



**MiTransporte**  
COSTA RICA

# **PLAN TERRITORIAL - INTERMUNICIPAL DE MOVILIDAD ACTIVA**

**2020-2030**



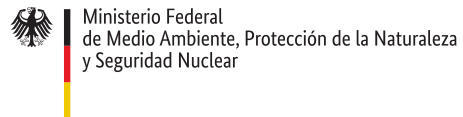


**MiTransporte**  
COSTA RICA

Implementado por:



Por encargo de:



Ministerio Federal  
de Medio Ambiente, Protección de la Naturaleza  
y Seguridad Nuclear

de la República Federal de Alemania

En cooperación con:



MINAE  
Ministerio de Ambiente y Energía



DCC  
DIRECCION DE CAMBIO CLIMATICO



Con la participación de:



Ministerio de  
Obras Públicas  
y Transportes



Consejo de  
Seguridad Vial  
COSEVI



Curridabat  
CIUDAD DULCE



LA  
UNIÓN  
CANTÓN DEL AGUA





**MiTransporte**  
COSTA RICA



## **CONTENIDOS**

INTRODUCCIÓN	4
ANTECEDENTES	6
PLAN DE TRABAJO	12
DIAGNÓSTICO	24
GEOREFERENCIACIÓN	36
ESTRUCTURA P.T.I.M.A	60
SISTEMATIZACIÓN	74







## INTRODUCCIÓN

El Plan Territorial Intermunicipal de Movilidad Activa nace a partir del esfuerzo de Gobiernos Locales e Instituciones del Gobierno Central con una profunda convicción de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos fomentando la movilidad activa.

Para esto durante más de seis meses en reuniones periódicas se logra construir un plan que permite organizar todos estos esfuerzos y crear una visión en común.

El presente documento recopila en cada una de sus secciones las diferentes etapas del proceso y expone los resultados que han sido validados por las diferentes partes.

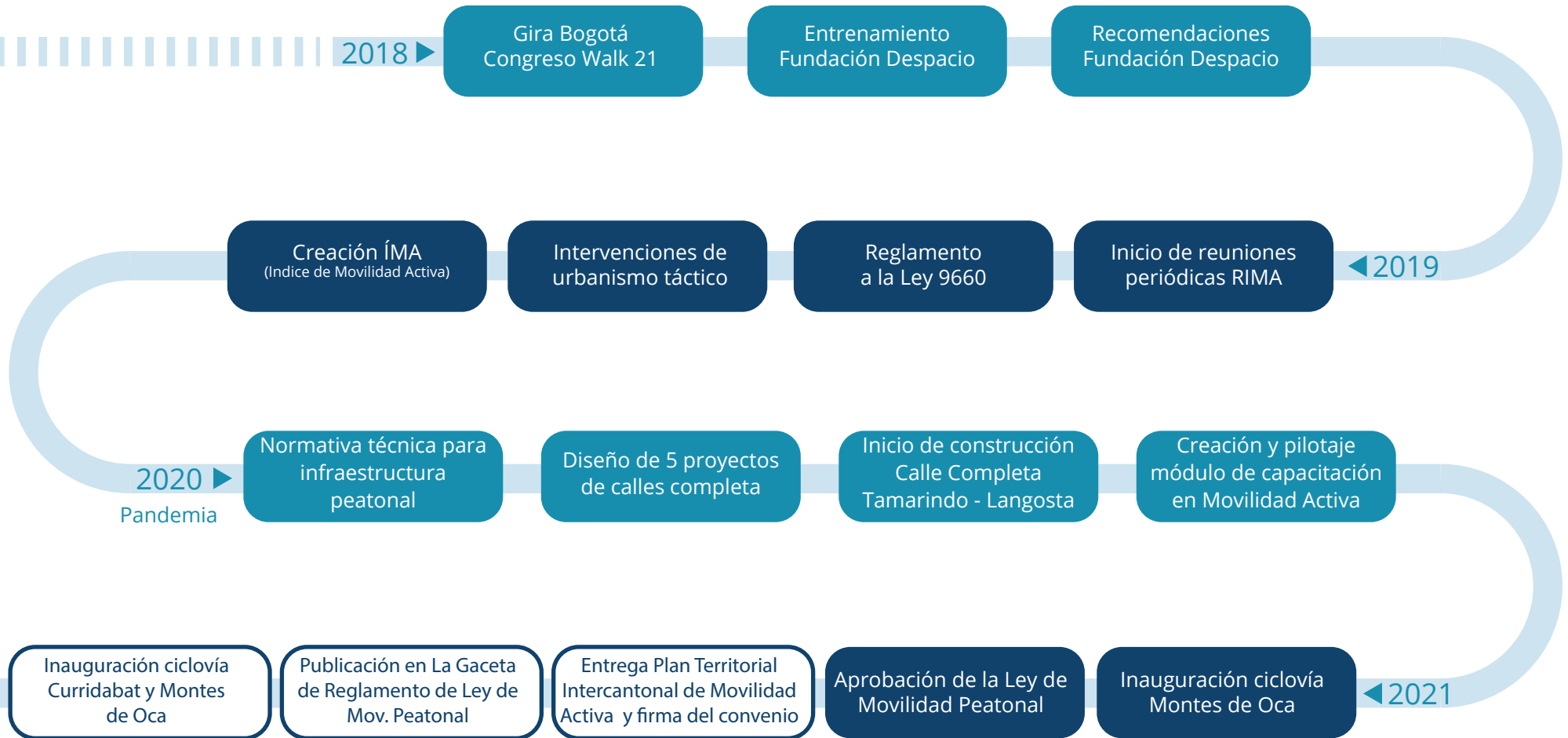
## LÍNEA DEL TIEMPO

La Cooperación alemana – GIZ, a través del proyecto MiTransporte ha brindado asesoría técnica en el fortalecimiento de capacidades y generación de condiciones habilitadoras para el fomento de la movilidad activa en el marco de la mitigación de gases de efecto invernadero en el sector transporte. Gracias a esta cooperación y en alianza con instituciones y gobiernos locales se han implementado actividades dentro de los ejes temáticos de: i) fortalecimiento de normativa nacional, ii) promoción a través de campañas de comunicación e intervenciones de urbanismo táctico, iii) diseño y construcción de infraestructura y iv) conformación de una estructura de gobernanza.

Cabe destacar dentro de este proceso logros como la formulación y publicación del Reglamento a la Ley de movilidad y seguridad ciclista, el desarrollo de la norma técnica para infraestructura peatonal y la aprobación de la Ley de movilidad peatonal. Adicionalmente, con aportes de la iniciativa Euroclima+ se ha iniciado la demarcación de cicloinfraestructura en los cantones de Curridabat y Montes de Oca. En conjunto con el Programa Red Vial Cantonal se diseñaron 5 proyectos demostrativos de calles completas en todo el país.



**HITOS  
RELEVANTES**



## Gira Bogotá Congreso Walk 21



Visita al Congreso Walk 21, en donde funcionarios de gobiernos locales e instituciones miembros de la Red de Movilidad Activa pudieron fortalecer sus conocimientos y el trabajo en conjunto.

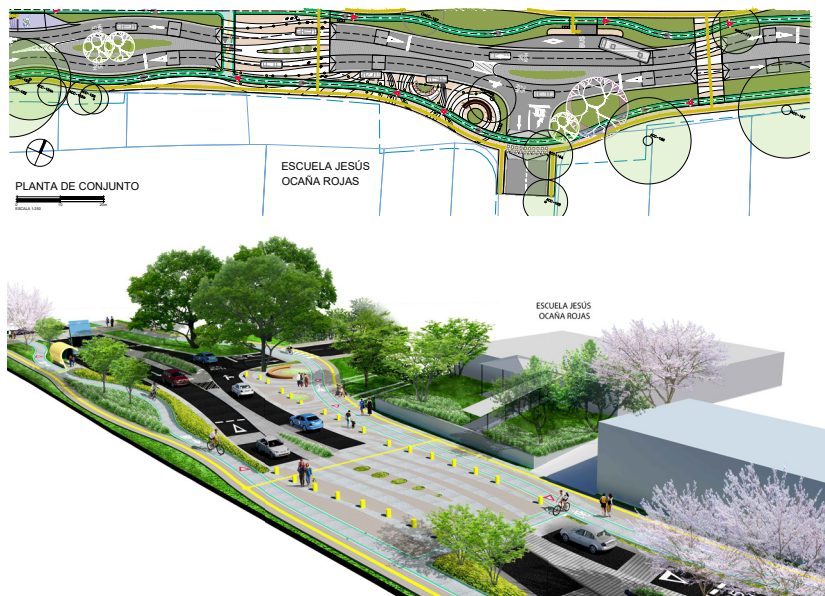
## Intervenciones de urbanismo táctico



Las intervenciones de Urbanismo Táctico se llevaron a cabo en los distritos centrales de los cantones de Belén, Desamparados y San José. Las propuestas se desarrollaron a partir de procesos de diseño y construcción con participación comunitaria. La fotografía aérea se ubica sobre la intervención en Belén.



Diseño de 5 proyectos  
de calles completa



Se realizó el acompañamiento para el diseño de cinco proyectos de calle completa en diferentes zonas del país dentro del programa Red Vial Cantonal II financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo. La imagen de referencia corresponde a una sección de la propuesta en el cantón de Alajuela.

Entrega Plan Territorial  
Intercantonal de Movilidad  
Activa y firma del convenio







El Plan Territorial Intermunicipal de Movilidad Activa se desarrolló a partir de un proceso de formulación colaborativa, en un modelo de actividades virtuales y algunas actividades presenciales para la construcción de los contenidos.





## PLAN DE TRABAJO

La construcción conjunta del **Plan Territorial Inter-Municipal de Movilidad Activa** se propone en un proceso dividido en 4 fases con una duración de 7 meses con el fin de que la red pueda ponerse de acuerdo e ir definiendo de manera conjunta cada sección del plan, de modo que al final del proceso quede institucionalizado en las agendas de todos los miembros para procurar la sostenibilidad del plan.

-  **FASE 1** Alineación de expectativas y mapeo inicial de la red
-  **FASE 2** Construcción de la estructura del plan
-  **FASE 3** Operacionalización del plan
-  **FASE 4** Validación y publicación

**PLAN TERRITORIAL - INTERMUNICIPAL**  
**DE MOVILIDAD ACTIVA**

2020-2030

Fase	Etapas	Actividad	10/20	11/20	12/20	01/21	02/21	03/21	04/21	05/21
<b>FASE 1: Alineación de expectativas y mapeo inicial de la red</b>	Alineación de expectativas	Alineación de expectativas	●							
		Delimitación del alcance	●							
		Identificación de necesidades y deseos	●							
		Mapeo de actores	●							
		Entrevistas con miembros RIMA		●						
		Procesamiento de la información recopilada		●						
<b>FASE 2: Construcción de la estructura del plan</b>	Construcción de la visión	Sesión presencial de construcción de la visión			●					
		Presentación de la metodología y logística del proceso			●					
		Procesamiento de los resultados			●					
		Validación de la visión				●				
	Construcción de los principios	Construcción inicial de los principios				●				
		Depuración del resultado inicial				●				
		Validación de los principios				●				
	Construcción de los ejes de trabajo	Construcción inicial de los ejes de trabajo					●			
		Depuración del resultado inicial					●			
		Validación de los ejes de trabajo					●			



## MAPEO DE ACTORES

La Red Intercantonal de Movilidad Activa (RIMA) está conformada por actores institucionales y municipales que son los actores principales del plan. A su vez, hay una serie de actores involucrados en el ecosistema de movilidad activa que son parte de este mapeo por su relevancia en el tema.

A continuación, un detalle de los actores y su rol en el plan:

### Actores directos

Los actores directos son todos los miembros que conforman RIMA, en la actualidad son 12 actores, entre ellos 8 gobiernos locales y 4 instituciones del Estado.

- Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT)
- Consejo de Seguridad Vial (COSEVI)
- Instituto de Fomento y Asesoría Municipal (IFAM)
- Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (INVU)
- Consejo Nacional de Personas con Discapacidad (CONAPDIS)

- Municipalidad de La Unión
- Municipalidad de Curridabat
- Municipalidad de Montes de Oca
- Municipalidad de Desamparados
- Municipalidad de San José
- Municipalidad de Escazú
- Municipalidad de Belén
- Municipalidad de Mora

Las instituciones tienen como rol acompañar y apoyar desde sus respectivas competencias por ley los proyectos que se planteen y desarrollen dentro del plan y la red como tal. Las municipalidades deben trabajar los proyectos de manera articulada en la red para que todo lo relacionado a movilidad activa vaya acorde con el plan desarrollado y alineado a la visión.

Esta red está liderada por el Consejo Administrativo compuesto por 6 roles distintos que se detallan más adelante.

## ROLES INTERNOS

### **Gestión Interna:**

Líder: **Municipalidad de Montes de Oca**

Representante 2020-2024: **Lucía González**

Rol: Asegura el seguimiento general del plan y de la red, se encarga de realizar las convocatorias, tanto del Consejo como de RIMA, facilita las sesiones y se encarga de documentar acuerdos y avances de cada sesión.

### **Gestión de la información:**

Líder: **COSEVI**

Representante 2020-2025: **Viviana Varela**

Rol: Se encarga de mantener la información actualizada y en un solo lugar para que pueda ser accesada de manera sencilla por todos los integrantes de la red. La información puede ser desde mapas hasta herramientas de trabajo y también documentación de los resultados de proyectos desarrollados, buenas prácticas, minutas de las sesiones, entre otras.

### **Divulgación:**

Líder: **IFAM**

Representante 2020-2025: **Eduardo Picado**

Rol: Se encarga de la vocería y divulgación de las comunicaciones que la red decida que deban ser realizadas.

### **Comisión Articulación sistémica:**

Líder: **Ministerio de Obras Públicas y Transporte**

Representante 2020-2022: **Gloriana Jiménez**

Rol: Coordina todo lo relacionado a la comisión encargada de la articulación sistémica de la red. Se encarga de dar seguimiento a los proyectos de este grupo, de que se realice la documentación correspondiente de los proyectos y de coordinar con el Consejo Administrativo para cualquier proyecto que involucre a los miembros de la red.



**Comisión Infraestructura:**

Líderes: **M. de San José - M. de Curridabat**

Representates 2020-2025:

**Ana Patricia Salas - Gustavo Mora**

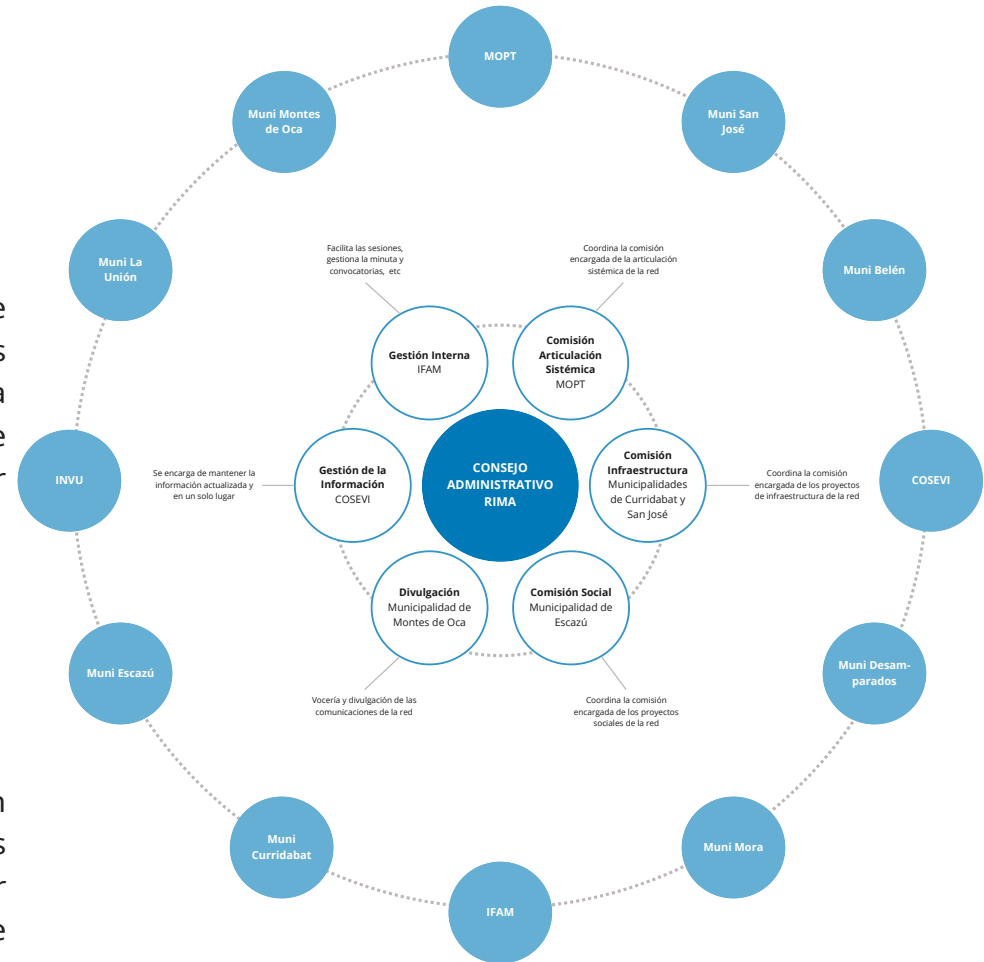
Rol: Coordina todo lo relacionado a la comisión de infraestructura. Se encarga de dar seguimiento a los proyectos de este grupo, de que se realice la documentación correspondiente de los proyectos y de coordinar con el Consejo Administrativo para cualquier proyecto que involucre a los miembros de la red.

**Comisión Social:**

Líder: **Municipalidad de Escazú**

Representate 2020-2025: **Pamela Solano**

Rol: Coordina todo lo relacionado a la comisión encargada de los proyectos o componentes sociales presentes en otros proyectos de la red. Se encarga de dar seguimiento a los proyectos de este grupo, de que se realice la documentación correspondiente de los proyectos y de coordinar con el Consejo Administrativo para cualquier proyecto que involucre a los miembros de la red.



**Figura #1: Estructura organizativa de RIMA**

## ACTORES CONSULTIVOS

Existe una serie de actores que por su experiencia en el tema de movilidad activa o por sus competencias es necesario tomar en cuenta dentro de este proceso. A continuación un detalle de estos grupos.

### Expertos

Este grupo tiene experiencia y conocimientos que son de gran relevancia para la red porque permiten robustecer tanto el plan como los proyectos que se desarrollen dentro de la red. Se pueden categorizar en expertos nacionales e internacionales, a continuación, un detalle de cada grupo.

### Nacionales

Dentro de este grupo se encuentran los siguientes actores:

- Consejo Nacional de la Persona con Discapacidad (CONAPDIS): puede apoyar con el criterio técnico para diseño y así cumplir con la Ley 7600.
- Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos

Estructurales (LANAMME): puede contribuir con criterio técnico para desarrollo de infraestructura.

- Instituto Nacional de la Mujer (INAMU): puede apoyar en validar desde la perspectiva de género.

- Dirección General de Ingeniería de Tránsito (DGIT): Aportaría criterio técnico y las respectivas aprobaciones para las transformaciones de los derechos de vía.

- Planificación Sectorial (PS): Aportaría información sobre los planes que se estarían ejecutando alrededor de la infraestructura vial del país.

- Consejo de Transporte Público (CTP): Aportaría validación técnica para la gestión con paradas de autobuses, taxis y demás elementos de la intermodalidad.

- Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI): Entidad encargada del desarrollo y mantenimiento de vías, por lo cual es de gran importancia su participación en la gestión de los proyectos de la red.

- Dirección General de Policía de Tránsito (DGPT): Órgano que puede aportar acompañamiento técnico y operativo en el diseño e implementación de los proyectos de RIMA.

### Internacionales

Dentro de este grupo se encuentran los siguientes actores:

- GIZ: apoya en la construcción de este plan, puede aportar otros expertos internacionales que aporten experiencias internacionales que puedan servir de ejemplo para RIMA.
- Fundación Despacio: puede apoyar con una revisión del plan a la luz de las recomendaciones de la consultoría realizada en 2018 y 2019.

### Aliados

Entre los aliados se encuentra el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (GEF7), el Proyecto “MUEVE” para el desarrollo de los 15 territorios en donde se desarrolla el proyecto del tren eléctrico y el Fondo Ciudad Verde para iniciativas ambientales para el Gran Área Metropolitana, los cuales pueden aportar a futuros proyectos de RIMA que se trabajen en conjunto

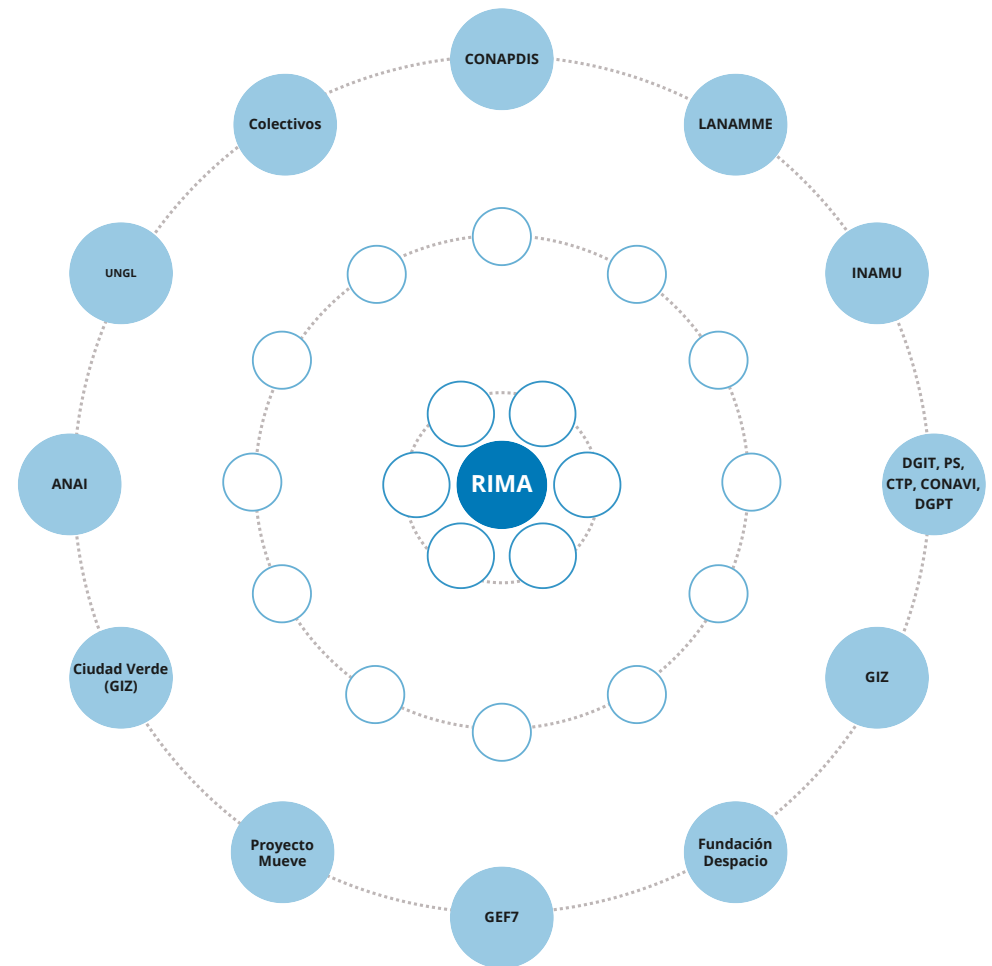


Figura #2: Visualización de aliados de la red

## Asociaciones de gobiernos locales

En próximas etapas del plan será importante involucrar a la Asociación Nacional de Alcaldías e Intendencias (ANAI) y la Unión Nacional de Gobiernos Locales (UNGL) con el fin de comunicarles lo realizado por la red y que ellos apoyen en la unión de nuevas municipalidades a la misma.

## Sociedad civil

La sociedad civil es para quien se diseña este plan, con el fin de brindarles ciudades y cantones interconectados que permitan la movilidad activa, para ello un punto de conexión que permite entender las necesidades y explorar las ciudades son los colectivos. Con los cuales se pretende establecer un canal de comunicación para hacerlos partícipes de los proyectos que se realicen desde la red para que la perspectiva del usuario final

A Fundación (A-01) 2006 Movilidad sostenible	Aconvivir 2007 Ciclismo	Alajuela en cleta 2015 Ciclismo	ALPU (Asoc. Latinoamericana de Urbanistas) 2006 Espacio Urbano	ARCA 2009 Ciclismo
Arquitectura en Bicicleta 2014 Ciclismo	Asoc. de Ecología Social 2003 Movilidad Sostenible	Automóvil Club 1984 Vehículo Privado	Bicibus 2011 Ciclismo	Centro para la sostenibilidad Urbana 2014 Movilidad Sostenible
Chepequetas 2010 Ciclismo	Chicas en cleta 2016 Ciclismo	Ciclo Parqueos 2015 Ciclismo	Ciclóticos Colectivo de Ciclistas Urbanos 2001 Ciclismo	CicloVida Una Ruta Compartida para el Caribe Sur 2017 Ciclismo
Cleteros de Guápiles 2014 Ciclismo	Corobike Colectivo de ciclismo urbano 2017 Ciclismo	Kickbike Costa Rica 2013 Ciclismo	Pedalitate 2017 Ciclismo	Colectivo Nostrasladamus 2017 Movilidad Sostenible
Movete por tu Ciudad 2015 Movilidad sostenible	Rutas Naturbanas 2015 Movilidad Sostenible	Urbe@21 2012 Espacio Urbano	Desamparados Accesible 2006 Espacio Urbano	Hagamos Aceras 2016 Peatonización

**Tabla: Organizaciones de la Sociedad Civil relacionados con temas de movilidad. Fuente: Informe Estado de la Nación en Desarrollo Humano Sostenible. 2018**

## PERSONAS USUARIAS

Este plan se desarrolla bajo una metodología de Design Thinking que tiene como principio fundamental el diseño centrado en las personas.

Se realizó un ejercicio para definir a quiénes debería estar dirigido este plan y después de un mapeo de todas las posibles personas, se acuerda trabajar con el perfil de las personas dispuestas a bajarse del carro y tomar por ejemplo una bicicleta o un medio de transporte alterno.



### Personas dispuestas a bajarse del carro

Son personas que siempre han querido viajar al trabajo o movilizarse en general en medios alternativos pero que por cuestiones de seguridad principalmente no lo han hecho.

Tienen una conciencia ambiental que les dice que no tiene sentido viajar solos en un carro que puede trasladar a 5 personas, pero el bus o tren les queda lejos y les da miedo caminar con su computadora y otros objetos de valor hasta las paradas.

Desde que eran niños o niñas, andaban en bicicleta y sentían libertad plena al movilizarse en ella, pero al crecer se percataron de los peligros de transitar en una vía compartida con carros que viajan a grandes velocidades y sin mucha conciencia de los ciclistas.

Esto los alejó de la bici, del ejercicio que podrían hacer mientras caminan o viajan en bici a sus trabajos u otros destinos, pero tienen el anhelo de algún día poder hacerlo.

Este plan busca darle el espacio y seguridad a estas personas, que luego se convertirán en multiplicadores para otros grupos de personas que verán en ellos una posibilidad de movilizarse mejor.





## DIAGNOSTICO

Con el fin de desarrollar un análisis en relación a los temas de Movilidad Activa en los gobiernos locales participantes de la Red Intercantonal de Movilidad Activa, se desarrolló un ejercicio de diagnóstico.

Para tales efectos se organizó un proceso de recopilación de información que consistió en una entrevista guiada, así mismo, como la compilación de información sobre los proyectos ejecutados y a desarrollar en los próximos años.

Con esta información se determinaron resultados tendientes a describir el estado general de la red, así como algunas recomendaciones en función a estos resultados previos.

## RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN

Para el desarrollo de la entrevista se estructuraron los temas a abordar con cada representante y se procedió a organizar las sesiones virtuales con cada uno.

A continuación se muestra la estructura de los temas abordados con cada representante:

- **Perfil profesional:** Esta sección busca recopilar datos generales de cada representante, así como identificar el perfil profesional y como este puede aportar valor a la red.

- **Estructura organizativa:** En este tema se abordó la experiencia de la organización en proyectos de movilidad activa, buscando identificar proyectos y actividades ejecutadas. Así mismo, se solicitó información sobre los proyectos a corto, mediano y largo plazo que tienen formulados

Por otro lado, se abordaron las capacidades operativas que tiene cada gobierno local para los temas de movilidad, específicamente recursos asignados (humanos, financieros, tecnológicos), la forma en que gestionan la información y los procedimientos respectivos para el trasiego de la información dentro de la red.

Finalmente se busco identificar los aliados internos y el apoyo existente a los temas de movilidad dentro de cada organización.

- **Visión del plan:** la última parte de la entrevista se concentró en entender las expectativas de cada



organización sobre el plan que se está desarrollando, así como, las fortalezas y debilidades que tiene el proceso de construcción colectiva. Esto con el fin de encontrar mejoras para las etapas finales del proceso que puedan implementarse.

Guía de Entrevista: Municipalidad de \_\_\_\_\_

**Datos Generales:**

Nombre: \_\_\_\_\_ Telefono: \_\_\_\_\_  
 Puesto: \_\_\_\_\_ Correo: \_\_\_\_\_  
 Municipalidad: \_\_\_\_\_

**Perfil Profesional**

Descripción: \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

Fortalezas: \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

Áreas de Mejora: \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

**Experiencia:**

Actividades:	Proyectos:	Corto	Mediano	Largo

**Capacidad Operativa**

Recursos Asignados \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

Gestión de la Información \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

Programas: \_\_\_\_\_ Almacenamiento: \_\_\_\_\_


Datos que puede suministrar: \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

Gestión para la obtención de Datos: \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_



**Gobernanza**

Apoyo y Liderazgo \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

Datos de Socios Internos:


Cuadro: Detalle parcial del instrumento para la recolección de información.

 **Formato Entrevista** 

 **Entrevistas realizadas** 

## HALLAZGOS RELEVANTES

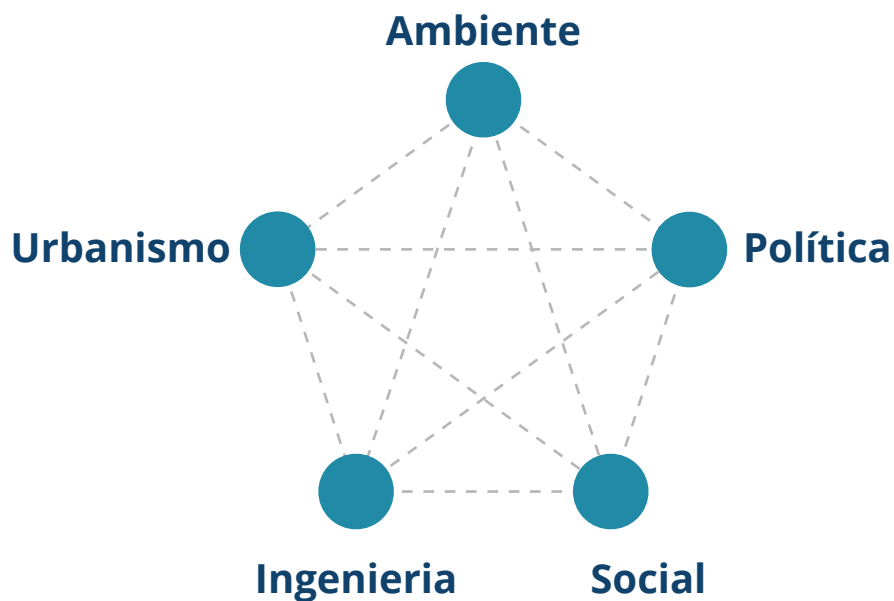
A continuación se visualizan los resultados obtenidos a partir del análisis de la información recopilada.

### Perfil de la Red:

Participación: de los ocho gobiernos locales vinculados a la Red de Movilidad Activa, seis participaron activamente en la recolección de los datos que se presentan en esta sección.



Perfiles Profesionales: Dentro de los profesionales participantes en esta red, se identifican diferentes áreas de especialidad que pueden fortalecer el desarrollo de una visión integral sobre los temas de movilidad activa.



### Perfil de la Red:

Fortalezas Profesionales: la experiencia profesional en el desarrollo de proyectos y actividades en torno a la movilidad activa, resalta como la principal fortaleza que describen los miembros de la red.

Áreas de Mejora: se evidencia una necesidad en el fortalecimiento de conocimientos tanto técnicos como de habilidades blancas dentro del grupo de profesionales de la red.

**Fortalezas**

- Experiencia**
- Compromiso
- Gestión Institucional
- Conocimiento
- Visión Integral

**Áreas de mejora**

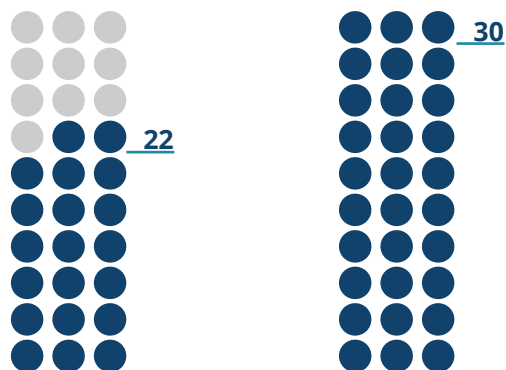
- Conocimientos técnicos**
- Constancia
- Negociación
- Trabajo en equipo
- Comunicación
- Planificación
- Vínculo con la ciudadanía

## Experiencia de la red:

Actividades y proyectos ejecutados: se determina que existe una gran experiencia acumulada dentro de los participantes de la red, situación que debe ser aprovechada para la difusión de las buenas prácticas desarrolladas.

Proyectos Planificados: Se registra un gran número de proyectos para el corto plazo, en contraposición se evidencia una escasa planificación en el largo plazo vinculado principalmente a constantes cambios de liderazgo político.

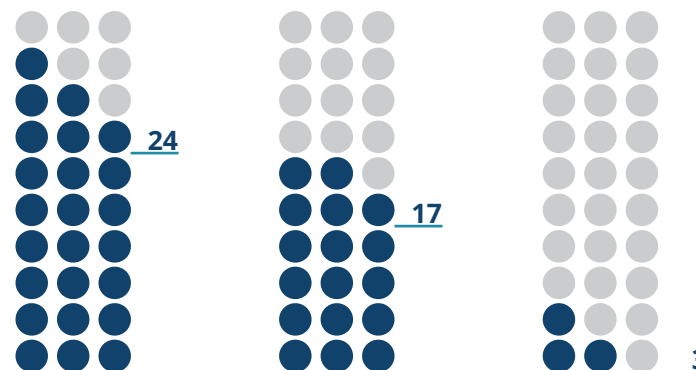
### Ejecución



Actividades

Proyectos

### Planificación



Corto

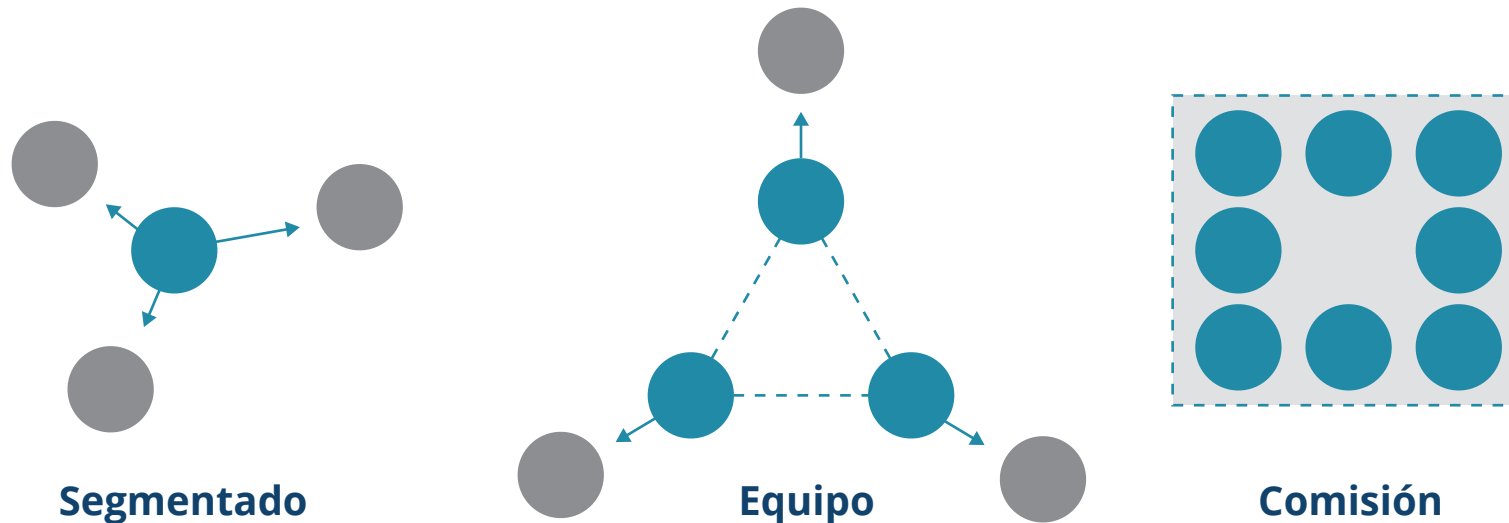
Medio

Largo

### Capacidad Operativa:

Recurso Humano: al consultar sobre las personas que tienen a cargo las actividades vinculadas a la movilidad activa, dentro de los gobiernos locales, se pudo notar que existen tres diferentes formas de gestión. En el primer caso, se ubica a una sola persona trabajando y coordinando los temas de movilidad, la cual debe coordinar con las otras áreas o departamentos para la

la gestión de proyectos y actividades. En el segundo caso, se encuentran equipos de al menos tres personas que se coordinan entre ellos y delegan la coordinación con los otros actores internos. Por último, encontramos a las comisiones que vinculan jefaturas internas en un solo espacio para la coordinación y toma de decisión sobre los proyectos y actividades que desarrollarán.



## Capacidad Operativa:

Software: con el fin de determinar la compatibilidad que podría tener el trasiego de información dentro de la red, se consultó por los software que utilizan las personas vinculadas a los proyectos de movilidad activa y se pudo determinar el uso de plataformas de información geográficas y de diagramación vectorial.

Aportes documentales: al realizar la consulta sobre qué información documental podrían aportar a la red para ser compartida, sobresalieron metodologías para la gestión y desarrollo de proyectos, así como levantamiento de datos territoriales entre otros.

### Herramientas

**Autocad**

Arcgis

Qgis

Revit

### Aportes

**Metodologías**

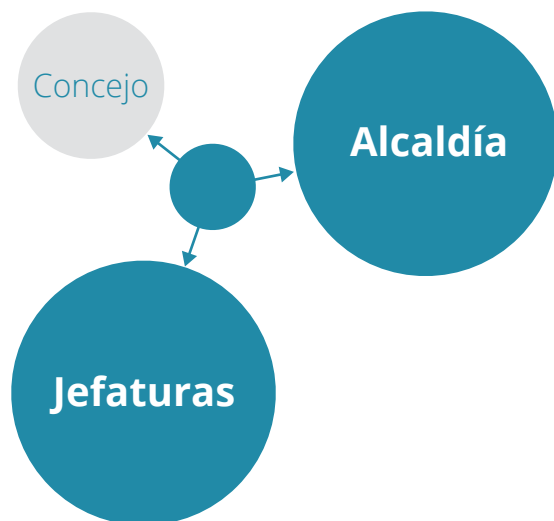
Levantamiento de datos

Experiencias previas

Estudios

### Capacidad Operativa:

Gobernanza: todas las unidades de gestión de movilidad activa dentro de los gobiernos locales mencionaron que cuentan con el apoyo de la alcaldía y de las jefaturas de áreas, situación que facilita su participación en la red, y en algunos casos mencionaron el apoyo constante del Concejo Municipal.



### Proceso de Trabajo:

La recolección de información concluyó con una serie de consultas sobre las expectativas, fortalezas y debilidades que tiene o podría tener el Plan Territorial Intermunicipal de Movilidad Activa.

En función a esto se identifica la capacidad que tiene la red para generar apoyo y coordinación entre las partes, justamente atendiendo a las mayores fortalezas detectadas como lo son la presencia de actores claves, el desarrollar procesos de construcción colectiva, y la experiencia acumulada entre los miembros.

Por otro lado, se resalta que la continuidad de los miembros es una de las mayores debilidades que se identifican, debido a que quienes participan de la red podrían sufrir cambios en sus responsabilidades que les impidan continuar el trabajo de coordinación dentro de la Red de Movilidad Activa.

### Expectativas

#### **Red de apoyo / coordinación**

Herramientas y metodologías

Ruta general de trabajo

Producir un alto impacto

Continuidad

### Fortalezas

#### **Actores claves**

#### **Construcción colectiva**

#### **Experiencia**

Convenio Intermunicipal

Visión regional e integral

### Debilidades

#### **Continuidad**

Constancia

Financiamiento

Participación de otros cantones

Voluntad política







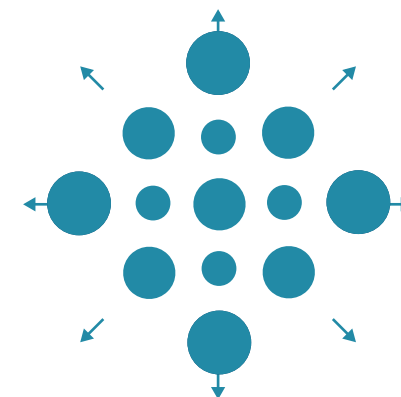
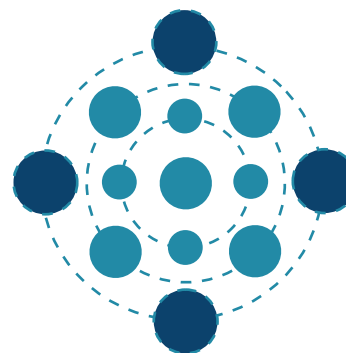
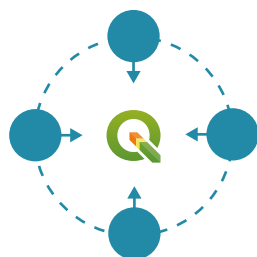
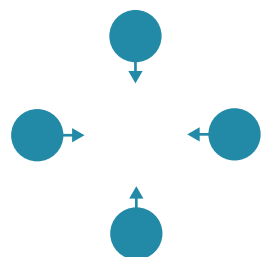


## GEOREFERENCIACIÓN

Dentro de las actividades de trabajo en el desarrollo del Plan Territorial Intermunicipal de Movilidad Activa se realizó una georeferenciación de los proyectos de movilidad activa, en específico el trazado de las ciclovías existentes, así como de los proyectos que cada territorio tenía planificado.

Por otro lado, se gestionó con otras instituciones el acceso a información relevante y afín al ámbito de acción de la red, con el fin fortalecer la capacidad de análisis, coordinación sectorial y priorización de las actividades que irá desarrollando la red en el transcurso del tiempo.

Toda esta información fue recolectada e integrada en un Sistema de Información Geográfica (SIG), este proceso de integración y sus resultados se mostrarán a continuación, en donde se podrá evidenciar la información suministrada por cada cantón e institución. Esta compilación será la base para el inicio de la fase de producción de nuevos insumos para los miembros de la red y correspondiente difusión según sea requerido.



**Diagnóstico →**

**Recolección →**

**Integración →**

**Producción →**

**Difusión →**

## INFORMACIÓN RECOPIlada

En la recopilación de la información participaron todos los gobiernos locales participantes de la red, así como instituciones y la Mesa Técnica Multinivel del Tren Eléctrico. La mayor cantidad de datos obtenidos destaca el alto volumen de datos georeferenciados facilitando tener análisis más precisos.

En total se obtuvieron 79 archivos shapes, así mismo como algunos archivos en KMZ, documentos en PDF conteniendo mapas y algunos archivos de presentación con información relevante. Todo estos datos se encuentran compilados y se convertirán en la base inicial de datos del repositorio de información de la red.



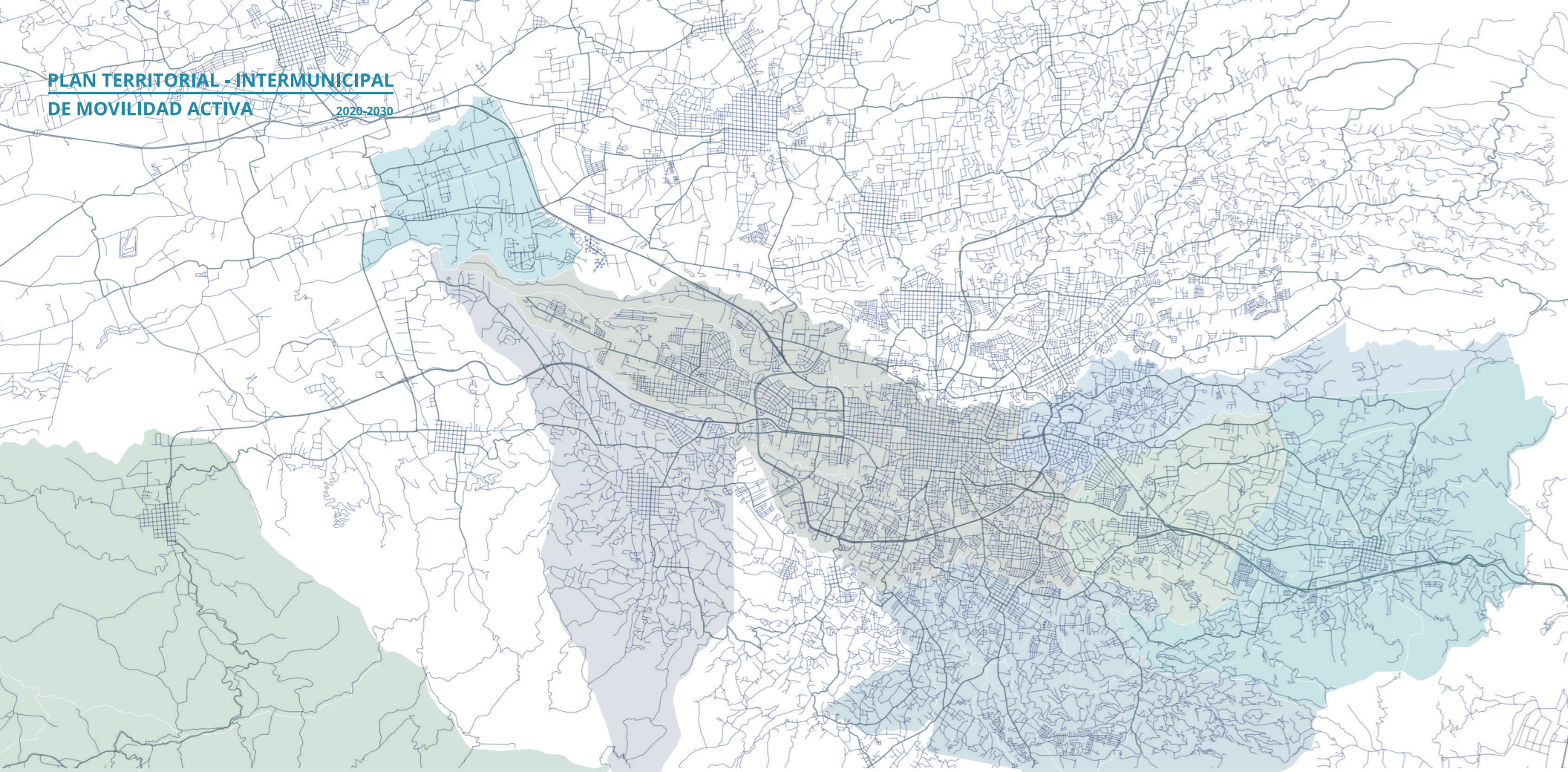


## MAPA BASE

+ Red Vial Nacional

Para el montaje, revisión y organización de la información se utilizó como base la red vial nacional existente, que proporciona una visión clara de la organización territorial.





## MAPA BASE

+ Red Vial




+ Cantones vinculados

En esta visualización se muestran los cantones que participan activamente en la Red de Movilidad Activa. (Belén, Curridabat, Desamparados, Escazú, Montes de Oca, Mora, La Unión y San José)



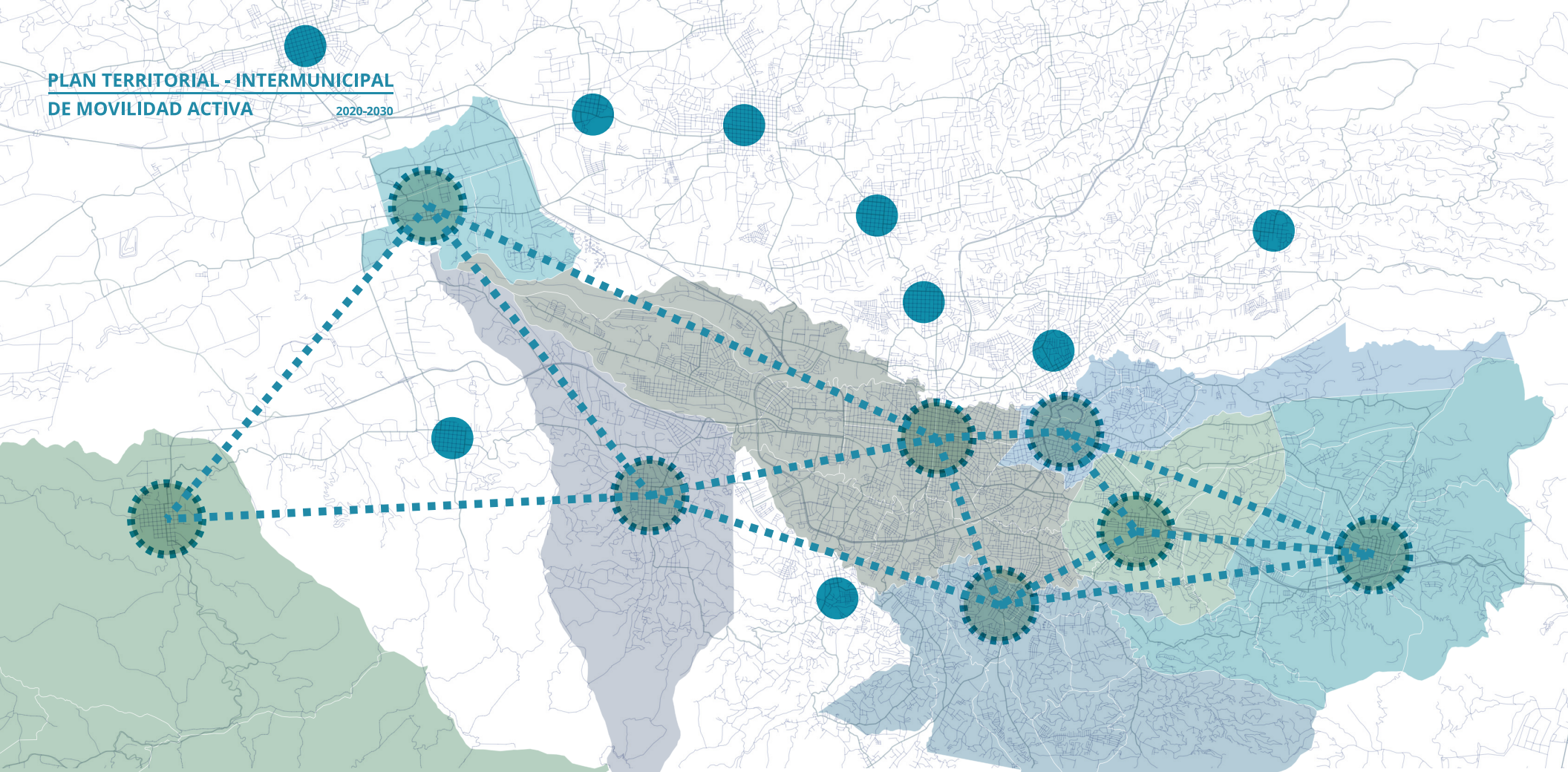


## ESTRUCTURA DE LA RED

-  + Red Vial
-  + Cantones vinculados
-  + Estructura territorial de la red

A continuación se evidencia la estructura territorial actual de la red. Se puede apreciar como existe continuidad territorial en los cantones del sector este, caso contrario en el sector oeste donde se evidencia dos fragmentaciones.



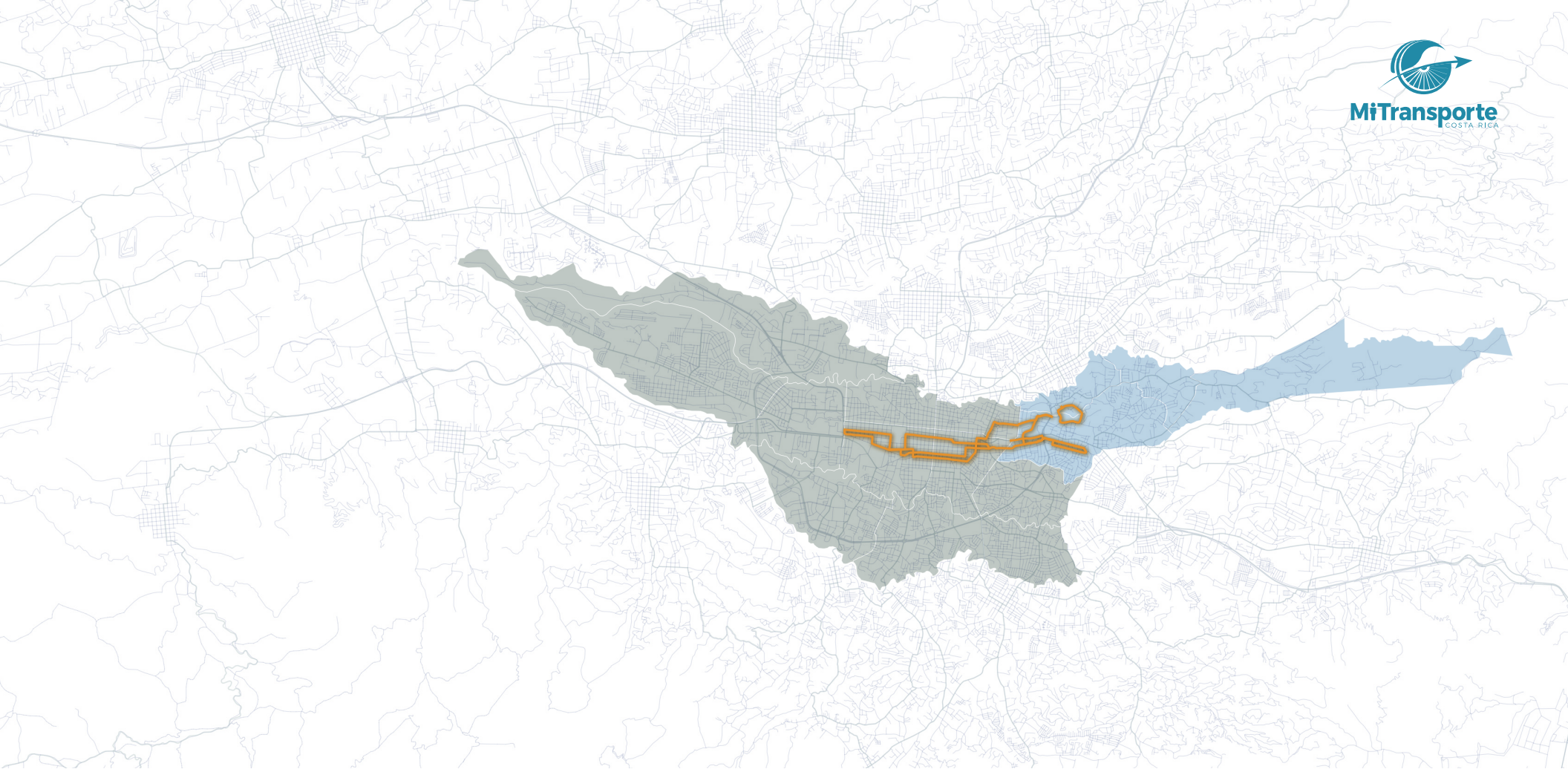


## TERRITORIOS CLAVES

- + Red Vial
- + Estructura territorial de la red
- + Cantones por vincular

Existen una serie de cantones claves para la ampliación del trabajo de la red, dentro de los cuáles destacan Santa Ana, Tibás y Goicoechea para garantizar la continuidad territorial, lo cual, no restringe la vinculación de más cantones dentro y fuera del Área Metropolitana.





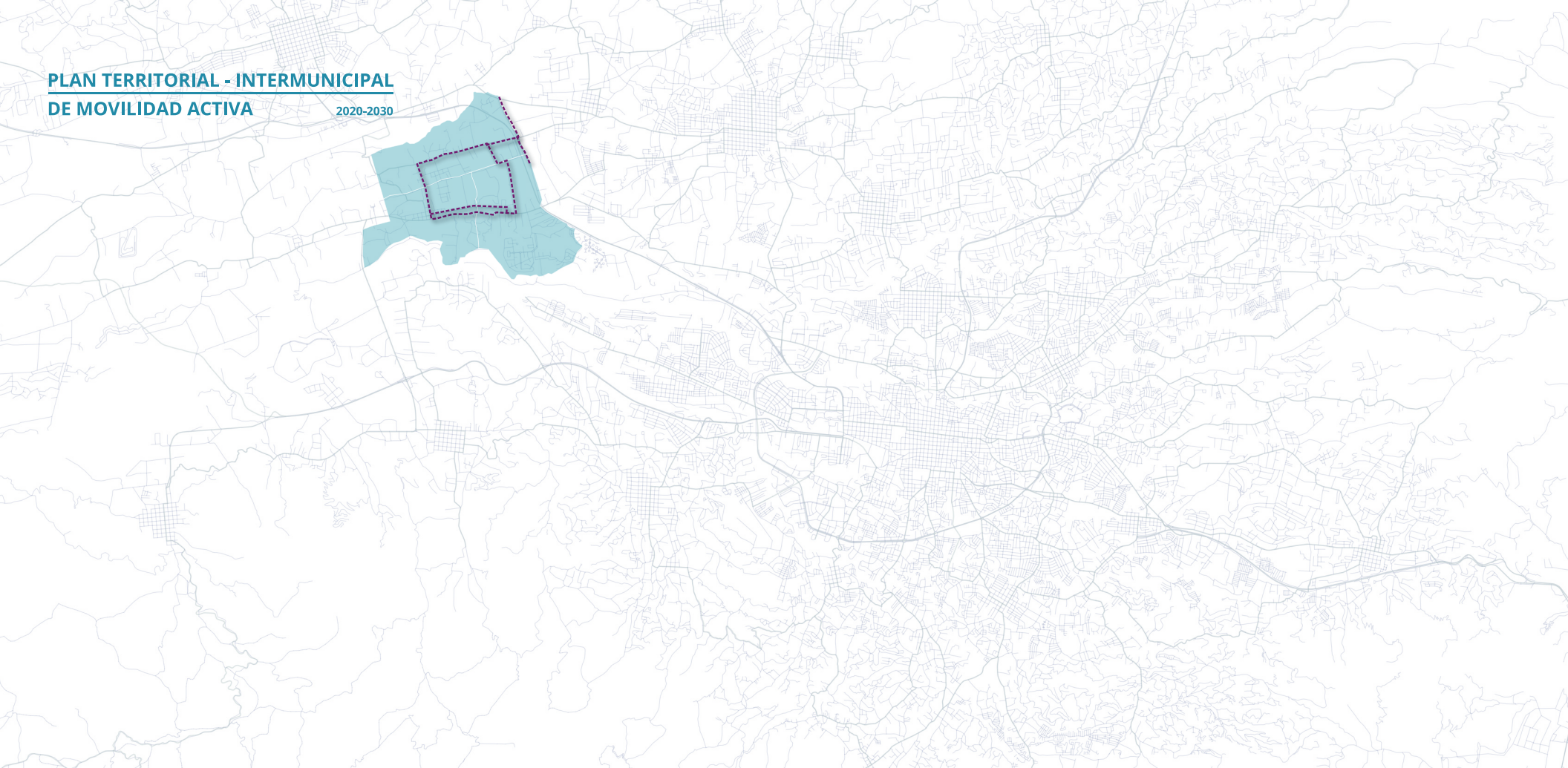
**MAPA BASE**

— + Red Vial

— + Ciclo Infraestructura Existente

+ San José + Montes de Oca

En la presente imagen se muestran las ciclovías existentes, pertenecientes a los cantones de San José y Montes de Oca.



**MAPA BASE**



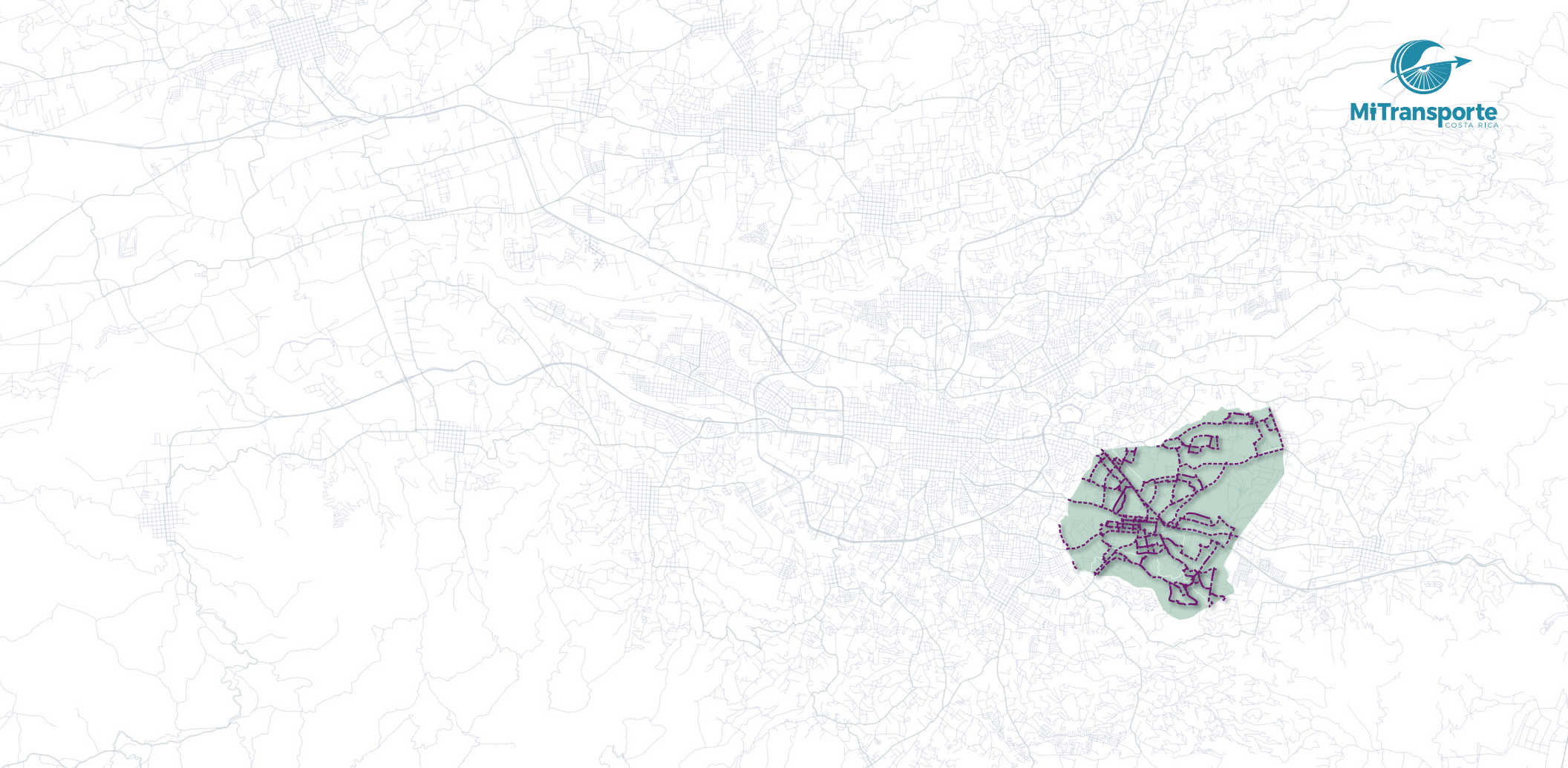
+ Red Vial



+ Proyecto Ciclovías Belén

El cantón de Belén se encuentra en el planteamiento de su circuito interno de ciclovías, en donde destaca la consolidación de un anillo interno y las conexión con otros cantones.





## MAPA BASE

— + Red Vial

- - - + Proyecto Ciclovías Curridabat

El equipo de movilidad del cantón de Curridabat ha logrado desarrollar una propuesta de cicloinfraestructura que cubre un gran porcentaje de su territorio, en este momento se encuentran con la consolidación de los primeros 18 kilómetros.





**MAPA BASE**



+ Red Vial



+ Proyecto Ciclovías Desamparados

En el cantón de Desamparados se tienen planificadas una serie de rutas las cuales conectan con el cantón de San José y con Curridabat y el centro del cantón. Actualmente se encuentran gestionando la primera sección de cicloinfraestructura.



## MAPA BASE



+ Red Vial



+ Proyecto Ciclovías Escazú (En análisis)

El cantón de Escazú es el miembro más reciente de la red y se encuentran desarrollando los primeros análisis para el planteamiento de cicloinfraestructura. En este momento se encuentran desarrollando programas de educación vial.





**MAPA BASE**

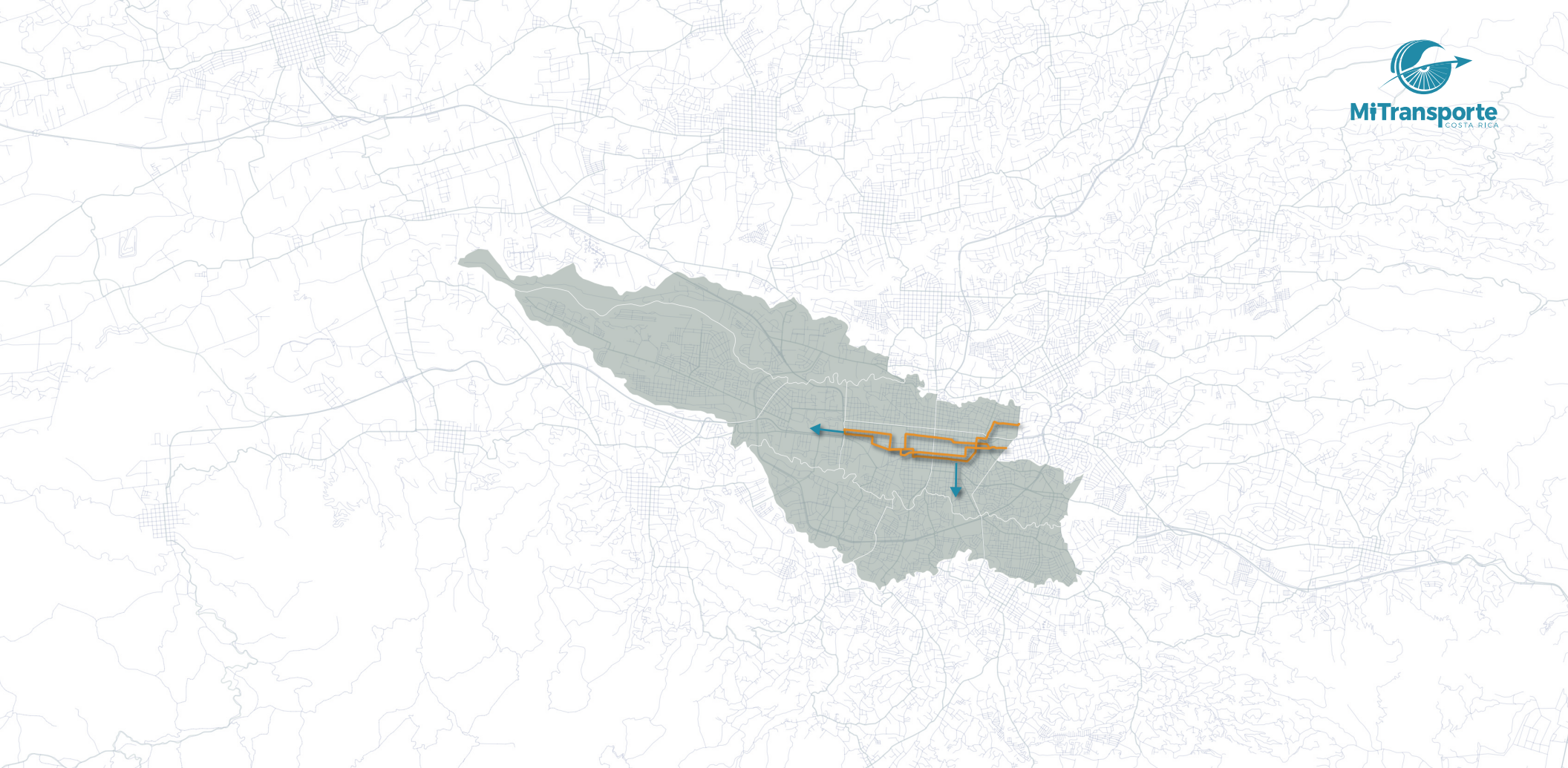


+ Red Vial



+ Proyecto Ciclovías La Unión (en análisis)

El cantón de La Unión se encuentra en el análisis para la reorganización vial en el centro del cantón, así mismo se encuentra en el planteamiento de su sistema de cicloinfraestructura.

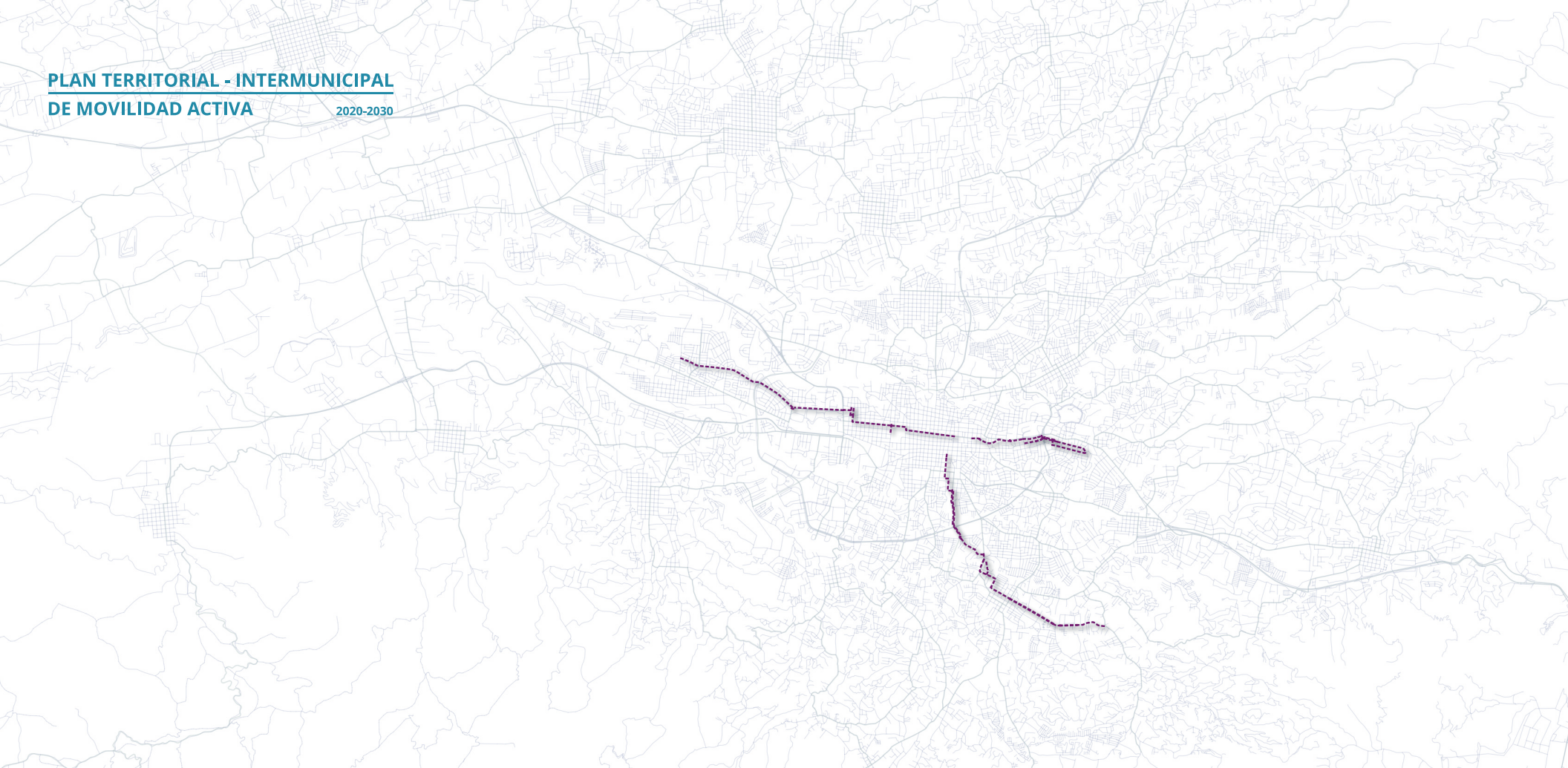


**MAPA BASE**

-  + Red Vial
-  + Red Vial
-  + Proyecto Ciclovías San José (En formalización)

El cantón de San José se encuentra en la actualización de su sistema de vías, así mismo tendrá una ampliación de su sistema de cicloinfraestructura a partir de proyecto de ciclovías emergentes, liderado por el COSEVI.





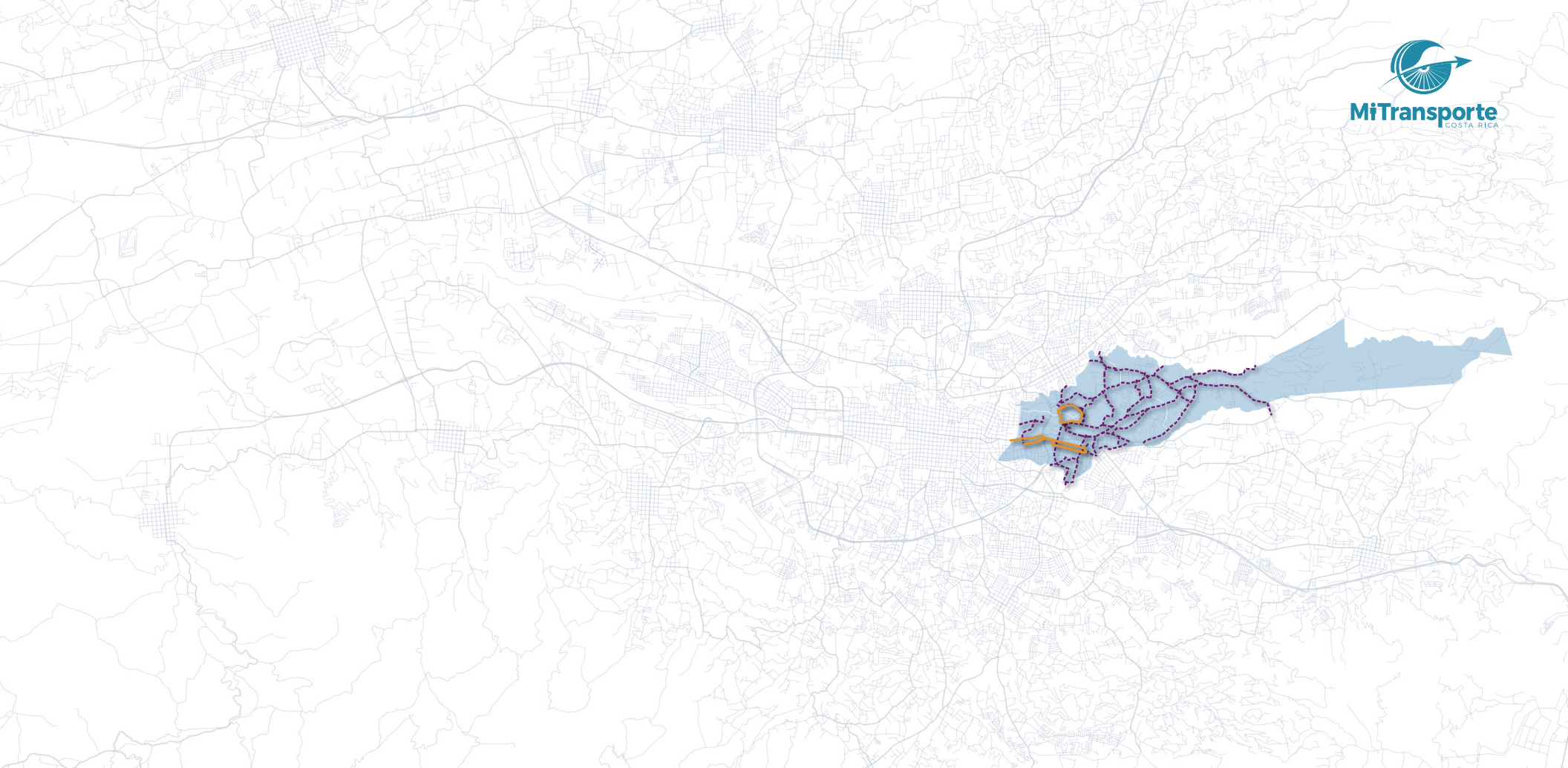
**MAPA BASE**

— + Red Vial

- - - + Proyecto Ciclovías Emergentes - COSEVI

El COSEVI se encuentra en el desarrollo de tres proyectos de ciclovías ubicados en los cantones de San José, Montes de Oca y Desamparados. Este proyecto, además de aumentar la red de ciclovías, aporta una herramienta base para el planteamiento de nuevas rutas.





**MAPA BASE**



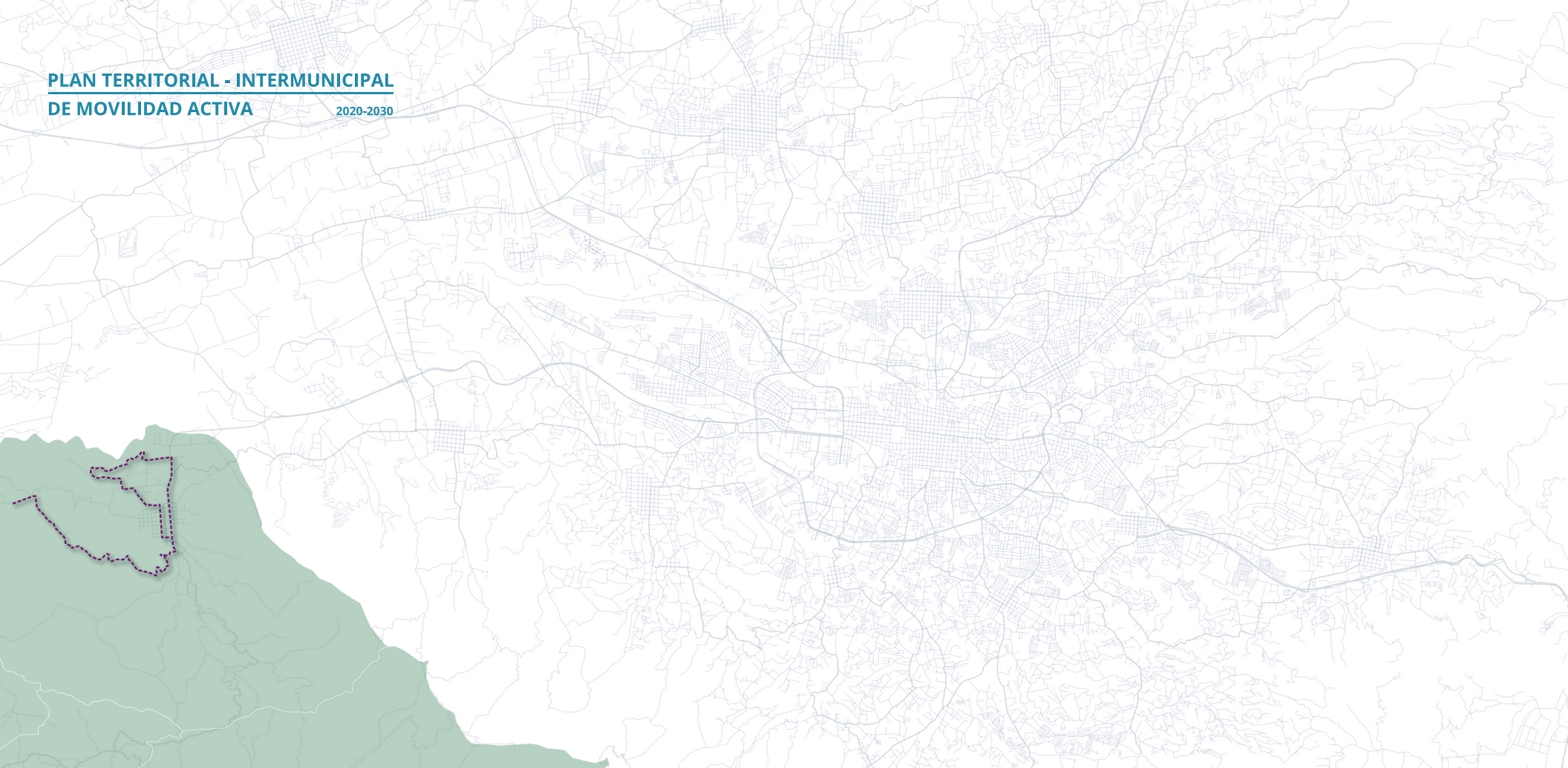
+ Red Vial



+ Proyecto Ciclovías Montes de Oca

El cantón de Montes de Oca actualmente tiene aproximadamente 4 Km de ciclovías, y en un corto plazo estará desarrollando 17 Km más de rutas. Adicionalmente cuentan con una sistema de ciclovías que buscan conectar con los cantones aledaños.





**MAPA BASE**



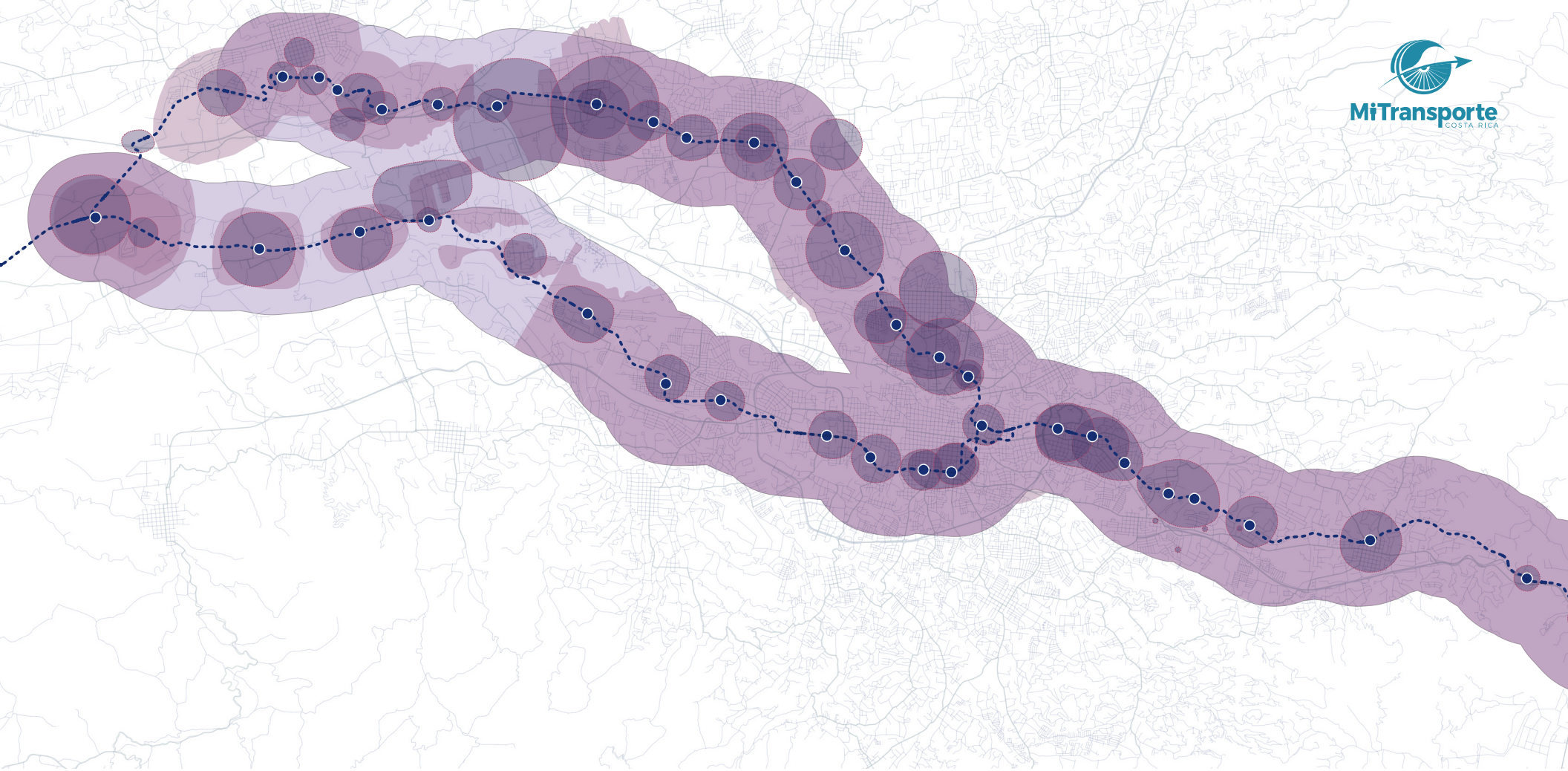
+ Red Vial



+ Proyecto Ciclovías Mora

El cantón de Mora ha diseñado su primer circuito de ciclovías, en donde combina el desarrollo de infraestructura en zona urbana y zona rural. Así mismo, ha desarrolla en el centro del cantón una serie de vías bajo la modalidad de calle completa.





## MAPA BASE

+ Red Vial

+ Datos Mesa Técnica Multinivel - Tren Eléctrico

----- + Ruta del Tren

• + Estaciones

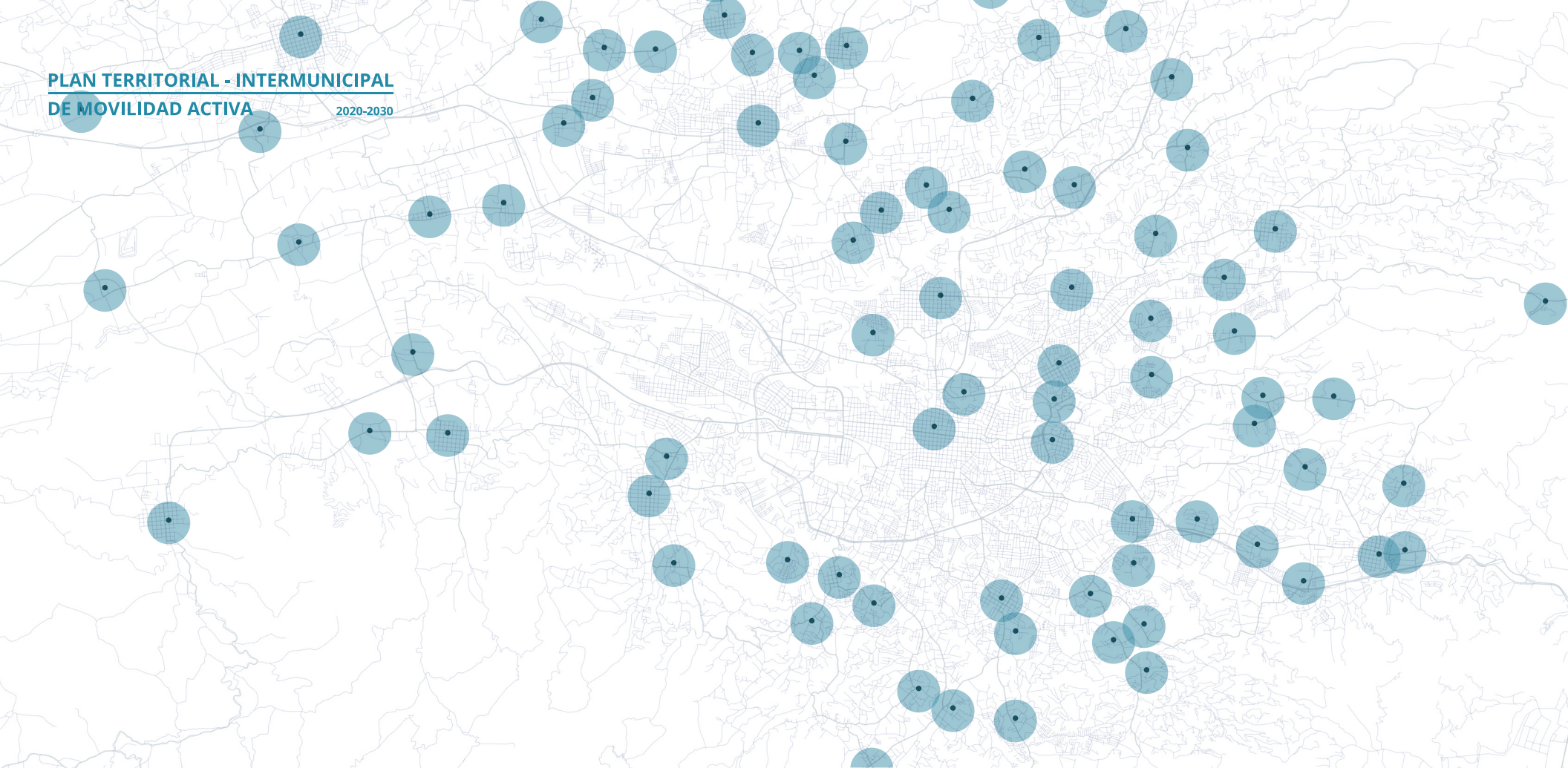
● + Centros Compactos

● + Zona Mixta

● + Zona de influencia 1500m

A partir de la coordinación con la Mesa Técnica Multinivel del Tren Eléctrico, se pudo obtener información relevante para la toma de decisiones y favorecer la multimodalidad.





## MAPA BASE

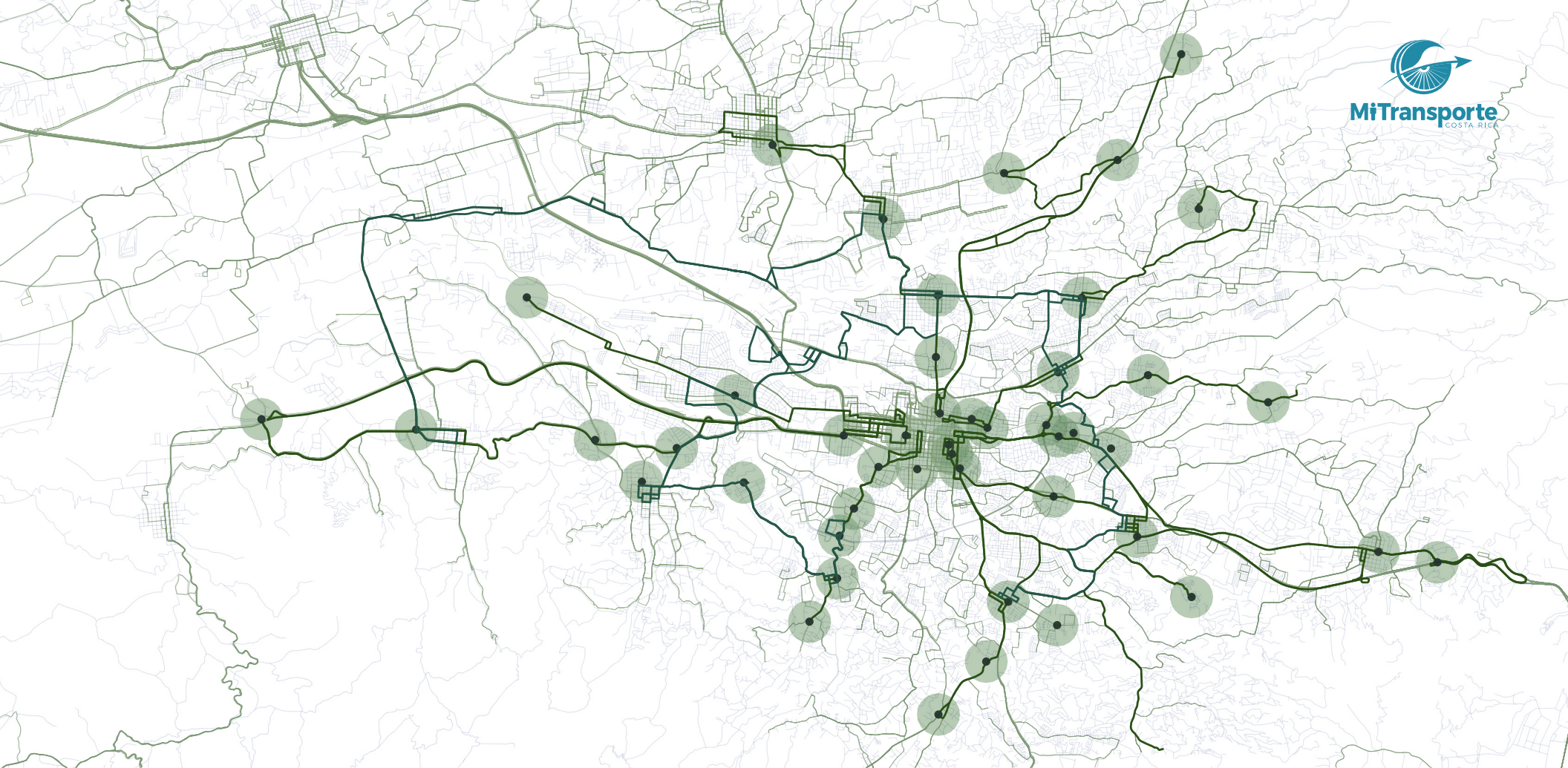
+ Red Vial

+ PLAN GAM 13-30

- + Centralidades Densas Integrales
- + Zona de Influencia 500m

En coordinación con el Instituto de Vivienda y Urbanismo se logró integrar datos sobre a las Centralidades Densas Integrales, lo cual permite entender donde se encuentran los mayores concentraciones de población y con ello fortalecer su movilidad, con priorización en las condiciones para caminar.





## MAPA BASE

+ Red Vial

+ Rutas Autobuses

— + Troncales y Ramales

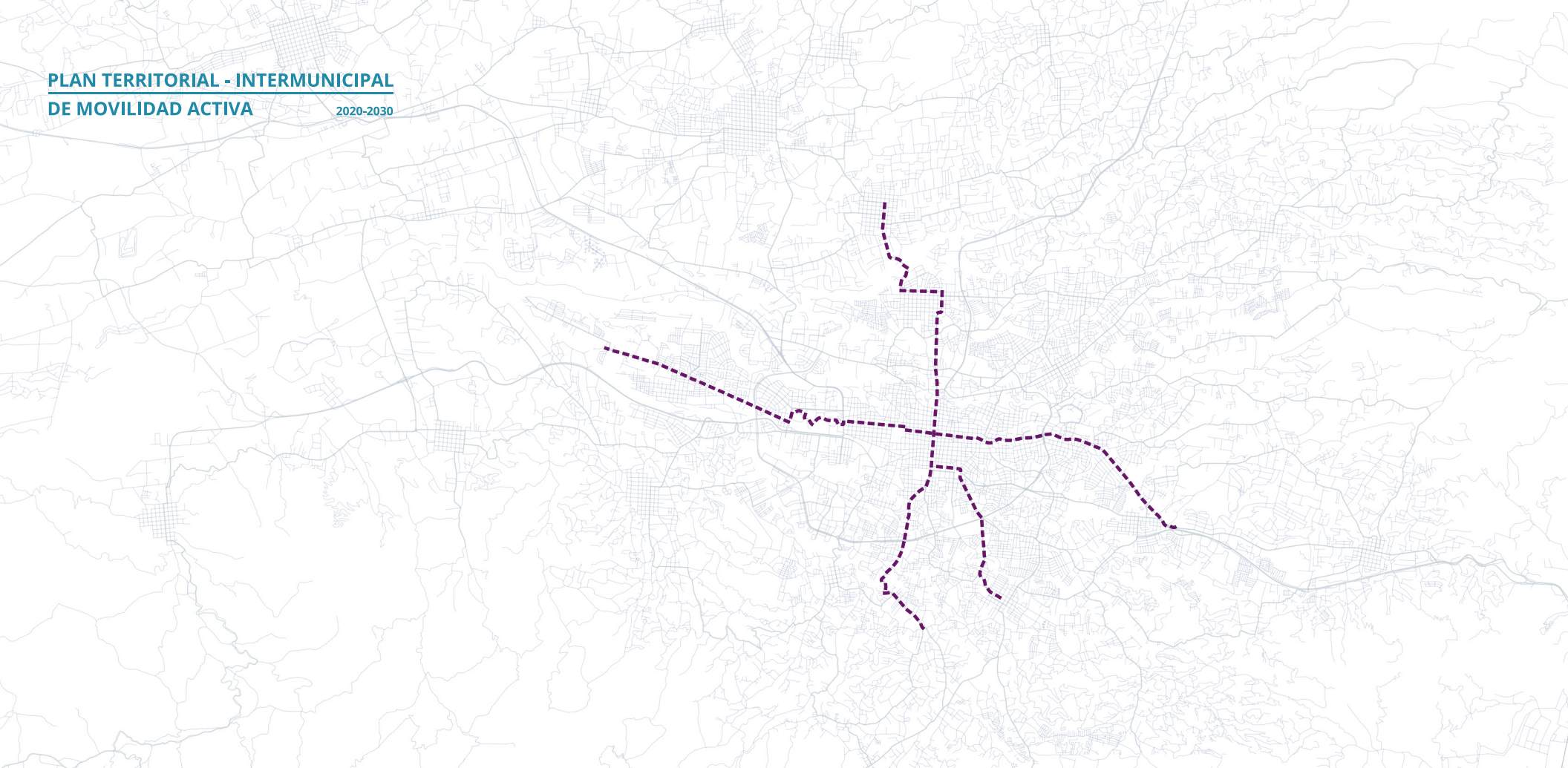
— + Intersectoriales

● + Nodos de Integración

● + Zona de influencia 500m

El Ministerio de Obras Públicas comparte la red de rutas de autobuses, así mismo como la identificación de los nodos de integración planteados para la sectorización del sector.





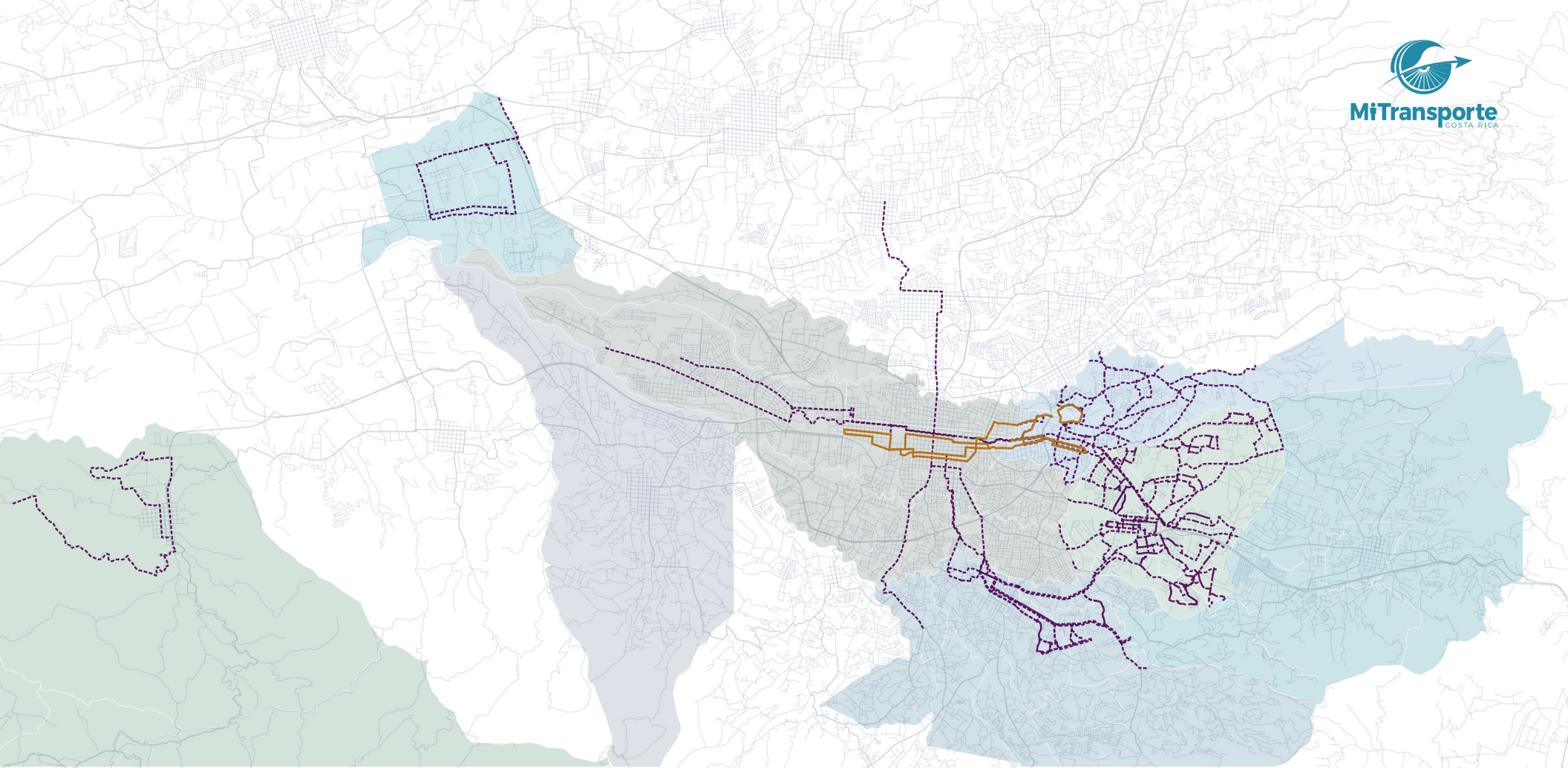
## MAPA BASE

+ Red Vial

+ Rutas del Plan de intervenciones temporales  
(Sociedad Civil)

Se registra la propuesta desde sociedad civil para el desarrollo de rutas temporales para promover la movilidad activa durante la pandemia por COVID-19. Esta propuesta nace a partir del trabajo de varios colectivos urbanos y organizaciones de sociedad civil.





## MAPA BASE

-  + Red Vial
-  + Consolidado de los proyectos de ciclovías planteados.

En este mapa se puede apreciar en conjunto las ciclovías existentes y las propuestas en los diferentes cantones que participan de la red.









## VISIÓN

Fortalecer el sistema territorial - intermunicipal de movilidad activa bajo los principios de seguridad, inclusión, equidad y sostenibilidad, que promueva e implemente la pirámide de movilidad y la intermodalidad en la cultura costarricense.

## PRINCIPIOS

Seguridad

Inclusión

Equidad

Sostenibilidad

Integración



## EJES DE TRABAJO

Datos

Roles y responsabilidades

Presupuesto

Financiamiento

Monitoreo y evaluación

## COMPONENTES

## ESTRUCTURA DEL PLAN

El Plan Territorial Inter-Municipal de Movilidad Activa se basa en una estructura sencilla que ordena y sostiene todos los proyectos que se desarrollen dentro este plan. Los elementos de la estructura son: visión, principios, ejes de trabajo y componentes. A continuación un esquema que muestra la estructura y adelante una descripción de cada uno de los elementos.

### Visión

La estructura cuenta con una visión que guía los proyectos y acciones de la red.

Fortalecer el sistema territorial - intermunicipal de movilidad activa bajo los principios de seguridad, inclusión, equidad y sostenibilidad, que promueva e implemente la pirámide de movilidad y la intermodalidad en la cultura costarricense.

### Principios

Los principios deben estar presentes en todo lo que se trabaje dentro del plan, son los valores que se desprenden de la visión y aseguran que cada paso en el camino sea coherente y vaya en la dirección que como red se ha definido.

#### - Seguridad

Cualidad que busca la protección de la vida de las personas usuarias de la red de movilidad, especialmente de las más vulnerables, a través de la coexistencia pacífica de todos los modos de desplazamiento mediante procesos de participación ciudadana, sensibilización y diseño de calles completas<sup>1</sup>, intersecciones seguras y pacificación del tránsito.

#### - Equidad

Se fundamenta en el principio de acceso universal de modo que se garantice soluciones y propuestas acordes de las particularidades, necesidades, derechos y requerimientos de la población.

#### - Inclusión<sup>2</sup>

La inclusión es el proceso de materializar que la diversidad de personas o grupos de personas sujetas a una situación de segregación o marginación puedan participar y disfrutar plenamente en la vida social y el espacio público.

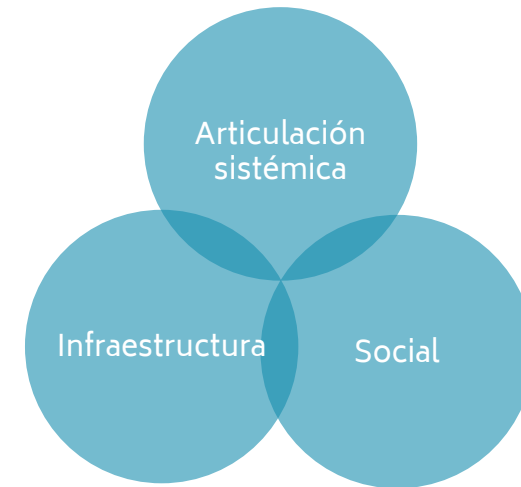
#### - Sostenibilidad<sup>3</sup>

Es el desarrollo que satisface las necesidades del presente sin

comprometer la capacidad de futuras generaciones, garantizando el equilibrio entre el crecimiento económico, el cuidado del medio ambiente y el bienestar social.

#### - Integración

Es la articulación en la gobernanza, es decir, en la planificación y operación de los sistemas; así como en las políticas y normas de desarrollo urbano.



### **Ejes de Trabajo**

Los ejes de trabajo organizan y dirigen los esfuerzos de la red a través de un objetivo principal. Por otro lado, cada eje tiene asociado un plan de acción que detalla las acciones a realizar en el tiempo. Estas acciones a su vez, se subdividen en tareas con sus respectivos indicadores y responsables.

A continuación se detalla cada uno de los ejes:

<sup>1</sup> Calles completas se refiere a espacios que incluyen todas las personas y todos los modos.

<sup>2</sup> Tomado y adaptado de: Coelho, Fabián (17/05/2019). "Inclusión". En: Significados.com. Disponible en: <https://www.significados.com/inclusion/>

<sup>3</sup> Fuente: ONU, 1987



### Articulación sistémica

La mejora de las condiciones para la movilidad activa es un tema relativamente nuevo en el país que compete tanto a instituciones nacionales como a gobiernos locales; igualmente es una demanda creciente por parte de la sociedad civil organizada.

El esquema de gobernanza del sector transporte es complejo y atomizado; adicionalmente se encuentra directamente vinculado con la gestión municipal del espacio público. Además, la condición territorial de la movilidad hace necesaria la coordinación entre municipalidades.

Es necesaria una articulación entre los actores participantes para lograr una implementación ágil y eficiente de las metas del plan.

### Objetivo

Facilitar la gestión coordinada y ágil del plan intercantonal de movilidad activa a través del desarrollo, seguimiento y comunicación de procedimientos operativos así como roles y responsabilidades del sector público (nacional y local), sector privado, la sociedad civil y otros actores involucrados; para alcanzar una implementación eficiente.

### Temas de trabajo:

#### - Comunicación

Busca el flujo de información, el alcance de acuerdos y la difusión de logros entre instituciones y órganos administrativos y técnicos que acelere la implementación de las acciones del plan.

La comunicación, dentro del eje de articulación sistémica, promueve el apoyo al plan tanto en el ámbito político como a nivel de opinión pública; capitaliza sobre las victorias para gestionar todo tipo de recursos.

#### - Gestión política

Se refiere a las gestiones de carácter político que se realizan para coordinar acciones de apoyo e implementación entre los distintos entes a nivel interinstitucional.

- Apoyo jerárquico

Enmarca ese apoyo político en la alta jerarquía institucional que permite transmitir la visión de lo que se quiere alcanzar a los entes más técnicos de la institución, facilitando así el desarrollo de procesos internos que son vitales para una óptima ejecución.

- Gestión técnica

Busca la coordinación efectiva entre las contrapartes más de carácter técnico en las cuales recaen procedimientos vitales para la implementación de los proyectos.

- Alianzas estratégicas

Busca sumar actores que contribuyan a la implementación de los objetivos del plan por ejemplo, el sector privado y la cooperación internacional, con el potencial de desarrollar un programas de voluntariado y recaudación de recursos.

- Academia

Promueve potencializar la participación de instituciones de educación universitaria en acciones de estudios previos, diseño de infraestructura, programas de promoción social, monitoreo de resultados e impacto del plan, entre otras.

Equipo de trabajo actual

Cada eje de trabajo tiene un equipo que estará encargado de llevar a cabo los proyectos definidos. Se ha definido un primer equipo que trabajará durante dos años y luego se rotará a otros miembros. Para asegurar la continuidad, habrá un periodo de transición en donde trabajarán los dos grupos, el entrante y el saliente, durante 6 meses.

El equipo de articulación sistémica está compuesto por los siguientes miembros:







Uno de los objetivos principales del trabajo de RIMA es lograr finalmente implementar una infraestructura que contemple los principios resumidos en la Visión. Esta debe estar muy bien fundamentada y su posterior construcción debe reflejar las mejores prácticas a nivel mundial en infraestructura de movilidad activa, de tal forma que todas las personas utilicen y disfruten estas obras y pongan en práctica la intermodalidad en beneficio del medio ambiente que es de todos y de todas.

### Objetivo

Desarrollar infraestructura de movilidad activa segura, inclusiva, equitativa, sostenible e integrada; mediante el diseño de un Plan Maestro Regional que se construya contemplando las normativas y tipologías vigentes para una adecuada gestión e implementación al 2030.

Temas de trabajo:

- Plan Maestro Regional

Es la planificación del proyecto que enmarca el alcance, tiempo y costo de las obras a realizar. Busca que el proyecto tenga un mismo lenguaje y que todos sus componentes se complementen entre sí. Organiza las pautas a seguir en el diseño y construcción, así como las directrices que se deben contemplar en la organización global del proyecto.

- Diseño y construcción

La adecuada implementación de la infraestructura de movilidad activa debe planificarse y concebirse contemplando las etapas de diseño que brinden la viabilidad técnica de los proyectos hacia un adecuado y eficiente proceso constructivo que maximice los recursos públicos.

- Normativa y tipologías

Con el propósito de generar un lenguaje común, que sea claro, entendible y estandarizado se deben generar y respetar las Normativas y Tipologías vigentes en nuestro país, de tal forma que se logren proyectos seguros evitando accidentes viales que se dan debido a confusiones. Esto además permite articular de forma coherente una infraestructura inter cantonal que incluya rutas viales cantonales y nacionales.

- Apoyo jerárquico

Enmarca ese apoyo político en la alta jerarquía institucional que permite transmitir la visión de lo que se quiere alcanzar a los entes más técnicos de la institución, facilitando así el desarrollo de procesos internos que son vitales para una óptima ejecución.

- Gestión técnica

Busca la coordinación efectiva entre las contrapartes más de carácter técnico en las cuales recaen procedimientos vitales para la implementación de los proyectos.

- Alianzas estratégicas

Busca sumar actores que contribuyan a la implementación de los objetivos del plan por ejemplo, el sector privado y la cooperación internacional, con el potencial de desarrollar un programas de voluntariado y recaudación de recursos.

- Academia

Promueve potencializar la participación de instituciones de educación universitaria en acciones de estudios previos, diseño de infraestructura, programas de promoción social, monitoreo de resultados e impacto del plan, entre otras.

- Inspección

En la construcción del proyecto se debe garantizar que lo contemplado en el Plan Maestro Regional y en los diseños de

todos los sistemas que componen dicho proyecto y que los trabajos realizados sean de la más alta calidad.

- Mantenimiento

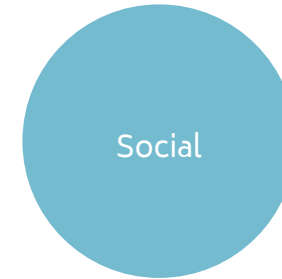
Una vez concluida la construcción del proyecto inicia la fase donde se debe velar por el buen funcionamiento de todos los componentes a lo largo del tiempo. En esta fase debe existir un plan que ayude a conservar, cuidar y mantener las obras.

Equipo de trabajo actual

Cada eje de trabajo tiene un equipo que estará encargado de llevar a cabo los proyectos definidos. Se ha definido un primer equipo que trabajará durante dos años y luego se rotará a otros miembros. Para asegurar la continuidad, habrá un periodo de transición en donde trabajarán los dos grupos, el entrante y el saliente, durante 6 meses.

El equipo de infraestructura está compuesto por los siguientes miembros:

El equipo de infraestructura está compuesto por los siguientes miembros:



Considerando que todas las acciones que se realizan impactan al entorno inmediato y a las personas que en él habitan o transitan se considera fundamental contemplarlas de forma integral a partir de procesos comunicativos educativos, activos en ejecución.

Este eje debe estar presente en la ejecución de todos los proyectos que se desarrollen dentro de RIMA, tomando en cuenta a las personas involucradas.

### Objetivo

Impulsar que los proyectos y acciones que se desarrollen desde el plan garanticen procesos de promoción social para lograr la participación activa y el bienestar de toda la población.

### Temas de trabajo:

- Educación Vial

Concientizar a la población de la importancia y el impacto positivo que tiene el movilizarse activamente para impulsar el interés y la interacción social positiva en los espacios de movilidad pública.

- Accesibilidad e inclusión

Promover la accesibilidad e inclusión en todos los proyectos que se desarrollen dentro del plan para asegurar que la infraestructura que se desarrolle contemple las necesidades de todas las personas.

- Gestión con colectivos urbanos

Los colectivos urbanos permiten acercarse a la ciudadanía y sus necesidades, por lo que es vital tomarles en cuenta y hacerlos parte de las etapas de los proyectos en las que se considere oportuno.

Equipo de trabajo actual

Cada eje de trabajo tiene un equipo que estará encargado de llevar a cabo los proyectos definidos. Se ha definido un primer equipo que trabajará durante dos años y luego se rotará a otros miembros. Para asegurar la continuidad, habrá un periodo de transición en donde trabajarán los dos grupos, el entrante y el saliente, durante 6 meses.

El equipo de infraestructura está compuesto por los siguientes miembros:

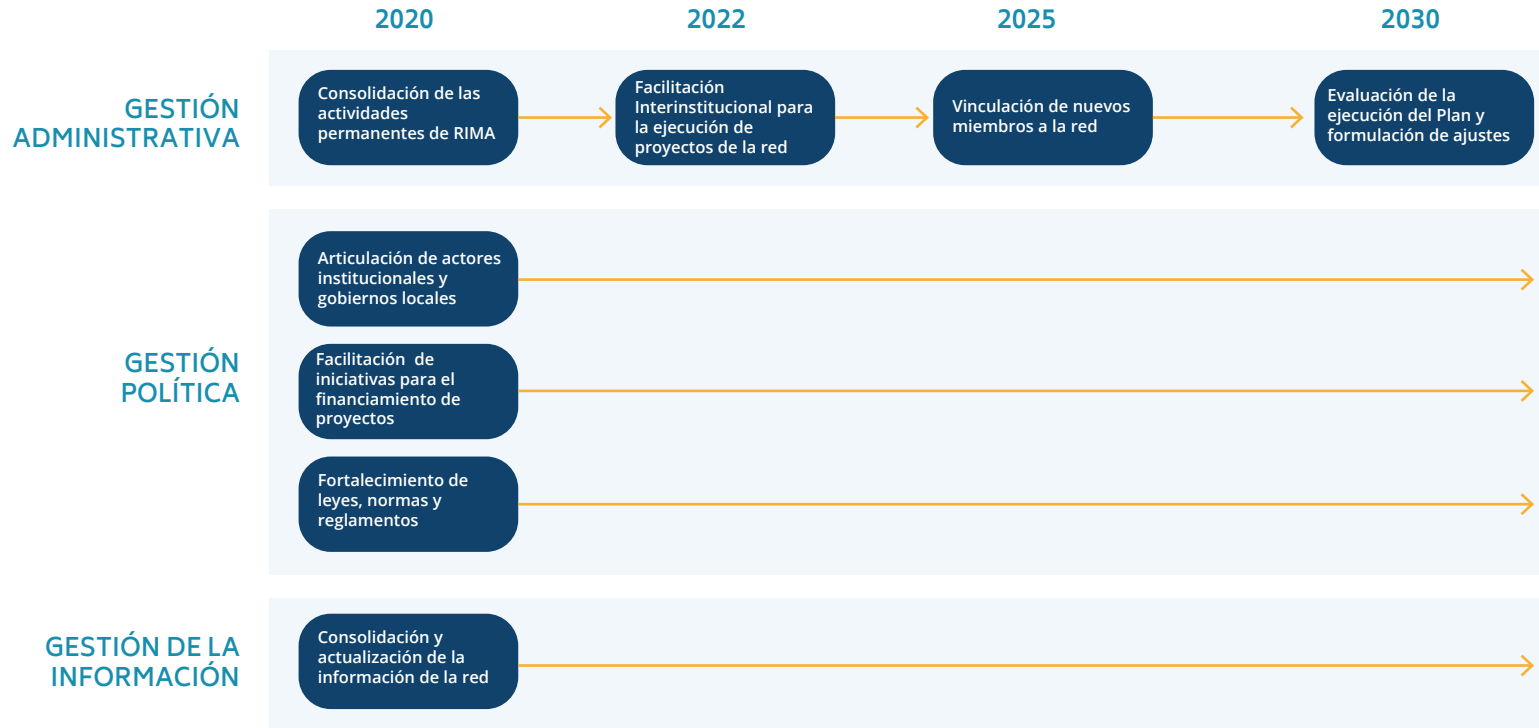


## PLAN DE ACCIÓN: ARTICULACIÓN SISTÉMICA

El eje de Articulación Sistémica se estructura en 3 líneas de trabajo, la gestión administrativa, la gestión política y la gestión de la información, con actividades que van a lo largo de los 10 años que tiene como plazo este plan.

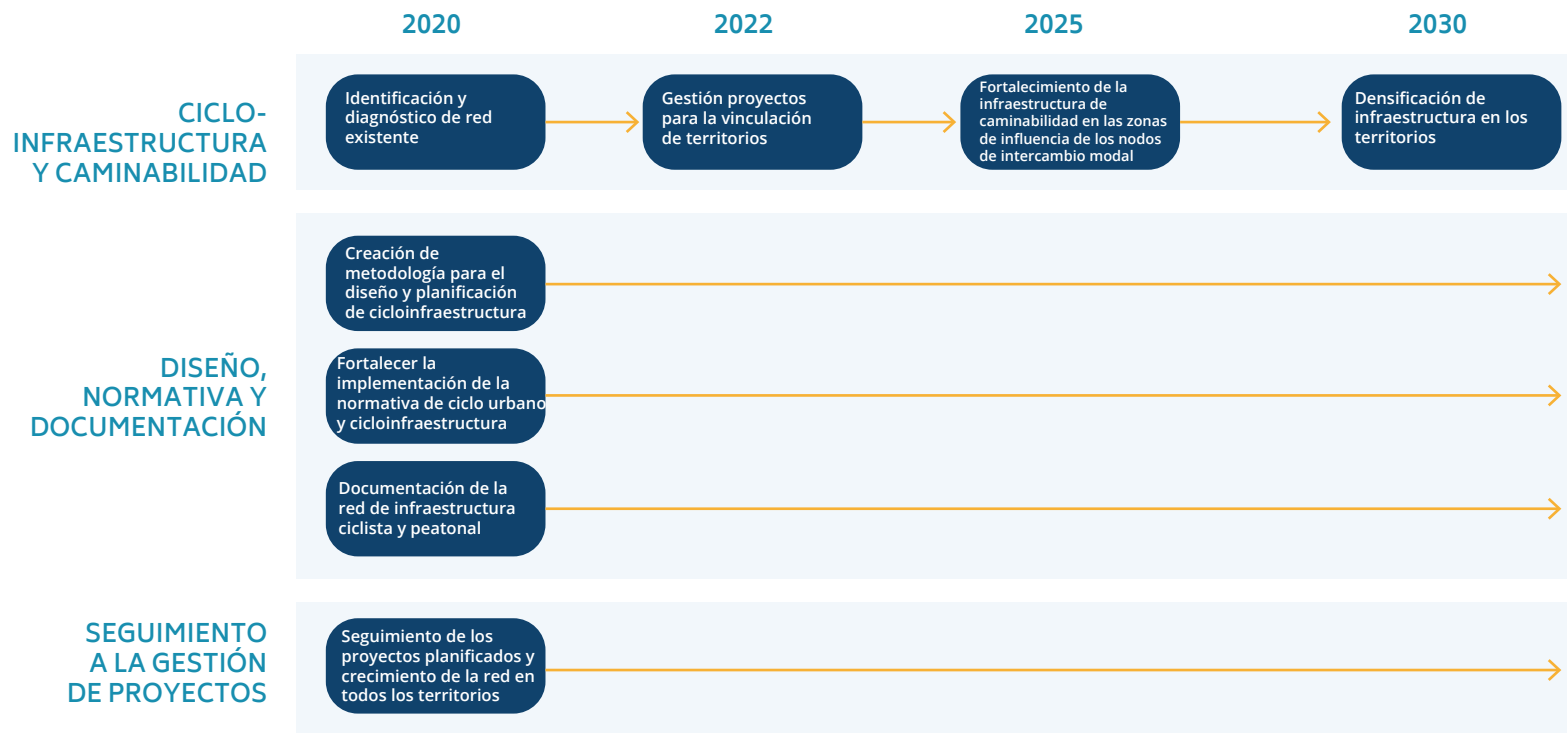
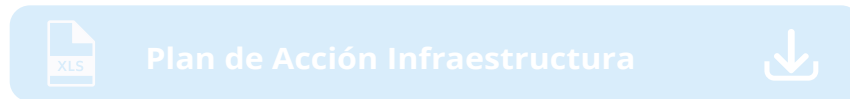


Plan de Acción Articulación Sistémica



## PLAN DE ACCIÓN: INFRAESTRUCTURA

El eje de Infraestructura se estructura en 3 líneas de trabajo, la ciclo-infraestructura y caminabilidad, el diseño, normativa y documentación y el seguimiento a la gestión de proyectos, con actividades que van a lo largo de los 10 años que tiene como plazo este plan.

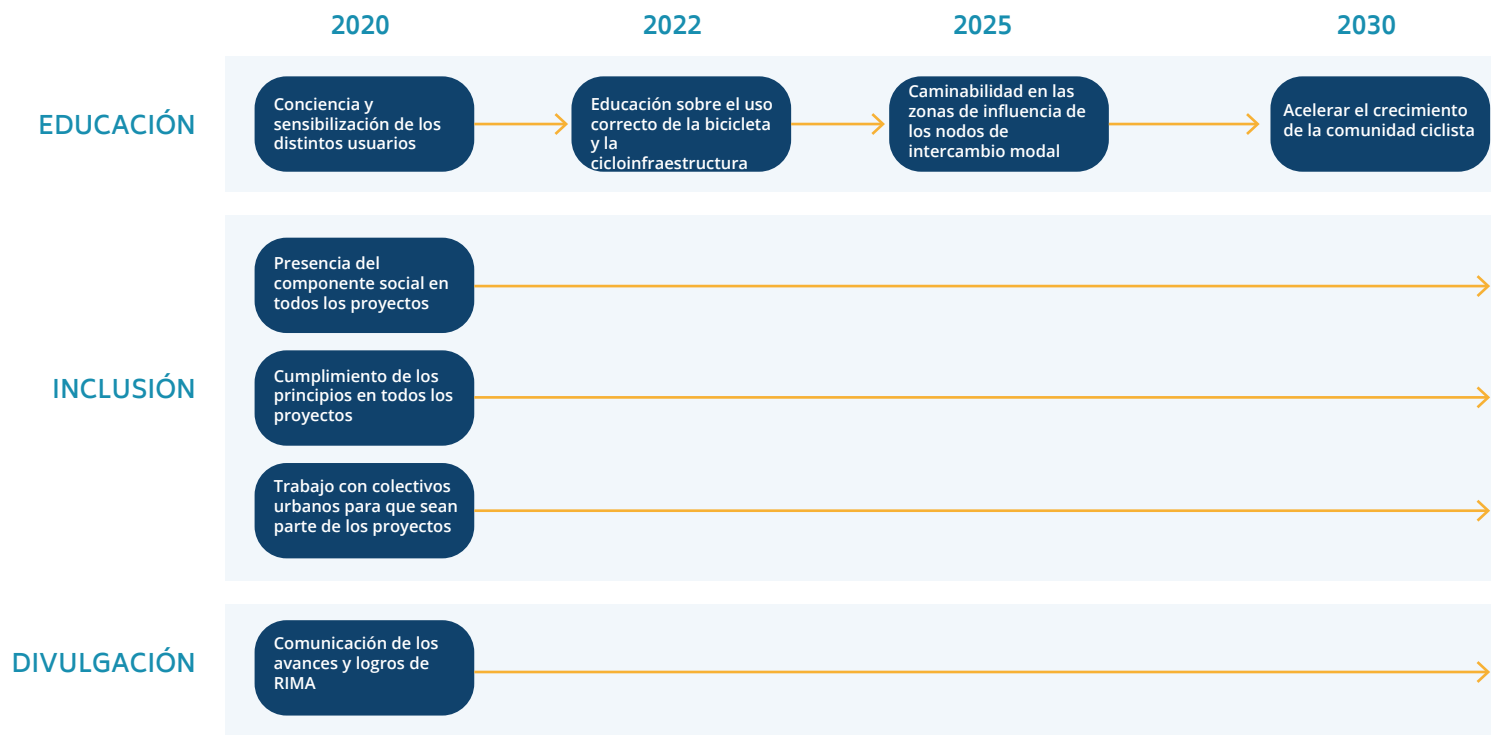


## PLAN DE ACCIÓN: SOCIAL

El eje Social se estructura en 3 líneas de trabajo, educación, inclusión y divulgación, con actividades que van a lo largo de los 10 años que tiene como plazo este plan.



Plan de Acción Social











## SISTEMATIZACIÓN

A continuación se organiza la sistematización de todas las actividades que se realizaron durante la construcción del plan.

En total se realizaron 23 actividades, categorizadas de la siguiente manera:

- **Sesiones de trabajo virtual**
- **Sesiones de trabajo presencial**
- **Reuniones / Entrevistas virtuales**
- **Sesiones de validación**

En cada ficha se podrán ver los datos generales de la sesión, así como, la agenda, el objetivo y los resultados más relevantes. Adicionalmente se adjunta una previsualización de los materiales producidos y su respectivo enlace para su consulta.

## DESCRIPCIÓN

Primera reunión de trabajo para la construcción del plan, identificar expectativas de los miembros de la red y mapear los actores involucrados y sus roles.

## AGENDA

- Bienvenida e introducción GIZ
- Presentación del equipo consultor
- Onboarding Miro
- Alineación de expectativas
- Identificación necesidades
- Mapa de actores / roles
- Siguiendo pasos

## OBJETIVOS

1. Dar inicio al proceso de construcción.
2. Mapeo de expectativas.
3. Mapeo de actores involucrados.





## 2. ENTREVISTAS POR CLÚSTER

Entrevistas virtuales

11 - 19 noviembre 2020

### DESCRIPCIÓN

Entrevistas a cada uno de los miembros de la red, divididos por clúster (este, central, oeste) y una sesión con los miembros de las instituciones que forman parte de la red (INVU, MOPT, COSEVI, IFAM) con el fin de profundizar en las necesidades puntuales de cada miembro de la red y validar los insumos construidos hasta el momento.

### OBJETIVOS

1. Acercamiento a las necesidades de cada miembro de la red.
2. Validación del trabajo realizado hasta el momento.

### RESULTADOS

- Validación de los temas relevantes para cada municipalidad.
- Validación de la estructura base del plan.



## DESCRIPCIÓN

Ejercicio para construir la visión a través de 4 temas: el máximo anhelo en movilidad activa, los resultados mínimos que deben existir, el usuario meta y los elementos mínimos que se requieren.

## AGENDA

- Bienvenida e introducción.
- Presentación de insumos resultantes.
- Ejercicio de construcción de la visión.
- Sigüientes pasos.

## OBJETIVOS

1. Iniciar la construcción de una visión conjunta de la movilidad activa que queremos para nuestros cantones.



## RESULTADOS

- Se definió el usuario meta del plan, el cual es ese potencial ciclista que hoy maneja un carro pero que podría empezar a andar en bicicleta si se dan las condiciones apropiadas para viajar de forma segura.
- Permitió sentar las bases de la visión y generar elementos que posteriormente se convertirán en los principios y ejes de trabajo.

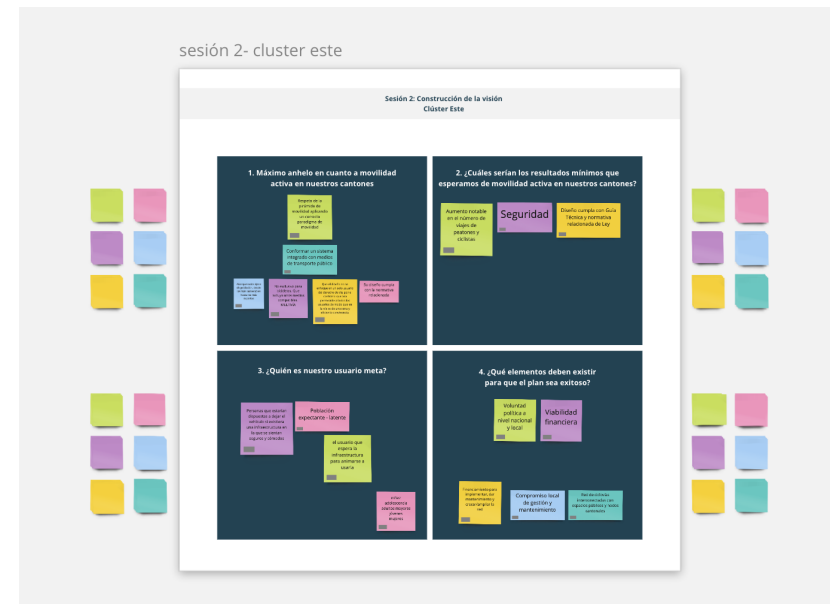


Imagen del espacio de trabajo de la sesión



[Enlace al espacio de trabajo](#)





## DESCRIPCIÓN

Presentación de la metodología de trabajo del plan, validación de la visión construida y firma de la misma como símbolo de la aprobación de la una visión conjunta.

## AGENDA

- Protocolos sanitarios
- Presentación y actividad rompehielo
- Recapitulación y presentación de la visión
- Firma del compromiso / Refrigerio
- Presentación de la metodología
- Conclusiones generales: experiencias y expectativas del proceso

## OBJETIVOS

1. Firma del compromiso de trabajar de manera conjunta en la visión que se construyó.
2. Presentación de la metodología del proceso y cierre de la primera etapa de construcción"

## RESULTADOS

- Una visión validada por los miembros de la red.
- Trabajo en la cohesión del grupo y sensibilización de la importancia del plan.
- Se amplió el alcance del plan que en un inicio se enfocó en ciclismo urbano a abarcar la movilidad activa en su totalidad.

Fotografía de la sesión presencial



[Enlace al espacio de trabajo](#)



## DESCRIPCIÓN

Presentación de la estructura del plan y co-creación de cada uno de los principios y su definición.

## AGENDA

- Bienvenida e introducción
- Exploración del sistema del plan
- Ejercicio brainstorming
- Desarrollo de principios
- Convenio
- Plan de trabajo y siguientes pasos

## OBJETIVOS

1. Aclarar cómo funciona el sistema planteado para el plan.
2. Desarrollo de los principios de plan.
3. Estatus del convenio.

# 5. CONSTRUCCIÓN DE LOS PRINCIPIOS

Sesión de trabajo virtual

22 enero 2021

## RESULTADOS

- Se definieron los 5 principios que apoyarán el plan de movilidad activa: Seguridad, inclusión, equidad, sostenibilidad e integración.
- Se validó la estructura del plan compuesta por una visión, principios, ejes de trabajo y componentes.



Imagen del espacio de trabajo de la sesión



[Enlace al espacio de trabajo](#)



## DESCRIPCIÓN

Trabajo con mayor profundidad en el contenido de cada uno de los principios, con consulta de fuentes externas que apoyen las definiciones propuestas.

## AGENDA

- Bienvenida e introducción
- Revisión del principio seguridad
- Trabajo en grupos
- Presentación y discusión

## OBJETIVOS

1. Desarrollo y validación de los principios de plan.



## RESULTADOS

- Profundización en los principios y en el entendimiento como red de cada uno de ellos.
- Definiciones basadas en fuentes secundarias que dan validez a la estructura del plan.

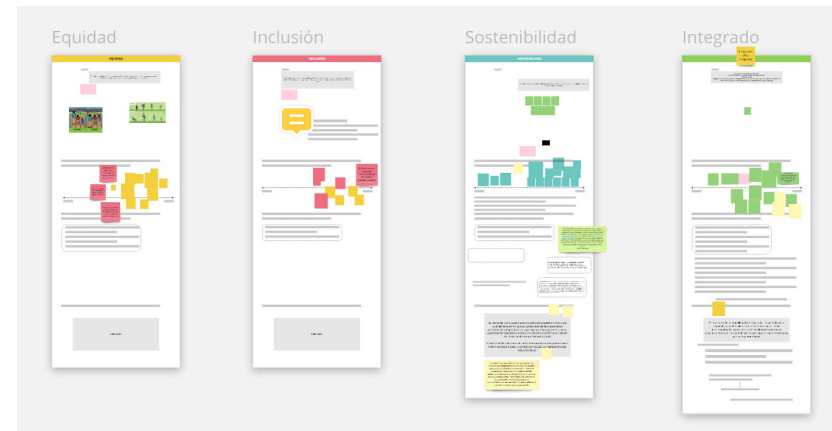


Imagen del espacio de trabajo de la sesión



[Enlace al espacio de trabajo](#)



## DESCRIPCIÓN

Se parte de los insumos contruidos de las entrevistas y sesiones anteriores para presentar los ejes de trabajo preliminares. Estos evolucionan y se validan como grupo y se desarrolla una serie de temas que deberían trabajarse en cada eje. Posteriormente estos temas se analizan utilizando una matriz de priorización.

## AGENDA

- Bienvenida e introducción
- Validar ejes de trabajo propuestos
- Desarrollar los temas de cada eje
- Priorización de temas
- Explicación de las entrevistas 1:1
- Estatus Convenio

## OBJETIVOS

1. Inicio del proceso de construcción de los ejes de trabajo del plan.



## RESULTADOS

- Validación de los ejes de trabajo del plan.
- Construcción de los temas a trabajar en cada eje.
- Priorización de estos temas según su impacto para lograr la visión y el costo o dificultad de llevarlos a cabo.

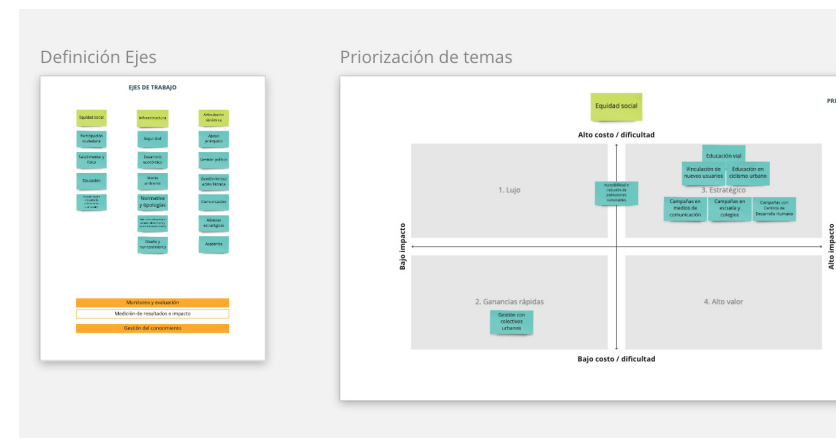


Imagen del espacio de trabajo de la sesión



Enlace al espacio de trabajo





# 8. CONSTRUCCIÓN DE LOS EJES DE TRABAJO (CONTINUACIÓN)

Sesión de trabajo virtual  
12 febrero 2021

## DESCRIPCIÓN

Construcción del objetivo y descripción de cada eje de trabajo y de cada una de las líneas de acción.

## AGENDA

- Bienvenida e introducción
- Recapitulación de la sesión anterior
- Trabajo en grupos sobre los ejes
- Presentación en plenaria

## OBJETIVOS

1. Continuar el proceso de construcción de los ejes de trabajo del plan.



# 8. CONSTRUCCIÓN DE LOS EJES DE TRABAJO (CONTINUACIÓN)

Sesión de trabajo virtual  
12 febrero 2021

## RESULTADOS

- Mayor claridad del objetivo y líneas de acción de cada uno de los ejes de trabajo del plan

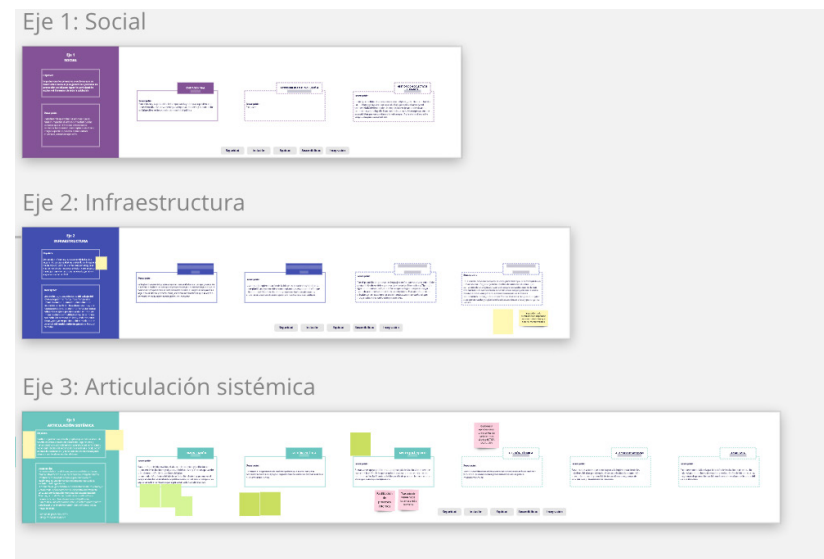


Imagen del espacio de trabajo de la sesión



[Enlace al espacio de trabajo](#)



# 9. VALIDACIÓN DE PRINCIPIOS Y EJES DE TRABAJO

Sesión de trabajo presencial

19 febrero 2020

## DESCRIPCIÓN

Ejercicio para aplicar el canvas de desarrollo de un proyecto RIMA, una plantilla que permitió validar la puesta en práctica de la estructura del plan, de modo que en el futuro puedan utilizarla cuando necesiten conceptualizar un nuevo proyecto dentro del plan. Uso de la herramienta Menti.com para validar en tiempo real los principios y ejes de trabajo.

## AGENDA

- Bienvenida e introducción (libro)
- Actividad de calentamiento
- Trabajo en grupos: Aplicación del plan
- Refrigerio
- Presentación en plenaria
- Validación de principios y ejes de trabajo

## OBJETIVOS

1. Aplicación del plan y validación de principios y ejes de trabajo.

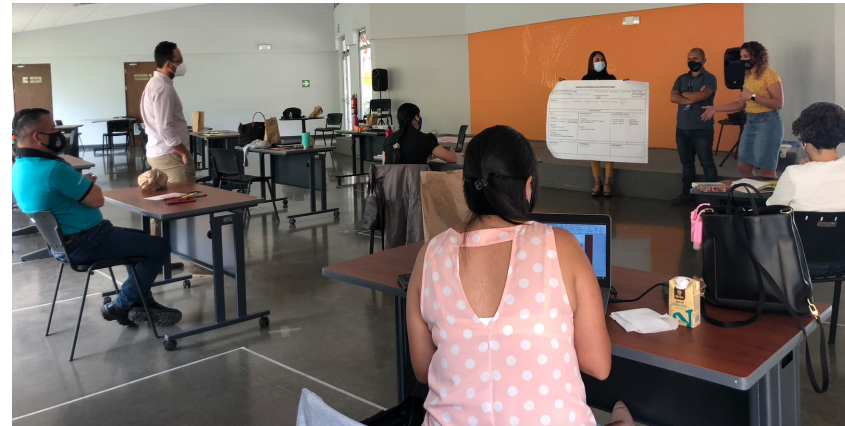
# 9. VALIDACIÓN DE PRINCIPIOS Y EJES DE TRABAJO

Sesión de trabajo presencial

19 febrero 2020

## RESULTADOS

- Uso y validación del canvas de desarrollo de un proyecto RIMA.
- Apropiación de los conceptos y de la estructura del plan por parte de los miembros de la red.
- Validación de los principios y ejes de trabajo.



Fotografía de la sesión presencial



[Enlace al espacio de trabajo](#)



[Canvas para formulación de proyecto](#)



# 10. ENTREVISTAS INDIVIDUALES A GOBIERNOS LOCALES

Entrevistas virtuales  
Febrero - marzo 2021

## DESCRIPCIÓN

Entrevistas con cada uno de los representantes de municipalidades para entender el estado actual de la cicloinfraestructura existente, proyectos actuales y futuros, capacidades instaladas y necesidades de capacitación de cada gobierno local.

## OBJETIVOS

1. Generar un diagnóstico del estado de cada Gobierno Local en términos de Movilidad Activa.

## RESULTADOS

- Mapa de estado actual de cada cantón.
- Listado de capacidades instaladas y de necesidades de capacitación.
- Mayor cercanía con cada uno de los miembros de la red y mejor entendimiento de su visión en cuanto al plan.



## DESCRIPCIÓN

Los participantes propusieron proyectos que se podían trabajar desde la red, después de esta lluvia de ideas, se categorización y agruparon en 9 proyectos que se analizaron bajo la matriz de priorización para identificar cuáles proyectos tenían más relevancia para la red.

## AGENDA

- Bienvenida e introducción
- Lluvia de ideas sobre proyectos
- Priorización de proyectos
- Trabajo en grupos
- Presentación en plenaria
- Discusión y validación sobre ejes de trabajo
- Check out

## OBJETIVOS

1. Construcción de proyectos reales dentro de RIMA.





## DESCRIPCIÓN

Recapitulación del avance hasta el momento y los pasos a seguir en la construcción del plan. Cápsula metodológica sobre Design Thinking y metodologías ágiles con el fin de ejemplificar el proceso que se está siguiendo en la construcción del plan a través de iteraciones. Trabajo de operativización de proyectos específicos seleccionados en las sesiones anteriores.

## AGENDA

- Bienvenida e introducción
- ¿Dónde estamos y hacia dónde vamos?
- Design Thinking y metodologías ágiles
- Repaso de la priorización de proyectos
- Trabajo en grupos
- Check out

## OBJETIVOS

1. Operativización del plan en las mesas de trabajo (ejes).





## RESULTADOS

- Celebración del avance obtenido hasta el momento.
- Comprensión de la metodología y el proceso de trabajo.
- Exploración de la operativización de proyectos bajo los lentes del plan.



Imagen del espacio de trabajo de la sesión



[Enlace al espacio de trabajo](#)

# 13. ESTRUCTURA ORGANIZATIVA Y OPERATIVIZACIÓN DEL PLAN

Sesión de trabajo virtual

12 marzo 2021

## DESCRIPCIÓN

Presentación de la propuesta de estructura organizativa para RIMA que incluye un Consejo Administrativo que asegure la continuidad de la red. Continuación del trabajo de operativización del plan.

## AGENDA

- Bienvenida e introducción
- Roles y responsabilidades
- Trabajo en grupos
- Check out

## OBJETIVOS

1. Definición de la estructura organizativa RIMA.
2. Operativización del plan en las mesas de trabajo (ejes).

## RESULTADOS

- Validación de la estructura organizativa.
- Asignación de roles y responsables del Consejo Administrativo.
- Exploración de la operativización de proyectos bajo los lentes del plan.

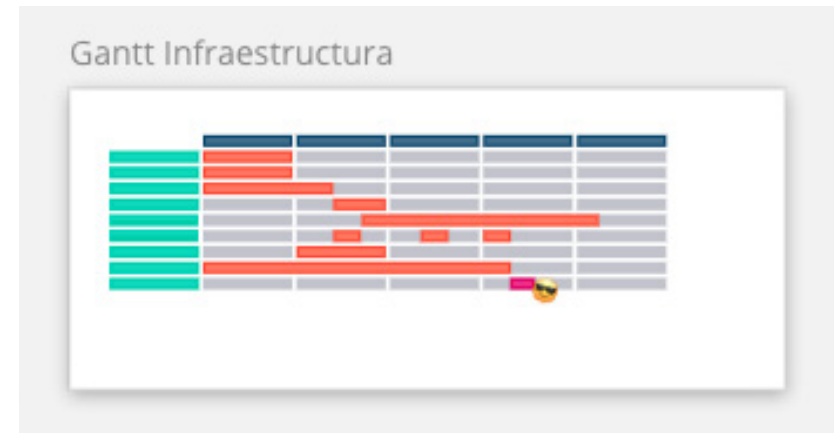


Imagen del espacio de trabajo de la sesión



[Enlace al espacio de trabajo](#)



## DESCRIPCIÓN

Sesión de presentación del proceso que se está llevando a cabo y de la estructura del plan para mantenerlos al tanto y que más adelante cuando se les invite a participar en algunas actividades tengan conocimiento del proceso.

## OBJETIVOS

1. Acercamiento y comunicación de este proceso de construcción a colectivos urbanos.



## RESULTADOS

- Apertura por parte de los participantes para aportar y participar en las actividades que puedan ser relevantes para ellos.



# 15. VALIDACIÓN FINAL DE LA ESTRUCTURA DEL PLAN

Sesión de trabajo presencial

26 marzo 2020

## DESCRIPCIÓN

En la primera parte de la sesión se hizo la validación de todos los elementos de la estructura del plan y de la estructura organizativa de RIMA. La segunda parte de la sesión, con el objetivo de empoderar a la red para que continúen con trabajo de ejecución del plan por su cuenta se propuso que plantearan su propia agenda y definieran los puntos a trabajar.

## AGENDA

- Bienvenida e introducción
- Revisión de todo lo construido
- Validación y firma
- Definición de agenda
- Sesión de trabajo (ejes)
- Cierre: siguientes pasos

## OBJETIVOS

1. Validación final de la estructura del plan.
2. Cierre de la fase de construcción.

# 15. VALIDACIÓN FINAL DE LA ESTRUCTURA DEL PLAN

Sesión de trabajo presencial

26 marzo 2020

## RESULTADOS

- Validación de la estructura organizativa.
- Asignación de roles y responsables del Consejo Administrativo.
- Exploración de la operativización de proyectos bajo los lentes del plan.



Fotografía de la sesión presencial



[Enlace al espacio de trabajo](#)



## DESCRIPCIÓN

Primera sesión del Consejo Administrativo para comunicarles e incorporarles en el proceso de validación del plan.

## OBJETIVOS

1. Incorporación del Consejo Administrativo en la validación del plan.

## RESULTADOS

- Definición de fecha tentativa para validación con equipo técnico de municipalidades.
- Definición de roles en las presentaciones de la validación.



# 17. PRESENTACIÓN EN LA MESA TÉCNICA MULTINIVEL

Sesión de validación

21 abril 2021

## DESCRIPCIÓN

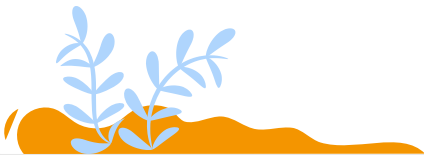
Participación en la sesión de abril de la Mesa Técnica Multinivel para presentar RIMA y el plan de movilidad activa.

## OBJETIVOS

1. Presentación oficial de la red y el plan en la MTM para buscar sinergias.

## RESULTADOS

- Presentación de la red y el plan a los miembros de la Mesa Técnica Multinivel.





## DESCRIPCIÓN

Presentación por parte de miembros del Consejo Administrativo de RIMA y de la estructura del plan y ejercicio de presentación de los participantes para identificar posibles aportes a la red, a su gobierno local y al plan.

## AGENDA

- Bienvenida
- RIMA y MiTransporte
- Proceso de construcción del plan
- Estructura del plan
- Mapas
- Validación
- Sesión de trabajo

## OBJETIVOS

1. Validación del plan.
2. Participación o contribución en el plan.



## RESULTADOS

- Presentación de la red y el plan a los funcionarios técnicos de las municipalidades.
- Mapeo de los aportes que pueden dar los funcionarios a la red y al plan.

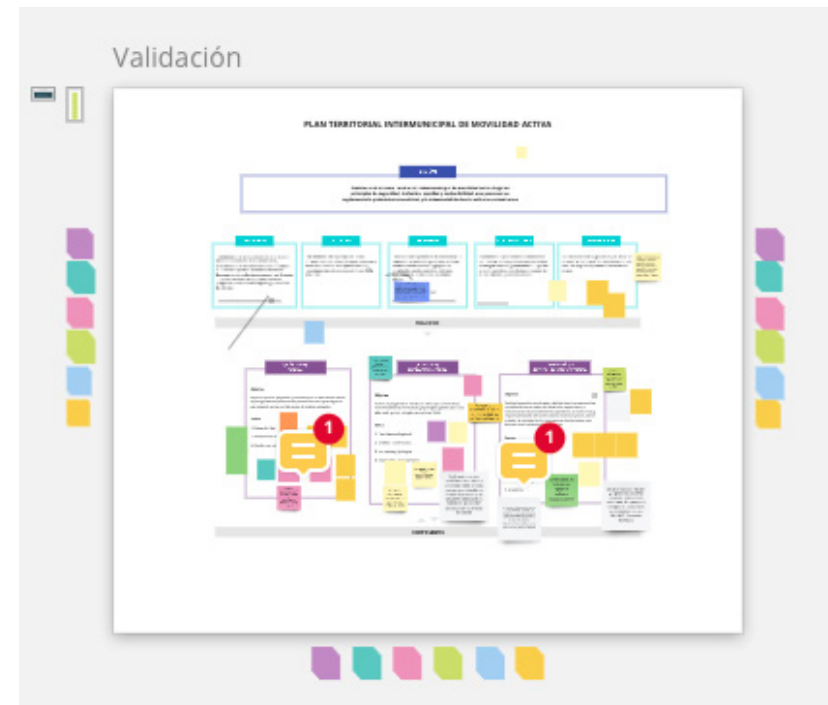


Imagen del espacio de trabajo de la sesión



[Enlace al espacio de trabajo](#)

## DESCRIPCIÓN

Reunión con la encargada de trabajar la estrategia de comunicación para el proyecto de Euroclima de Curridabat, Montes de Oca y La Unión para encontrar sinergias y aprovechar estos insumos para el desarrollo del eje de trabajo Social.

## OBJETIVOS

1. Encontrar sinergias para el eje de trabajo Social.

## RESULTADOS

- Apoyo por parte del proyecto de Euroclima para hacer uso de elementos de su estrategia en el eje de trabajo Social del plan.



## DESCRIPCIÓN

Sesiones de trabajo con los equipos de trabajo de cada eje para presentar, construir y validar el plan de acción propuesto para los primeros 10 años de ejecución del plan.

## OBJETIVOS

1. Validar el plan de trabajo propuesto.
2. Generar apropiación del plan de trabajo para que continúen la ejecución del mismo.

## RESULTADOS

- Afinación y validación del plan con los encargados de ejecutarlo.
- Apropiación del plan de trabajo.







**MiTransporte**  
COSTA RICA