado a cabo, puede otorgarse el permiso para la construcción del reductor de velocidad bajo los lineamientos correspondientes, caso de que terceras personas ofrecieran su instalación.

la Unidad Técnica de Gestión Vial notificará por escrito al interesado la resolución respectiva a su solicitud, de resultar positiva la colocación de reductores de velocidad se entregará un croquis de ubicación de los reductores a colocar, así como las especificaciones técnicas para la correcta construcción de los mismos. Si por razones de orden técnico imposibilitaran el otorgamiento del permiso o autorización respectiva de igual manera deberá de justificarse y notificarse al interesado.

### **Art. 3.3. Publicidad en vía pública**

La Municipalidad de Montes de Oro velara por el cumplimiento del artículo 231 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, No. 9078, y demás disposiciones de la Ley General de Caminos Públicos que regulan la protección al derecho de vía de las rutas bajo su administración, removiendo cualesquiera obstáculos, construcciones, rótulos, vallas



publicitarias, señales o anuncios instalados ilegalmente y procurará que en las vías terrestres del país no existan barreras arquitectónicas que impidan el libre tránsito de las personas de la tercera edad o de aquellas con limitaciones funcionales.

Se prohíbe la instalación de cualquier tipo de rótulos, en las siguientes zonas, lugares y sitios:

1. Conjuntos, edificaciones, monumentos, plazas y demás elementos, catalogados como de interés y valor histórico patrimonial, de uso no comercial, declarados oficialmente por el Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes o por la Municipalidad. En caso de uso comercial se hará un estudio conjunto del Ministerio de Cultura y de la Dirección de Urbanismo de la Municipalidad para los cuales deberá respetarse la prohibición de: "los rótulos publicitarios de cualquier índole que, por su dimensión, colocación, contenido o mensaje, dificulten o perturben la contemplación de los mismos". (Ley N° 7555 Patrimonio Histórico Arquitectónico, artículo 9°, inciso g).
2. Sitios, catalogados como patrimonio natural, tales como: cerros, rocas, parques, árboles y ríos, incluyendo su zona de protección.
3. Edificios públicos: escuelas, universidades, colegios, templos, teatros, museos, etc.
4. Lugares donde obstaculicen señales de tránsito o rótulos de nomenclatura, a partir de los cuales deberán distanciarse 2 metros mínimo de las mismas y prever, aún con este distanciamiento, la no obstrucción de las mismas.
5. Cubriendo los elementos arquitectónicos, como balcones, columnas, relieves, ventanas y puertas y elementos ornamentales de la edificación.
6. Ubicados sobre la línea de la propiedad a una altura menor a los 2.40 m desde el nivel de acera, salvo los rótulos utilizados en vitrinas o de información de salidas de emergencia, accesos para minusválidos y de seguridad.
7. Rótulos, que por sus dimensiones y posición se consideren peligrosos, tales como:
  - a) Los que obstruyan la visibilidad o tengan reflectores con efectos intermitentes, que puedan deslumbrar a los conductores o puedan confundirse con las señales de tránsito.
  - b) Los que por su ubicación en laderas o terrenos de un nivel más alto de la carretera puedan caerse o ser arrastrados por los vientos sobre las carreteras o edificaciones.
  - c) Los rótulos que no contemplen las características antisísmicas mínimas, en lo referente a diseño estructural de los mismos y su sistema de anclaje, incluyendo el análisis del terreno o edificación donde vayan a ser instalados.

### **Cap 4. MOVILIDAD Y TRANSPORTE PÚBLICO**

#### **Art. 4.1. Fortalecimiento de la red peatonal**

Es obligación de la Municipalidad de Montes de Oro aplicar y velar por el cumplimiento del artículo 75 y 76 del Código Municipal, el cual indica que el propietario de todo inmueble debe construir las aceras, o reconstruir las existentes frente a sus predios.



La municipalidad velará por mantener las aceras existentes y promover la construcción de las faltantes. La persona que desee construir la acera frente a su propiedad en todos los casos deberá contar con el Visto Bueno de la Municipalidad, y para su construcción deberá presentarse una solicitud ante el departamento de Gestión Vial, quienes darán las especificaciones técnicas para su construcción.

Los parámetros técnicos a cumplir en la construcción de aceras, sus elementos complementarios y sus requisitos mínimos de diseño, deben cumplir con lo establecido en el artículo 125 y 126 del reglamento a la ley de igualdad de oportunidades para personas con discapacidad, Ley No. 7600, tal como se indica a continuación:

### **Características de las aceras:**

- a) Las aceras deberán tener un ancho mínimo de 1.20 m, un acabado antiderrapante y sin presentar escalones; en caso de desnivel éste será salvado con rampa.
- b) Los cortes transversales o rampas que se hagan a lo largo de la línea de propiedad, no será de un tamaño mayor a 1,20 m., deberán cumplir con los requisitos de gradiente, superficie y libre paso de aguas.
- c) En caso de ser mayores los cortes o menor la distancia de separación según dicho, su distancia máxima sobre la línea de construcción será la que exista de área de entrada o de estacionamiento. Estas áreas deberán cumplir con los requisitos que indique el reglamento al respecto y deberá contarse en este caso con el visto bueno de la municipalidad del lugar para su ejecución.
- d) Las aceras deberán tener una altura (gradiente) de entre 15 y 25 cm medida desde el cordón del caño. En caso de que la altura de la línea de propiedad sea menor a la señalada, se salvará por gradiente que deberá cumplir con lo establecido a continuación.
- e) La gradiente en sentido transversal, tendrá como máximo el 3%.

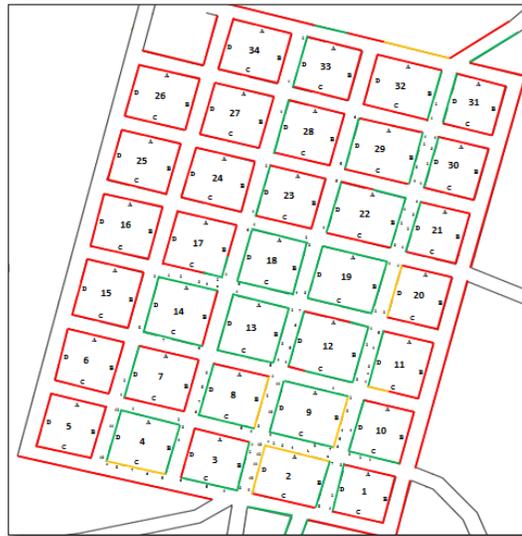
En todas las esquinas de las aceras, deberá existir una rampa con gradiente máxima de 10% para salvar el desnivel existente entre la acera y la calle. Esta rampa deberá tener un ancho mínimo de 1.20 m y construidas en forma antiderrapante.

Se permite únicamente la construcción, reconstrucción o mejoramiento de aceras en concreto, chorreado o prefabricado, con un acabado antideslizante.

Tanto para las aceras como para las rampas preferiblemente se deberá de colocar losetas texturizadas para personas no videntes.



Figura No. 2 – Tramos de acera Ciudad Miramar 2015.



**Fuente:** Municipalidad de Montes de Oro, 2015.

**Verde:** tramo del cuadrante con aceras y condiciones favorables para transitar (cumplimiento).

**Naranja:** tramo del cuadrante con aceras y regulares condiciones para transitar (parcial cumplimiento).

**Rojo:** tramo sin presencia de aceras

Además, para la construcción y mejora de espacios públicos, bulevares, parques, calles, puentes peatonales, plazas y otros, se deberá cumplir con lo estipulado en la Ley No. 7600, así como lo establecido en la Guía para el Diseño y Construcción del Espacio Público en Costa Rica emitido por el Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos.

#### **Art. 4.2. Fortalecimiento de ciclo vías**

Par efectos del presente reglamento se definirá Ciclo-vía como un área dentro del ancho del derecho de vía, destinado para el movimiento de los ciclistas y patinadores de manera permanente, trazado en recorridos netamente urbanos, ligados a la calzada o acera, protegidos de los vehículos por elementos fijos infranqueables para éstos.

#### **Art. 4.3. Condiciones de diseño**

Las ciclo-vías se pavimentarán en concreto o asfalto con la mayor regularidad posible, en ningún caso se permitirán adoquinados, las estructuras deberán cumplir con los anchos y especificaciones técnicas establecidas en la Guía para el Diseño y Construcción del Espacio Público en Costa Rica emitido por el Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos, la Guía de Diseño y Evaluación de Ciclo vías para Costa Rica, del LANAMME UCR y el Manual Centroamericano de Normas para el Diseño Geométrico de las Carreteras Regionales, de la SIECA.

La ciclo vía deberá de incentivar la práctica del ciclismo ya sea deportivo, recreativo o como medio de transporte no motorizado dentro de la ciudad.



## PLAN REGULADOR URBANO DEL CANTÓN DE MONTES DE ORO - PUNTARENAS

La municipalidad será la responsable de brindar mantenimiento a las ciclo vías, manteniéndolas en buen estado de funcionamiento.

Las ciclo vías por ningún motivo podrá estrechar o incomodar el ancho de la calzada del camino donde se desee construir, por lo que de necesitar un mayor derecho vial se deberá de buscar la manera de que el propietario done la franja de terreno necesaria o realizar una expropiación.

### Art. 4.4. Transporte Público

Dado que la economía del cantón de Montes de Oro se encuentra atravesando un rezago en la creación de fuentes de empleo, muchos de sus habitantes se tienen que desplazar hacia la provincia de Puntarenas a sus lugares de trabajo, aun así, el transporte público local no ofrece muchas facilidades a excepción del servicio hacia el Puerto del Pacífico. Tal como se indica en la siguiente tabla:

Tabla No.6 – Servicio de Transporte Público en Montes de Oro.

N° ruta	Sentido	Empresa	Frecuencia	Distancia (Km)
626	Miramar - Barranca - Puntarenas	Transportes 4x3	Cada hora	28
	Miramar - Costanera - Puntarenas		Cada hora	
627	Periférica (Miramar - 4 cruces - Ciruelas - El Palmar)		Cada hora	10
602	Miramar - San José	Autotransportes Miramar LTDA	4:15 am, 5:30 a.m. , 7 :30a.m y 12: 30 p.m.	117
	San José - Miramar		7:45a.m, 12:20a.m, 4:10 p.m. y 5:30 p.m.	
656	Miramar - Cedral		3:00 p.m.	37
	Cedral - Miramar		4: 50 a.m.	
	Miramar - Bajo Caliente	3: 00 p.m.	24	
	Bajo Caliente - Miramar	5 : 30 a.m.		

**Fuente:** Empresas respectivas, 2017.

Además del transporte en autobús, encontramos los taxis, tanto formales como informales, el cual es bastante fluido y de mucha demanda, esto por cuanto la frecuencia del servicio de buses en la periferia no existe con la regularidad deseada para los usuarios de transporte colectivo.

Tabla No.7 – Empresas de Taxis en Montes de Oro.

Empresa	Tipo	Unidades	Alcance
Sota Miramar LAO S.A.	Taxi autorizado	13	Nivel Nacional, Todo el Cantón
Conatracop R.N.	Cooperativa (Privado)	25	Nivel Nacional, a los asociados
Transporte Oromontano de Miramar S.A.	Privado	12	Nivel Cantonal

**Fuente:** Empresas respectivas, 2017.



## Cap 5. ESTACIONAMIENTOS

El espacio de estacionamiento de los vehículos está diferenciado por el régimen del suelo, donde se encuentran aquellos espacios de estacionamiento sobre la vía pública local y aquellos en suelo privado. Las disposiciones deben cumplir con lo establecido en el Reglamento de Construcciones del INVU y con la ubicación que permita el Plan Regulador.

### Art. 5.1. Tipología de Estacionamientos

Se distinguen tres tipos de estacionamientos a saber: Públicos, privados y espacios de arrendamiento temporal de la municipalidad.

- a) **Estacionamiento Público:** Son los establecimientos en propiedad privada, que ofrece servicio de estacionamiento a todo público, como actividad lucrativa, necesitan patente municipal.
- b) **Espacios de Arrendamiento Temporal Municipal:** Estacionamientos solo en las vías con 11 m. de derecho vial mínimo, con suficiente derecho vial que permita aprovechar el espacio disponible, sin obstaculizar el flujo vehicular normal, están sujetos al cobro mediante boletas o parquímetros.
- c) **Estacionamientos Privados:** Son aquellos estacionamientos o espacios ubicados en propiedad privada, que forman parte del funcionamiento de un establecimiento comercial, de servicios, industrial o institucional, en donde el servicio que prestan es complementario a la actividad principal, y su utilización no genera actividad lucrativa, por lo que no necesita patente municipal.

### Art. 5.2. Estacionamiento en Vía Pública

Estacionamientos en vía pública: Son las áreas destinadas para el estacionamiento temporal o permanente de vehículos sobre vía pública los cuales pueden ser libres o sujetos a condiciones de pago mediante parquímetros o boletas de control de tiempo para estacionar.

Todo estacionamiento en vía pública obedece a las dimensiones y requerimientos establecidos en el Reglamento de Construcciones del Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo, Guía para el diseño y construcción del espacio público en Costa Rica del CFIA. Si existe dudas o desconocimiento en la materia de estacionamientos la Municipalidad se solicitará visto bueno de la dirección de Ingeniería de Transito del MOPT.

En la tabla No. 1, Características de la red vial cantonal según jerarquía, indicada en este documento se puede observar información referente a las vías en las cuales se autoriza el estacionamiento de vehículos.

### Art. 5.3. Espacios de arrendamiento temporal municipal

De conformidad con las facultades que le otorga la Ley N° 3580, sobre la autorización a las Municipalidades a cobrar un impuesto por el estacionamiento en las vías públicas, la Municipalidad designará y controlará las zonas en espacios públicos para que funjan como estacionamientos regulados bajo cobro, y su ubicación deberá estar acorde con los lineamientos establecidos para el funcionamiento de la vialidad y el tráfico en el cantón, bajo lineamientos de



la Dirección General de Ingeniería de Tránsito y la Dirección de Policía de Tránsito del MOPT, y de acuerdo a las siguientes normas técnicas para aplicar en vías con 11 m. de derecho vial:

- a) **Señalización y Dimensiones:** Cada zona de estacionamiento deberá estar demarcada y numerada, su longitud mínima será de 5,50 m. y su ancho de 2,6 m.
- b) **Control y Cobro:** El control (vigilancia y seguridad) y cobro se realizará a través de boletas, tiquetes u otro mecanismo con tecnología diferente. Podrán arrendarse zonas bajo tarifas fijas ya sea diaria, mensual o anual.
- c) **Horario:** Para la aplicación de esta normativa queda autorizado un horario de 10 a. m. a 8 p. m. Se exceptúan de esta regulación los días domingos y feriados por ley.
- d) **Tarifas:** La tarifa por servicio de estacionamiento será establecida por la Municipalidad, y será actualizada cada año, según varíe la tasa de inflación. El procedimiento para el cobro se hará de acuerdo a las modalidades acordadas por el Concejo Municipal.
- e) La ocupación de las zonas oficiales de estacionamiento debe ser cancelada de previo, según el tiempo de permanencia en la misma, a través del mecanismo de cobro que en ese momento exista.
- f) La Municipalidad podrá establecer límites de tiempo de estacionamiento en las zonas que considere pertinente, y deberá hacer del conocimiento de los usuarios por medio de avisos visiblemente ubicados.
- g) Cuando un conductor retire su vehículo antes de cumplirse el tiempo cancelado, renuncia de pleno derecho al tiempo restante y no podrá hacer reclamación alguna para la devolución de su dinero.

### Art. 5.4. Sanciones y procedimientos

Cuando un vehículo se estacione sin hacer el pago correspondiente, se mantenga estacionado después de vencido el tiempo por el cual pagó o se estacione en zona no autorizada, el propietario incurrirá en infracción, y la multa será 10 veces el valor de la tarifa por hora. Dicha multa podrá ser cancelada dentro de las 48 horas siguientes en la tesorería municipal, o en los centros autorizados por la Municipalidad.

Si no hiciere la cancelación dentro del plazo dicho, la multa será impuesta por la tesorería municipal y tendrá un recargo de 2% mensual que no podrá exceder, en ningún caso, el 24% del monto adeudado. La multa o la acumulación de multas no canceladas durante el período de un año o más, constituirán un gravamen sobre el vehículo con el cual se cometió la infracción, el cual responderá, además, por los gastos que demande la eventual acción de cobro judicial.

La cancelación total de estas multas será requisito indispensable para retirar los derechos de circulación cada año, a los cuales se adjuntarán los comprobantes de la infracción.

### Art. 5.5. Estacionamiento en Suelo Privado

Son los estacionamientos que se sitúan sobre propiedad privada. Los cuales podrán ser construidos en superficie, en el subsuelo y en altura. Se entiende por sitio de estacionamiento una porción de suelo de fácil acceso con las siguientes dimensiones mínimas, según el tipo de vehículo o usuario que se prevea. Tomando en cuenta en su diseño los siguientes criterios de anchuras mínimos, según el tipo de vehículo o usuario que se prevea:



Tabla No.8 - Criterios de anchura.

	Longitud	Anchura
<b>Vehículos de dos ruedas</b>	2,5 metros	1,5 metros
<b>Automóviles</b>	5,50 metros	2,60 metros
<b>Discapacitados</b>	5,50 metros	3,30 metros
<b>Vehículos industriales grandes</b>	12,0 metros	3,5 metros

Fuente: INVU, 2017.

Todo estacionamiento privado deberá de contar con la debida patente municipal autorizando la prestación del servicio, además deberá de cumplir con las dimensiones establecidas en la tabla No. 8 de este documento, así como cumplir con los requerimientos de diseño establecidos en el Reglamento de Construcciones del Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo.

A los efectos del cumplimiento de medidas de evacuación y de seguridad para la protección contra incendios se aplicará la legislación y reglamentación existente para tal efecto según los requerimientos del INS.

**Art. 5.6. Número de Espacios de Estacionamiento**

Cada actividad comercial requerirá incluir dentro de sus predios un determinado número de espacios destinados al estacionamiento, la cantidad de espacios dependerá del tipo de actividad y su ubicación, según los siguientes parámetros que determinaran las plazas mínimas destinadas al estacionamiento privado:

Tabla No.9 - Número de espacios para estacionamientos.

Uso	Sitio/m2 construidos	Reservas Especiales
<b>Residencial</b>		
Residencial (tipo multifamiliar y condominios)	100m <sup>2</sup> construidos y no menos de 1 sitio por cada vivienda. Lote de más de 280m <sup>2</sup> se dejara 1 sitio dentro del lote.	
<b>Comercial</b>		
Oficinas	<=200m <sup>2</sup> de construcción 1 sitio por cada 100m <sup>2</sup> de construcción. 1 sitio por cada fracción de 50m <sup>2</sup> construidos a partir de 200m <sup>2</sup> de construcción.	10m <sup>2</sup> para parqueo de bicicletas. 1 plaza de autobús para la espera, embarque y desembarque por cada 250 empleados 2 espacios como mínimo para cumplimiento de la Ley No. 7600, o el 5% del total de espacios disponibles.
Parque empresarial	<= 150m <sup>2</sup> de construcción 1 sitio por cada 150m <sup>2</sup> de construcción o 1 sitio por cada fracción de 75m <sup>2</sup> construidos a partir de 150m <sup>2</sup> de construcción.	10m <sup>2</sup> para parqueo de bicicletas. 1 plaza de autobús para la espera, embarque y desembarque por cada 250 empleados



**PLAN REGULADOR URBANO DEL CANTÓN DE MONTES DE ORO - PUNTARENAS**

Uso	Sitio/m2 construidos	Reservas Especiales
		2 espacios como mínimo para cumplimiento de la Ley No. 7600, o el 5% del total de espacios disponibles.
Comercial	<= 100m <sup>2</sup> de construcción 1 sitio por cada 50m <sup>2</sup> de construcción. 1 sitio por cada fracción de 25m <sup>2</sup> construidos a partir de 100m <sup>2</sup> de construcción	10m <sup>2</sup> para parqueo de bicicletas. 2 espacios como mínimo para cumplimiento de la Ley No. 7600, o el 5% del total de espacios disponibles.
Restaurantes y cafeterías	<= 150m <sup>2</sup> de construcción. 1 sitio por cada 150m <sup>2</sup> de construcción. 1 sitio por cada fracción de 25m <sup>2</sup> construidos a partir de 150m <sup>2</sup> de construcción	2 espacios como mínimo para cumplimiento de la Ley No. 7600, o el 5% del total de espacios disponibles.
Centro de Congresos	1 sitio por cada 20 asientos o por cada 20 personas.	1 plaza de autobús para la espera, embarque y desembarque por cada 250 empleados 2 espacios como mínimo para cumplimiento de la Ley No. 7600, o el 5% del total de espacios disponibles.
Hotelero	1 sitio por cada 6 dormitorios 1 sitio por cada 15 camas o 1 sitio por cada fracción de 10 camas a partir de 15 camas, el que resulte mayor	1 plaza de autobús para la espera, embarque y desembarque por cada 250 huéspedes. 2 espacios como mínimo para cumplimiento de la Ley No. 7600, o el 5% del total de espacios disponibles.
Consultorios	<=200m <sup>2</sup> de construcción 1 sitio por cada 100m <sup>2</sup> de construcción. 1 sitio por cada fracción de 50m <sup>2</sup> construidos a partir de 200m <sup>2</sup> de construcción.	2 espacios como mínimo para cumplimiento de la Ley No. 7600, o el 5% del total de espacios disponibles.
<b>Equipamientos</b>		
Administración	<=200m <sup>2</sup> de construcción 1 sitio por cada 100m <sup>2</sup> de construcción. 1 sitio por cada fracción de 50m <sup>2</sup> construidos a partir de 200m <sup>2</sup> de construcción.	10m <sup>2</sup> para parqueo de bicicletas 2 espacios como mínimo para cumplimiento de la Ley No. 7600, o el 5% del total de espacios disponibles.
Juzgados	<=200m <sup>2</sup> de construcción 1 sitio por cada 100m <sup>2</sup> de construcción. 1 sitio por cada fracción de 50m <sup>2</sup> construidos a partir de 200m <sup>2</sup> de construcción.	10m <sup>2</sup> para parqueo de bicicletas. 2 espacios como mínimo para cumplimiento de la Ley No. 7600, o el 5% del total de espacios disponibles.
Religioso (templos)	1 sitio por cada 100m <sup>2</sup> de piso o 1 sitio por cada 40 asientos. El que resulte mayor.	10m <sup>2</sup> para parqueo de bicicletas. 2 espacios como mínimo para cumplimiento de la Ley No. 7600, o el 5% del total de espacios disponibles.



## PLAN REGULADOR URBANO DEL CANTÓN DE MONTES DE ORO - PUNTARENAS

Uso	Sitio/m2 construidos	Reservas Especiales
Deportivo con gradería	1 sitio por cada 20 asientos o por cada 20 personas.	10m <sup>2</sup> para parqueo de bicicletas. 1 plaza de autobús para la espera, embarque y desembarque por cada 250 espectadores. 2 espacios como mínimo para cumplimiento de la Ley No. 7600, o el 5% del total de espacios disponibles.
Cultural	1 sitio por cada 20 asientos o por cada 20 personas.	10m <sup>2</sup> para parqueo de bicicletas. 2 espacios como mínimo para cumplimiento de la Ley No. 7600, o el 5% del total de espacios disponibles.
Cementerio	1 sitio por cada 100m <sup>2</sup> de área	2 espacios como mínimo para cumplimiento de la Ley No. 7600, o el 5% del total de espacios disponibles.
Salud	1 sitio por cada 15 camas o 1 sitio por cada fracción de 10 camas a partir de 15 camas, el que resulte mayor	10m <sup>2</sup> para parqueo de bicicletas. 2 espacios como mínimo para cumplimiento de la Ley No. 7600, o el 5% del total de espacios disponibles.
Hospitales	1 sitio por cada 15 camas o 1 sitio por cada fracción de 10 camas a partir de 15 camas, el que resulte mayor	10m <sup>2</sup> para parqueo de bicicletas. 2 espacios como mínimo para cumplimiento de la Ley No. 7600, o el 5% del total de espacios disponibles.
Educativo		
Universidad	1 sitio por cada 100m <sup>2</sup> de piso o 1 sitio por cada 40 asientos. El que resulte mayor.	10m <sup>2</sup> para parqueo de bicicletas. 1 plaza de autobús para la espera, embarque y desembarque por cada 250 alumnos 2 espacios como mínimo para cumplimiento de la Ley No. 7600, o el 5% del total de espacios disponibles.
Primaria	1 sitio por cada 100m <sup>2</sup> de piso o 1 sitio por cada 40 asientos. El que resulte mayor.	10m <sup>2</sup> para parqueo de bicicletas. 1 plaza de autobús para la espera, embarque y desembarque por cada 250 alumnos 2 espacios como mínimo para cumplimiento de la Ley No. 7600, o el 5% del total de espacios disponibles.
Secundaria	1 sitio por cada 100m <sup>2</sup> de piso o 1 sitio por cada 40 asientos. El que resulte mayor.	10m <sup>2</sup> para parqueo de bicicletas. 1 plaza de autobús para la espera, embarque y desembarque por cada 250 alumnos 2 espacios como mínimo para cumplimiento de la Ley No. 7600, o el 5% del total de espacios disponibles.

**Fuente:** Reglamento de Construcciones.

Cuando el uso de un terreno o edificio cambie su actividad de forma tal que implique un aumento en el espacio de estacionamientos requeridos, el propietario del terreno o edificio deberá proveer



los espacios adicionales como condición para el cambio de uso y otorgamiento de la patente respectiva.

No se aceptará el arriendo de terrenos aledaños para este fin, debiéndose ubicar las plazas de estacionamiento obligatoriamente dentro de las propiedades de cada edificación o actividad.

### **Art. 5.7. Consideraciones de Diseño**

Para la ubicación de zonas de estacionamiento privado, en cualquiera de los usos indicados en la tabla No. 9, se deberá tomar en consideración las siguientes indicaciones:

- a) No se permiten accesos a estacionamientos a menos de 8 m. de la esquina más cercana.
- b) Para la construcción de espacios de estacionamiento frontales al inmueble, se permitirá usar como máximo dos tercios del frente del lote, manteniendo el resto como zona verde. El retiro de la línea de construcción con este objetivo no puede ser menor a 5,5 m. de la línea de propiedad. Dicho acceso se resolverá por medio de una única rampa sobre la acera con un ancho máximo de cinco metros.
- c) No se permite ubicar espacios de estacionamiento para automóviles en el frente de la construcción que sean perpendiculares a la calle. Estos espacios deberán tener un ángulo de inclinación de entre 30 y 60° respecto a la longitud de la calle. (ver detalle en Figura No. 3)
- d) En caso de remodelación, o cambio de jardines a estacionamientos, se deberá solicitar el permiso municipal de construcción correspondiente.
- e) Debe marcarse claramente la separación entre los espacios de estacionamiento y la acera, con una línea pintada en el pavimento de color blanco.
- f) Deben contar con visto bueno del MOPT o de la Unidad Técnica de Gestión Vial.

### **Art. 5.8. Soluciones y Requisitos**

Con el propósito de utilizar espacio de forma intensiva, los proyectos de nuevas zonas de estacionamiento que superen el lote de 5,000m<sup>2</sup> (o capacidad de más de 200 sitios de estacionamiento) deberán buscar otras soluciones de desarrollo como pueden ser los aparcamientos subterráneos o en altura.

Se podrán construir estacionamientos en el subsuelo de toda la ciudad, siempre que exista compatibilidad de usos según los artículos correspondientes al Plan Regulador. Con los proyectos de nuevos estacionamientos, se presentará la siguiente documentación adicional:

- a) Estudio de tráfico que justifique la contribución del nuevo estacionamiento a la mejora de la movilidad general.
- b) Informe ambiental que justifique el respeto del nuevo estacionamiento por el ambiente urbano de las zonas de interés y el mantenimiento o la mejora de los recorridos peatonales y ciclistas, su continuidad, claridad de lectura y comodidad.
- c) Estudio hidrogeológico que respalde la capacidad del suelo.

### **Art. 5.9. Estacionamientos reservados**

Tanto para los estacionamientos públicos como privados, se debe cumplir con lo establecido en el artículo 154 del Reglamento a la ley de igualdad de oportunidades para personas con discapacidad, el cual indica que todo establecimiento público y privado de atención al público que disponga de estacionamientos, deberá contar con dos espacios como mínimo o el 5% del total



de espacios disponibles, destinados a vehículos conducidos por personas con discapacidad o que les transporten. Estos espacios reservados deberán ubicarse en las entradas principales de los locales de atención al público, debidamente identificados con el símbolo internacional de acceso al que se hace referencia en los artículos No. 105 y 106 de este Reglamento.

### **Art. 5.10. Regulaciones de pesos, dimensiones y zonas de carga y descarga**

La Municipalidad de Montes de Oro, deberá establecer rutas y fijar horarios para el tránsito de vehículos pesados, camiones repartidores e incentivar el respeto por las zonas de carga y descarga reglamentarias.

En casos delicados y que se amerite por el gobierno local, los proyectos serán evaluados y autorizados por el MOPT.

Cuando en las zonas centrales de los cuadrantes urbanos por la congregación de actividades comerciales se requiera de espacios para carga y descarga de mercancías en la vía pública se debe solicitar permiso a la Unidad Técnica de Gestión Vial.

Los espacios destinados para este fin serán aquellos que no entorpezcan el tránsito de la zona. Se requerirá hacer un estudio de ingeniería para conocer las consecuencias del establecimiento de estos espacios. Las dimensiones de estos espacios serán de 3,00 x 15,00 m.

Se establecerán horarios de uso en los espacios destinados para este fin después de pasado el tiempo reglamentado podría ser ocupado por el resto de vehículos si así se permitiese en ese espacio.

### **Art. 5.11. En los usos de taller, industria y bodega**

Se dispondrá de espacios para uso exclusivo de carga y descarga, con capacidad para un camión cada 150 m<sup>2</sup> construidos o fracción de 75 m. según se recoge en el Reglamento de Construcciones del INVU, cada espacio tendrá una dimensión de 3,00 x 15,00 m.

Las plazas de carga y descarga se localizarán en los espacios libres interiores a la parcela. Sólo se permitirá la localización en el interior de la edificación cuando se garantice suficientemente que se dedicará un espacio exclusivo delimitado físicamente para este uso.

Delante de cada plaza de carga y descarga se dispondrá de un espacio mínimo para maniobras en el que se pueda inscribir un círculo de 12 metros de diámetro; ese espacio podrá considerarse en la vía pública, sin incluir acera, banda de estacionamientos o mediana opuesta al acceso. Se garantizará, en el espacio de maniobras, una altura libre de 4 metros.

### **Art. 5.12. Discrecionalidad sobre la determinación del número de estacionamientos necesarios**

La Municipalidad a través del Departamento de Gestión Urbana podrá evaluar, para el caso de desarrollos comerciales, de oficinas y actividades industriales, la idoneidad de exigir más espacios de estacionamiento de los que se estipulan para dichos usos en el presente Reglamento. Los criterios a considerar para evaluar estos casos incluyen: Tipo e intensidad del uso, tamaño de la actividad, atracción de flujo vehicular por la actividad a desarrollar y ubicación dentro de la trama urbana, entre otros. Para efectos de determinar el nuevo número exigido de



espacios de estacionamiento deberá consultarse a la Comisión de Seguimientos del Plan Regulador y contar con su recomendación.

Cap 6. PROPUESTA VIAL

Art. 6.1. Rutas con continuidad vial

La Municipalidad de Montes de Oro deberá establecer canales de comunicación y coordinación con las municipalidades, instituciones estatales y ministerios involucrados e interesados en el mejorar la conectividad y movilidad, tanto para aquellas rutas cantonales con dinámica o influencia inter-cantonal, como para aquellos casos de administración conjunta; mediante las capacidades y responsabilidades otorgadas por la ley.

Las rutas con continuidad y propuestas viales deben obedecer a la tendencia de desarrollo del cantón, las preferencias en distribución de población, actividades y nuevas oportunidades de desarrollo, creadas con la finalidad de impulsar el desarrollo.

Debe de asegurar una movilidad fluida entre áreas urbanas manteniendo condiciones de seguridad y accesibilidad para una adecuada integración cantonal y regional.

Los caminos que cumplen con el principio de red, permitiendo la comunicación interdistrital e intercantonal, los cuales servirán de base para valorar la necesidad de mejorar o crear rutas transversales que den versatilidad a la red.

Tabla No. 10 - Rutas con continuidad vial.

Código	Nombre	Longitud (Km)	Continuidad entre		Nivel de importancia
			Ruta o Poblado 1	Ruta o Poblado 2	
6-04-001	San Francisco	12,11	Palmital	San Francisco , Limite cantonal Puntarenas	ALTO
6-04-002	Zagala Viaja - Laguna	21,46	Ruta 1	Laguna	ALTO
6-04-003	Bajo Caliente	7,10	San Buenaventura	Bajo Caliente, Limite cantonal Puntarenas	MEDIO
6-04-004	La Trocha	4,87	Zapotal	Cedral	BAJO
6-04-007	Laguna - Velázquez	2,27	Laguna	Velázquez	BAJO
6-04-010	Quebrada Azufrada - Esquipulas	1,04	Esquipulas	San Francisco	BAJO
6-04-013	Laguna - Zapotal	5,83	Laguna	Zapotal	MEDIO
6-04-015	Sabana	6,81	Miramar	Sabana Bonita, Limite cantonal Esparza	ALTO
6-04-017	Miramar - Zagala	7,72	Miramar	Zagala Vieja	ALTO



## PLAN REGULADOR URBANO DEL CANTÓN DE MONTES DE ORO - PUNTARENAS

6-04-021	Palmital - Zapotal	7,08	Palmital	Zapotal, Limite cantonal San Ramón	ALTO
6-04-022	Miramar - Jabonal	11,67	Miramar	Zapotal	BAJO
6-04-026	Pavones - Miramar	4,79	Pavones	Miramar	MEDIO
6-04-027	Calle Buenos Aires	2,16	Buenos Aires	Rio Seco	ALTO
6-04-037	Camino Agua Buena	6,69	La Isla	Barranca, Limite cantonal Puntarenas	MEDIO
6-04-039	Zagala a Entronque Ruta 1	3,11	Ruta 1	Zagala Vieja	ALTO
6-04-040	Lagunilla	7,10	Lagunilla, Tajo Alto	Mina Bella Vista	MEDIO
6-04-053	SOFOCA	2,31	Zagala Nueva	La Unión (Mina)	BAJO
6-04-065	Pavones – Zagala Vieja	4,44	Pavones	Zagala Vieja	BAJO

Fuente: INVU, 2017.

### Art. 6.2. Nueva Vialidad

La Municipalidad de Montes Oro, buscara con las propuestas viales liberar y activar la unión de sectores, potenciando rutas cantonales subutilizadas, creando enlaces entre vías existentes principales a través de vías secundarias y terciarias, proponiendo dar continuidad a algunos tramos viales existentes y de esta manera completar la malla vial cantonal.

Las propuestas viales estarán sujetas al desarrollo paralelo de los servicios que brinde la Municipalidad, así como de la necesidad de terrenos generados por cada uno de esos asentamientos.

Las propuestas viales no son de acatamiento obligatorio, pues deben de existir previo a la apertura de estas, anuencia y aprobación de los propietarios de los terrenos, en donar la franja de terreno y realizar las mejoras necesarias para la puesta en marcha de los caminos. Las cuales deben cumplir con lo establecido en el artículo 4 de la Ley de Eficiencia y Simplificación Tributarias Número 8114 y el Decreto Ejecutivo 37908 MOPT.

Por ningún motivo las propuestas viales funcionaran como un gravamen a la propiedad privada, por lo que la Municipalidad no podrá obligar a un propietario a donar la franja de terreno correspondiente, salvo que el administrado por beneficio propio acceda a donar y habilitar la vía y ceda el correspondiente porcentaje de área pública, según lo establece el Reglamento para el Control Nacional de Fraccionamientos y Urbanizaciones del INVU, en su Artículo II.2.2.

Las propuestas viales se establecen como proyectos a futuro, los cuales para ser ejecutados deberán de contar con una evaluación técnica, social y legal por parte de la Municipalidad de Montes de Oro, en el caso de ser propuestas intercantonales se debe coordinar con las Municipalidades o Ministerios involucrados.



## PLAN REGULADOR URBANO DEL CANTÓN DE MONTES DE ORO - PUNTARENAS

La propuesta vial para el cantón busca mejorar la conectividad externa mediante la red regional que propone el MOPT. Las propuestas son las siguientes:

Tabla No. 11 – Propuesta de nueva vialidad.

Identificación	Propuesta	Jerarquía
01	Construcción Puente sobre Rio Seco, en Zagala Vieja	-
02	Ampliación del cuadrante central de Miramar, al oeste.	Primaria
03	Unir Zagala Vieja con Pavones	Terciaria
04	Unión de calle Dr. Morera con Calle los Chávez	Terciaria
05	Ciclo vía desde el entronque de la Ruta Nacional 01 con la 144, hasta el centro de Miramar	-
06	Construcción de puente sobre la Quebrada Honda, limite cantonal con Esparza.	-
07	Unión del cuadrante central, con la Ruta Nacional 01.	Primaria
08	Unir calle Rudin con la propuesta No 07.	Secundaria
09	Urbanización El Cañal	Secundaria
10	Unir calle Miramar Zagala con la Ruta Nacional No 01.	Secundaria.
11	Unir Calle Alfredo con los Barrios Sur de Miramar	Secundaria

Fuente. INVU, 2018.

Se deberá mejorar algunas vías cantonales dada su importancia como rutas alternas en momentos de emergencia por inundaciones u otros eventos no predecibles, que dejen incomunicadas algunas zonas del cantón, además, potencializar rutas para recorridos escénicos, en las cuales se lograría promover actividades de tipo eco-turístico, considerando el majestuoso paisaje que impera en los lugares por donde atraviesan estos caminos, las rutas serán las siguientes:

Camino 6-04-017, a través de él se llega al poblado de Rio Seco y Zagala Vieja de donde se puede acceder a la ruta interamericana N°1 a través de los caminos vecinales 6-04-002 y 6-04-039.

Vía regional (Miramar-Barranca), que nace a la altura del kilómetro 4 de la Ruta N°144 en la comunidad de las Delicias, en dirección este sobre el camino vecinal 6-04-011 y después de recorrido unos seiscientos metros se llega al entronque del camino 6-04-037, con el que comunica la comunidad de la Isla con el poblado de Agua Buena, se propone como ruta alterna para comunicarse con las comunidades de Santa Ana, Obregón y San Miguel, unos metros antes del cruce de Barranca (ruta interamericana N°1), este recorrido tiene una longitud aproximada de 14 kilómetros.

Camino 6-04-068, partiendo desde el cuadrante de Miramar en dirección este, desde la esquina noreste de la Iglesia católica pasando por comunidades como Sabana Bonita y después de un desvío localizado a unos dos kilómetros tomar hacia el sureste para pasar por Cerrillos, San



Jerónimo y en dirección sur hasta llegar a la ruta Nacional N° 1 sobre la recta de Macacona, este recorrido tiene una longitud aproximada a los 23 kilómetros.

Ruta de Zagala Vieja en dirección norte hacia la parte montañosa, pasando por comunidades como Cabuyal, Zagala Nueva y concluye en La Unión, trayecto que cubre unos 12 kilómetros.

### **Art. 6.3. Servidumbres**

Una servidumbre es un gravamen que se le hace a una propiedad particular, conservando su condición de propiedad privada en donde el dueño paga impuestos sobre la misma, por lo que únicamente quien tenga un derecho sobre ese terreno tiene también un derecho a utilizarla, por lo que un camino que atraviesa una propiedad privada no puede considerarse entregado de hecho al uso público pues no cumple con la principal característica que es la demanialidad.

Por ningún motivo las servidumbres de paso o agrícolas podrán ser parte de la red vial del cantón de Montes de Oro, siendo responsabilidad de la Municipalidad velar por el cumplimiento de esta disposición.

Los encargados de la revisión de planos y ordenamiento territorial deberán de consultar con los mapas oficiales la existencia de calles públicas y servidumbres, no podrán visar planos sin haber verificado que se cumpla con las características técnicas solicitadas en el artículo 2.4 del Reglamento para el Control de Fraccionamientos y Urbanizaciones.

### **Art. 6.4. Recuperación de derechos viales en la red vial cantonal**

Es responsabilidad de la Municipalidad velar por el respeto a los derechos viales del cantón, quien deberá de aplicar los procedimientos administrativos correspondientes a quien imposibilite el paso, cierre o estreche total o parcialmente una vía pública.

Se aplicará la jerarquía vial establecida en este reglamento a la red vial del cantón de Montes de Oro, por lo que la municipalidad deberá paulatinamente ir recuperando los derechos viales, estandarizando la medida respectiva a su jerarquía como ampliaciones viales a todo plano que requiera del visado municipal tanto para segregación, remodelación, reconstrucción o construcción de edificaciones.

Esta directriz será de acatamiento obligatorio y serán los departamentos encargados del control urbano quienes deban hacer valer esta solicitud.

### **Art. 6.5. Inclusión de Planes de Desarrollo, Conservación y Seguridad Vial Cantonal**

El gobierno local y sus unidades técnicas, deberán realizar las acciones pertinentes para poner en práctica las propuestas anteriores, mediante la realización de estudios que determinen la factibilidad técnica, prioridad de intervención y presupuestaria de las obras, incorporándolas al Plan de Desarrollo, Conservación y Seguridad Vial Cantonal incluyendo procesos de participación ciudadana que garanticen la transparencia necesaria al proceso.

Las propuestas de mejora y potenciación a la red vial nacional deberán de ser coordinada con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), ya sea por medio de convenios, propuestas de cooperación, cartas de entendimiento o similares.



Además, la municipalidad deberá iniciar las acciones necesarias para sistematizar la información correspondiente al inventario de vialidad, utilizando un sistema de información geográfica, que le permita dar seguimiento y establecer prioridades de intervención, según la información actualizada y generada en primera instancia para la redacción de este reglamento.

### Cap 7. ESPACIO PÚBLICO

#### Art. 7.1. Definición:

El espacio público son todos aquellos lugares de uso público como calles, vías, aceras, parques, plazas de deportes, entre otros, de dominio municipal.

#### Art. 7.2. Ocupación y Obras en el Espacio Público:

Las siguientes disposiciones establecen las normas relativas a la ocupación y obras en el espacio público, estacionamientos públicos, parquímetros municipales y publicidad exterior.

#### Art. 7.3. Ocupación de Espacio Público:

En las vías, parques y plazas de su administración, por Acuerdo del Concejo Municipal la Municipalidad podrá otorgar permisos temporales y revocables, para aprovecharlas con determinados fines, incluyendo privados y de lucro y mobiliario urbano. La decisión para este tipo de concesiones debe respaldarse en programas integrales de renovación y embellecimiento de la ciudad.

#### Art. 7.4. Pago por ocupación del espacio público:

Toda concesión de espacio público conllevará el pago por su ocupación correspondiente, a los organismos competentes en la gestión de estos espacios como pueden ser la Municipalidad o el MOPT, según corresponda.

#### Art. 7.5. Obras en el Espacio Público:

Las siguientes disposiciones regulan la construcción de obras de interés común en el espacio público, tales como: aceras, casetillas y postes de seguridad, vallas, verjas y cercas, arborización de las calles, mobiliario urbano, transformación de las alamedas existentes en vías vehiculares, ruptura de pavimento, instalaciones provisionales, canoas y bajantes.

#### Art. 7.6. Aceras, cercas, canoas y bajantes:

Es obligación del propietario construir aceras, o reconstruir las existentes frente a sus predios, así como cercar los lotes baldíos e instalar y mantener en buen estado las canoas y bajantes del inmueble, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 75 y 76 del Código Municipal.

#### Art. 7.7. Aceras:

Los parámetros técnicos a cumplir en la construcción de aceras, sus elementos complementarios y sus requisitos mínimos de diseño, son los siguientes:

**7.7.1) Materiales:** Se permite únicamente el concreto, chorreado o prefabricado, con un acabado antideslizante.

**7.7.2) Pendiente:** La pendiente transversal no podrá ser mayor al 3% ni menor del 2%, la pendiente longitudinal será igual a la pendiente de la calzada y no se permiten gradas.



**Art. 7.8. Cajas y pozos de registro:**

Estos elementos de conexión a las redes de servicios públicos, cuando se ubiquen en el espacio público, deben cumplir con los siguientes lineamientos:

- 7.8.1) Nivelación:** Por todos sus lados tendrán un nivel igual al nivel final de la superficie de rodamiento o circulación.
- 7.8.2) Material:** La tapa de la caja o pozo, debe ser de un material antideslizante y deberá soportar las cargas sin que se produzcan vibraciones, hundimientos o ambos.
- 7.8.3) Junta:** La junta de construcción entre la tapa y la superficie de acera o calzada, debe ser mínima.

**Art. 7.9. Rampas para personas con discapacidad:**

Los espacios públicos, aceras, parques, calles, puentes peatonales, plazas y otros, deben disponer de rampas para el acceso de personas con discapacidad. Estas tendrán gradiente según ley N° 7600, ser construidas del mismo material que las aceras y acompañarse con una barandilla a una altura de 90 cm. La acera, así como la rampa para personas con discapacidad deberán tener un ancho mínimo de 1.20m.

**Art. 7.10. Elementos de seguridad:**

La Municipalidad podrá autorizar la instalación de casetillas para guardas y postes de seguridad en aceras, áreas de parque y franjas verdes. No se permite la colocación de plumas o agujas de seguridad en las vías públicas.

**7.10.1) Casetillas para Guardas.** En el caso de casetillas para guardas, tanto el diseño como el lugar de instalación serán indicados en el permiso de construcción y ocupación del espacio público correspondiente al que se le anexará un croquis, prototipo de la caseta a construir bajo la responsabilidad de un profesional responsable. En ningún caso la caseta podrá incluir instalaciones sanitarias.

**7.10.2) Postes de Seguridad.** En caso de postes de seguridad, los criterios para su instalación son los siguientes: Los únicos elementos de seguridad permitidos a instalar serán postes, su sección será cuadrada o circular, su diámetro o grosor no será mayor de 12 cm, su altura desde la acera no será inferior de 0.90 m, ni mayor de 1.20 m, se instalarán con una separación mínima de 1.20 m entre ellos, sus materiales podrán ser acero, concreto o similar, en esquinas el espacio mínimo para el paso libre sobre la acera no será inferior de 1.50 m y la distancia de los postes al cordón de caño será de 10 cm. Los postes de seguridad o balizas colocadas deberán de estar pintados en amarillo y con una postal reflectante. Todos los costos de instalación y mantenimiento serán por cuenta del solicitante. No se permitirá el uso de cadenas u otros cerramientos entre los postes.

**Art. 7.11. Arborización de las calles y mobiliario urbano:**

Para plantar árboles o instalar cualquier tipo de mobiliario urbano (bancas, basureros, casetas telefónicas, casetas de paradas de autobús, postes de alumbrado, pasamanos y barreras de protección) en los espacios públicos, se tomarán en cuenta los siguientes lineamientos:

**Art. 7.11.1.** El paso libre entre la línea de propiedad y el elemento a instalar no puede ser menor de 1.20 metros. (Equivalente de ancho de acera mínimo óptimo según la Ley de Igualdad de Oportunidades para Personas con Discapacidad (Ley N° 7600).



**Art. 7.11.2.** En las esquinas debe respetarse una distancia libre de ocho metros en ambas direcciones desde la esquina.

**Art. 7.11.3.** En vías de más de 12 m de sección total se reservará siempre superficie para arbolado, en grupos o en alineación.

**Art. 7.11.4.** La alineación del mobiliario o arborización deberá concentrarse siempre del mismo lado de la acera, especialmente sobre zona verde o su equivalente en 0.50 metros desde el cordón de caño, dejando libre de obstáculos y continuo el ancho de la acera o ancho no inferior a 1,20 metros.

**Art. 7.11.5.** Al menos un 50% de la longitud de la vía contará con arbolado de alineación; al menos una línea con un marco medio de plantación de 6 m.

**Art. 7.11.6.** Se tendrán en cuenta las condiciones climáticas tropicales en el diseño de las calles para lograr la integración de lo urbano y lo ambiental de este modo gozar de una ciudad más habitable con un tejido vegetal y urbano de calidad.

**Art. 7.12. Rotura de Pavimento:**

La rotura de pavimento en la vía pública local para la ejecución de obras públicas o privadas requiere de una autorización por parte de la Unidad Técnica de Gestión Vial, la cual fijará, en cada caso, las condiciones bajo las cuales la concede. El solicitante de la licencia de rotura en las calles locales estará obligado a ejecutar la reparación correspondiente lo más pronto posible y para garantizarlo deberá depositar, el valor correspondiente a la reparación.

**Art. 7.13. Instalaciones provisionales, materiales y escombros en la vía:**

Para colocar estructuras de cualquier tipo, depositar los materiales de construcción y escombros o hacer instalaciones de carácter provisional en las vías públicas de administración municipal, es obligatorio obtener la autorización de la Municipalidad.

Para autorizaciones en vías nacionales, dicha aprobación debe contar de previo con el Visto Bueno de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito del MOPT.

De no cumplirse con estas disposiciones, la Municipalidad procederá a la clausura de la construcción y la eliminación del obstáculo, cargando a la cuenta del propietario los costos generados.