

GOBIERNO LOCAL DE SANTA ANA

REGLAMENTO A LA LEY DE MOVILIDAD PEATONAL

**Reforma publicada en La Gaceta N°28 del 15 de febrero de 2023.
Páginas 69-75.**

Considerando

- I. Que mediante la Ley de Movilidad Peatonal 9976, publicada en el Alcance 79 a la Gaceta 78 del 23 de abril de 2021, las Municipalidades asumen; con carácter exclusivo; la gestión de las aceras en la red vial cantonal que incluye todos los elementos de las infraestructuras peatonales.
- II. Que dicha Ley crea un nuevo servicio municipal. El de mantenimiento, rehabilitación y construcción de aceras.
- III. Que el presente reglamento establece el procedimiento para la gestión obra nueva de acera y el cobro de la tasa por el nuevo servicio, así como la imposición de las sanciones establecidas en dicha Ley.

Por tanto

Con fundamento en las disposiciones de los artículos 11, 169 y 170 de la Constitución Política; 4, 11, 13 y 16 de la Ley General de la Administración Pública, Ley 6227; 4 inciso a, 13 incisos c y d, 43 y 88 del Código Municipal 7794, plantea el siguiente:

REGLAMENTO A LA LEY DE MOVILIDAD PEATONAL

Capítulo I Objeto y alcance

Artículo 1.- Objeto: Este reglamento tiene como objeto regular los lineamientos y las directrices, que se derivan de la Ley de Movilidad Peatonal 9976, de conformidad con el sistema de transporte multimodal y espacios públicos, que prioriza la movilización de las personas de forma segura, ágil, accesible e inclusiva.

Artículo 2.- Alcance: El presente reglamento tiene como alcance la jurisdicción territorial del cantón de Santa Ana. Las disposiciones de este reglamento son aplicables a toda persona física, jurídica, propietaria o poseedora por cualquier título de bienes inmuebles ubicados en el cantón de Santa Ana.

Capítulo II Definiciones

Artículo 3.- Definiciones:

1. **Accesibilidad**¹: Son las medidas adoptadas por las instituciones públicas y privadas para asegurar que las personas con discapacidad tengan acceso, en igualdad de condiciones con los demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público. Estas medidas incluyen también la identificación y eliminación de dichas barreras.
2. **Acera en mal estado**: Se define acera en mal estado, objeto de notificación, aquellas que contengan huecos, repello levantado o en mal estado, grietas superiores a ocho milímetros (8 mm), tapas de cajas de registros, de medidores en mal estado, o faltantes o inexistentes bajo nivel o sobre nivel, diferencia de niveles grandes en la acera, entradas a garajes que dificulten el paso peatonal o las construidas con materiales distintos o que no cumplan con las normas establecidas en este Reglamento. Toda acera cuyo deterioro supere una tercera parte de la longitud total de la misma deberá reconstruirse completamente.
3. **Acera**¹: Área de la vía pública terrestre destinada al uso por parte de los peatones, para garantizar su movilidad, seguridad y conectividad entre las diferentes partes de un territorio determinado. En dicho espacio se dará prioridad a la circulación de peatones y la instalación de servicios, pero se permitirá el uso compartido con otros medios de transporte, siempre y cuando su diseño sea compatible con el uso prioritario.
4. **Alameda**: Vía peatonal exclusivamente.
5. **Alineamiento**: Línea fijada por la autoridad competente, como límite o proximidad máxima de emplazamiento de la construcción con respecto a la vía pública, cuerpos de agua o quebradas, poliducto o vía proyectada en el Plan Regulador. (PR)
6. **Bolardo**: Elemento vertical fijo que restringe el paso o estacionamiento de vehículos.
7. **Calzada**: Es la franja comprendida entre cordones, cunetas o zanjas de drenaje, destinada al tránsito de vehículos (PR)
8. **Costo efectivo**: Monto que deben pagar las personas propietarias o poseedoras, por cualquier título, de inmuebles situados en el cantón cuando la Municipalidad deba realizar obras o servicios producto de la omisión a los deberes dispuestos en el artículo 84 del Código Municipal.
9. **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 otras obras relacionadas con la seguridad, el ornato y el uso peatonal, generalmente comprendida entre los linderos que la separa de los terrenos

públicos o privados adyacentes a la vía, no susceptible de uso, ocupación o apropiación particular o con fines particulares (PR)

10. **Deterioro de estructura¹**: Cuando la superficie de la acera o vías peatonales presentan un alto grado de desgaste, fracturas, grietas, crecimiento de maleza en fisuras, huecos, losas con desmoronamiento, escalonamiento que imposibilite o limite la movilidad peatonal, incluye superficies que no son antideslizantes, falta de tapas en cajas de registro y materiales expuestos como varillas o mallas.
11. **Franja verde**: Aquella que se ubica entre la calle y la acera, sirve para darle mayor seguridad al peatón, proveer de confort el recorrido, contribuir al embellecimiento de la vía pública (PR)
12. **Índice de Movilidad Activa (IMA)**: Metodología de medición de deterioro o condición de la infraestructura.
13. **Infraestructura peatonal¹**: Aquellos elementos que brindan accesibilidad, conveniencia, continuidad, seguridad, comodidad, coherencia y disfrute a peatones, formando una red que facilita todas estas condiciones. Entre ellas se encuentran, pero no se limitan a, elementos como dispositivos de soporte para la accesibilidad, cruces, sendas, dispositivos de control de flujos, señalética, mobiliario, dispositivos de soporte para la seguridad, entre otros que garanticen el cumplimiento de las condiciones anteriores.
14. **Losa podotáctil**: Superficie con relieve y con contraste visual, para permitir a las personas con discapacidad visual detectar un patrón de dirección o la presencia un patrón de advertencia utilizando el bastón de movilidad, sintiéndola con los pies o identificándola visualmente.
15. **Mantenimiento periódico³**: Es el conjunto de actividades programables cada cierto período, tendientes a la restauración de aceras, obras de protección u otras necesarias para la seguridad peatonal sin alterar la estructura de las capas del pavimento subyacente.
16. **Mantenimiento rutinario³**: Es el conjunto de actividades que deben ejecutarse con mucha frecuencia durante todo el año, para preservar la condición operativa de la acera, su nivel de servicio y la seguridad de peatones. Está constituido por el control de la vegetación, las reparaciones menores de aceras.
17. **Mobiliario urbano**: Conjunto de objetos y piezas de equipamiento, los cuales no incluyen publicidad exterior de ningún tipo, instalados en la vía pública como; bancas, basureros, buzones, paradas de bus, cabinas telefónicas, quioscos, lámparas y bebederos de agua. Los puentes peatonales no se consideran mobiliario urbano (PR)
18. **Movilidad activa¹**: uso de cualquier medio de transporte no motorizado para desplazarse de un lugar a otro, adicionales a la movilidad peatonal, tales como patinetas, bicicletas, sillas de ruedas, patines, entre otros.
19. **Movilidad sostenible¹**: Cambio de paradigma en la planeación y el entendimiento de los sistemas de transporte para generar una traslación desde el concepto de transporte al de movilidad. La movilidad sostenible prioriza a la persona y considera

todos los modos de transporte para satisfacer las necesidades de movilización. Busca que los individuos satisfagan las necesidades de acceso a sitios y actividades en completa seguridad, de manera consistente con la salud humana y con la de los ecosistemas.

20. **Movilidad:** Modos de desplazamiento de personas y bienes, producidos en un ámbito o territorio y referido a una duración determinada, número total de desplazamientos o viajes, medio de transporte o modos de realizarlo, tipos de vehículos utilizados e intensidades medias diarios de tránsito, en lugares concretos.
21. **Obra nueva de acera¹:** Aquella que se construye en un terreno donde no existen elementos o infraestructuras previas o sustituye otras que no cumplen con los parámetros mínimos de accesibilidad o cuando lo que se construye, repara en más de un cuarenta por ciento (40%) una acera ubicada frente a un inmueble específico.
22. **Obstáculo vía peatonal:** Todo aquel elemento que interfiera con la movilidad fluida y continua.
23. **Parámetros mínimos de accesibilidad:** Las aceras deben tener una superficie antideslizante de materiales cementicios y ser continuas, manteniendo una pendiente en sentido transversal de máximo 3% y mínimo 2%; que no existan obstáculos, baches, huecos, rampas, muros ni gradas en la superficie, la cual debe ser uniforme, libre al tránsito peatonal y no pueden quedar diferencias de alturas, ni gradas, ni rampas con la acera de los predios colindantes. Tener un ancho constructivo mínimo de franja caminable de 1,5 metros; la franja verde puede variar su medida o prescindirse de ella, dependiendo el espacio existente en sitio.
24. **Paso peatonal¹:** Espacio acondicionado, a nivel o desnivel de la vía pública, con demarcación o señalización horizontal y vertical, que tiene como finalidad facilitar y asegurar la circulación peatonal y la de los demás modos de transporte activos para cruzar de forma segura una calle.
25. **Peatón¹:** Persona que se moviliza a pie. Dentro de esta categoría se incluyen a las personas con discapacidad o movilidad reducida, sea que utilizan sillas de ruedas u otros dispositivos que no permiten alcanzar velocidades mayores a 10 km/h para su movilidad.
26. **Plan cantonal de movilidad sostenible:** es un plan estratégico diseñado para atender las necesidades de movilidad de las personas, de los negocios en las ciudades, y su entorno para una mejor calidad de vida. Este se construye sobre las prácticas de planificación existentes y debe tener en cuenta los principios de integración, participación y evaluación.
27. **Plan vial quinquenal de conservación y desarrollo³:** Herramienta que contiene la planificación sobre la gestión vial, a cinco años plazo, que deben elaborar las corporaciones municipales de acuerdo con lo establecido en el artículo 2 de la Ley No. 9329.
28. **Predio²:** Terreno, propiedad, lote, finca o fundo, inscrito o no en el Registro Público.



29. **Prioridad peatonal**¹: Se refiere a jerarquización en el uso de las vías públicas y en la planificación de la movilidad, en concordancia con la promoción de modos más sostenibles y seguros.
30. **Rampa**: Plano inclinado dispuesto para subir y bajar por él, en distintos niveles.
31. **Reconstrucción**³: Es la renovación completa de la estructura de la acera, con previa demolición parcial o total de la estructura del pavimento.
32. **Rehabilitación**³: Reparación selectiva y refuerzo del pavimento, previa demolición parcial de la estructura existente, con el objeto de restablecer su capacidad estructural y la calidad de ruedo original.
33. **Salario base**: El definido en el artículo 2 de la Ley No.7337, de 5 de mayo de 1993.
34. **Señalética**: Sistema o conjunto de señales, avisos o letreros que sirven para informar de algo.

Referencias:

1. Ley 9976 Movilidad Peatonal
2. Reglamento Construcciones INVU
3. Reglamento al inciso b) del artículo 5 de la Ley 8114 "Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias No. 40138 -MOPT.

PR: Plan Regulador (proyecto de reforma)

Capítulo III Obra nueva de acera

Artículo 4.- Obligación de la persona propietaria o poseedora. Según lo establece el artículo 84.d del Código Municipal; las personas físicas o jurídicas, propietarias o poseedoras, por cualquier título, de bienes inmuebles, tienen el deber de construir las aceras frente a sus propiedades cuando se trate de una obra nueva, apegado a los lineamientos y diseños establecidos por la Municipalidad en el capítulo VIII del presente reglamento.

Artículo 5.- Obra nueva de acera: El artículo 5.j de la Ley de Movilidad Peatonal 9976, considera como obra nueva de acera (ver definición 21) aquella que:

- a. Se construye donde no existen elementos o infraestructuras previas.
- b. Sustituye aceras que no cumplen con los parámetros mínimos de accesibilidad (ver definición 23).
- c. Toda acera o infraestructura peatonal cuyo deterioro supere un cuarenta por ciento (40%) de la totalidad del área, será considerada como obra nueva y deberá reconstruirse totalmente. Considerando el área del ancho de la acera por el largo del tramo a intervenir.

Artículo 6.- Encargado Municipal. El Proceso de Control Urbano de la Municipalidad es el encargado de:

- a. Realizar inspecciones periódicas de aceras, con el fin de verificar su estado y determinar su grado de deterioro.
- b. Confeccionar el acto administrativo que ordena realizar trabajos de mantenimiento, rehabilitación o construcción de aceras.
- c. Notificarlo.
- d. Brindar asesoría durante los trabajos, sobre los lineamientos y diseño a seguir.
- e. Resolver los recursos de revocatoria.

Artículo 7.- Plazo para iniciar los trabajos. El plazo para iniciar los trabajos de mantenimiento, rehabilitación o construcción de aceras será de quince días hábiles. El cual iniciará a partir del día hábil siguiente de la notificación del acto administrativo que gira la orden de hacer obra nueva de acera.

Artículo 8.- Acto administrativo. El acto administrativo que ordene hacer obra nueva de acera contendrá la siguiente información:

- a. Identificación del inmueble mediante número de folio real, nombre y cédula de la persona propietaria o poseedora que conste en el Registro Inmobiliario y/o en la Municipalidad.
- b. Descripción detallada de la obra nueva de acera faltante.
- c. Lineamientos y diseño para realizar la obra.
- d. Que deben iniciarse en 15 días hábiles.
- e. Prevención de que, en caso de incumplimiento, la Municipalidad está facultada para suplir la omisión de forma directa y que por la obra realizada cargará el costo efectivo de la misma en la facturación de los tributos municipales, según lo estipula el párrafo segundo del artículo 84 del Código Municipal.
- f. Indicación de que contra lo ordenado caben los recursos ordinarios en la forma y plazo indicada en el artículo 171 del Código Municipal.

Artículo 9.- Suplencia municipal. La Municipalidad suplirá la obligación de la persona propietaria o poseedora, realizando la obra de forma directa, en tres escenarios.

- a. Cuando transcurrido el plazo otorgado en el acto administrativo, se incumpla lo ordenado.
- b. Cuando la inexistencia o mal estado de la acera ponga en peligro la seguridad e integridad o se limite la accesibilidad de los peatones.
- c. Cuando la obra nueva de acera forme parte de una etapa en ejecución del Plan Cantonal de Movilidad Sostenible.

Artículo 10.- Prevención previa. En los escenarios b y c del artículo anterior, previo al inicio de las obras, el Proceso de Control Urbano notificará a la persona propietaria o poseedora, la intención municipal de realizar de forma directa la obra de acera, explicando que el costo efectivo será cargado en la facturación de los tributos municipales.

En el escenario c., la persona propietaria o poseedora tiene dos opciones:

- a. En el plazo de cinco días hábiles informar al Proceso de Control Urbano que construirá la obra por su propia cuenta. La cual debe ser iniciada dentro de los quince días hábiles siguientes.
- b. Guardar silencio, el cual será entendido como aceptación.

Artículo 11.- Reembolso. Una vez realizada la obra por la Municipalidad, el Proceso de Control Urbano notificará a las personas propietarias o poseedoras el costo efectivo de la obra y el deber de reembolsarlo **en el plazo máximo de ocho días hábiles**. Contra este acto caben los recursos ordinarios en la forma y plazo indicada en el artículo 171 del Código Municipal.

No podrá invocarse cláusula alguna suscrita entre sujetos privados que exima a la persona propietaria o poseedora del pago de las obras realizadas por la Municipalidad. No obstante, cualquier persona podrá pagar por la persona deudora, caso en el cual la Municipalidad girará la respectiva certificación para que pueda subrogarse el pago.

Artículo 12.- Precio. El precio del metro cuadrado de acera será establecido por acuerdo municipal con base en un estudio técnico que considerará todos los costos y la metodología para establecerlos, el cual será publicado en La Gaceta para entrar en vigor. La municipalidad revisará y actualizará anualmente la metodología y los costos para fijar los nuevos precios que igualmente deberán ser publicados en La Gaceta.

Artículo 13.- Multa. El impago dentro del plazo del artículo 11; genera multa de un cincuenta por ciento (50%) del valor de la obra, sin perjuicio del cobro de intereses moratorios.

Artículo 14.- Facilidades de pago. Dentro del plazo del artículo 11; la persona interesada, podrá apersonarse ante el Proceso de Cobros a solicitar un arreglo de pago, el cual podrá realizarse en abonos mensuales o trimestrales en el plazo máximo de hasta 24 meses.

El compromiso de arreglo de pago de la obra realizada contendrá una clara definición de estas, el costo total de las mismas, el plazo y la forma de pago.

Artículo 15.- Otros deberes. Durante los trabajos de mantenimiento, rehabilitación o construcción de aceras, la persona propietaria o poseedora debe solicitar permiso para el

cierre temporal de la acera y establecer una ruta alterna que complete el espacio caminable y accesible como alternativa segura durante toda la intervención.

Artículo 16.- Modificaciones necesarias a lo interno del predio. La persona propietaria o poseedora por cualquier título de bien inmueble, cuyo acceso se vea comprometido por la construcción de aceras frente a su predio, deberá realizar por su cuenta las modificaciones necesarias a lo interno de su propiedad, para habilitar el acceso a la vía pública, respetando la normativa vigente, lo anterior conforme al artículo 15 de la Ley de Movilidad Peatonal 9976, y se le prohíbe cualquier intervención sobre el derecho de vía.

Artículo 17.- Casos de excepción de reembolso. De manera excepcional, la Municipalidad podrá eximir del cobro por concepto de obra nueva de aceras cuando se demuestre, mediante un estudio socioeconómico realizado por la Municipalidad, que las personas propietarias o poseedoras, carecen de recursos económicos suficientes.

Artículo 18.- Notificaciones. En materia de notificaciones aplica la Ley 6227, Ley General de la Administración Pública, de 2 de mayo de 1978, y supletoriamente lo dispuesto por la Ley 8687, Ley de Notificaciones Judiciales, de 4 de diciembre de 2008.

Capítulo IV Sanciones

Artículo 19.- Multa por alteración. Por cualquier alteración o modificación de las aceras o vías peatonales en cuanto a geometría, anchos, niveles, acabados y materiales, sin previa autorización municipal, se impondrá sanción equivalente de **medio** salario base, a quien realice la alteración.

Artículo 20.- Persona propietaria o poseedora responsable. Si la alteración fue realizada por la persona propietaria o poseedora del inmueble frente al cual se encuentra la acera, además de imponerse la sanción anterior, deberá reembolsar el costo efectivo de la reparación o sustitución.

Artículo 21.- Reparación municipal. La municipalidad ejecutará las obras de reparación o sustitución de manera directa, de forma tal que el servicio no se vea afectado. La sanción anterior y el costo efectivo de las obras será incluido en la facturación de los tributos municipales.

Artículo 22.- Reincidencia. En caso de reincidencia, el castigo será sanción equivalente de un salario que será incluido en la facturación de los tributos municipales.

Capítulo V

Ancho mínimo de circulación peatonal libre de obstáculos

Artículo 23.- Infraestructura peatonal. La Municipalidad se encuentra facultada para colocar en las aceras, cualquier dispositivo de seguridad que pueda garantizar la seguridad de las personas y proteger la infraestructura pública respetando el ancho mínimo de circulación peatonal libre de obstáculos.

Artículo 24.- Eliminación de obstáculos. El artículo 17 de la Ley de Movilidad Peatonal 9976 facultada a la Municipalidad para eliminar sin necesidad de aviso previo, cualquier obstáculo existente en el derecho de vía; incluidas las aceras; que dificulte o interrumpa de alguna forma la movilidad, como por ejemplo canastas de basura, basureros, cadenas, gradas, plantas, piedras, bastiones, rejas o portones.

Artículo 25.- Infraestructura o trabajos de servicios públicos. La acera debe ser respetada por las instituciones y empresas que brindan servicios públicos, en caso de que se encuentre obstrucción, se notificará a la empresa o institución correspondiente, que debe remover la obstrucción y dejar la acera en las condiciones en que la encontró.

Artículo 26.- Permiso de uso temporal por construcciones. Siempre que se respete el ancho mínimo de circulación, el Proceso de Control Urbano podrá otorgar permiso de uso temporal del espacio de acera para el depósito de materiales producto de una construcción con licencia municipal.

Artículo 27.- Permiso de uso temporal por actividades ocasionales. El uso temporal del derecho de vía para actividades ocasionales como competencias, concursos, desfiles, exhibiciones, degustaciones, festivales, turnos, ferias y afines requiere aprobación del Concejo Municipal, cuyo acuerdo debe describir el tramo exacto de la vía pública cantonal, la fecha del evento, si se autoriza el cierre total o parcial y en qué horario aplicará el cierre. En todo caso y en todo momento debe respetarse el ancho mínimo de circulación peatonal.

Capítulo VI

Tasa por servicio de mantenimiento, rehabilitación y construcción de aceras

Artículo 28.- Servicios. La Municipalidad brindará el servicio de mantenimiento, rehabilitación y construcción de aceras, el cual consiste en:

- a. Mantenimiento rutinario
- b. Mantenimiento periódico
- c. Rehabilitación mediante reparaciones que no superen el 40% de la totalidad del área de la acera
- d. Construcción de aceras

Artículo 29.- Componentes. Por el servicio anterior, la Municipalidad establecerá una tasa que se fijará anualmente tomando en consideración:

- a. El costo efectivo invertido en el servicio para el año presupuestario según el plan respectivo.
- b. Un diez por ciento (10%) de utilidad para desarrollarlo.
- c. El costo efectivo de la construcción de obra nueva de aceras de los casos excepcionados de reembolsar por demostración de carencia de recursos económicos suficientes.
- d. La necesidad de recursos para realizar la construcción de aceras en el caso de incumplimiento.

Artículo 30.- Entrada en vigor. Una vez fijada por acuerdo municipal, entrarán en vigor treinta días después de su publicación en La Gaceta y se cobrará en tramos trimestrales sobre saldo vencido.

Artículo 31.- Distribución entre contribuyentes. Se cobrará entre los contribuyentes, proporcionalmente según el valor de la propiedad.

Artículo 32.- Rebajo por bien único. En el caso de inmuebles que constituyan bien único de las personas físicas sujetos pasivos y tengan un valor máximo equivalente a cuarenta y cinco salarios base, se cobrará un cincuenta por ciento (50%) de esta tasa.

Capítulo VII

Plan cantonal de movilidad peatonal sostenible

Artículo 33.- Priorización de atención de aceras. La Municipalidad diseñará, aprobará y ejecutará un plan cantonal de movilidad peatonal sostenible como instrumento de planificación, priorizando a la persona y considerando todos los modos de transporte para satisfacer las necesidades de movilización. Buscando que los individuos satisfagan las necesidades de acceso a sitios y actividades en completa seguridad.

Durante el periodo en que se diseña y/o actualiza el plan, la Municipalidad realizará la priorización considerando inicialmente el acceso a:

1. Centros de salud de atención primaria
2. Centros educativos
3. Instituciones públicas de alta afluencia y bancos
4. Parques públicos
5. Salones comunales
6. Centros laborales
7. Centros comerciales

Artículo 34.- Participación en la etapa de diseño de obras. Podrán ser incluidas dentro del planeamiento y construcción de las obras, aquellas recomendaciones de personas usuarias, relacionadas a las necesidades y usos de la infraestructura peatonal.

Se procurará incluir en los planes quinquenales o estratégicos municipales, la posibilidad de desarrollar intervenciones de urbanismo táctico, siempre y cuando las condiciones del espacio (ancho, ubicaciones) y presupuesto, así lo permitan.

Artículo 35.- Diagnóstico. La Municipalidad desarrollará una etapa de diagnóstico dentro del proceso de elaboración del Plan, en la que incluirá la infraestructura peatonal dentro del inventario de la red vial cantonal, estableciendo indicadores que permitan analizar y documentar las necesidades de desplazamientos peatonales e intermodales, así como las condiciones de infraestructura del cantón, distrito o área a intervenir. Los resultados de este diagnóstico deberán ser incluidos en el plan vial quinquenal o plan estratégico municipal.

Se utilizarán instrumentos como encuestas de origen-destino, mapeo de actores, estadísticas de seguridad, grupos focales, el Índice de Movilidad Activa (IMA) y/u otros indicadores técnicos y sociales para levantar y monitorear la información necesaria.

Artículo 36.- Participación en la etapa de planificación comunal. Se desarrollará al menos una consulta de validación de participación ciudadana, dentro del proceso de elaboración del Plan y para cada actualización del plan quinquenal, en consonancia con el decreto 40137 MOPT (LEY 9329).

Dichas actividades contarán con la participación al menos de los siguientes actores:

- a. Asociaciones de desarrollo comunal.
- b. Organizaciones sociales legalmente.
- c. Personas con discapacidad, personas adolescentes, personas adultas mayores
- d. Personas jóvenes u otro colectivo social.
- e. Otros grupos organizados de la comunidad
- f. Consejo de Distrito.
- g. Activistas independientes.

Los resultados de dichas consultas serán valorados como insumos a los planes de movilidad y se deberán vincular con el plan quinquenal o el plan estratégico municipal.

Artículo 37.- Plan quinquenal. La planificación, diseño, construcción y mantenimiento de las obras de infraestructura peatonal se realizará de acuerdo con las labores propuestas en el Plan en el periodo correspondiente, el mismo debe actualizarse cada 5 años. La municipalidad deberá nombrar una comisión entre las unidades competentes en el tema, para su ejecución.

Artículo 38.- Ordenamiento Territorial. Este reglamento se vincula directamente con el Reglamento de Vialidad del proyecto de reforma del plan regulador.

Artículo 39.- Capital de trabajo. La Municipalidad dispondrá de los siguientes rubros como capital de trabajo, para la construcción de obras que faciliten la movilidad peatonal y lo incorporará dentro de la planificación anual y dentro del plan quinquenal:

- a. Del 5% de los recursos provenientes de la Ley de Impuesto sobre Bienes Inmuebles 7509, el cual se irá reduciendo de forma escalonada en un uno por ciento (1 %) anual hasta llegar a un mínimo de un uno por ciento (1 %) de forma permanente.
- b. De los fondos indicados en el inciso b) del artículo 5 de la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias 8114 y la Primera Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal 9329.

Capítulo VIII Lineamientos y diseño

Artículo 40.- Sobre la infraestructura peatonal.

- a. Las aceras y la infraestructura peatonal deben diseñarse y construirse de forma tal que se garantice la continuidad del tránsito peatonal, evitando cambios abruptos de nivel, pendientes mayores a lo permitido en la normativa vigente tanto de manera longitudinal de acuerdo con la topografía existente, como transversal, existencia de diferencias de nivel, obstáculos y elementos peligrosos, presencia de texturas no antideslizantes o derrapantes. Toda infraestructura peatonal, debe contar con un análisis previo para determinar una ruta accesible, deben contar con los elementos físicos contemplados en el diseño universal.
- b. Las aceras e infraestructura peatonal deberán tener un ancho constructivo mínimo de franja caminable de 1.50 metros, sin presentar escalones; en caso de desnivel éste será salvado con rampa. Se deberá cumplir con el principio de esfuerzo físico bajo, de manera que el diseño debe ser usado, cómoda y eficazmente, sin requerir de mayor esfuerzo físico.
- c. Las cajas, los registros, medidores del AyA o cualquier otro dispositivo en las aceras, no deben sobrepasar o estar inferiores al nivel final de la acera y deberán tener respectiva tapa, el mantenimiento de esos elementos es responsabilidad de las personas propietarias que las tenga.
- d. Para cada construcción de aceras, el ancho será establecido por el Proceso de Control Urbano, se adjuntará un croquis o diseño.

- e. Cualquier elemento urbano que se desee colocar, como postes, hidrantes, postes de telefonía, arbustos o cualquier otro, se deberá colocar en la franja verde respetando y dejando la franja caminable libre de obstáculos.
- f. Las aceras deben tener una superficie antideslizante de materiales cementicios y ser continuas, manteniendo una pendiente en sentido transversal de máximo 3% y mínimo 2%.
- g. La Municipalidad cuenta con la potestad de modificar el perfil de la calle completa para el rediseño de las vías (peatonal, ciclista y vehicular)

Artículo 41.- Materiales y texturas en la infraestructura peatonal.

- a. Las aceras deben garantizar que son superficies antideslizantes, las cuales deben ser probadas en condiciones de humedad máxima. En caso de presentar riesgo por no ser antideslizante debe realizar las mejoras para que la superficie sea porosa y por tanto antideslizante. Esto aplica únicamente para aceras construidas en buen estado, entendiéndose superficies sin filos, huecos, grietas, con pendiente transversal y longitudinal no superiores a lo solicitado en la Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad 7600 y este reglamento.
- b. La infraestructura peatonal nueva deberá contar con un diseño constructivo técnico que resuelva las necesidades estructurales.
- c. La infraestructura peatonal deberá ajustarse a lo establecido en la Ley 7600.

Artículo 42.- Rampas de acceso.

- a. Para salvar la diferencia de nivel sobre la infraestructura peatonal entre la acera y la calle, se deberá hacer una rampa con gradiente máxima de 10%. Las rampas deberán construirse en los dos sentidos de las esquinas propiciando el flujo peatonal constante. Deberá tener un ancho mínimo de 1,50 metros y deberán ser construidas en forma antiderrapante.
- b. En los casos donde los predios requieran de acceso vehicular, el desnivel entre la acera y calzada debe salvarse con rampas construidas desde el cordón del caño hacia el predio ocupando el ancho de la franja verde. Los cortes para la entrada de vehículos deben respetar el espacio de acera, cordón de caño o cunetas, no deberán entorpecer ni hacer molesto el tránsito para las personas peatonas.
- c. Para la construcción de rampas de acceso vehicular que requieran modificar los sistemas de drenaje se debe mantener su capacidad hidráulica y por ningún motivo se deben obstruir o eliminar. (cordón de caño, cunetas, espaldón, entre otros). En ninguna circunstancia se debe interrumpir el paso peatonal.
- d. Donde exista desnivel entre la vía de circulación peatonal y la senda para el cruce de la calzada, debe implementarse infraestructura que garantice el cruce directo y fluido.
- e. Las rampas peatonales deben ser construidas con materiales antideslizantes y contar con barandas de protección de 90 cm (noventa centímetros) de altura, cuando existan porcentajes de pendiente de forma tal que se proteja la integridad

de las personas peatonas y que ayuden a facilitar el tránsito de personas con discapacidad.

Artículo 43.- Franjas verdes y señalética.

- a. Toda obra nueva de acera contará con la losa podotáctil.
- b. La franja verde puede variar su medida o prescindirse de ella, dependiendo del espacio existente en sitio
- c. Las soluciones basadas en la naturaleza (como árboles o arbustos), deben ser autorizadas por la Municipalidad antes de su colocación con el fin de asegurar que no afecten la transitabilidad, la seguridad ciudadana y seguridad vial y en ninguna circunstancia se permite instalar especies cuyas raíces destruyan la infraestructura peatonal.
- d. No se permiten especies con espinas o similar que puedan afectar la salud y seguridad del tránsito peatonal.
- e. Cuando por las condiciones geométricas y topográficas, se requiera salvaguardar la integridad de terrenos se podrán construir obras de protección en las zonas verdes siempre y cuando no se afecte el tránsito peatonal. Toda obra que se realice debe contar con el permiso de construcción correspondiente y la aprobación del Proceso de Control Urbano.
- f. Las franjas verdes no se utilizarán para otros fines, como el de parqueo de automóviles conforme a lo establecido en el artículo 110 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial 9078.
- g. La instalación de elementos o artículos de seguridad queda sujeto a la aprobación del Proceso de Control Urbano.

Artículo 44.- Mobiliario urbano.

- a. La Municipalidad y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), Acueductos y Alcantarillados, el Instituto Costarricense de Electricidad, la Compañía Nacional de Fuerza y Luz entre otras instituciones definirán las secciones donde se colocará mobiliario urbano. La Municipalidad, dará la aprobación de su ubicación sobre la infraestructura peatonal.
- b. Las entidades públicas y privadas que realicen obras o colocación de cualquier tipo de mobiliario en zonas destinadas a la movilidad peatonal, tanto en vías nacionales como en cantonales, previo a cualquier intervención, deberán contar con la aprobación respectiva de la Municipalidad, conforme al artículo 10 de la Ley de Movilidad Peatonal 9976.
- c. Todo el mobiliario urbano que se coloque en el cantón debe respetar la franja caminable sin afectar la continuidad de esta.
- d. Para el cambio o sustitución de mobiliario existente debe garantizarse el seguro y libre tránsito peatonal sin excepciones. En caso de que la infraestructura existente de las aceras no reúna las condiciones para garantizar la franja caminable, los interesados deberán consultar al Proceso de Control Urbano vía oficio, si se tienen

previstos proyectos de mejora para que el mobiliario urbano que se coloque cumpla lo establecido en la Ley 7600 y este reglamento, si no se tienen previstas realizar labores de mejora a corto plazo, se debe colocar el mobiliario de forma tal que no interfiera con la franja caminable. Esta colocación debe ser aceptada por el proceso encargado de la colocación del mobiliario urbano.

- e. En las intervenciones de urbanismo táctico planteadas por la institución se podrá colocar mobiliario como mesas y bancas, maceteros, entre otros a todo lo largo y ancho de la vía pública siempre y cuando no se afecte la movilidad peatonal y se cumpla con la franja caminable.
- f. Para la colocación en las aceras de cualquier elemento, ya sea rotulación, paradas, publicidad, postes de telecomunicaciones, deberá contar con un permiso de construcción, así como con la autorización de la Municipalidad.
- g. En el caso de que los elementos que se pretendan colocar generen remuneración económica a los interesados, como en el caso de vallas publicitarias MUPIS o similar, se deberá contar con una licencia municipal.
- h. Toda señalética u objeto saliente colocado en acera deberá estar a una altura mínima de 2,20 metros y no podrá entorpecer la franja caminable, no deberá sobrepasar la distancia transversal del ancho del cordón y caño.

Artículo 45.- Bajantes y canoas.

- a. La instalación de canoas y bajantes le corresponde a los propietarios o poseedores por cualquier título de los bienes inmuebles que colinden con la vía pública.
- b. Toda edificación deberá instalar canoas y bajantes y colocar tubos para evacuar las aguas pluviales directamente al caño o cuneta, mediante entubado bajo el nivel de acera. Las canoas deberán colocarse a una altura no inferior a 2,50 metros y los bajantes sobre la fachada de las edificaciones, cuyas paredes externas colinden con vía pública, no podrán salir de la pared más de 10 centímetros.
- c. Para los aleros la altura mínima será de 2,20 metros. El alero terminado con los accesorios incluidos no sobrepasará el borde final de la acera. Todo alero deberá contener su respectiva canoa y bajante y estos elementos deben estar bien sujetos o fijados.
- d. La salida de las aguas debe canalizarse al sistema de drenaje (cordón de caño, cuneta, espaldón...) o a la calle. Por ningún motivo se permite la descarga directa a las aceras, ya que se considera un riesgo para los peatones.
- e. Para realizar la salida de las aguas los interesados podrán modificar el sistema de drenaje (cordón de caño, cuneta, espaldón) cuando éste exista, así como las aceras siempre y cuando no se vea afectado su correcto funcionamiento y geometría.

Artículo 46.- Cruces peatonales.

- a. Los cruces peatonales deberán contar con prioridad de paso propiciada por medidas de pacificación vial, como la demarcación, señalética y rampa correspondiente.

- b. Las superficies de las vías de circulación peatonales deben ser firmes, antideslizantes y sin obstáculos, debiéndose evitar la presencia de piezas sueltas, tanto en la constitución del pavimento, así como también por falta de mantenimiento, la canalización de aguas y drenaje.

Artículo 47. Predios.

- a. Todo lote o predio, donde no haya construcciones o existan viviendas deshabitadas o en estado de demolición, que presenten un riesgo para la salud y presenten una capa vegetal que supere una altura de 40cm, materiales orgánicos en estado de descomposición y materiales no orgánicos (basura) deberá ser limpiado ya sea manual o mecánicamente. Conforme al artículo 84 incisos b) y h) del Código Municipal
- b. Los lotes o predios sin construcciones podrán ser cercados con un cierre en línea de propiedad.

Artículo 48.- Obstáculos. Se debe mantener la franja caminable libre de huecos y/u obstáculos en la superficie y de manera aérea: a menos de 2,20 m de altura; a más de 0,15 m de un plano lateral y sobre la superficie de tránsito peatonal.