

REGLAMENTO DE DOTACIÓN Y DISEÑO DE ESTACIONAMIENTOS EN EL ESPACIO NO VIAL PARA EL MUNICIPIO DE GUATEMALA

TABLA DE CONTENIDOS

CAPITULO I.....	3
DISPOSICIONES GENERALES.....	3
Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación.....	3
Artículo 2. Autoridad.....	3
Artículo 3. Aplicación conjunta con el Plan de Ordenamiento Territorial.....	3
Artículo 4. Definiciones.....	3
Artículo 5. Obligaciones y responsabilidades del interesado.....	4
CAPITULO II.....	4
DOTACIÓN DE ESTACIONAMIENTO.....	4
Artículo 6. Requerimiento obligatorio de plazas de aparcamiento.....	4
Artículo 7. Criterios para el cálculo de plazas de aparcamiento.....	6
Artículo 8. Reducción del número de plazas de aparcamiento por condiciones específicas.....	7
Artículo 9. Variabilidad en la dotación de estacionamiento por Planes Locales de Ordenamiento Territorial.....	7
Artículo 10. Plazas de aparcamiento alternas en otro inmueble.....	7
Artículo 11. Reducción de plazas por aporte compensatorio.....	8
CAPITULO III.....	8
DISEÑO DE LOS ESTACIONAMIENTOS.....	8
Artículo 12. Parámetros técnicos de diseño para estacionamientos.....	8
Artículo 13. Excepciones para bienes culturales.....	13
Artículo 14. Variabilidad en los parámetros técnicos de diseño de estacionamientos por Planes Locales de Ordenamiento Territorial.....	13
Artículo 15. Funcionamiento interno del estacionamiento.....	13
Artículo 16. Estacionamiento en superficies afectas.....	14
Artículo 17. Áreas de carga y descarga.....	14
Artículo 18. Permiso de corte de línea de bordillo.....	14
Artículo 19. Redefinición de la línea de bordillo.....	15
Artículo 20. Entradas y salidas no autorizadas.....	15
CAPITULO IV.....	15
SANCIONES.....	15
Artículo 21. Funcionamiento interno de los estacionamientos que obstaculicen la circulación externa.....	15
Artículo 22. Multas.....	16
Artículo 23. Orden de cierre provisional del estacionamiento.....	16
Artículo 24. Orden de reconstrucción de línea de bordillo.....	16
CAPITULO V.....	16

DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y FINALES.....	16
Artículo 1. Casos no contemplados.	16
Artículo 2. Proyectos en fases.	16
Artículo 3. Derogatoria.	17
Artículo 4. Vigencia.	17

ACUERDO No. COM _____-09

EL CONCEJO MUNICIPAL DEL MUNICIPIO DE GUATEMALA

CONSIDERANDO:

Que el Reglamento Específico de Diseño de Entradas, Salidas y Disposición de Estacionamientos Privados ha sido aplicado en el Municipio de Guatemala de manera satisfactoria desde el año dos mil para garantizar la calidad de vida de los vecinos, la seguridad de la circulación peatonal en espacios públicos, la fluidez del tránsito y la seguridad vial en la Ciudad de Guatemala;

CONSIDERANDO:

Que con fecha 13 de octubre del año dos mil ocho el Concejo Municipal emitió el Plan De Ordenamiento Territorial para el Municipio de Guatemala, haciéndose necesario una modificación de reglamentación de estacionamientos existente para adecuarse al referido Plan y poder aplicarse en coherencia con éste;

POR TANTO:

Con fundamento en lo considerado y en lo que para el efecto establecen los artículos 253 y 254 de la Constitución Política de la República de Guatemala; 3, 5, 7, 9, 33, 35, 38, 40, 67, 68, 142, y 143 del Código Municipal, Decreto 12-2002 del Congreso de la República de Guatemala; y 7, 16, 19, 51, 57, 92 y 101 del Plan de Ordenamiento Territorial, Acuerdo COM-030-08 del Concejo Municipal del Municipio de Guatemala.

ACUERDA:

Emitir el siguiente

**REGLAMENTO DE DOTACIÓN Y DISEÑO DE ESTACIONAMIENTOS
EN EL ESPACIO NO VIAL PARA EL MUNICIPIO DE GUATEMALA**

**CAPITULO I
DISPOSICIONES GENERALES**

Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación. El presente Reglamento tiene como objeto regular la dotación, ubicación y diseño de estacionamientos de vehículos terrestres en inmuebles privados y en inmuebles públicos de uso no común con el fin de minimizar los problemas que causa el tránsito sobre el espacio vial.

Artículo 2. Autoridad. La autoridad encargada de aplicar el presente Reglamento es la Dirección de Control Territorial, excepto en los casos expresamente determinados en el presente Reglamento.

Artículo 3. Aplicación conjunta con el Plan de Ordenamiento Territorial. El presente Reglamento tendrá carácter de disposición complementaria al Plan de Ordenamiento Territorial y se aplicará en coherencia con el mismo, aplicando para este efecto aquellas de sus disposiciones pertinentes, en todo lo que no contravenga o sea ampliado o detallado por este Reglamento.

Artículo 4. Definiciones. Para la correcta interpretación del presente Reglamento se aplicarán las siguientes definiciones, también representadas gráficamente en el Anexo V, esquemas gráficos de interpretación de conceptos técnicos:

1. **Acera:** Superficie a un costado del espacio vial, generalmente enlosada, situada sobre el espacio no vehicular y particularmente destinada para el tránsito de peatones.
2. **Área de maniobra:** Espacio de determinada longitud para efectuar las maniobras de giro que le permitan a un vehículo entrar y salir de una plaza de aparcamiento.

3. **Corte de línea de bordillo:** Es la acción de generar un nuevo acceso o egreso vehicular desde el límite de propiedad hasta la línea de bordillo.
4. **Entrada:** Carril de ingreso a un estacionamiento que, proviniendo del espacio vehicular, atraviesa el espacio no vehicular y cuyo ancho es tal que únicamente permite el ingreso de un vehículo a la vez.
5. **Espacio de acumulación:** Prolongación de la entrada dentro del espacio no vial que tiene como fin la espera breve de vehículos ingresando a un estacionamiento.
6. **Espacio no vehicular:** Aquella parte del espacio vial destinada al uso de peatones, de ciclistas, de áreas verdes y los espacios no pavimentados sin uso aparente.
7. **Espacio vehicular:** Parte del espacio vial destinado a la circulación o al estacionamiento de vehículos permitido.
8. **Esquina del predio:** Punto de intersección real o imaginario entre las alineaciones municipales de dos vías de uso público. En caso de alineaciones municipales curvas o no rectilíneas, la autoridad definirá la ubicación de la esquina del predio.
9. **Estacionamiento:** Espacio destinado a la ubicación estacionaria de uno o más vehículos, ya sea por razones de aparcamiento, reparación, mantenimiento, instalación de equipos, limpieza, pintura, exhibición, venta, arrendamiento, carga y descarga, almacenamiento o por cualquier otro uso del suelo o motivo. Incluye el espacio destinado a una o más plazas de aparcamiento conectadas funcionalmente entre sí, así como las áreas de maniobra, hacia las cuales se ingresa a través de una misma entrada.
10. **Línea de bordillo:** Línea real o virtual que divide el espacio vehicular del no vehicular, exista o no bordillo.
11. **Plaza de aparcamiento:** Área necesaria para contener inmovilizado un vehículo, con las dimensiones mínimas indicadas en los parámetros técnicos de diseño para estacionamientos contenidos en el presente Reglamento.
12. **Plaza de aparcamiento alterna:** Plaza de aparcamiento ubicada en un inmueble distinto al que sirve.
13. **Radio de giro:** Distancia mínima en la cual un vehículo puede girar, determinando así el área necesaria para realizar dicho movimiento.
14. **Rampa:** Superficie con una pendiente mayor o igual al cuatro por ciento.
15. **Salida:** Carril de egreso de un estacionamiento que atraviesa el espacio no vehicular para llegar al espacio vehicular y cuyo ancho es tal que únicamente permite el egreso de un vehículo a la vez.
16. **Transición:** Ensanchamiento de la vía a partir de la línea de bordillo con respecto a la trayectoria natural de circulación.
17. **Vado vehicular:** Extensión de una entrada o una salida a lo largo del espacio no vehicular para conectar entre si el espacio vehicular con el espacio no vial.

Artículo 5. Obligaciones y responsabilidades del interesado. Para los efectos de la aplicación del presente Reglamento, la Municipalidad de Guatemala considerará como el interesado a el o los propietarios, usufructuarios, arrendatarios, poseedores o cualquier otra persona o personas que tengan el uso o goce de un estacionamiento que ejecute y funcione dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento.

Todo interesado que solicite una licencia de obra o de uso del suelo, deberá cumplir con las normas de dotación y diseño de estacionamientos, contempladas en el presente Reglamento como parte del procedimiento para adquirir la autorización municipal correspondiente. Una vez emitida la licencia, deberá cumplir con las disposiciones de funcionamiento y operación contenidas en la misma.

CAPITULO II DOTACIÓN DE ESTACIONAMIENTO

Artículo 6. Requerimiento obligatorio de plazas de aparcamiento. Toda obra nueva u obra existente que sufra ampliaciones, así como todo inmueble al cual se le pretenda cambiar el uso del suelo o la actividad a la que está destinado, deberá contar dentro del inmueble con un número mínimo de plazas de aparcamiento de automóviles para los vehículos de los habitantes, ocupantes, usuarios y visitantes. La dotación de estacionamientos se determinará según los usos de suelo primarios al que esté o que estará destinado el inmueble, de acuerdo a los siguientes criterios, también contenidos en el Anexo I del presente Reglamento:

- I. **Dotación de estacionamientos para uso del suelo residencial.** La dotación de estacionamientos para superficies con un uso del suelo residencial se determinará según los siguientes parámetros:

- a) Unidad habitacional con una superficie entre cero y treinta metros cuadrados (0~30 m²): Cero (0) plazas de aparcamiento, independientemente de la zona general en que se ubique.
- b) Unidad habitacional con una superficie mayor a treinta y de hasta cincuenta metros cuadrados (>30~50 m²):
 - i. En zona general G1 o G2: Una (1) plaza de aparcamiento.
 - ii. En zona general G3, G4 o G5: Cero (0) plazas de aparcamiento.
- c) Unidad habitacional con una superficie mayor a cincuenta y de hasta cien metros cuadrados (>50~100 m²): Una (1) plaza de aparcamiento independientemente de la zona general en que se ubique.
- d) Unidad habitacional con una superficie mayor a cien y de hasta doscientos metros cuadrados (>100~200 m²): Dos (2) plazas de aparcamiento independientemente de la zona general en que se ubique.
- e) Unidad habitacional con una superficie mayor a doscientos y de hasta trescientos metros cuadrados (>200~300 m²): Tres (3) plazas de aparcamiento independientemente de la zona general en que se ubique.
- f) Unidad habitacional con una superficie mayor a trescientos y de hasta cuatrocientos metros cuadrados (>300~400 m²): Cuatro (4) plazas de aparcamiento independientemente de la zona general en que se ubique.
- g) Unidad habitacional con una superficie mayor a cuatrocientos metros cuadrados (>400 m²): Cinco (5) plazas de aparcamiento independientemente de la zona general en que se ubique.

Para proyectos bajo el régimen de propiedad horizontal, la dotación de estacionamientos se podrá calcular tomando en consideración la totalidad de la superficie dedicada al uso del suelo residencial, de la siguiente manera:

- a) Para unidades habitacionales con una **superficie** entre cero y setenta y cinco metros cuadrados (0~75 m²):
 - i. En zona general G1 o G2: Una (1) plaza de aparcamiento por cada cien metros cuadrados (100 m²) o fracción de la superficie total correspondiente a unidades del rango de superficie indicada.
 - ii. En zona general G3, G4 o G5: Una (1) plaza de aparcamiento por cada trescientos metros cuadrados (300 m²) o fracción de la superficie total correspondiente a unidades del rango de superficie indicada.
- b) Para unidades habitacionales con una superficie mayor a setenta y cinco metros cuadrados (>75 m²): Una (1) plaza de aparcamiento por cada cien metros cuadrados (100 m²) o fracción de la superficie total correspondiente a unidades del rango de superficie indicada.

Adicionalmente, se deberá contar con plazas destinadas para aparcamiento de visitas, de acuerdo a la totalidad de la superficie dedicada en el proyecto al uso de suelo primario residencial, según los siguientes rangos:

- a) Proyectos con superficie total dedicada al uso de suelo residencial comprendida entre quinientos y mil quinientos metros cuadrados (500~1,500 m²): Tres (3) plazas de aparcamiento.
- b) Proyectos con superficie total dedicada al uso de suelo residencial mayor a mil quinientos y hasta tres mil metros cuadrados (>1,500~3,000 m²): Cuatro (4) plazas de aparcamiento.
- c) Proyectos con superficie total dedicada al uso de suelo residencial mayor a tres mil y hasta cuatro mil quinientos metros cuadrados (>3,000~4,500 m²): Seis (6) plazas de aparcamiento.
- d) Proyectos con superficie dedicada al uso de suelo residencial mayor a cuatro mil quinientos metros cuadrados (>4,500 m²): Una (1) plaza de aparcamiento por cada ochocientos metros cuadrados (800 m²) o fracción.

Las plazas destinadas para aparcamiento de visitas ubicadas sobre el espacio vehicular de vías privadas se podrán tomar en cuenta para el cómputo de dotación de aparcamiento, siempre que se respeten los anchos de pasillos de circulación vehicular.

La dotación de plazas de aparcamiento en unidades habitacionales ubicadas en zonas generales G3, G4 y G5, con superficies de hasta setenta y cinco metros cuadrados (~75 m²) podrá cumplirse sustituyendo el mismo número de plazas de aparcamiento de automóviles por plazas de aparcamiento para bicicletas y motocicletas, cumpliendo con las dimensiones establecidas en este Reglamento.

II. Dotación de estacionamientos para uso del suelo no residencial. La dotación de estacionamientos para superficies con un uso del suelo primario no residencial se determinará de acuerdo a los siguientes parámetros:

- a) En superficies dedicadas a la venta de productos o la prestación de servicios: Una (1) plaza por cada veinticuatro metros cuadrados (24 m²) o fracción.

- b) En superficies dedicadas al consumo de comidas y bebidas: Una (1) plaza por cada diez metros cuadrados (10 m²) o fracción.
- c) En superficies dedicadas a labores de oficina: Una (1) plaza por cada treinta y cinco metros cuadrados (35 m²) o fracción.
- d) En superficies dedicadas a enseñanza:
 - i. Educación preprimaria y primaria: Una (1) plaza por cada setenta y tres metros cuadrados (73 m²) o fracción.
 - ii. Educación básica y diversificada: Una (1) plaza por cada cincuenta y dos metros cuadrados (52 m²) o fracción.
 - iii. Otros establecimientos educativos: Una plaza (1) por cada dieciocho metros cuadrados (18 m²) o fracción.
- e) En superficies dedicadas a áreas de espectadores sentados: Una (1) plaza por cada seis metros cuadrados (6 m²) o fracción.
- f) En superficies dedicadas a la práctica de deportes en campos o canchas: Una (1) plaza por cada ciento treinta metros cuadrados (130 m²) o fracción.
- g) En superficies dedicadas a la producción, reparación o almacenamiento de productos: Una (1) plaza por cada doscientos metros cuadrados (200 m²) o fracción.
- h) En superficies dedicadas al alojamiento o al encamamiento:
 - i. Asilos de ancianos: Una (1) plaza por cada noventa y un metros cuadrados (91 m²) o fracción.
 - ii. Otros establecimientos: Una plaza (1) por cada treinta y tres metros cuadrados (33 m²) o fracción.
- i) En superficies dedicadas a actividades de recreación, individuales o grupales: Una (1) plaza por cada nueve metros cuadrados (9 m²) o fracción.
- j) En superficies dedicadas a actividades de ocio estanciales: Una (1) plaza por cada cincuenta metros cuadrados (50 m²) o fracción.

III. Plazas de aparcamiento destinadas para personas con discapacidad. Deberá disponerse de plazas de aparcamiento para personas con discapacidad en aquellos proyectos que, de acuerdo con la ley de la materia, lo exijan, y en los siguientes porcentajes:

- a) Por lo menos el cinco por ciento (5%~) del total de las plazas de aparcamiento requeridas, para usos del suelo no residenciales con superficies dedicadas a áreas de espectadores sentados.
- b) Por lo menos el dos por ciento (2%~) del total de las plazas de aparcamiento requeridas, para usos del suelo residenciales y el resto de usos del suelo no residenciales de todos los proyectos de propiedad pública, de aquellos proyectos privados que impliquen concurrencia y brinden atención al público, y de aquellos proyectos de vivienda multifamiliar, tipo condominio, financiados parcial o totalmente con fondos públicos

Las plazas de aparcamiento para personas con discapacidad únicamente se requerirán en aquellos proyectos cuya dotación sea igual o supere las cincuenta (50~) plazas de aparcamiento.

Artículo 7. Criterios para el cálculo de plazas de aparcamiento. El cálculo para la determinación de las plazas de aparcamiento se deberá efectuar de acuerdo a los siguientes criterios:

- a) El número de plazas de aparcamiento se deberá calcular sobre la superficie dedicada al uso del suelo primario correspondiente.
- b) Las fracciones de números requeridos de plazas deberán aproximarse al número entero inmediato superior.
- c) No se requerirá de plaza de aparcamiento en los casos de uso de suelo no residencial en donde la superficie ocupada para el respectivo uso no llegue al área requerida para una plaza o cuando el proyecto en cuestión tenga una superficie de treinta metros cuadrados o menos (~30 m²).
- d) El requerimiento de estacionamiento para usos del suelo primario no residencial con actividades condicionadas se hará de acuerdo a los usos del suelo primarios no residenciales ordinarios que apliquen para el proyecto en cuestión.
- e) Para que sean computables como parte de la dotación de estacionamiento, las plazas de aparcamiento deberán estar ubicadas por completo dentro de la superficie efectiva del predio.

Los requerimientos de dotación de aparcamiento para usos del suelo no contemplados serán determinados por la Junta Directiva de Ordenamiento Territorial con base en las recomendaciones técnicas del Departamento de Planificación y Diseño.

En el caso de ampliaciones y cambios de uso del suelo, los requerimientos de dotación de estacionamiento sólo serán aplicables a la porción del inmueble donde se realizará la obra de ampliación o el cambio de uso del suelo; para las porciones restantes únicamente deberá proveerse el número de plazas de aparcamiento requeridos por las normas vigentes al momento de construirse las edificaciones o de haberse efectuado el cambio al uso de suelo existente.

Se exceptúan del cumplimiento de este Reglamento las obras de modificaciones ligeras según lo establece el Plan de Ordenamiento Territorial, siempre que no exista cambio en el uso del suelo primario.

La autoridad deberá establecer las superficies para los usos del suelo que forman la base para el cálculo de la dotación de estacionamiento. Si la autoridad competente tuviese alguna duda sobre las superficies a utilizar para el cálculo o los usos del suelo a aplicar, ésta podrá solicitar opinión técnica al Departamento de Planificación y Diseño para determinar los criterios a adoptar.

Artículo 8. Reducción del número de plazas de aparcamiento por condiciones específicas.

Cuando el interesado no pueda cumplir con los requerimientos en el número de plazas de aparcamiento, por las condiciones específicas del inmueble, las características de los usuarios o su ubicación dentro del Municipio, éste podrá solicitar a la Dirección de Control Territorial una reducción en el número de plazas de aparcamiento requeridas. Para el efecto la Dirección de Control Territorial deberá aplicar la fórmula contenida en el Anexo II del presente Reglamento.

Artículo 9. Variabilidad en la dotación de estacionamiento por Planes Locales de Ordenamiento Territorial. A través de la aprobación de un Plan Local de Ordenamiento Territorial podrán variarse los siguientes aspectos de dotación de estacionamiento contenidos en el presente Reglamento:

- a) Para usos residenciales y mixtos, la dotación de estacionamiento podrá reducirse hasta cero plazas de aparcamiento.
- b) Para usos no residenciales, la dotación de estacionamiento podrá reducirse hasta en un cincuenta por ciento.

Al respecto, se aplicará el factor de corrección correspondiente contenido dentro de la fórmula del Anexo II del presente Reglamento.

Artículo 10. Plazas de aparcamiento alternas en otro inmueble. El interesado que tenga proyectos en edificaciones existentes podrá optar voluntariamente a cumplir con la dotación de plazas de aparcamiento fuera de su inmueble, a través de la constitución de una servidumbre de acuerdo a lo contenido en el presente artículo y lo que al efecto establece el Código Civil. La autorización de plazas de aparcamiento alternas requerirá que se cumpla con las siguientes condiciones:

- a) Las plazas de aparcamiento alternas sólo podrán estar ubicadas en un único predio alterno, ubicado a una distancia no mayor de ciento sesenta metros (~160 m) medidos a lo largo de las vías de uso público existentes desde el inmueble al que sirven.
- b) Deberá constituirse, para las plazas de aparcamiento alternas, una servidumbre voluntaria y permanente de aparcamiento alterno a favor del inmueble o los inmuebles a los que sirven en el inmueble en el que éstas se localicen.
- c) El número y condiciones de plazas de aparcamiento alternas dentro del inmueble sirviente deberán cumplir con los requerimientos de dotación de estacionamiento vigentes que requiere el inmueble al que sirven, sin afectar sus propios requerimientos.
- d) El interesado previo a que se otorgue la autorización municipal correspondiente, deberá suscribir con la Municipalidad de Guatemala un contrato en escritura pública, mediante el cual se comprometa a pagar el aporte compensatorio de estacionamiento que corresponda de acuerdo al procedimiento que establece el artículo siguiente, el cual se hará efectivo en caso que la servidumbre constituida de conformidad con la literal b) del presente artículo, quede sin efecto por cualquier motivo.
- e) En caso que el propietario del inmueble sobre el cual esté constituida una servidumbre de aparcamiento alterno deba, por cualquier motivo, dejarla sin efecto, cambiar el uso o destinar las áreas respectivas para otros usos, el dueño del predio dominante, deberá trasladar la servidumbre a otro predio que cumpla las características que señala la literal a) del presente artículo o hacer efectivo el pago del aporte compensatorio de estacionamiento correspondiente, de acuerdo al contrato celebrado según lo establecido por la literal anterior del presente artículo.
- f) El nuevo predio sirviente deberá cumplir con todas las condiciones y características que rigen para la primera servidumbre.
- g) En caso que el predio dominante cambie de uso del suelo para el cual fue emitida la autorización municipal, procederá la continuación, extinción, reducción o ampliación de la servidumbre de aparcamiento alterno, dependiendo del requerimiento de plazas de estacionamiento del nuevo uso.

Las plazas de aparcamiento alterno también podrán ubicarse en estacionamientos públicos propiedad de la Municipalidad de Guatemala, usufructuados o no por terceros, en cuyo caso la servidumbre antes mencionada será sustituida por contratos de arrendamiento por plazos máximos de cinco años, que deberán registrarse, según la ley, en el Registro General de la Propiedad.

La Dirección de Control Territorial llevará un registro y control periódico en campo de las plazas de aparcamiento alternas y los inmuebles en los que estén localizados y a los que sirven.

Artículo 11. Reducción de plazas por aporte compensatorio. El interesado podrá optar voluntariamente a la reducción de plazas de aparcamiento por aporte compensatorio de estacionamiento, para que la Municipalidad construya estacionamientos colectivos públicos, siempre que se cumplan con las siguientes condiciones:

- a) El aporte compensatorio sólo podrá aplicarse a proyectos en edificaciones existentes en los que la Municipalidad compruebe que es imposible cumplir con la totalidad de la dotación de las plazas de aparcamiento requeridas por este Reglamento.
- b) El aporte compensatorio no podrá aplicarse a proyectos en los que las ampliaciones propuestas se proyecten sobre áreas no ocupadas previamente que podrían utilizarse para la ubicación de plazas de aparcamiento.
- c) El aporte compensatorio sólo podrá aplicarse cuando el interesado demuestre, a través de acta notarial, que ninguno de los propietarios de predios ubicados dentro de una distancia de ciento sesenta metros (~160 m) medidos a lo largo de las vías de uso público existentes desde el predio en cuestión y que cumpla con las condiciones de dotación, ubicación y diseño de estacionamientos contenidos en el presente Reglamento, está dispuesto a suscribir la servidumbre de aparcamiento alterno a la que hace mención el artículo anterior.

Para el efecto, el interesado deberá presentar ante la Dirección de Control Territorial la solicitud respectiva, la cual resolverá si procede la reducción de plazas de aparcamiento por aporte compensatorio de estacionamiento.

En caso de una resolución favorable, el interesado deberá cancelar en efectivo a la Municipalidad el aporte compensatorio por cada plaza de aparcamiento que no se provea dentro de la superficie efectiva del predio, previo a la emisión de la licencia de uso del suelo solicitada.

El aporte compensatorio será calculado en base a la suma del precio comercial de la tierra en la misma delegación en la que se ubica el proyecto y el costo de construcción por metro cuadrado de las plazas de aparcamiento requeridas, montos que serán determinados por la Dirección de Catastro y Administración del Impuesto Único Sobre Inmuebles.

Estos aportes deberán ingresar a la Municipalidad de Guatemala como fondos municipales con destino específico para la habilitación de estacionamientos públicos, en la delegación o sector en el que se ubica el proyecto, los cuales se habilitarán en el momento en el que la Municipalidad lo considere conveniente. El pago del aporte compensatorio no origina derecho alguno para el que lo efectúe y no exime al propietario del inmueble del cumplimiento de lo establecido en este Reglamento para el resto de las plazas de aparcamiento que deban ubicarse dentro del inmueble.

CAPITULO III DISEÑO DE LOS ESTACIONAMIENTOS

Artículo 12. Parámetros técnicos de diseño para estacionamientos. El diseño de un estacionamiento deberá cumplir con los siguientes parámetros técnicos de diseño, contenidos también en el Anexo IV:

I. Dimensiones de plaza de aparcamiento. Las dimensiones de una plaza de aparcamiento se determinarán de acuerdo a los siguientes casos de aplicación:

- a) Plazas para automóviles:
 - i. En usos del suelo residenciales: Mayor o igual a dos punto veinticinco por cuatro punto cincuenta metros ($\geq 2.25 \times 4.50$ m).
 - ii. En usos del suelo no residenciales: Mayor o igual a dos punto cincuenta por cinco metros ($\geq 2.50 \times 5.00$ m).
- b) Plazas para bicicletas y motocicletas: Mayor o igual a punto setenta y cinco por dos punto veinticinco metros ($\geq 0.75 \times 2.25$ m).
- c) Para plazas para discapacitados:
 - i. Una (1) plaza: Mayor o igual a tres punto cincuenta por cinco metros ($\geq 3.50 \times 5.00$ m).
 - ii. Dos (2) plazas colindantes: Mayor o igual a seis por cinco metros ($\geq 6.00 \times 5.00$).

II. Ubicación de plazas de aparcamiento. Todas las plazas de aparcamiento deberán ubicarse por completo dentro de la superficie efectiva del predio.

III. Forma de maniobra. La forma de maniobra se determinará de acuerdo a los siguientes casos de aplicación:

- a) Para todos los casos de proyectos nuevos y para los casos de proyectos existentes colindantes con vías T2, T3, T4 y T5:
 - i. Las maniobras de entrada y salida hacia y desde cada plaza se deberán realizar por completo dentro de la superficie efectiva del predio.
 - ii. Los vehículos deberán entrar y salir de frente hacia la vía de uso público.
- b) Para los casos de proyectos existentes colindantes con vías que no sean T2, T3, T4 o T5:
 - i. Las maniobras de entrada y salida hacia y desde cada plaza se podrán realizar sobre la vía de uso público.
 - ii. Los vehículos podrán entrar o salir de retroceso en caso de plazas individuales colindantes con la alineación municipal.

Para los casos de uso residencial unifamiliar, se aplicará lo consignado en el inciso b) aún cuando la vivienda se ubique frente a una vía T2, T3, T4 y T5.

IV. Plazas con vehículos en fila. La ubicación de plazas de aparcamiento con vehículos en fila se determinará de acuerdo a los siguientes casos de aplicación:

- a) En usos del suelo residenciales, en donde las plazas de aparcamiento sirven a la misma unidad habitacional, se permitirán hasta dos (2) vehículos en fila.
- b) En usos del suelo no residenciales con superficies dedicadas a labores de oficina, en donde las plazas de aparcamiento sirven a la misma oficina, se permitirán hasta dos (2) vehículos en fila, siempre que estas plazas no superen el cincuenta por ciento ($\leq 50\%$) del total de plazas.
- c) Para todos los otros casos, se permitirá un (1) solo vehículo en fila.

Para aquellos estacionamientos que no tienen acceso directo a la vía de uso público, se permitirá ubicar más plazas de vehículos estacionados en fila que los indicados en los incisos anteriores. Sin embargo, éstas no se contabilizarán para el cálculo de la dotación de plazas de aparcamiento.

V. Anchos máximos de entradas y salidas. Los anchos máximos de entradas y salidas se determinarán de acuerdo a los siguientes casos de aplicación:

- a) Predios con frentes de entre cero y catorce punto cuarenta y nueve metros (0~14.49 m): Hasta seis metros (6 m).
- b) Predios con frentes de entre catorce punto cincuenta y diecinueve punto cuarenta y nueve metros (14.50~19.49 m): Hasta nueve metros (9 m).
- c) Predios con frentes de entre diecinueve punto cincuenta y veintinueve punto cuarenta y nueve metros (19.50~29.49m): Hasta doce metros (12 m).
- d) Predios con frentes iguales o mayores de veintinueve punto cincuenta metros (≥ 29.50 m): Hasta dieciocho metros (18 m).
- e) En predios con superficies dedicadas al expendio de combustibles: Hasta dieciocho metros (18 m). Entre cada abertura se deberá contar con aceras de al menos cinco metros (≥ 5.00 m) de longitud y con el ancho definido según las aceras existentes en los predios colindantes. En caso no existiere la acera, ésta deberá tener un ancho mínimo de dos punto cincuenta metros (≥ 2.50 m).

La aplicación de los parámetros técnicos de anchos máximos de entradas y salidas se deberá efectuar de acuerdo a los siguientes criterios:

- a) La medición se hará a lo largo de la alineación municipal.
- b) El ancho indicado en el presente numeral podrá combinarse o repartirse a lo largo de la alineación municipal.
- c) En los casos en que el predio cuente con más de un frente, se regirá cada uno de éstos por separado.
- d) En los casos en que el predio cuente con frentes curvos o no rectilíneos, la Dirección de Control Territorial determinará donde inicia y finaliza cada frente.

En caso de discrepancia con otros parámetros, el ancho máximo de entradas y salidas prevalece sobre el resto de parámetros de diseño de estacionamientos, excepto el número mínimo de entradas de estacionamiento.

VI. Anchos mínimos de entradas y salidas. Los anchos mínimos de cada entrada y de cada salida aplican individualmente a cada una de ellas y se determinarán de acuerdo a los siguientes casos de aplicación:

- a) En superficies dedicadas a usos del suelo residenciales de cualquier superficie y usos del suelo no residenciales que cuenten con treinta o menos (≤ 30) plazas de aparcamiento: Dos punto cincuenta metros (≥ 2.50 m) o más.
- b) Para uso no residencial con más de treinta (> 30) plazas: Tres metros (≥ 3.00 m) o más.

Para la aplicación de los parámetros técnicos de diseño de anchos mínimos de entradas y salidas la medición se hará a lo largo de la alineación municipal. No se permitirá que la entrada de un estacionamiento se utilice como salida y viceversa, salvo lo dispuesto para entradas y salidas combinadas.

VII. Entradas y salidas combinadas. La entrada y la salida podrán combinarse y ubicarse en un mismo carril en los siguientes casos de aplicación:

- a) En superficies dedicadas a usos del suelo residenciales: Cuando la dotación de aparcamiento sea igual o menor a treinta (≤ 30) plazas.
- b) En superficies dedicadas al uso del suelo no residencial: Cuando la dotación de aparcamiento sea igual o menor a cinco (≤ 5) plazas.

Para la aplicación de los parámetros técnicos de entradas y salidas combinadas los usos mixtos se considerarán como usos no residenciales.

VIII. Número mínimo de entradas del estacionamiento. Un estacionamiento deberá contar con una (1) entrada por cada cuatrocientas (400) plazas de aparcamiento o fracción. El cálculo del número de entradas predominará sobre la determinación de los parámetros de diseño de anchos máximos de entradas y salidas.

En caso de discrepancia con otros parámetros, el número mínimo de entradas prevalece sobre todos los otros parámetros de diseño de estacionamientos.

IX. Distancia mínima de entradas y salidas desde esquinas. La distancia mínima de entradas y salidas desde esquinas se determinará de acuerdo a los siguientes casos de aplicación:

- a) Para el caso de predios con superficies dedicadas al expendio de combustibles: Cinco metros o más (≥ 5.00 m).
- b) Para el resto de casos: Quince metros o más (≥ 15.00 m).

La aplicación de los parámetros técnicos de distancia mínima de entradas y salidas desde esquinas se deberá efectuar de acuerdo a los siguientes criterios:

- a) La medición se hará a lo largo de la alineación municipal.
- b) En los casos en que el predio cuente con frentes curvos o no rectilíneos, la Dirección de Control Territorial determinará la ubicación de la esquina.
- c) Si las características del lote en cuestión no permiten el cumplimiento del presente parámetro, las entradas y salidas deberán quedar lo más alejado posible de la esquina.
- d) Si las condiciones de tráfico lo justifican la Dirección de Control Territorial podrá exigir la ubicación de la entrada y salida en el frente más corto.

X. Inicio de rampas. La distancia entre el inicio de las rampas y el punto de entrada o de salida vehicular en la intersección con la alineación municipal deberá ser de al menos cinco metros (≥ 5.00 m). Se excluyen de este requisito los proyectos de vivienda unifamiliar.

XI. Pendientes de rampa. La pendiente de una rampa se determinará de acuerdo a los siguientes tipos:

- a) Rampa simple: No podrá exceder el dieciséis por ciento ($\leq 16\%$) de pendiente.
- b) Rampa con transiciones: No podrá exceder el veinte por ciento ($\leq 20\%$) de pendiente, siempre que cuente con transiciones menores o iguales al diez por ciento ($\leq 10\%$) de pendiente, con una longitud de desarrollo de al menos cuatro metros (≥ 4.00 m).

XII. Anchos de pasillos de circulación vehicular interna. Los anchos de pasillos de circulación vehicular interna dentro del estacionamiento se determinarán de acuerdo a los siguientes casos de aplicación:

- a) Para aparcamientos posicionados de forma paralela (0°): Tres metros o más (≥ 3.00 m) con vías de un sentido de circulación.
- b) Para aparcamientos posicionados a treinta grados (30°): Tres punto veinticinco metros o más (≥ 3.25 m) con vías de un sentido de circulación.
- c) Para aparcamientos posicionados a cuarenta y cinco grados (45°): Tres punto cincuenta metros o más (≥ 3.50 m) con vías de un sentido de circulación.
- d) Para aparcamientos posicionados a sesenta grados (60°): Cuatro punto cincuenta metros o más (≥ 4.50 m) con vías de un sentido de circulación.
- e) Para aparcamientos posicionados de forma perpendicular (90°): Cinco metros o más (≥ 5.00 m) con vías de uno o dos sentidos de circulación.

XIII. Espacios de acumulación en entradas. Los espacios de acumulación en las entradas se determinarán de acuerdo a los siguientes casos de aplicación:

- a) En superficies dedicadas al uso del suelo residencial con veinticinco unidades habitacionales o menos (≤ 25): Cero metros (0 m).
- b) En superficies dedicadas al uso del suelo residencial con más de veinticinco unidades habitacionales pero no más de trescientas ($>25\sim 300$): Cinco metros (5.00 m) por cada cien unidades (100) habitacionales o fracción.
- c) En superficies dedicadas al uso del suelo residencial con más de trescientas unidades habitacionales (>300): Veinte metros (20.00 m).
- d) En superficies dedicadas al almacenamiento, logística, embalaje u otras actividades directamente relacionadas con el transporte pesado: quince metros (15 m) por cada cinco mil metros cuadrados (5,000 m²) o fracción.
- e) En superficies dedicadas al resto de usos del suelo no residenciales: Cinco metros (5.00 m) por cada dos mil metros cuadrados (2,000 m²) o fracción.
- f) En superficies que cuenten con ventanillas de autoservicio: Cuarenta metros (40.00 m) por cada ventanilla o carril de autoservicio.

La aplicación de los parámetros técnicos de diseño de espacios de acumulación en entradas se deberá efectuar de acuerdo a los siguientes criterios:

- a) La medición se hará desde la alineación municipal y a lo largo de la trayectoria de circulación vehicular hasta la ubicación del portón, talanquera, altoparlante, expendio de boletos o la primera plaza de aparcamiento, lo que se encuentre primero.
- b) Las distancias de acumulación podrán disponerse de manera paralela o longitudinal.

XIV. Nivel de pavimento de entradas y salidas. El nivel de pavimento de entradas y salidas se determinará de acuerdo a los siguientes casos de aplicación:

- a) Aceras con pendientes longitudinales o transversales menores al cuatro por ciento ($\leq 4\%$):
 - i. El nivel de pavimento de entrada y salida deberá estar al mismo nivel de acera.
 - ii. El vado vehicular deberá tener una pendiente menor o igual al diez por ciento ($\leq 10\%$).
- b) El diseño de aceras con pendientes mayores al cuatro por ciento deberá ser aprobado por la Dirección de Control Territorial.

XV. Radios de giro de entradas y salidas. Los radios de giro de entradas y salidas se determinarán de acuerdo a los siguientes casos de aplicación:

- a) Para vías T4 y T5: Ocho metros o más (≥ 8.00 m).
- b) Para vías T3: Cinco metros o más (≥ 5.00 m).
- c) Para vías T1 y T2: Tres metros o más (≥ 3.00 m).
- d) Para el resto de vías: Dos metros o más (≥ 2.00 m).

En autopistas y vías rápidas deberá dejarse obligatoriamente carriles de desaceleración, excepto cuando exista un carril auxiliar. Se entenderá por autopistas y vías rápidas lo contenido en el Reglamento de Tránsito, Acuerdo Gubernativo No. 273-98.

XVI. Carriles de aceleración y desaceleración. El diseño y requerimiento de los carriles de aceleración y desaceleración se determinarán para cada caso a través del estudio de impacto vial conforme al reglamento respectivo.

Se prohíbe utilizar los carriles de aceleración y desaceleración como carril de acumulación, como bahía de abordaje y desabordaje, o para carga y descarga.

XVII. Bahías de abordaje y desabordaje. Para aquellos casos que requieran de la dotación de bahías de abordaje y desabordaje, el diseño estará determinado por los siguientes criterios:

- a) Ángulo de acceso: Treinta grados o más ($\geq 30^\circ$).
- b) Entre cada abertura se deberá contar con aceras de al menos cinco metros (≥ 5.00 m) de longitud y con el ancho definido según las aceras existentes en los predios colindantes. En caso no existiere la acera, ésta deberá tener un ancho mínimo de dos punto cincuenta metros (≥ 2.50 m).

La aplicación de dichos parámetros técnicos de diseño de bahías de abordaje y desabordaje se deberá efectuar de acuerdo a los siguientes criterios:

- a) La medición se hará a lo largo de la alineación municipal.
- b) Las aberturas se tomarán en cuenta para la contabilización del ancho máximo de entradas y salidas.
- c) El área de abordaje y desabordaje deberá quedar por completo dentro del espacio no vial.

XVIII. Requerimiento de Bahías de abordaje y desabordaje. El requerimiento de bahías de abordaje y desabordaje se determinará de acuerdo a los siguientes casos de aplicación, según corresponda:

- a) En superficies dedicadas a la venta de productos o a la prestación de servicios:
 - i. Superficies iguales o menores a diez mil metros cuadrados ($\leq 10,000$ m²): No requiere.
 - ii. Superficies mayores diez mil metros cuadrados ($> 10,000$ m²): Cinco metros (5 m) por cada diez mil metros cuadrados (10,000 m²) o fracción.
- b) Superficies dedicadas a labores de oficina:
 - i. Superficies iguales o menores a veinte mil metros cuadrados ($\leq 20,000$ m²): No requiere.
 - ii. Superficies mayores a veinte mil metros cuadrados ($> 20,000$ m²): Cinco metros (5 m) por cada diez mil metros cuadrados (10,000 m²) o fracción.
- c) Superficies dedicadas a enseñanza:
 - i. Superficies iguales o menores a dos mil metros cuadrados ($\leq 2,000$ m²): No requiere.
 - ii. Superficies mayores a dos mil metros cuadrados ($> 2,000$ m²): Cinco metros (5 m) por cada quinientos metros cuadrados (500 m²) o fracción.
- d) Superficies dedicadas a áreas de espectadores sentados:
 - i. Superficies iguales o menores a veinte mil metros cuadrados ($\leq 20,000$ m²): No requiere.
 - ii. Superficies mayores a veinte mil metros cuadrados ($> 20,000$ m²): Cinco metros (5 m) por cada diez mil metros cuadrados (10,000 m²) o fracción.
- e) Superficies dedicadas al alojamiento o al encamamiento:
 - i. Superficies iguales o menores a diez mil metros cuadrados ($\leq 10,000$ m²): No requiere.
 - ii. Superficies mayores a diez mil metros cuadrados ($> 10,000$ m²): Cinco metros (5 m) por cada diez mil metros cuadrados (10,000 m²) o fracción.

La longitud destinada al abordaje y desabordaje de pasajeros podrá ubicarse en cualquier punto de la superficie efectiva del predio, cumpliendo en todo caso con los criterios contenidos en el numeral anterior.

XIX. Abatimiento de portones. El tipo de abatimiento de portón se determinará de acuerdo a los siguientes casos de aplicación:

- a) En predios colindantes con vías de uso público: Abatimiento hacia adentro del predio. El abatimiento de portones podrá ser hacia fuera si el mismo está dentro de los límites del predio y es utilizado como salida.
- b) En predios colindantes con vías de propiedad privada: Abatimiento hacia dentro o fuera del predio.

XX. Arborización existente. Los árboles existentes sobre el espacio no vehicular no se podrán talar para ubicar entradas y salidas de un estacionamiento, salvo cuando la distancia entre los árboles sea menor de tres metros (<3 m), debiéndose contar con la autorización de la Dirección de Control Territorial, quien determinará la mejor opción que salve la mayor cantidad de árboles y preserve las mejores especies. Lo anterior sin perjuicio de lo dispuesto por la ley de la materia.

Artículo 13. Excepciones para bienes culturales. Los inmuebles que constituyan Patrimonio Cultural de la Nación, podrán ser exentos del cumplimiento de los requerimientos establecidos en el artículo anterior, cuando la aplicación de esta norma implicare una expoliación en el inmueble protegido según lo establece la ley. Los inmuebles que se podrán considerar para la excepción serán los siguientes:

- a) Proyectos ubicados en inmuebles localizados en el Centro Histórico o en Conjuntos Históricos declarados como tales por medio del Acuerdo Ministerial Número 328-98 del Ministerio de Cultura y Deportes, de fecha trece de agosto de mil novecientos noventa y ocho, y que dicho Acuerdo clasifique como categoría A, B ó C. Para el efecto, el interesado deberá obtener una resolución previa en ese sentido emitida por el Consejo Consultivo del Centro Histórico de la Municipalidad de Guatemala.
- b) Proyectos ubicados en inmuebles que posteriormente a la vigencia del presente Reglamento sean clasificados como categoría A, B o C por la entidad estatal correspondiente.
- c) Proyectos que estando o no ubicados en el Centro Histórico o en Conjuntos Históricos, se demuestre que están ubicados en inmuebles que cumplan con los criterios establecidos en el Artículo 3 del “Reglamento para la Protección y Conservación del Centro Histórico y los Conjuntos Históricos de la Ciudad de Guatemala”, de fecha dos de agosto del año dos mil, para ser considerados como categoría A, B ó C. Para el efecto, el interesado deberá obtener una resolución previa en ese sentido emitida por el Consejo Consultivo del Centro Histórico de la Municipalidad de Guatemala.

Artículo 14. Variabilidad en los parámetros técnicos de diseño de estacionamientos por Planes Locales de Ordenamiento Territorial. A través de la aprobación de un Plan Local de Ordenamiento Territorial podrán variarse los siguientes aspectos de los parámetros técnicos de diseño de estacionamientos contenidos en el presente capítulo:

- a) Forma de maniobra.
- b) Plazas con vehículos en fila.
- c) Entradas y salidas combinadas.
- d) Número de entradas.
- e) Distancia mínima de entradas y salidas desde esquinas.
- f) Espacios de acumulación en entradas.
- g) Nivel de pavimento de entradas y salidas.
- h) Radios de giro de entradas y salidas.
- i) Requerimiento de bahías de abordaje y desabordaje.

El resto de parámetros no podrán variarse.

Artículo 15. Funcionamiento interno del estacionamiento. La licencia de uso del suelo para un estacionamiento o para un proyecto de otro uso que tenga un estacionamiento como uso del suelo accesorio estará condicionada a que, de acuerdo a lo contemplado en el Plan de Ordenamiento Territorial, se tomen todas aquellas medidas tendientes a evitar conflictos viales sobre la vía de uso público derivados de la demanda sobre el uso del suelo en el inmueble. Igual obligación le corresponde, en general, a quien opere un estacionamiento existente.

El interesado deberá tomar en cuenta los siguientes aspectos técnicos de funcionamiento u operación:

- a) Horarios y días de operación;
- b) Información al usuario sobre disponibilidad de aparcamientos;

- c) Información al usuario sobre ubicación de plazas libres;
- d) Formas, medios y ubicación de control de ingresos;
- e) Formas y medios de hacer circular al tránsito en caso que el estacionamiento esté lleno;
- f) Formas, medios y ubicación de pago del estacionamiento;
- g) Espacios de acumulación y espera de entrada y de salida;
- h) Espacios de toma de decisión;
- i) Medios para reducción de la velocidad en el interior del estacionamiento;
- j) Isletas y otras formas de canalización de flujos vehiculares y peatonales;
- k) Sentidos de circulación internos;
- l) Recirculación vehicular dentro del aparcamiento;
- m) Sentidos de prioridad en intersecciones internas del aparcamiento;
- n) Señalización y balizaje interno;
- o) Iluminación interna;
- p) Ubicación de entradas y salidas vehiculares;
- q) Ubicación de entradas y salidas peatonales;
- r) Ubicación y circulación en rampas internas;
- s) Ubicación y espacios de acumulación en carriles de ventanillas de autoservicio;
- t) Capacidades y formas de actuar de personal del estacionamiento;
- u) Capacidades y formas de actuar de personal de seguridad del inmueble;
- v) Capacidades y formas de actuar de personal de ventanillas de autoservicio;
- w) Ubicación de circulaciones peatonales;
- x) Ubicación y horarios de operaciones de carga y descarga;
- y) Otras medidas administrativas y de gestión que tengan un impacto sobre la circulación externa.

En caso el interesado considere que hay que implementar alguna medida que incumpla con los parámetros de dotación o diseño contenidos en el presente Reglamento para eliminar obstáculos a la circulación, deberá solicitarlo a la Dirección de Control Territorial, la cual lo trasladará a la Junta Directiva de Ordenamiento Territorial para su resolución.

Artículo 16. Estacionamiento en superficies afectas. De conformidad con lo establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial, será posible ubicar plazas de aparcamiento dentro de las superficies afectas de un predio, siempre que se cumplan con los parámetros técnicos de diseño para estacionamientos y se cumpla con el resto de criterios de diseño contenidos en el presente Reglamento. Para el diseño del estacionamiento en superficies afectas se tomará el límite del predio como base para la aplicación de los parámetros técnicos de diseño para estacionamientos contenidos en el presente Reglamento.

Las plazas que se ubiquen en superficies afectas no podrán contabilizarse para el requerimiento de dotación de plazas de aparcamiento al que hace referencia el capítulo anterior.

Artículo 17. Áreas de carga y descarga. Las áreas de carga y descarga para vehículos pesados de los proyectos o inmuebles que requieran para su funcionamiento dichas operaciones serán clasificados de conformidad con el Plan de Ordenamiento Territorial como usos del suelo de "Almacenamiento, logística, embalaje u otras actividades directamente relacionadas con el transporte pesado" y, consiguientemente, les corresponderá el "Procedimiento con resolución de la Junta Directiva de Ordenamiento Territorial" para su aprobación.

La Junta Directiva de Ordenamiento Territorial, de acuerdo a la edificación en cuestión, su uso, su ubicación con respecto a las vías públicas, las dimensiones de los vehículos previstos para realizar las operaciones de carga y descarga y la frecuencia de llegada diaria de los mismos, podrá exigir que las áreas de carga y descarga, y el área de maniobra requerida, se ubiquen por completo dentro de la superficie efectiva del predio o que se suscriban acuerdos de horarios de carga y descarga cuyo cumplimiento será condición adicional para la vigencia de la licencia de uso del suelo correspondiente.

Artículo 18. Permiso de corte de línea de bordillo. Previo a ubicar una nueva entrada o salida de estacionamiento, el o los propietarios del inmueble deberán obtener el permiso de corte de línea de bordillo, independientemente de si se trata un proyecto nuevo o de una edificación existente. En el caso de un proyecto nuevo, este permiso se entenderá incluido en la licencia municipal correspondiente.

La Dirección de Control Territorial emitirá el permiso de corte de línea de bordillo si se cumple con los criterios contenidos en el presente Reglamento, excepto en los casos descritos a continuación, en los cuales dicha Dirección enviará el expediente al Departamento de Planificación y Diseño de la Dirección de Infraestructura, para su autorización:

- a) Cuando se trate de vías de acceso controlado como autopistas o vías rápidas.
- b) Cuando se trate de vías del sistema vial primario de clasificación T3, T4 o T5.
- c) Cuando la vía se localice dentro de una zona general G0.
- d) Cuando el inmueble ya tiene un corte de línea de bordillo que esté causando un evidente problema a la circulación dentro del espacio vial.

En estos casos, el Departamento de Planificación y Diseño resolverá al respecto y la Dirección de Control Territorial sólo emitirá el permiso de corte de línea de bordillo si se cumple con las exigencias técnicas contenidas en la resolución de autorización, la cual puede imponer las siguientes condiciones:

- a) Prohibición de ejecutar el corte de línea de bordillo
- b) El requerimiento de ubicar la entrada o salida en otro punto
- c) Exigir carriles de aceleración o desaceleración de acuerdo a lo contemplado en el presente Reglamento.

Artículo 19. Redefinición de la línea de bordillo. Queda prohibido a personas particulares o jurídicas hacer alguna modificación física a las líneas de bordillo existentes. Corresponderá al Departamento de Planificación y Diseño la redefinición de la línea de bordillo.

Sin embargo, los propietarios de inmuebles podrán solicitar a la Dirección de Control Territorial la redefinición de la línea de bordillo en los espacios frente a sus inmuebles. En este caso, la Dirección de Control Territorial remitirá el expediente al Departamento de Planificación y Diseño para su resolución.

Si la redefinición de la línea de bordillo modifica alguna alineación municipal deberá seguirse el procedimiento de diseño geométrico vial específico contenido en el Plan de Ordenamiento Territorial.

Artículo 20. Entradas y salidas no autorizadas. En los casos en los que se haya efectuado un corte de línea de bordillo sin la autorización de la Dirección de Control Territorial o una redefinición de la línea de bordillo sin la resolución favorable del Departamento de Planificación y Diseño, éstas reconocerán únicamente los cortes de línea de bordillo y la línea de bordillo originales. En caso de duda al respecto, corresponderá al Departamento de Planificación y Diseño definir la ubicación original.

CAPITULO IV SANCIONES

Artículo 21. Funcionamiento interno de los estacionamientos que obstaculicen la circulación externa. En aquellos casos en los que el funcionamiento u operación interna de estacionamientos obstaculice la circulación vehicular o peatonal externa, la Dirección de Control Territorial, de oficio, por denuncia o por solicitud de alguna dependencia municipal, requerirá al interesado que tome las medidas de mitigación, gestión o administración pertinentes a efecto que el obstáculo causado sea eliminado.

La Dirección de Control Territorial fijará al interesado un plazo perentorio y acorde a las circunstancias para que efectúe las modificaciones requeridas. Si luego del plazo establecido no se ha solventado el problema identificado, la Dirección de Control Territorial enviará el expediente al Juzgado de Asuntos Municipales, para que se inicie el procedimiento sancionatorio respectivo.

En forma separada o concurrente con la imposición de la multa, procederá una orden de cierre provisional del estacionamiento o una orden de reconstrucción de línea de bordillo, según proceda y de acuerdo a lo contemplado al respecto en el presente Reglamento.

En caso se demuestre que el estacionamiento no contó en su momento con la respectiva licencia, el Juzgado de Asuntos Municipales procederá inmediatamente a la imposición de la multa y las otras sanciones que correspondan.

No serán responsabilidad del interesado los actos de los conductores de vehículos que no acaten las medidas de mitigación o funcionamiento implementadas por él o que por su propio comportamiento obstaculicen la circulación vehicular o peatonal externa.

La aplicación del presente artículo es sin perjuicio de las regulaciones de tránsito en el ámbito de su competencia.

Artículo 22. Multas. Se considerarán infracciones al cumplimiento del presente Reglamento las indicadas a continuación, sujetas a la aplicación de las multas que se especifican para cada caso, por parte del Juzgado de Asuntos Municipales:

- a) **Por habilitar, dar acceso o modificar un estacionamiento dentro de superficies efectivas del predio sin obtener autorización municipal**, una multa de un mil doscientos quetzales por cada plaza de aparcamiento que tenga el mismo.
- b) **Por no tomar las medidas pertinentes a efecto de eliminar problemas a la circulación exterior causadas por el funcionamiento interno del estacionamiento**, una multa de un mil doscientos quetzales por cada plaza de aparcamiento que tenga el mismo.
- c) **Por habilitar, dar acceso o modificar un estacionamiento dentro de superficies afectas del predio sin obtener autorización municipal**, una multa de dos mil cuatrocientos quetzales por cada plaza de aparcamiento que tenga el mismo.
- d) **Por habilitar plazas de estacionamiento fuera del predio y sobre la vía de uso público**, una multa de seis mil quetzales por cada plaza de aparcamiento habilitada.
- e) **Por realizar un corte de línea de bordillo o una modificación de la línea de bordillo, incluyendo la intención o la ejecución de obras para proveer acceso o habilitar un estacionamiento o plazas de aparcamiento con acceso directo desde la vía de uso público**, una multa de mil doscientos quetzales por cada metro lineal de corte o modificación de línea de bordillo, o de dos mil cuatrocientos quetzales por cada plaza de aparcamiento, lo que sea mayor.
- f) **Por ejecutar algo distinto al diseño autorizado del estacionamiento y sus componentes**, una multa de mil doscientos Quetzales por cada plaza de aparcamiento que tenga el estacionamiento o por cada parámetro de diseño incumplido, lo que sea mayor.

Artículo 23. Orden de cierre provisional del estacionamiento. En cualquiera de los casos especificados en los dos artículos anteriores, el Juzgado de Asuntos Municipales, tomando en cuenta la naturaleza y gravedad de la falta, podrá proceder a emitir concurrente o posteriormente una orden de cierre provisional del estacionamiento o de plazas de aparcamiento individuales, según corresponda, procediendo de conformidad con lo que establece el Plan de Ordenamiento Territorial para la sanción de cierre provisional del establecimiento. En este caso, el cierre se limitará únicamente al estacionamiento, no afectándose el resto del establecimiento o inmueble.

Artículo 24. Orden de reconstrucción de línea de bordillo. En los casos en los que se haya efectuado un corte de línea de bordillo sin la autorización de la Dirección de Control Territorial o una redefinición de la línea de bordillo sin la resolución favorable del Departamento de Planificación y Diseño, deberá solicitarse de oficio el traslado del caso al Juzgado de Asuntos Municipales para que éste último proceda a emitir la orden de reconstrucción de línea de bordillo.

La orden de reconstrucción de línea de bordillo implica para el infractor la obligatoriedad de reconstrucción de las condiciones originales de los cortes de línea de bordillo o de las líneas de bordillo modificados sin autorización municipal, eliminando o cerrando cualquier corte de línea de bordillo no autorizado y demoliendo cualquier nuevo bordillo que se haya construido.

Para hacer efectiva esta orden, el Juzgado de Asuntos Municipales procederá análogamente a lo que establece el Plan de Ordenamiento Territorial para la sanción de demolición total o parcial, pudiendo además emitir la orden de cierre provisional del estacionamiento según lo contemplado en el artículo anterior.

CAPITULO V DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y FINALES

Artículo 1. Casos no contemplados. Aquellos casos que no estuvieren contemplados en el presente Reglamento serán resueltos por el Concejo Municipal.

Artículo 2. Proyectos en fases. Aquellos proyectos que se realicen en distintas fases o etapas, deberán tomar en cuenta la totalidad de superficies de los distintos usos del suelo presentes en el inmueble y aquellas para las que se solicita autorización municipal, a efectos de la aplicación del presente Reglamento en cuanto al cálculo de dotación de aparcamiento y los parámetros técnicos de diseño para estacionamientos. Esta restricción no aplica a aquellas porciones de edificaciones que existan con anterioridad a la vigencia del presente Reglamento y que no hayan cambiado de uso del suelo después de esta fecha.

Artículo 3. Derogatoria. Se deroga el 'Reglamento Específico de Diseño de Entradas, Salidas y Disposición de Estacionamientos Privados en el Municipio de Guatemala' (RE-6) y todas aquellas disposiciones administrativas que se opongan, contravengan o tergiversen el presente Reglamento.

Artículo 4. Vigencia. El presente Reglamento empezará a regir ocho días después de su publicación en el Diario de Centro América, órgano oficial del Estado.

DADO EN EL SALÓN DE SESIONES "MIGUEL ÁNGEL ASTURIAS" DEL PALACIO MUNICIPAL, EL DIA XXX DE XXX DEL AÑO XXXX.

Álvaro Arzú Irigoyen
ALCALDE

Lic. Héctor Adolfo Cifuentes Mendoza
SECRETARIO