

ALCANCE N° 177 A LA GACETA N° 203

Año CXLVI

San José, Costa Rica, miércoles 30 de octubre del 2024

31 páginas

PODER EJECUTIVO

DECRETOS

CONTRATACIÓN PÚBLICA

LICITACIONES

REGLAMENTOS

MUNICIPALIDADES

REGLAMENTOS

MUNICIPALIDADES

MUNICIPALIDAD DE SAN CARLOS

El Concejo Municipal de San Carlos en su Sesión Ordinaria celebrada el lunes 12 de agosto del 2024, en el Salón de Sesiones de la Municipalidad de San Carlos, Artículo N° XVI, Acuerdo N° 49, Acta N° 49, ACORDÓ: Con base en el oficio MSCAM-SJ-1009-2024, emitido por el Departamento de Servicios Jurídicos de la Municipalidad de San Carlos, se determina, aprobar el Reglamento de Movilidad Peatonal del Cantón de San Carlos.

REGLAMENTO DE MOVILIDAD PEATONAL DEL CANTÓN SAN CARLOS

Capítulo I

Aspectos Generales

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, autónoma, ágil, accesible e inclusiva.

Artículo 2°—Alcance. El presente reglamento tiene como alcance la jurisdicción de la corporación municipal en el ámbito del territorio bajo su tutela. Las disposiciones de este reglamento son aplicables a toda persona física o jurídica, propietaria de bienes inmuebles ubicados en el cantón de San Carlos.

Artículo 3°—Definiciones. Para los efectos de aplicación del presente reglamento, se establecen las siguientes definiciones:

1. **Accesibilidad:** conjunto de medidas técnicas destinadas a garantizar la circulación de personas con discapacidad, en condiciones de equidad al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones.
2. **Acera:** área de la vía pública destinada al uso de peatones, para garantizar la movilidad, seguridad, conectividad y otros fines y funciones sociales y económicos 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.
3. **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.
4. **Alineamiento:** 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.
5. **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.
6. **Bolardo:** elemento vertical fijo que restringe el paso o estacionamiento de vehículos.
7. **Calle pública (calzada):** camino que se rige por lo dispuesto en la Ley 5060, Ley General de Caminos Públicos.
8. **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).
9. **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.

10. Diseño universal: 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.
11. 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 humano.
12. 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.
13. Escalones: 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.
14. Fachada: Es el alzado o geometría de una edificación. Puede ser frontal, lateral o posterior. En el caso de patios, puede ser interior.
15. Finca: 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.
16. Infraestructura peatonal: aquellos elementos que brindan accesibilidad, conveniencia, continuidad, seguridad, comodidad, coherencia y disfrute de los 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 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.
17. Línea de propiedad: La que demarca los límites de la propiedad en particular.
18. Mantenimiento: Conjunto de actividades programables periódicamente, tendientes a renovar la condición original de la infraestructura peatonal y aceras.
19. Mobiliario urbano: 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.
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. Movilidad activa: 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.
22. 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 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.
23. Nodos institucionales: espacios de alta convergencia y afluencia de personas en distintos modos de movilización, como en sitios de interés público e instituciones del Estado tales como educativas, financieras, de salud, comercio, servicios, entre otras.

24. Obra nueva de acera: 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.
25. 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.
26. Paso peatonal: espacio acondicionado, a nivel 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.
27. Peatón: 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.
28. 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.
29. Predio: terreno, propiedad, lote, finca o fundo, inscrito o no en el Registro Público.
30. Rampa: plano inclinado dispuesto para subir y bajar por él, en distintos niveles.
31. Rehabilitación: Reparación selectiva y refuerzo de la acera, 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 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.
32. UTGVM: Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal.
33. Vías peatonales o bulevar: 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.
34. 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 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.

Artículo 4º—Responsable de ejecución. La Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal (UTGVM) ejecutará las obras de construcción, mantenimiento y rehabilitación de las aceras existentes del cantón de San Carlos, de manera directa, conforme a la planificación municipal, de forma tal que el servicio no se vea afectado.

Artículo 5º—Criterios de priorización. Para la determinación de intervención de mejora de aceras existentes y/o construcción de nuevas aceras, aplicarán como criterios de priorización: nodos institucionales, centros educativos y de atención primaria, centros de salud, brindar accesibilidad de manera segura a oportunidades de recreación, económicas, educativas y laborales, así como habilitar actividades de socialización y disfrute de dichos espacios.

Artículo 6º—Planificación. La Municipalidad deberá incluir dentro de sus planes anuales y plan quinquenal, la planificación de mantenimiento, rehabilitación y construcción de aceras nuevas para los distritos del cantón de San Carlos, debiendo definir el contenido presupuestario anual, así como los distritos a intervención conforme al presente reglamento.

CAPÍTULO II
Sección I
Diagnóstico y ejecución

Artículo 7°—Determinación de necesidades. La determinación según las necesidades y los criterios de priorización de los lugares a intervenir, según el presente reglamento, serán establecidas en primer término considerando las propuestas por parte de los Concejos de Distrito del lugar. 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 para que sean valoradas y determinadas por los Concejos de distrito.

De igual manera podrá la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal (UTGVM), amparada en aspectos técnicos que justifiquen una necesidad urgente y criterios de priorización, determinar lugares a intervenir según el presente reglamento, sin necesidad de la intervención o participación del Concejo de Distrito.

Artículo 8°—Presentación de solicitudes. Los Concejos de Distrito deberán presentar las solicitudes de intervención según lo establecido en el artículo anterior, ante la UTGVM, durante el transcurso del año, y serán analizadas por la UTGVM para determinar su viabilidad técnica según lo establecido en el artículo 5° del presente reglamento. La UTGVM emitirá un informe ante la Comisión Municipal de Movilidad Peonatal para su respectivo análisis y aprobación.

Artículo 9°—Etapas de construcción de infraestructura peatonal. Conforme al informe de priorización técnico emitido por la UTGVM, esta procederá a realizar la programación de intervención y ejecución de las obras, ya sean de mejoramiento y conservación de aceras existentes o bien construcción de aceras nuevas. Se deberá incluir la infraestructura peatonal dentro del inventario de la Red Vial Cantonal, todo lo anterior de conformidad con la normativa legal vigente y directrices emitidas en relación.

Artículo 10.—Deberes de las personas propietarias o poseedoras. Son deberes de las personas propietarias o poseedoras de los inmuebles ubicados en el cantón de San Carlos, velar por el cuidado y resguardo de la infraestructura pública de las aceras.

Para efectos de realizar alteraciones o reparaciones en construcciones que afecten la seguridad de personas peatonas, la persona propietaria o poseedora deberá presentar a la UTGVM el plan de intervención, el cual deberá ser analizado y autorizado por dicho departamento conforme a los términos y condiciones establecidas por la normativa legal vigente. 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 11.—Ejecución de obras por parte de terceros administrados. Se podrán realizar mejoras de mantenimiento y conservación de aceras existentes, así como la construcción de nuevas aceras por parte de las personas propietarias o poseedoras de los inmuebles ubicados en el cantón de San Carlos u asociaciones de desarrollo local y/o grupos organizados que representan a la sociedad civil, para lo cual se deberá presentar a la UTGVM el plan de intervención, el cual deberá ser analizado y autorizado por dicho departamento conforme a los términos y condiciones establecidas por la normativa legal vigente.

Artículo 12.—La UTGVM 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 Peonatal N°9976.

Artículo 13.—La UTGVM 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 a lo artículos 83 bis y 84 del Código Municipal.

Artículo 14.—El costo efectivo de estas obras nuevas se trasladará a las personas propietarias o poseedoras de los inmuebles con base a lo establecido en el artículo 26 del presente reglamento, y a los artículos 83, 84 y siguientes del Código Municipal.

Artículo 15.—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 Peonatal N°9976, y se le prohíbe cualquier intervención a realizar sobre la vía pública sin contar de previo con permiso municipal.

Artículo 16.—Eliminación de obstáculos. La UTGVM 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 Peonatal N° 9976.

Artículo 17.—Derecho de vía. El derecho de vía pública peatonal debe ser respetado por la 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 o institución correspondiente y esta 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.

Sección II

Comisión Municipal de Movilidad Peatonal

Artículo 18.—Funciones de la Comisión de Movilidad Peatonal. La Comisión Municipal de Movilidad Peatonal: será la responsable de realizar las gestiones de análisis, priorización y determinación de las aceras a intervenir, sean existentes o nuevas, conforme a los criterios de priorización establecidos en el presente reglamento.

Artículo 19.—Conformación de la Comisión de Movilidad Peatonal. La Comisión Municipal de Movilidad Peatonal estará conformada por un representante del Departamento de Desarrollo y Control Urbano, un representante de la Alcaldía Municipal nombrado por parte del Alcalde, un representante de la Dirección de Hacienda, un representante de los síndicos, un regidor con voz pero sin voto, y un representante de la Unidad Técnica de Gestión Vial, siendo este último el encargado de la coordinación y funcionamiento de la misma.

Artículo 20.—Funciones de la Comisión de Movilidad Peatonal. La Comisión se reunirá de manera trimestral, previa convocatoria realizada por parte del Coordinador de la Comisión, de acuerdo a lo establecido en el presente reglamento; o cuando sea convocada por el Alcalde, con al menos veinticuatro horas de anticipación. Lo anterior a efectos de realizar el análisis y priorización para ejecución de todas y cada una de las solicitudes de intervención ya sea de construcción o mejora y mantenimiento de aceras que se realicen a la Municipalidad a través de la Alcaldía Municipal o UTGVM, conforme a los términos y parámetros establecidos en el presente reglamento, el contenido presupuestario.

Artículo 21.—Rendición de informes de análisis de priorización y traslado a la UTGVM: La comisión deberá elaborar, según el párrafo anterior, informe de priorización, el cual deberá ser enviado a la Unidad Técnica de Gestión Vial a efectos de que ese Departamento proceda con las gestiones de ejecución. La presentación de dicho informe deberá ser remitido en un plazo no mayor de diez días hábiles, posteriores a la fecha en que se reúna la comisión.

Capítulo III

Planificación

Artículo 22.—El presupuesto disponible para el mantenimiento y construcción de la infraestructura peatonal (aceras) se determinará en cumplimiento a lo establecido en el artículo 83 del Código Municipal.

Capítulo IV

Infraestructura y diseño

Artículo 23.—Sobre la infraestructura peatonal:

1. 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.
2. Las aceras e infraestructura peatonal deberán tener un ancho constructivo mínimo 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. La construcción de la infraestructura peatonal responde al manual u hoja informativa que la Municipalidad de San Carlos posea para los efectos.
3. Las cajas, los registros, medidores del acueducto municipal/ASADAS 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 que las tenga.

4. 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.
5. Para cada construcción de aceras el ancho será establecido por la Municipalidad para la red vial cantonal y 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.
6. 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.
7. 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%.
8. Las corporaciones municipales cuentan con la potestad de modificar el perfil de la calle por completo para el rediseño de las vías (peatonal, ciclista y vehicular).

Artículo 24.—Materiales y texturas en la infraestructura peatonal.

1. 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 7600 y este reglamento.
2. La infraestructura peatonal nueva deberá contar con un diseño constructivo técnico que resuelva las necesidades estructurales y físicas.
3. La infraestructura peatonal deberá ajustarse a lo establecido en Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad N° 7600.

Artículo 25.—Rampas de acceso.

1. 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.
2. 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, bajo responsabilidad y costo del propietario.
3. 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.
4. 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.
5. 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 26.—Franjas verdes y señalética.

1. Para las rutas cantonales, la municipalidad a través de la Unidad Técnica de Gestión Vial definirá los sectores que contarán con la franja de mobiliario.
2. Las áreas verdes tendrán preferiblemente una dimensión mínima de 30cm de ancho.

3. Las soluciones basadas en la naturaleza (como árboles o arbustos), deben ser autorizadas por la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal y el Departamento de Gestión Ambiental, 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. Lo anterior según lo establecido en el protocolo para aceras verdes.
4. No se permiten especies con espinas o similar que puedan afectar la salud y seguridad del tránsito peatonal.
5. Cuando por las condiciones geométricas y topográficas, se requiera salvaguardar la integridad de terrenos se deberán 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.
6. 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.
7. La Municipalidad se encuentra facultada 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.
8. La instalación de elementos o artículos de seguridad queda sujeto a la aprobación del municipio quien definirá procedimiento interno de trámite. El propietario o poseedor de cualquier título de bien inmueble debe abstenerse de obstaculizar el paso por la infraestructura peatonal con cualquier artefacto o “elemento de seguridad”, aunque 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 27—Mobiliario urbano.

1. La Municipalidad, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), el acueducto municipal, las ASADAS, la Cooperativa de Electrificación Rural (Coopelesca) y el ICE (Instituto Costarricense de Electricidad) entre otras instituciones con competencia para hacerlo, definirán las secciones donde se colocará mobiliario urbano sobre la franja de derecho de vía (acera). La Municipalidad o el MOPT, darán la aprobación de su ubicación sobre la infraestructura peatonal conforme al procedimiento definido por la Municipalidad.
2. 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 vías 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.
3. Todo el mobiliario urbano que se coloque en el cantón debe respetar la franja caminable sin afectar la continuidad de esta.
4. 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).
5. 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 Unidad Técnica de Gestión Vial 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.
6. 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.
7. 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.

8. 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.
9. 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 28.—Bajantes y canoas.

1. La instalación de canoas y bajantes le corresponde a los propietarios o poseedores de cualquier título de los bienes inmuebles que colinden con la vía pública.
2. 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.
3. 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.
4. La salida de las aguas debe canalizarse al sistema de drenaje (cordón de caño, cuneta, espaldón, entre otros) o a la calle. Por ningún motivo se permite la descarga directa a las aceras, ya que se considera un riesgo para los peatones.
5. 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 29.—Obstáculos.

1. 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.

Capítulo V

**Financiamiento de la infraestructura peatonal
y metodología para aplicar el cobro
de mantenimiento de acera**

Artículo 30.—Se cobrará un factor por valor de la propiedad de conforme al artículo 83 del Código Municipal.

Artículo 31.—La municipalidad determinará el costo efectivo invertido en el mantenimiento, rehabilitación y construcción de aceras ocurridos en el periodo presupuestario anterior.

Se sumará un 10% de costo administrativo y gestión para obtener el factor proporcional a cobrar y distribuir entre las fincas la ubicación geográfica.

Artículo 32.—Para la estimación del factor y aplicación de la tasa se considerarán solo las fincas con “tipo de finca” folio real (inscritas). No se tomarán en cuenta para la base imponible propiedades o fincas con “clase de finca” cementerio, fincas en servidumbre y zonas fronterizas.

Artículo 33.—Para la determinación del factor se considera la clasificación política de la finca (distritos) siendo existe un factor específico para cada distrito del cantón de San Carlos.

El factor se obtendrá de la división aritmética del monto invertido en la construcción, mantenimiento y rehabilitación de aceras, más el 10% de costo administrativo y de gestión; dividido entre la suma del valor de las propiedades del distrito; el resultado será el factor que será hasta 10 (diez dígitos) decimales.

El factor se obtendrá de la división aritmética del monto invertido o por invertir en la construcción, mantenimiento y rehabilitación de aceras, más el 10% de costo administrativo y de gestión; dividido entre la suma del valor de las propiedades del distrito; el resultado será el factor que será hasta 10 (diez dígitos) decimales.

Artículo 34.—La tasa a pagar será de forma anual será determinada de la multiplicación del valor de la finca por el factor obtenido para el distrito, cuya emisión al cobro se hará de forma trimestral.

Artículo 35.—El factor será actualizado y modificado en los 10 días naturales después del cierre del ejercicio presupuestario, la información será incluida en sistema municipal con mención especial a la resolución de aprobación por parte del honorable Concejo Municipal.

Artículo 36.—Se cobrará un 50% de la tasa a los propietarios de inmuebles que:

Sean su único bien.

Tengan un valor máximo equivalente a 45 salarios base (Ley 7337).

Las personas adultas mayores que presente certificación de pobreza y/o pobreza extrema remitida por el Sistema Nacional de Información y Registro Único de Beneficiarios del Estado estarán exentas del pago de esta tasa.

Artículo 37.—Cobro a propietarios morosos. Los propietarios que no paguen la tasa de mantenimiento de aceras serán responsables del pago de la deuda, incluyendo intereses y moras, así como los procedimientos de cobro administrativo y judicial.

procedimientos de cobro administrativo y judicial

Artículo 38.—Cobro a propietarios en caso de construcción de aceras y obras complementarias: el cobro se realizará por metro cuadrado o metro cubico conforme a lo determine el tipo de contratación realizado por la municipalidad de San Carlos más un 10 por ciento de costo administrativo y serán acreedores de una multa del 50% del valor de la construcción en caso que no paguen el costo total de la construcción y/o obra complementaria en los siguientes 8 días hábiles después de la conclusión de la misma.

La tasa entrará en vigencia 30 días después de la publicación en *La Gaceta*.

La UGTVM, 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.

Artículo 39.—La municipalidad por medio de la UTGV 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.

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.

Capítulo VI

Vigencia

Artículo 40.—El presente Reglamento rige a partir de su publicación en el Diario Oficial *La Gaceta*, de conformidad con lo que establece el artículo 4 del Código Municipal.

Deróguese cualquier normativa o regulación anterior.

Capítulo VII

Disposiciones Transitorias

Transitorio I: Para el primer año de aplicación de la tasa se considera en el cálculo el monto presupuesto para la rehabilitación y mantenimiento de aceras. Votación unánime. Acuerdo Definitivamente Aprobado.

Ana Patricia Solís Rojas, Secretaria del Concejo Municipal.—1 vez.—O. C. N° 18793-1.—
Solicitud N° 544254.—(IN2024905077).