CONACAM
Consejo Nacional de Capacitación Municipal

UNGL

GUÍA DIDÁCTICA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LA

LEY DE MOVILIDAD PEATONAL Nº 9976

- OBJETO Y ALCANCE
- CONCEPTOS Y DEFINCIONES
- ROLES Y RESPONSABILIDADES DE LAS MUNICIPALIDADES
- DIAGNÓSTICO Y PARTICIPACIÓN
- PLANIFICACIÓN
- INFRAESTRUCTURA Y DISEÑO
- FINANCIAMIENTO

OBJETO Y ALCANCE

La presente guía tiene por objeto facilitar el acceso a los principales lineamientos que se derivan de Ley de Movilidad Peatonal N°9976, de conformidad con el sistema de transporte multimodal y espacios públicos que prioriza la movilidad de las personas de forma segura, inclusiva y accesible.

El documento pretende covertirse en una herramienta de consulta para autoridades y funcionarios municipales en relación con la implementación de todos los alcances de dicha Ley y los principales cambios respecto a la gestión anterior.

Esta síntesis ofrece una compilación de algunos de los principales planteamientos de este referente legal, mas no se constituye en una versión completa del mismo.

CONCEPTOS Y DEFINICIONES

ACERA

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.

INFRAESTRUCTURA PEATONAL

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, islas, sendas, dispositivos de control de flujos, señalética, mobiliario, dispositivos de soporte para la seguridad, entre otros que garanticen el cumplimiento de las condiciones anteriores.

MOVILIDAD ACTIVA

Uso de cualquier medio de transporte que requiera tracción humana, para desplazarse de un lugar a otro, adicionales a la movilidad peatonal, tales como patinetas, bicicletas, sillas de ruedas, patines, entre otros.

MOVILIDAD SOSTENIBLE

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 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.

CRUCE PEATONAL

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.

ÁREA VERDE

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.

FRANJA VERDE Y/O DE MOBILIARIO

Segmento de la acera en el cual se localiza la vegetación, instalaciones y el mobiliario/equipamiento. Se encuentra entre la franja caminable y la calzada.

FRANJA DE CIRCUACIÓN

Segmento de una acera, destinado exclusivamente al paso de los peatones.

FRANJA DE TRANSICIÓN

Segmento de la acera, ubicada inmediatamente adyacente al predio.

FRANJA PODOTÁCTIL

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.

ANCHO LIBRE

Espacio sin obstrucciones que permite el desplazamiento uniforme sobre la franja de circulación peatonal.

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.

DERECHO DE VÍA

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)

CALZADA

Parte de la calle destinada al tránsito vehicular, comprendida entre cordones, cunetas o zanjas de drenaje.

ÍNDICE DE MOVILIDAD ACTIVA (IMA)

Metodología de medición de deterioro o condición de la infraestructura.

VÍA PÚBLICA

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 la acera (sus tres franjas), cordón, caño, calzada, 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)

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.

ROLES Y RESPONSABILIDADES DE LAS MUNICIPALIDADES

ARTÍCULO 3: OBRAS

La corporación municipal ejecutará las obras de mantenimiento, rehabilitación y construción 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 6: DEBERES DE LAS PERSONAS PROPIETARIAS O POSEEDORAS

Son deberes de las personas propietarias o poseedoras de los inmuebles ubicados en el cantón, 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 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 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 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.

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 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 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 de ser incluidos en el plan vial quinquenal o plan estratégico municipal.

ARTÍCULO 18: PARTICIPACIÓN EN LA ETAPA DE PLANIFICACIÓN COMUNAL

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

PLANIFICACIÓN

ARTÍCULO 19

CASO 1: CON PLAN QUINQUENAL

La planificación, diseño, construcción y mantenimiento de las obras de infraestructura peatonal se realizarán de acuerdo con las labores propuestas en el Plan quinquenal de la Municipalidad en el periodo que establece dicho plan, el mismo debe actualizarse cada 5 años según la actualización del plan quinquenal. La municipalidad deberá nombrar una comisión entre las unidades competentes en el tema para su ejecución.

CASO 2: SIN PLAN QUINQUENAL

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

ARTÍCULO 20:

Este Reglamento se vincula directamente con el Plan de Ordenamiento Territorial Municipal

ARTÍCULO 21:

El presupuesto disponible para el mantenimiento de la infraestructura peatonal aceras y cumplimiento del artículo 84 del código municipal se distribuirá de la siguiente forma:

PRESUPUESTO DISPONIBLE PARA MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA PEATONAL

Obras por realizar	Porcentaje del presupuesto
Construcción de cordones de caño cuando sea requerido	15%
Construcción de rampas peatonales	15%
Colocación de loseta podotáctil	15%
Obras complementarias (arbolado, techado, iluminación peatonal, paradas de autobuses, cruces, entre otros).	15%
Mantenimiento de las aceras según Plan de Movilidad Sostenible Municipal (actualizado cada 5 años)	40%

INFRAESTRUCTURA Y DISEÑO

ARTÍCULO 22: 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) 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.

c) Cualquier elemento o mobiliario 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 de circulacion libre de obstáculos.

ARTÍCULO 23: 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 deberá ajustarse a lo establecido en Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad Nº 7600.

ARTÍCULO 24: 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 continuo. Deberá tener un ancho mínimo de 1,50 metros y deberán ser construidas en forma antiderrapante.

b)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.

ARTÍCULO 25: 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)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.

ARTÍCULO 26: 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 sobre la franja de mobiliario. La Municipalidad o el MOPT, darán la aprobación de su ubicación sobre la infraestructura peatonal.

b)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 respete con la franja de circulación.

i)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 27: BAJANTES Y CANOAS

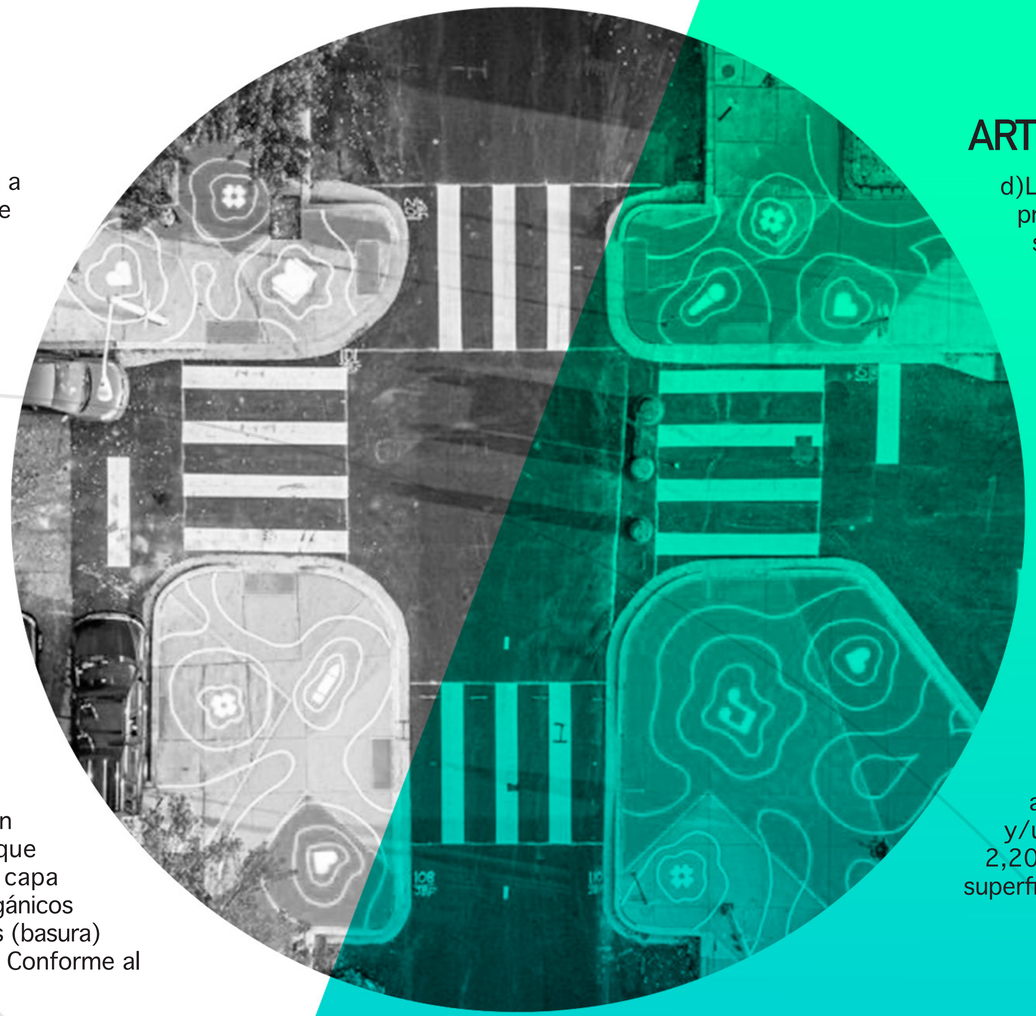
a) La instalación de canoas y bajantes le corresponde a los propietarios o poseedores por cualquier título de los bienes inmuebles que colinden con la vía pública.

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.

ARTÍCULO 29: PREDIOS

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.



ARTÍCULO 28: CRUCES PEATONALES

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

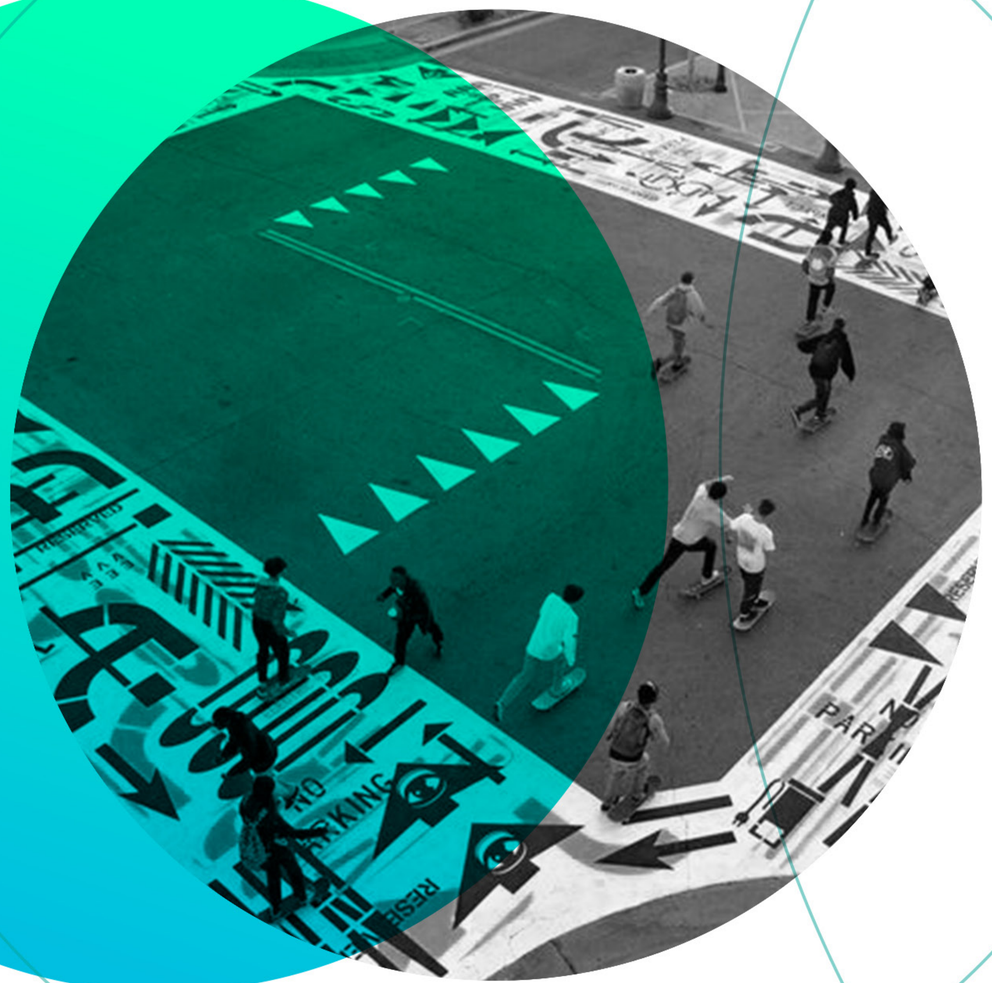
e)Las superficies de las vías de circulación peatonales deben ser firmes, antideslizantes y sin obstáculos, debiéndose evitar la presencia de piezas sueltas, tanto en la constitución del pavimento, así como también por falta de mantenmiento, la canalización de aguas y drenaje.

f)Las zonas inmediatas a los cruces, deben permanecer libre de obstáculos físicos y visuales, demarcarse reglamentariamente e iluminarse apropiadamente.

ARTÍCULO 30: OBSTÁCULOS

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

FINANCIAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA PEATONAL



ARTÍCULO 31:

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 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 propietarios 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.

ARTÍCULO 32:

La Municipalidad 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.

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.