

**DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE
ZONA AMARILLA UBICADA EN LA CALLE 64 ENTRE CARRERA 113 B Y CARRERA 113 D**

STPUB-ET-023-2023

SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD

AC 13 No. 37 - 35
Bogotá D.C., Colombia
www.movilidadbogota.gov.co

RUTH DARY BORRERO GÓMEZ
Subdirectora de Transporte Público

OSCAR MAURICIO VELASQUEZ BOBADILLA
Subdirector de la Bicicleta y el Peatón

DIEGO ANDRÉS SUÁREZ GÓMEZ
Subdirector de Infraestructura

VALENTINA ACUÑA GARCÍA
Subdirectora de Transporte Privado

Septiembre de 2023

**DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE PARA LA UBICACIÓN DE LA ZONA AMARILLA EN
LA CALLE 64 ENTRE CARRERA 113 B Y CARRERA 113 D**

SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA DE LA MOVILIDAD

FECHA: Septiembre de 2021

HOJA DE CONTROL DE VERSIONES

Versión	Fecha de Entrega	Descripción de la Modificación	No. de Páginas
0.0	SEPTIEMBRE 2023	N/A	12

APROBADO POR: VoBo en Drive 17/10/2023	APROBADO POR: VoBo en Drive 05/07/2023
Ruth Dary Borrero Gómez Subdirectora de Transporte Público	Diego Andrés Suárez Gómez Subdirector de Infraestructura
APROBADO POR: VoBo en Drive 14/09/2023	APROBADO POR: VoBo en Drive 21/06/2023
Oscar Mauricio Velásquez Bobadilla Subdirector de la Bicicleta y el Peatón	Valentina Acuña García Subdirectora de Transporte Privado
REVISADO POR: VoBo en Drive 15/09/2023	REVISADO POR: VoBo en Drive 26/06/2023
Andres Prada Serrano Subdirección de Transporte Público	Carlos Alberto Lara Laccouture Subdirección de Infraestructura
PROYECTADO POR: VoBo en Drive 15/09/2023	PROYECTADO POR: VoBo en Drive 05/07/2023
Jose Roberto Galvis Rodriguez Sonia Rocio Hoyos Avendaño Fauri David Cortes Sosa Subdirección de Transporte Público	Felipe Andrés Bejarano González Subdirección de Infraestructura
PROYECTADO POR: VoBo en Drive 21/06/2023	PROYECTADO POR: VoBo en Drive 15/09/2023
Juan Pablo Romero Cuellar Edgar Mauricio Cruz Marquez Subdirección de Transporte Privado	Angela Maritza Cristancho Molina Subdirección de la Bicicleta y el Peatón

1. INTRODUCCIÓN

En Bogotá, el servicio de transporte público individual atiende necesidades específicas de cierto tipo de usuarios y es un medio de transporte alternativo, en ocasiones complementario al servicio de transporte público colectivo. Adicionalmente, satisface la demanda de usuarios de vehículo particular en los días de restricción de circulación, lo que lo convierte en un sustituto efectivo al vehículo privado, contribuyendo a reducir la propiedad y el uso del auto particular y disminuyendo las necesidades de estacionamiento.

En la ciudad se ha considerado el taxi como un medio de transporte para realizar viajes rápidos, confortables y flexibles. No obstante, la dinámica de operación de estos vehículos convierte este sistema en un servicio preferencial poco eficiente en temas de ocupación de la red vial de la ciudad. Por tales razones, esta modalidad de transporte ha sido históricamente controlada a través de medidas regulatorias que han restringido el crecimiento de su flota y el número de vehículos circulando diariamente en la ciudad, con el objetivo de mitigar los problemas de congestión, sobreoferta y contaminación por fuentes móviles.

Las zonas amarillas son los espacios destinados por la Administración Distrital para albergar temporalmente los taxis, con el fin de evitar los recorridos por la malla vial sin pasajeros y así optimizar tanto el uso del transporte individual como la infraestructura vial. Así mismo se busca que el usuario tenga una mejor percepción del servicio mediante unas condiciones más seguras y controladas para su viaje

2. OBJETIVOS

A continuación se presentan los objetivos del presente documento.

2.1. Objetivo General

Consolidar las zonas Amarillas en la ciudad de Bogotá D.C. como puntos de operación seguros y confiables en el servicio de Transporte Público Individual Taxi.

2.2. Objetivos Específicos

- Evaluar la factibilidad de ubicación de una zona amarilla en el costado oriental de la Calle 64 entre Carrera 113 B y Carrera 113 D.
- Lograr sincronizar las necesidades de la comunidad con los diferentes aspectos técnicos en materia de movilidad.

3. NORMATIVIDAD

En virtud de las políticas generadas en torno a la movilidad de las personas en las diferentes modalidades de transporte, es clave destacar que, entre otros, la seguridad y calidad al usuario son principios rectores del transporte. En función de éstos, son diversos los lineamientos orientados a dar garantía de tales principios y en especial a proveer espacios para el acceso al Servicio de Transporte Público Individual Taxi, entre los que se incluyen los siguientes:

La Ley 769 de 2002, modificada por la Ley 1383 de 2013, mediante la cual se adoptó el Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual tiene por objeto regular la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito y vehículos por las vías públicas y ciertas vías privadas. Así mismo, el artículo 119 ibídem prevé que solo las autoridades de tránsito dentro del territorio de su jurisdicción, podrán ordenar el cierre temporal de vías, la demarcación de zonas, la colocación o retiro de señales, o impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos.

El artículo 1 del Decreto 1253 de 1997, expedido por el Alcalde Mayor de Bogotá D.C., que crea zonas especiales de parqueo provisional para los vehículos de tipo individual (taxis), denominadas "Zonas Amarillas".

El artículo 2 del Decreto 1253 de 1997, que establece: "Se entiende por "Zona Amarilla" un área de la vía pública demarcada para el efecto, donde previa autorización de la Secretaría de Tránsito y Transporte se puedan estacionar taxis en espera de ser demandados sus servicios y donde el público puede acudir para la contratación de éstos. Estas zonas no ocasionan costo adicional o extras para los usuarios."

La Resolución 103 de 2011, y su modificación posterior (Resolución 079 de 2016) de la Secretaría Distrital de Movilidad, que dictó disposiciones sobre señalización para la operación de Zonas Amarillas de estacionamiento en vía para vehículos de transporte público individual tipo taxi, regulando su uso, lugares donde operarían, señalización y control, así como el procedimiento para la definición de zonas amarillas, y adoptó el Manual de Operación de Zonas Amarillas en vía para Bogotá D.C.

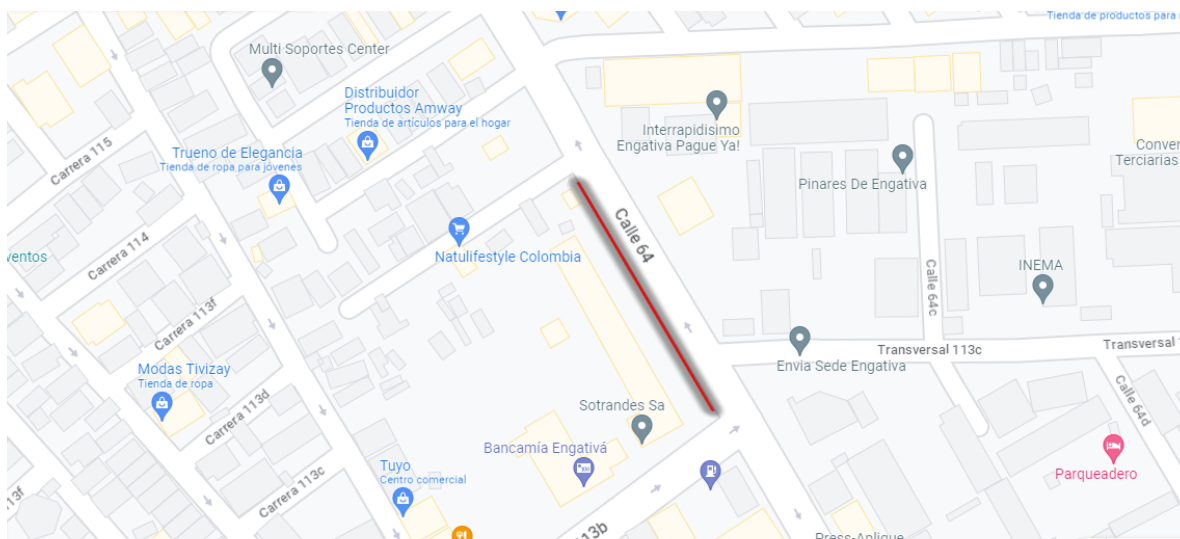
El Decreto 672 de 2018, "*Por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad y se dictan otras disposiciones*", crea la Subdirección de Transporte Público, la cual "*Hace parte de la Dirección de Planeación de la Movilidad, se encarga de manejar los temas de macroproyectos en movilidad como metro, cable y taxis, además de fortalecer la accesibilidad del sistema de transporte público*".

4. CONSIDERACIONES Y PROPUESTAS

ANTECEDENTES

Sobre el segmento vial de la Calle 64 entre Carrera 113 B y Carrera 113 D, no se tiene implementada o proyectada zona amarilla para la prestación del servicio de transporte público individual. De acuerdo con solicitud de la comunidad de evaluar la implementación de zona amarilla sobre el segmento vial, se realiza este concepto de viabilización de zona amarilla para la para la Calle 64 a la altura de la Carrera 113 B y la Carrera 113 D.

Imagen 1. Localización Zona Amarilla.



Fuente: Google Maps, 2023.

Dado que sobre la Calle 64 entre Carrera 113 B y Carrera 113 D y alrededores, se encuentran diversidad de establecimientos comerciales, se considera una zona generadora y atractora de viajes. Actualmente se presenta el siguiente perfil vial que cuenta con dos carriles en sentido sur – norte y viceversa:

Imagen 2. Perfil vial existente.



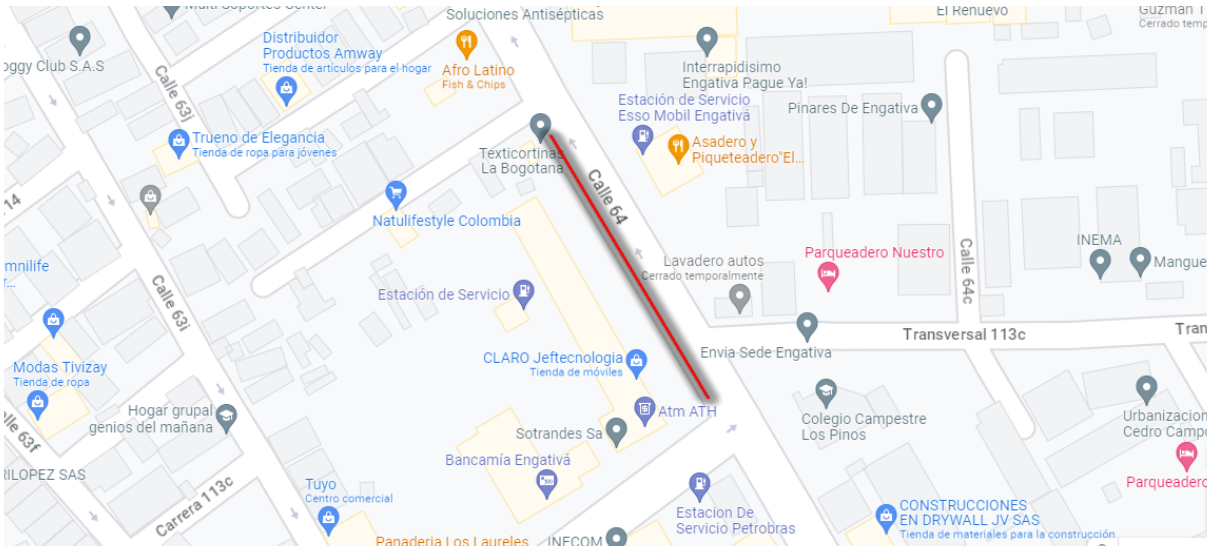
Fuente: visita técnica SDM, abril 24 de 2023.

Respecto a la localización de una zona amarilla en este segmento vial de la Carrera 65, la cual responda a una necesidad de organización de la oferta de taxis en la zona, la Subdirección de Transporte Público procedió a realizar la evaluación correspondiente, conforme se detalla a continuación:

4.1. Demanda

En las inmediaciones de la Calle 64 a la altura de la Carrera 113 B y la Carrera 113 D se encuentra una oferta de establecimientos comerciales que se detallan en la Imagen 3. Con base en lo anterior, se destaca la alta generación de viajes en el servicio de transporte público individual.

Imagen 3. Localización de establecimientos comerciales dentro de la zona en estudio.



Fuente: Google Maps, 2023.

Es importante indicar que una vez realizada la visita técnica de evaluación en el sector de la solicitud, se evidencia parqueo de motocicletas y otros tipos de vehículos.

4.2. Oferta de Infraestructura Vial

La Calle 64 entre Carrera 113 B y Carrera 113 D hace parte de la malla vial Intermedia de la ciudad de Bogotá D.C, cuenta con código de identificación vial - CIV 10002962 y 10002885, tiene un ancho de calzada de 8.00 metros en promedio y cuenta con dos carriles con sentido de circulación bidireccional (E-W /W-E)..

En este tramo no existen espacios que cumplen con la definición de bahía de estacionamiento establecida en el artículo 2º de la Ley 769 de 2002: “[...] Definiciones, Bahía de estacionamiento: Parte complementaria de la estructura de la vía utilizada como zona de transición entre la calzada y el andén, destinada al estacionamiento de vehículos.

Adicionalmente, se evidencian señales verticales SR-28 (PROHIBIDO PARQUEAR) en ambos costados de la vía.

El tramo vial no cuenta con circulación de rutas del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP y está identificado con RUPI 3376-1 y uso del suelo: USO NIVEL1: ZONAS VIALES, USO NIVEL 2: VÍAS VEHICULARES.

Estacionamiento en vía

Para la definición de zonas de estacionamiento de taxis (zonas amarillas) permitidas en vía, se tienen criterios en función de los anchos mínimos de calzada requeridos para permitir el estacionamiento en paralelo, de los sentidos de circulación vehicular y del volumen vehicular presente en el tramo vial a evaluar, conforme se detalla en la siguiente tabla.

Tabla 1. Anchos mínimos de calzada permitidos para actividad de estacionamiento en vía (Autos).

Anchos de calzada para permitir estacionamiento en vías locales e Intermedias (m)		
Vehículos Livianos		
Sentido de circulación	En un costado	En ambos costados
Único	6,00 (3CR+3EE)	9,00 (3CR+6EE)
Doble	9,00 (6CR+3EE)	12,00 (6CR+6EE)
Vehículos de Carga		
Sentido de circulación	En un costado	En ambos costados
Único	6,25 (3,25CR+3EE)	9,25 (3,25CR+6EE)
Doble	9,50 (6,5CR+3EE)	12,50 (6,5CR+6EE)
Movilidad reducida con circulación de vehículos		
Sentido de circulación	En un costado	En ambos costados
Único	6,60 (3CR+3,6EE)	10,20 (3CR+7,2EE)
Doble	9,60 (6CR+3,6EE)	13,20 (6CR+7,2EE)

CR: Carril de Circulación EE: Espacio de Estacionamiento

Fuente: Lineamientos técnicos para la evaluación y condiciones de regulación al estacionamiento en vía en la ciudad de Bogotá – SDM.

Se informa que una vez revisadas las bases de datos georreferenciadas de esta Entidad, se logró identificar que el segmento vial de la Calle 64 entre Carrera 113 B y Carrera 113 D, actualmente no está contemplado para la operación del servicio de estacionamiento en vía (Zona de Parqueo Pago-ZPP).

4.3. Transporte Público

En el tramo comprendido por la Calle 64 entre Carrera 113 B y Carrera 113 D para el mes de agosto de 2023 no se presenta circulación de rutas de transporte público - SITP, por lo tanto se considera viable la ubicación para el caso expuesto, de la zona amarilla. Sin embargo, si las condiciones de operación de la zona cambian, deberá efectuarse un nuevo estudio sobre esta zona.

4.4. Transporte no motorizado, proyectos de Peatones y Bicicleta

En el tramo de estudio de la CL 64 entre KR 113B y 113D, no existe actualmente red de ciclo-infraestructura que intervenga directamente con la zona amarilla proyectada, existen dos redes cercanas a la zona, una se encuentra sobre la CL 63 con tipología de ciclobanda en andén bidireccional (ver Imagen 4), sobre el andén del costado norte de la calzada y la otra se localiza en la Alameda humedal Jaboque con tipología de ciclobanda en andén bidireccional.

Adicional a lo anterior, cerca a la Zona amarilla y acorde a el actual Plan de Ordenamiento Territorial "Bogotá Verdece 2022 - 2035" adoptado mediante Decreto 555 de 2021, incluye la proyección de la red de ciclorruta en el tramo de la CL 63 (ver Imagen 6), sin embargo está no tendrá interacción directa con la zona amarilla propuesta. (Ver Imagen 5).

Imagen 4. Proyección Ciclo- Infraestructura POT CL 63.



Fuente: SBP, SDM.

Por otra parte, no es un segmento potencial previamente analizado para la ubicación de una estación del sistema de bicicletas compartidas, teniendo en cuenta que a la fecha se encuentra fuera de la zona de operación vigente.

4.5. Operación del transporte de carga

Como quiera que no se tiene contemplado proyectos que consideren la implementación de zonas de cargue y descargue en el tramo vial del asunto, no se tienen observaciones desde la Subdirección de Transporte Privado. Sin embargo es importante mencionar que para el tramo, al ser una vía de la malla vial intermedia de la ciudad están permitidas las actividades de cargue y descargue de mercancías entre las 20:00 horas y las 06:00 en cualquier tipología de vehículos de carga (C2), asimismo se permite la circulación de estos fuera del siguiente horario lunes a viernes entre las 06:00 y las 08:00 horas y entre las 17:00 y las 20:00 horas, según lo estipulado en el Decreto Distrital 077 de 2020.

4.6. Operación de cajones de valet parking

A partir de la revisión de las condiciones asociadas a la operación del proyecto de valet parking en este segmento vial, se encuentra que actualmente no se tienen autorizados por parte de esta Entidad cajones para la prestación de este servicio y en función de la configuración vial del tramo en estudio y las condiciones de demanda, no se tiene prevista una implementación o autorización de nuevos espacios en el corto plazo para esta actividad.

4.7. Señalización vial

Actualmente se evidencian señales SR-28 (PROHIBIDO PARQUEAR) en ambos costados de la vía.

No se presenta demarcación de piso, conforme al manual de señalización 2015 del Ministerio de Transporte, 3.17.2. Estacionamiento de Taxi, para los cajones de los cupos.

5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

- Teniendo en cuenta las condiciones actuales de la infraestructura vial presentes en la Calle 64 a la altura de la Carrera 113 B y la Carrera 113 D (malla vial Intermedia, sentido de circulación bidireccional y ancho de calzada menor a 9 metros), se restringe el estacionamiento de vehiculos, asi las cosas, no se da viabilidad al funcionamiento de la Zona Amarilla.
- Sobre el segmento analizado no se encuentra contemplada alguna estación proyecto del sistema de bicicletas compartidas, así mismo no existe actualmente red de ciclo-infraestructura que afecte la viabilidad de una zona amarilla.

- Actualmente, sobre la Calle 64 no se presenta circulación de rutas de transporte público - SITP, por lo tanto se considera viable la ubicación para el caso expuesto, de la zona amarilla.
- No se tienen observaciones desde la Subdirección de Transporte Privado. Sin embargo es importante mencionar que para el tramo, al ser una vía de la malla vial intermedia de la ciudad están permitidas las actividades de cargue y descargue de mercancías en los horarios descritos en numeral 4.5.
- Teniendo en cuenta las conclusiones anteriores, debido a que no es viable la ubicación de la zona amarilla, se recomienda **no implementar** la zona amarilla propuesta sobre la Calle 64 entre Carrera 113 B y Carrera 113 D.

ANEXOS