1º publicación en el Alcance N° 158 a la Gaceta Nº 143—28/07/2022.

Publicación definitiva en la Gaceta Nº 213—08/11/2022.

MUNICIPALIDAD DE ESPARZA

Habiéndose cumplido con el plazo de Ley para someter a consulta pública EL REGLAMENTO DE MOVILIDAD PEATONAL DE LA MUNICIPALIDAD DE ESPARZA, y sin haberse recibido observaciones al respecto, este Concejo Municipal acuerda ratificarlo como Reglamento definitivo, y ordenar que se realice su publicación final en el diario oficial la Gaceta
Con la respectiva sanción y promulgación de la Alcaldía Municipal mediante Resolución N° 040-2022.

REGLAMENTO DE MOVILIDAD PEATONAL

Capítulo 1:
Objetivo 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 N°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 de cada corporación municipal en el ámbito del territorio bajo su tutela. 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 Esparza.

Capítulo 2:
Conceptos / Definiciones

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.
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.
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.

Alamedas residenciales[2]: Son aquellas vías públicas de tránsito exclusivamente peatonal. En casos determinados, pueden transformarse en vías terciarias, cumpliendo con los requisitos del artículo 9.6 de este Reglamento. Las alamedas están indicadas en la nomenclatura vial con la denominación de calles.

Alineamiento[1]: Distancia o límite físico mínimo para el emplazamiento de una edificación respecto a vías públicas, vías fluviales, arroyos, manantiales, lagos, lagunas, esteros, nacientes, zona marítimo terrestre, vías férreas, líneas eléctricas de alta tensión, zonas especiales; es emitido por la entidad competente.

Ancho libre[2]: Espacio sin obstrucciones que permite el desplazamiento uniforme sobre la franja de circulación peatonal

Área verde[1]: Áreas enzacatadas o arborizadas, de uso público, predominantemente ocupadas con árboles, arbustos o plantas, que pueden tener diferentes usos, ya sea
cumplir funciones de esparcimiento, recreación, ecológicas, ornamentación, protección, recuperación y rehabilitación del entorno.

Baranda de seguridad[2]: Armadura de remate de acera, construida para protección de las personas usuarias de la vía peatonal.

Bolardo[2]: Elemento vertical fijo que restringe el paso o estacionamiento de vehículos.

Calle pública[1]: Camino que se rige por lo dispuesto en la Ley 5060, Ley General de Caminos Públicos, de 22 de agosto de 1972.

Calzada[3]: Parte de la calle destinada al tránsito vehicular, comprendida entre cordones, cunetas o zanjas de drenaje.

Caminabilidad: Es el término dado a la medida que tan amigable es un área para llevar un estilo de vida en el que la mayor parte de las actividades cotidianas puedan hacerse moviéndose a pie sin depender de un automóvil.

Construcción de aceras: Consiste en la realización de trabajos generales en las vías peatonales, de acuerdo con lo que establezca y recomiende la Municipalidad (cordón de caño, sub-base, capa superior de las aceras y rampas).

Costo efectivo: Monto que deben pagar las personas propietarias o poseedoras, por cualquier título, de inmuebles situados en el cantón cuando el municipio deba realizar obras o servicios producto de la omisión a los deberes dispuestos en el artículo °84 del Código Municipal.

Derecho a la ciudad: El Derecho a la Ciudad es el derecho de todos los habitantes a habitar, utilizar, ocupar, producir, transformar, gobernar y disfrutar ciudades, pueblos y asentamientos urbanos justos, inclusivos, seguros, sostenibles y democráticos, definidos como bienes comunes para una vida digna. Que prioriza al interés público y social definido colectivamente, garantice un uso justo y ambientalmente equilibrado de los espacios urbanos y rurales, así como reconoce y apoya la producción social del hábitat humanos.

Derecho de vía[3]: Aquella área o superficie de terreno, propiedad del Estado, destinada al uso de una vía pública, que incluye la calzada, zonas verdes y aceras, con zonas adyacentes utilizadas para todas las instalaciones y obras complementarias. Esta área está delimitada a ambos lados por los linderos de las propiedades colindantes en su línea de propiedad. (Así reformado en Alcance N°145 a La Gaceta N°148 del 16 de agosto del 2018)

Deterioro de estructura[1]: 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.

Diseño universal[4]: Se entenderá el diseño de productos, entornos, programas y servicios que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado. El «diseño universal» no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad, cuando se necesiten.

Escalones[2]: Elementos de la superficie de desplazamiento que representan una discontinuidad para solventar una diferencia de nivel, por medio de una diferenciación de planos paralelos horizontales en los cuales se apoyan los pies para subir o bajar.

Espacio público[1]: Conjunto de los espacios de flujos (personas, comunicaciones y bienes) de dominio público. Se construye tanto de manera física por medio de la integración y conectividad de sus partes, como de forma simbólica por las interacciones sociales que se producen en él. Por su naturaleza, es el lugar donde se expresa lo colectivo, reflejando la diversidad de población y el tipo de funcionamiento de una sociedad. Por tanto, es de dominio público, donde se reconoce el derecho a circular libremente, a la accesibilidad del espacio público y a tener una ciudad habitable: el derecho a la ciudad.

Fachada[3]: Es el alzado o geometría de una edificación. Puede ser frontal, lateral o posterior. En el caso de patios internos, puede ser interior.

Finca[1]: Es el inmueble inscrito en el Registro Inmobiliario como unidad jurídica, según el Reglamento a la Ley de Catastro Nacional, Decreto Ejecutivo N°34331-J, y sus reformas o la normativa que lo sustituya.

Franja Podotáctil[2]: Superficie con relieve y con contraste visual, para permitir a las personas con discapacidad visual detectar un itinerario específico (patrón de encaminamiento) o la presencia de un peligro (patrón de advertencia) utilizando el bastón de movilidad, sintiéndola con los pies o identificándola visualmente.

Franja verde y/o de mobiliario[5]: Segmento en el cual se localiza la vegetación, instalaciones y el mobiliario/equipamiento.

IMA (Índice de Movilidad Activa): Metodología de medición de deterioro o condición de la infraestructura.

Infraestructura peatonal[1]: Aquellos elementos que brindan accesibilidad, conveniencia, continuidad, seguridad, comodidad, coherencia y disfrute a las personas peatonas, 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.

Inspección: Verificación o revisión en campo de una actividad constructiva, comercial, etc. realizada por un funcionario municipal.

Línea de construcción[3]: Una línea por lo general paralela a la del frente de propiedad, que indica la distancia del retiro frontal de la edificación o antejardín requerido. La misma demarca el límite de edificación permitido dentro de la propiedad.

Línea de propiedad[3]: La que demarca los límites de la propiedad en particular.

Línea de retiro: Espacios abiertos no edificados comprendidos entre una estructura y los linderos del respectivo predio.

Mantenimiento periódico[6]:Es el conjunto de actividades programables cada cierto período, tendientes a renovar la condición original de los pavimentos mediante la aplicación de capas adicionales de lastre, grava, tratamientos superficiales o recarpeteos

asfálticos o de secciones de concreto, según el caso, así como la restauración de taludes de corte y de relleno, señalamiento en mal estado, aceras, ciclovías, obras de protección u otras necesarias para la seguridad vial y peatonal, sin alterar la estructura de las capas del pavimento subyacente. El mantenimiento periódico de los puentes incluye la limpieza, pintura y reparación o cambio de elementos estructurales dañados o de protección.

Mantenimiento rutinario[5]: Es el conjunto de actividades que deben ejecutarse con mucha frecuencia durante todo el año, para preservar la condición operativa de la vía, su nivel de servicio y la seguridad de los usuarios. Está constituido por la limpieza de drenajes, el control de la vegetación, las reparaciones menores de los pavimentos de concreto asfáltico, concreto hidráulico, y de tratamientos superficiales bituminosos, el bacheo manual o mecanizado de las superficies de ruedo constituidas por materiales granulares expuestos, las reparaciones menores de aceras y ciclovías, el mantenimiento ligero de los puentes, de las obras de protección u otras necesarias para la seguridad vial y peatonal, y demás obras de arte, así como la restitución de la demarcación y el señalamiento.

Mejoramiento[5]: Es el conjunto de mejoras o modificaciones de los estándares horizontales o verticales de los caminos, relacionados con el ancho, el alineamiento, la curvatura o la pendiente longitudinal, a fin de incrementar la capacidad de la vía, la velocidad de circulación y aumentar la seguridad de los vehículos. También se incluyen dentro de esta categoría, la ampliación de la calzada, el cambio del tipo de superficie de tierra a material granular expuesto o de este a pavimento bituminoso o de concreto hidráulico entre otros, y la construcción de estructuras tales como alcantarillas mayores, puentes, intersecciones, espaldones, aceras, ciclovías, cunetas, cordón y caño.

Mobiliario urbano[2]: Es el conjunto de objetos y piezas de equipamiento instalados en la vía pública para varios propósitos. En este conjunto se incluyen bancas, barreras de tráfico, buzones, bolardos, picobas, paradas de transporte público, teléfonos públicos, rótulos señales de tránsito, postes, hidrantes entre otros.

Movilidad activa[1]: 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.

Movilidad sostenible[1]: 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

Movilidad[2]: 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.

Obra nueva de acera[1]: 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.

Obras aéreas en derechos de vía[3]: Tendido de líneas de energía eléctrica, alumbrado y telecomunicaciones en derechos de vía, que incluye sus soportes y anclajes tales como torres, postes, tirantes, puntales o similares.

Obstáculo vía peatonal: Todo aquel elemento que interfiera con la movilidad fluida y continua.
Participación Ciudadana: La participación ciudadana se entiende como la intervención de personas ciudadanos en la esfera pública en función de intereses sociales de carácter particular.
Paso peatonal[1]: 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.
Peatón[1]: 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 1 O km/h para su movilidad.
Persona propietaria: La persona física o jurídica que ejerce el dominio sobre bienes inmuebles o predios en virtud de título habilitante inscrito en el registro nacional.
Plan de Movilidad Activa 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.
Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo[5]: 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.
Predio[3]: Terreno, propiedad, lote, finca o fundo, inscrito o no en el Registro Público.
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.
Rampa[2]: Plano inclinado dispuesto para subir y bajar por él, en distintos niveles.
Rasante[3]: Línea que representa, en alzado, la superficie de una carretera, puente u obra en general, y que normalmente coincide con el eje longitudinal de la misma
Reconstrucción[5]: Es la renovación completa de la estructura de la vía, con previa demolición parcial o total de la estructura del pavimento, las estructuras de puente, los sistemas de drenaje y las obras de arte.
Rehabilitación[5]: Reparación selectiva y refuerzo del pavimento o de la calzada, previa demolición parcial de la estructura existente, con el objeto de restablecer su capacidad estructural y la calidad de ruedo originales. Considera también la construcción o reconstrucción de aceras, ciclovías u otras necesarias para la seguridad vial y peatonal y los sistemas de drenaje. Antes de cualquier rehabilitación en la superficie de ruedo, deberá verificarse que los sistemas de drenaje funcionen bien. En el caso de los puentes y alcantarillas mayores, la rehabilitación comprende las reparaciones mayores tales como el cambio de elementos o componentes estructurales principales, el cambio de la losa del piso, la reparación mayor de los bastiones, delantales u otros. En el caso de muros de contención se refiere a la reparación o cambio de las secciones dañadas o a su reforzamiento, posterior al análisis de estabilidad correspondiente.
Tejido Urbano: Estructura físico-espacial integrada por sistemas complementarios, continuos, contiguos, conexos y complementarios entre sí, como lo son configuración predial, vialidad, espacio construido y no construido. Los anteriores sistemas delimitan un núcleo urbano determinado de escala variable.

Vía pública[3]: Es todo terreno de dominio público y de uso común, inalienable e imprescriptible, que por disposición de la autoridad administrativa se destina al libre tránsito de conformidad con las leyes y reglamentos de planificación; incluye acera, cordón, caño, calzada, franja verde, así como aquel terreno que de hecho esté destinado ya a ese uso público. Además, se destinan a la instalación de cualquier canalización, artefacto, aparato o accesorio perteneciente a una obra pública o destinado a un servicio público. De conformidad con la Ley de Caminos Públicos, se clasifican en red vial nacional y red vial cantonal. (Así reformado en La Gaceta N°89 del 22 de mayo del 2018)
Vías peatonales o Bulevar[1]: Vía pública terrestre que ocupa, total o parcialmente, el área comprendida por el derecho de vía jerarquizado para un uso prioritario por parte del peatón. En dichas vías, la utilización por otros modos de transporte estará restringida o prohibida, a excepción de vehículos de emergencias y otros que las administraciones locales o nacionales consideren como indispensables con su debida justificación técnica.

Capítulo 3:
Roles y responsabilidades

Artículo 3: Obras. La corporación municipal ejecutará las obras de mantenimiento, rehabilitación y construcción de manera directa, así como la construcción de obra nueva de acuerdo con su planificación, de forma tal que el servicio no se vea afectado.

Artículo 4: Notificaciones e Inspecciones. La corporación municipal será la encargada de realizar periódicamente las inspecciones de las vías peatonales del cantón, con el fin de verificar su estado, para efectos de mantenimiento y determinar su grado de deterioro.
En caso de que la municipalidad técnicamente determine la necesidad de mantenimiento, rehabilitación o construcción, procederá a realizar la notificación respectiva 15 días hábiles antes de iniciar la obra[7] a las personas físicas o jurídicas, propietarias o poseedoras por cualquier título de bienes inmuebles sobre la obra a realizar.

Artículo 5: Prioridad de atención para el mantenimiento, rehabilitación y construcción de aceras. La corporación municipal deberá diseñar, aprobar y ejecutar el plan de movilidad sostenible del cantón incorporándose al Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo.
Durante el periodo que se diseña o actualiza el instrumento de planificación de movilidad sostenible, la comisión realizará la priorización con base en la tabla de la norma INTE W85 y el artículo 9 de la Ley de Movilidad N°9976.

Artículo 6: Deberes de las personas propietarias o poseedoras. Son deberes de las personas propietarias o poseedoras de los inmuebles ubicados en el cantón Esparza, velar por el cuidado y resguardo de la infraestructura pública de las aceras. Por motivo de efectuar alteraciones o reparaciones de construcciones que afecten la seguridad de personas peatonas, la persona propietaria o poseedora debe solicitar a la municipalidad el permiso para el cierre temporal de aceras y establecer una ruta alterna que complete el espacio caminable y accesible como alternativa segura durante toda la intervención.

Artículo 7: La municipalidad ejecutará las obras de reparación o sustitución de manera directa, de forma tal que el servicio no se vea afectado, conforme el artículo 16 de la Ley de Movilidad Peatonal N°9976.
Artículo 8: La municipalidad se encuentra facultada para colocar, en las aceras, cualquier dispositivo de seguridad que pueda garantizar la seguridad de las personas ciudadanas y proteger la infraestructura pública conforme al artículo 11 de la Ley de Movilidad Peatonal N°9976.

Artículo 9: La municipalidad se encuentra facultada para realizar las labores de construcción de obra nueva de acera de forma directa, con el fin de garantizar la accesibilidad y la seguridad de todas las personas, posterior a la debida notificación a las personas propietarias o poseedoras de los inmuebles. Conforme al artículo 83 bis del Código Municipal.

Artículo 10: El costo efectivo de estas obras nuevas se trasladará a las personas propietarias o poseedoras de los inmuebles.
La persona propietaria o poseedora por cualquier título de bien inmueble, cuyo acceso se vea comprometido por la construcción de aceras frente a su propiedad, deberá realizar las modificaciones necesarias a lo interno de su propiedad por su cuenta, para habilitar el acceso a la vía pública desde su bien inmueble, respetando la normativa vigente, lo anterior conforme al artículo 15 de la Ley de Movilidad Peatonal N°9976, y se le prohíbe cualquier intervención a realizar sobre la vía pública previo permiso municipal.

Artículo 11: La municipalidad podrá eliminar cualquier obstáculo existente en la vía pública peatonal que dificulte o interrumpa de alguna forma la movilidad peatonal, Conforme al artículo 17 de la Ley de Movilidad Peatonal N°9976.

Artículo 12: El derecho de vía pública peatonal debe ser respetado por las instituciones y empresas que brinden el servicio correspondiente, en caso de que se encuentre obstrucción en la vía peatonal, se le notificara a la empresa, institución o particulares dueños de propiedades, correspondiente y tiene un plazo de 30 días hábiles para remover la obstrucción y dejar el derecho de vía en óptimas condiciones según se establece en este reglamento.

Artículo 13: Uso del espacio público. La corporación municipal determinará, respetando el ancho mínimo de circulación, el permiso de uso espacial del espacio público para actividades.

Capítulo 4:
Diagnóstico y participación

Artículo 14: Participación en la etapa de diseño de obras. Podrán ser incluidas dentro del planeamiento y construcción de las obras, aquellas recomendaciones de las personas usuarias relacionadas a las necesidades y usos de la infraestructura peatonal.
Las corporaciones municipales procurarán incluir en sus planes viales 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 15: Participación en la etapa de construcción de infraestructura peatonal. Se podrán realizar mejoras en las aceras mediante la modalidad participativa de obras, bajo el marco de un convenio entre la corporación municipal y asociaciones de desarrollo local y/o grupos organizados que representan a la sociedad civil, sin ser necesarios traslados de fondos; en caso de que la zona con necesidad de intervención se encuentre fuera del casco urbano o zona priorizada.
Aplicando en este caso los recursos provenientes de la Ley Reguladora de la Actividad Portuaria de la Costa del Pacífico Ley 8461, asignados por los concejos de distritos para la construcción de aceras, de acuerdo al diagnóstico vigente realizado por la municipalidad.

Artículo 16: Participación y Gobernanza. La Municipalidad de Esparza, por medio a la Contraloría de Servicios, recibirá cualquier requerimientos y solicitudes relacionadas con la infraestructura peatonal y/o conflictos de movilidad, donde se exponga la seguridad o integridad de las personas peatonas. La atención debe ser priorizada para la población en condición de vulnerabilidad por su grupo de edad, género, situación de discapacidad, condición socioeconómica u otra que el contexto demande.
La atención a estos requerimientos y solicitudes está sujeto al Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo de la Municipalidad de Esparza.

Artículo 17: Diagnóstico. Las corporaciones municipales deben desarrollar una etapa de diagnóstico dentro del proceso de elaboración del plan de movilidad peatonal sostenible. Durante esta etapa se deberá incluir la infraestructura peatonal dentro del inventario de la Red Vial Cantonal, estableciendo así indicadores que permitan analizar y documentar las necesidades de todas las personas, con respecto a sus 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 de Conservación y Desarrollo.
Las corporaciones municipales procurarán utilizar instrumentos como: encuestas de origen-destino, mapeo de actores, estadísticas de seguridad, grupos focales, el índice de Movilidad Activa y/u otros indicadores técnicos y sociales para levantar y monitorear la información necesaria.

Artículo 18: Participación en la etapa de planificación comunal. La corporación municipal deberá organizar, preferiblemente con el acompañamiento técnico de otras entidades públicas y privadas, más de un proceso de participación ciudadana dentro de la etapa de diagnóstico y deberán también desarrollar al menos una consulta de validación, dentro del proceso de elaboración del plan de movilidad activa sostenible 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 constituidas como lo son la niñez, personas con discapacidad, personas adolescentes, personas adultas mayores, personas jóvenes, indígenas u otro colectivo social.

C)Otros grupos organizados de la comunidad, tales como comité de caminos, colectivos en movilidad, entre otros.
D)Consejo de Distrito.
E) 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).

Capítulo 5:
Planificación

Artículo 19: La planificación, diseño, construcción y mantenimiento de las obras de infraestructura peatonal se realizarán de acuerdo con las labores propuestas en el Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo de la Municipalidad de Esparza en el periodo que establece dicho plan, el mismo debe actualizarse cada 5 años.
La Municipalidad de Esparza deberá nombrar una comisión entre las unidades competentes en el tema para su ejecución.

Artículo 20: El presupuesto disponible para el mantenimiento de la infraestructura peatonal y construcción de aceras, en cumplimiento del artículo 84 del Código Municipal se distribuirá según lo determine el diagnóstico del plan de movilidad peatonal, ajustándose a la necesidad real del cantón. Con los recursos provenientes del primer año se realizará el diagnóstico técnico para la construcción de aceras, que servirá de base para la formulación del presupuesto y posterior a la ejecución de los recursos en las obras necesarias para el acatamiento de la presente ley.

Capítulo 6:
Infraestructura y diseño

Artículo 21: 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 metro veinte según lo indica la Ley 7600 de franja caminable de acuerdo con los aforos o en su defecto lo que indique el plano de catastro dando una línea concordante con el entorno, 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. Los diseños de la infraestructura peatonal estarán inmersos dentro del diagnóstico que realizara la Municipalidad de Esparza.
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 del predio al que corresponden.

d) 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.
e) Para cada construcción de aceras el ancho será establecido por la Municipalidad de Esparza, en el caso de la red vial cantonal o el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y sus consejos para la red vial nacional en la notificación correspondiente, conforme al estudio técnico respectivo, tanto en rutas cantonales y nacionales, en los casos que considere necesario, se adjuntará un croquis o diseño.
f) Cualquier elemento urbano que se desee colocar, como postes, hidrantes, torres de telefonía, arbustos o cualquier otro, se deberá colocar en la franja de mobiliario respetando y dejando la franja caminable libre de obstáculos.
g) 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%.
h) Las corporaciones municipales cuentan con la potestad de modificar el perfil de la calle completa para el rediseño de las vías (peatonal, ciclista y vehicular).
i) Todo proyecto de desarrollo de vivienda que se realice en el cantón, deberá considerar la construcción de aceras

Artículo 22: 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, entiéndase superficies sin filos, huecos, grietas, con pendiente transversal y longitudinal no superiores a lo solicitado en la ley 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 Ley de igualdad de Oportunidades para las personas con discapacidad Nº 7600.

Artículo 23: 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 de mobiliario, excepto en las zonas residenciales con aceras que tienen área verde junto al cordón, en las cuales los cortes deben limitarse al ancho de tales áreas verdes. Los cortes para la entrada de vehículos a las fincas o lotes 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 y caño, cunetas, espaldón, entre otros), bajo 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 24: Franjas verdes y señalética

a) La Municipalidad y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) definirán los sectores que contarán con la franja de mobiliario.
b) Las áreas verdes tendrán preferiblemente una dimensión mínima de 30cm de ancho.
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 bajo 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 municipio.
f) Las áreas 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 N°9078.
g) La Municipalidad y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) se encuentran facultados para colocar, en las aceras, cualquier dispositivo necesario para garantizar la seguridad de los ciudadanos y proteger la infraestructura pública. Conforme el artículo 11 de la Ley de Movilidad Peatonal N°9976.
h) La instalación de elementos o artículos de seguridad queda sujeto a la aprobación del municipio. El propietario o poseedor por cualquier título de bien inmueble debe abstenerse de obstaculizar el paso por la infraestructura peatonal con cualquier artefacto o “elemento de seguridad”, aunque en teoría estos elementos no afecten el tránsito peatonal. La Municipalidad y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y sus consejos podrán colocar este tipo de elemento o mobiliario urbano u otorgar su aprobación de colocación a un privado.

Artículo 25: Mobiliario urbano

a) La Municipalidad de Esparza 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 sobre la franja de mobiliario. La Municipalidad o el MOPT, darán 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 N°9976.
c) Todo el mobiliario urbano que se coloque en el cantón debe respetar la franja caminable sin afectar la continuidad de la misma.
d) Si la colocación del mobiliario afecta la franja caminable y por ende la loseta guía existente, se deberán realizar todas las modificaciones necesarias para garantizar la continuidad de ambas (corre por cuenta propia del interesado que coloca el mobiliario).
e) 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 a la Municipalidad Esparza vía oficio dirigido al Departamento de Gestión Vial encargado de la colocación del mobiliario urbano, 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.
f) Esta colocación debe ser aceptada por el proceso encargado de la colocación del mobiliario urbano.
g) 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.
h) 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.
i) 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.
j) 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 26: 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, deberá contar con el visto bueno de la corporación municipal.

Artículo 27: Cruces peatonales

a) Los cruces peatonales deberán contar con prioridad de paso propiciada por medidas de planificación 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 28: Obstáculos

a) 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 y a más de 0,15 m de un plano lateral y sobre la superficie de tránsito peatonal.

Capítulo 7:
Financiamiento de la infraestructura peatonal.

Artículo 29: Se cobrará una tasa según el artículo 83 del Código Municipal por las siguientes obras y costos:

1. Por el mantenimiento y rehabilitación de aceras que se encuentren en el estado que establece el artículo 22 del presente reglamento.
2. Por el 50% dejado de percibir del costo total de la construcción de aceras frente a propiedades que constituyan un bien único de las personas propietarias de acuerdo con el artículo 2 de la ley 7337.
3. Por el costo de las aceras o infraestructura peatonal frente a propiedades cuyas personas propietarias o poseedoras demuestran carencia de recursos económicos suficientes de conformidad con el artículo 84 del Código Municipal. En estos casos se eximirá el pago previa solicitud de la persona interesada y deberá presentar certificación o constancia de encontrarse en el Sistema Nacional de Información y Registro Único de Beneficiarios del Estado SINIRUBE.
4. Como capital de trabajo para la construcción de aceras frente a las propiedades de las personas propietarias que no se acojan a la propuesta de construcción y pago que realice la municipalidad de conformidad con el artículo 83 bis del Código Municipal.

La tasa entrará en vigencia 30 días hábiles después de la publicación en la Gaceta.
La tasa incluirá todos los costos efectivos para el año presupuestario según el plan respectivo, incluye las obras establecidas en el presente artículo más el 10% de utilidad para desarrollarlo.
La tasa se fijará y cobrará proporcionalmente entre los contribuyentes del distrito según el valor registrado de la propiedad. Se calculará en forma anual y se cobrará en tractos trimestrales sobre saldo vencido.

Se cobrará un cincuenta por ciento (50%) de esta tasa en el caso de inmuebles que constituyan bien único de los sujetos pasivos (personas físicas) y tengan un valor máximo equivalente a cuarenta y cinco salarios base establecidos en el artículo 2 de la Ley 7337.

Artículo 30: La Municipalidad de Esparza realizará las labores de construcción de obra nueva de aceras de forma directa, con el fin de garantizar la accesibilidad, la integridad y la seguridad de todas las personas, previa notificación a la persona propietaria.
La Municipalidad, a partir de la vigencia del presente reglamento, dispondrá como capital de trabajo, para la construcción de obras que faciliten la movilidad peatonal, el cinco por ciento (5%) de los recursos provenientes de la Ley 7509, Impuesto sobre Bienes Inmuebles, de 9 de mayo de 1995, 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.
La Municipalidad destinara un porcentaje anual de estos recursos provenientes del 1% de los recursos provenientes de la Ley 7509 para la construcción de aceras, para solventar los gastos administrativos y la contratación del personal necesario para la ejecución del diagnóstico de aceras mencionado en el art 17 de presente reglamento.
La persona contratada será la responsable de notificar, de llevar el seguimiento, control y cobro de lo contemplado en la ley 9976 de movilidad peatonal y la ley 7600.
De igual manera podrá disponer de los fondos indicados en el inciso b) del artículo 5 de la Ley 8114, Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias y Ley 9329, Primera Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal, según la planificación que realice la municipalidad.
El costo efectivo de estas obras nuevas se trasladará a la persona propietaria o poseedora por cualquier título de bienes inmuebles.
El costo efectivo de las obras, a solicitud del propietario o poseedor podrá pagarse en pagos mensuales o trimestrales hasta en el plazo máximo de 18 meses.
Una vez notificado la persona propietaria o poseedora por cualquier título del bien inmueble, se dará el plazo de 15 días hábiles para la suscripción de un compromiso de pago de las obras a realizar, el mismo contendrá una clara definición de las obras, el costo total de las mismas, el plazo y la forma de pago.
En caso de negativa de la persona propietaria o poseedora del inmueble a suscribir el compromiso de pago, una vez construida la obra, deberá reembolsar el costo efectivo en el plazo máximo de ocho días hábiles; de lo contrario, deberá cancelar por concepto de multa un cincuenta por ciento (50%) del valor de la obra, sin perjuicio del cobro de los intereses moratorias, respetando para lo anterior el debido proceso.
No podrá invocarse contra la Administración ninguna cláusula suscrita entre privados que exima a la persona propietaria o poseedora del pago de las obras previstas. No obstante, cualquier persona tercera podrá pagar por la persona deudora, caso en el cual la Municipalidad girará la respectiva certificación para que pueda subrogarse el pago.
Con base en un estudio técnico previo que considerará todos los costos y la metodología para establecerlos, el Concejo Municipal fijará los precios por metro cuadrado, mediante acuerdo emanado de su seno, el cual deberá publicarse en La Gaceta para entrar en vigencia. 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 31: La Municipalidad de Esparza dispondrá de un 10% de la recaudación del mantenimiento de las vías peatonales para contratar a personal necesario para ejecutar Ley de Movilidad Peatonal N°9976.

_____

[1] Reglamento de Fraccionamiento y Urbanizaciones
[2] Extraído del RDU_MSJ
[3] Reglamento de Construcciones
[4] Guía integrada para la verificación de accesibilidad en el espacio físico CFIA
[1] Reglamento de Fraccionamiento y Urbanizaciones
[5] Norma INTECO W85
[6] Reglamento al inciso b) del artículo 5 de la Ley N° 8114 "Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias No. 40138 -MOPT

Margoth León Vásquez
Secretaria Concejo Municipal Esparza