ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

PROYECTO DE LEY

LEY PARA LA REGULACIÓN DEL ACCESO VEHICULAR RESTRINGIDO EN ALAMEDAS

REFORMA AL ARTÍCULO 5 DE LA LEY DE MOVILIDAD PEATONAL N.º 9976 DEL 23 DE ABRIL DE 2021; ADICION DE LOS ARTICULOS 5 BIS Y 5 TER DE LA LEY DE CONSTRUCCIONES N.º 833 DEL 2 DE NOVIEMBRE DE 1949 Y REFORMA AL ARTÍCULO 1 DE LA LEY GENERAL DE CAMINOS PÚBLICOS N.º 5060 DEL 22 DE AGOSTO DE 1972.

DIPUTADO RAFAEL VARGAS BRENES
Y OTROS SEÑORES DIPUTADOS Y SEÑORAS DIPUTADAS

EXPEDIENTE N. º25.892

PROYECTO DE LEY

REFORMA AL ARTÍCULO 5 DE LA LEY DE MOVILIDAD PEATONAL N.º 9976 DEL 23 DE ABRIL DE 2021; ADICION DE LOS ARTICULOS 5 BIS Y 5 TER DE LA LEY DE CONSTRUCCIONES N.° 833 DEL 2 DE NOVIEMBRE DE 1949 Y REFORMA AL ARTÍCULO 1 DE LA LEY GENERAL DE CAMINOS PÚBLICOS N.º 5060 DEL 22 DE AGOSTO DE 1972.

Expediente N.º25.892

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

La configuración urbana de numerosas comunidades costarricenses desarrolladas por el INVU en los años 50 con el inicio de la construcción de la ciudad satélite de Hatillo fue el inicio de gran cantidad de urbanizaciones en todo el país las cuales responden a un desarrollo habitacional que fue concebido en contextos económicos, demográficos y de movilidad sustancialmente distintos de los actuales. Dentro de esos modelos se incorporaron las alamedas como vías públicas de uso peatonal que permiten el acceso común a viviendas ubicadas en estas urbanizaciones, estas soluciones habitacionales estaban y están dirigidas a sectores de ingresos medios y medio bajo, luego a partir de los 80 se dieron en área metropolitana una serie de invasiones de terrenos con cientos de casas construidas con latas, que tiempo después con la aparición del bono de la vivienda el IMAS y diferentes desarrolladoras fueron construyendo urbanizaciones en dichos terrenos o en otros pertenecientes al Estado para reubicar a estas familias.

El diseño original de estas urbanizaciones con este tipo de vías (alamedas) partió de la necesidad de bajar los costos de infraestructura urbanística y con una realidad en la que la tenencia de vehículos particulares era considerablemente menor a la actual y la movilidad cotidiana dependía en mayor medida del transporte colectivo y de los desplazamientos peatonales.

En el lapso de los años 50 a finales de los 80 el costo de comprar un vehículo era muy alto para las familias de ingreso medio y medio bajo por lo que no era una prioridad, dentro de ese contexto, la separación entre tránsito vehicular y tránsito peatonal constituyó una respuesta urbanística válida, orientada a mejorar la seguridad, favorecer la convivencia comunitaria y aprovechar eficientemente el suelo disponible para vivienda.

No obstante, las condiciones socioeconómicas y los patrones de movilidad del país se han transformado. La expansión territorial de las ciudades, la separación entre los lugares de residencia, trabajo, estudio, salud y cuidado, así como el crecimiento de actividades laborales que requieren desplazamiento individual, han incrementado la dependencia de vehículos automotores. Paralelamente, la adquisición de automóviles y motocicletas se ha vuelto accesible para una proporción mucho mayor de los hogares. Como referencia de la magnitud del cambio, el Registro Nacional informó que al cierre de 2024 existían más de tres millones de vehículos inscritos, aunque no todos se encontraban necesariamente en circulación, a mediados de los años cincuenta cuando inició el INVU con el desarrollo urbanístico antes descrito, la cantidad de vehículos era de aproximadamente de 15 mil, es decir un crecimiento del 20.000%.

La Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares 2024 del Instituto Nacional de Estadística y Censos también incorpora la tenencia de vehículos como una condición ordinaria de los hogares contemporáneos.

Esta transformación ha impactado directamente a quienes residen frente a alamedas, muchas familias adquirieron o construyeron sus viviendas cuando no poseían vehículo y, con el paso del tiempo, la necesidad de tener acceso motorizado para trasladarse al trabajo, atender personas menores de edad, adultas mayores, enfermas o con discapacidad, transportar bienes esenciales aumentaron. En otros casos, el vehículo constituye una herramienta de trabajo y una fuente directa de ingresos familiares.

Sin embargo, estas familias por muchos años han tenido la imposibilidad absoluta de poder guardar sus vehículos en sus cocheras cuando las han podido construir, teniendo que dejar sus vehículos en parqueos privados o alquilar cocheras con un costo elevado o tener que dejarlos en la calle más cercana a su vivienda con la preocupación de que puedan ser objeto de robos o vandalismo. Esta situación obedece, en gran medida, a la falta de una regulación legal que defina las condiciones en que puede autorizarse el acceso vehicular a las alamedas. Ante ese vacío, la Sala Constitucional y la Procuraduría General de la República

han debido atenerse al destino peatonal con que estas vías fueron concebidas. Corresponde, por tanto, al legislador llenar ese vacío, sin desconocer que las alamedas son bienes de dominio público. Como tales, se encuentran sometidas a un régimen especial de protección: son inalienables e imprescriptibles, no pueden ser apropiadas por particulares y su utilización debe responder al interés general. La Procuraduría General de la República, entre otros pronunciamientos, ha reconocido su naturaleza demanial y la competencia de las municipalidades para administrarlas y proteger su destino público.

Durante décadas, la naturaleza peatonal de las alamedas fue entendida de manera exclusiva y consecuentemente, la jurisprudencia y los órganos técnicos respaldaron medidas dirigidas a impedir el ingreso indiscriminado de vehículos.

Sin embargo, la Ley N.º 10582, de 4 de noviembre de 2024, modificó el artículo 5 de la Ley de Construcciones y reconoció expresamente la posibilidad de que la autoridad administrativa competente cambie el uso de las alamedas cuando exista un interés público prevalente. La reforma condicionó esa decisión a la garantía del acceso y la seguridad peatonal, la prohibición de estacionamiento, la circulación restringida y el cumplimiento de los requerimientos técnicos vigentes, sin que el cambio implique la desafectación del bien.

En esa misma línea, cabe señalar que el ordenamiento jurídico ya admitía, en las vías de uso prioritariamente peatonal, la circulación vehicular de carácter excepcional. El artículo 5, inciso a), de la Ley de Movilidad Peatonal, N.º 9976, define las vías peatonales como aquella 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, y dispone que en ellas 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”. Es decir, la restricción vehicular en este tipo de vías nunca ha sido absoluta, la ley ya reconoce que, mediando una justificación técnica, es posible autorizar el acceso de vehículos cuando resulte indispensable. Este proyecto no introduce, por tanto, un concepto ajeno al ordenamiento, sino que desarrolla esa excepción ya existente para el caso particular de las alamedas, fijándole condiciones, procedimiento y límites claros.

La reforma de 2024 constituyó un avance relevante, pero dejó sin solución suficiente a las alamedas consolidadas cuyo ancho no cumple las dimensiones exigidas para una calle pública ordinaria. En esos casos, la remisión general a los requerimientos técnicos vigentes puede conducir a aplicar estándares concebidos para calles nuevas o para urbanizaciones futuras, aun cuando no se pretenda convertir la alameda en una calle convencional, sino autorizar únicamente un acceso local, limitado y sujeto a prioridad peatonal.

La falta de una regla especial para las alamedas preexistentes de ancho reducido ha generado incertidumbre para las municipalidades y para sus habitantes. En algunas comunidades existe circulación vehicular tolerada de hecho; en otras se han instalado obstáculos o cierres; y en otras las solicitudes no pueden avanzar porque la alameda no satisface las dimensiones de una calle ordinaria. Esta diversidad de respuestas favorece decisiones dispares ante situaciones similares y dificulta determinar las responsabilidades por mantenimiento, control, señalización y seguridad.

El interés público de los habitantes de una alameda puede comprender necesidades colectivas de accesibilidad, atención de emergencias, cuidado familiar, movilidad laboral, seguridad personal y acceso efectivo a servicios. Sin embargo, ese interés no debe presumirse automáticamente; corresponde a la municipalidad acreditarlo y ponderarlo frente a la protección del peatón, la integridad del espacio público y la capacidad física de la infraestructura, considerando los efectos sobre la totalidad de las personas usuarias, en especial quienes caminan, juegan o se desplazan con movilidad reducida. Las necesidades de emergencia, discapacidad o cuidado merecen atención, pero no equivalen automáticamente a un acceso vehicular a estacionamientos particulares.

El proyecto no desconoce que la respuesta estructural al aumento de la tenencia vehicular pasa por fortalecer el transporte público, la conectividad peatonal y las soluciones colectivas de estacionamiento, y que el crecimiento del parque automotor no constituye, por sí mismo, fundamento para adaptar el espacio común a usos particulares. Por ello, la habilitación vehicular se concibe como un último recurso, la municipalidad deberá acreditar el interés público mediante un análisis de alternativas menos lesivas para el uso peatonal —tales como el acceso limitado a emergencias, a carga y descarga o al traslado de personas con movilidad reducida, o soluciones de estacionamiento cercanas— y otorgar únicamente el nivel de acceso mínimo necesario, conforme a los principios de razonabilidad y proporcionalidad. El respaldo de una proporción de personas solicitantes constituye solo un

requisito de admisibilidad de la gestión y no sustituye esa ponderación, de modo que una mayoría no pueda disponer de la seguridad o la accesibilidad de otras personas. A la vez, la regulación propuesta permite ordenar situaciones de circulación vehicular que hoy existen de hecho, sin reglas ni controles.

Desde la perspectiva urbanística, no resulta técnicamente correcto equiparar toda alameda con una calle pública ordinaria. Una calle convencional responde a parámetros de derecho de vía, calzada, aceras, drenajes, radios de giro, visibilidad, capacidad estructural y circulación bidireccional que pueden ser incompatibles con espacios consolidados. Tampoco sería razonable ordenar la apertura automática de todas las alamedas, pues existen casos en los que el ancho, la pendiente, la longitud, la ubicación de redes de servicios, la ausencia de maniobra o las condiciones de riesgo impiden cualquier tránsito automotor seguro.

La respuesta normativa adecuada es, por tanto, una excepción limitada y evaluada caso por caso. El incumplimiento del ancho mínimo de una calle ordinaria no debe constituir por sí solo un impedimento absoluto, pero tampoco puede dispensar el cumplimiento de las condiciones esenciales de seguridad. El estudio técnico municipal deberá valorar, entre otros aspectos, el ancho efectivo, la longitud, la cantidad de viviendas servidas, la topografía, la superficie de rodamiento, los drenajes y caños, las redes subterráneas de servicios, el arbolado, la vegetación, la visibilidad, la posibilidad de maniobra, la accesibilidad universal, la circulación peatonal y el ingreso o aproximación de vehículos de emergencia. Dicho estudio será vinculante cuando resulte desfavorable, de modo que la decisión final no quede sujeta únicamente a una valoración de oportunidad. La ley fija, además, condiciones mínimas verificables (ruta peatonal accesible y continua de al menos 1,20 metros o plataforma única de prioridad peatonal, circulación en un solo carril, velocidad máxima de diez kilómetros por hora y restricción a vehículos livianos).

La autorización prevista se limita al acceso vehicular restringido. No habilita tránsito de paso, estacionamiento sobre la vía ni circulación pesada; tampoco convierte la alameda en calle pública ordinaria. La prioridad peatonal se mantiene como elemento definitorio, de manera que las medidas de ingeniería, señalización, control de velocidad y restricción de acceso deberán adaptarse a las condiciones concretas de cada sitio.

La iniciativa distingue, además, entre la franja de circulación de la alameda y sus áreas verdes asociadas, que cumplen funciones de sombra, infiltración de aguas pluviales, mitigación de inundaciones y conectividad ecológica. La excepción únicamente flexibiliza el

ancho mínimo propio de una calle convencional: no dispensa los demás requisitos técnicos, ambientales y de accesibilidad, ni autoriza intervenir parques, zonas verdes, áreas comunales o áreas de protección. El acceso solo podrá habilitarse sobre la franja ya consolidada, a partir de un inventario previo de arbolado, vegetación, drenajes y caños; y con reposición de los árboles cuya corta resulte indispensable. De esta forma, la prioridad peatonal y la trama verde de las alamedas no quedan como una declaración formal, sino como condiciones verificables de la autorización.

Asimismo, la excepción se restringe a las alamedas existentes al momento de la entrada en vigencia de la ley. De este modo, no se disminuyen los estándares exigibles a nuevas urbanizaciones ni se crea un incentivo para diseñar desarrollos futuros con derechos de vía insuficientes. La norma atiende una realidad urbana consolidada y no sustituye las reglas ordinarias de planificación prospectiva.

La propuesta se enmarca en los artículos 169 y 170 de la Constitución Política, que reconocen la competencia y autonomía de las municipalidades para administrar los intereses y servicios locales. La decisión sobre cada alameda permanecerá en el gobierno local y deberá sustentarse en el interés público, la planificación vial cantonal, la disponibilidad técnica y presupuestaria, y los estudios correspondientes. La ley no ordena una apertura general ni sustituye el criterio especializado municipal; establece una potestad reglada y los límites mínimos para su ejercicio.

La protección de las personas peatonas y de aquellas con discapacidad o movilidad reducida permanece como límite infranqueable. Por ello, la autorización exige garantizar condiciones de accesibilidad universal, continuidad y seguridad de la circulación peatonal. De igual forma, la prohibición de estacionamiento evita la apropiación material del bien público y preserva el espacio disponible para el tránsito de personas y la atención de emergencias.

La reforma no desafecta las alamedas ni altera su titularidad pública. Tampoco genera derechos reales, exclusivos o indemnizables a favor de los propietarios colindantes. La municipalidad conserva sus potestades de administración, regulación, fiscalización y, cuando desaparezcan las condiciones que justificaron la habilitación, la posibilidad de adoptar las medidas necesarias para proteger la seguridad y el uso público. Esta potestad para modificar o revocar la autorización cuando dejen de concurrir las condiciones que la sustentaron, sin que ello genere derecho a indemnización, queda además recogida de forma expresa en el texto normativo, a fin de evitar que la habilitación se interprete como un

derecho adquirido o una situación jurídica consolidada. Por la misma razón, la autorización tendrá un plazo máximo de tres años, renovable previa verificación de su cumplimiento, y su revocatoria o incumplimiento obligará a las personas beneficiarias a restituir las condiciones peatonales y ambientales preexistentes, con posibilidad de ejecución sustitutiva por parte de la municipalidad a costa de ellas. Los costos de adecuación, control de acceso, señalización y mantenimiento corresponderán a las personas beneficiarias, conforme al plan de gestión que deberán presentar con su solicitud.

El artículo 1 incorpora en la Ley de Movilidad Peatonal una definición legal de alameda como vía pública surgida de un proceso de urbanización, destinada prioritariamente al tránsito peatonal, al acceso a las viviendas colindantes y al uso común. La utilización de la expresión «prioritariamente» mantiene la centralidad del peatón y, al mismo tiempo, reconoce la posibilidad excepcional de un acceso vehicular restringido en los supuestos y bajo las condiciones que establece la ley, particularmente las previstas en los artículos 5 bis y 5 ter que el artículo 2 de esta iniciativa adiciona a la Ley de Construcciones, N.º 833. La definición reconoce también que la alameda puede comprender áreas verdes asociadas, cuyas funciones de sombra, infiltración y conectividad ecológica deben preservarse.

El artículo 2 adiciona a la Ley de Construcciones un artículo 5 bis, que establece la regla especial aplicable a las alamedas preexistentes que no alcancen el ancho mínimo de una calle pública, y un artículo 5 ter, que regula el procedimiento para su autorización. La autorización queda reservada a la municipalidad, requiere interés público debidamente justificado y estudio técnico de seguridad, y se sujeta a accesibilidad universal, continuidad y seguridad de la circulación peatonal, atención de emergencias y prohibición de estacionamiento y de tránsito vehicular de paso. La ley fija además los parámetros mínimos que debe valorar ese estudio técnico —ancho efectivo, longitud, cantidad de viviendas servidas, topografía, superficie de rodamiento, visibilidad, posibilidad de maniobra y condiciones de seguridad y accesibilidad peatonal—, de manera que la decisión municipal no quede librada a una discrecionalidad indeterminada. El procedimiento se activa mediante solicitud de las personas propietarias o poseedoras de los inmuebles colindantes, respaldada por la proporción de personas solicitantes que determine el reglamento municipal respectivo, y contempla una audiencia previa a la vecindad del sector, de manera que la decisión municipal responda a una manifestación genuina de la participación ciudadana y no a una iniciativa exclusivamente administrativa. El acceso autorizado se circunscribe al

ingreso de las personas propietarias o residentes de los inmuebles colindantes a los espacios de estacionamiento ubicados dentro de dichos inmuebles, y tiene en todo caso carácter accesorio y subordinado al uso peatonal de la alameda. Además, se aclara que la habilitación no convierte la alameda en calle ordinaria ni permite nuevas urbanizaciones o segregaciones, y se faculta expresamente a la municipalidad para modificar o revocar la autorización cuando dejen de concurrir las condiciones que la justificaron, sin que ello genere derecho a indemnización. Como garantías adicionales, se precisa que la excepción solo flexibiliza el ancho mínimo y se limita a la franja de circulación ya consolidada, sin ocupar áreas verdes; se exige un análisis de alternativas y un plan de gestión a cargo de las personas solicitantes; el estudio técnico desfavorable resulta vinculante; se establecen condiciones físicas mínimas de circulación y de protección peatonal; el expediente técnico es público y la resolución debe responder motivadamente las objeciones vecinales; y la autorización es temporal, con obligación de restitución en caso de revocatoria o incumplimiento.

El artículo 3 complementa la Ley General de Caminos Públicos para permitir que las alamedas habilitadas sean incorporadas, mediante acuerdo de la municipalidad respectiva, a la categoría de caminos no clasificados, exclusivamente para efectos de su inventario, codificación, administración, mantenimiento y gestión dentro de la red vial cantonal. Esta clasificación tiene carácter exclusivamente administrativo: no altera la naturaleza urbanística de la alameda, no modifica su destino prioritariamente peatonal, no autoriza por sí misma el tránsito vehicular ni le confiere la condición de calle pública ordinaria; su propósito es brindar a las municipalidades trazabilidad sobre la inversión pública destinada a estas vías.

La misma disposición permite que las municipalidades colaboren, dentro de sus posibilidades técnicas y presupuestarias, con materiales, maquinaria o mano de obra para la habilitación, mantenimiento o mejora de caminos no clasificados. Esta colaboración es facultativa, debe responder al interés público y a la planificación vial cantonal y no elimina la obligación legal de las personas usuarias de sufragar los costos correspondientes. Tampoco genera derechos exclusivos sobre el camino por razón de los aportes efectuados. Tratándose de alamedas habilitadas, esa colaboración se limita a obras de drenaje, accesibilidad y seguridad peatonal, arborización y señalización, y no puede destinarse a la superficie de rodamiento vehicular ni a accesos a inmuebles particulares, a fin de evitar que

recursos públicos subsidien estacionamientos privados en detrimento de las aceras y los espacios públicos del cantón.

Finalmente, el proyecto incorpora tres disposiciones transitorias. Los transitorios I y II otorgan a las municipalidades y al Poder Ejecutivo, respectivamente, un plazo de seis meses para reglamentar el procedimiento de autorización del acceso vehicular restringido y para actualizar los reglamentos de las tres leyes reformadas, de manera que la entrada en vigencia de la ley se acompañe de las herramientas normativas necesarias para su correcta aplicación. El transitorio III exonera el pago de la publicación en el Diario Oficial La Gaceta esos reglamentos como las resoluciones municipales que autoricen el acceso vehicular restringido en una alameda determinada, sin perjuicio de su publicación por los medios oficiales electrónicos de cada municipalidad, en resguardo del principio de publicidad y con el propósito de agilizar la implementación de la reforma.

La iniciativa procura adaptar el ordenamiento jurídico a una realidad social y urbana que ha cambiado, sin sacrificar la seguridad peatonal ni debilitar la protección del dominio público. Su finalidad no es transformar todas las alamedas en calles ni legitimar el tránsito vehicular existente de hecho, sino ofrecer una vía legal, excepcional, técnica y uniforme para resolver los casos en que el acceso restringido resulte necesario y materialmente seguro.

Con la reforma se brinda certeza a los habitantes sobre el procedimiento aplicable; se dota a las municipalidades de una habilitación expresa para valorar alamedas de ancho reducido; se previenen decisiones contradictorias; se facilita la atención de necesidades contemporáneas de movilidad y cuidado; y se preservan la prioridad peatonal, la accesibilidad universal y el carácter público del bien.

Por las razones expuestas, se somete a consideración de las señoras diputadas y los señores diputados el presente proyecto de ley.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

DECRETA:

REFORMA AL ARTÍCULO 5 DE LA LEY DE MOVILIDAD PEATONAL N.º 9976 DEL 23 DE ABRIL DE 2021; ADICION DE LOS ARTICULOS 5 BIS Y 5 TER DE LA LEY DE CONSTRUCCIONES N.° 833 DEL 2 DE NOVIEMBRE DE 1949 Y REFORMA AL ARTÍCULO 1 DE LA LEY GENERAL DE CAMINOS PÚBLICOS N.º 5060 DEL 22 DE AGOSTO DE 1972.

ARTÍCULO 1.- Se adiciona un inciso o) al artículo 5 de la Ley de Movilidad Peatonal N.º 9976 del 23 de abril de 2021, el cual se leerá de la siguiente manera:

“ARTÍCULO 5.- Definiciones

[…]

o) Alameda: vía pública surgida de un proceso de urbanización, destinada prioritariamente al tránsito peatonal, al acceso a las viviendas colindantes y al uso común, que puede comprender áreas verdes asociadas con funciones de sombra, infiltración y conectividad ecológica, y en la que podrá autorizarse excepcionalmente el acceso vehicular restringido, en los supuestos y bajo las condiciones establecidas por ley.”

ARTÍCULO 2.- Se adiciona un artículo 5 bis y un artículo 5 ter a la Ley de Construcciones N.º 833 del 2 de noviembre de 1949; los cuales se leerán de la siguiente manera:

“Artículo 5 bis.- Excepción. Excepcionalmente, la municipalidad podrá autorizar el acceso vehicular restringido en las alamedas existentes al momento de la entrada en vigencia de esta ley que no cumplan el ancho mínimo exigido para una calle pública, cuando exista un interés público prevalente, debidamente acreditado mediante un análisis de alternativas que demuestre que no existen medidas menos lesivas para el uso peatonal, y ponderado frente a la seguridad, accesibilidad y continuidad de la movilidad peatonal y los efectos sobre la totalidad de las personas usuarias de la alameda, y un estudio técnico determine que dicho acceso es seguro. El estudio técnico deberá valorar, como mínimo, el ancho efectivo de la

vía, su longitud, la cantidad de viviendas servidas, la topografía, la superficie de rodamiento, los drenajes y caños, las redes de servicios públicos, la visibilidad, la posibilidad de maniobra, el inventario de arbolado, vegetación, el acceso de vehículos de emergencia, los efectos acumulados con otras alamedas habilitadas en el sector y las condiciones de seguridad y accesibilidad para la circulación peatonal, además deberá acreditar el cumplimiento de la Ley N.º 7600 “Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad”. El estudio técnico será emitido por la unidad técnica municipal competente, conforme a la norma técnica nacional respectiva, y será vinculante para la municipalidad cuando resulte desfavorable.

Esta excepción no dispensa el cumplimiento de los demás requisitos técnicos, ambientales, de seguridad y de accesibilidad aplicables, ni autoriza intervenir parques, zonas verdes, áreas comunales, áreas de protección u otros espacios públicos con destino distinto. El acceso solo podrá habilitarse sobre la franja de circulación ya consolidada de la alameda. La corta de árboles requerirá la obtención del permiso correspondiente, emitido por el departamento ambiental competente de la municipalidad respectiva.

En todo caso, deberá garantizarse una ruta peatonal accesible y continua con un ancho libre mínimo de 1,20 metros, o una plataforma única de prioridad peatonal conforme a la norma técnica respectiva; la circulación vehicular se realizará en un solo carril, a una velocidad máxima de diez kilómetros por hora y únicamente por vehículos livianos, salvo los de emergencia y de servicios indispensables, y deberán implementarse medidas físicas de control de acceso y de velocidad. Cuando estas condiciones no puedan cumplirse, la autorización será denegada. La autorización otorgará el nivel de acceso mínimo necesario para atender el interés acreditado, el cual podrá limitarse a vehículos de emergencia, a operaciones de carga y descarga, al traslado de personas con discapacidad o movilidad reducida, o comprender el ingreso a estacionamientos ubicados dentro de los inmuebles colindantes.

Articulo 5 ter.- Procedimiento. El procedimiento para la excepción establecida en el artículo anterior, se iniciará mediante solicitud escrita presentada ante la municipalidad por las personas propietarias o poseedoras de los inmuebles colindantes con la alameda, respaldada por la proporción de personas solicitantes que determine el reglamento municipal respectivo, en la que se acredite el interés público invocado, se identifiquen plenamente los

inmuebles y las personas solicitantes y se presente un plan de gestión que defina las obras, las medidas de control de acceso y de velocidad, la señalización y el mantenimiento. El respaldo de las personas solicitantes constituye únicamente un requisito de admisibilidad y no sustituye la ponderación del interés público ni la valoración técnica. Previo a resolver, la municipalidad brindará audiencia, por un plazo de quince días hábiles, a las personas vecinas del sector y a las asociaciones de desarrollo comunal u otras organizaciones comunitarias debidamente inscritas, a efecto de que manifiesten las observaciones que estimen pertinentes. El expediente técnico será público y se publicará en el sitio electrónico oficial de la municipalidad. La resolución final deberá pronunciarse en forma motivada sobre cada una de las observaciones y objeciones presentadas, con especial consideración de las formuladas por personas con discapacidad o con movilidad reducida.

La autorización se limitará exclusivamente al tránsito local de las personas propietarias o residentes de los inmuebles colindantes que requieran ingresar a espacios de estacionamiento ubicados dentro de dichos inmuebles, así como de los vehículos de emergencia y de servicios indispensables. En todos los casos deberán garantizarse condiciones de accesibilidad universal, continuidad y seguridad de la circulación peatonal, y quedará prohibido el estacionamiento y el tránsito vehicular de paso. Esta autorización no convertirá la alameda en una calle pública ordinaria ni permitirá nuevas urbanizaciones o segregaciones. El acceso vehicular autorizado tendrá carácter accesorio y subordinado al uso peatonal de la alameda. La autorización podrá ser modificada o revocada por la municipalidad, mediante resolución motivada, cuando dejen de concurrir las condiciones que la justificaron o cuando así lo exija la protección de la seguridad peatonal, sin que ello genere derecho a indemnización a favor de las personas beneficiarias. Los costos de las obras de adecuación, mantenimiento de la superficie de rodamiento y compensación ambiental correrán por cuenta de las personas beneficiarias. La autorización se otorgará por un plazo máximo de tres años, renovable previa verificación municipal del cumplimiento de sus condiciones. La revocatoria o el incumplimiento de las condiciones obligará a las personas beneficiarias a restituir las condiciones peatonales y ambientales preexistentes; en caso de omisión, la municipalidad podrá ejecutarlas a costa de ellas.”

ARTÍCULO 3.- Adiciónese tres párrafos finales al inciso c) del artículo 1 de la Ley General de Caminos Públicos N.º 5060 del 22 de agosto de 1972; los cuales se leerán de la siguiente manera:

“Artículo 1.- Para los efectos de la presente ley, los caminos públicos, según su función -con su correspondiente órgano competente de administración- se clasificarán de la siguiente manera:

[…]

c) Caminos no clasificados: Caminos públicos no clasificados dentro de las categorías descritas anteriormente, tales como caminos de herradura, sendas, veredas, que proporcionen acceso a muy pocos usuarios, quienes sufragarán los costos de mantenimiento y mejoramiento.

Sin perjuicio de la obligación de las personas usuarias de sufragar los costos de mantenimiento y mejoramiento, la municipalidad respectiva podrá colaborar con materiales, maquinaria o mano de obra para la habilitación, mantenimiento o mejora de estos caminos, de acuerdo con el interés público, la planificación vial cantonal y su disponibilidad técnica y presupuestaria.

También podrán incorporarse a esta categoría, mediante acuerdo de la municipalidad respectiva y exclusivamente para efectos de su inventario, codificación, administración, mantenimiento y gestión, las alamedas existentes que sean habilitadas como vías de acceso vehicular restringido conforme a los artículos 5 bis y 5 ter de la Ley N.º 833, Ley de Construcciones. Esta clasificación tendrá carácter exclusivamente administrativo y no alterará la naturaleza urbanística de la alameda, su destino prioritariamente peatonal ni le conferirá la condición de calle pública ordinaria.

En las alamedas habilitadas, la colaboración municipal prevista en este inciso se limitará a obras de drenaje, accesibilidad y seguridad peatonal, arborización y señalización; no podrá destinarse a la superficie de rodamiento vehicular ni a obras de acceso a inmuebles

particulares, y deberá priorizar la atención de las necesidades de infraestructura peatonal del cantón, conforme a la planificación vial cantonal.”

TRANSITORIO I.- Las municipalidades deberán reglamentar el procedimiento para la autorización del acceso vehicular restringido en alamedas, incluyendo la forma de presentación y verificación de la solicitud ciudadana prevista en el artículo 2 de esta ley, la proporción de personas solicitantes exigida para su admisión, el contenido del análisis de alternativas y del plan de gestión, así como los requisitos del estudio técnico previsto en el artículo 5 bis de la Ley de Construcciones, N.º 833, dentro del plazo de seis meses contado a partir de la entrada en vigor de la presente ley.

TRANSITORIO II.- El Poder Ejecutivo y las instituciones competentes deberán actualizar los reglamentos correspondientes a la Ley de Movilidad Peatonal, N.º 9976; a la Ley de Construcciones, N.º 833, y a la Ley General de Caminos Públicos, N.º 5060, en lo que resulte necesario para su adecuación a esta ley, dentro del plazo de seis meses contado a partir de su entrada en vigor.

TRANSITORIO III.- Los reglamentos municipales dictados en cumplimiento de los transitorios anteriores, así como las resoluciones municipales que autoricen el acceso vehicular restringido en una alameda determinada, estarán exentos del pago de la publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

Rige a partir de su publicación.

Rafael Vargas Brenes

Diputado