

**EL INFRASCRITO SECRETARIO MUNICIPAL DE SAN MIGUEL PETAPA, MUNICIPIO DEL DEPARTAMENTO DE GUATEMALA. ————— CERTIFICA:** Haber tenido a la vista el Libro de Actas del Honorable Concejo Municipal, correspondiente a las sesiones Ordinarias y Extraordinarias del año dos mil veintidós, en la cual obra el **ACTA NÚMERO 096-2022** de la Sesión Ordinaria del Honorable Concejo Municipal de San Miguel Petapa, Departamento de Guatemala, celebrada el veintiocho de Julio del dos mil veintidós, que en el **PUNTO SEPTIMO** el cual literalmente dice: **SEPTIMO:** Por designación del señor alcalde se procede a dar lectura al Escrito presentado por parte del Departamento de Licencias de Construcción presentando para análisis y aprobación el Reglamento de Impacto Vial del Municipio de San Miguel Petapa. **SE HACE CONSTAR QUE** interviene el señor alcalde indicando que ingresará la Ingeniera Aleira García Jefe del Departamento de Licencias de Construcción a realizar la respectiva explicación detallada del reglamento propuesto. En tal virtud, luego de deliberar, el Honorable Concejo, por unanimidad **ACUERDA: I.** Con base a la documentación presentada, a la explicación otorgada en pleno y al análisis correspondiente. **CONSIDERANDO:** Que uno de sus fines es proveer a los habitantes del Municipio de condiciones propicias para elevar su calidad de vida y que la movilidad urbana, presentada de manera eficiente y segura, es un componente clave para lograr este objetivo; **CONSIDERANDO:** Que los proyectos de edificación, construcción y cambio de uso fuera de la vía pública impactan necesariamente sobre las condiciones de tránsito de las áreas circunvecinas al generar y atraer viajes en distintos modos de transporte; **CONSIDERANDO:** Que dichos impactos negativos usualmente no son absorbidos por los causantes de los mismos; sino son cargados a todos los vecinos por igual, aunque estos últimos no los hayan causado directamente; **CONSIDERANDO:** Que la Municipalidad de San Miguel Petapa tiene a su cargo la administración del tránsito en su jurisdicción y que legalmente puede emitir regulaciones que impacten a su territorio municipal; **CONSIDERANDO:** Que el Reglamento de Construcción, Urbanismo y Ornato para el municipio de San Miguel Petapa del Departamento de Guatemala establece en su Artículo 82. Todo proyecto de urbanización, deberá unirse sin causar impacto negativo con el sistema vial en general del municipio y con aquel de las áreas adyacentes, para lo cual el propietario, desarrollador y/o ejecutor del proyecto deberá plantear a la municipalidad las propuestas y modificaciones respectivas, previo a su ejecución, para que las mismas sean analizadas y autorizadas por la dependencia municipal correspondiente. **POR TANTO:** En base a lo que para el efecto preceptúan los artículos 154, y 253, inciso c) de la Constitución Política de la República: 2, 3, 22, 35, inciso b), e), i), 68, inciso e) 142, 143, 147, 151, 152, 153 y 165, inciso a), e), f), y h) del Código Municipal, Decreto 12-2002: y 8 de la ley de tránsito Decreto 132-96, ambos del Congreso de la República de San Miguel Petapa: Se aprueba

### **REGLAMENTO ESPECÍFICO DE EVALUACIONES DE IMPACTO VIAL PARA EL MUNICIPIO DE SAN MIGUEL PETAPA**

#### **CAPITULO I**

#### **DISPOSICIONES GENERALES**

**Artículo 1.** Objeto. El objeto del presente reglamento es normar los proyectos de construcción, remodelación, ampliación o cambio de uso de los inmuebles colindantes a la vía pública, o con acceso atreves de servidumbre de paso a la vía pública, que estén afectos a evaluación de impacto vial.

**Artículo 2.** Autoridad. La entidad encargada de realizar las evaluaciones de impacto vial es la Dirección Municipal de Planificación a través del Departamento de Licencias de Construcción de la Municipalidad de San Miguel Petapa, al cual en los sucesivo se le denominará “el Departamento de Licencias de construcción”.

El Gerente Municipal, tiene autoridad por sobre “el Departamento de Licencias de construcción” y puede revocar sus decisiones conforme a lo establecido en el presente reglamento.

**Artículo 3.** Ámbito de aplicación. Este reglamento aplica a todos los proyectos de construcción, remodelación, ampliación, cambio de uso o localización de establecimientos abiertos al público en jurisdicción del municipio, sean estos públicos o privados, y que usualmente no son utilizados como parte de la vía pública.

**Artículo 4.** Licencias de construcción, remodelación, ampliación y cambio de uso. Cualquier proyecto sujeto a evaluaciones de impacto vial, según lo consignado en el artículo 3 y 8 de este reglamento, debe contar con dictamen positivo de “el Departamento de Licencias de

Construcción” previo a que pueda extenderse licencias de construcción, de remodelación o de cambio de uso por el Departamento de Licencias de Construcción, en lo sucesivo denominado “DLC”.

**Artículo 5.** Definiciones. Para la correcta interpretación del presente reglamento, cuando se utilicen las siguientes expresiones, se entenderán así:

- a) TDPA tráfico diario promedio anual (AADT. Del inglés Average Annual Daily Traffic, medido en número de vehículos), que es un indicador de ingeniería de tránsito para clasificar la importancia de una vía pública de acuerdo al volumen vehicular.
- b) Área de análisis. Sector delimitado por “el Departamento de Licencias de Construcción” donde se supone que el impacto vial de un proyecto va a ser más significativo. Usualmente está delimitado por un polígono entre las intersecciones más próximas al proyecto en cuestión.
- c) Cambio externo. Intervención de infraestructura vial que se hace sobre la vía pública, fuera de inmuebles particulares o públicos.
- d) Estudio de impacto vial. Evaluación técnica profesional, usualmente basado en conteos vehiculares y peatonales reales, que establece con mayor objetividad que una revisión de impacto vial la calidad de servicio prestada a los automovilistas y otros usuarios de la vía pública por una facilidad de transporte.
- e) Evaluación de impacto vial. Término genérico que engloba diferentes tipos de análisis de impacto de tránsito. Para el efecto de este reglamento hay dos tipos: revisiones de impacto vial y estudios de impacto vial.
- f) Espacio vial. Componente de la vía pública que puede ser sujeto a un análisis de capacidad y/o de nivel de servicio, como por ejemplo acera, ciclovía, intersección con altos, intersección semaforizada, glorieta, calle urbana, arteria urbana, carretera de dos carriles, vía rápida, autopista, rampa de autopista, entrecruzamientos, etc.
- g) Interesado. El propietario, planificador y/o ejecutador de un proyecto.
- h) Nivel de servicio. Indicador cuantitativo usado para medir la calidad de un flujo vehicular o peatonal. El rango se extiende desde “A” (muy bueno) hasta “F” (congestionamiento).
- i) Proyecto. Obra física de construcción o de remodelación en un inmueble, cambio de uso en el mismo.
- j) Revisión de impacto vial. Una evaluación de impacto vial que tiene como objeto establecer rápidamente si el proyecto potencialmente puede influir negativamente en la vialidad del sector.

## CAPITULO II

### TIPOS DE EVALUACIONES Y PROYECTOS AFECTOS

**Artículo 6.** Tipos de evaluaciones de impacto vial. Dependiendo de las probables repercusiones de la magnitud y localización de un proyecto sobre las condiciones del tránsito, se establecen dos (2) tipos de evaluaciones de impacto vial:

- a) Revisión de impacto vial. Corresponde a la escala menor de evaluación, donde a través de una revisión de planos se establece si potencialmente existirán impactos negativos al tránsito local.
- b) Estudio de impacto vial. Corresponde a un tipo de evaluación de más detalle, donde a través de conteos vehiculares efectuados en la vía pública, datos proporcionados por el interesado y estimaciones profesionales, se establecen si potencialmente existirán impactos negativos al tránsito local, usualmente utilizando aplicaciones informáticas especificadas.

**Artículo 7.** Objetivos de las evaluaciones del impacto vial. Los objetivos de ambos tipos de evaluación son dos: efectuar recomendaciones que permitan garantizar la fluidez del tránsito y permitan hacer más segura la circulación para todos los usuarios de la vía pública. Los dictámenes

y recomendaciones emanados de estas evaluaciones obligatoriamente deberán ir encaminadas hacia, al menos, uno de estos objetivos.

**Artículo 8.** Proyectos afectos a evaluaciones de impacto vial. Los proyectos que requieren de evaluación de impacto vial son los siguientes:

- a) Los ubicados frente a vías públicas con TDPA mayor o igual a diez mil vehículos diarios (10,000 vpd), todos los proyectos.
- b) Los ubicados frente a vías públicas con TDPA mayor o igual a cinco mil vehículos diarios (5,000 vpd) pero menor a diez mil vehículos diarios (5,000 vpd), los proyectos residenciales con un área de construcción mayor o igual a un mil doscientos cincuenta metros cuadrados (1,250m<sup>2</sup>) y los proyectos no residenciales, industria, comercio, centros educativos o mixtos con área útil mayor o igual a cincuenta metros cuadrados (50m<sup>2</sup>).
- c) Los ubicados frente a vías públicas con TDPA menor a cinco mil vehículos diarios (5,000 vpd), los proyectos residenciales con un área de construcción mayor o igual a dos mil quinientos metros cuadrados (2,500m<sup>2</sup>) y los proyectos no residenciales, industria, comercio, centros educativos o mixtos con área útil mayor o igual a cien metros cuadrados (100m<sup>2</sup>).

El cómputo de las áreas se hará de acuerdo a lo que para el efecto establece el **Reglamento de Construcción, Urbanismo y Ornato para el municipio de San Miguel Petapa del Departamento de Guatemala** para los proyectos de construcción, remodelación, ampliación y/o cambio de uso se tomará el área total (suma de áreas construidas o útiles existente y nuevas) como base para establecer si el proyecto es afecto o no. “el Departamento de Policía Municipal de Tránsito proveerá anualmente al DLC, en los primeros quince días de enero de cada año, un listado de las vías que comprenden los rangos de volúmenes vehiculares establecidos en los incisos a) y b). Si un proyecto de construcción, remodelación, ampliación y/o cambio de uso se ubica frente a más de una vía, regirá aquella con mas TDPA como base para establecer si el proyecto es afecto o no.

**Artículo 9.** Tipo de evaluación de impacto vial a realizar. Los proyectos que obligatoriamente requieren de un estudio de impacto vial son los siguientes:

- a) Aquellos proyectos residenciales que requieran al menos cincuenta (50) plazas de estacionamiento o que, aunque no le sean requeridas, las posean.
- b) Aquellos proyectos no residenciales, industria, comercio, centros educativos o mixtos que requieran al menos veinte (20) plazas de estacionamiento o que, aunque no las sean requeridas las posean.
- c) Aquellos proyectos no residenciales, industria, comercio, centros educativos o mixtos que incluyan algún autoservicio.

Al resto de proyectos afectos únicamente se les realizará una revisión de impacto vial.

Adicionalmente, el Gerente Municipal podrá pedir a “el Departamento de Licencias de Construcción” que realice la revisión o un estudio de impacto vial a proyectos que no requieran una evaluación de impacto vial según este artículo y el anterior, si así lo estima conveniente, luego de establecer que existe un potencial impacto vial negativo de estos proyectos.

**Artículo 10.** Requerimiento de cambio de tipo de evaluación. “el Departamento de Licencias de Construcción” podrá requerir que, luego de realizar una revisión de impacto vial a un proyecto, se realice un estudio de impacto vial para tener mas certeza sobre los posibles impactos. De igual manera, el interesado, podrá requerir a “el Departamento de Licencias de Construcción” realizar un estudio de impacto vial si no estuviera de acuerdo con el resultado de una revisión de impacto vial.

No obstante, a un proyecto que requiera de un estudio de impacto vial, no podrá realizarse posteriormente una revisión de impacto vial, por ser esta última una metodología de menor certeza técnica.

## CONTENIDO DE LAS EVALUACIONES

**Artículo 11.** Información requerida. “el Departamento de Licencias de Construcción” establecerá que información deberá presentar el interesado para realizar cualquiera de los dos tipos de evaluaciones de impacto vial. “el Departamento de Licencias de Construcción” rechazará de oficio cualquier expediente que ingrese con información incompleta, contenga información incomprensible, o que incluya una falsa representación de las condiciones físicas de las vías del sector.

**Artículo 12.** Si no existen cuestionamientos al respecto o si estos son sencillos de resolver, “el Departamento de Licencias de Construcción” continuará con el procedimiento de evaluación. Si existen cuestionamientos significativos que posiblemente requieran un rediseño del proyecto para que cumplan con el referido reglamento, “el Departamento de Licencias de Construcción” retornará el expediente al interesado para que este realice los cambios pertinentes, previo continuar con la evaluación de impacto vial.

**Artículo 13.** Componentes de una revisión de impacto vial. Las revisiones de impacto vial establecerán potenciales conflictos para la circulación del tránsito del sector analizado los siguientes aspectos en cuanto a su disposición, localización, diseño, dimensiones e idoneidad con respecto a la vialidad del sector.

- a) Plazas de estacionamiento
- b) Entradas y salidas vehiculares
- c) Controles de ingreso
- d) Funcionamiento interno del estacionamiento
- e) Operaciones de carga y descarga
- f) Derecho de vía que respeta el proyecto
- g) Espacios viales para otros modos de transporte (transporte público, peatones, ciclista, etc)
- h) Otros aspectos propios del proyecto que “el Departamento de Licencias de Construcción” consideren pertinentes que estén relacionados en el ámbito del tránsito o el transporte.

**Artículo 14.** Componentes de un estudio de impacto vial. Los estudios de impacto vial contemplan los mismos aspectos que los enumerados en el artículo anterior, y adicionalmente a ellos, los niveles de servicio de las intersecciones más próximas y/o las vías que sirven al proyecto. El nivel del servicio constituye el indicador más importante de todo el estudio de impacto vial, pues refleja numéricamente los conflictos generados por un proyecto.

**Artículo 15.** Determinación del área de análisis. “el Departamento de Licencias de Construcción”, basado en un análisis técnico de ingeniería vial, determinará el área de análisis y las intersecciones y tramos de vías a analizar.

**Artículo 16.** Escenarios a considerar. En el cálculo de niveles de servicio, se deberán considerar los siguientes escenarios para determinar el impacto del proyecto en cuestión:

- a) Escenario 1. Niveles de servicio sin el proyecto construido
- b) Escenario 2. Niveles de servicio con el proyecto construido
- c) Escenario 3. Niveles de servicio si todos los propietarios del área de análisis desarrollasen sus terrenos a la misma intensidad y con el mismo uso del proyecto propuesto
- d) Escenario 4. Niveles de servicio con el proyecto construido con propuestas de medidas de mitigación.

**Artículo 17.** Cálculo del nivel de servicio. El nivel del servicio de los espacios viales en cuestión se establecerá de acuerdo a lo que para el efecto establece el Manual de Capacidad (Highway Board Manual) de mas reciente edición, elaborado por el Transportation Research Board del National Research Council de los Estados Unidos de Norteamérica, u otro manual análogo. El cálculo podrá hacerse electrónicamente utilizando aplicaciones informáticas que reflejen este procedimiento,

como el Highway Capacity Software (HCS) o Sinchro/Sim Traffic, de acuerdo al procedimiento que el Departamento de Licencias de Construcción establezca.

**Artículo 18.** Metodología para establecer volúmenes. Los volúmenes que se ingresen al cálculo de nivel de servicio, tiene que proceder de las siguientes fuentes:

- a) Para los niveles de servicio del escenario 1, de conteos realizados en el campo, según el requerimiento técnico de “el Departamento de Licencias de Construcción”
- b) Para los niveles de servicio del escenario 2, de la suma de los conteos del inciso anterior y de un análisis de generación, distribución direccional y asignación de viajes del proyecto
- c) Para los niveles de servicio del escenario 3, de la suma de los conteos del inciso a) y de los datos de generación de viajes del inciso b), asignados a todos los lotes del área proporcionalmente a la superficie del terreno útil de cada uno de ellos.

“el Departamento de Licencias de Construcción” determinará el proceso de generación, distribución direccional y asignación de viajes de acuerdo a la práctica usual de ingeniería de tránsito, y a la información de volúmenes vehiculares disponible para el Municipio de San Miguel Petapa, del departamento de Guatemala, proporcionados por el Departamento de Policía Municipal de Transito de la Municipalidad de San Miguel Petapa.

### CAPITULO IV

#### RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES

**Artículo 19.** Posibles dictámenes. Independientemente del tipo de evaluación de impacto vial realizada, “el Departamento de Licencias de Construcción” podrá dictaminar de cuatro (4) maneras:

- a) Autorizado. El proyecto se autoriza tal y como fue presentado
- b) Autorización sujeta a medidas de mitigación. El proyecto se autoriza, pero deberán realizarse cambios mínimos al diseño que no impliquen ostensibles modificaciones al diseño original presentado
- c) Denegado condicionado a cambios internos. El proyecto no se puede autorizar por las razones expuestas en el dictamen, las cuales, si se quisiesen solventar, implicarían ostensibles cambios al diseño original presentado
- d) Denegado condicionado a cambio internos y externos. El proyecto no se puede autorizar por las razones internas y externas al proyecto expuestas en el dictamen, las cuales, si se quisiesen solventar implicaría que el interesado debe realizar cambios tanto en el diseño dentro de su lote como sobre la vía pública.

En los casos del inciso d), “el Departamento de Licencias de Construcción” presentará los resultados de la evaluación del impacto vial ante el Gerente Municipal para su información.

**Artículo 20.** Plazos para dictaminar. Se establecen los siguientes plazos para que “el Departamento de Licencias de Construcción” dictamine:

- a) Para las revisiones del impacto vial: quince (15) días.
- b) Para los estudios del impacto vial: treinta (30) días.

Los plazos empiezan a contar desde que el expediente se encuentra listo para su análisis y no incluyen el tiempo en que el expediente tiene que ser retornado al interesado por alguna de las situaciones contempladas en el artículo 11 y 12 o el tiempo mientras información de otras dependencias de la Municipalidad de San Miguel Petapa hace llegar a “el Departamento de Licencias de Construcción”.

Si el número de conteos requeridos para un estudio de impacto vial requiere de más de treinta (30) días para su realización, “el Departamento de Licencias de Construcción” podrá excederse en el plazo establecido en el inciso b) de manera proporcional al número de días adicionales necesarios.

**Artículo 21.** Revisión y sellado de planos. Junto al dictamen, “el Departamento de Licencias de Construcción” devolverá los planos sellados y firmados, que pueden incluir indicaciones gráficas

para hacer más fácil la comprensión del primero. Los planos sellados y firmados deberán considerarse parte integral del dictamen, pero este último prevalecerá en caso de discrepancia.

**Artículo 22.** Recomendaciones. En los casos b) y c) del artículo 18, “el Departamento de Licencias de Construcción” podrá proveer un listado de recomendaciones que crea convenientes para resolver la problemática de cada caso particular. Estas deben considerarse como meras sugerencias y el interesado no está obligado a seguirlas, pudiendo proponer alternativas propias. No obstante, el proyecto no podrá ser aprobado hasta que no queden solventados todos los problemas listados en el dictamen, pudiendo requerirse para el efecto otra evaluación de impacto vial.

**Artículo 23.** Rangos de niveles de servicio aceptables. Para los estudios de impacto vial, los niveles de servicios límites para autorizar un proyecto son los siguientes, debiendo cumplirse ambos para poder dictaminar positivamente:

- a) Escenario 2: Nivel de servicio “C” o superior para todos los espacios viales analizados
- b) Escenario 3: Nivel de servicio “E” o superior para todos los espacios viales analizados

**Artículo 24.** Condiciones actuales inferiores. Si las condiciones actuales de los espacios viales en el área de análisis (escenario 1) dan como resultado un nivel de servicio “D” o inferior, los rangos consignados en el inciso a) del artículo anterior no aplican. Al interesado únicamente podrán condicionarse la aprobación en lo concerniente al referido inciso a que se mantenga el mismo nivel de servicio que en la actualidad tiene el espacio vial en cuestión. No obstante, la Municipalidad podrá tomar acciones conjuntamente con él para mejorar las condiciones de las vías y las intersecciones afectas.

**Artículo 25.** Condicionamiento a cambios externos. Para minimizar el impacto vial generado por el proyecto, correspondiente al escenario 2, “el Departamento de Licencias de Construcción” podrá condicionar la aprobación de un proyecto a que se realicen cambios externos al mismo sobre las vías públicas aledañas. Siempre deberá haber una relación lógica entre el impacto vial causado y el cambio propuesto, así como el costo de las medidas deberá ser relativamente proporcional al impacto causado. En ningún caso “el Departamento de Licencias de Construcción” podrá exigir cambios externos para mejorar los niveles de servicio correspondientes al escenario 3.

Algunos de los cambios externos que “el Departamento de Licencias de Construcción” puede solicitar son:

- a) Ampliación de vías
- b) Creación de carriles de aceleración o desaceleración
- c) Instalación de semáforos
- d) Construcción de un paso a desnivel
- e) Creación de un carril de viraje continuo
- f) Eliminación de estacionamiento
- g) Construcción de una parada de buses
- h) Construcción de aceras
- i) Construcción de camellones o isletas de canalización
- j) Creación de vías para acceso o cierre de vías de acceso
- k) Restricción horaria de operación de carga y descarga o de ingreso y egreso al estacionamiento
- l) Eliminación de carriles, alto parlantes y ventanillas de auto servicio
- m) Otros trabajos de mejoramiento de la infraestructura vial

Estos cambios pueden ser compensados por el interesado en concepto de sesión voluntaria de áreas de terreno, absorción total o parcial del costo, o pago a la municipalidad para efectuar los trabajos. El pago deberá ingresarse a la Municipalidad de San Miguel Petapa.

**Artículo 26.** Condicionamiento cambios internos. En el caso que exista cambios internos para realizar cambios externos de acuerdo al artículo anterior o los niveles de servicio para el escenario

3 estén por encima de los límites establecido en el artículo 23, inciso b), “el Departamento de Licencias de Construcción” podrá condicionar la aprobación de un proyecto a una reducción en la intensidad de uso de suelo ya que sea en términos de índice de construcción o densidad habitacional, o un cambio de uso.

**Artículo 27.** Socialización con interesado y otros vecinos. El Gerente Municipal nombrará una Comisión Específica, conformada por el Director de Planificación Municipal, Director de la Policía Municipal de Transito y Director de Infraestructura, encargados de socializar con el interesado y, si fuese necesario, con otros vecinos del sector para lograr llevar a cabo los cambios externos necesarios para mitigar los efectos del tránsito generado por el proyecto. De la socialización deberá quedar constancia escrita, firmada por todas las partes. La Comisión Específica, conformada por el Director de Planificación Municipal, Director de la Policía Municipal de Transito y Director de Infraestructura, exigirá una fianza de cumplimiento por un monto igual al trabajo a realizar para garantizar el cumplimiento de lo pactado.

**Artículo 28.** Desacuerdo con el dictamen. Si el interesado no está de acuerdo con el dictamen de “el Departamento de Licencias de Construcción”, podrá solicitar que reconsidere el caso. El mismo se elevará a la Comisión Específica, conformada por el Director de Planificación Municipal, Director de la Policía Municipal de Transito y Director de Infraestructura, quien resolverá al respecto. en un plazo máximo de treinta días.

### CAPITULO V

#### SANCIONES

**Artículo 29.** Multas. El Juez de Asuntos Municipales, de acuerdo con los procedimientos establecidos en el Código Municipal, impondrá las multas que correspondan cuando el interesado no cumpla con las disposiciones de este reglamento.

**Artículo 30.** Obligaciones de subsanar. Independientemente de las multas correspondientes, él DLC no dará permiso de ocupación al inmueble en cuestión hasta que no hayan sido modificados aquellos aspectos que dieron razón para imponer la multa.

**Artículo 31.** Cierre de puntos no autorizados. El Juez de Asuntos Municipales podrá ordenar que se impida físicamente el acceso vehicular (mas no peatonal) en los puntos de acceso y/o estacionamiento del proyecto no autorizado, a través de la presencia de la Policía Municipal o de la Policía Municipal de Tránsito o a través de la instalación de bolardos hasta que las modificaciones respectivas se lleven a cabo.

### CAPITULO V

#### TASAS

**Artículo 32.** De las revisiones de impacto vial. Las revisiones de impacto vial son gratuitas y serán realizadas por personal de “el Departamento de Licencias de Construcción”.

**Artículo 33.** Tasas de los estudios de impacto vial. Los estudios de impacto vial serán realizados por personal de “el Departamento de Licencias de Construcción” y/o sub contratados a profesionales de la materia. Las tasas son las siguientes:

- a) Por realizar cada conteo direccional en intersecciones: Tres mil quetzales exactos (Q.3,000.00) para lo cual el propietario, desarrollador y/o ejecutor del proyecto también podrá realizar su conteo direccional en intersecciones de forma privada y únicamente presentarlo como parte del expediente para análisis de la evaluación de impacto vial.
- b) Por realizar cada conteo de volumen clasificado: Seis mil quinientos quetzales exactos (Q.6,500.00) para lo cual el propietario, desarrollador y/o ejecutor del proyecto también podrá realizar su conteo direccional en intersecciones de forma privada y únicamente presentarlo como parte del expediente para análisis de la evaluación de impacto vial.

- c) Por realizar para cada espacio vial analizada en cálculo de nivel de servicio: Un mil quetzales exactos (Q.1,000.00) para lo cual el propietario, desarrollador y/o ejecutor del proyecto también podrá realizar su conteo direccional en intersecciones de forma privada y únicamente presentarlo como parte del expediente para análisis de la evaluación de impacto vial.

**Artículo 34.** Uso de los fondos. Los fondos generados por concepto de tasas para la realización de los estudios de impacto vial, ingresarán a la Municipalidad de San Miguel Petapa, el cual se destinará exclusivamente para mejorar las vías públicas en todo su sentido, por lo que los renglones destinados serán: 1) Alumbrado público, 2) construcción, mantenimiento, reposición de aceras, 3) construcción, mantenimiento, reposición de carretera o calles, 4) construcción de glorietas, redondeles, 5) señalización, 6) Semáforos, 7) Construcción, mantenimiento de puentes y 8) Construcción, mantenimiento de pasos a desnivel 9) Equipo para el Departamento de Licencias de Construcción 10) Contratación de estudios, diseños, análisis de movilidad y transporte.

#### **DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y FINALES**

**Artículo 35.** Casos no contemplados. Aquellos casos que no estuvieren contemplados en el presente reglamento serán resueltos en definitiva por una Comisión Específica nombrada por el Gerente Municipal, conformada por el Director de Planificación Municipal, Director de la Policía Municipal de Transito y Director de Infraestructura.

**Artículo 36.** Cambio y adición de tasas de estudios de impacto vial. A solicitud de él Gerente Municipal podrá solicitar la revisión cada año los montos y conceptos de las tasas establecidas en el artículo 33, con el fin de recaudarlas a los precios del mercado y de las necesidades de los estudios de impacto vial.

**Artículo 37.** Zonas de régimen especial. el Gerente Municipal podrá invalidar los condicionantes de un dictamen de “el Departamento de Licencias de Construcción” si el proyecto en cuestión se encuentra ubicado en una Zona de Régimen Especial y/o está incluido en el listado de inmuebles Patrimonio Cultural de la Nación determinadas en el Acuerdo Ministerial 328-98 del Ministerio de Cultura y Deportes, para los casos en que las acciones propuestas en la solicitud de licencia previsiblemente resultarían en detrimento del valor histórico de una edificación o edificaciones cercanas, una imagen urbana alejada de la establecida por el sector y/o una incentivación de modos de transporte no deseados.

**Artículo 38.** Derogatoria. Se derogan todas aquellas disposiciones internas de la Municipalidad de San Miguel Petapa que se opongan, contravengan o tergiversen el presente reglamento.

**Artículo 39.** Vigencia. El presente reglamento empieza a regir al siguiente día después de su publicación en el diario oficial.

**II.** Transcribese, Notifíquese y Publíquese en el Diario Oficial. **Y para remitir a donde corresponda, de conformidad con el artículo 84, literal b) del Decreto 12-2002, Código Municipal, extendiendo, sello y firma la presente contenida en ocho hojas de papel membretado de esta Municipalidad. San Miguel Petapa, a los veintiocho días del mes de octubre del año dos mil veinticuatro. Conste.**

  
**Licenciado. Sergio José Domingo Alvarado Fuentes**  
**Secretario Municipal**

