



Martes, 06 de setiembre, 2016

**Al contestar refiérase al N° de oficio DPU-DPUUS-179-2016**

**Arquitecto  
Kevin Cotter Murillo  
Director - OEPI UCR**

**Asunto: CRITERIO PARA LA HOMOLOGACIÓN DE PARQUEOS PARA  
AUTOMÓVILES CON PARQUEO PARA BICICLETAS.**

Estimado colega:

El artículo 1, de la Ley de Tránsito por las Vías Públicas y Seguridad Vial, define el ámbito de aplicación de esta misma norma diciendo: *“(...) regula la circulación, por las vías públicas terrestres, de los vehículos y de las personas que intervengan en el sistema de tránsito. Asimismo, regula la circulación de los vehículos en las gasolineras, en estacionamientos públicos, privados de uso público o comerciales regulados por el Estado, las playas y en las vías privadas (...)”*

De eso se deriva que la norma cubre las vías públicas terrestres locales y nacionales del cantón de Montes de Oca, así como los estacionamientos privados de uso público ubicados en el cantón.

El Reglamento de Vialidad del Plan Regulador de Montes de Oca, presenta algunas regulaciones que hacen vinculante para quienes aspiran a adquirir una patente comercial, disponer de espacios de estacionamiento en función del área comercial del local en cuestión. El artículo 32 inciso a del Reglamento, define estos espacios de estacionamiento como:

**“Para efectos de este Reglamento se utilizarán las siguientes definiciones:**

***Espacios de estacionamiento: aquellos lugares públicos o privados, ya sea en edificios o en lotes, destinados a guardar vehículos incluyendo terminales de buses y garajes para taxis. Bajo esta categoría también se contemplan los garajes privados de las viviendas.”***

Pero no define el concepto de “vehículo”. Para llenar este vacío, se debe acudir a la norma de rango superior, en este caso, el artículo 2, de la Ley de Tránsito por las Vías Públicas, que en su inciso 1272 define vehículos como:

**“122. Vehículo:** medio de transporte usado para trasladar personas o bienes por la vía pública.”

Integrando esta norma con el Acuerdo del Concejo Municipal del 26 de agosto del 2013, que convierte a Montes de Oca en el primer cantón amigable con el ciclista del país, y ordena:

**“Primero.** Declarar a Montes de Oca primer cantón bici-amigable de Costa Rica.

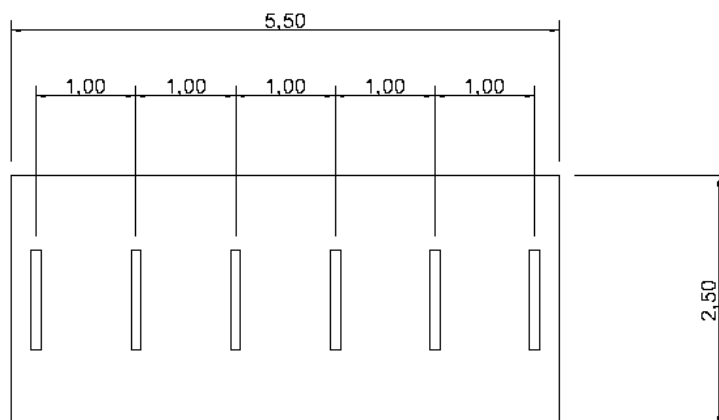
**Segundo.** Elaborar e implementar, en conjunto con las Universidades, las fuerzas vivas y las organizaciones no gubernamentales con presencia en el cantón; políticas, planes y programas tendientes a promover la bicicleta como medio de transporte urbano; así como a desarrollar acciones dirigidas a la pacificación del tráfico vehicular y de concientización de conductores, peatones y ciclistas sobre la importancia de compartir las vías públicas y respetar la normativa de tránsito vigente.

**Tercero.** Instar al Poder Ejecutivo, a la Asamblea Legislativa y a los gobiernos locales de Costa Rica, a desarrollar acciones y políticas que permitan a nuestro país avanzar hacia un nuevo paradigma de movilidad urbana y de transporte sostenible.

**Cuarto.** Proceda la Administración municipal a darle la debida publicación a esta declaratoria, particularmente en los centros de enseñanza superior, de secundaria y primaria domiciliados en el cantón.”

Al ser la bicicleta un medio de transporte usado para transportar personas por la vía pública, y al existir un fuerte interés institucional en promover la bicicleta como medio de transporte urbano, esta dirección determina que **no existe un conflicto técnico o legal en homologar los espacios de estacionamiento normalmente entendidos para automóviles, con los espacios para bicicletas**, dentro del marco de aplicación de una política amigable con el ciclista. Por ende puede entenderse que un espacio de estacionamiento para bicicleta es equivalente a lo que el Plan Regulador define como un espacio de estacionamiento, sin que exista discriminación entre el medio que sea.

Debe observarse que el Plan Regulador dispone un área de estacionamiento mínima, y cumplirla. El área mínima será de 5,5m x 2,5m. En esta puede haber sin problema 6 racks para bicicleta. Cada rack contará como un espacio, pero siempre el mínimo deberá cumplir con las dimensiones y cantidad de racks del siguiente diagrama:





Los rack no podrán:

- Soportar la bicicleta en un solo punto.
- Permitir a la bicicleta caer.
- Bloquear las aceras o pasos peatonales.
- Tener bordes afilados.
- Soportar la bicicleta por una llanta.
- Conectarse por una barra que no permita el ingreso de canastas o manubrios.
- Suspender la bicicleta en el aire, de modo que sea necesario hacer un esfuerzo para levantarla y colocarla en posición.

Ver ilustración:



Tomado del City of “Cambridge Bicycle Parking Guide”.

Ejemplos de rack aceptables:



Siempre los rack de bicicleta deberán ubicarse en el área de estacionamiento más seguro disponible en el local, de modo que si el local tiene un área interna con control de acceso, o bajo techo, deberá darse prioridad a los parqueos de bicicleta en esta área. En caso de que deban ubicarse frente a la vía pública, deberán estar en un lugar iluminado, y visible desde el local.

**Los espacios para bicicleta únicamente no son homologables con los estacionamientos para automóviles para personas con discapacidad.** Estos deberán ser siempre estacionamientos para automóvil y cumplir con las especificaciones descritas en el Plan Regulador.

Finalmente y por el momento, en centros comerciales, hoteles, y otros espacios definidos como “grandes” por el Plan Regulador, los espacios para bicicleta, no podrán superar el 35% de los espacios de estacionamiento que requiera la actividad solicitada. En centros educativos, no podrán superar el 60%.

Atentamente,

**Arq. Gillio Francesa Campos**  
**Director de Planificación Urbana**

C. Archivo, Alcaldía, Patentes, Control Urbano