

PROCEDIMIENTO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE ZONAS DE ESTACIONAMIENTO REGULADO

CONCEPTO DE ZONA DE ESTACIONAMIENTO REGULADO -ZER-

Las zonas de estacionamiento regulado -ZER- son áreas de la ciudad o de la vía pública, debidamente demarcada y señalizada, donde el estacionamiento, bajo consideraciones técnicas y jurídicas, está permitido y controlado mediante el pago de una tasa por el uso del espacio público (en este caso, la calzada vehicular) y la regulación del tiempo de estacionamiento. El estacionamiento en las ZER se gestiona a través de parquímetros y/o aplicaciones móviles.

OBJETO

Establecer las actividades asociadas a la elaboración de los estudios de viabilidad para zonas de estacionamiento regulado -ZER-.

Los estudios de estacionamiento regulado consisten en determinar, sobre un área de análisis, la cantidad de vehículos que estacionan sobre la vía pública de dicha área (demanda), durante un periodo de tiempo del día de mayor afectación, así como definir los espacios jurídica y técnicamente viables sobre la calzada vehicular (oferta) destinados a:

- Reducir el estacionamiento sobre la vía pública,
- Evitar la apropiación del espacio público siendo más equitativo y rotativo,
- Mitigar las malas prácticas de estacionamiento,
- Garantizar la libre movilidad, así como la seguridad vial de sus actores,
- Reducir la densidad y saturación vehicular,
- Incentivar el uso de los modos de transporte público, así como los modos no motorizados,
- Garantizar la libre locomoción y disfrute de los peatones sobre aquellos espacios destinados a ello.

DESCRIPCIÓN DETALLADA DEL PROCEDIMIENTO

Determinar la viabilidad técnica para la definición o implementación de una ZER abarca el siguiente procedimiento:

Identificar los focos de afectación de seguridad vial debido a las malas prácticas de estacionamiento

Basándose en los diferentes requerimientos de solicitudes para ZER, se identifica aquellas áreas o zonas donde la dinámica y el comportamiento en el estacionamiento ha alcanzado magnitudes cuyos escenarios representan riesgos potenciales de incidentes de tránsito sobre los actores viales, dada la saturación vial y malas prácticas de estacionamiento, así como a la invasión y deterioro de los espacios destinados a la movilidad, goce y disfrute de los peatones.

Estas áreas de análisis surgen principalmente de:

- Revisiones previas y periódicas de la ciudad, así como recorridos de campo e inspección por parte de la Secretaría de Movilidad,
- Solicitudes y sugerencias de otras Entidades, Dependencias, Secretarías o proyectos del Distrito,
- Solicitudes y sugerencias de la comunidad, entes privados y demás corporaciones.

Esta área de análisis por lo general posee un límite geográfico en función del uso del suelo o de corredores viales principales, tales como sectores comerciales o dobles calzadas vehiculares.

La situación de saturación vial y malas prácticas de estacionamiento se presenta principalmente en sectores cuyo uso del suelo está destinado en su mayoría a la prestación de servicios tales como oficinas, hoteles, centros de salud y comercio. Sumado a lo anterior, gran parte de estas zonas han sufrido transformación del suelo, pasando de residencial hasta llegar a los actuales suelos prestadores de servicio ya mencionados, pero sin que a la vez se brinden las condiciones seguras de estacionamiento por fuera de la vía para la comunidad objetivo.

La regulación de estacionamiento por medio de celdas, genera el denominado efecto globo, es decir, los usuarios tienden a estacionar sobre aquellos tramos viales que no poseen la restricción o tarifa de cobro y por tanto trasladan la dinámica de parqueo a vías adyacentes a la regulación; para evitar este fenómeno se genera un “área de influencia” la cual se puede extender hasta tres cuadras o manzanas después de la última celda ZER o hasta un límite que puede estar configurado por corredores especiales, principales o por cambios evidentes en el uso del suelo. Al interior del área de influencia estará prohibido el estacionamiento sobre la vía pública, siendo imperativo estacionar únicamente en las celdas ZER. Las zonas con regulación especial (ejemplo la Zona Amarilla del centro del Distrito) y que eventualmente tengan tramos viales con ZER, se evaluará la pertinencia de un área de influencia, en caso de no aplicar dicha área, se continuará aplicando la regulación especial vigente en la zona para las vías que no tengan ZER.

De lo anterior se deriva que la implementación de las ZER genera una afectación socioeconómica en el sector donde se realiza, ya que es necesario pagar una tasa de uso por la ocupación del espacio público sobre la celda delimitada en vía pública, y a su vez se requiere la restricción de estacionamiento en las vías aledañas (hasta tres cuadras a partir de la última celda de regulación); es así que esta medida de regulación tiene una ruta de implementación en la cual (a lo sumo) se tiene cuidado de no efectuarse en aquellos sectores cuyo uso del suelo es principalmente residencial; no obstante, este criterio no es restrictivo ni absoluto, Lo anterior se fundamenta en que existen áreas residenciales cuya dinámica se ve directamente impactada por la presión y demanda de estacionamiento proveniente de usos del suelo comerciales colindantes o adyacentes. En estos casos, la implementación de medidas de regulación se vuelve imperativa para mitigar las externalidades negativas en el entorno habitacional.

Caracterización del área de análisis

Una vez se establezca el área de análisis, se realizará la descripción y/o inventario de todas las características o componentes técnicos del sector, entre los cuales se encuentran:

- Ubicación y límites geográficos del área de análisis,
- Accesibilidad a la zona,
- Descripción general de los usos del suelo (evidenciados en campo y proyectados en Plan de Ordenamiento Territorial),
- Principales centros generadores y atractores de viajes,
- Jerarquía vial y dimensionamiento de la sección vehicular,

- Sentidos de circulación,
- Intersecciones semaforizadas,
- Trazados de redes camineras y ciclorrutas,
- Rutas de transporte público colectivo y paraderos asociados,
- Ubicación de acopios de transporte público individual.
- Zonas de cargue y descargue de mercancías,
- Inventario y titularidad de bahías e inventario de sobreanchos de la calzada vehicular,
- Hidrantes,
- ZER existentes operando o inactivas,
- Inventario de parqueadero público por fuera de la vía, número de celdas e índice de ocupación.

En cada ítem enunciado, el profesional técnico deberá realizar el diagnóstico asociado con el estacionamiento, y evaluar la influencia y relación del ítem con la dinámica de estacionamiento del área.

Cada ítem deberá ir respaldado con material gráfico, en la medida de lo posible.

Determinación y evaluación de la demanda de estacionamiento

Para determinar las magnitudes de la demanda de estacionamiento y sus variables de análisis es necesario que se realicen los aforos de placas en la zona de análisis. El técnico de la Unidad de Planeación y Prospectiva, en conjunto con el delegado por la Subsecretaría de Seguridad Vial y Control definirán cuáles serán los periodos durante los cuáles se tomará la información.

La demanda de estacionamiento consiste simplemente en el número de vehículos que estacionan en toda la sección vial (de paramento a paramento) durante cierto periodo de tiempo, dentro del área de análisis.

Los aforos de placas se realizarán sobre toda la malla vial de la zona de análisis. El horario o periodo de conteo durante el cual se realiza el aforo, debe ser continuo y se establece de acuerdo a la dinámica comercial o de servicios de cada zona, lo que da como resultado un periodo específico para cada área. El conteo se efectuará cada media hora sobre cada

tramo de la zona, durante todo el periodo determinado para el mismo, el cual por lo general es de 10 a 12 horas continuas; se debe anotar los caracteres alfanuméricos de la placa vehicular en un formato donde cada columna corresponde a cada media hora.

Los aforos deben involucrar la totalidad de los vehículos estacionados sobre toda la sección vial (de paramento a paramento), sin importar si infringen o no la normatividad vigente.

Por medio de las metodologías para cálculo de frecuencias observadas se determina la duración promedio de parqueo y el índice de rotación, así como el cálculo de los posibles vehículos regulados o PVR, es decir, aquellos vehículos que estacionan en un periodo menor o igual a una hora. El PVR será la base para la evaluación financiera, la cual está a cargo de la Subsecretaría de Seguridad Vial y Control.

Levantamiento de la oferta

La oferta es el espacio disponible sobre la calzada vehicular en el cual se pueden demarcar celdas para la regulación del estacionamiento. Estos espacios deben tener una viabilidad jurídica; es decir, deben cumplir con los Artículos 75° y 76° de la Ley 769 de 2002, demás disposiciones de instrumentos de planificación, y una viabilidad técnica, cumplir bajo cualquier concepto con parámetros donde prime la seguridad vial. Estos dos componentes, junto con la evaluación financiera, son los que determinan la viabilidad de la oferta.

Pasos a seguir para la ubicación de celdas de regulación:

- Después de realizar una inspección visual de los accesos a garajes sobre tres tramos consecutivos de vía, se define el costado sobre el cual se ha de ubicar la posible oferta de celdas de regulación.
- El técnico debe ubicar de manera precisa con algún instrumento (topográficamente o por medio de odómetro), cada hidrante, acceso vehicular y peatonal, para posteriormente generar los planos esquemáticos en AutoCAD con el número de celdas por tramo.

- En ningún caso las celdas de estacionamiento quedarán a menos de 0.5 metros del ingreso de un garaje o acceso vehicular.
- Las distancias de separación de celda desde la esquina será la definida por el Departamento Administrativo de Planeación, la esquina se considera desde la intersección de las proyecciones de los bordillos de la vía.
- Las dimensiones de las celdas tanto de autos como de motos serán las definidas por el Manual de Señalización Vial vigente del Ministerio de Transporte de la República de Colombia.
- El ancho mínimo de carril de circulación para la definición de celdas de estacionamiento será el estipulado por el Departamento Administrativo de Planeación. Con el fin de garantizar la regulación del estacionamiento y cumplir con las dimensiones mínimas del carril de circulación, la Secretaría de Movilidad evaluará la viabilidad de implementar reordenamientos viales que garanticen condiciones óptimas de seguridad vial.
- Una vez que se tenga el número de celdas, se suministra la información y el esquema de ubicación de las mismas a la Subsecretaría de Seguridad Vial y Control, con el fin de que procedan con las evaluaciones financieras y determinen la viabilidad de implementación.
- Dado que el objetivo principal de las zonas de estacionamiento regulado es reducir el estacionamiento sobre la vía pública, mitigar las malas prácticas de esta actividad, garantizar la libre movilidad y la seguridad vial de sus actores, bajo ningún concepto la ZER será concebida como oferta de parqueo ni hará parte de las soluciones de estacionamiento para proyectos públicos o privados.

Finalmente, una vez que se tenga el número de celdas viabilizadas en el informe técnico, se suministra la información y el esquema de ubicación de las mismas a la Subsecretaría de Seguridad Vial y Control, con el fin de que esta dependencia, de acuerdo con sus responsabilidades proceda con las evaluaciones financieras, jurídicas, económicas y sociales, determine la viabilidad de la implementación, y active el respectivo proceso social.