

# LA GACETA

## DIGITAL



**Diario Oficial**

**Alcance Digital n. 26 a la Gaceta n. 82**

**La Uruca, San José, Costa Rica, viernes 29 de abril del 2011.**

Decreto  
Nº 36547-MOPT

LA PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA  
Y EL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

En el ejercicio de las facultades que les confieren los numerales 22; 140, incisos 3) y 18), y 146 de la Constitución Política; la Ley Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Nº 3155 del 5 de agosto de 1963 y sus reformas; la Ley de Administración Vial, Nº 6324 del 24 de mayo de 1979 y sus reformas; la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, Nº 7331 del 13 de abril de 1993 y sus reformas; y la Ley General de la Administración Pública, Nº 6227 del 2 de mayo de 1978 y sus reformas.

Considerando:

1. Que la Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Nº 3155 del 5 de agosto de 1963, en su artículo 2, inciso a), dispone que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes tiene dentro de sus objetivos el de “planificar, construir y mejorar las carreteras y caminos, así como regular, controlar y vigilar el tránsito y el transporte por los caminos públicos”.
2. Que la Ley de Administración Vial, Nº 6324 del 24 de mayo de 1979, en sus artículos 1 y 2 dispone que por la misma se regulará todo lo concerniente al tránsito de personas, vehículos y bienes en la red de caminos públicos, así como todos los aspectos de seguridad vial y de la contaminación ambiental causada por los vehículos automotores y que su ejecución corresponde al Poder Ejecutivo, por medio del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
3. Que la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, Nº 7331 del 13 de abril de 1993 y sus reformas regula la circulación, por las vías públicas terrestres de la Nación, de todos los vehículos con motor o sin él, de propiedad privada o pública y la ejecución de la misma compete al Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
4. Que San José, como capital de la República de Costa Rica, presenta características comunes a la mayoría de las capitales del mundo y particularmente de América Latina, no sólo en lo que respecta a un crecimiento hasta hace poco carente de planificación alguna sino, además, con una red vial que resulta insuficiente para posibilitar su acceso vehicular en forma irrestricta.

5. Que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes ha analizado la situación del congestionamiento vial en el Área Metropolitana de San José, y según estudios aplicados por su Dirección General de Ingeniería de Tránsito, existen grandes niveles de concentración de la flota vehicular en el Área Metropolitana de San José, sin que existan posibilidades reales a corto o mediano plazo para mejorar las condiciones de circulación (ancho de vías, tiempos de viaje y otros). A tal efecto, ténganse como sustento técnico de las presentes disposiciones normativas, los siguientes documentos:

a. Oficio 449.0609 de fecha 22 de junio del 2009 suscrito por el Ing. Eduardo Barquero S., Coordinador Consultoría GTZ del Programa MOPT-KfW;

b. Oficio DGIT-0626-2009 del 9 de julio del 2009 del Ing. Junior Araya Villalobos, Director General de Ingeniería de Tránsito, mediante el cual remite el estudio denominado "Evaluación del impacto producido por eliminar la restricción vehicular por número de placa en San José".

c. Oficio DGIT-ED-2740-2011 del 25 abril del 2011 del Ing. Junior Araya Villalobos, Director General de Ingeniería de Tránsito, mediante el cual remite el estudio denominado "Evaluación del impacto producido al establecer la restricción vehicular por número de placa en San José únicamente en horas pico".

6. Que ante la concentración de la afluencia y circulación vehicular en el Área Metropolitana de San José, como está comprobado, se genera una evidente interrelación con manifestaciones tales como congestionamiento vial, la salud pública (por el estrés generado por las congestiones), el ambiente y la seguridad vial, todo lo cual demanda por parte del Estado su intervención en la tutela de los derechos e intereses de las personas.

7. Que es de interés público para el Gobierno de la República tomar acciones conducentes a la reducción del consumo de los combustibles, atendiendo razones de conveniencia y oportunidad para el bienestar común, estabilidad económica, regulación del gasto público, seguridad de abastecimiento, uso eficiente y racional de los combustibles, seguridad de la ciudadanía y preservación del ambiente.

8. Que el Ministerio de Ambiente, Energía y Telecomunicaciones, como ente rector en la materia, ha determinado que el 78% de los combustibles que se consumen en el país están destinados al sector transporte y que dentro de este sector, los vehículos de uso particular consumen el 89% de las gasolinas, mientras que en el caso del diesel, el mayor consumo se da en el transporte de cargas (66%) y público de pasajeros (14%).

9. Que a efecto de estimular el ahorro de combustible y el adecuado uso de los vehículos particulares y contribuir con la disminución del congestionamiento vial se hace necesario propiciar el uso compartido de un auto a capacidad plena y evitar que los vehículos circulen con capacidad mínima provocando mayor congestionamiento por el desplazamiento de gran cantidad de vehículos a la misma hora, en razón de ello es indispensable racionalizar adecuadamente el uso de estos para que varias personas compartan un solo vehículo para desplazarse a sus trabajos o centros de estudio.

10. Que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes por medio de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito se ha abocado a efectuar los estudios técnicos de rigor respecto a la situación vehicular en la Ciudad de San José, tomando en cuenta los efectos generados durante las restricciones vehiculares anteriores y los generados en razón de la restricción por franja horaria,

realizado en tiempo real y con datos reales en un área de estudio que incluyó los siguientes corredores viales: Radial Guadalupe: desde la intersección de calle 23 con avenida 9, Santa Teresita, hasta el cruce Moravia-Coronado y viceversa, Corredor Avenida 10: desde calle 42 hasta calle 16, Corredor Avenida 8: desde calle 16 hasta calle 42. Es el corredor que da salida a San José hacia el sur-oeste, incluyendo un sector de la avenida 2, Corredor PavasRotonda de la Hispanidad: desde el intercambio de la Radial Pavas con la Carretera de Circunvalación, atravesando Paseo Colón, Avenida Segunda y la Radial San Pedro, Corredor Rotonda de la Hispanidad-Pavas: desde la rotonda de la Hispanidad hasta el intercambio de la Radial Pavas con la Carretera de Circunvalación, atravesando por la Radial San Pedro, Avenida Primera, Avenida Tercera y la Radial Pavas, Corredor Calle 0: desde la Avenida 24 hasta Avenida 7 y Corredor Calle 1: desde la Avenida 7 hasta la Avenida 24. Que en general quedó demostrado que el movimiento vehicular fue negativo lo que se explica por la imposibilidad de movimiento que presentaron los vehículos en esos tiempos de análisis.

11. Que ha quedado técnicamente demostrado que la restricción vehicular por franja horaria en “hora pico” no redujo la congestión vial, lo que se explica por los problemas de movimiento que presentaron los vehículos en esos tiempos de análisis, situación que justifica y lleva a la recomendación técnica de restablecer, la medida de restricción vehicular durante todo el día, fundamentada esta en la situación de realidad referida en este apartado. Llevándose un control cíclico sobre la operatividad de la medida aludida y de sus efectos.

12. Que por razones de oportunidad resulta imperativo e impostergable implementar la restricción vehicular en el área de regulación en horario ampliado y no únicamente por franja horaria, de conformidad con lo indicado por la Dirección General de Ingeniería de Tránsito mediante informe No.DGIT-ED-2740-2011 denominado “Evaluación del impacto producido al establecer la restricción vehicular por número de placa en San José únicamente en horas pico”.

13. Que los índices de congestionamiento se mantuvieron prácticamente durante todo el día, por lo que en aras de descongestionar las vías públicas y dotar a los habitantes de la República de mejores condiciones de seguridad vial, así como favorecer una mayor fluidez en la circulación vehicular, se hace necesario ampliar el horario de restricción vehicular.

Por tanto,DECRETAN:

## **RESTRICCIÓN VEHICULAR**

Artículo 1º—Fundamento técnico. El presente decreto se fundamenta técnicamente en el informe denominado: “Evaluación del impacto producido por eliminar la restricción vehicular por número de placa en San José” elaborado por la Dirección de Ingeniería de Tránsito del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, remitido mediante oficio N° DGIT-0626-2009 del 9 de julio del 2009 así como el informe “Evaluación del impacto producido al establecer la restricción vehicular por número de placa en San José únicamente en horas pico”, elaborado por la Dirección de Ingeniería de Tránsito del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, remitido mediante oficio N° DGIT-ED- 2740-2011 del 25 de abril del 2011.

Artículo 2º—Obligatoriedad. Las disposiciones del presente decreto son de acatamiento obligatorio para todas las personas físicas o jurídicas propietarias de vehículos automotores y para los conductores de los mismos, en cuanto a su uso y circulación en las vías comprendidas en el área descrita en el artículo tercero que a continuación se describe.

Artículo 3º—Regulación horaria. Durante los días de lunes a viernes, inclusive, y en el período comprendido entre las 06:00 horas y las 19:00 horas del respectivo día, no se permitirá el tránsito vehicular según el número final (último dígito) de la respectiva placa de circulación, de conformidad con el cuadro que a continuación se detalla:

Día Restricción circulatoria por día (06:00 a 19:00 horas) según último dígito de la placa para vehículos que no sean de carga con un peso inferior al tipo C2+ (6 toneladas)

Lunes	Vehículos cuya placa finalice en 1 ó 2
Martes	Vehículos cuya placa finalice en 3 ó 4
Miércoles	Vehículos cuya placa finalice en 5 ó 6
Jueves	Vehículos cuya placa finalice en 7 u 8
Viernes	Vehículos cuya placa finalice en 9 ó 0

Artículo 4º—Área de regulación. La restricción horaria a que se refiere el presente Reglamento aplicará dentro del área conformada por el Bulevar de Circunvalación (Ruta Nacional N° 39); la Radial La Uruca (Ruta Nacional N° 108) y la Carretera La Uruca-Calle Blancos (Ruta Nacional N° 100). La restricción en referencia incluye las rutas nacionales antes mencionadas y las rutas provenientes de estos sectores hacia el centro de San José y viceversa e, inclusive, la totalidad del área comprendida dentro de la delimitación territorial que se origina como resultado de la demarcación que establecen las rutas nacionales números 39, 100 y 108 antes descritas, ligadas entre sí.

Artículo 5º—Plazo de vigencia de la restricción vehicular y monitoreo. La restricción vehicular referida en el presente Decreto rige a partir del dos de mayo de dos mil once. Durante el lapso de vigencia de la restricción vehicular en referencia, la Dirección General de Ingeniería de Tránsito mantendrá un monitoreo periódico, con el fin de corroborar los efectos positivos del sistema, sugerir las medidas correctivas del caso y detectar, así mismo, cualquier otra situación de interés público en materia de seguridad vial que se genere como resultado de la aplicación de la restricción vehicular.

Artículo 6º—Excepciones a la restricción para circular entre las 06:00 y 19:00 horas. La restricción para circular en el área de regulación entre las 06:00 y 19:00 horas según lo determina el presente decreto, no se aplicará a los vehículos policiales, a los vehículos destinados al control del tráfico, a las ambulancias, a los vehículos pertenecientes al cuerpo de bomberos, a los vehículos de transporte público destinados al transporte remunerado de personas en cualquiera de sus modalidades (taxis, autobús, buseta, microbús) o especiales (transporte de trabajadores, turismo o transporte de estudiantes autorizados por el Consejo de Transporte Público) y que cuenten con placa de servicio público, taxi de carga autorizado por el Consejo de Transporte Público que cuenten con el respectivo permiso al día, a los vehículos conducidos por personas con discapacidad o destinados a su transporte que cuenten con la debida identificación, a los vehículos dedicados exclusiva y públicamente a la atención de emergencias o para dar mantenimiento a los servicios públicos, así como a las motocicletas y motobicicletas.

Además se exceptúan de la restricción para circular en la ciudad de San José, los vehículos que transporten concreto en estado fresco, igualmente conocido como concreto hidráulico, los vehículos propiedad de las empresas dedicadas al arrendamiento de vehículos conocidas como "rent a car", para tales efectos deberá el conductor mostrar a las autoridades de tránsito la titularidad del vehículo por parte de la empresa arrendante.

También se exonera los vehículos de carga liviana dedicados al transporte de artículos perecederos, para lo cual los operadores de cada vehículo deberán demostrarlo a las autoridades correspondientes.

Así mismo se exceptúan de restricción vehicular en una franja horaria que va de las 6 a.m a las 8 a.m y de las 4:30 p.m a las 7:00 p.m todos los vehículos particulares que circulen con ocupación plena conforme a la tarjeta de circulación o con más de cuatro ocupantes.

El MOPT atendiendo razones de interés público y con base en los principios de discrecionalidad, razonabilidad, proporcionabilidad, racionabilidad y necesidad, vía resolución administrativa, determinará el otorgamiento de la excepción a la restricción para la circulación vehicular en aquellos otros casos que considere pertinentes, previa presentación de la solicitud.

La Dirección General de la Policía de Tránsito deberá establecer mayores controles para el cumplimiento de las medidas establecidas en este artículo y en el presente decreto.

Artículo 7º—Control de la restricción vehicular. Corresponderá a la Dirección General de la Policía de Tránsito del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, ejercer las labores de control para el cumplimiento de las medidas restrictivas descritas en el presente Decreto.

Artículo 8º—Demarcación, rotulación, señalización y medición de impacto. Será competencia de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito demarcar, rotular y señalizar, en forma nítida, perfectamente visible, diferenciada (respecto a otras señales de tránsito) y razonablemente continua, el área sujeta a restricción vehicular, así como la sanción aplicable a los infractores.

Asimismo, con el propósito de llevar los controles necesarios a fin de ponderar cíclica y debidamente la operatividad y efectos de la medida de restricción vehicular que nos ocupa, la Dirección General de Ingeniería de Tránsito realizará semestralmente los estudios de control y valoración de impacto que la medida presente en cuanto a la reducción de concentración de circulación vehicular y tiempos de viaje en la zona en que se aplique la medida de restricción.

Artículo 9º—Sanciones. El incumplimiento de las disposiciones contenidas en el presente Decreto serán sancionadas de conformidad con lo establecido en la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, N° 7331 del 13 de abril de 1993 y sus reformas, sin perjuicio de las sanciones conexas, al conductor que infrinja las disposiciones relativas a la restricción vehicular.

Artículo 10.—Desaplicación temporal. Se autoriza al Ministerio de Obras Públicas y Transportes para que por vía de resolución administrativa disponga, cuando así lo estime pertinente por razones de oportunidad, conveniencia o interés público, la desaplicación temporal de la restricción vehicular que por este Reglamento se establece para la Ciudad Capital, durante los días de fin y principio de año, semana santa o vacaciones escolares, feriados, así como con motivo de cualquier otro evento o fecha que así se justifique.

Artículo 11.— Vigencia y derogatoria. Rige a partir del 2 de mayo del 2011, y deroga en todos sus extremos los Decretos Ejecutivos N° 35379-MOPT, N° 35804-MOPT, N° 35874-MOPT, N° 36342-MOPT.

Dado en la Presidencia de la República.—San José, a los veinticinco días del mes de abril del año dos mil once.

LAURA CHINCHILLA MIRANDA.—El Ministro de Obras Públicas y Transportes,

Francisco J. Jiménez.—1 vez.—O. C. N° 102921—Solicitud N° 3586.—C-83270.—(D36547-IN2011031738).