

DIRECTRIZ

DIRECTRIZ N° 001-MOPT

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

Con fundamento en las potestades conferidas en los artículos 140, incisos 8) y 18), 141 y 146 de la Constitución Política; los artículos 25 inciso 1), 27 inciso 1), 28 inciso 2), acápite b), 99 y 100 de la Ley N° 6227 del 2 de mayo de 1978 y sus Reformas, Ley General de la Administración Pública; la Ley N° 3155 del 5 de agosto de 1963 y sus reformas, Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes; así como el Decreto Ejecutivo N°38536-MP-PLAN del 25 de julio del 2014, Reglamento Orgánico del Poder Ejecutivo; y

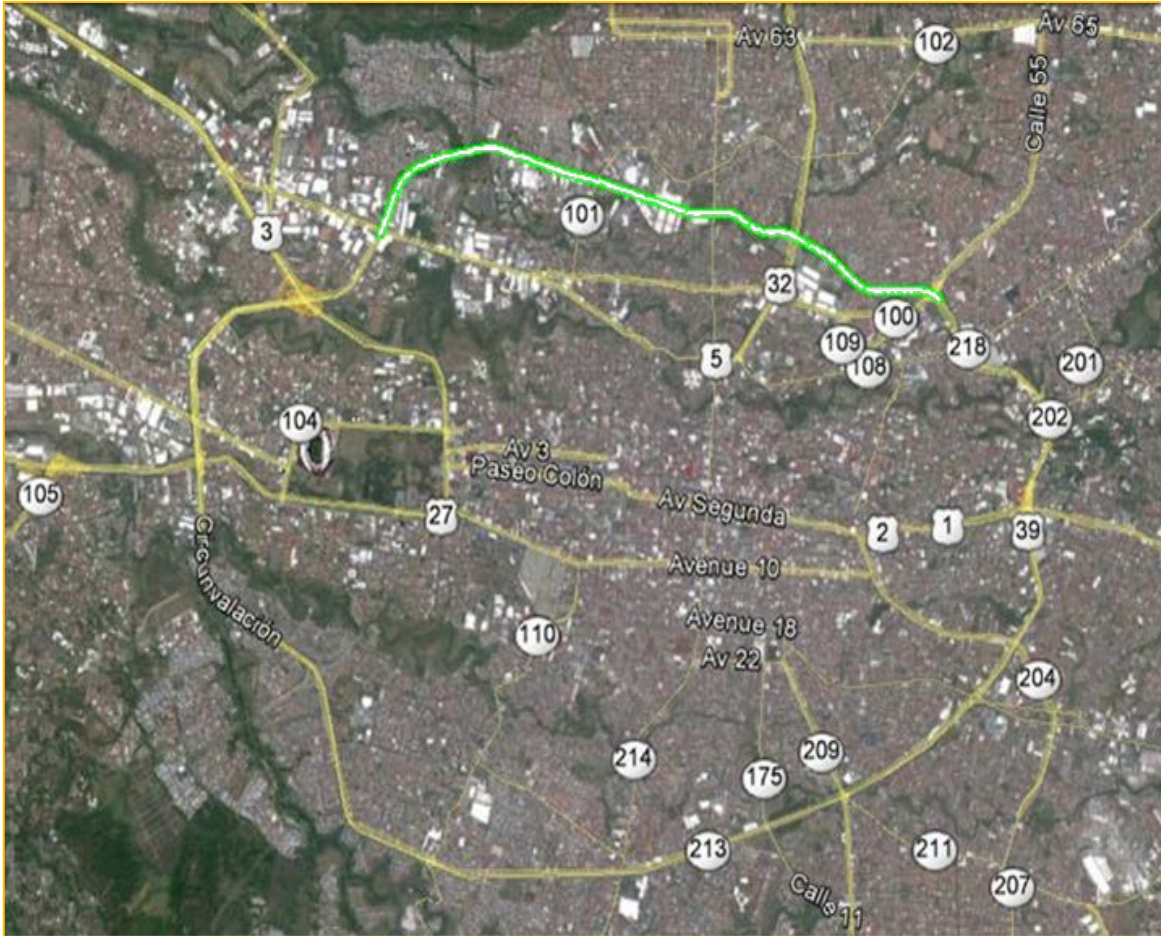
CONSIDERANDO:

- I. Que de acuerdo con lo establecido en el artículo 140 inciso 8) de la Constitución Política, corresponde al Poder Ejecutivo (Presidente de la República y Ministro del ramo), vigilar el buen funcionamiento de los servicios públicos y dependencias administrativas.
- II. Que de conformidad con lo estipulado en el artículo 27, inciso 1), de la Ley General de la Administración Pública, corresponde a los ministros conjuntamente con el Presidente de la República, ejercer las atribuciones que les señala la Constitución Política y las leyes, así como dirigir y coordinar la Administración Pública, tanto central como, en su caso, la descentralizada del respectivo ramo.
- III. Que de acuerdo con lo establecido en el artículo 28, inciso 2), acápite b), de la Ley General de la Administración Pública, corresponde a los ministros exclusivamente preparar y presentar al Presidente de la República, los instrumentos normativos y demás actos que deban suscribir conjuntamente relacionados con los asuntos propios de sus Ministerios.
- IV. Que la rectoría del Sector Transportes e Infraestructura, es ejercida por el Ministro de Obras Públicas y Transportes, a quien corresponde la potestad junto con el Presidente de la República de coordinar, articular y conducir las actividades del sector, bajo la orientación del Plan Nacional de Desarrollo.
- V. Que para lograr que el ejercicio de la Rectoría por el Ministro Rector del Sector Transporte e Infraestructura sea eficaz, el Poder Ejecutivo debe coordinar, dar seguimiento y evaluar los resultados de las diferentes actividades que realicen las instituciones del sector para ejecutar las políticas públicas sectoriales, regionales e institucionales.

- VI. Que en el Plan Nacional de Desarrollo 2015-2018, denominado “Alberto Cañas Escalante”, emitido mediante el Decreto Ejecutivo N° 38996-PLAN de 19 de marzo de 2015, publicado en La Gaceta N° 98 del 22 de mayo del 2015, se concibe como eje medular la consolidación del Programa de Sectorización para el Área Metropolitana de San José, como una política pública sectorial del sector transporte.
- VII. Que desde el año 2000, con la publicación del Decreto Ejecutivo N° 28337-MOPT, de Políticas y Estrategias de Modernización del Transporte Público, el MOPT se propuso establecer como política pública llevar a cabo la reorganización e integración del sistema de transporte público colectivo del Área Metropolitana de San José, incluyendo las rutas intersectoriales, a efecto de que se ajuste a las condiciones existentes y futuras del desarrollo urbano del Área Metropolitana de San José, en donde las empresas operadoras del servicio público atiendan de forma adecuada las necesidades de movilidad de la población, y que además, cuenten con el grado de organización y capacidad empresarial que permitan un servicio al usuario de mejor calidad, eficiencia, seguridad y protección al medio ambiente.
- VIII. Que el Poder Ejecutivo mediante la promulgación del Decreto Ejecutivo N° 40186-MOPT, declaró de interés público la Política Pública Sectorial para la Modernización del Transporte Público Remunerado de Personas Modalidad Autobús.
- IX. Que para lograr este cometido se estableció como objetivo específico del Decreto Ejecutivo N° 40186-MOPT, el *“Permitir la implantación de una red primaria de vías troncalizadas con paso prioritario para los autobuses de líneas de transporte colectivo remunerado de personas modalidad autobús, integrándolas intrasectorial e intersectorialmente con otros medios de transportes como el tren interurbano, dentro de cada Sector y con otros sectores, sustentados en los estudios técnicos del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y en las propuestas que presenten los operadores de los servicios, cumpliendo así como lo establecido en el Decreto Ejecutivo N° 28337-MOPT...”*
- X. Que los estudios técnicos que se han realizado hasta la fecha, demuestran que el medio más eficiente para la movilidad y transportación de la población es el autobús, ya que éste transporta 50 o más pasajeros, y un automóvil en promedio transporta 1.5 personas, entonces cada ocupante del auto produce 11 veces la congestión atribuible a cada pasajero del bus. Por lo tanto, el transporte público es más eficiente que el vehículo privado ya que la congestión se reduce si aumenta la participación de los buses en la distribución modal de los viajes que se producen a lo largo del día, principalmente en las horas pico.
- XI. Que es público y notorio según estudios recientes que han salido a la luz pública, que el país tiene un déficit en la infraestructura vial de más de veinte años, de conformidad con lo señalado en el Plan Nacional de Transportes 2011-2035 (PNT).
- XII. Que no obstante lo anterior, el parque automotor pasó de cerca de 200.000 vehículos en el año 1985 a aproximadamente 600.000, en el año 1998, y a 1.600.000 para el año 2017— 2018, lo que representa un crecimiento exponencial absoluto de

1.400.000 de vehículos, siendo que prácticamente se quintuplicó la cantidad de vehículos en circulación en nuestra vías públicas.

- XIII. Que si los estudios recientes demuestran que el problema de la congestión vial se genera principalmente por el alto volumen de automóviles privados en circulación, siguiendo el axioma del principio de rango constitucional que el interés público prevalece sobre el interés privado, esto debe traducirse en la práctica que si la mayoría de las personas viajan en autobús, el interés público que el Estado debe tutelar es que el transporte público debe tener prioridad sobre el transporte privado en el uso de la infraestructura vial existente.
- XIV. Que la congestión vehicular es un problema lo suficientemente serio y contundente como para suponer que emplear medidas unilaterales, erráticas o voluntarias, pueda tener éxito en mitigarla. Por el contrario, para mantenerla bajo control y asegurar un mínimo de sostenibilidad de los niveles de vida urbanos, urge un esfuerzo multidisciplinario, que incluya el mejoramiento de los hábitos de conducción, la provisión de mejor infraestructura (manejo de la oferta) y medidas de gestión de control de tránsito (manejo de la demanda).
- XV. Que la situación de la congestión vial tenderá en los próximos meses a agravarse aún más, con el anuncio que han hecho las nuevas Autoridades del MOPT y el Presidente de la República, Carlos Alvarado Quesada, de acelerar los grandes proyectos en construcción como la ampliación del puente sobre el Río Virilla en la Radial Santa Ana-Belén y la Circunvalación Norte; así como el inicio de los grandes proyectos de construcción de infraestructura vial en el Área Metropolitana de San José como la construcción de la ampliación del Puente sobre el Río Virilla en Tibás; el paso a desnivel y construcción de la intersección a Guadalupe sobre la carretera de circunvalación; así como la construcción de los grandes colectores del alcantarillado sanitario en el AMSJ que iniciará su construcción Acueductos y Alcantarillado.
- XVI. Que sin lugar a dudas, todas esas obras en construcción impactarán severamente el tránsito vehicular, lo cual requiere la implantación de medidas paliativas como la intervención simultánea y progresiva en una serie de soluciones inmediatas y de corto plazo dentro del sistema de transporte público, pero para ello hay que delimitar el área geográfica donde se deben llevar a cabo esas medidas de contingencia vial sobre la zona de mayor impacto de la congestión, para lo cual se tiene identificado en primera instancia la intervención de aproximadamente setenta de rutas de travesía en el Área Metropolitana de San José y zonas aledañas para priorizar el transporte público:



(Fuente: Google Earth, la franja de color blanco-verde es el tramo final de circunvalación norte)

De acuerdo con el mapa detallado, el área a intervenir prioritariamente sería la que corresponde a la Sectorización del transporte público masivo del Área Metropolitana de San José en su primera etapa y zonas aledañas de la GAM y los principales corredores viales (troncales, intersectoriales, diametrales y radiales) de este sistema.

- XVII. Que los recursos destinados a la ejecución de proyectos del Sector Transportes son escasos y que por lo tanto, se deberá hacer un uso racional de los contratos de conservación vial del CONAVI en función de las medidas de intervención vial que se requieran para priorizar el transporte público que impacten la calidad de vida de los ciudadanos que utilizan el transporte público, razón por la cual todas las mejoras que se logren en el servicio de transporte público serán orientadas en tutelar el interés público.

Por tanto, se emiten la siguiente,

DIRECTRIZ:

Artículo 1.- Objeto. La presente Directriz tiene por objeto mejorar la movilidad de las personas por las vías públicas, a través de ordenamiento vial, la disminución del congestionamiento vial y los tiempos de viaje a través del transporte público colectivo, de conformidad con las intervenciones específicas de corto plazo establecidas en el artículo 4 de la presente directriz.

Artículo 2.- Constitución del Grupo de Trabajo. Para cumplir con el objeto de esta directriz, se constituye un grupo de trabajo de coordinación institucional del Sector Transportes, para que coadyuve en los programas propios de su gestión.

El Grupo de Trabajo estará integrado por:

- a) El Viceministro (a) de Transportes y Seguridad Vial, quien será el coordinador del Grupo.
- b) El Director de la División de Transportes.
- c) El Director de la División de Obras Públicas.
- d) El Jefe de Planificación Estratégica de la Secretaría de Planificación Sectorial.
- e) El Director de la Unidad Ejecutora creada en el Decreto Ejecutivo N° 40186-MOPT, en calidad de Secretario de Actas.
- f) El Director de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito.
- g) El Director General de la Policía de Tránsito.
- h) El Director Ejecutivo del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), o el funcionario que éste designe.
- i) El Director Ejecutivo del Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), o el funcionario que éste designe.
- j) El Director Ejecutivo del Consejo de Transporte Público (CTP), o el funcionario que éste designe.

Artículo 3.- El Grupo de Trabajo elaborará un programa de trabajo sobre el cual rendirá informes de avance periódicos ante el Ministro de Obras Públicas y Transportes, sobre lo estipulado en el siguiente artículo.

Artículo 4.- El Grupo de Trabajo se abocará a establecer una estrategia general de corto plazo para optimizar el aprovechamiento de la infraestructura existente y de los recursos físicos, personales y financieros disponibles con base en los contratos de conservación vial vigentes y otros recursos que los Consejos y las demás dependencias involucradas puedan

incorporar en la planificación anual de sus presupuestos institucionales, siguiendo los siguientes lineamientos generales:

Lineamientos generales

- Fortalecer el transporte público masivo regulado para mejorar las condiciones de movilidad de la ciudadanía.
- Despejar las calles de obstáculos, de modo que se aproveche su capacidad para la movilidad de las personas.
- Recuperar derechos de vía para mejorar las condiciones de servicio de la infraestructura vial.
- Fortalecer la redundancia vial (vías alternas) para enfrentar procesos de implantación de intervenciones mayores previstas sobre la infraestructura vial.
- Orientar intervenciones hacia la integración de las diferentes modalidades de movilidad ya disponibles para la ciudadanía.

Estrategia general

- Mejorar las condiciones de movilidad de las personas a través de un mejor aprovechamiento de la infraestructura existente y de los recursos físicos, personales y financieros disponibles en el corto plazo.

Grupos de acciones

- Intervenciones de carácter administrativo: Controles de aparcamiento en las vías, operativos de tránsito en intercambios principales durante los períodos pico, operativos de tránsito para controlar el cumplimiento de la Ley de Tránsito, fortalecimiento de coordinación dentro y entre las instituciones públicas.
- Intervenciones físicas: Ampliaciones de calzadas, mejoramiento de pavimentos, señalamiento horizontal y vertical, fortalecimiento de recursos tecnológicos para la gestión de la movilidad, ampliaciones de puentes pequeños en el corto plazo, mejoramiento de infraestructura de apoyo al transporte público masivo (tren y autobuses regulares).
- Intervenciones funcionales: Reordenamientos viales localizados, implantación de pares viales, controles en giros no permitidos, ampliación de cobertura del transporte público por autobús dentro de sectores operativos ya establecidos.
- Medidas específicas de jerarquización modal en el uso de la infraestructura vial: Carriles prioritarios y exclusivos para transporte público masivo en rutas troncales, protección de cruces y rutas peatonales.

Intervenciones específicas en el corto plazo:

Interv.	Ruta	Tipo de Intervención	Ubicación	Descripción	Longitud (km)	Tipo de Ruta	Propósito
1	39	Paso a Desnivel O Eliminación en esta intersección de los movimientos Norte - Sur o Norte - Este	Intersección Ruta 39 con la Calle 54 (Calle Costa Rica Hatillo 3)	Paso Trinchera 4 Carriles sobre circunvalación y paso superior 2 carriles sobre calle 54 (Calle Costa Rica)		Nacional y Cantonal	Mejorar las condiciones operativas sobre circunvalación
2	39	Eliminación de movimientos	Hatillo 8. Intersección Ruta 39 con calle 74	Eliminar los siguientes movimientos : Norte - Sur, Norte - Este, Oeste - Norte		Nacional	Mejorar las condiciones operativas sobre circunvalación
3	1	Restablecer y ampliar carril exclusivo	Desde el Puente Juan Pablo II hasta Intercambio INTEL - Cervecería	Declarar los carriles externos de esta ruta como externos		Nacional	Favorecer el Transporte Público Interurbano, principalmente el proveniente de Alajuela.
4	2	Mejoramiento de superficie de rodamiento	Intersección Ruta 2 con Ruta 251 hasta Ochomogo a la altura de Estación de Servicio Cristo Rey	Mejoramiento de Carpeta de Rodamiento Sentido Tres Ríos - Ochomogo	2,5	Nacional	Mejorar las condiciones operativas de la ruta Nacional 2
5	212	Recuperación del Derecho de Vía y ampliación de puente	Intersección Ruta 210 con la Ruta 2012 San Antonio - Patarra	Ampliación y demarcación del tramo Patarra-San Antonio. Mejoramiento de Intersección Dos Cercas. Ampliación de puente sobre Ríos Damas	3,5	Nacional	Favorecer la implantación de la troncal Guatuso-San José
6	210	Demarcación	Desde intersección Rutas	Eliminación de estacionamiento sobre vía,	3,0	Nacional	Favorecer la implantación de la troncal Guatuso-San

Interv.	Ruta	Tipo de Intervención	Ubicación	Descripción	Longitud (km)	Tipo de Ruta	Propósito
			207 y 210 hasta intersección Tirrasés	establecer carriles externos como prioritarios o exclusivos para Transporte Público			José y Troncal Tirrasés-San José por San Francisco
7	211	Demarcación	Desde Intersección Rutas 210 y 211 hasta intersección Ruta 210 con Ruta 39	Eliminación de estacionamiento sobre vía, establecer carriles externos como prioritarios o exclusivos para Transporte Público	3,0	Nacional	Favorecer la implantación y el funcionamiento de las troncales del Subsector San Francisco.
8		Ampliación y demarcación	Calle 6 de Alajuelita - La Aurora Bellotas	Recuperación del derecho de vía por medio de la ampliación, recarpeteo y demarcación de la vía, así como con la ampliación del puente sobre Quebrada Cochea	3,5	Nacional	Favorecer la implantación y el funcionamiento de la troncal San José-La Aurora así como a la intersectorial Escazú-Alajuelita-Hatillo.
9	202	Ampliación y demarcación	Intersección el Cristo - Intersección Ruta 202 con Ruta 306	Recuperación del derecho de vía por medio de la ampliación, recarpeteo y demarcación de la vía, definiendo como prioritarios o exclusivos los carriles externos	2,0	Nacional	Favorecer la implantación y el funcionamiento de la troncal San José-San Ramón y San José-Sabanilla.
10	202	Recarpeteo y Demarcación	Seminario San Agustín - Urbanización la Españolita	Recarpeteo y demarcación de la vía, eliminación de estacionamiento sobre la vía en ambos sentidos, definir los carriles externos como prioritarios o	0,5	Nacional	Favorecer la implantación y el funcionamiento de la troncal San José-Sabanilla.

Interv.	Ruta	Tipo de Intervención	Ubicación	Descripción	Longitud (km)	Tipo de Ruta	Propósito
				exclusivos para el Transporte Público			
11	202	Recuperación Derecho de Vía	Banco Nacional - Colegio Metodista	Recarpeteo y demarcación de la vía, eliminación de estacionamiento sobre la vía en ambos sentidos	0,5	Nacional	Favorecer la implantación y el funcionamiento de la troncal San José-Sabanilla
12	202	Recuperación Derecho de Vía	Parque Sabanilla-Instalaciones deportivas UCR	Recarpeteo y demarcación de la vía, eliminación de estacionamiento sobre la vía en ambos sentidos, establecer carriles prioritarios o exclusivos	1,5	Nacional	Favorecer la implantación y el funcionamiento de la troncal San José-Sabanilla
13	202	Recarpeteo y Demarcación	Instalaciones deportivas UCR-Parque La Paulina	Recarpeteo y demarcación de la vía, eliminación de estacionamiento sobre la vía en ambos sentidos, establecer carriles externos como prioritarios o exclusivos	0,6	Nacional	Favorecer la implantación y el funcionamiento de la troncal San José-Sabanilla
14		Reordenamiento Sobre Calle Masis UCR		Recarpeteo y demarcación de la vía, eliminación de estacionamiento sobre la vía en ambos sentidos, establecer carriles exclusivos para TP	0,6	Nacional y Cantonal	Favorecer el funcionamiento de la ruta intersectorial Moravia - Guadalupe - San Pedro - Desamparados
15		Reordenamiento Propuesto Guadalupe		Pares viales Paulina-Guadalupe, Circunvalación-Intersección Novacentro, mejoramiento de carpeta de		Nacionales y Cantonales	Favorecer la implantación de las troncales del Subsector Moravia - Paracito en una primera etapa, para luego impulsar la implantación de las

Interv.	Ruta	Tipo de Intervención	Ubicación	Descripción	Longitud (km)	Tipo de Ruta	Propósito
				rodamiento y señalización a lo largo de los pares viales. Establecer vías prioritarias o exclusivas para TP, en pares viales, eliminación de estacionamiento sobre pares viales. Ampliación de puente sobre Río Torrez			troncales del subsector Guadalupe - Coronado
16	117	Ampliación puentes	Ruta 117	Ampliación a dos carriles del puente sobre el Río Virilla y sobre el Río Ipís		Cantonal	Prever ruta alterna para que facilite el tránsito de vehículos así como de la troncal San Luis - San José, durante el proceso de ampliación del puente sobre el Río Virilla (Ruta 32)
17	307	Ampliación puentes	Ruta 307	Ampliación puente sobre el Río Pará		Cantonal	Prever Ruta alterna para que facilite los flujos de tránsito durante el proceso de ampliación del puente sobre el Río Virilla (Ruta 32)
18	102	Recarpeteo y señalización	Intersección entre Rutas 102 y 220 hasta estación de servicio el Trapiche	Recarpeteo y señalización, eliminación de estacionamiento sobre la vía y definición de carriles prioritarios o exclusivos.	3,0	Nacional	Favorecer el funcionamiento de la ruta intersectorial Dulce Nombre - Moravia - San José
19		Reordenamiento Desamparados		Eliminación de estacionamiento sobre diferentes vías, establecimiento de carriles exclusivos para Transporte Público		Nacionales y Cantonales	Favorecer la implantación de las troncales del Subsector Desamparados-Higuito-Aserrí en una primera etapa

Interv.	Ruta	Tipo de Intervención	Ubicación	Descripción	Longitud (km)	Tipo de Ruta	Propósito
20		Recarpeteo y señalización	Carretera que comunica El Huazo con San Rafael Arriba de Desamparados	Colocación de carpeta asfáltica y señalización de la vía	3,0	Cantonal	Reducir volúmenes de tránsito sobre la Ruta Nacional 206, y favorecer la operación de la ruta Troncal Higuito en el tramo Higuito intersección Rutas 206 con 209 (intersección Higuito)
21		Declaratoria de vías exclusivas en Cantón Central de San José	Avenida 3 desde Calle 23 hasta Calle 8	Recarpeteo, Señalización, eliminación de estacionamiento, modificación de horarios y zonas de carga	1,7	Nacional	Favorecer la puesta en operación de las rutas troncales de los subsectores Guadalupe-Coronado, Moravia-Paracito
22		Señalización y eliminación de zonas de estacionamiento	Avenida 1 desde calle 23 hasta calle 36	Recarpeteo, Señalización, eliminación de estacionamiento, modificación de horarios y zonas de carga	3,0	Nacional	Mejorar las condiciones operativas de las vías en el centro de San José
			Avenida 2 entre calle 14 y Calle 15		1,5	Nacional	
			Calle 8 entre avenida 14 y avenida 9		1,3	Cantonal	
23		Estaciones de Integración Intermodal (Tren - Autobús - Vehículo privado- Modalidades no motorizados)	En la Gran Área Metropolitana	Inicio de estudios y acciones para el desarrollo de infraestructura que facilite la integración de los diferentes modos de movilidad motorizados y no motorizados (integración intermodal) en las periferias de las ciudades de la Gran Área Metropolitana			Impulsar la integración de los diferentes modos de transporte en la GAM

Interv.	Ruta	Tipo de Intervención	Ubicación	Descripción	Longitud (km)	Tipo de Ruta	Propósito
24		Reordenamiento vial en La Unión de Tres Ríos	Entre calle 1 y calle 12 y avenida 8 y avenida 5	Pares viales, mejoramiento de carpeta de rodamiento y señalización a lo largo de los pares viales. Establecer vías prioritarias o exclusivas para TP en pares viales, eliminación de estacionamiento sobre pares viales.			Favorecer la implantación de las troncales del Sector San Pedro – Curridabat – Tres Ríos en una primera etapa, para luego impulsar la implantación de las troncales contenidas en la propuesta de reorganización de transporte público en el Área Metropolitana de Cartago.
25	2	Recarpeteo y señalización	Sobre ruta nacional 2 entre calle 29 y circunvalación	Recarpeteo y señalización, eliminación de estacionamiento sobre la vía y definición de carriles prioritarios o exclusivos.	1,0	Nacional	Favorecer el funcionamiento de las rutas troncales del Sector San Pedro – Curridabat – Tres Ríos.
26	5	Par Vial	Ruta Nacional 5 entre San Pablo de Heredia y el Pirro (Intersección Ruta Nacional 3 y 5)	Pares viales, ampliación y mejoramiento de carpeta de rodamiento y señalización a lo largo de los pares viales. Establecer vías prioritarias o exclusivas para TP en pares viales, eliminación de estacionamiento sobre pares viales.		Nacional y Cantonal	Favorecer el funcionamiento de la ruta troncal del Heredia – San José x Santo Domingo.
27		Recarpeteo y señalización, con ampliación de puente	Calle entre Desamparados y Dos cercas de Desamparados	Recarpeteo, señalización, eliminación de estacionamiento a lo largo de la vía, definición de carriles externos como prioritarios o	2,5	Nacional	Favorecer el funcionamiento de la ruta troncal de Dos Cercas – San José x Desamparados

Interv.	Ruta	Tipo de Intervención	Ubicación	Descripción	Longitud (km)	Tipo de Ruta	Propósito
				exclusivos y ampliación del puente sobre la Quebrada Caliente			

Artículo 5.- Se declaran como Rutas de Travesía, un conjunto de vías que anexa a las rutas nacionales existentes algunos tramos de rutas cantonales, en función del Proyecto de Modernización y Sectorización del Transporte Público modalidad autobuses del Área Metropolitana de San José y zonas aledañas a la Gran Área Metropolitana (GAM). El Grupo de Trabajo con base en esa definición, establecerá en sus intervenciones viales criterios de jerarquización de la infraestructura vial en la operación de las rutas de travesía, troncales, intersectoriales y diametrales en el sistema integrado de transporte público, de acuerdo con las intervenciones que se detallan en el artículo anterior.

El Grupo de Trabajo vinculará y adecuará el proceso de modernización del transporte público remunerado de personas modalidad autobús, al Plan Nacional de Transportes, al Plan Nacional de Desarrollo que esté vigente y los mapas oficiales de rutas de travesía existentes y futuras del MOPT.

Artículo 6.- El fundamento legal de la anterior declaratoria de intervenciones viales en las rutas de travesía en función de la modernización del transporte público modalidad autobús, se hace de conformidad con los criterios jurídicos contenidos en los oficios DAJ-2018-591 y oficio DAJ-2018-1421 de la Dirección Jurídica del MOPT, así como en el artículo 2 inciso a) de la Ley N° 3155, Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y sus Reformas, ya que le corresponde al MOPT regular, controlar y vigilar el tránsito y el transporte por los caminos públicos, así como ejercer la fiscalización y la rectoría técnica en materia de infraestructura vial, en virtud de lo cual debe asesorar y coordinar con los gobiernos locales, las regulaciones técnicas y logísticas indispensables que atañen a la adecuada funcionalidad de la red vial cantonal, considerada por separado y en integración con la red vial nacional.

Además, de acuerdo con el artículo 11 de la Ley N° 9329, Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal, el Poder Ejecutivo sin perjuicio del traslado de la competencia de la red vial cantonal a los gobiernos locales tiene potestad para reglamentar dicha normativa en caso de ser necesario.

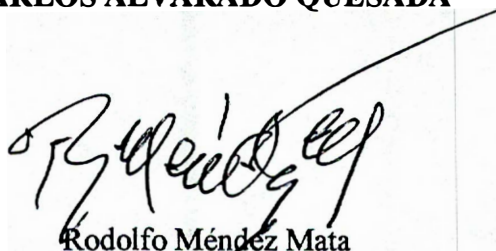
Artículo 7.- El grupo de trabajo igualmente se abocará a coordinar con los entes respectivos los trabajos referentes a una red vial nacional de transporte público.

Artículo 8.-Rige a partir de su publicación.

Dada en la Presidencia de la República. —San José, a los ocho días del mes de mayo de dos mil dieciocho.



CARLOS ALVARADO QUESADA



Rodolfo Méndez Mata

MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

1 vez.—O. C. N° 3400036853.—Solicitud N° 038-2018.—(IN2018244111).