

**ANTEPROYECTO DE REGLAMENTO.**

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes, la Secretaría de Planificación Sectorial de la Entidad, de conformidad con el Bloque de Legalidad y lo dispuesto por la Ley General de la Administración Pública, Ley N° 6227, Libro Segundo, artículo 361, incisos 1) y 2), siguientes y concordantes, somete a **audiencia** el presente Decreto Ejecutivo en la página web del COSEVI, debido a que por el ataque cibernético sufrido por en el MOPT su página web se encuentra deshabilitada, con la intención, de que quienes se puedan ver potencial y eventualmente afectados con la presente disposición de alcance general y reglamentario, tengan la oportunidad de exponer su parecer, dentro del plazo de diez días hábiles, a partir del día siguiente hábil a la presente publicación en el diario oficial La Gaceta, lo que se podrá efectuar, presentando las observaciones por escrito, directamente en el edificio central del Ministerio, costado oeste de la Plaza de Deportes, Cleto González Víquez, con la clara indicación de Secretaría de Planificación Sectorial o al correo electrónico [jose.rojas@mopt.go.cr](mailto:jose.rojas@mopt.go.cr), que se ha puesto a disposición de estos fines.

**“...Decreto Ejecutivo N° \_\_\_\_\_ MOPT**

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

*En el uso de las facultades constitucionales establecidas en los artículos 139, 140, incisos 3) y 18) y 146; a su vez, artículos 1, 16, 25 inciso 1), 27 inciso 1), 28 inciso 2), acápite b), 47, 48, 102 y 113 de la Ley General de la Administración Pública N°6227; artículo 4, siguientes y concordantes de la Ley General de Caminos Públicos N°5060 y artículo 2 de la Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Ley N°3155 y normativa reglamentaria aplicable.*

*Considerandos:*

- 1. Que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes ha valorado la conveniencia, oportunidad y mérito de Oficializar para toda la Administración Pública y el Territorio Nacional, los Nuevos Criterios de Clasificación de las Carreteras Nacionales, lo que permitirá una más eficiente y eficaz estandarización y una regularización en su tratamiento por parte de los aplicadores de la normativa.*
- 2. Que la Oficialización referida por parte del Poder Ejecutivo, obedece prioritariamente a la necesidad de Uniformar Criterios Técnicos y dar cabal cumplimiento a las Reglas Unívocas de la Ciencia y de la Técnica, tal y como lo establecen y lo demandan las normas contenidas en los artículos 15, 16, 158*

inciso 4), 160 y 216 inciso 1), de la Ley General de la Administración Pública, Ley N°6227.

3. Que estos criterios al estar dotados de una rigurosidad científica y técnica, aunado a la generalidad y abstracción de la presente norma, permitirá en los futuros operadores y/o aplicadores de la norma ejecutiva, tener parámetros claros, certeros y uniformes, lo que permitirá que los procesos de clasificación resulten contestes entre sí y así procurar una mayor dosis de eficiencia y eficacia en las operaciones.
4. Que los criterios definidos, tienen un asidero científico y técnico de conformidad con las normas establecidas en los artículos 15, 16, 158 inciso 4), 160 y 216 inciso 1) de la Ley General de la Administración Pública, Ley N°6227.
5. Que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, a través de la Secretaría de Planificación Sectorial, tiene la función de desarrollar, mantener actualizado y controlar el Sistema del Registro Vial de Costa Rica, establecida en el inciso 14 del artículo 5 del Decreto 39173, así como en base a lo dispuesto en la Ley General de Caminos Públicos N.º 5060 y sus reformas, la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributaria N° 8114, y el Decreto N.º 37908-MOPT.

**Decretan:**

**REGLAMENTO PARA DEFINIR CAMINOS PÚBLICOS,  
SU CLASIFICACIÓN Y CODIFICACIÓN**

**Artículo 1.- Objetivo:** El Ministerio de Obras Públicas y Transportes, ha valorado la conveniencia, oportunidad y mérito de Oficializar para toda la Administración Pública y el territorio nacional, los Nuevos Criterios de Clasificación de las Carreteras Nacionales, lo que permitirá una más eficiente y eficaz estandarización y una regularización en su tratamiento por parte de los aplicadores de la normativa.

**Artículo 2.- Definiciones.**

**Área Silvestre Protegida:** Área definida por el Ministerio de Ambiente y Energía y definida como: “Espacio geográfico definido, declarado oficialmente y designado con una categoría de manejo en virtud de su importancia natural, cultural y/o socioeconómica, para cumplir con determinados objetivos de conservación y de gestión” (DE-34433, Reglamento. Ley Biodiversidad, Art.3, inc. a).

**Cabecera de Cantón:** La cabecera de distrito es el área urbana, que presenta las mejores condiciones en servicios e infraestructura, y por su desarrollo económico y social se ubica dentro del distrito, al que administra en su totalidad; para efectos de este decreto; la cabecera de cantón se refiere al distrito No. 1 del Cantón.

**Cabecera de Provincia:** Consiste en el Cantón No. 1 de la provincia.

**Calle Pública:** Son aquellas vías públicas, pertenecientes a la red vial cantonal y clasificadas como Calles Urbanas, se tutelan bajo el Régimen Urbano quien define sus anchos de vía en atención al Reglamento de Fraccionamientos y Urbanizaciones o bien en los Planes Reguladores Vigentes en cada cantón, por tanto, se ubican en los cuadrantes urbanos o en el suelo previamente urbanizado, facilitando la circulación a lo interno de un núcleo o poblado en particular, y frente a la cual se pueden permitir operaciones urbanas (fraccionamientos y urbanizaciones).

**Camino Público:** Son aquellas vías públicas, pertenecientes a la red vial cantonal y clasificadas como Caminos Vecinales, Caminos-No-Clasificados-en-Uso y Caminos-No Clasificados-en-Desuso, los cuales no están sujetos al Régimen Urbano y define sus anchos de vía en atención a lo establecido en el artículo 4 de la Ley No. 5060 Ley General de Caminos Públicos, usualmente estas vías suministran acceso directo a fincas y a otras actividades económicamente rurales; unen caseríos y poblados con la Red vial nacional, y se caracterizan por tener bajos volúmenes de tránsito y altas proporciones de viajes locales de corta distancia y acceso a muy pocos usuarios.

**Centros de Desarrollo Turístico:** Una porción del espacio turístico cuya concentración de atractivos de alta jerarquía, servicios en general, planta y equipamiento turístico, le permite atraer, de modo más o menos constante, corrientes turísticas que pernoctan al menos una noche. Contiene una combinación de atractivos de alta demanda y visitación, generando una imagen de atracción turística de importancia nacional que se expresa a través de la oferta y consumos de diversos productos turísticos. Dichas áreas son delimitadas por el Instituto Costarricense de Turismo.

**Clasificación Funcional:** Consiste en la clasificación de las vías en Primarias, Secundarias y Terciarias, según la función que cumplen dentro de la red vial y conforme a las Reglas Unívocas de la Ciencia y de la Técnica, de conformidad con los artículos 15, 16, 160 y 216.1 de la Ley No. 6227.

**Cuadrante Urbano:** Es el área urbana o ámbito territorial de desenvolvimiento de un centro de población, en donde se encuentra la mayoría de los bienes y servicios, la estructura vial y su área de influencia inmediata; los cuadrantes urbanos se encuentran ubicados dentro de los distritos urbanos. Para efectos de la aplicación del Artículo 40 de la Ley de Planificación Urbana, se considera cuadrante de la ciudad al cuadrante urbano.

**Declaratoria de calle pública:** Acto administrativo mediante el cual las Municipalidades otorgan el reconocimiento del carácter público a una vía, que ya tiene su condición de bien de dominio público, para su incorporación en el Registro Vial.

**Derecho de Vía:** Franja de terreno propiedad del Estado, de naturaleza demanial, destinada para la construcción de obras viales, para la circulación de vehículos y personas. Incluye otras obras relacionadas con la seguridad y el ornato, generalmente comprendida entre los linderos que la separan de los terrenos públicos o privados adyacentes a la vía, de conformidad con los artículos 19, 28 y 32 de la Ley No. 5060 y 131, 227 y 231 de la Ley No. 9078.

**Distrito Urbano:** Es la circunscripción territorial administrativa cuya delimitación corresponde al radio de aplicación de un Plan Regulador. Dentro de un distrito urbano se encuentra el cuadrante urbano y su área de expansión. En ausencia de plan regulador, el distrito urbano es todo aquel declarado como tal por el INVU, en concordancia con el Transitorio II de la Ley de Planificación Urbana, Ley N°4240.

**Plan Nacional de Transportes:** Instrumento de planificación que prioriza las inversiones para garantizar un servicio adecuado del sistema de transportes del país, que incluye todos los modos de transporte a horizontes temporales amplios, con una visión estratégica.

**Plan Regulador:** Es el instrumento de planificación local que define un conjunto de planos, mapas, reglamentos y cualquier otro documento, gráfico, la política de desarrollo y los planes para distribución de la población, usos de la tierra, vías de circulación, servicios públicos, facilidades comunales, construcción, conservación y rehabilitación de áreas urbanas.

**Puesto Fronterizo Terrestre:** Puestos oficiales de ingreso o salida del territorio nacional, por vía terrestre, de la competencia funcional y material de la Oficina General de Migración y Extranjería.

**Redundancia Vial:** Característica de la oferta de la red vial, que permite a los usuarios disponer de vías alternas, lo cual facilita además contar con opciones para desvío del tránsito vehicular en caso de algún cierre.

**Red Vial Complementaria:** compuesta por rutas que surten a la Red Vial Primaria, tendrán un carácter complementario, siendo responsable de garantizar la conectividad final.

**Red Vial Estratégica:** Conjunto de carreteras nacionales compuesta por rutas troncales nacionales y los ejes básicos de conexión regional. Por ellas circulará la mayor parte del tránsito tanto nacional como internacional.

**Régimen Urbanístico:** Conjunto de normas que constituyen el marco general para la gestión, planificación, expansión y tratamiento del suelo urbano, en virtud de lo establecido en la Ley No. 4240, Ley de Planificación Urbana.

**Registro Vial de Costa Rica:** Registro vial de las carreteras y caminos públicos de Costa Rica, oficializado en julio del 2008, mediante el artículo 19 del Decreto Ejecutivo No. 34624-MOPT y ratificado en febrero del 2017, mediante artículo 11 del Decreto Ejecutivo No. 40137-MOPT, con el objetivo de que en él se detalle la infraestructura de la red vial del país, su clasificación, nomenclatura, extensión, tipo de superficie, estado, entre otros, en concordancia con la normativa vigente. En él se detalla información de la Red Vial Nacional y Travesías y de la Red Vial Cantonal.

**Terminal Ferroviaria:** Son infraestructuras ferroviarias complementarias que se ubican en los puntos finales de las rutas del servicio público de tren o cerca de estos puntos.

**Vía Pública:** Todo terreno de dominio público y de uso común, que por disposición de la autoridad administrativa se destinare al libre tránsito, de conformidad con las Leyes y Reglamentos de planificación.

## CAPITULO I.

### DE LA RED VIAL NACIONAL.

#### TITULO I.

### CRITERIOS PARA DEFINIR LA CONVENIENCIA ESTRATEGÍCA Y FUNCIONAL DE VÍAS PÚBLICAS COMO CARRETERAS NACIONALES.

#### Artículo 3.- **Criterios de Clasificación.**

Los requisitos Técnicos Científicos para Clasificar las Carreteras Nacionales son de alcance general y de sentido unívoco. La Administración Pública, a través de la Secretaría de Planificación Sectorial del Ministerio de Obras Públicas y Transportes velará por su cumplimiento estricto, aplicabilidad y adaptabilidad.

#### Artículo 4.- **Criterios para la identificación de las Carreteras Nacionales.**

Los Criterios de identificación de las Carreteras Nacionales que se deberán de aplicar son los siguientes en el orden indicado:

**a) La vía pública forma parte de la Red Vial Estratégica definidas en el Plan Nacional de Transporte vigente:**

*Esta red consiste en la clasificación en el PNT como Red de Alta Capacidad y Distribuidores Regionales. Debido a esto, las vías que cumplan esta condición están sujetas a variación de acuerdo con los resultados de cada actualización del PNT, de acuerdo con el procedimiento establecido por la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT. En el caso de rutas que tengan tramos que no pertenecen a la RVE, estos deberán evaluarse con los siguientes criterios para verificar si deben o no continuar perteneciendo a la RVN.*

**b) La vía pública forma parte de las rutas definidas para paso de tránsito aduanero:**

*Si la vía se encuentra incluida dentro de las rutas exclusivamente habilitadas para tránsito aduanero interno o internacional en las vías públicas terrestres de mercancías sujetas al control aduanero dentro del territorio nacional, descritas en el artículo 3 del Decreto No. N°26123-H-MOPT, Reglamento de Habitación de Rutas de Paso Obligatorio para los Vehículos Automotores del Tránsito Aduanero, Interno o Internacional, de mercancías sujetas al Control Aduanero en la República y Fijación de los Tiempos de Rodaje entre Aduanas.*

**c) Vías públicas con derecho de vía mínimo de 20 metros:**

*Adicionalmente, si la vía no cumple con las condiciones a) o b), se debe verificar que la ruta tenga un ancho de derecho de vía mínimo de 20 metros, en cumplimiento con el artículo 4 de la Ley General de Caminos Públicos, Ley No. 5060.*

*Una vez verificado que se tenga el derecho de vía de al menos 20 metros, se evaluará la ruta y podrá clasificarse como Ruta Nacional si se cumple con al menos un criterio de los establecidos en los incisos d, e, f, g, h.*

**d) Vías cuyas conexiones facilitan el acceso directo a provincias y cabeceras de cantón:**

*Si la vía inicia, finaliza o tiene un tramo que pasa por el área correspondiente al Distrito 1° de un cantón. Si existen varias opciones para un mismo origen y destino, la prioridad la tendrá la vía de menor longitud. Sin embargo, si en términos de capacidad y redundancia vial se requiere una vía alterna, esta puede considerarse.*

**e) Vías públicas de acceso a Centros de Desarrollo Turístico de importancia nacional o Áreas Silvestres Protegidas con una Ruta Nacional que pertenezca o conecte con la Red Vial Estratégica:**

*Son vías de la Red Vial Estratégica que conectan la zona o área, al intersectar una vía de la Red Vial Estratégica en cualquier punto de esta. Se incluyen las vías que llegan a un punto o son colindantes a un Área Silvestre Protegida, desde donde se pueda generar o existan accesos directos a dicha área.*

**f) Vías públicas que conecten puestos fronterizos y que conecten o intersequen al menos en un punto con la Red Vial Estratégica:**

*Son vías que pertenecen a o conecten con la Red Vial Estratégica y que finalicen en un puesto fronterizo terrestre oficial.*

**g) Vías públicas con conexión o acceso a aeropuertos internacionales, puertos, terminales ferroviarias y que conecten o intersequen al menos en un punto con la Red Vial Estratégica:**

*Son las vías que conectan con o pertenecen a la Red Vial Estratégica y dan acceso a aeropuertos internacionales oficializados por la Dirección General de Aviación Civil (DGAC). Los puertos, terminales de abordaje de los ferris, embarcaderos, capitánías, marinas y atracaderos turísticos de importancia nacional o internacional de administración del MOPT e instituciones públicas con competencia marítimo portuaria concurrente (JAPDEVA e INCOP) o concesionadas y las terminales ferroviarias de la red definida por INCOFER.*

**h) Vías públicas que forman un circuito con la Red Vial Estratégica:**

*Si la vía conecta o interseca en dos o más puntos con Rutas de la Red Vial Estratégica, que formen un circuito donde el resto de las vías pertenezcan a la Red Vial Estratégica, para dar continuidad y redundancia a la red.*

**Artículo 5.- Alcance de aplicación.**

*Estos parámetros serán utilizados por la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT, para las evaluaciones que considere necesarias tanto para definir la permanencia de rutas nacionales dentro del Registro Vial de la Red Vial Nacional, como para la aplicación a aquellas Rutas Cantonales que potencial y eventualmente se soliciten analizar para ser trasladadas a la Red Vial Nacional.*

## **TITULO II.**

### **CLASIFICACIÓN FUNCIONAL DE LA RED VIAL NACIONAL.**

**Artículo 6.- Composición de la Red Vial Nacional.**

*La Red Vial Nacional estará constituida por todas las Rutas Primarias, Secundarias, Terciarias y las Rutas de Travesía, bajo la administración del MOPT, inventariadas y georreferenciadas por la Secretaría de Planificación Sectorial y que constan como tales en el Registro Vial del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.*

**a) Rutas Primarias.**

*Red de carreteras que se caracteriza por tener volúmenes de tránsito alto y una alta proporción de viajes internacionales, interprovinciales o de larga distancia.*

*Se clasificará como una Ruta Nacional Primaria a aquella vía pública que cumpla con un tránsito promedio diario anual igual o mayor a 15000 vehículos, un derecho de vía mínimo de 20 metros. Y al menos uno de los siguientes criterios:*

- *La vía pública forma parte de la Red Vial Estratégica definidas en el Plan Nacional de Transporte vigente.*
- *La vía pública forma parte de las rutas definidas para paso de tránsito aduanero.*

**b) Rutas Secundarias.**

*Rutas que conecten cabeceras cantonales, no servidas por carreteras primarias, así como otros centros de población, producción o turismo, que generen una cantidad considerable de viajes interregionales o Inter cantonales.*

*Se clasificará como una Ruta Nacional Secundaria a aquella vía pública que cumpla con un valor de tránsito promedio diario anual igual o mayor a 5000 y menor a 15000 vehículos, un derecho de vía mínimo de 20 metros. Y al menos uno de los siguientes criterios:*

- *Vías cuyas conexiones facilitan el acceso directo a provincias y cabeceras de cantón.*
- *Vías públicas de acceso a Centros de Desarrollo Turístico de importancia nacional o Áreas Silvestres Protegidas con una Ruta Nacional que pertenezca o conecte con la Red Vial Estratégica.*
- *Vías públicas que conecten puestos fronterizos y que conecten o intersequen al menos en un punto con la Red Vial Estratégica.*
- *Vías públicas con conexión o acceso a aeropuertos internacionales, puertos, terminales ferroviarias y que conecten o intersequen al menos en un punto con la Red Vial Estratégica.*

**c) Rutas Terciarias.**



*Rutas que sirven de colectoras del tránsito para las carreteras primarias y secundarias, y que constituyen las vías principales para los viajes dentro de un territorio.*

*Se clasificará como una Ruta Nacional Terciaria a aquella vía pública con un valor de tránsito promedio diario anual menor a 5000 vehículos, un derecho de vía mínimo de 20 metros y que formen un circuito con la Red Vial Estratégica.*

#### **Artículo 7.- Rutas de travesía.**

*El Ministerio de Obras Públicas y Transportes, podrá determinar por razones de interés público, conveniencia y oportunidad, Calles Locales de la Red Vial Cantonal, como Rutas de Travesías de la Red Vial Nacional, y colaborará con las municipalidades en el mantenimiento y mejoramiento de estas calles. Estas rutas deberán de cumplir con los siguientes criterios técnicos:*

- a) Unir dos rutas nacionales.*
- b) Estar ubicada en un área urbana, según la normativa urbana definida por el INVU.*
- c) El ancho del derecho de vía de estas Rutas estará definido por el régimen urbano.*

*Las Rutas de Travesía mantendrán sus características urbanas.*

### **TITULO III.**

#### **CODIFICACIÓN DE LA RED VIAL NACIONAL Y TRAVESÍAS.**

#### **Artículo 8.- Codificación de rutas, en la Red Vial Nacional**

*El Ministerio de Obras Públicas y Transportes, a través de la Secretaría de Planificación Sectorial, desarrollará, mantendrá actualizado y controlará el Sistema del Registro Vial de Costa Rica, otorgadas por la Ley General de Caminos Públicos, Ley No. 5060 del 22 de agosto de 1972; el Decreto Ejecutivo No. 39173-MOPT, del 09 de julio del 2015 y el Decreto No. 40137-MOPT, del 12 de diciembre del 2022. Esta codificación será un instrumento para estandarizar la Red Vial Nacional y de Travesías de Costa Rica que garantice el adecuado inventario de dichas redes.*

#### **Artículo 9.- Conservación de códigos históricos.**

*El código de una ruta nacional será único e intransferible, por tanto, si una ruta nacional sale del registro de la Red Vial Nacional, su codificación será archivada como parte de la*

*memoria histórica de la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT, este código no podrá ser asignado a un nuevo ingreso.*

## **CAPITULO II. DE LA RED VIAL CANTONAL.**

### **TITULO IV. DECLARATORIA DE CALLES PÚBLICAS EN LA RED VIAL CANTONAL DE COSTA RICA.**

#### **Artículo 10.- Protocolo para la declaratoria de caminos públicos en la Red Vial Cantonal de Costa Rica.**

*En el ejercicio de la rectoría técnica, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, a través de la Secretaría de Planificación Sectorial, formulará previa consulta con los Gobiernos Locales, un instrumento de aplicación nacional que considere el desarrollo inmobiliario y residencial, planificado para estandarizar el procedimiento en la declaratoria de caminos públicos, en el territorio nacional, por parte de los gobiernos locales, el cual minimice el impacto de la expansión urbana en la red de transportes, garantizando la conectividad de las poblaciones y el adecuado inventario y mantenimiento de las vías cantonales.*

#### **Artículo 11.- Asesoría y acompañamiento.**

*Durante el proceso de declaratoria de un camino como público y en caso de existir consultas sobre el procedimiento establecido, los gobiernos locales podrán solicitar asesoría a la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT, de conformidad con la legalidad.*

### **TITULO V. CLASIFICACIÓN FUNCIONAL DE LA RED VIAL CANTONAL.**

#### **Artículo 12.- Composición de la Red Vial Cantonal.**

*La Red Vial Cantonal estará constituida por todas las Calles Locales, Caminos Vecinales y Caminos No Clasificados, bajo la administración de las municipalidades, inventariados y georreferenciados como rutas cantonales y que constan como tales en el Registro Vial del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.*

### **Artículo 13.- Calles Locales.**

*Son Vías públicas incluidas dentro del Cuadrante de un Área Urbana, no clasificadas como rutas de travesías urbanas de la Red Vial Nacional.*

*Estos caminos clasificarán y definirán sus anchos con base en los criterios que al efecto establecerá cada municipalidad, cuando exista el respectivo Plan Regulador; de lo contrario, se regirán por lo dispuesto en el Reglamento para el Control Nacional de Fraccionamientos y Urbanizaciones vigente emitido por el Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo.*

*Para clasificar una Vía Pública como Calle Local, esta debe sin excepción alguna estar dentro de un Cuadrante Urbano o sus áreas de expansión, o bien en un área previamente urbanizada cuando se ubique fuera del Cuadrante Urbano.*

*Se clasificará como Calle Local a aquella que se encuentre en:*

- a) Cuadrante Urbano, delimitado por un Plan Regional.*
- b) Plan Regulador, delimitación de cuadrantes en los reglamentos de Desarrollo Urbano, en este caso se podrán delimitar más de un Cuadrante Urbano por Distrito Urbano con la debida justificación técnica.*
- c) De no cumplirse los criterios anteriores, se usará la delimitación de Cuadrantes Urbanos del INVU, de conformidad con lo establecido en el Transitorio II, de la Ley de Planificación Urbana.*
- d) Provisionalmente el Gobierno Local podrá delimitarlos para uso temporal por medio del “Protocolo para la Delimitación de Cuadrantes Urbanos y sus áreas de expansión”, lo anterior según el Transitorio II, del Reglamento de Fraccionamientos y Urbanizaciones del INVU. En este caso se podrá delimitar solamente un Cuadrante Urbano por Distrito Urbano.*
- e) Proyectos urbanísticos debidamente registrados y avalados por el INVU y la municipalidad, aunque se ubiquen fuera de un Cuadrante Urbano por considerarse zonas previamente urbanizadas.*

### **Artículo 14.- Caminos Vecinales.**

Son aquellos caminos públicos que cumplen con los 14 metros de ancho de derecho de vía estipulado en el artículo 4 de la Ley General de Caminos Públicos, Ley No. 5060 y su reforma, y al menos, con tres de los siguientes criterios:

- a) Posibilita el acceso a centros de población rural que cuenten con al menos tres de los siguientes servicios o infraestructura física en operación: centro educativo de primaria o secundaria, plaza de deportes, salón comunal, centros religiosos, servicio de electricidad, servicio de transporte de pasajeros, puesto de salud, telefonía.
- b) Cuentan con una infraestructura de drenaje adecuada (cunetas, alcantarillado primario) o puentes.
- c) La población promedio que tributa al camino debe ser mayor de 50 habitantes por kilómetro de extensión del camino, o existen al menos un promedio de 10 casas visibles habitadas por kilómetro de extensión de la vía.
- d) El camino debe ser la principal vía de comunicación para el transporte de cosechas y productos del área que tributa al camino. Al menos el 50% de esa área estará dedicada activamente a la producción agropecuaria (ganadería intensiva y cultivos) u otras actividades.
- e) El tránsito promedio diario debe ser mayor de 30 vehículos.
- f) El camino debe ser la vía principal de acceso a la zona, cuenca o región que necesita ser comunicada (concepto de red).
- g) La existencia de asociaciones de desarrollo integral o asociaciones de desarrollo específicas en la zona de influencia del camino.
- h) Dan acceso a sitios calificados de interés turístico (accesos principales a playas y volcanes).
- i) Sirven como rutas alternas a rutas nacionales de reconocida importancia.
- j) Dan acceso a reservas de recursos naturales, reservas indígenas o a proyectos de asentamientos campesinos impulsados por el Gobierno de la República o la municipalidad.
- k) Dan acceso a centros de acopio importantes.
- l) Son rutas importantes para la seguridad o el interés nacional, como atracaderos, torres de transmisión u observatorios.
- m) Son caminos que se ubican en centros de población no declarados cuadrantes urbanos.

#### Artículo 15.- **Caminos No Clasificados.**

Son Caminos Públicos, no definidos dentro de las categorías de Calles Locales o Caminos Vecinales, tales como caminos de herradura, sendas, veredas y que proporcionan acceso a muy pocos usuarios. Se definen en dos subcategorías.

**a) Caminos No Clasificados en Uso:**

Cumplen con los 14 metros de ancho estipulado en el artículo 4 de la Ley General de Caminos Públicos, Ley No. 5060., y deben cumplir con los siguientes criterios:

- i. Son transitables durante la gran mayoría del año.
- ii. Dan acceso a algunos caseríos de menor importancia a los que se establecen en el artículo 14 anterior, o a muy pocos usuarios.
- iii. Tienen un ancho promedio de la superficie de ruedo de al menos 4 metros.
- iv. Cuentan con algunos elementos de la infraestructura de drenaje (cunetas, alcantarillado primario) o puentes.
- v. La superficie de ruedo se encuentra en tierra o con muy poco lastre, pero permite el tránsito de vehículos.
- vi. Son caminos alternos de poca importancia y que dan acceso a zonas de baja producción agropecuaria.

**b) Caminos No Clasificados en Desuso:**

Constituyen caminos públicos que cumplan con los 14 metros de ancho estipulado en el artículo 4 de la Ley General de Caminos Públicos, Ley No. 5060., y cumplen con los siguientes criterios:

- i. Se utilizan para la movilidad y comunicación local, a través de medios de transporte como motocicleta, bicicleta, semovientes o peatonal.
- ii. No son aptas para el tránsito vehicular.
- iii. El derecho de vía es muy angosto, lo cual impide el paso de vehículos automotores.
- iv. El derecho de vía está poblado de árboles, arbustos o malezas, significando que el camino no está en uso, o que es utilizado únicamente en períodos muy cortos del año.

La conservación de esta clase de caminos públicos es responsabilidad entera de los usuarios y beneficiarios directos y por lo tanto su extensión no se contabilizará para efectos de la asignación de recursos del impuesto único a los combustibles previsto en la Ley No. 8114.

**TITULO VI.****CODIFICACIÓN DE LA RED VIAL CANTONAL.**

**Artículo 16.- Codificación de caminos, en la Red Vial Cantonal.**

Las vías públicas pertenecientes a la Red Vial Cantonal se codifican mediante un identificador numérico compuesto de siete cifras que indican:

- a) Primer dígito: Número de provincia.
- b) Siguiendo dos dígitos: Número de cantón dentro de cada provincia.
- c) Siguiendo cuatro dígitos: Número consecutivo del camino, dentro de cada cantón.

**Artículo 17.- Conservación de códigos históricos**

El código de un Camino Cantonal será único e intransferible, por tanto, si un Camino Cantonal sale del registro de la Red Vial Cantonal, su codificación se archivará como parte de la memoria histórica de la Municipalidad respectiva, este código no podrá ser asignado a ningún nuevo camino.

**Artículo 18.- Derogatorias.**

- a) Se deroga el Decreto No. 130041-T “Reglamento sobre clasificación funcional de caminos públicos”, del 20 de octubre de 1981.
- b) Se deroga el inciso 9.1 del artículo 9 del Decreto No. 38578-MOPT, Manual de especificaciones técnicas para realizar el inventario y evaluación de la Red Vial Cantonal, del 21 de octubre del 2014.
- c) Se derogan los artículos 13, 14, 15, 16 y 17 del Decreto No. 40137-MOPT, “Reglamento a la Primera Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal”, publicado en el Diario Oficial La Gaceta del jueves 23 de febrero del 2017, Alcance 41.

**Artículo 19.- Vigencia.**

Rige a partir de la correcta e íntegra publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

Dado en la Presidencia de la República. -San José, a los \_\_\_ días del mes de \_\_\_ del año dos mil veintitrés.

Rodrigo Chaves Robles.  
Presidente.

*Luis Esteban Amador Jiménez.  
Ministro..."*