



Nº 34624-MOPT

LA GACETA Nº 138 DEL 17 DE JULIO DEL 2008

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

Y LA MINISTRA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

Con fundamento en las facultades conferidas en los artículos 140, incisos 3) y 18) y 146 de la Constitución Política y con fundamento en la Ley de Simplificación Tributaria, Nº 8114, publicada en el Alcance Nº 53ª, *La Gaceta* Nº 131, del 9 de julio del 2001 y la Ley de creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes Nº 4786 del 5 de julio de 1971 y la Ley General de la Administración Pública Nº 6227 del 2 de mayo de 1978.

Considerando:

I.—Que el Poder Legislativo, mediante la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributaria, Nº 8114, publicada en el Alcance Nº 53ª, *La Gaceta* Nº 131, del 9 de julio del 2001, y sus reformas, estableció un porcentaje del Fondo Vial en beneficio de las municipalidades para la atención de la red vial cantonal.

II.—Que estos recursos han de ser transferidos a cada municipalidad en un 60% con base en la extensión de la red vial de cada cantón y un 40% conforme al Índice de Desarrollo Social Cantonal (IDS) entendiéndose que los cantones con menor IDS recibirán proporcionalmente mayores recursos.

III.—Que el IDS será el que determine el MIDEPLAN y que la extensión de la red vial de cada cantón será la que resulte de las bases de datos de la Dirección de Planificación Sectorial del MOPT.

IV.—Que es necesario definir el procedimiento mediante el cual se establecerán y actualizarán las bases de datos de la red vial del cantón.

V.—Que la Ley de Simplificación Tributaria asigna preferencia para la ejecución de obras con esos recursos, a la modalidad participativa, disponiendo que el destino de los recursos lo propondrá, a cada Concejo Municipal la Junta Vial Cantonal, conforme al Reglamento que se dicte al efecto.

VI.—Que el MOPT a través de su ley de creación, se dispone como entidad rectora en el campo de los transportes y el desarrollo de la red de vías públicas.

VII.—Que es necesario que las actividades de gestión vial se ejecuten, tomando en cuenta la experiencia del MOPT, con base en estándares técnicos de aplicaciones generales y adecuadas a la realidad del país, considerando la incorporación del Componente de Seguridad Vial establecido mediante el Decreto Ejecutivo Nº 33148-MOPT del 8 de mayo del 2006.



VIII.—Que transcurridos casi seis años desde la reglamentación a la ley, se hace necesario actualizar sus regulaciones a efectos de considerar las experiencias y realidades institucionales, el nuevo entorno normativo y la necesidad de agilizar, modernizar y especializar los procesos de inversión en la red vial cantonal, con el propósito de satisfacer el interés colectivo por contar con una infraestructura vial que mejore la calidad de vida de los habitantes de cada cantón.

IX.—Que el proceso de promulgación del presente Decreto se encuentra suficientemente legitimado, pues su anteproyecto fue publicado para su consulta pública en *La Gaceta* N° 221 del 16 de noviembre del 2007; fue sometido a conocimiento del II Foro Vial Municipal celebrado el 23 de noviembre del 2007 y el proyecto final fue dictaminado, considerando las observaciones presentadas por los interesados, por una Comisión Intersectorial integrada con representantes de los ayuntamientos, MOPT, IFAM, Conadeco y Unión Nacional de Gobiernos Locales. **Por tanto,**

DECRETAN:

**Reglamento Sobre el Manejo, Normalización
y Responsabilidad para la Inversión
Pública en la Red Vial Cantonal**

CAPÍTULO I

Alcance y definiciones

Artículo 1º—**Ámbito del Reglamento.** El presente Reglamento regula lo estipulado en el artículo 5º, inciso b) de la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, N° 8114, en cuanto a la inversión pública en la red vial cantonal, en concomitancia con la Ley de creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, N° 4786 y sus reformas, la Ley General de Caminos Públicos, N° 5060 y sus reformas, Código Municipal, la Ley de Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos, la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República y demás normativa conexas.

Artículo 2º—**Rectoría del sector transporte.** El Ministerio de Obras Públicas y Transportes es el ente rector en materia de vialidad y transporte en el país y bajo esa condición es el responsable de dictar las políticas nacionales que rigen el sector. En el ejercicio de la rectoría le corresponde planificar, fiscalizar y normalizar las actividades sectoriales de su competencia. Las municipalidades y los concejos municipales de distrito les corresponde, conforme a su autonomía constitucional, la administración de los recursos que establece el artículo 5º, inciso b) de la Ley N° 8114 para atender la red vial de su respectiva jurisdicción, en el marco de las políticas y directrices nacionales establecidas.



Artículo 3º—Definiciones y siglas.

Aseguramiento de calidad: Combinación del control de calidad realizado por el contratista y del proceso de verificación de control de calidad realizado por parte de la Administración.

Autocontrol de calidad: Es el plan de control de calidad que un contratista debe aplicar a una obra por contrato, debidamente aprobado por la Administración contratante a la que deberá presentar sus resultados.

Calles locales: Son las vías públicas incluidas dentro del cuadrante de un área urbana, o incluidas dentro de proyectos de urbanización, que cuenten con el aval del gobierno municipal correspondiente y que no estén clasificadas por el CONAVI como calles de travesía de la Red Vial Nacional.

Caminos no clasificados: Comprende dos tipos diferentes de vías públicas: Las que están en uso y son transitables en toda época del año y las veredas y caminos en desuso para el tránsito vehicular.

Caminos vecinales: Son aquellos caminos de la Red Vial Cantonal, que unen poblados y caseríos entre sí, o con las cabeceras de distrito, brindan conexión a rutas nacionales o comunican con sitios de interés público y complementan el concepto de conectividad de la red vial, para dar acceso a una zona o región. Por lo general poseen volúmenes de tránsito moderado, en su mayoría ocasionado por viajes locales de corta distancia. Permiten el traslado de la producción agropecuaria, turística e industrial a las carreteras de categoría superior.

Casos de ejecución inmediata: Comprende la reparación de cualquier daño que pueda presentarse en la vía por eventos imprevistos a causa de casos fortuitos o fuerza mayor, que por su naturaleza, no estén contemplados dentro del programa anual de trabajo. La ejecución inmediata de las reparaciones es necesaria para la seguridad de los usuarios, para garantizar el tránsito de la vía y así evitar daños mayores.

Conservación vial: Es el conjunto de actividades destinadas a preservar, en forma continua y sostenida, el buen estado de las vías, de modo que se garantice un óptimo servicio al usuario. La Conservación Vial comprende el mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico y la rehabilitación de los diferentes componentes de la vía.

Control de calidad: Es el conjunto de acciones cualitativas y cuantitativas destinadas a medir y comprobar que las características de una obra, parte de ella o un servicio cumpla con los requerimientos establecidos.

Desarrollo de la red vial cantonal: Constituye el conjunto de acciones que es necesario emprender para adaptar las condiciones de la red vial cantonal a las necesidades producto del crecimiento del volumen de tránsito, crecimiento de la población y crecimiento de la producción derivadas o proyectadas de los planes de desarrollo del cantón, del crecimiento habitacional, en particular de los planes de tránsito y transporte.



Gestión vial: Es el conjunto de obras o acciones necesarias, para alcanzar una meta de conservación, mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, mejoramiento, rehabilitación o construcción vial, según el detalle contenido en las definiciones del presente artículo, que debe ser planificada y evaluada, con participación de los usuarios. Responde al qué hay que hacer, dónde, en qué forma y cuándo.

Gobiernos Locales: Estructura pública que tiene la competencia de administración de los intereses y servicios locales dentro de un territorio específico, sea éste a nivel cantonal o distrital.

Mantenimiento periódico: Es el conjunto de actividades programables cada cierto período, tendientes a renovar la condición original y de los pavimentos mediante la aplicación de capas adicionales de material granular tratamientos superficiales, sellos o recarpeteos asfálticos, según sea el caso, sin alterar la estructura subyacente a la capa de ruedo, así como la restauración de taludes de corte y de relleno, señalamiento en mal estado, aceras, ciclovías obras de protección u otras necesarias para la seguridad vial y peatonal. El mantenimiento periódico de los puentes incluye la limpieza, pintura, reparación o cambio de los componentes estructurales o de protección, así como la limpieza del cauce del río o quebrada, en las zonas aledañas.

Mantenimiento rutinario: Es el conjunto de actividades que deben ejecutarse con mucha frecuencia durante todo el año, para preservar la condición operativa de la vía, su nivel de servicio y la seguridad de los usuarios. Esta constituido por la limpieza de drenajes, el control de la vegetación, las reparaciones menores de los pavimentos de concreto asfáltico, concreto hidráulico, y de tratamientos superficiales bituminosos, el bacheo manual o mecanizado de las superficies de ruedo constituidas por materiales granulares expuestos, aceras, ciclovías, el mantenimiento ligero de los puentes, las obras de protección u otras necesarias para la seguridad vial y peatonal, y demás obras de arte, así como la restitución de la demarcación y el señalamiento.

Mejoramiento: Es el conjunto de mejoras o modificaciones de los estándares horizontales y/o verticales de los caminos, relacionados con el ancho, el alineamiento, la curvatura o la pendiente longitudinal, a fin de incrementar la capacidad de la vía, la velocidad de circulación y aumentar la seguridad de los vehículos. También se incluyen dentro de esta categoría, la ampliación de la calzada, el cambio del tipo de superficie de tierra a material granular expuesto o de este a pavimento bituminoso o de concreto hidráulico entre otros, y la construcción de estructuras tales como alcantarillas mayores, puentes, intersecciones, espaldones, aceras, ciclo vías, cunetas, cordón y caño.

Modalidad participativa de ejecución de obras: Se conoce también como Conservación Vial Participativa se refiere a la coordinación y cooperación que se establece entre la Municipalidad, el Gobierno Central y las organizaciones comunales y la sociedad civil de un cantón, con la finalidad de planificar, ejecutar, controlar y evaluar obras de diversa índole, contempladas dentro de la conservación y construcción vial en el entendido que la ejecución de recursos no implica el traslado horizontal de los mismos de una organización a otra. Su aplicación contribuye a garantizar la sostenibilidad de las vías, ya que además de los recursos del Gobierno y la Municipalidad, permite incorporar los valiosos aportes de las comunidades y la sociedad civil en general, en efectivo o en especie. Esta modalidad, requiere acompañar las obras técnicas con otros elementos como organización, capacitación,



promoción y control social, que motiven el interés de los usuarios, la cooperación y la solidaridad.

Obras nuevas: Son las construcciones de vías públicas que se incorporan a la red vial cantonal existente, como producto de nuevos proyectos de urbanización o de nuevas interconexiones urbanas y rurales, entre otras.

Reconstrucción: Es la renovación completa de la estructura de la vía, con previa demolición parcial o total de la estructura del pavimento, las estructuras de puente, los sistemas de drenaje y las obras de arte.

Red vial cantonal: Es la red de calles y caminos públicos que no forman parte de la Red Vial Nacional y cuya administración es de responsabilidad municipal en lo que corresponde. Se consideran parte de la Red Vial Cantonal todos los elementos constitutivos de su derecho de vía, tales como calzada; espaldones; zonas verdes; puentes viales y peatonales, fijos o colgantes; aceras; ciclo vías; sistema de drenaje; cordón y caño; obras de estabilización o contención; túneles; entre otros que técnicamente puedan considerarse.

Rehabilitación: Reparación selectiva y refuerzo del pavimento o de la calzada, previa demolición parcial de la estructura existente, con el objeto de restablecer su capacidad estructural y la calidad de rueda originales. Considera también la construcción o reconstrucción de aceras, ciclovías u otras necesarias para la seguridad vial y peatonal, sistemas de drenaje. Antes de cualquier rehabilitación en la superficie de rueda, deberá verificarse que los sistemas de drenaje el sistema de drenaje funcione bien. En el caso de los puentes y alcantarillas mayores, la rehabilitación comprende las reparaciones mayores tales como el cambio de elementos o componentes estructurales principales, el cambio de la losa del piso, la reparación mayor de los bastiones, delantales u otros. En el caso de muros de contención se refiere a la reparación o cambio de las secciones dañadas o a su reforzamiento, posterior al análisis de estabilidad correspondiente.

Sistema de Gestión Vial Integrado: Es el conjunto de procedimientos, rutinas, actividades y mecanismos de archivo y manejo de información, que aunado a programas de cómputo constituyen las herramientas para la gestión vial.

Verificación de calidad: Es el control de calidad que la Administración debe aplicar a una obra por contrato o por administración.

Siglas:

MOPT: Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

CONAVI: Consejo Nacional de Vialidad.

INVU: Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo.

IVTS: Índice de Viabilidad Técnico Social

CFIA: Colegio Federado de Ingenieros y de Arquitectos de Costa Rica.



JVC: Junta Vial Cantonal

MEIC: Ministerio de Economía, Industria y Comercio.

MINAE: Ministerio de Ambiente y Energía

IDS: Índice de Desarrollo Social

SIGVI: Sistema de Gestión Vial Integrado.

SINFOC: Sistema de Información de Caminos.

TPD: Tránsito Promedio Diario.

AASHTO: Conocida por sus siglas en inglés como “Asociación Americana de Oficialías de Transportes y Carreteras Estatales”.

UTGVM: Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal.

CAPÍTULO II

Inversión pública en la red vial cantonal

Artículo 4º—**Destino de los recursos.** El Concejo Municipal, con base en los criterios de asignación de prioridades propuestos por la Junta Vial Cantonal, destinará los recursos provenientes de la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, exclusivamente a la conservación, mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, mejoramiento y rehabilitación; una vez cumplidos estos objetivos, los sobrantes se usarán para construir obras viales nuevas de la red vial cantonal, que se entenderá como los caminos vecinales, los no clasificados y las calles urbanas, según las bases de datos de la Dirección de Planificación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT).

Artículo 5º—**Presupuesto, custodia y manejo de los recursos.** De conformidad con los Planes Anuales y Quinquenales de Conservación y de Desarrollo Vial que proponga la Junta Vial Cantonal, el Concejo Municipal presupuestará cada año el monto que le corresponde, con base en lo indicado en el artículo 18 de este Reglamento.

Los recursos provenientes del impuesto al combustible, previstos en la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributaria, se deberán manejar en una cuenta específica, en uno de los bancos estatales de la República, de conformidad con la Ley de Administración Financiera y Presupuestos Públicos, o por el mecanismo que se establezca por la Tesorería Nacional, con el fin de facilitar su manejo y para que proceda de forma oportuna con los desembolsos correspondientes, de conformidad con la programación financiera que le presenten los Gobiernos Locales, cumpliendo con lo resuelto por la jurisprudencia vinculante de la Sala Constitucional sobre esta obligación.



Artículo 6^o—**Planes de Conservación y de Desarrollo de la red vial cantonal.** Las Unidades Técnicas de Gestión Vial Municipal, elaborarán Planes Quinquenales y Anuales de Conservación y de Desarrollo Vial, en concordancia con las políticas y directrices emitidas por el Concejo Municipal, la Junta Vial Cantonal, el MOPT y los Planes Reguladores de Desarrollo Cantonal vigentes.

Estos Planes contendrán lo siguiente:

- a) El marco de políticas que le dan respaldo, con indicación de metas, indicadores de logro y modalidad de ejecución a utilizar.
- b) El presupuesto y las fuentes de financiamiento, con referencia a los aportes de la municipalidad, del MOPT y de las comunidades beneficiadas.
- c) Los montos por invertir en cada proyecto, según categoría y tipo de obra y fuente de financiamiento.
- d) Los programas de conservación, mejoramiento, reconstrucción u obra nueva de la Red Vial Cantonal.
- e) El programa de formación y capacitación jurídica, técnica, administrativa y financiera en gestión vial, dirigido al Concejo, Alcaldía, Junta Vial Cantonal, Unidad Técnica, Concejos de Distrito, organizaciones sociales y comunales y los demás involucrados con la gestión vial cantonal, disponiendo la asignación de los recursos financieros necesarios para ello.

Será necesario adjuntar a los programas anteriormente descritos, los mecanismos que utilizará la Junta Vial Cantonal para realizar el seguimiento y evaluación de los mismos.

Artículo 7^o—**Modalidades de ejecución de obras.** Las modalidades de ejecución de obras podrán ser las siguientes:

- a) Obras por administración, con equipo y personal propios.
- b) Obras por convenio, con participación de las comunidades, el MOPT y otras personas o entidades públicas o privadas, nacionales o extranjeras, incluyendo aquellas municipalidades vecinas que se agrupen mediante la cooperación conjunta, para hacer realidad los proyectos de mayor nivel. En caso que se suscriban convenios con particulares, deberá privar el interés público y la ejecución de la obra estará a cargo única y exclusivamente de la municipalidad, no pudiendo delegarse esa competencia.
- c) Obras por contrato, con sus debidos carteles y reglamentación.
- d) Concesión o gestión interesada de obras y proyectos.
- e) Combinaciones de las anteriores u otras.



Artículo 8º—**Preferencia por la modalidad participativa de ejecución de obras.** Los recursos provenientes de la Ley de Simplificación y Eficiencias Tributarias, deben ejecutarse preferiblemente bajo la Modalidad Participativa de Ejecución de Obras, que se define en el artículo 3º, de este Reglamento. Esta modalidad participativa permite la utilización de cualquiera de las modalidades de ejecución de obras a que se refiere el artículo 7.

CAPÍTULO III

De las Juntas Viales Cantonales

Artículo 9º—**Junta Vial Cantonal.** La Junta Vial Cantonal es un órgano público, nombrado por el Concejo Municipal de cada cantón, ante quien responde por su gestión, según lo establece el artículo 5º, inciso b) de la Ley N° 8114.

Es un órgano de consulta obligatoria en la planificación y evaluación en materia de obra pública vial en el cantón y de servicio vial municipal, indistintamente del origen de los recursos.

Artículo 10.—**Integrantes.** Esta Junta estará integrada por los siguientes miembros, quienes fungirán ad honorem:

- a) El Alcalde Municipal, quien la presidirá.
- b) Un miembro del Concejo Municipal, con voz pero sin voto.
- c) El Director de la Región o de la Macro Región del MOPT o un representante designado por éste.
- d) Un representante de los Consejos de Distritos, nombrados en Asamblea de estos.
- e) Un representante de las Asociaciones de Desarrollo Integral del cantón, que será seleccionado en Asamblea de la Unión Cantonal de Asociaciones de Desarrollo Comunal, o, en su ausencia, de las Asociaciones vigentes en el cantón.
- f) El Director de la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal.

Artículo 11.—**Funcionamiento de la Junta Vial Cantonal.**

- a) Los miembros, una vez juramentados por el Concejo se desempeñarán gratuitamente, por un período de cuatro años y podrán ser reelectos, siempre y cuando ostenten la titularidad del puesto al cual representan. Si en algún caso venciera el período de alguno de los miembros, se nombrará al sustituto, en un plazo no mayor a un mes.
- b) La Junta Vial Cantonal considerando la disponibilidad de sus miembros, sesionará una vez cada mes y extraordinariamente cuando ésta así lo acuerde, o cuando la convoque los órganos del Gobierno Municipal. La promotora o promotor social de la Unidad Técnica, deberá asistir a las sesiones a las cuales se le convoque válidamente. Los acuerdos serán aprobados por mayoría simple de los miembros presentes, salvo



los casos en que la legislación establezca una votación más calificada y en caso de empate, el presidente ejercerá el voto calidad.

c) Dicha Junta sesionará válidamente con la presencia de la mayoría absoluta, es decir con mitad más uno del total de sus miembros. Lo no previsto en el presente Reglamento regirá en lo conducente por la Ley General de Administración Pública vigente para los órganos colegiados.

d) Será causal de destitución de los miembros, el incumplimiento de sus deberes o la ausencia injustificada a tres sesiones consecutivas o seis alternas en el plazo de un año calendario, previa comunicación que hará la Junta Vial; el Concejo Municipal, otorgando el derecho de audiencia, procederá a efectuar la sustitución correspondiente a la brevedad posible.

e) El Concejo Municipal reglamentará el funcionamiento de la Junta Vial y de la Unidad Técnica de Gestión Vial.

Artículo 12.—**Competencia.** Será responsabilidad exclusiva e indelegable de la Junta Vial Cantonal, lo siguiente:

a) Proponer al Concejo, el destino de los recursos referidos en los artículos 4 y 9 del presente Reglamento, por medio de planes anuales y quinquenales de conservación y de desarrollo vial del cantón. Dichos planes serán remitidos al Concejo para la aprobación o improbación respectiva, en este último caso deberá fundamentarse técnica y legalmente para que se proceda con la subsanación correspondiente en un plazo de diez días hábiles. Estas propuestas o planes deberán considerar la prioridad que fija el artículo 5, inciso b) de la Ley N° 8114.

b) Conocer y avalar los proyectos de presupuesto anual de la gestión de la Red Vial Cantonal correspondiente, los cuales serán formulados por la UTGVM y contendrán el detalle de las obras a intervenir con indicación expresa, al menos, de lo siguiente: nombre de la obra, descripción, meta a alcanzar, modalidad de ejecución, costo total, monto presupuestado, plazo estimado y probable fecha de inicio.

c) Velar por el cumplimiento de las políticas, normativa y reglamentación aplicable en gestión vial, emitida por el MOPT y otros entes competentes.

d) Conocer los informes mensuales de la evaluación de la Gestión Vial Municipal, que prepare la UTGVM.

e) Las que expresamente le fueren conferidas por el Concejo.

f) Presentar en el mes de enero ante el Concejo Municipal un informe anual de rendición de cuentas. Con el mismo propósito, publicará durante ese mismo mes, en un medio de comunicación colectiva, local o nacional, un resumen o el texto íntegro del informe anual de labores, así como la convocatoria para asamblea pública y abierta, que deberá realizarse a más tardar un mes después de esta publicación, en la que la JVC presentará el informe de rendición de cuentas.

g) Solicitar al Concejo la realización de auditorías financieras y técnicas cuando las circunstancias lo ameriten.



- h) Velar porque las actividades de diseño, construcción y planeamiento estratégico sean desarrolladas por profesionales competentes e idóneos.
- i) Velar porque se apliquen principios de aseguramiento de calidad para garantizar la eficiencia de las obras.
- j) Acatar lineamientos del MOPT para el inventario, clasificación y referencia de la red vial cantonal, y suministrar dichos inventarios periódicamente al MOPT.
- k) Proponer al Concejo Municipal la reglamentación que considere pertinente para la efectiva Gestión Vial Cantonal.

Artículo 13.—Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal. Se constituirá una Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal en cada cantón, la cual fungirá como secretaría técnica de la Junta Vial Cantonal. Deberá contar, al menos, con un profesional en ingeniería civil, quien fungirá como Director, así como un asistente técnico, ambos con experiencia en materia vial, y un promotor social profesional en ciencias sociales. Los puestos señalados anteriormente serán nombrados por cargos fijos, a tiempo completo y, dependiendo de su condición profesional, preferentemente compensadas bajo el régimen de dedicación exclusiva.

Al constituir esta Unidad, su operación y financiamiento se incluirá dentro del Plan Operativo Anual de cada municipalidad, en carácter de servicio de gestión vial, como parte de las actividades a ser financiadas con los recursos a que se refieren los artículos 4 y 9, de este Reglamento. Cuando medie un interés común las municipalidades podrán integrar la UTGVM en forma mancomunada.

Dentro de las eventuales actividades operativas a financiar se incluyen: adquisición, mejora y reparación de edificaciones, equipo y maquinaria, equipo y materiales de oficina, consultorías, salarios, gastos de viaje y transporte, siempre que se ajusten a los principios de razonabilidad y proporcionalidad.

Corresponderá a la administración garantizar que los recursos señalados en el párrafo anterior y en el artículo 4 del presente reglamento, se destinen exclusivamente para los fines descritos en éstos. La aplicación o el uso diferente de los recursos, generará las responsabilidades civiles, administrativas y penales que correspondan.

Artículo 14.—De las funciones de la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal. Dentro de las principales tareas de las Unidades Técnicas de Gestión Vial Municipal se consideran las siguientes:

- a) Elaborar y ejecutar los planes y programas de conservación y de desarrollo vial, en concordancia con las políticas y directrices emitidas por el Concejo Municipal, la Junta Vial Cantonal, el MOPT y los Planes Reguladores de Desarrollo Cantonal vigentes. Previo a la definición de actividades de mejoramiento, reconstrucción u obra nueva, tendrán prioridad las actividades de conservación, sean estas manuales o mecanizadas, de conformidad con los lineamientos de la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias.
- b) Promover la conservación vial participativa, a través del fortalecimiento de las organizaciones locales y su vínculo con otras instancias afines, con el propósito de



propiciar trabajos conjuntos de conservación de las vías públicas y el control social de los proyectos que se realicen.

c) Acatar el marco normativo en materia vial y de accesibilidad, en cumplimiento de la Ley de Igualdad de Oportunidades para Personas con Discapacidad N° 7600 y demás normativa conexas.

d) Realizar y actualizar el inventario de la red de calles y caminos del cantón, considerando los parámetros contenidos en los formularios y herramientas que facilite la Dirección de Planificación Sectorial del MOPT.

e) Operar y mantener actualizado el Sistema de Gestión Vial Integrado (SIGVI o similar) para la administración de la infraestructura vial cantonal.

f) Administrar la maquinaria municipal dedicada a la atención de vías públicas y de la que se contrate o se obtenga, por medio de convenios, para este mismo fin. En este sentido, velar porque exista y funcione un sistema de control de maquinaria, así como de sus reparaciones.

g) Garantizar el cumplimiento de las especificaciones técnicas establecidas en este Reglamento.

h) Establecer un programa de verificación de calidad que garantice el uso eficiente de la inversión pública en la red vial cantonal, con base en la normativa establecida por el MOPT.

i) Solicitar a los contratistas los resultados del programa de autocontrol de calidad, para su respectivo análisis y aseguramiento de la calidad.

j) Elaborar y someter a aprobación del Concejo Municipal los convenios de cooperación con organizaciones comunales o de usuarios, u otras personas o entidades públicas o privadas, nacionales o extranjeras.

k) Promover alternativas para la obtención de recursos orientados a la gestión vial.

l) Proponer al Concejo Municipal la suscripción de convenios de cooperación con el Consejo Nacional de Vialidad para colaborar, con recursos libres, en la atención inmediata de carreteras de la Red Vial Nacional que sean de interés municipal y que se encuentren ubicadas en la jurisdicción cantonal.

m) Elaborar los informes de evaluación de la Gestión Vial Municipal, que presentará mensualmente y por escrito a la Junta Vial Cantonal, en sesión ordinaria, a través de su Director.

n) Mantener un expediente de cada uno de los caminos del cantón, que contenga la boleta de inventario físico y socioeconómico, inventarios de necesidades, la lista de colindantes, derechos de vías, las intervenciones e inversiones realizadas, así como el comité de caminos u organización comunal responsable, entre otros, considerando los lineamientos que al efecto defina el MOPT. La información relativa a la organización comunal se llevará también en una base de datos independiente.



- o) Conformar y mantener, adicionalmente al expediente de caminos, un expediente de proyecto conteniendo toda la documentación generada por cada intervención vial que se realice.
- p) Inspeccionar y dar seguimiento a los trabajos que se realizan, mediante el reporte diario de actividad de las obras que se ejecutan en el cantón.
- q) Elaborar los estudios previos así como la resolución administrativa que, conforme a la Ley de Construcciones N° 833, deberá someterse a conocimiento del Concejo Municipal, para la declaratoria oficial de caminos públicos en la red vial cantonal.
- r) Priorizar los proyectos viales a ejecutar dentro de las respectivas jurisdicciones, tomando en consideración los criterios técnicos. Tal priorización deberá sustentarse en la evaluación económico-social de las diferentes vías a intervenir que cuantifique los beneficios a sus usuarios. Dichas evaluaciones involucrarán parámetros como conectividad y concepto de red, tránsito promedio diario, acceso a servicios en las comunidades, densidad de población y volumen de producción. Complementariamente se podrá utilizar el índice de viabilidad técnico-social (IVTS), establecido por la Dirección de Planificación Sectorial del MOPT. La priorización anterior, deberá elevarse al seno de la Junta Vial Cantonal, la cual deberá aprobarla por medio de una votación de mayoría simple.
- s) Controlar los derechos de vía de la red vial cantonal y asegurar su defensa y restitución en caso de invasiones o afectaciones. De igual forma proponer al Concejo Municipal la reglamentación para la obtención de derechos de vía mediante donaciones conforme al procedimiento estandarizado establecido por el MOPT a las municipalidades.
- t) Vigilar el cumplimiento de los deberes viales de los propietarios y poseedores de los inmuebles, contiguos a caminos y calles, establecidos en la Ley General de Caminos Públicos y el Código Municipal, para lo cual se solicitará colaboración de los Comités de Caminos, Organizaciones Comunales y otras agrupaciones afines, lo cual deberá reglamentar el Concejo Municipal.
- u) Considerar alternativas tecnológicas y administrativas para la conservación y desarrollo de la red vial del cantón, así como para la inversión en este campo.
- v) Vigilar por el cumplimiento de las normas de control de pesos y dimensiones de los vehículos, emitidas por el MOPT, para la red vial cantonal. Coordinar con las instancias correspondientes, para tal propósito.
- w) Coordinar actividades de planificación, ingeniería, promoción y evaluación del desarrollo y conservación vial con las dependencias del MOPT, que corresponda. Asimismo, podrá solicitar asistencia técnica a las dependencias especializadas del MOPT.
- x) Gestionar la obtención de autorizaciones de explotación de fuentes de material, para lo cual deberá cumplir con los requerimientos dispuestos al efecto por el MINAE. Asimismo deberá mantener un inventario de posibles fuentes de material ubicadas en el cantón.



- y) Aplicar y garantizar la incorporación del componente de seguridad vial en todas las obras.
- z) Establecer, un sistema de prevención, mitigación y atención de emergencias en las vías del cantón.
- aa) Emitir las certificaciones correspondientes a la información resultante de los expedientes de caminos y calles de la red vial cantonal.
- bb) Divulgar la labor que se realiza a través de los medios de prensa o electrónicos, murales gráficos, volantes y otros apropiados al cantón.
- cc) Propiciar la equidad de género en la gestión vial.
- dd) Promover y facilitar el proceso de educación en escuelas, colegios y otras organizaciones de interés, en torno a la conservación y la seguridad vial.
- ee) Fortalecer la competencia, capacidad y el conocimiento en gestión vial, mediante pasantías e intercambios entre los sectores y órganos involucrados.

Artículo 15.—**Seguimiento y evaluación de la Gestión Vial.** El MOPT pondrá a disposición de las municipalidades el SIGVI o su equivalente, como herramienta estandarizada y ágil para la evaluación, planificación y programación de sus proyectos. La Junta Vial Cantonal deberá realizar el seguimiento y la evaluación de los planes anuales, apoyándose en la información del Sistema de Gestión Vial de la municipalidad.

CAPÍTULO IV

De los Comités de Caminos

Artículo 16.—**Comités de Caminos.** Constitúyanse los Comités de Caminos como instancias de apoyo a la labor de las Juntas Viales Cantonales y Unidades Técnicas de Gestión Vial.

Los Comités de Caminos estarán conformados por un grupo de personas que serán elegidas en Asamblea General de vecinos.

Para su funcionamiento deberán estar juramentados y adscritos a la respectiva Asociación de Desarrollo Integral, a la Municipalidad u otro tipo de organización o entidad de interés público.

Dichos Comités coordinarán con los órganos municipales competentes, las labores de planificación y definición de prioridades de inversión, así como en la ejecución de las tareas relacionadas con el desarrollo y la conservación vial.

Los Concejos Municipales reglamentarán el funcionamiento y operación de los Comités de Caminos.

CAPÍTULO V



Competencia del MOPT en la red vial del país

Artículo 17.—**Competencia del MOPT en la red vial.** En particular el MOPT se encargará de:

a) Asesorar a las Juntas Viales Cantonales en la elaboración de los Planes de Desarrollo y Conservación de la Red Vial Cantonal, por medio de sus Direcciones Regionales y otras dependencias.

b) Emitir directrices y políticas para el desarrollo y funcionamiento eficiente de la red vial nacional y cantonal del país, que faciliten la coordinación y uniformidad de criterios de gestión y uso.

c) Definir, mediante la Dirección de Planificación Sectorial, los criterios para la clasificación funcional y nomenclatura de la red vial y clasificarla.

d) Velar porque las redes viales nacional y cantonal del país, se desarrollen en forma complementaria, independientemente de los límites político administrativos cantonales o provinciales.

e) Velar por la armonía que debe prevalecer entre el desarrollo y conservación de la red vial y el ambiente.

f) Emitir, mediante la División de Obras Públicas, las normas, procedimientos y recomendaciones técnicas que rigen la infraestructura vial del país, que garanticen la calidad del servicio, seguridad y estándares acordes con la naturaleza de las vías y las condiciones locales. Esta documentación técnica debe ser comunicada por esta División a las municipalidades y a otros interesados.

g) Regular y estandarizar a nivel nacional, mediante la Dirección de Planificación Sectorial, el levantamiento de información y censos sobre la red vial, así como los procedimientos, requisitos e inscripción de los caminos públicos.

h) Mantener, mediante la Dirección de Planificación Sectorial, una base de datos actualizada sobre los inventarios de la red vial, con base en los inventarios de la Red Vial Cantonal. Asimismo, la Dirección de Planificación Sectorial integrará los inventarios realizados por el CONAVI en la Red Vial Nacional, de manera que su manejo permita la obtención de información y estadísticas relevantes para proyectos y evaluaciones de interés cantonal o nacional.

i) Propiciar la implementación de programas de innovación y transferencia de tecnología que beneficien la gestión vial al nivel nacional y cantonal, dirigidos a las municipalidades, organizaciones comunales y a la empresa privada, según corresponda.

j) Mantener en operación, por parte de la División de Obras Públicas, un Sistema de Gestión Vial Integrado (SIGVI o similar) aplicable en la Institución y en las municipalidades para los procesos de conservación y desarrollo de la red vial de todo el país, diferenciado según región y características particulares. Este deberá comprender los costos y tarifas para las diferentes actividades, normas de ejecución, normas de intervención y estándares de desempeño, entre otros.



k) Incluir caminos inventariados en el SIGVI o similar, para lo cual, deberá contar con código definitivo.

l) Mantener disponible, mediante la División de Obras Públicas, una flotilla básica de maquinaria y equipo, que permita regionalmente solventar situaciones de emergencias, estudios especializados y posibles proyectos de interés nacional.

ll) Atender mediante las dependencias especializadas de la División de Obras Públicas, convenios o iniciativas tendientes a impulsar programas de asesoría y asistencia técnica en diseños, trámites de contratación, inspección de obras por contrato, permisos para explotación de fuentes de material, control de calidad y otros afines.

m) Colaborar mediante las dependencias especializadas de la División de Obras Públicas, en casos de disputa entre laboratorios, empresas consultoras y constructoras sobre proyectos viales.

n) Elaborar, coordinar y ejecutar, a cargo de la Dirección de Gestión Municipal del MOPT, planes de formación y capacitación para los Gobiernos Locales y demás organizaciones involucradas en la gestión vial municipal, pudiendo coordinar con las instituciones y programas vinculados con el sector municipal.

ñ) Impulsar programas de educación escolar en el tema del mantenimiento y rehabilitación de caminos y transferir conocimientos a los escolares de III, IV y V año, acerca de la Conservación de las Vías Públicas, a través de un curso integrado impartido por la Dirección de Gestión Municipal, las Unidades de Gestión Municipal Regional del MOPT y las Unidades de Gestión Vial Municipal.

o) Elaborar y oficializar, a cargo de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, el Manual de Normas Mínimas de Seguridad Vial, para la Red Vial Cantonal, el cual será considerado en la elaboración de los planes de desarrollo y conservación vial.

p) Brindar cooperación técnica en materia de planificación a mediano y largo plazo de forma directa y o triangular. Dicha asistencia será a través de organismos nacionales o de cooperación internacional.

Artículo 18.—Estimación de los recursos a transferir a las municipalidades: Cada año el MOPT en calidad de responsable del Sector Transporte, a través de la Dirección de Planificación Sectorial elaborará, a más tardar el 15 de julio, las estimaciones de los montos a transferir a cada municipalidad con base en los criterios establecidos en la Ley de Simplificación y eficiencia Tributarias y la certificación de ingresos públicos de la Contraloría General de la República.

La Dirección de Gestión Municipal comunicará a las municipalidades la estimación de los montos aludidos a efectos de que las Juntas Viales Cantonales elaboren la propuesta de inversión en el plazo establecido en el artículo 95 del Código Municipal.



CAPÍTULO VI

Criterios para la clasificación y constitución

de la Red Vial Cantonal

Artículo 19.—**Registro Vial.** Créase el Registro Vial de Costa Rica, dependiente de la Dirección de Planificación Sectorial del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, con carácter oficial nacional, en que se detallará la infraestructura de la Red Vial Cantonal y Nacional del país, su clasificación, nomenclatura, extensión, tipo de superficie, estado, señalización, censos de tránsito y condición socioeconómica, entre otros, con apego a los requisitos, formularios y procedimientos que se detallan en el presente Reglamento y por medio del respectivo Manual de especificaciones técnicas para realizar el inventario y evaluación de la Red Vial Cantonal. Los actos de éste registro no tienen carácter de afectación de dominio público.

Artículo 20.—**Constitución de la Red Vial Cantonal.** La Red Vial Cantonal estará constituida por los caminos públicos no incluidos dentro de la Red Vial Nacional y de conformidad con lo dispuesto por la Ley General de Caminos Públicos. Se compone de a) caminos vecinales o clasificados, b) calles locales y c) caminos no clasificados.

Artículo 21.—**Requisitos para clasificar los caminos vecinales.** Constituyen caminos vecinales o clasificados aquellos que cumplan, al menos, con tres de los siguientes criterios:

- a) Posibilita el acceso a centros de población rural que cuenten con al menos tres de los siguientes servicios o infraestructura física en operación: escuela, plaza de deportes, salón comunal, iglesia, servicio de electricidad, servicio de transporte de pasajeros, puesto de salud, telefonía.
- b) La población promedio que tributa al camino debe ser mayor que 50 habitantes/km de extensión del camino, o existen al menos un promedio de 10 casas visibles habitadas por kilómetro de extensión de la vía.
- c) El camino debe ser la principal vía de comunicación para el transporte de cosechas y productos del área que tributa al camino. Al menos el 50% de esa área estará dedicada activamente a la producción agropecuaria (ganadería intensiva, cultivos) u otras actividades.
- d) El TPD debe ser mayor que 30 vehículos.
- e) El camino debe ser la vía principal de acceso a toda una zona, cuenca o región que necesita ser comunicada (concepto de red).
- f) Otros criterios a considerar en caso de duda: existencia de asociación o asociaciones de desarrollo integral o específica y/o comités de caminos, en la zona de influencia del camino. En el caso de los comités de caminos, estos deberán estar adscritos a la Asociación de Desarrollo Integral o a la Municipalidad respectiva.



Artículo 22.—**Otros criterios de clasificación de los caminos vecinales.** Serán considerados también como caminos vecinales aquellas vías que a pesar de no cumplir con los requisitos del artículo anterior, a solicitud del Gobierno Municipal u otras instancias gubernamentales y posterior aprobación por parte de la Dirección de Planificación Sectorial del MOPT, cumplen con al menos uno de los siguientes criterios:

- a) Dan acceso a sitios calificados de interés turístico (accesos principales a playas y volcanes).
- b) Sirven como rutas alternas a rutas nacionales de reconocida importancia.
- c) Dan acceso a reservas de recursos naturales, reservas indígenas o a proyectos de asentamientos campesinos impulsados por el Gobierno de la República o el Gobierno Local.
- d) Dan acceso a centros de acopio importantes.
- e) Son rutas importantes para la seguridad nacional o el interés nacional como atracaderos, torres de transmisión u observatorios.

Artículo 23.—**Criterios de clasificación para calles locales.** Los 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, del INVU, 1982.

Artículo 24.—**Criterios de clasificación para Caminos No Clasificados en uso.** Los caminos públicos incluidos en esta categoría deben cumplir con los siguientes criterios:

- a) Son transitables durante la gran mayoría del año.
- b) Dan acceso a algunos caseríos de menor importancia a los que se establecen en el artículo 20 anterior, o a muy pocos usuarios.
- c) Tienen un ancho promedio de la superficie de ruedo de al menos 4 metros.
- d) Cuentan con algunos elementos de la infraestructura de drenaje (cunetas, alcantarillado primario) o puentes.
- e) La superficie de ruedo se encuentra en tierra o con muy poco lastre, pero permite el tránsito de vehículos.
- f) Son caminos alternos de poca importancia y que dan acceso a zonas de baja producción agropecuaria.



Artículo 25.—**Criterios de clasificación para Caminos No-Clasificados en desuso para el tránsito de vehículos.** Las vías públicas de esta categoría son aquellas que cumplen con los siguientes requisitos:

- a) Se utilizan para la movilidad y comunicación local, a través de medios de transporte como motocicleta, bicicleta, bestias o peatonal.
- b) No son aptas para el tránsito vehicular.
- c) El derecho de vía es muy angosto.
- d) El derecho de vía está poblado de árboles, arbustos o malezas, significando que el camino no está en uso, o que es utilizado únicamente en períodos muy cortos del año.

La conservación de esta red de caminos públicos es responsabilidad entera de los usuarios y beneficiarios directos y por lo tanto su extensión no se contabiliza para efectos de la asignación de recursos del impuesto único a los combustibles, previsto en la Ley de Simplificación Tributaria.

No obstante, de no cumplir con los requisitos establecidos en los artículos 21 y 22 de este Reglamento, el Concejo podrá solicitar a la Dirección de Planificación Sectorial del MOPT la recalificación de uno o varios caminos siempre y cuando medie una justificación aceptable. Previa recalificación o inclusión en el Registro Vial, no podrá justificar la inversión pública en este tipo de vías, con base en los procedimientos establecidos por la Municipalidad, la Junta Vial Cantonal y este Reglamento.

CAPÍTULO VII

Sistema de Inventario y Codificación de la Red Vial Cantonal,

Archivo y manejo de la información

Artículo 26.—**Inventario de la Red Vial Cantonal.** El inventario de la Red Vial Cantonal lo realizará cada gobierno local, considerando los procedimientos que establezca la Dirección de Planificación Sectorial del MOPT. Asimismo, al presentarse la información para ser revisada se deberá incluir una certificación por parte del Alcalde Municipal y el Director de la Unidad Técnica Vial Municipal, dando fe que los datos contenidos en las boletas y mapas de cada camino se apegan a la realidad existente.

Artículo 27.—**Sistema de Codificación de la Red Vial Cantonal.** Las vías públicas pertenecientes a la Red Vial Cantonal se codificarán por medio del procedimiento que para tal efecto emitirá la Dirección de Planificación Sectorial del MOPT.

Artículo 28.—**Archivo y manejo de la información.** La Dirección de Planificación Sectorial del MOPT será la encargada del archivo y el manejo de la información de la red vial costarricense. Previo aporte de los materiales necesarios, las municipalidades tendrán acceso a una copia fiel de esta información, para sus propios archivos.

Artículo 29.—**Actualización de la información.** La Dirección de Planificación Sectorial del MOPT a instancia de la Municipalidad correspondiente o de las dependencias de la



División de Obras Públicas, procederá en conjunto con los interesados a actualizar las bases de datos de los inventarios viales de un cantón, así como a dar trámite a las solicitudes de cambio de categoría de las vías públicas. Si la actualización del Registro Vial Cantonal se realiza por iniciativa propia del MOPT, ésta deberá ser comunicada al gobierno local respectivo.

Artículo 30.—**Ingreso de información y comunicación a los interesados.** La Dirección de Planificación Sectorial del MOPT preparará un corte y resumen anual, al 31 de mayo de cada año, para efectos de la comunicación de la información de las bases de datos del inventario vial a las municipalidades, instituciones del Gobierno Central y a otros interesados, relativo a la extensión de la red vial de cada cantón. La información a consignar en esa fecha considerará el inventario existente y las solicitudes de actualización que se reciban a más tardar el 31 de enero del año correspondiente.

CAPÍTULO VIII

Requisitos Técnicos para el Desarrollo

y la Conservación de la Red Vial Cantonal

Artículo 31.—Para el diseño o definición de las actividades de conservación, mantenimiento y obra nueva previstas en el artículo 3 de este Reglamento, como requisitos técnicos se aplicarán las Especificaciones Generales para la Construcción de Caminos Carreteras y Puentes (CR-77), el Manual de Construcción para Caminos Carreteras y Puentes (MC-83), el Tomo de Disposiciones para la Construcción y Conservación Vial, Normas y Diseños para la Construcción de Carreteras, Reglamento de Circulación por Carretera con Base en el Peso y las Dimensiones de los Vehículos de Carga y el Manual Centroamericano de Dispositivos Uniformes para el Control de Tránsito y las normas y guías de diseño AASHTO o equivalentes, o las versiones actualizadas y vigentes de todos los anteriores.

Artículo 32.—**Requisitos técnicos para los Caminos Vecinales No Pavimentados.** Los requisitos técnicos resumidos en los Artículos 33, 34 y 35 de este Reglamento se establecen como referencia. Las variantes o modificaciones a los mismos deberán razonarse y justificarse bajo el criterio y responsabilidad del profesional a cargo de la obra o del diseño, mediante especificación especial conforme lo establece el artículo 44 de este Reglamento.

Artículo 33.—**Requisitos para el mejoramiento geométrico y derecho de vía existentes.** Para las actividades de mejoramiento contenidas en la definición prevista en el artículo 3º de este Reglamento, se deberán considerar los siguientes requisitos técnicos:

- a) Pendiente longitudinal máxima: 12 %.
- b) Radios mínimos de curvatura: 50 m.
- c) Visibilidad mínima: 50 m/km.
- d) Longitudes con sobre anchos para adelantar: 100 m /km.



En caso que la visibilidad sea menor que el mínimo establecido en el inciso c).

e) Derecho de vía mínimo: 14 m.

f) Ancho de calzada (No incluye espaldón ni sobre ancho): 5.50 m

Espaldones y sobreanchos: Se recomienda incluirlos a criterio y con las dimensiones que determine el profesional responsable a cargo de la obra.

Artículo 34.—**Requisitos para el sistema de drenaje.**

a) Bombeo y sobre elevación de la superficie de ruedo terminada:

- En tramos rectos: 6 % de bombeo hacia ambos lados de la vía a partir de línea de centro del camino.
- En curvas: 6 % de sobre elevación.

b) Cunetas en tierra o revestidas:

Área mínima sección transversal: 0.30 m² con un tirante mínimo de 0.5 m referido al nivel existente de rasante.

c) Contracunetas:

Área mínima sección transversal: 0.135 m²

Las pendientes de las cunetas o contracunetas, sean estas en tierra o revestidas, se determinarán con base en los criterios técnicos que justifique el profesional responsable a cargo de la obra o del diseño.

Cuando las pendientes resulten mayores al 6%, las cunetas deben ser revestidas y contar con quiebra gradientes, características que también deberán ser justificadas por el profesional responsable a cargo de la obra o del diseño.

d) Alcantarillas:

- Los tubos utilizados para la conducción de aguas pluviales deben cumplir con las características y especificaciones mínimas establecidas en la Norma oficial de tubo de concreto reforzado, publicada en el Decreto 18006-MEIC o su versión vigente.

En el caso de tubos de otros tipos de materiales y características se aplicarán las recomendaciones o especificaciones técnicas del fabricante.

- Diámetro nominal (diámetro interno) mínimo de 0.80 m.
- Gradiente longitudinal máximo de 5 %
- Estructuras de entrada o salida:

De conformidad con las condiciones de cada caso, el profesional responsable a cargo de la obra o del diseño deberá:

- i. Prever las respectivas estructuras de entrada o salida (cabezales o tomas), así como delantales y aletones con sus características y dimensiones



ii. Definir, para las alcantarillas ubicadas en zonas de relleno, el revestimiento del canal de desfogue desde la estructura de salida hasta el pie de talud, así como los quiebragradiientes que se requieran.

iii. Tomar como referencia para establecer dimensiones y características el Manual de Normas y Diseños para la Construcción de Carreteras, Octubre 1966-MOPT.

iv. Considerar los canales de entrada o salida para la alcantarilla propuesta o existente y las condiciones del suelo.

- Uso de ademes: estrictamente necesarios en zanjas mayores de 1.6 m de profundidad.
- El material utilizado para el relleno deberá compactarse como mínimo al 95% Próctor Modificado.
- Espesor mínimo del relleno sobre la corona del tubo deberá ser al menos de 0.60 m.

e) Subdrenajes:

Los requisitos técnicos serán definidos por el profesional responsable de la obra o de su diseño, de conformidad con las características de cada proyecto para lo cual tomará como referencia las especificaciones del fabricante o lo establecido en el Manual de Normas y Diseños para la Construcción de Carreteras, Octubre 1966-MOPT, el CR-77 o sus versiones más recientes.

f) Vados húmedos:

Las características de este tipo de estructura serán definidas con base en los criterios que adopte el profesional responsable a cargo de la obra o de su diseño para lo que deberá considerar, entre otras, las condiciones topográficas, hidráulicas, litológicas, arrastre de sedimentos y tráfico vehicular.

Artículo 35.—Requisitos para la estructura de pavimento. Deberán cumplir necesariamente con lo dispuesto en las especificaciones técnicas del Artículo 31, o sus actualizaciones incluyendo las disposiciones generales del MOPT para la construcción o conservación vial.

Para su construcción se deberá aplicar un plan de control de calidad por el contratista y una verificación de calidad por parte del contratante, de acuerdo con el Artículo 45.

a) Superficie de ruedo existente (tierra o material granular clasificado o no)

Previo a la colocación de otro material sobre esta superficie como actividad de conservación o mejoramiento, la misma deberá conformarse y contar con una compactación de al menos el 91% o 95% del Próctor Estándar o Modificado según corresponda.

b) Requisitos para el material procesado para la capa de ruedo



Cuando se utilice para la capa de ruedo material granular de subbase o base se aplicarán las Especificaciones Generales para la Construcción de Caminos Carreteras y Puentes CR-77 o su versión actualizada.

En caso de utilizarse otro tipo de material, esta capa de ruedo deberá estar constituida de materiales granulares que cumplan los siguientes requisitos:

- Índice plástico entre 4% y 10%.
 - Tamaño máximo de partículas de 77 mm.
 - CBR mínimo de 30% al 95% del Próctor Modificado.
- c) Requisitos para el acabado de la capa de ruedo
- Espesor total mínimo compactado de 15 cm.
 - Compactación de al menos el 95% del Próctor Modificado.

d) Pavimentación o protección de caminos con superficie de ruedo compuesta por materiales granulares expuestos:

Conforme a las diferentes actividades de mantenimiento o mejoramiento definidas en el artículo 3 del presente Reglamento, cuando se coloque una nueva capa de ruedo constituida por un pavimento bituminoso o hidráulico, según se trate de un mejoramiento estructural o funcional, el profesional responsable de la obra deberá realizar o contar con los estudios técnicos pertinentes que justifiquen sus características y espesor.

Artículo 36.—Requisitos técnicos para los caminos vecinales pavimentados. Para la definición y ejecución de las actividades previstas en el artículo 3º, se deberán considerar los requisitos técnicos indicados en los artículos 31, 44 y 45 de este Reglamento.

Los diseños de las intervenciones que se definan deberán ser justificados y contar con los estudios técnicos respectivos.

Para estos caminos se deben incluir como mínimo espaldones con un ancho de 0.50 m a cada lado y sobreanchos en curvas de 1.00 m.

Artículo 37.—Requisitos técnicos para las Calles Locales. El diseño o definición de las diferentes intervenciones en las Calles Locales deberá regirse por el cuerpo de disposiciones, normas y reglamentaciones establecidas en los Artículos 31 y 45.

Artículo 38.—Requisitos técnicos para caminos no clasificados. Para ejecutar cualquier obra de mantenimiento, conservación o mejoramiento se requiere que el camino esté debidamente reclasificado según se establece en el artículo 25 de este Reglamento en cuyo caso aplicarán los requisitos técnicos correspondientes a la nueva clasificación.



Artículo 39.—**De los puentes ubicados en la Red Vial Cantonal.** El gobierno local respectivo, con apoyo del MOPT, evaluará la condición de cada uno y establecerá sobre esta base el peso máximo aceptable. Este dato deberá aparecer debidamente rotulado en cada puente.

Artículo 40.—**De los puentes a construir en la Red Vial Cantonal.** Para la construcción de puentes nuevos el profesional responsable a cargo de la obra deberá contar los resultados de los estudios técnicos realizados previamente que determinen y fundamenten el diseño de la estructura, los planos constructivos así como copia de los planes de control de calidad y de verificación de la misma que aplicarán durante el proceso constructivo de la obra.

Cuando el MOPT contribuya con la aportación de materiales, equipos, mano de obra, planos, etc., el profesional responsable de la obra deberá suministrar al Director Regional respectivo los resultados de los estudios técnicos previos que determinen y fundamenten el diseño de la estructura, así como copia de los planes de control de calidad y verificación de la misma, que aplicarán durante el proceso constructivo de la obra.

Para el diseño de los puentes viales se considerará una carga viva mínima del 24 toneladas correspondiente a un tracto camión de tres ejes equivalente a la nomenclatura HS-15-44 de las especificaciones AASHTO vigentes.

Los puentes tendrán un ancho mínimo de calzada de 4.30 m., cuando sean de una vía y de 7.30 m. cuando sean de dos vías.

Cada puente deberá contar con aceras en ambos lados, con un ancho mínimo de 1.20 m., o en su defecto contar al menos con una pasarela peatonal de 1.20 m. de ancho.

Todos los puentes nuevos y existentes deberán contar con la señalización vial adecuada y sus respectivas aproximaciones al puente, con guardavías cuando corresponda.

Artículo 41.—**De las rutas de paso para tránsito pesado.** Los gobiernos locales, previo estudio y coordinación con el MOPT, definirán las rutas de paso para el tránsito pesado en la Red Vial Cantonal. Asimismo, en casos de urgencia y con el fin de evitar un daño mayor a la estructura, a la vida humana, animal o vegetal, se faculta a los Gobiernos Locales para que procedan al cierre temporal de estructuras o partes de la vía severamente afectadas.

Artículo 42.—**De los caminos ubicados en áreas de protección de los recursos naturales.** Los gobiernos locales cumplirán con los requisitos técnicos estipulados en los artículos 33, 34 y 35, excepto en lo siguiente:

1. Requisitos para el mejoramiento geométrico:
 - a. Radios mínimos de curvatura: 30 m
 - b. Visibilidad mínima: no aplica
 - c. Longitud con sobre ancho para adelantar: no aplica



d. Derecho de vía máximo: 14 m

2. No se permitirá el uso de pavimentos bituminosos o estabilizaciones con químicos que puedan resultar nocivos para las áreas protegidas.

3. Los caminos ubicados en áreas de protección de los recursos naturales o que intersequen rutas de paso de fauna silvestre, deberán contar con estructuras adecuadas que faciliten el libre paso de esta de un lado al otro del camino, en los sitios en los que los estudios así lo determinen.

Artículo 43.—**Pesos y dimensiones de los vehículos para la estructura de la vía en áreas de protección.** El peso bruto de los vehículos autorizados para circular en este tipo de caminos es de 12 toneladas máximo (peso propio del vehículo más carga útil). Se faculta a la municipalidad respectiva a realizar los controles de sobrepeso (excesos del peso propio del vehículo más carga útil autorizada) y sancionar con base en el reglamento que elaborará al efecto.

Artículo 44.—**Especificaciones especiales.** En aquellos casos en que se requieran actividades, obras o especificaciones no previstas en los documentos indicados en el artículo 31, se aplicarán los requisitos que para su efecto defina el profesional responsable a cargo de la obra o diseño, con base en su criterio y responsabilidad justificada mediante especificación especial debidamente razonada.

Artículo 45.—**Aseguramiento de Calidad.** Las obras desarrolladas en la Red Vial Cantonal deberán contar con un adecuado aseguramiento de calidad de conformidad con las especificaciones establecidas, acorde a las características propias de cada proyecto tales como maquinaria, materia prima, tipo de obra y otros. Según sea la modalidad de ejecución que se utilice, el aseguramiento de calidad deberá realizarse de acuerdo con los lineamientos y requisitos que se describen a continuación:

a. En Obras por Contrato. Corresponderá al contratista como responsable directo, ante la Administración, de la calidad obtenida en la obra ejecutada, el cual deberá diseñar y ejecutar un Plan de Control de Calidad que contenga como mínimo una descripción detallada de las tareas, procedimientos y personal que desplegará en el proyecto para un adecuado control de calidad de los materiales, mezclas y procesos constructivos. La cantidad y frecuencia de los ensayos de laboratorio o mediciones que se incluyan en dicho plan, deberá tomar en consideración la normativa establecida por el MOPT y los ajustes que correspondan de conformidad con las características de los materiales que se utilizarán y los requisitos contractuales. En la reunión de pre-inicio, el contratista presentará el Plan de Control de Calidad al ingeniero de proyecto de la Administración para su respectiva revisión y aprobación; la Administración tendrá la obligación de efectuar verificaciones de la calidad de los materiales y procedimientos constructivos.

b. Obras por Administración. Corresponderá al ingeniero responsable designado para cada proyecto, aplicar los controles de calidad que aseguren una correcta ejecución de obra e idoneidad de los materiales a incorporar, para lo cual deberá tomar en consideración la normativa establecida por el MOPT y los ajustes que correspondan de conformidad con las características de los materiales que se utilizarán y los recursos disponibles para la aplicación de los controles de calidad.



c. Otras modalidades. Para las restantes modalidades, previstas en el artículo 7 de este reglamento, el aseguramiento de calidad deberá ejecutarse según lo dispuesto en los documentos contractuales.

CAPÍTULO IX

Componente de Seguridad Vial

Artículo 46.—En todas las labores de planificación, diseño, construcción y conservación de obras viales, mejoramiento, y/o rehabilitación que realice el Ministerio de Obras Públicas y Transportes en coordinación con las municipalidades del país, se deberá considerar e incorporar el componente de seguridad vial, en resguardo de todos los posibles usuarios de la vialidad de previo a su ejecución.

Artículo 47.—Para lograr el objetivo planteado en el artículo anterior, en las etapas de prediseño y diseño de obras viales nuevas, así como en las tareas que se realicen sobre las obras ya existentes, podrán desarrollarse Auditorías de Seguridad Vial, con el fin de que la operación sobre estas vías sea segura para todos los eventuales usuarios, mediante la implementación de sus recomendaciones. En las obras ya existentes, deberá considerarse la posibilidad real de la incorporación del componente de seguridad vial, tomando en cuenta el entorno y las características de las vías.

Artículo 48.—**En las Auditorías de Seguridad Vial, se deberán considerar entre otros, los siguientes aspectos:**

- a) Valoración de la función pretendida o actual de la carretera o elemento de transporte de acuerdo a los rangos de velocidades involucradas y para todos los posibles usuarios de la misma.
- b) La geometría de la carretera.
- c) La disposición de espacios necesarios para los grupos de usuarios de las vías; así como su separación en el espacio vial.
- d) La visibilidad en las carreteras.
- e) La existencia de barreras de protección y el cumplimiento de su instalación de acuerdo con las normas y criterios internacionales establecidos en esta materia.
- f) El estado del pavimento en la carretera y la necesidad de utilizar texturas especiales en su superficie de rodamiento y en las aceras.
- g) La demarcación horizontal y vertical, incluyendo semaforización, colocada de manera suficiente, clara, precisa y correcta.
- h) Iluminación.
- i) Diseño de intersecciones.
- j) Vías peatonales, ciclo vías y pasos peatonales.



- k) Consideración de usuarios discapacitados.
- l) La integración armónica y segura de todos los anteriores.
- m) Realización de estudios de impacto vial.
- n) Otros dispositivos de seguridad y conceptos aplicables.

Artículo 49.—El desarrollo de las Auditorías en Seguridad Vial será competencia del Consejo de Seguridad Vial y se ejecutará a través de la Dirección de Ingeniería de Tránsito. Lo anterior, sin perjuicio de la coordinación necesaria con otras instancias ya establecidas, cuya labor pueda integrarse y complementarse con los objetivos aquí establecidos.

CAPÍTULO X

Disposiciones transitorias

Artículo 50.—**Datos del inventario actual.** Hasta que se complete el inventario de la red de Calles Locales, Caminos Vecinales y Caminos no clasificados de cada cantón establecidos por Ley, se utilizarán los datos disponibles a la fecha en las bases de datos de la Dirección de Planificación Sectorial, del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, consistentes de una identificación de caminos. Los datos podrán ser consultados y conocidos por las municipalidades, personas físicas o jurídicas, previo aporte de los materiales correspondientes que se requieran para entregar la información solicitada.

Artículo 51.—**Actualización inmediata del inventario de la red vial cantonal.** A solicitud de la Municipalidad se podrán suscribir convenios con el MOPT, por medio de la División de Obras Públicas, cuando la Municipalidad requiera de la actualización de su inventario. Las Municipalidades podrán actualizar periódicamente su inventario, remitiendo a la Dirección de Planificación del MOPT, cuando de caminos nuevos se trate y siguiendo los formularios, procedimientos, lineamientos establecidos para tal fin. Dicha Dirección, coordinará con la División de Obras Públicas su incorporación en el SIGVI y la definición de los respectivos códigos definitivos.

Artículo 52.—**Estudio para la actualización de los perfiles ocupacionales y sueldos del Director e ingenieros de las Unidades Técnicas de Gestión Vial Municipal.** Para colaborar con las municipalidades en la definición correspondiente, en un plazo de tres meses contados a partir de la publicación del presente reglamento, la Dirección General del Servicio Civil, en estrecha coordinación con la Unión Nacional de Gobiernos Locales, elaborará los estudios a que hacen referencia el artículo 120 y el inciso c) del artículo 122, ambos del Código Municipal, que sirvan para fundamentar las eventuales propuestas de actualización del perfil ocupacional y sueldos del Director e ingenieros de la UTGVM. Para esos efectos deberá considerar, con especial relevancia, el volumen de funciones, tareas y responsabilidades dispuestas mediante los artículos 12 y 14 de este reglamento, así como la escasez de oferta profesional en el mercado laboral, derivada de la creciente demanda en el país del sector de la construcción.



Elaborado el estudio, la Dirección de Gestión Municipal del MOPT lo comunicará a las municipalidades, por todos los medios disponibles, para ser considerado en el siguiente proceso de formulación presupuestaria municipal.

CAPÍTULO XI

Derogatorias

Artículo 53.—Deróguese el Decreto Ejecutivo N° 30263-MOPT, del 5 de marzo del 2002, publicado en *La Gaceta* N° 68 del 9 de abril del 2002.

Transitorio Único.—Las actuales Juntas Viales Cantonales, nombradas por los respectivos Concejos Municipales continuarán vigentes hasta el 1° de febrero del año 2009.

Artículo 54.—Rige a partir de su publicación.

Dado en la Presidencia de la República.—San José, a los veintisiete días del mes de marzo del año dos mil ocho.

Publíquese.—ÓSCAR ARIAS SÁNCHEZ.—La Ministra de Obras Públicas y Transportes, Karla González Carvajal.—1 vez.—(Solicitud N° 19567).—C-546335.—(D34624-64483).