

TABLA DE CONTENIDO

Capítulo 1. Exposición.....	4
Artículo 1. Ámbito y carácter del Reglamento	4
Artículo 2. Marco normativo.....	4
Artículo 3. Carácter e interpretación de las determinaciones.....	4
Artículo 4. Principales determinaciones del Reglamento de Vialidad del cantón de Alajuelita.....	4
Título 2. Vialidad	5
Capítulo 1. Disposiciones Generales de la Vialidad	5
Artículo 5. Fundamento.	5
Artículo 6. Funciones de la red vial	5
Artículo 7. Deslinde de las Competencias.	5
Artículo 8. Objetivos.....	6
Artículo 9. Jerarquía de la Red Vial.....	6
Artículo 10. Vías Regionales:.....	7
Artículo 11. Vías Cantonales.....	8
Capítulo 2. Espacio de circulación de los vehículos.....	9
Artículo 12. Definición.....	9
Artículo 13. Condiciones de diseño.....	9
Capítulo 3. Plataformas reservadas en la vía pública.....	11
Artículo 14. Definición y clasificación.....	11
Capítulo 4. Espacio de los peatones (aceras, paseos y calles peatonales).....	12
Artículo 15. Definición.....	12
Artículo 16. Condiciones de diseño.....	12
- Las aceras deben contar con unas dimensiones mínimas de 1,50m. en todos los viales como establece el Reglamento de Fraccionamiento y urbanizaciones y en la Ley de Caminos Públicos.....	12
- Paseos peatonales arbolados en itinerarios con prioridad peatonal.....	12
- Calles exclusivamente peatonales.....	12
- Calles de coexistencia de tráfico.....	12
- Caminos en zonas rurales, acondicionados para uso peatonal y ciclista.....	12
Capítulo 5. Espacio de las bicicletas.....	14
Artículo 17. Definición.....	14
Artículo 18. Condiciones de diseño.....	14
Capítulo 6. Urbanización de red vial existente y nuevo.....	14

Artículo 19. Reparto equitativo de la red vial.	14
Capítulo 7. Espacio de estacionamiento de los vehículos.....	15
Artículo 20. Definición.....	15
Artículo 21. Estacionamiento en vía pública.	15
Artículo 22. Estacionamiento en suelo privado o en concesión.	15
Artículo 23. Tipología de estacionamientos.	16
Artículo 24. Estacionamiento Público.....	16
Artículo 25. Estacionamiento Privado.	16
Artículo 26. Número de espacios de estacionamiento.....	16
Artículo 27. Condiciones de diseño.....	19
Artículo 28. Parquímetros municipales.....	19
Capítulo 8. Implantación de los estacionamientos.....	21
Artículo 29. Soluciones y requisitos.	21
Artículo 30. Carga y descarga.....	21
Capítulo 9. Propuesta vial del cantón.....	22
Artículo 30. Situación actual.	22
Artículo 31. Propuesta de vialidad.....	22
Artículo 32. Parámetros de la propuesta vial de acuerdo con su clasificación y funcionalidad:.....	23
Título 3. Espacio público.....	23
Capítulo 10. Disposiciones Generales del Espacio Público.	23
Artículo 33. Ocupación y obras en el espacio público.	23
Artículo 34. Ocupación del espacio público.	24
Artículo 35. Pago por ocupación del espacio público.	24
Artículo 36. Obras en el espacio público.....	24
Título 4. Transporte.....	27
Capítulo 11. Disposiciones Generales para el transporte.	27
Artículo 37. Definición.....	27
Artículo 38. <i>Aplicación</i>	27
Artículo 39. Clasificación.	27
- <i>Estaciones de intercambio</i>	27
- <i>Zonas logísticas del transporte</i>	27
Artículo 40. Usos compatibles y autorizables.	27
Capítulo 12. Estaciones de intercambiadores.....	28

Artículo 41. Definición.....	28
Artículo 42. Aplicación y alcance.....	28
Artículo 43. Condiciones de ordenación y diseño.....	28
Capítulo 13. Zona logística de transporte.....	28
Artículo 44. Definición.....	28
Artículo 45. Aplicación y alcance.....	28
Artículo 46. Condiciones de desarrollo.....	29
Artículo 47. Condiciones de ordenación y diseño.....	29

Capítulo 1. Exposición.

Artículo 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 Alajuelita”, es el documento en el que se recogen los parámetros de aplicación para el diseño de la red vial cantonal competencia de la Municipalidad, documento al que habrán de ajustarse todos los planes y proyectos en los que se definan las características de los elementos viales.

Artículo 2. Marco normativo.

Todo lo correspondiente a vialidad se regirá por lo establecido en este Plan regulador, la Ley General de Caminos Públicos, el Reglamento de Planificación urbana y el Reglamento de Construcciones.

Artículo 3. Carácter e interpretación de las determinaciones.

La Municipalidad denegará la aprobación a aquellos planes y proyectos que no cumplan las instrucciones encuadradas 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 podrá denegar la aprobación de 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 por este último, salvo en los casos, en que expresamente se indique en este Reglamento. La aprobación por la Municipalidad de modificaciones o actualizaciones de estos documentos exigirá la inmediata modificación de los artículos correspondientes del presente Reglamento.

Artículo 4. Principales determinaciones del Reglamento de Vialidad del cantón de Alajuelita.

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:

- Clasificar todos los elementos de la red vial, asignando a cada uno una clase y un tipo de los establecidos en el presente reglamento
- Administrar las vías de la red vial cantonal y dictar medidas que logren la seguridad, eficiencia y equidad en su uso y disfrute.

- Considerar como objetivo principal que los diversos elementos de la red vial ofrezcan una adecuada funcionalidad a cada tipo de vías del presente reglamento.
- Las actuaciones sobre la red vial nacional que transcurra por los límites municipales deberán realizarse en coordinación conjunta entre la Municipalidad, el INVU y el MOPT.

Título 2. Vialidad

Capítulo 1. Disposiciones Generales de la Vialidad

Artículo 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 Alajuelita.

Artículo 6. Funciones de la red vial.

La red Vial cumple en el cantón un complejo conjunto de funciones, entre las que destacan:

- Servir de cauce al tráfico rodado local y conexión interurbana
- Clasificar la trama y el espacio urbano.
- Contribuir a formalizar el paisaje y el ambiente al que se abren los edificios.
- Acoger la circulación peatonal y los trazados para las bicicletas.
- Dotar de acceso rodado y peatonal a edificios e instalaciones.
- Servir de espacio de estancia y relación social.
- Servir de referencia al fraccionamiento y la disposición de la edificación.
- Acoger el estacionamiento de vehículos.

Artículo 7. Deslinde de las Competencias.

Los caminos públicos según su función se clasificarán en Red Vial Nacional y Red Vial Cantonal. Corresponde al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) en coordinación con la Municipalidad definir la Red Vial Nacional y Cantonal.

Los retiros sobre las Vías Nacionales serán determinados por el MOPT, y los que corresponden a Vías Cantonales, los definirá la Municipalidad.

Es competencia de la Municipalidad el uso racional de las vías pertenecientes a la Red Vial Cantonal y 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:

- 1 En superficie únicamente podrán autorizarse, además de las instalaciones propias de la vialidad rodada y peatonal, las públicas relativas al mobiliario urbano, tales como lámparas de iluminación, semáforos, bancos, jardineras, marquesinas de transporte colectivo, etc., 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, etc., siempre que respondan a un programa general para todo el municipio.
- 2 En el subsuelo del dominio público únicamente podrán autorizarse los usos relativos a infraestructura urbana, transportes colectivos y aparcamientos en régimen de concesión.

Artículo 8. Objetivos.

Este Reglamento busca establecer un adecuado sistema vial para asegurar la funcionalidad de la ciudad, en estrecha coordinación con el MOPT. Se pretende, fundamentalmente, encauzar los flujos motorizados, de acuerdo con las necesidades de viajes, y así reducir las molestias a los residentes de los barrios. Los objetivos específicos de reglamentar la vialidad y el transporte son:

- 1 Lograr una relación directa entre el sistema vial y los diferentes usos del suelo, establecidos en el Reglamento de Zonificación del Uso de Suelo del Plan Regulador, para mejorar la movilidad en cada una de las zonas de la ciudad.
- 2 Lograr un sistema de desplazamientos integrado, eficiente y acorde con los intereses de todos los usuarios del espacio público: peatones, transporte público, transporte privado, bicicleta y otros.
- 3 Jerarquizar las vías, con base en parámetros de ingeniería de tránsito y urbanísticos, para lograr una mayor eficiencia del sistema; respetando los derechos de cada uno de sus usuarios.

Artículo 9. Jerarquía de la Red Vial.

La jerarquización funcional de las vías permite una adecuada relación entre el tipo y el tamaño de la actividad y la categoría de la vía que atiende esta actividad; con esto se logra encauzar el flujo de tránsito pesado por unas pocas vías y se minimizan al máximo las molestias a los residentes de los barrios. Esta propuesta se refleja en el Mapa de Vialidad.

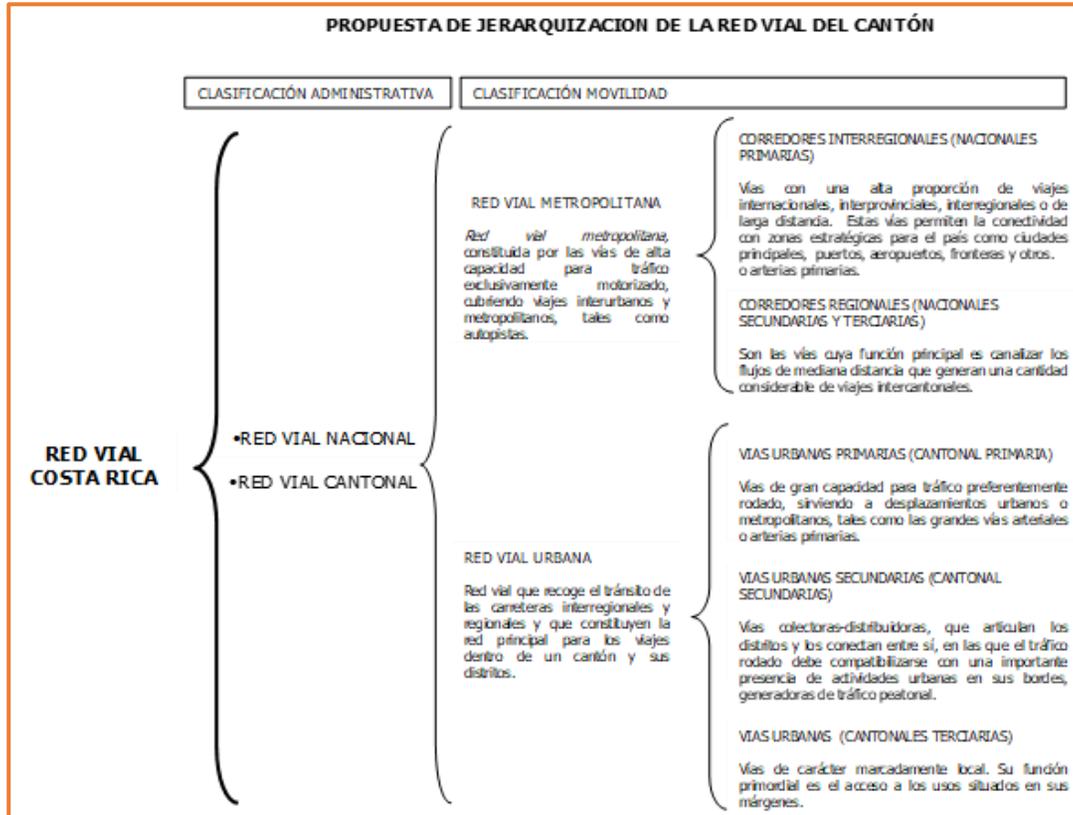
Dentro de los cuadrantes urbanos, los derechos de vía se mantendrán, pero ampliando las aceras al mínimo requerido desde el cordón y caño. (2,50 m en avenidas y 2,00 m en calles).

Las características para vías nacionales, así como la ampliación de derechos de vía existentes en calles locales o para calles nuevas se presentan en los artículos que siguen.

El derecho de vía para calles nuevas será analizado por la Municipalidad, caso por caso, en el nivel de anteproyecto, con el propósito de dar continuidad al trazo y diseño de calles que ya existen. En casos específicos de ampliación vial se expropiarán los terrenos necesarios, salvo los casos previstos para segregaciones y urbanizaciones por la normativa

de la Ley de Planificación Urbana (artículo 40) y el reglamento para el Control Nacional de Fraccionamientos y Urbanizaciones (artículo 2.2.2.), en donde el interesado debe ceder la ampliación vial.

Para el diseño geométrico de las vías de una urbanización, serán obligatorias las normas del Reglamento para el Control Nacional de Fraccionamiento y Urbanizaciones.



Artículo 10. Vías Regionales:

De acuerdo con la Ley General de Caminos Públicos (Ley No. 5060, del 22-08-1972 y sus reformas) éstas se categorizan de la siguiente forma:

- 1 Primarias. Son aquellas que interconectan las principales carreteras nacionales dentro del Gran Área Metropolitana y sirven de enlace, principalmente, entre los

centros urbanos (cabeceras cantónales principales), aeropuertos, zonas industriales, comerciales y recreativas de importancia nacional.

- 2 Secundarias. Son aquellas que sirven de enlace entre los principales centros urbanos del Área Metropolitana, no servidos por las vías primarias.
- 3 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).
- 4 Rutas de Travesía. Conjunto de carreteras públicas nacionales que atraviesan el cuadrante de un área urbana o de calles que unen dos secciones de carretera nacional en el área referida. La red de rutas de travesía se establece, para hacer más expedito el tránsito en el centro de la ciudad.

Artículo 11. Vías Cantonales.

Corresponde su administración a las municipalidades mediante el presente reglamento de vialidad. Estará constituida por las siguientes vías, no incluidos por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte dentro de la Red Vial Nacional, de acuerdo con la Ley General de Caminos Públicos:

- 1 Especiales: Aquellas que se indican en los Planes Reguladores o en proyectos especiales o parciales debidamente aprobados por el INVU. Su sección será la indicada en cada caso y deberán integrarse adecuadamente a la vialidad existente o propuesta para la zona.
- 2 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.
- 3 Secundarias: Aquellas vías colectoras de las vías internas de la urbanización.
- 4 Terciarias: Aquellas que sirvan a 100 o menos unidades de vivienda o lotes.
- 5 De uso restringido: Son las terciarias que por sus características de continuidad limitada tendrán un derecho de vía menor.
- 6 Peatonales: Alamedas o senderos peatonales (bulevares).
- 7 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.

Capítulo 2. Espacio de circulación de los vehículos.

Artículo 12. Definición.

Aquellos caminos públicos de carácter nacional y municipal por los que transitan exclusivamente los vehículos de pasajeros y de carga de mercancías.

Artículo 13. Condiciones de diseño.

- 1 Se presentan los estándares operativos y de diseño de las vías de acuerdo con su clasificación funcional:

	Vías Regionales			Vías Locales	Travesía urbana	Ciclovía
	Primarias	Secundarias	Terciarias			
Flujos Permitidos						
Nivel de Servicio Mínimo	C	C	D	D		
Vías Marginales	Obligatorias	Obligatorias	No requeridas	No requeridas		
Accesos directos a la vía	Solo a través de las intersecciones principales.	Solo a través de las intersecciones marginales.	Permitidos	Permitidos		
Tipos de Intersecciones	A desnivel	A desnivel	A desnivel o a nivel	A nivel		
Velocidad de diseño mínima	120 km/h	120 km/h	80 km/h	60 km/h	50 km/h	20 km/h
Velocidad máxima permitida	90 km/h	60- 40 km/h	60 - 40 km/h	30 km/h		
Ancho mínimo de carriles	3,5 m	3,5 m	3 m	x ¹		
Número mínimo de carriles	2 por sentido con separación física	2 por sentido con separación física	2 por sentido sin separación física	1 por sentido		

x¹ Parámetros especificados en el Reglamento de Fraccionamiento y urbanizaciones de este Plan Regulador.

	Vías Regionales			Vías Locales	Travesía urbana	Ciclovía
	Primarias	Secundarias	Terciarias			
Derecho de vía mínimo	50 m	50 m	20 m	- Primarias y caminos ² vecinales: 14 m - Secundarias: 10 m - Terciarias: 8,50 m - De uso restringido: 7 m - Peatonales: 6 m		
Cruces peatonales	Pasarelas (pasos a desnivel)	Pasarelas (pasos a desnivel)	A nivel	A nivel		
Paradas de transporte público	En vías marginales	En vías marginales o a través de bahías en carriles derechos o izquierdos.	A través de bahías en carriles derechos o izquierdos.			
Estacionamiento Lateral	Prohibido	Prohibido	Permitido solo en vías de más de 2 carriles por sentido.	Permitido sólo en vías de más de 1 carril por sentido.		
Circulación de transporte pesado	Permitida	Permitida	Permitida con regulación horaria	Prohibida		
Porcentaje mínimo de superficie pública destinada al peatón	20%	30%	50%			

² El derecho de vía mínimo, en el caso de urbanizaciones ya establecidas, será el estipulado dentro del diseño de sitio aprobado por el INVU y la Municipalidad del Cantón de Alajuelita. En cuanto al resto de vías locales cuyo ancho de vía no esté establecido en la tabla de vías regionales el mismo será el indicado por la Unidad Técnica de Gestión Vial y la Oficina de Catastro mediante resolución debidamente razonada.

- 2 Radios en curvas e intersecciones: Se deben diseñar las vías con parámetros que:

-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.

-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.

- 3 -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”.

Capítulo 3. Plataformas reservadas en la vía pública.

Artículo 14. Definición y clasificación.

Se trata de aquellos espacios pertenecientes a la vía pública destinadas a ser utilizadas por un determinado modo de transporte o tipo de vehículo diseñadas específicamente para tal fin, y que operan de manera integrada en el conjunto del sistema de transportes.

- 1 En función del grado de segregación con otros tráficos, las plataformas reservadas se encuentran integradas en la propia red vial, sin separación física del resto del tráfico si bien la reserva se efectuará mediante señalización horizontal o vertical que distinga la preferencia de utilización. Su implantación responderá a criterios de demanda o de gestión del sistema de transportes, que no exijan cambios constructivos profundos en la red Vial.
- 2 Desde el punto de vista del modo de transporte o tipo de vehículo al cual va destinado la plataforma reservada se distinguen los siguientes tipos:
 - Plataformas reservadas para sistemas de alta capacidad: Son aquellos sistemas que ofreciendo un alto nivel de servicio son capaces de servir volúmenes de demanda como los trenes y tranvías.
 - Vías exclusivas: Reservado al tránsito de vehículos destinados al transporte colectivo.
 - Ciclovía: Constituido por aquellas bandas reservadas a la circulación de bicicletas.

- Otros carriles reservados: Que serán aquellos que puntualmente y sin constituir norma, demanden algún modo de transporte especial, o alguna actividad específica, tales como carriles exclusivos para ambulancias en zonas hospitalarias, bomberos, carga y descarga en zonas comerciales o industriales, etc.

Capítulo 4. Espacio de los peatones (aceras, paseos y calles peatonales).

Artículo 15. Definición.

Son aquellos cuya función es definida por diseños especiales destinados exclusivamente para el uso de los peatones. Los espacios peatonales son:

- 1 Vías peatonales. Son aquellas que están diseñadas exclusiva o preferiblemente para el uso peatonal. Existen dos tipos de vías peatonales:
- 2 Paseo peatonal: Corresponde al eje masivo de peatones y su función principal es optimizar el tiempo de recorrido entre puntos específicos de la ciudad, así como la de fomentar el intercambio social de la población.
- 3 Alamedas residenciales: Son aquellas vías públicas de tránsito exclusivamente peatonal de acceso a las viviendas.

Artículo 16. Condiciones de diseño.

- 1 El espacio para el uso prioritario de los peatones se procurará principalmente en las siguientes formas:
 - Las aceras deben contar con unas dimensiones mínimas de 1,50m. en todos los viales como establece el Reglamento de Fraccionamiento y urbanizaciones y en la Ley de Caminos Públicos
 - Paseos peatonales arbolados en itinerarios con prioridad peatonal.
 - Calles exclusivamente peatonales.
 - Calles de coexistencia de tráfico.
 - Caminos en zonas rurales, acondicionados para uso peatonal y ciclista.
- 2 A recomendación se proponen unas nuevas dimensiones para los nuevos desarrollos y en aquellos viales que plantee una mejora (proyectos estratégicos o potenciación del uso comercial) en las condiciones de la zona actuación. La aplicación de estas recomendaciones será decidida por la Municipalidad y los proyectos deberán ser aprobados por el MOPT y el INVU.

	Anchura	
	<i>Acera sin arbolado</i>	<i>Acera con arbolado</i>
	Mínima	Mínima
Avenidas y calles comerciales	3,00 m.	4,00 m
Resto de vías locales	1,50m.	3,00 m.

- Se ha considerado en la elaboración del cuadro anterior que el eje de la línea de arbolado está a 0,50 m del borde exterior de la acera, con lo que se aplica un sobrecancho equivalente a la anchura necesaria sin arbolado, con una mínima distancia del arbolado a la línea de propiedad de 3,00 m.
 - En el 0 del presente reglamento, todos los recorridos peatonales se diseñarán de forma accesible, con criterios y objetivo de supresión de barreras.
- 3 Existen otras vías en las que el uso peatonal no es predominante y está combinado con otros usos del tránsito:
- Vías de uso mixto: Son aquellas vías que, por sus características de funcionalidad, sirven para los desplazamientos peatonales combinados con

otro tipo de uso, tales como transporte público, zonas asignadas para carga y descarga, estacionamiento y parquímetros.

Capítulo 5. Espacio de las bicicletas.

Artículo 17. Definición.

- 1 El espacio para el uso exclusivo de las bicicletas se procurará en dos formas:
 - Ciclovía: trazados en los recorridos netamente urbanos, se diseñarán ligados a la calzada y al nivel de esta, protegidos de los vehículos por elementos fijos infranqueables para éstos.
 - Pista-Bici: trazadas en los recorridos suburbanos o de carretera, o a través de parques, se diseñarán completamente segregadas de la calzada, pero como parte de los derechos viales existentes.

Artículo 18. Condiciones de diseño.

- 1 Los cruces afectados por la presencia de ciclovías o pistas-bici se diseñarán teniendo en cuenta las exigencias de las bicicletas.
- 2 Tanto las ciclovías como las pista-bici se pavimentarán con la mayor regularidad posible, en ningún caso adoquinados.
- 3 En caso de disponerse obstáculos para impedir el acceso de otros vehículos a las ciclovías la distancia libre no será inferior a la anchura neta mínima para cada sentido, del cuadro del presente Artículo, y tendrán un color que contraste y un diseño que los haga claramente identificables.
- 4 Se atenderá a los siguientes criterios de diseño:

	Radio de curvatura interior	Anchura neta	
		Un solo sentido	Doble sentido
	Mínimo	Mínima	Mínima
Ciclovía	4,00m.	1,20.	2,20m.
Pista-Bici	8,00m.	1,20.	2,20m.

Capítulo 6. Urbanización de red vial existente y nuevo

Artículo 19. Reparto equitativo de la red vial.

En toda nueva urbanización de la red vial nueva o existente, se respetará el criterio general de distribuir lo más equitativamente posible el espacio entre peatones, bicicletas y vehículos de motor, en función de los niveles de servicio programados para dicho vial.

Las especificaciones de diseño para dichas vías se encuentran mencionadas en el 0.

Capítulo 7. Espacio de estacionamiento de los vehículos.

Artículo 20. Definición.

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 donde lo permita el Plan Regulador.

Artículo 21. Estacionamiento en vía pública.

Aparcamientos en vía pública: Son las plazas de estacionamiento que se sitúan sobre vía pública y pueden ser libres o sujetos a condiciones de pago mediante parquímetros.

- 1 En el diseño de espacios de estacionamiento se atenderá a los siguientes criterios de anchuras:

	Anchura de la banda de estacionamiento	Anchura de la calzada de maniobra
	<i>Mínima</i>	<i>Mínima</i>
Estacionamiento en línea	2,00 m	2,80 m

- 2 En la vía pública se supeditará estrictamente al tipo de vía:
 - En vías primarias y secundarias nacionales no se proyectarán sitios de aparcamiento adyacentes a la red vial salvo que se coloquen en vías de servicio.
 - En vías terciarias nacionales y locales principales no se proyectarán espacios de aparcamiento adyacentes a la red vial, salvo que se coloquen en vías de servicio.
 - En el resto de las vías locales (calles) se admite cualquier forma de aparcamiento.

Artículo 22. Estacionamiento en suelo privado o en concesión.

Son los establecimientos de aparcamiento que se sitúan sobre propiedad privada.

En el diseño de espacios de estacionamiento se atenderá a los siguientes criterios de anchuras:

- 1 Los estacionamientos podrán ser construidos en superficie, en el subsuelo y en altura.
- 2 Se entiende por sitio de aparcamiento una porción de suelo de fácil acceso con las siguientes dimensiones mínimas, según el tipo de vehículo o usuario que se prevea.

	Longitud	Anchura
Vehículos de dos ruedas	2,5 metros	1,5 metros
Automóviles	5 metros	2,5 metros
Plaza discapacitados	5 metros	3,3 metros
Vehículos industriales ligeros	5,7 metros	2,5 metros
Vehículos industriales grandes	12,0 metros	3,5 metros

- 3 Las anchuras deberán incrementarse en 25 centímetros por cada lado que linde con una pared.
- 4 La pendiente máxima de la plaza será del tres por ciento (3%).
- 5 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.

Artículo 23. Tipología de estacionamientos.

Se distinguen tres tipos de estacionamientos: públicos, privados y espacios de parquímetros municipales.

Artículo 24. Estacionamiento Público.

- 1 Estacionamientos Públicos. Son los establecimientos en propiedad privada, que ofrece servicio de aparcamiento a todo público, como actividad lucrativa.

Artículo 25. Estacionamiento Privado.

Estacionamientos Privados. Son aquellos aparcamientos 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 enteramente complementario a la actividad principal, y su utilización no genera actividad lucrativa, por lo que no necesita patente municipal.

Artículo 26. Número de espacios de estacionamiento.

Cada actividad requiere de determinado número de espacios destinados a estacionamiento, el cual depende del tipo de actividad y su ubicación, según los siguientes parámetros:

- 1 La cantidad mínima de espacios destinados al estacionamiento privado se definen en la tabla siguiente:

TABLA: Número de espacios para estacionamientos privados para los centros urbanos

Uso	Sitio/m2 construidos	Reservas Especiales
Residencial	100m2 construidos y no menos de 1 sitio por cada vivienda. >280m2 de lote 1 sitio dentro del lote.	
Terciario		
Oficinas	<=200m2 de construcción 1 sitio/100m2 de construcción 1 sitio/ cada fracción de 50m2 construidos a partir de 200m2 de construcción	10m2 para parqueo de bicicletas. 1 plaza de autobús para la espera, embarque y desembarque por cada 250 empleados
Parque empresarial	<= 150m2 de construcción 1 sitio/150m2 de construcción 1 sitio/ cada fracción de 75m2 construidos a partir de 150m2 de construcción	10m2 para parqueo de bicicletas. 1 plaza de autobús para la espera, embarque y desembarque por cada 250 empleados
Comercial	<= 100m2 de construcción 1 sitio/50m2 de construcción. 1 sitio/ cada fracción de 25m2 construidos a partir de 100m2 de construcción	
Restaurantes y cafeterías	<= 150m2 de construcción: 1 sitio/150m2 de construcción. 1 sitio/ cada fracción de 25m2 construidos a partir de 150m2 de construcción	
Centro de Congresos	1 sitio por cada 20 asientos	
Hotelero	1 sitio/15 camas	

Uso	Sitio/m2 construidos	Reservas Especiales
	1 sitio/cada fracción de 10 camas a partir de 15 camas.	
Equipamientos		
Administración	<=200m2 de construcción 1 sitio/100m2 de construcción 1 sitio/ cada fracción de 50m2 construidos a partir de 200m2 de construcción	10m2 para parqueo de bicicletas
Juzgados	<=200m2 de construcción 1 sitio/100m2 de construcción 1 sitio/ cada fracción de 50m2 construidos a partir de 200m2 de construcción	10m2 para parqueo de bicicletas
Religioso (Iglesia)	1 sitio/100m2 de piso o por cada 40 asientos.	
Deportivo	75m2	
Deportivo con gradería	1 sitio por cada 20 asientos	
Cultural	1 sitio/100m2 de piso o por cada 40 asientos.	
Cementerio	1 sitio/100m2 de piso	
Salud		
Hospitales	1 sitio/15 camas 1 sitio/cada fracción de 10 camas a partir de 15 camas.	
Consultorios	1 sitio/100m2 de piso	
Educativo		
Universidad	1 sitio/100m2 de piso o por cada 40 asientos.	10m2 para parqueo de bicicletas. 1 plaza de autobús para la espera, embarque y desembarque por cada 250 alumnos
Primaria	1 sitio/100m2 de piso	10m2 para parqueo de bicicletas. 1 plaza de autobús para la espera, embarque y desembarque por cada 250 alumnos
Secundaria	1 sitio/100m2 de piso	10m2 para parqueo de bicicletas. 1 plaza de autobús para la espera, embarque y desembarque por cada 250 alumnos

Uso	Sitio/m2 construidos	Reservas Especiales
Intercambiadores	Según número de servicios y pasajeros	10m2 para parqueo de bicicletas
Zonas verdes singulares	Según previsión de visitantes	10m2 para parqueo de bicicletas

Artículo 27. Condiciones de diseño.

- 1 No se permiten accesos a estacionamientos a menos de ocho metros de la esquina más cercana.
- 2 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 metros 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.
- 3 En caso de remodelación, o cambio de jardines a estacionamientos, se deberá solicitar el permiso municipal de construcción correspondiente.
- 4 Debe marcarse claramente la separación entre los espacios de estacionamiento y la acera, con una línea pintada en el pavimento de color blanco.
- 5 Deben contar con visto bueno del MOPT.

Artículo 28. Parquímetros municipales.

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:

- 1 Normas técnicas:
 - Señalización y Dimensiones: Cada zona de estacionamiento deberá estar demarcada y numerada, su longitud mínima será de 5,5 m. y su ancho de 2,6 m.
 - Control y Cobro: El control (vigilancia y seguridad) y cobro se realizará a través de estacionómetros, boletas, tiquetes u otro mecanismo con tecnología

diferente. Podrán arrendarse zonas bajo tarifas fijas ya sea diaria, mensual o anual.

- Horario: Para la aplicación de esta normativa queda autorizado un horario de 8 a. m. a 6 p. m. Se exceptúan de esta regulación los días domingos y feriados por ley.
- 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 con las siguientes modalidades:
 - 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.
 - 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.
 - 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.

2 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 hiciera 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.

3 Parquímetros bajo modalidad de arrendamiento.

Excepcionalmente y solo en zonas no céntricas, la Municipalidad podrá autorizar el uso de espacios en las calles de su administración, para suplir necesidades de estacionamiento en establecimientos comerciales, industriales, de servicios o instituciones, para lo cual la Municipalidad elaborará un reglamento específico.

4 Recaudación por la Ley de Parquímetros.

Lo que se recaude por concepto de impuestos autorizados por la Ley de Parquímetros, será invertido, preferentemente, en todo lo inherente al sistema de tránsito y vialidad del Cantón.

Para lograr el cumplimiento de este objetivo, la Municipalidad y las Direcciones de Policía de Tránsito e Ingeniería de Tránsito del MOPT, trabajarán en estrecha y efectiva colaboración.

Capítulo 8. Implantación de los estacionamientos

Artículo 29. Soluciones y requisitos.

- 1 Con el propósito de utilizar espacio de forma intensiva, los proyectos de nuevas zonas de estacionamiento que superen el lote de 5,000m² (o capacidad de más de 200 sitios de estacionamiento) deberán buscar otras soluciones de desarrollo como pueden ser los aparcamientos subterráneos o en altura.
- 2 Se podrán construir estacionamientos en el subsuelo de toda la ciudad, siempre que exista compatibilidad de usos según los Artículos correspondientes al Plan Regulador.
- 3 Con los proyectos de nuevos aparcamientos, se presentará la siguiente documentación adicional:
 - Estudio de vialidad que justifique la contribución del nuevo estacionamiento a la mejora de la movilidad general.
 - Informe ambiental que justifique el nuevo estacionamiento, respetando la legislación ambiental, manteniendo un 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.

Artículo 30. Carga y descarga.

- 1 En espacios urbanos:
 - Cuando en las zonas centrales de los cuadrantes centrales por la congregación de actividades comerciales se requiera de espacios para carga

y descarga de mercancías según establece el Reglamento de Construcciones del INVU.

- Los espacios destinados serán aquellos que no entorpezcan el tránsito de la zona. Se requerirá hacer un estudio para conocer las consecuencias de establecimiento de un espacio de carga y descarga.
- Se establecerán unos horarios de uso en los espacios destinados para este fin después del cual podría ser ocupado por el resto de los vehículos si así se permitiese en ese espacio.

2 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 m² construidos o fracción de 75 m. según se recoge en el Reglamento de Construcciones del INVU. Las dimensiones de estos espacios serán de 3 x 15 metros
- Las plazas de carga y descarga se localizarán en los espacios libres interiores a 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 aparcamientos o mediana opuesta al acceso. Se garantizará, en el espacio de maniobras, una altura libre de 4 metros.

Capítulo 9. Propuesta vial del cantón.

Artículo 30. Situación actual.

La estructura vial del Cantón de Alajuelita está conformada por carreteras que permiten el acceso a cascos urbanos como San José Ruta N°110, Aserrí Ruta N°217, Desamparados Ruta N°115 y Escazú Ruta N°105 y Calle Herrera; siendo hacia este último cantón sobre Calle Herrera donde se presentan ciertas dificultades debido a la gran congestión vial existente.

La conformación de la red vial hace posible la comunicación hacia sus principales centros distritales permitiendo un flujo moderado norte-sur, no obstante, el flujo hacia el oeste se encuentra con problemas debido a la congestión vial y hacia el este a través del distrito de Alajuelita y San Josecito se une con Aserrí por medio de la Ruta 217.

Artículo 31. Propuesta de vialidad.

La propuesta vial para el cantón de Alajuelita busca mejorar la conectividad externa y desahogando el flujo interno del cantón que entra y sale hacia Escazú por medio de las rutas San Felipe – Escazú (que cuza por la Urb. Juan Rafael Mora hacia el oeste al comunicar con Escazú) y Calle el Palo de Campano. Al noreste potenciando la ruta regional que comunica con la carretera de circunvalación y al sur a través de la ruta 217 que

comunica con Aserri. A la mejora de la accesibilidad externa se suma el proyecto vial del MOPT que plantea una ruta Regional que comunicaría a Alajuelita con Escazú y Aserri de forma más directa.

Internamente busca agilizar la conectividad a través de la potencialización de un tramo sobre la Ruta 105 en San Antonio.

Por medio del ciclo vías propuestas lo que se pretende es brindar un complemento recreativo como conector de las propuestas de parques metropolitanos propuestos y a la vez iniciar a la población a que implemente este medio como alternativa de transporte.

Artículo 32. Parámetros de la propuesta vial de acuerdo con su clasificación y funcionalidad:

Ruta	Longitud	Propuesta	Actuación	Derecho de vía mínimo	Ancho mínimo de carriles
Anillo Periférico Sur	4,8 km	Primaria	Nueva	50,00 m	3,50 m
Calle San Felipe-Escazú	1,9 km	Terciaria	Potenciar	50,00 m	3,50 m
Calle el Palo de Campano San Felipe- Escazú	2,3 km	Terciaria	Potenciar	20,00 m	3,00 m
Ruta 117- circunvalación San Felipe-San José	0,5 km	Secundaria	Potenciar	20,00 m	3,00 m
Ruta 105 - San Josecito-San Antonio	2,1 km	Secundaria	Potenciar	50,00 m	3,50 m
Ruta 217 - San Josecito-Aserri	2,9 km	Secundaria	Potenciar	50,00 m	3,50 m
Calle Lámparas	1,3 km	Cantonal	Potenciar	20,00 m	3,00 m
Paralela al Anillo Periférico Sur	4,5 km	Ciclovia	Nueva	3,00 m	1,50 m

Título 3. Espacio público.

Capítulo 10. Disposiciones Generales del Espacio Público.

Artículo 33. 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 y privados, parquímetros municipales y publicidad exterior.

Artículo 34. Ocupación del 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.

Artículo 35. Pago por ocupación del espacio público.

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

Artículo 36. 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.

- 1 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.
 - Aceras: Los parámetros técnicos a cumplir en la construcción de aceras, sus elementos complementarios y sus requisitos mínimos de diseño, son los siguientes:
 - Materiales: Se permite únicamente el concreto, chorreado o prefabricado, con un acabado antideslizante.
 - Pendiente: la pendiente transversal no podrá ser mayor el 3% ni menor del 2%, la pendiente longitudinal será igual a la pendiente de la calzada y no se permiten gradas.
 - Acceso vehicular a los predios: Este debe salvarse con rampas, ocupando la franja de acera de hasta 0,50 metros de ancho, medido desde el borde del cordón de caño. Los desniveles que se generan en los costados de éstas también deberán resolverse con rampas de pendiente no mayor a un 30% de la que tiene la acera. En sitios donde el nivel de acera y calzada generen dificultad para lograr el acceso a los predios, podrán colocarse rejillas metálicas que no obstruyan la escorrentía, y deberán ser removibles o abatibles para facilitar la limpieza y mantenimiento del cordón de caño.
 - El propietario debe asegurar el parqueo de los vehículos dentro de los límites de su predio y no obstaculizar el paso de los peatones por la acera. En caso de no poder hacerlo por falta de espacio, el propietario debe abstenerse de modificar el cordón de caño y la acera para rampas de

acceso al predio. Caso contrario, se aplicará la multa que establece el artículo 76 del Código Municipal.

- 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:
 - o Nivelación: Por todos sus lados tendrán un nivel igual al nivel final de la superficie de rodamiento o circulación.
 - o 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.
 - o Junta: La junta de construcción entre la tapa y la superficie de acera o calzada, debe ser mínima.
 - 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 máxima de un 10%, 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.
- 2 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.
- Casetillas para guardas. En el caso de casetillas para guardas, tanto el diseño como el lugar de instalación serán indicados en el permiso correspondiente al que se anexará un croquis, prototipo de la caseta a construir. En ningún caso la caseta podrá incluir instalaciones sanitarias.
 - 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. 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.
- 3 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:

- 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).
 - En las esquinas debe respetarse una distancia libre de ocho metros en ambas direcciones desde la esquina.
 - En vías de más de 12 m de sección total se reservará siempre superficie para arbolado, en grupos o en alineación.
 - 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.
 - Al menos un 50% de la longitud de la red vial contará con arbolado de alineación; al menos una línea con un marco medio de plantación de 6 m.
 - 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.
- 4 Rotura de pavimento. La rotura de pavimento en la vía pública local para la ejecución de obras públicas o privadas requiere licencia de la Municipalidad, 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.
- 5 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.
- 6 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.

Título 4. Transporte

Capítulo 11. Disposiciones Generales para el transporte.

Artículo 37. Definición.

Tienen uso dotacional para el transporte los espacios sobre los que se desarrollan los movimientos de las personas y los vehículos de transporte colectivo y de mercancías, así como los que permiten la permanencia de éstos estacionados o aquellos en que se producen operaciones de rotura de carga y otras labores auxiliares.

Artículo 38. Aplicación.

- 1 Las condiciones que se señalan se aplicarán a los terrenos que el planeamiento destine a tal fin y que se representan en la documentación gráfica del Plan Regulador o en sus instrumentos de desarrollo.
- 2 Asimismo, en los suelos calificados como uso dotacional para el transporte, será de aplicación la Ley 7600 de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad.
- 3 En caso de no existir en estos momentos ninguna las clases de establecimientos de transporte en el cantón, que se mencionan en el Artículo 37, se contempla este espacio en el presente reglamento que establecería las pautas para que la Municipalidad pudiera incorporar este tipo de proyectos.

Artículo 39. Clasificación.

- 1 A los efectos de su pormenorización en el espacio y el establecimiento de condiciones particulares, se distinguen las siguientes clases:
 - Estaciones de intercambio
 - Zonas logísticas del transporte

Artículo 40. Usos compatibles y autorizables.

En los terrenos calificados como uso dotacional para el transporte, podrán disponerse cualquiera de sus clases.

Además de los usos señalados de manera expresa en las condiciones particulares de cada una de las clases, podrán disponerse el uso dotacional para la vía pública, el uso dotacional de servicios infraestructurales, así como el uso dotacional de servicios públicos de Instalaciones de Suministro de Combustible para vehículos, con carácter de autorizable en régimen especial, siempre que se establezcan las medidas necesarias para garantizar la seguridad de circulación de personas, vehículos y mercancías, así como el uso de garaje-aparcamiento, con carácter de asociado o autorizable en régimen especial, en cualquier situación, incluso en edificio exclusivo.

Capítulo 12. Estaciones de intercambiadores.

Artículo 41. Definición.

Se definen como estaciones de intercambiadores las áreas destinadas de forma permanente a facilitar el intercambio de pasajeros entre diversos modos de transporte.

Artículo 42. Aplicación y alcance.

- 1 Las condiciones que se señalan se aplicarán a los terrenos que el planeamiento sectorial nacional o municipal destine a tal fin.

Artículo 43. Condiciones de ordenación y diseño.

- 1 La edificabilidad no superará en metros² lo que suponga el 100% de la cobertura de suelo calificado de uso dotacional para el transporte en su clase intercambiadores.
- 2 Los proyectos detallados incluirán preceptivamente los estudios de transporte y tráfico en los que se analice el impacto del funcionamiento de la estación de intercambiador en el sistema de transporte.

Capítulo 13. Zona logística de transporte.

Artículo 44. Definición.

Se entiende por uso dotacional para zona logística de transporte, el destinado a concentrar y facilitar las labores de fraccionamiento y consolidación de cargas, o el estacionamiento y mantenimiento de vehículos pesados, así como las labores auxiliares para la preparación de las mercancías en relación con el transporte, y los necesarios para tales operaciones.

Artículo 45. Aplicación y alcance.

Las condiciones que se señalan se aplicarán a los terrenos ubicados a nivel cantonal que el Plan Regulador deberá acoger.

Las condiciones que se mencionan en el artículo siguiente serán aplicadas en aquellas zonas del municipio en donde las instituciones competentes ubiquen futuros proyectos.

Artículo 46. Condiciones de desarrollo.

- 1 Para el desarrollo de los terrenos calificados para logística del transporte será necesaria la previa redacción del correspondiente proyecto detallado.
- 2 En tanto no se desarrolle el correspondiente proyecto, referido a este ámbito sectorial, sólo se autorizarán las obras técnicas de reparación o adaptación necesarias en las instalaciones y edificios ya existentes.

Artículo 47. Condiciones de ordenación y diseño.

- 1 La cobertura edificada no superará en metros² lo que suponga el 60% del suelo calificado de uso dotacional para el transporte en su clase logística del transporte.
- 2 Para el diseño de la Zona Logística se recomienda la reserva de espacio para la vialidad interna de un 35% de la superficie total.
- 3 Los proyectos de detalle incluirán preceptivamente los estudios de transporte y tráfico en los que se analice el impacto en el sistema de transporte.
- 4 El proyecto determinará las condiciones de edificación y los usos compatibles permitiéndose los asociados (Su superficie edificada no podrá superar el 25% de la superficie edificada total del uso al que se asocia, pudiendo implantarse en las mismas situaciones previstas para éste) no computándose a efectos de edificabilidad la superficie destinada a garaje-aparcamiento, cualquiera que sea su situación.
- 5 La aprobación del proyecto de la Zona Logística dependerá de manera conjunta a la Municipalidad a través del Plan Regulador, al MOPT en materia de conexiones viales a la red nacional, al INVU en la evaluación del proyecto y finalmente al Ministerio de Economía.