

SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD

**CONCEPTO TÉCNICO
SI-CT- 001_2020
Versión 2.0**

**LINEAMIENTOS TÉCNICOS PARA LA EVALUACIÓN Y CONDICIONES DE REGULACIÓN
AL ESTACIONAMIENTO EN VÍA EN EL DISTRITO CAPITAL**

**DIRECCIÓN DE PLANEACIÓN PARA LA MOVILIDAD
SUBDIRECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA**

BOGOTÁ D.C., MAYO DE 2022

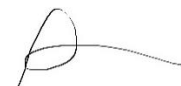
APROBADO POR:	APROBADO POR:
 Susana Morales Pinilla Subsecretaría de Política de Movilidad (E)	 Deyanira Consuelo Avila Moreno Directora de Planeación (e)
APROBADO POR:	PROYECTADO POR:
 Diego Andrés Suárez Gómez Subdirector de Infraestructura	 Carlos Alberto Lara Laccouture Contratista -SI
PROYECTADO POR:	PROYECTADO POR:
 Henry Vladimir Cruz Cruz Contratista -SI	 Maria Paola Quintana Prieto Contratista - SI
PROYECTADO POR:	PROYECTADO POR:
 Leonel Mauricio Ochoa Fonseca Profesional Universitario - SI	 Daniel Aristizabal Salas Contratista -SI

Tabla de Contenido

Justificación	4
Normatividad Legal y Técnica	4
Glosario	6
Diseño de cupos de vehículos de micromovilidad fuera de vía	10
Parámetros técnicos para determinar la habilitación de cupos de estacionamiento en calzada	10
Excepciones “Especiales” para habilitar el estacionamiento en vía	29
Parámetros técnicos para el estacionamiento exclusivo de motocicletas en vías donde no se permite el estacionamiento de vehículos.	30
Parámetros técnicos para determinar la habilitación de cupos de estacionamiento en bahías de estacionamiento y zonas de retorno o volteadero	31
Equivalencias entre el cupo para el estacionamiento en vía de vehículos, bicicletas y , motocicletas	33
Patinetas y bicicletas	33
Automóviles	33
Restricciones técnicas para la habilitación de cupos de estacionamiento	37

1. Justificación

La Subdirección de Infraestructura de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) con el propósito de unificar y estandarizar los criterios técnicos establecidos por esta Entidad para las actividades de estacionamiento en vía a partir de la normatividad vigente y las evaluaciones técnicas que son realizadas para determinar la habilitación y/o restricción de estacionamiento en calzada o bahías de estacionamiento aprobadas urbanísticamente, la implementación de carriles preferenciales, ciclorrutas a nivel en calzada, validación de cupos de estacionamiento en vía para las zonas de Parqueo Pago - ZPP, el sistema de estacionamiento de patinetas en vía, y la implementación de estaciones para el Sistema de Bicicletas Compartidas (SBC), entre otras, presenta a continuación las condiciones técnicas mínimas a tener en cuenta para viabilizar, potencializar o restringir la actividad del estacionamiento temporal de vehículos (autos, motos, patinetas, bicicletas, bicitaxis, entre otros) sobre vías vehiculares y las bahías de estacionamiento que hayan sido aprobadas urbanísticamente, Volteaderos y/o similares.

2. Normatividad Legal y Técnica

Las actividades de estacionamiento en vía se rigen por lo establecido en la normatividad legal y técnica relacionada a continuación:

- **LEY 769 DE 2002** *"Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones"*.
- **LEY 1239 DE 2008** *"Por medio de la cual se modifican los artículos 106 y 107 de la ley 769 del 2 de agosto de 2002 y se dictan otras disposiciones"*.
- **LEY 1383 DE 2010** *"Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones"*.
- **LEY 1811 DE 2016** *"Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el código nacional de tránsito"*.
- **DECRETO 323 DE 1992** *"Por el cual se reglamentan las zonas viales de uso público en lo referente a las áreas para el sistema vial general y para el transporte masivo, la red vial local de las urbanizaciones y el equipamiento vial"*.
- **ACUERDO 16 DE 1998** *"Por el cual se restringe el estacionamiento de vehículos automotores en el Centro de la Ciudad"*.
- **DECRETO 511 DE 1998** *"Por el cual se toman medidas de tránsito relativas al parqueo en vías públicas"*.
- **DECRETO 758 DE 1998** *"Por el cual se establecen normas sobre bahías de parqueo y localización de estacionamientos en antejardines, calzadas paralelas y se dictan otras disposiciones"*.

- **DECRETO 327 DE 2004** "Por el cual se reglamenta el Tratamiento de Desarrollo Urbanístico en el Distrito Capital".
- **DECRETO 215 DE 2005** "Por el cual se adopta el Plan Maestro de Espacio Público para Bogotá Distrito Capital, y se dictan otras disposiciones".
- **DECRETO 319 DE 2006** "Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones".
- **ACUERDO 294 DE 2007** "Por medio del cual se autoriza el estacionamiento transitorio de vehículos en las bahías construidas en el Distrito Capital".
- **LEY 1287 DE 2009** "Por la cual se adiciona la Ley 361 de 1997", establece lineamientos respecto a la accesibilidad de personas con movilidad reducida a las bahías de estacionamiento".
- **RESOLUCIÓN 237 DE 2009** "Por medio de la cual se definen las condiciones de utilización de las bahías de estacionamiento y se da cumplimiento a una sentencia judicial".
- **RESOLUCIÓN 1885 DE 2015** "Por la cual se adopta el Manual de Señalización Vial - Dispositivos Uniformes para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia".
- **ACUERDO 695 DE 2017** "Por medio del cual se autoriza a la Administración Distrital el cobro de la tasa por el derecho de estacionamiento sobre las vías públicas y se dictan otras disposiciones".
- **DECRETO 552 DE 2018** "Por medio del cual se establece el Marco Regulatorio del Aprovechamiento Económico del Espacio Público en el Distrito Capital de Bogotá y se dictan otras disposiciones".
- **DECRETO 672 DE 2018** "Por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad y se dictan otras disposiciones".
- **RESOLUCIÓN 209 DE 2019** "Por la cual se adopta el protocolo institucional para el aprovechamiento económico del espacio público para las actividades de alquiler, préstamo o uso compartido, a título oneroso o gratuito de Bicicletas o Patinetas" Literal C - Capítulo 6.1
- **DECRETO 840 DE 2019** "Por medio del cual se establecen las condiciones y restricciones para el tránsito de los vehículos de transporte de carga en el Distrito Capital, y se dictan otras disposiciones".
- **DECRETO 077 DE 2020** "Por medio del cual se modifica el Decreto Distrital 840 de 2019 y se dictan otras disposiciones".
- **ACUERDO 123 DE 2020** "Por medio del cual se adopta el plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del Distrito Capital 2020-2024 "Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del Siglo XXI".
- **DECRETO 519 DE 2019** "Por medio del cual se reglamenta el Acuerdo Distrital 695 de 2017 en lo relacionado con el estacionamiento en vía pública y se dictan otras disposiciones"

- **DECRETO 379 DE 2021** *"Por medio del cual se modifica y se adiciona el Decreto Distrital 519 de 2019, Por medio del cual se reglamenta el Acuerdo Distrital 695 de 2017 en lo relacionado con el estacionamiento en vía pública y se dictan otras disposiciones", para establecer la operación pública del Estacionamiento en Vía".*
- **DECRETO 555 DE 2021** *"Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá"*
- **RESOLUCIÓN 93495 DE 2021** *"Por medio de la cual se reglamenta el servicio de vehículos de movilidad individual y se dictan otras disposiciones"*

Y demás normatividad legal a nivel nacional, departamental y distrital, que aplique y que se encuentre vigente.

3. Glosario

Para la aplicación e interpretación del presente documento técnico, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones establecidas en la Ley 769 de 2002.

Acera o andén: Franja longitudinal de la vía urbana, destinada exclusivamente a la circulación de peatones, ubicada a los costados de ésta.

Acompañante: Persona que viaja con el conductor de un vehículo automotor.

Agente de tránsito: Todo funcionario o persona civil identificada que está investida de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal y vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales.

Anclajes, bancadas o docks: Elemento vertical (dock) u horizontal (bancada) que permite asegurar los vehículos de movilidad individual cero emisiones a la estación para tenerlas a disposición de los usuarios o usuarias, o para recibirlos después de que estos las han utilizado. También se puede usar para recargar. Este elemento puede ser individual (dock) o colectivo (bancada).

Autopista: Vía de calzadas separadas, cada una con dos (2) o más carriles, control total de acceso y salida, con intersecciones en desnivel o mediante entradas y salidas directas a otras carreteras y con control de velocidades mínimas y máximas por carril.

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.

Berma: Parte de la estructura de la vía, destinada al soporte lateral de la calzada para el tránsito de peatones, semovientes y ocasionalmente al estacionamiento de vehículos y tránsito de vehículos de emergencia.

Bocacalle: Embocadura de una calle en una intersección.

Cajón: Espacio autorizado y designado por la SDM sujeto al AEEP (Aprovechamiento Económico del Espacio Público) para la actividad de alquiler, préstamo o uso compartido, a título oneroso o gratuito, de vehículos de micromovilidad, en donde podrán ubicarse los vehículos de micromovilidad sin estaciones.

Calzada: Zona de la vía destinada a la circulación de vehículos.

Carril: Parte de la calzada destinada al tránsito de una sola fila de vehículos.

Ciclista: Conductor de bicicleta o triciclo.

Ciclovia: Vía o sección de calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones.

Ciclorruta: Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva.

Cruce e intersección: Punto en el cual dos (2) o más vías se encuentran.

Estacionamiento: Sitio de parqueo autorizado por la autoridad de tránsito.

Glorieta: Intersección donde no hay cruces directos sino maniobras de entrecruzamientos y movimientos alrededor de una isleta o plazoleta central.

Manocleta: Complemento que se acopla en la parte delantera de la silla de ruedas, compuesto por una rueda de tracción con su respectiva piñonería para cambios de velocidad, que permite al usuario o usuaria hacer un menor esfuerzo en sus desplazamientos. Estas pueden ser manuales o de pedaleo asistido.

Micromovilidad: vehículos ligeros que operan, por lo general, a velocidades por debajo de los 25 km/h y son ideales para viajes de hasta 10 km.

Motocicleta: Vehículo automotor de dos ruedas en línea, con capacidad para el conductor y un acompañante.

Mototriciclo: Vehículo automotor de tres ruedas con estabilidad propia y capacidad para el conductor y un acompañante del tipo Sidecar y recreativo.

Pasajero: Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público.

Paso a nivel: Intersección a un mismo nivel de una calle o carretera con una vía férrea.

Paso peatonal a desnivel: Puente o túnel diseñado especialmente para que los peatones atraviesen una vía.

Paso peatonal a nivel: Zona de la calzada delimitada por dispositivos y marcas especiales con destino al cruce de peatones.

Parqueadero: Lugar público o privado destinado al estacionamiento de vehículos.

Parada momentánea: Detención de un vehículo, sin apagar el motor, para recoger o dejar personas o cosas, sin interrumpir el normal funcionamiento del tránsito.

Patineta: Vehículo de dos (2) o más ruedas en línea compuesto de una plataforma y un sistema de dirección, diseñado para que un pasajero viaje de pie, y cuyo movimiento está generado por autopropulsión, energía eléctrica o una combinación de las dos.

Peatón: Persona que transita a pie o por una vía.

Sardinel: Elemento de concreto, asfalto u otros materiales para delimitar la calzada de una vía.

Semáforo: Dispositivo electromagnético o electrónico para regular el tránsito de vehículos, peatones mediante el uso de señales luminosas.

Señal de tránsito: Dispositivo físico o marca especial. Preventiva y reglamentaria e informativa, que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios de las vías.

Separador: Espacio estrecho y saliente que independiza dos calzadas de una vía.

Taxi: Vehículo automotor destinado al servicio público individual de pasajeros.

Tráfico: Volumen de vehículos, peatones, o productos que pasan por un punto específico durante un periodo determinado.

Tránsito: Es la movilización de personas, animales o vehículos por una vía pública o privada abierta al público.

Transporte: Es el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico.

Triciclo: Vehículo no motorizado de tres (3) ruedas, accionado con el esfuerzo del conductor por medio de pedales

Vehículo: Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público.

Vehículo de emergencia: Vehículo automotor debidamente identificado e iluminado, autorizado para transitar a velocidades mayores que las reglamentadas con objeto de movilizar personas afectadas en salud, prevenir o atender desastres o calamidades, o actividades policiales, debidamente registrado como tal con las normas y características que exige la actividad para la cual se matricule.

Vehículo de servicio particular: Vehículo automotor destinado a satisfacer las necesidades privadas de movilización de personas, animales o cosas.

Vehículo de servicio público: Vehículo automotor homologado, destinado al transporte de pasajeros, carga o ambos por las vías de uso público mediante el cobro de una tarifa, porte, flete o pasaje.

Vehículo de servicio oficial: Vehículo automotor destinado al servicio de entidades públicas.

Vehículo de servicio diplomático o consular: Vehículo automotor destinado al servicio de funcionarios diplomáticos o consulares.

Vehículo de tracción animal: Vehículo no motorizado halado o movido por un animal.

Vehículo de transporte masivo: Vehículo automotor para transporte público masivo de pasajeros, cuya circulación se hace por carriles exclusivos e infraestructura especial para acceso de pasajeros.

Vehículo escolar: Vehículo automotor destinado al transporte de estudiantes, debidamente registrado como tal y con las normas y características especiales que le exigen las normas de transporte público.

Vehículo de movilidad individual: Vehículos tipo bicicleta, patineta o similares para uso individual que funcionan mediante autopropulsión, energía eléctrica u otras tecnologías cero emisiones o mediante una combinación de estas.

Vía: Zona de uso público o privado, abierta al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y animales.

Vía arteria: Vía de un sistema vial urbano con prelación de circulación de tránsito sobre las demás vías, con excepción de la vía férrea y la autopista.

Vía de metro o metrovía: Es aquella de exclusiva destinación para las líneas de metro, independientemente de su configuración y que hacen parte integral de su infraestructura de operación.

Vía férrea: Diseñada para el tránsito de vehículos sobre rieles, con prelación sobre las demás vías, excepto para las ciudades donde existe metro, en cuyos casos será éste el que tenga la prelación.

Vía peatonal: Zonas destinadas para el tránsito exclusivo de peatones.

Vía principal: Vía de un sistema con prelación de tránsito sobre las vías ordinarias.

Vía ordinaria: La que tiene tránsito subordinado a las vías principales.

Vía troncal: Vía de dos (2) calzadas con ocho o más carriles y con destinación exclusiva de las calzadas interiores para el tránsito de servicio público masivo.

Zona escolar: Parte de la vía situada frente a un establecimiento de enseñanza y que se extiende cincuenta (50) metros al frente y a los lados del límite del establecimiento.

Zona de estacionamiento restringido: Parte de la vía delimitada por autoridad competente en zonas adyacentes a instalaciones militares o de policía, teatros, bancos, hospitales, entidades oficiales y de socorro, iglesias, establecimientos industriales y comerciales, en la cual solo pueden estacionar los vehículos autorizados.

4. Diseño de cupos de vehículos de micromovilidad fuera de vía

Los vehículos que componen la micromovilidad son las bicicletas, patinetas y bicicajones, entre otros similares. En el espacio fuera de vía (estacionamientos o parqueaderos) pueden implementarse o destinarse un espacio (cupo o celda) para el estacionamiento de estos vehículos.

Los estándares mínimos para el diseño de cupos de vehículos de micromovilidad en el espacio fuera de vía en una disposición perpendicular al carril de circulación o recorrido del predio, son los siguientes:

- Bicicleta: 2.30 m por 0.90 m
- Patineta: 1.70 m por 0.50 m
- Bici Cajón: 3.05 m por 1.0 m

5. Parámetros técnicos para determinar la habilitación de cupos de estacionamiento en calzada

Al ser la SDM, la entidad gestora y administradora del estacionamiento en vía como autoridad cabeza del Sector Movilidad en el Distrito Capital, y conociendo que la regulación del

Página 10 de 38

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

estacionamiento en vía es un elemento fundamental en la racionalización, aprovechamiento económico del espacio público y la atenuación de la congestión causada por los sobre-recorridos que realizan los vehículos que buscan un espacio para estacionar fuera de la vía o en la vía, y con el fin de garantizar las condiciones de seguridad vial, accesibilidad y movilidad para los usuarios de la vía, a continuación se indican las condiciones técnicas y operativas a tener en cuenta para determinar restringir o no el estacionamiento de vehículos en un sector o en un tramo:

- a. La presencia de equipamientos dotacionales de salud, educación, recreación, cultura, seguridad, justicia, diplomático, entre otros que aumentan la afluencia de peatones,
- b. La geometría y clasificación jerárquica de la vía (malla vial arterial, intermedia, local),
- c. La distancia mínima requerida para garantizar las condiciones de visibilidad y la continuidad del flujo vehicular, de forma tal que el conductor pueda detener el vehículo ante la presencia de una obstrucción (peatón), o maniobrar sin detenerse y evadir la obstrucción, lo mismo que efectuar adelantamientos,
- d. Aproximación a intersecciones viales reguladas mediante control semafórico: Se evalúan de manera particular las variables de tránsito, teniendo en cuenta los lineamientos de seguridad vial que apliquen y una distancia mínima de 50 metros libres en los accesos y salidas de la intersección para permitir el desarrollo de colas, así como el despeje de las mismas (25 metros aguas arriba y aguas abajo).
- e. Franjas de seguridad acorde con lo especificado en el Manual de Señalización Vial en inmediaciones a los sitios donde exista presencia de hidrantes, para garantizar el acceso y uso de los mismos por parte de los organismos de socorro y atención de emergencias de la ciudad, especialmente los adscritos al cuerpo de bomberos,
- f. Distancia libre para garantizar el acceso y salida de vehículos a los predios que cuenten con espacios de estacionamiento al interior de los predios,
- g. Respeto y acople a las implementaciones existentes de “*tráfico calmado*”,
- h. A partir de información suministrada por parte de la Secretaría de Planeación Distrital (SDP), el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) y el Departamento Administrativo de la Defensoría de Espacio Público (DADEP), entre otras entidades, identificar espacios públicos de cesión destinados a servir como bahía de estacionamiento,
- i. El componente urbanístico: UPL y uso del suelo,
- j. La circulación de rutas de transporte público colectivo asociadas al sistema integrado de transporte público (SITP) y masivo (rutas alimentadoras adscritas a la empresa de transporte del tercer milenio - TRANSMILENIO S.A.), así como la presencia de zonas escolares, zonas amarillas, zonas de cargue y descargue, paraderos, entre otros.

Así mismo, para determinar la habilitación del estacionamiento en vía, se deben garantizar como mínimo los siguientes anchos para el carril de circulación:

Tabla 1. Anchos de carril mínimos permitidos para circulación vehicular

Tipo de vehículos que transitan	Ancho carril de circulación (m)
Vehículos livianos	3,00
Vehículos de carga	3,25

Fuente: Contrato de consultoría N° 2016-1167 y SDM, 2018.

En el caso de los vehículos que componen la micromovilidad (patinetas, bicicletas, bicicaiones, entre otros), los cajones para su estacionamiento son dinámicos y flexibles en respuesta al cambio constante del que es sujeto el transporte a nivel barrial y sectorial en la ciudad, por lo que los anchos mínimos para permitir el estacionamiento de este tipo de vehículos serán como se presenta en la tabla anterior de 3,00 metros o 3,25 metros (acorde al tipo de vehículo en circulación) por sentido vial más el ancho de cajón establecido para el tipo de vehículo de micromovilidad, toda vez que el ancho de cajón de estos vehículos varían entre 1,60 metros y 3,05 metros dependiendo de la orientación y distribución de su cajón o celda.

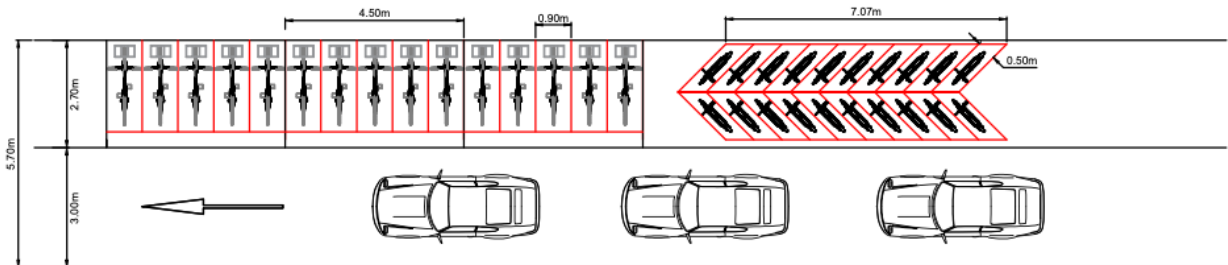
Tabla 2. Anchos mínimos de calzada permitidos para actividad de estacionamiento en vía (micromovilidad) perpendicular al eje vial.

Anchos de calzada para permitir estacionamiento en vías locales e Intermedias (m)		
Vehículos Livianos		
Sentido de circulación	En un costado	En ambos costados
Único	3,00 + Cajón*	3,00 + 2xCajón
Doble	6,00 + Cajón	6,50 + 2xCajón
Vehículos de Carga		
Sentido de circulación	En un costado	En ambos costados
Único	3,25 + Cajón	3,25 + 2xCajón
Doble	6,50 + Cajón	6,50 + 2xCajón

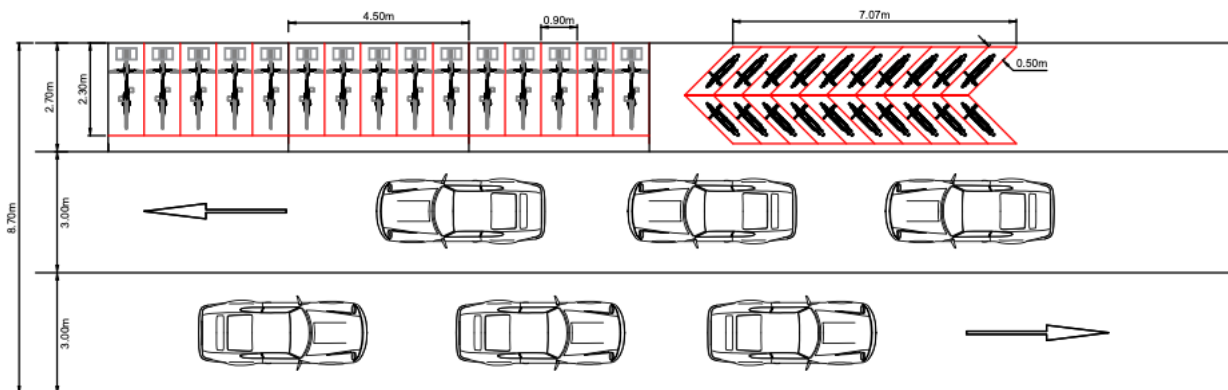
Fuente: Subdirección de Infraestructura 2022

*Nota: *El valor del cajón corresponderá al ancho total que se requiere para el estacionamiento de los vehículos de micromovilidad y la seguridad vial del usuario que corresponde a 2,70m. El cajón de la bicicleta tiene unas dimensiones efectivas de 2.30 m x 0,90 m. El cajón de la patineta tiene unas dimensiones de 1,70m x 0,50m distribuidos en forma de espina de pescado.*

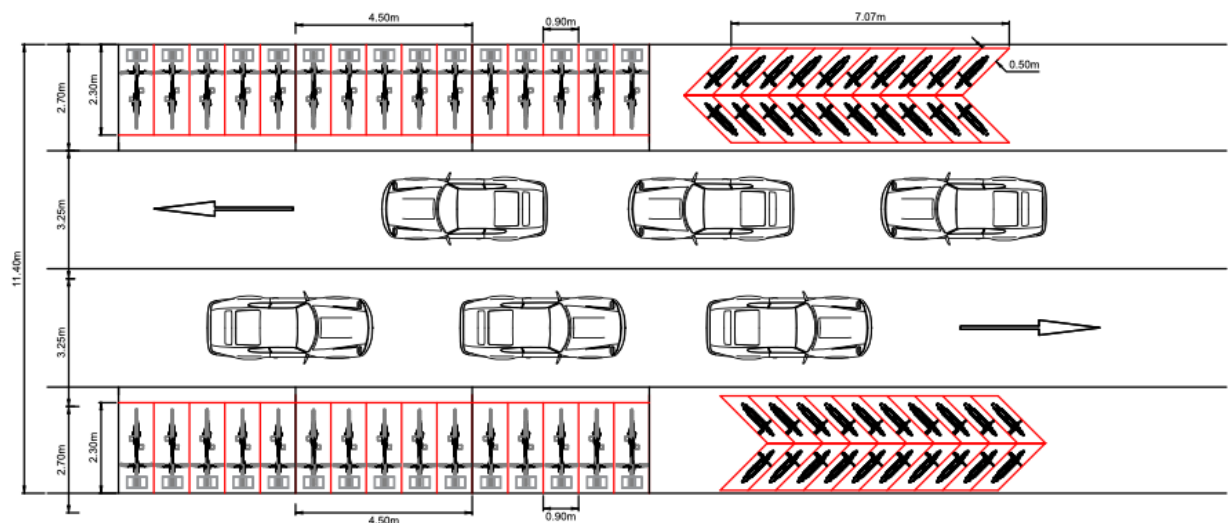
Figura 1. Anchos mínimos de calzada permitidos para actividad de estacionamiento en vía (micromovilidad).



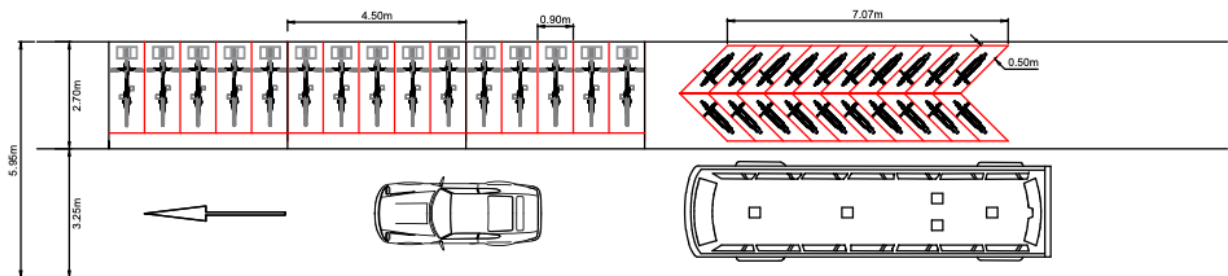
Vehículos livianos único sentido de circulación (Estacionamiento perpendicular de Micromovilidad en un costado)



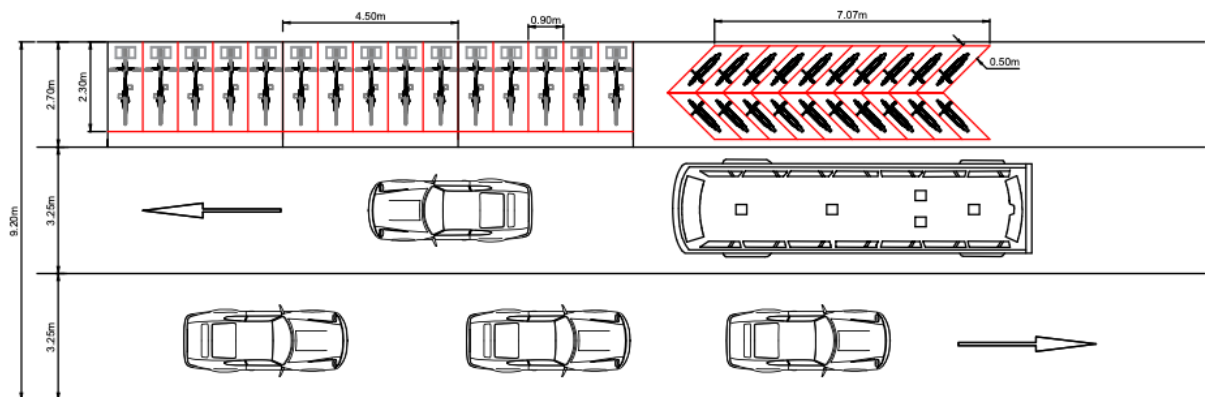
Vehículos livianos doble sentido de circulación (Estacionamiento perpendicular de Micromovilidad en un costado).



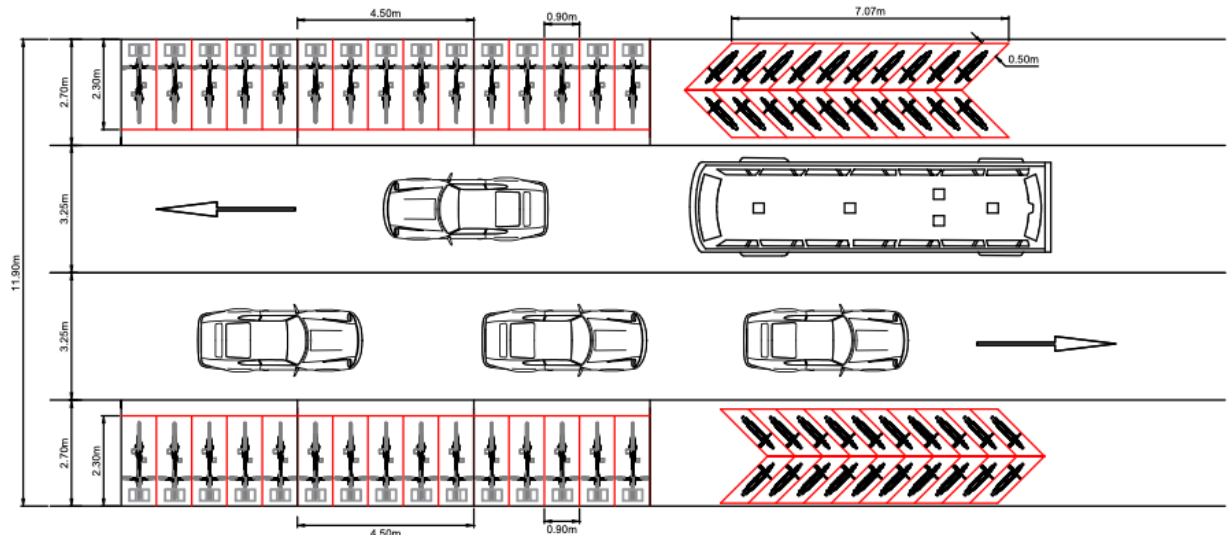
Vehículos livianos doble sentido de circulación (Estacionamiento perpendicular de Micromovilidad en ambos costados).



Vehículos de carga único sentido de circulación (Estacionamiento perpendicular de Micromovilidad en un costado)



Vehículos de carga doble sentido de circulación (Estacionamiento perpendicular de Micromovilidad en un costado)



Vehículos de carga doble sentido de circulación (Estacionamiento perpendicular de Micromovilidad en ambos costados).

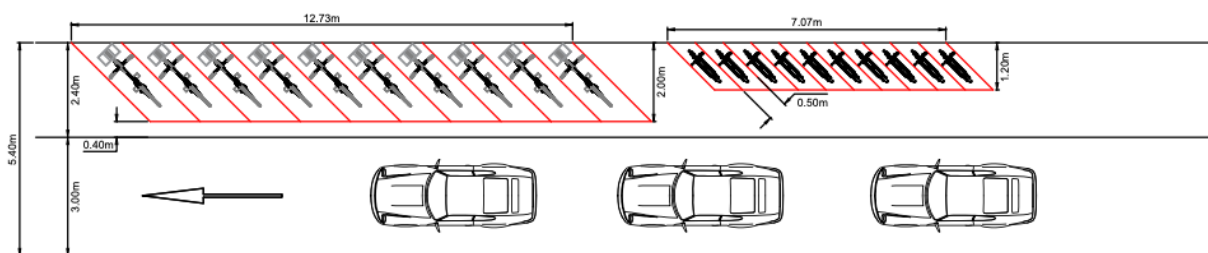
Fuente: Subdirección de Infraestructura - Grupo Diseño Vial, Urbano y Accesibilidad y Grupo Espacio Vial y Estacionamiento en Vía, 2022.

Tabla 3. Anchos mínimos de calzada permitidos para actividad de estacionamiento en vía (micromovilidad) a 45° al eje vial.

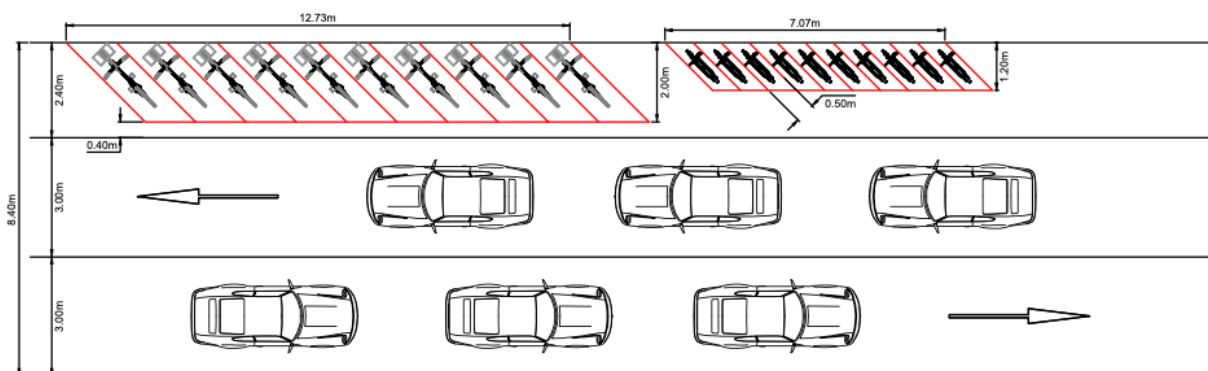
Anchos de calzada para permitir estacionamiento en vías locales e Intermedias (m)		
Vehículos Livianos		
Sentido de circulación	En un costado	En ambos costados
Único	3,00 + Cajón*	3,00 + 2xCajón
Doble	6,00 + Cajón	6,00 + 2xCajón
Vehículos de Carga		
Sentido de circulación	En un costado	En ambos costados
Único	3,25 + Cajón	3,25 + 2xCajón
Doble	6,50 + Cajón	6,50 + 2xCajón

Fuente: Subdirección de Infraestructura 2022

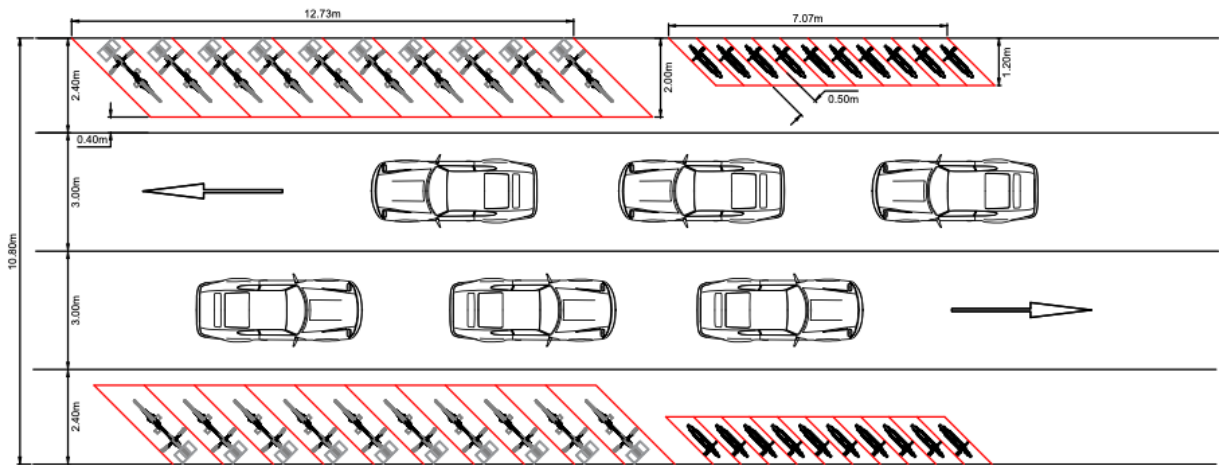
Figura 2. Anchos mínimos de calzada permitidos para actividad de estacionamiento en vía (micromovilidad)



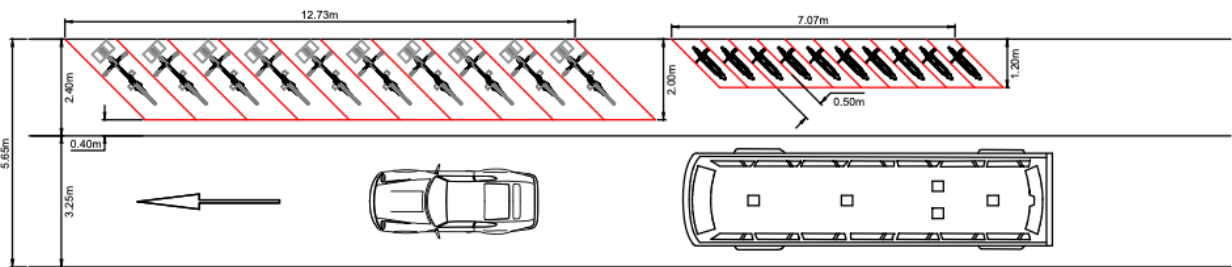
Vehículos livianos único sentido de circulación (Estacionamiento de Micromovilidad a 45° en un costado)



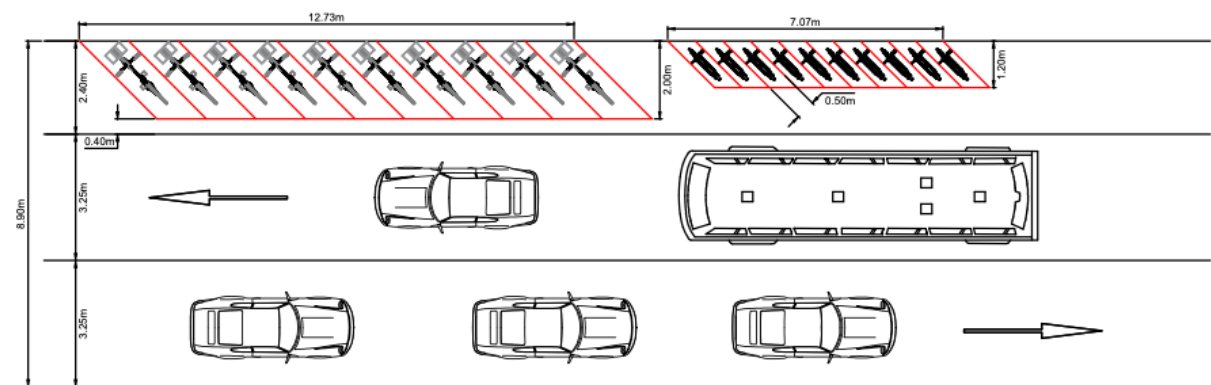
Vehículos livianos doble sentido de circulación (Estacionamiento de Micromovilidad a 45° en un costado)



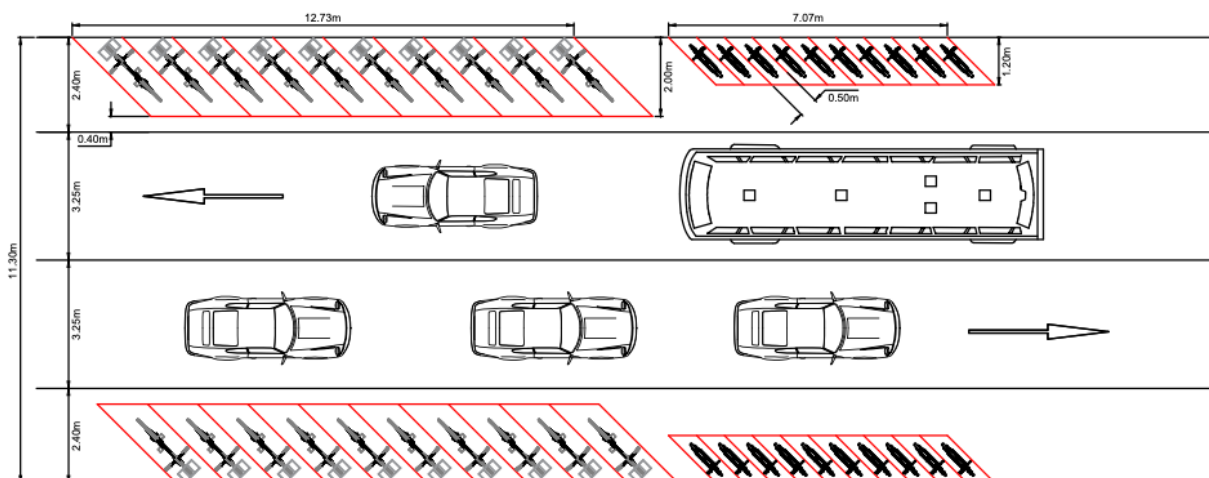
Vehículos livianos doble sentido de circulación (Estacionamiento de Micromovilidad a 45° en ambos costados)



Vehículos de carga único sentido de circulación (Estacionamiento de Micromovilidad a 45° en un costado)



Vehículos de carga doble sentido de circulación (Estacionamiento de Micromovilidad a 45° en un costado)



Vehículos de carga doble sentido de circulación (Estacionamiento de Micromovilidad a 45° en ambos costados)

Fuente: Subdirección de Infraestructura - Grupo Diseño Vial, Urbano y Accesibilidad y Grupo Espacio Vial y Estacionamiento en Vía, 2022.

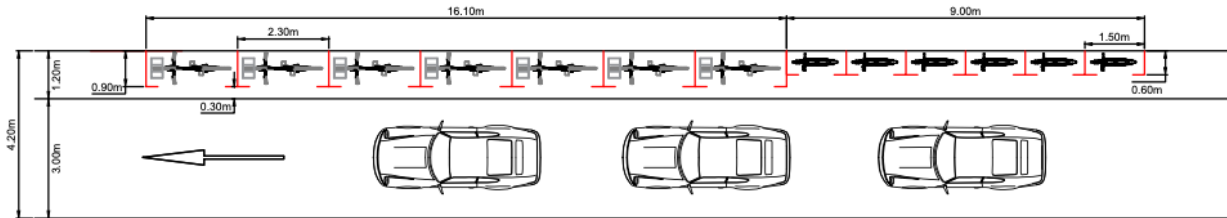
Tabla 4. Anchos mínimos de calzada permitidos para actividad de estacionamiento en vía (micromovilidad) paralelo al eje vial.

Anchos de calzada para permitir estacionamiento en vías locales e Intermedias (m)		
Vehículos Livianos		
Sentido de circulación	En un costado	En ambos costados
Único	3,00 + Cajón*	3,00 + 2xCajón
Doble	6,00 + Cajón	6,00 + 2xCajón
Vehículos de Carga		
Sentido de circulación	En un costado	En ambos costados
Único	3,25 + Cajón	3,25 + 2xCajón
Doble	6,50 + Cajón	6,50 + 2xCajón

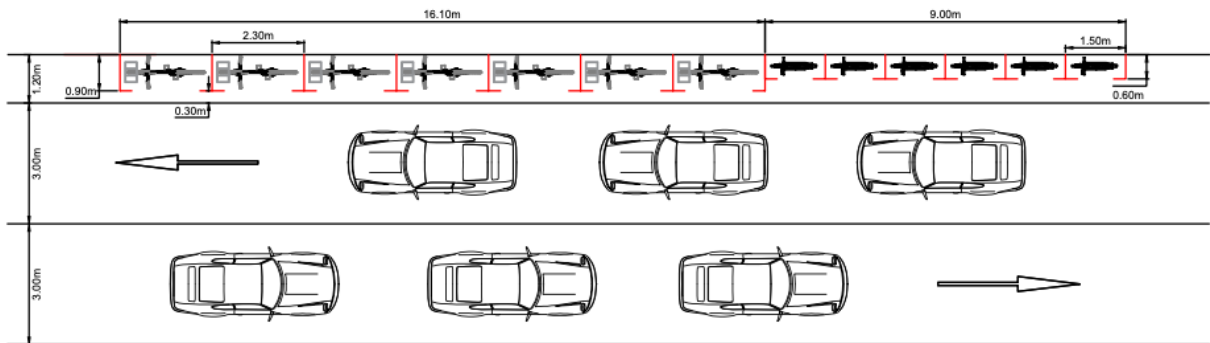
Fuente: Subdirección de Infraestructura 2022

*Nota: *El valor del cajón corresponderá al ancho total que se requiere para el estacionamiento de los vehículos de micromovilidad y la seguridad vial del usuario que corresponde a 1,20m. El cajón de la bicicleta tiene unas dimensiones efectivas de 2.3 m x 0,90 m. El cajón de la patineta tiene unas dimensiones de 1,50m x 0,60m distribuidos en paralelo al eje vial.*

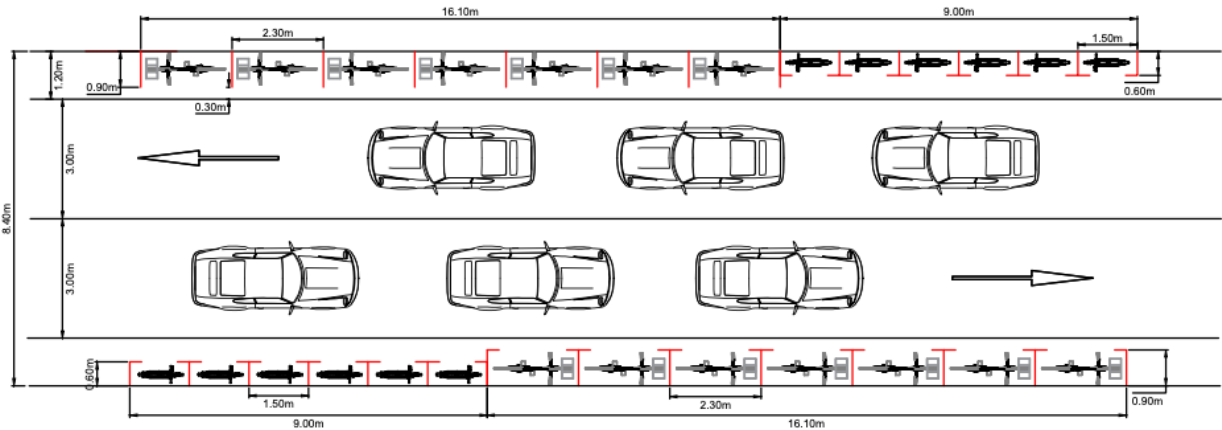
Figura 3. Anchos mínimos de calzada permitidos para actividad de estacionamiento en vía (micromovilidad).



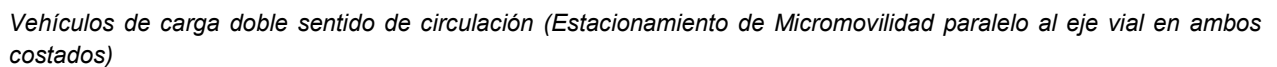
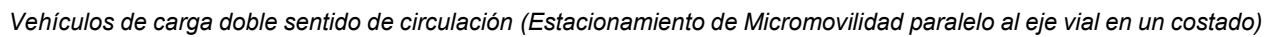
Vehículos livianos único sentido de circulación (Estacionamiento de Micromovilidad paralelo al eje vial en un costado)



Vehículos livianos doble sentido de circulación (Estacionamiento de Micromovilidad paralelo al eje vial en un costado)



Vehículos livianos doble sentido de circulación (Estacionamiento de Micromovilidad paralelo al eje vial en ambos costados)

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Página 19 de 38



Ahora bien, en las siguientes tablas se detallan los anchos de calzada mínimos para la implementación de cupos de estacionamiento de bicicletas de carga en sus diferentes disposiciones.

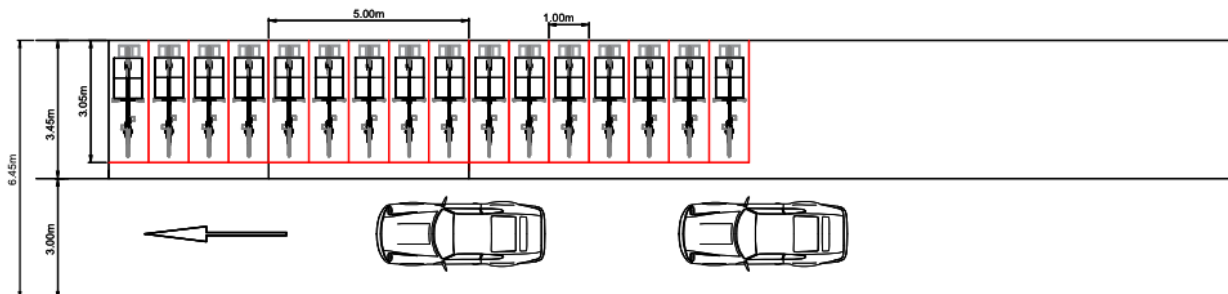
Tabla 5. Anchos mínimos de calzada permitidos para actividad de estacionamiento en vía (Bicicletas de carga) perpendicular al eje vial.

Anchos de calzada para permitir estacionamiento en vías locales e Intermedias (m)		
Vehículos Livianos		
Sentido de circulación	En un costado	En ambos costados
Único	3,00 + Cajón*	3,00 + 2xCajón
Doble	6,00 + Cajón	6,00 + 2xCajón
Vehículos de Carga		
Sentido de circulación	En un costado	En ambos costados
Único	3,25 + Cajón	3,25 + 2xCajón
Doble	6,50 + Cajón	6,50 + 2xCajón

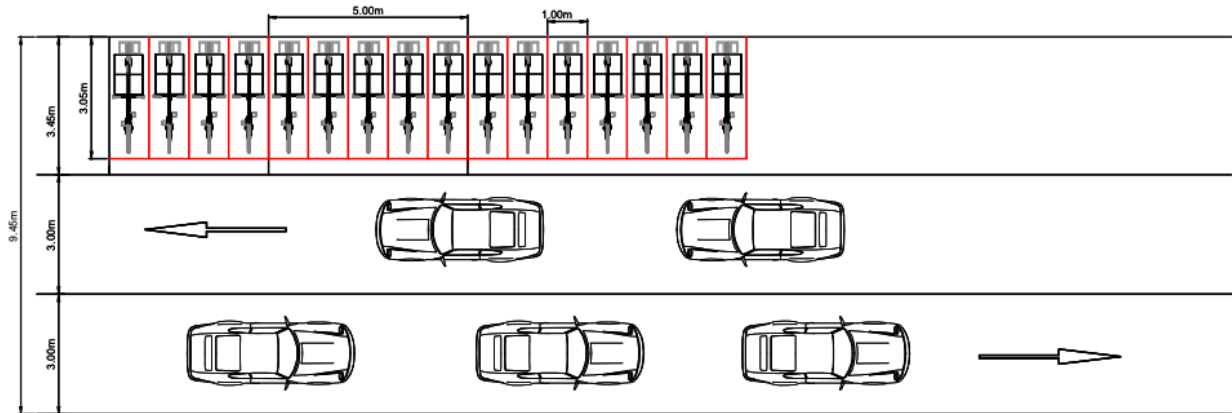
Fuente: Subdirección de Infraestructura 2022

*Nota: *El valor del cajón corresponderá al ancho total que se requiere para el estacionamiento de los vehículos de micromovilidad y la seguridad vial del usuario que corresponde a 3,45 m. El cajón de la bicicleta de cajón tiene unas dimensiones efectivas de 3,05 m x 1 m distribuidas en perpendicular al eje vial.*

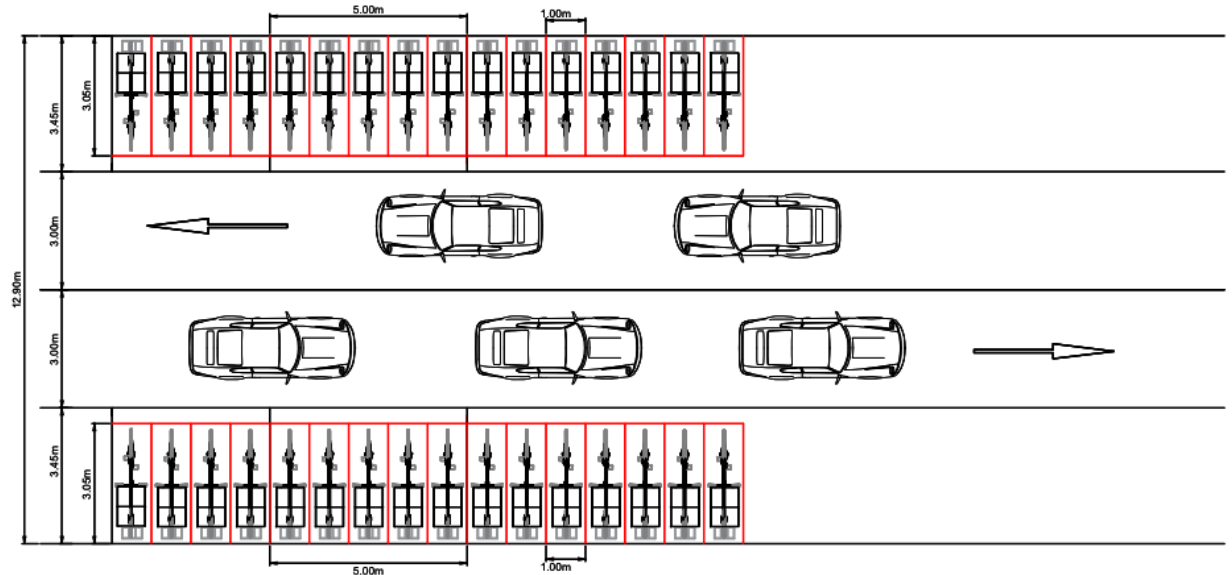
Figura 4. Anchos mínimos de calzada permitidos para actividad de estacionamiento en vía (Bicicletas de carga)



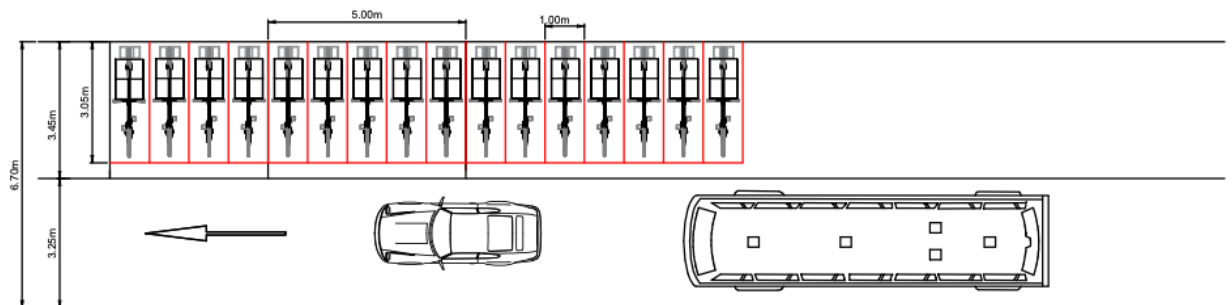
Vehículos livianos único sentido de circulación (Estacionamiento perpendicular de Bicicletas de carga en un costado)



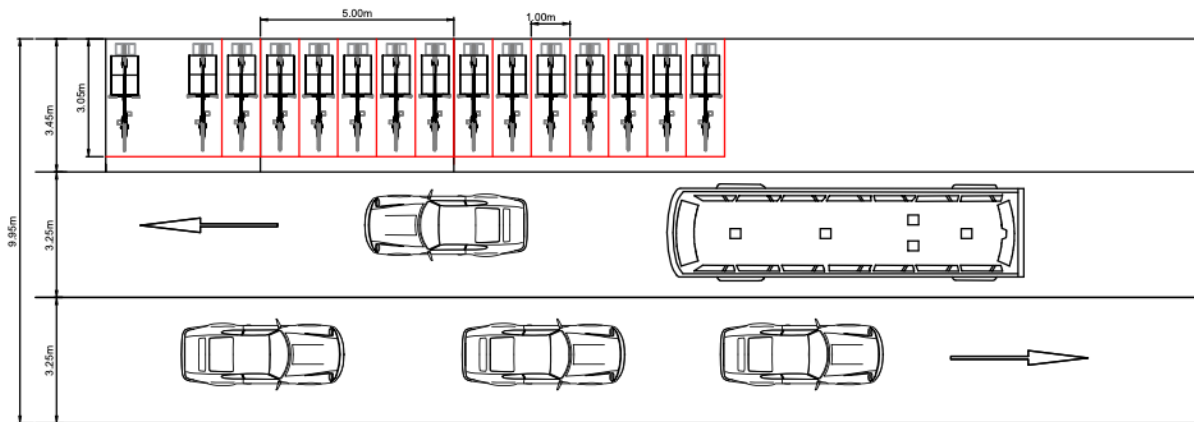
Vehículos livianos doble sentido de circulación (Estacionamiento perpendicular de Bicicletas de carga en un costado)



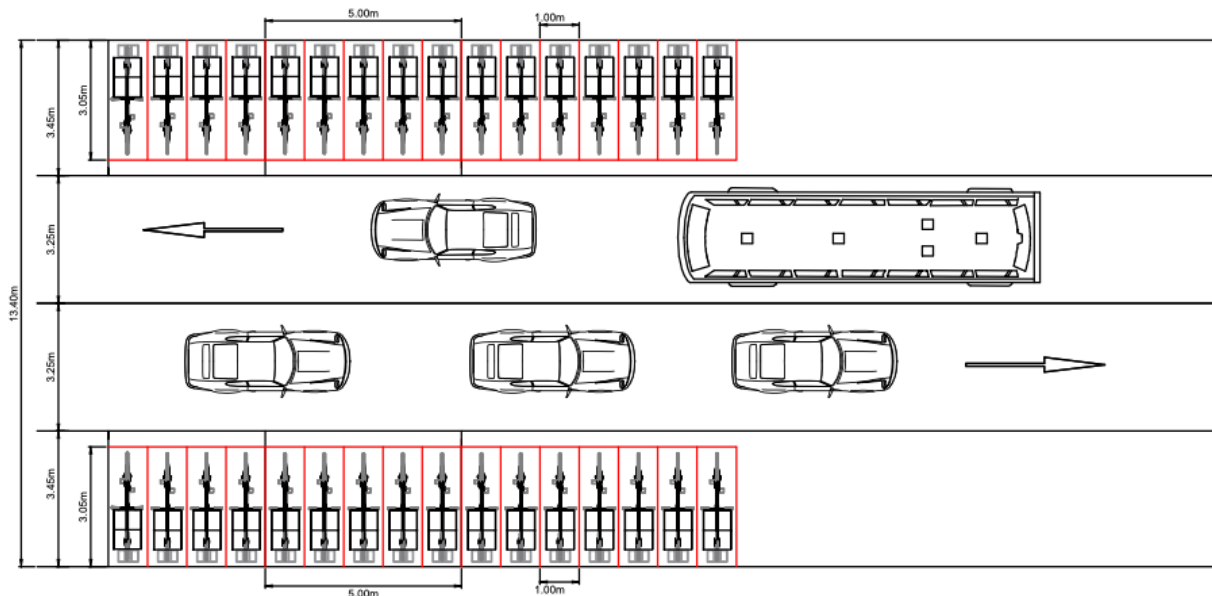
Vehículos livianos doble sentido de circulación (Estacionamiento perpendicular de Bicicletas de carga en ambos costados)



Vehículos de carga único sentido de circulación (Estacionamiento perpendicular de Bicicletas de carga en un costado)



Vehículos de carga doble sentido de circulación (Estacionamiento perpendicular de Bicicletas de carga en un costado)



Vehículos de carga doble sentido de circulación (Estacionamiento perpendicular de bicicleta de carga en ambos costados)

Fuente: Subdirección de Infraestructura - Grupo Diseño Vial, Urbano y Accesibilidad y Grupo Espacio Vial y Estacionamiento en Vía, 2022.

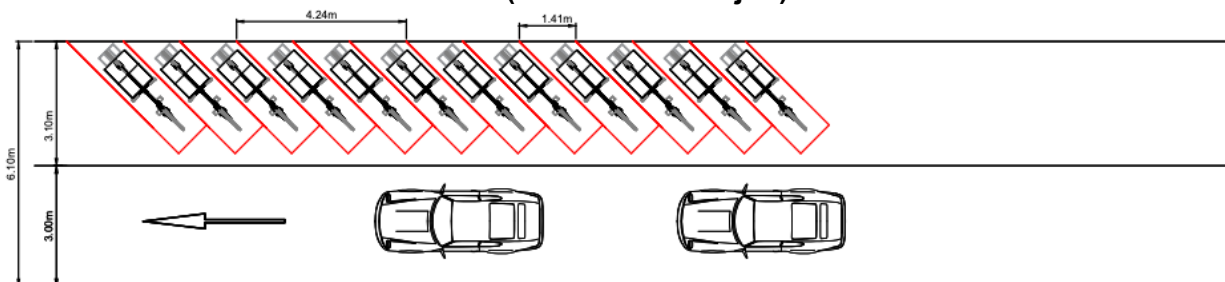
Tabla 6. Anchos mínimos de calzada permitidos para actividad de estacionamiento en vía (Bicicletas de cajón) 45° al eje vial.

Anchos de calzada para permitir estacionamiento en vías locales e Intermedias		
(m)		
Vehículos Livianos		
Sentido de circulación	En un costado	En ambos costados
Único	3,00 + Cajón*	3,00 + 2xCajón
Doble	6,00 + Cajón	6,00 + 2xCajón
Vehículos de Carga		
Sentido de circulación	En un costado	En ambos costados
Único	3,25 + Cajón	3,25 + 2xCajón
Doble	6,50 + Cajón	6,50 + 2xCajón

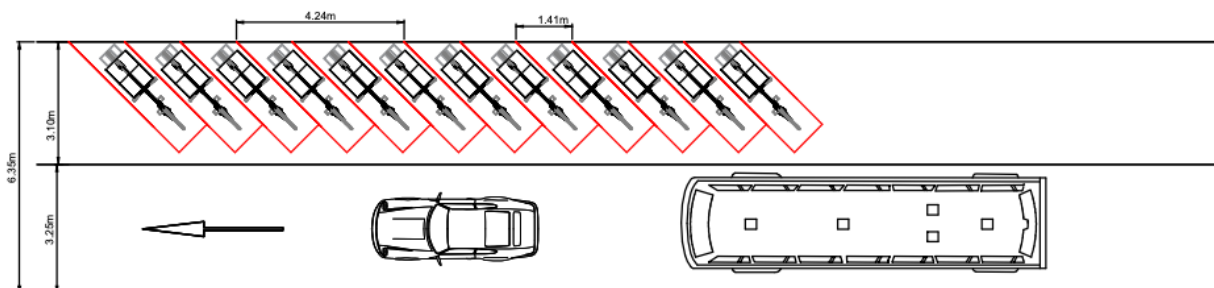
Fuente: Subdirección de Infraestructura 2022

*Nota: *El valor del cajón corresponderá al ancho total que se requiere para el estacionamiento de los vehículos de micromovilidad y la seguridad vial del usuario que corresponde a 3,10 m. El cajón de la bicicleta de carga tiene unas dimensiones efectivas de 2,95 m x 1,41 m distribuidas a 45° al eje vial.*

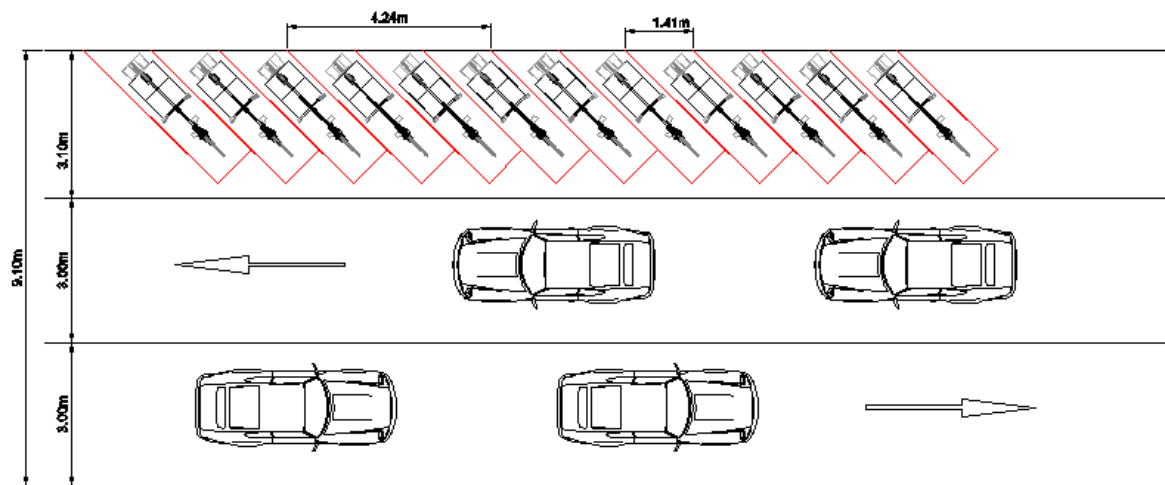
Figura 5. Anchos mínimos de calzada permitidos para actividad de estacionamiento en vía (Bicicletas de cajón)



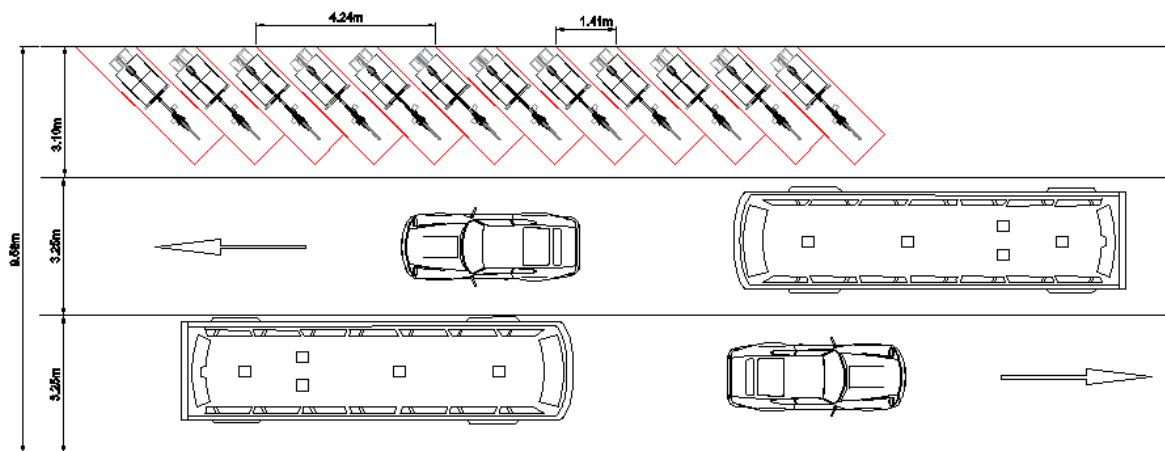
Vehículos livianos único sentido de circulación (Estacionamiento de Micromovilidad a 45° en un costado)



Vehículos de carga único sentido de circulación (Estacionamiento de Micromovilidad a 45° en un costado)



Vehículos livianos doble sentido de circulación (Estacionamiento de Micromovilidad a 45° en un costado)



Vehículos de carga doble sentido de circulación (Estacionamiento de Micromovilidad a 45° en un costado)

Fuente: Subdirección de Infraestructura - Grupo Diseño Vial, Urbano y Accesibilidad y Grupo Espacio Vial y Estacionamiento en Vía, 2022.

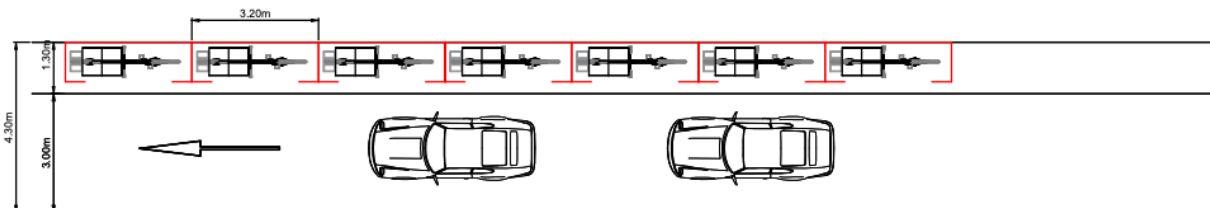
Tabla 7. Anchos mínimos de calzada permitidos para actividad de estacionamiento en vía (Bicicletas de carga) paralelo al eje vial.

Anchos de calzada para permitir estacionamiento en vías locales e Intermedias		
(m)		
Vehículos Livianos		
Sentido de circulación	En un costado	En ambos costados
Único	3,00 + Cajón*	3,00 + 2xCajón
Doble	6,00 + Cajón	6,00 + 2xCajón
Vehículos de Carga		
Sentido de circulación	En un costado	En ambos costados
Único	3,25 + Cajón	3,25 + 2xCajón
Doble	6,50 + Cajón	6,50 + 2xCajón

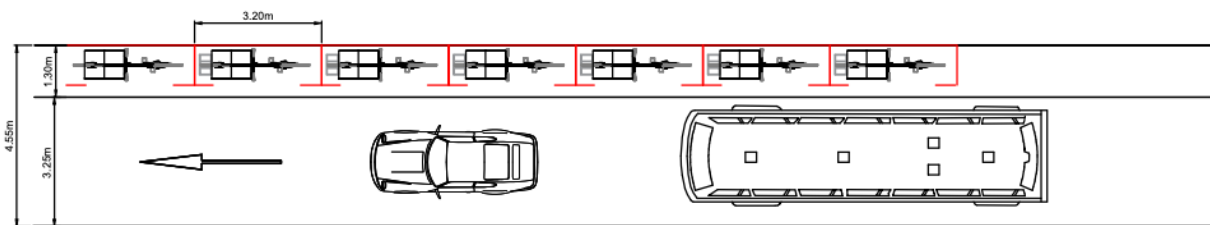
Fuente: Subdirección de Infraestructura 2022

*Nota: *El valor del cajón corresponderá al ancho total que se requiere para el estacionamiento de los vehículos de micromovilidad y la seguridad vial del usuario que corresponde a 1,30 m. El cajón de la bicicleta tiene unas dimensiones efectivas de 3,20 m x 1 m distribuidas en paralelo al eje vial.*

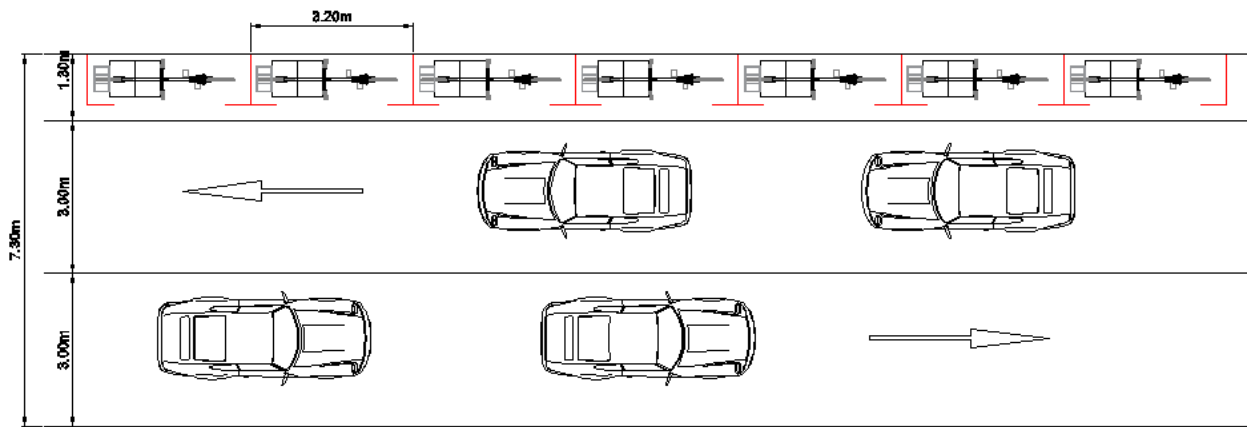
Figura 6. Anchos mínimos de calzada permitidos para actividad de estacionamiento en vía (Bicicletas de carga)



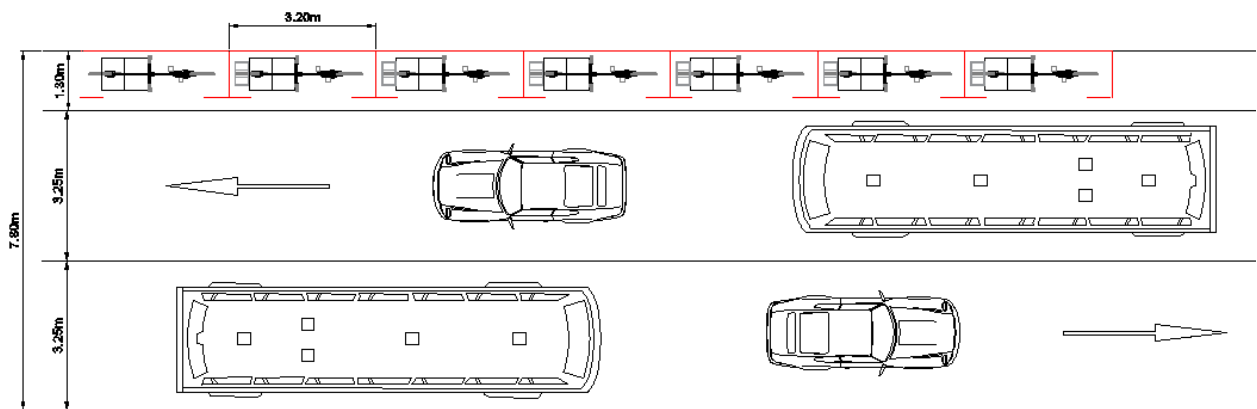
Vehículos livianos único sentido de circulación (Estacionamiento de Micromovilidad paralelo al eje vial en un costado)



Vehículos de carga único sentido de circulación (Estacionamiento de Micromovilidad paralelo al eje vial en un costado)



Vehículos livianos doble sentido de circulación (Estacionamiento de Micromovilidad paralelo al eje vial en un costado)



Vehículos de carga doble sentido de circulación (Estacionamiento de Micromovilidad paralelo al eje vial en un costado)

Fuente: Subdirección de Infraestructura - Grupo Diseño Vial, Urbano y Accesibilidad y Grupo Espacio Vial y Estacionamiento en Vía, 2022.

De acuerdo con lo expuesto anteriormente, a continuación, en la tabla 8 se especifican los anchos mínimos que debe presentar una vía para permitir la actividad de estacionamiento sobre calzada a partir de las condiciones técnicas y de movilidad que presenta el tramo vial sobre el cual se realiza la evaluación técnica. Dichas condiciones fueron definidas a partir de la normatividad vigente, el ancho que presente la calzada, el sentido de circulación vial y el volumen vehicular que se presente, esto para el estacionamiento de autos.

Tabla 8. Anchos mínimos de calzada permitidos para actividad de estacionamiento en vía (Autos)

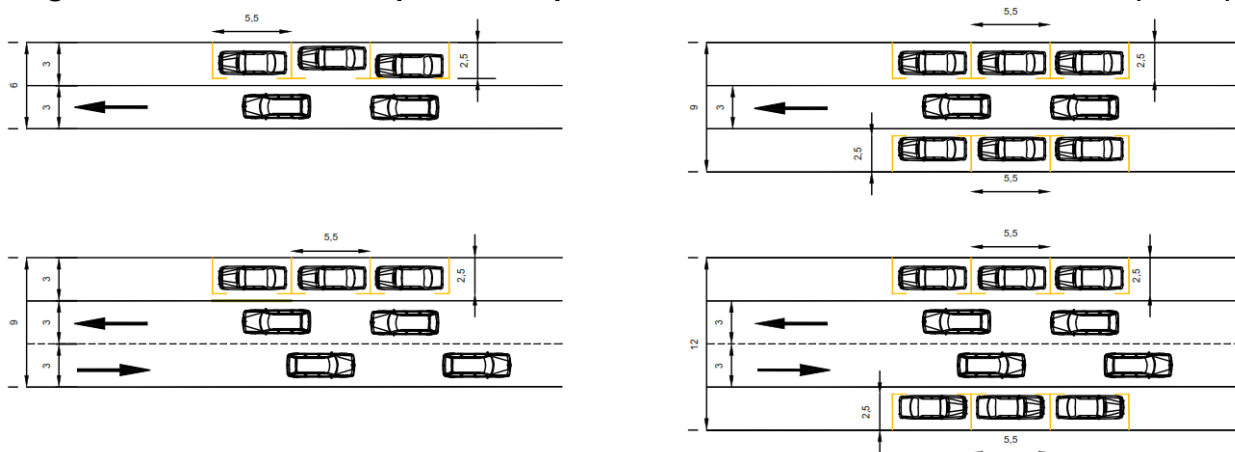
Anchos de calzada para permitir estacionamiento en vías locales e Intermedias (m)		
Vehículos Livianos		
Sentido de circulación	En un costado	En ambos costados
Único	6,00 (3CR+3EE)	9,00 (3CR+6EE)
Doble	9,00 (6CR+3EE)	12,00 (6CR+6EE)
Vehículos de Carga		
Sentido de circulación	En un costado	En ambos costados
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)

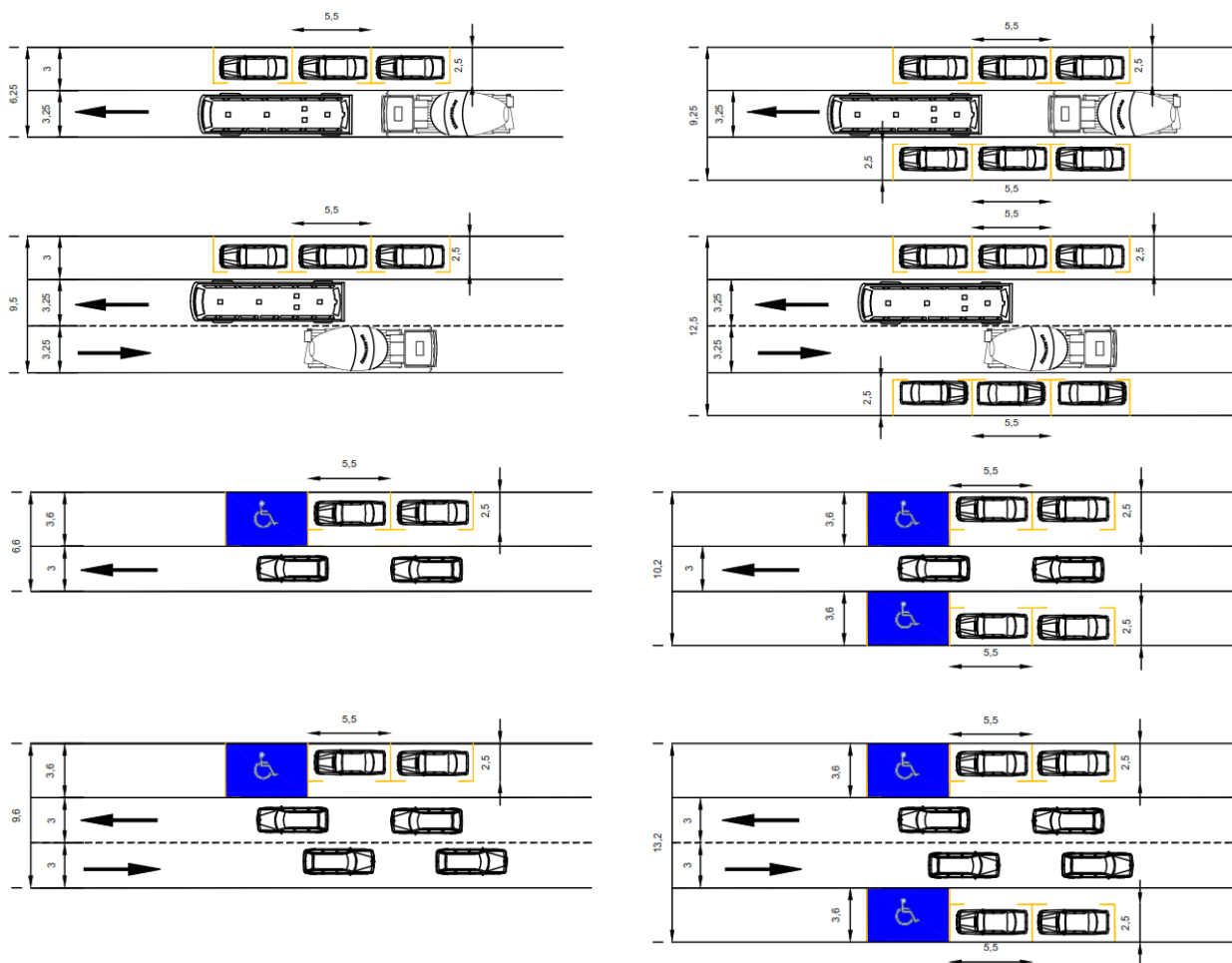
CR: Carril de Circulación

EE: Espacio de Estacionamiento

Fuente: Subdirección de Infraestructura - Grupo Diseño Vial, Urbano y Accesibilidad y Grupo Espacio Vial y Estacionamiento en Vía, 2020.

Figura 2. Anchos mínimos permitidos para actividad de estacionamiento en vía (Autos)





Fuente: Subdirección de Infraestructura 2022.

La ubicación de los cupos para las personas con movilidad reducida (PMR) debe garantizar o proveer una franja de circulación segura desde el cupo de estacionamiento hasta la franja de circulación peatonal más cercana dispuesta en el andén, de manera que se garantice la accesibilidad de las PMR.

Adicionalmente a lo establecido en la tabla 3, y en concordancia a lo estipulado en los artículos 76 y 112 de la ley 769 de 2002, **la actividad de estacionamiento en vías adscritas a la malla vial arterial del Distrito Capital no se encuentra permitida para ningún tipo de vehículo**, situación ante la cual no se considera necesario que la SDM como autoridad de tránsito de la ciudad implemente señalización horizontal o vertical de restricción al estacionamiento representada por señales verticales tipo SR-28 “prohibido parquear” o pictogramas sobre estos corredores viales; sin embargo, se pueden presentar casos en los cuales se requiere implementar

Página 28 de 38

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

dicha señalización, como por ejemplo en vías adscritas a la malla vial arterial que no se encuentran consolidadas ni funcionan en la actualidad como tal, para lo cual la decisión técnica sobre su inclusión queda a criterio del ingeniero adscrito a la Subdirección de Infraestructura que analice dicha situación, sin exceder o sobrepasar lo establecido dentro de la normatividad vigente.

6. Excepciones “Especiales” para habilitar el estacionamiento en vía

Vías vehiculares de ancho de calzada vial menores a 6,00 metros.

Teniendo en cuenta que la alta circulación vehicular en el Distrito Capital, exige a su vez contemplar zonas o espacios para que se desarrolle la actividad de estacionamiento en vía para diversas actividades, la Secretaría Distrital de Movilidad como cabeza del sector y autoridad de tránsito, estará en la capacidad de evaluar y habilitar el estacionamiento en vías de ancho de calzada vial menores a 6,00 metros, siempre y cuando se contemplen las siguientes condiciones:

- Las vías vehiculares a evaluar deben tener un ancho de calzada mínimo promedio de 5,50 metros en adelante.
- El segmento vial debe presentar un sentido único de circulación.
- No deben circular rutas de Transporte Público
- Se debe contemplar el espacio de estacionamiento para personas en condición de movilidad reducida (cerca de una rampa de acceso a la franja de circulación peatonal dispuesta en el andén).
- La vía debe ser de un volumen vehicular bajo.
- Se debe evidenciar la alta demanda de estacionamiento en vía que se presenta en el tramo vial (mediante visitas de campo verificando un promedio de días típicos y atípicos).
- No deben existir parqueaderos públicos sobre las referidas vías.
- La circulación de vehículos de carga no debe superar a las dimensiones de un camión tipo C3 (Camión rígido de tres ejes).



- Se debe verificar la tipología de los vehículos que acceden a los predios ubicados sobre las vías a evaluar, de manera que se garanticen los radios de giro necesarios para realizar las maniobras de ingreso y salida de los predios.
- Debe cumplir con las restricciones establecidas dentro de la normatividad vigente.
- La potestad de permitir o no el estacionamiento en dichos tramos viales recaerá únicamente en la Secretaría Distrital de Movilidad
- En estos tramos viales se debe implementar la señal vertical reglamentaria SR-30 (Velocidad máxima de 30 km/h), debido a que las condiciones de circulación no deben ser superiores a esta velocidad, ya que las condiciones de estacionamiento y circulación vehicular se deben manejar con precaución y resguardando la seguridad vial de todos los actores.

En vías con circulación de transporte público

Teniendo en cuenta que normativamente el Plan maestro de Movilidad (Decreto 319 de 2006), en su artículo 47 Estrategias a corto plazo, en su párrafo primero informa que *“En ningún caso se autorizará el estacionamiento en bahías sobre vías arterias, ni en vías con transporte público”*, no se permite la actividad del estacionamiento temporal de vehículos en vías con circulación de transporte público en vías vehiculares del Distrito Capital, no obstante es posible permitir dicha actividad siempre y cuando se contemplen las siguientes condiciones:

- Que sobre el referido tramo vial la circulación de rutas de transporte público sea igual o menor a 3 rutas incluidas SITP y Alimentadores de Transmilenio
- El segmento vial debe presentar un sentido único de circulación.
- Se debe evidenciar la alta demanda de estacionamiento en vía que se presenta en el tramo vial (mediante visitas de campo verificando un promedio de días típicos y atípicos).
- En vías con circulación de transporte público en la cual existan paraderos se podrá analizar la opción de habilitar el estacionamiento en vía, siempre y cuando se mantengan 50 metros libres (25 metros aguas arriba y aguas abajo de la ubicación central del paradero), esta opción solo será tenida en cuenta de acuerdo al diseño geométrico definitivo que se presente para su habilitación.
- Debe cumplir con las restricciones establecidas dentro de la normatividad vigente.
- La potestad de permitir o no el estacionamiento en dichos tramos viales recaerá únicamente en la Secretaría Distrital de Movilidad.

7. Parámetros técnicos para el estacionamiento exclusivo de motocicletas en vías donde no se permite el estacionamiento de vehículos.

Teniendo en cuenta que puede existir la posibilidad de escenarios en los cuales la demanda de estacionamiento para motocicletas puede ser alta, y a su vez, las condiciones de uso y geométricas de la vía no permiten la actividad de estacionamiento para vehículos, se contemplan en la siguiente tabla las características geométricas mínimas para permitir la actividad de estacionamiento para motocicletas en forma paralela al eje de la vía, ya que al permitir el estacionamiento en forma perpendicular y/o en batería, aplican las mismas condiciones para el estacionamiento de vehículos livianos

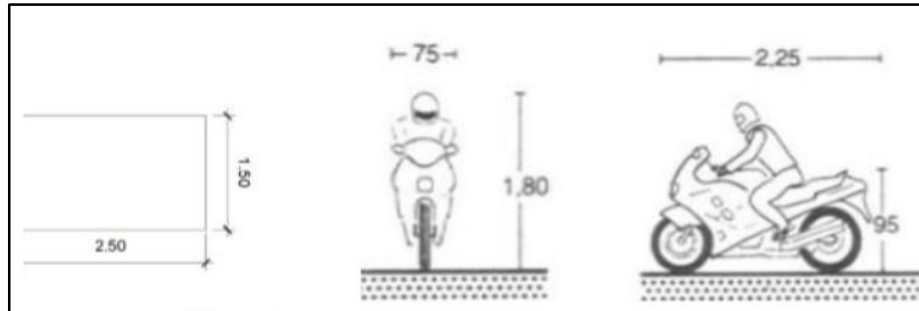
Tabla 3. Criterios Técnicos para el Diseño de cupos Potenciales para el Estacionamiento en Vía para motocicletas

Anchos mínimos para permitir estacionamiento en vías locales e Intermedias (m)

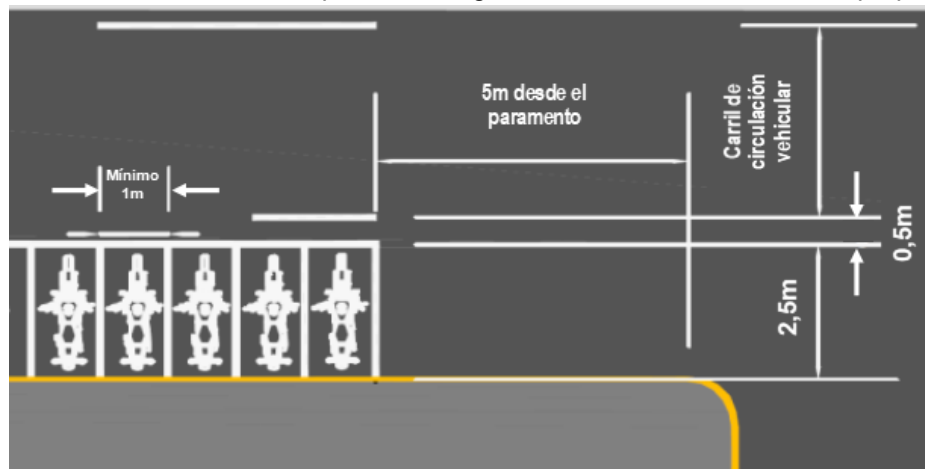
Vehículos Livianos		
Sentido de circulación	En un costado	En ambos costados
Único	4,50	6,00
Doble	7,50	9,00

Página 30 de 38

Dimensiones de cajón de estacionamiento para motos en paralelo



Estacionamiento motocicletas respecto a configuración de estacionamiento en perpendicular



Fuente: Contrato de consultoría N° 2016-1167

8. Parámetros técnicos para determinar la habilitación de cupos de estacionamiento en bahías de estacionamiento y zonas de retorno o volteadero

Las actividades de estacionamiento en vía pueden extenderse en ocasiones sobre espacios públicos contiguos a la calzada (bahías de estacionamiento) o en zonas de retorno o volteadero construidas en vías locales frente a las cuales no se tenga posibilidad inmediata de garantizar la continuidad¹ a la circulación vehicular (volteadero²).

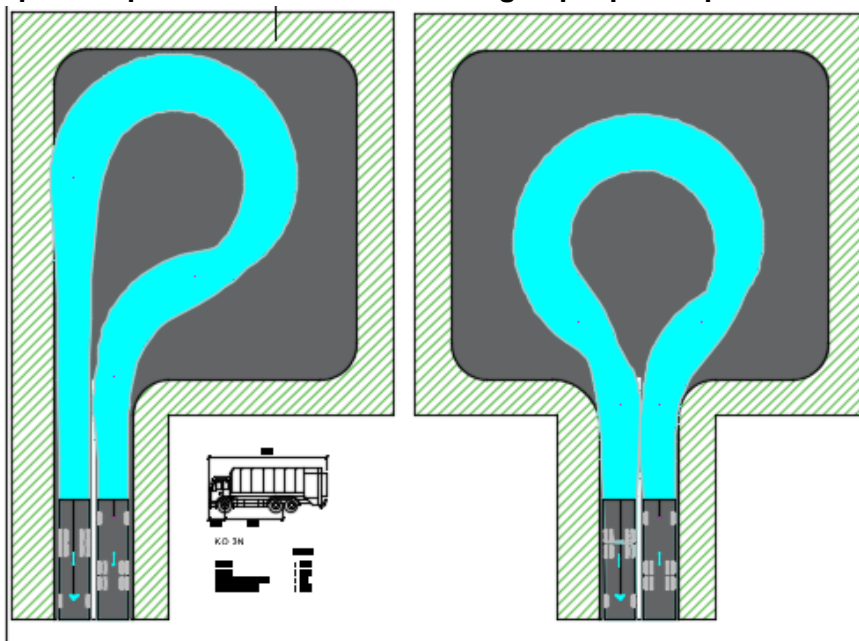
¹ **DECRETO 323 DE 1992, Artículo 55** "...se establece para el sistema vial local: "Cuando se propongan vías locales que no tengan posibilidad inmediata de continuidad deberá preverse una solución que permita el volteo de vehículos que deberá contemplar un radio mínimo de 9 metros. Dicha solución deberá plantearse preferiblemente ubicándola contra el perímetro del predio, de esta manera se garantiza la posibilidad de una futura continuidad..."

² **DECRETO 327 DE 2004, Artículo 18. Numeral 1, literal b)** "...Continuidad: Se deberá dar continuidad a la malla vial local propuesta o construida en el sector. Cuando se propongan vías locales que no tengan posibilidad inmediata de continuidad o que rematen contra elementos de la estructura ecológica o edificaciones ya consolidadas, deberán preverse volteaderos que tendrán un radio mínimo de 9.00 metros entre sardineles. Dicha solución deberá ubicarse preferentemente contra el lindero del predio para garantizar su empalme futuro con otras vías, cuando sea el caso. En sectores de

En este sentido y para determinar regular el estacionamiento en este tipo de espacios, se deben considerar los parámetros técnicos definidos en el numeral 4 del presente documento, así como los radios de giro presentes al interior de las zonas de retorno o volteadero y los accesos a zonas de garajes de predios que presente el espacio material de consulta.

Es importante aclarar que existen zonas de retorno o volteadero en la ciudad que no cumplen con la geometría mínima establecida para permitir que un conductor de vehículo realice la maniobra de retorno en un movimiento, por lo cual, en estos casos se deberá evaluar la capacidad actual del espacio para determinar si al interior del mismo es posible habilitar cupos de estacionamiento o se deba efectuar regulación del estacionamiento.

Figura 3. Esquemas para determinar la morfología que puede presentar un volteadero



Fuente: Decreto Distrital 323 de 1992.

ladera o en casos que presenten difícil solución, el Departamento Administrativo de Planeación Distrital podrá autorizar diseños especiales para el volteo..."

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195

9. Equivalencias entre el cupo para el estacionamiento en vía de vehículos, bicicletas y motocicletas

La Figura 4 que se muestra a continuación, señala las equivalencias o relaciones en la capacidad de ocupación que puede tener un cupo de estacionamiento para automóviles respecto a las tipologías vehiculares de bicicleta y motocicleta:



Fuente: Contrato de consultoría N° 2016-1167 y SDM, 2018.

Orientación del estacionamiento según tipología de vehículo

La orientación del estacionamiento en vía se refiere a la dirección hacia la cual los vehículos estacionados deben mirar.

Patinetas y bicicletas

En el caso de los vehículos versátiles y de poco espacio su forma de estacionamiento estará dada por la disposición del cajón diseñado, el cual generalmente presenta una orientación en espina de pescado a distintos ángulos o en el caso de bicicletas, dependiente de la existencia o no de una estación de anclaje.

Automóviles

En lo referente a autos livianos la orientación del estacionamiento puede ser darse en paralelo o cordón, en diagonal o en batería (30°, 45° o 60°) o de manera perpendicular a la vía (90°). A continuación, se presenta en detalle cada una de estas opciones:

a. En paralelo o cordón

El estacionamiento en paralelo o en cordón es la orientación más recomendable para habilitar cupos o cajones de estacionamiento en vía, ya que es la opción que ocupa menos espacio respecto al ancho de la calle. A pesar de que cuando se realiza la maniobra de estacionamiento se obstaculiza parcialmente el carril de circulación, los traumatismos provocados son muy reducidos o nulos.

- Ventajas
 - Tiene un perfil más estrecho en la calle comparado con otras orientaciones.

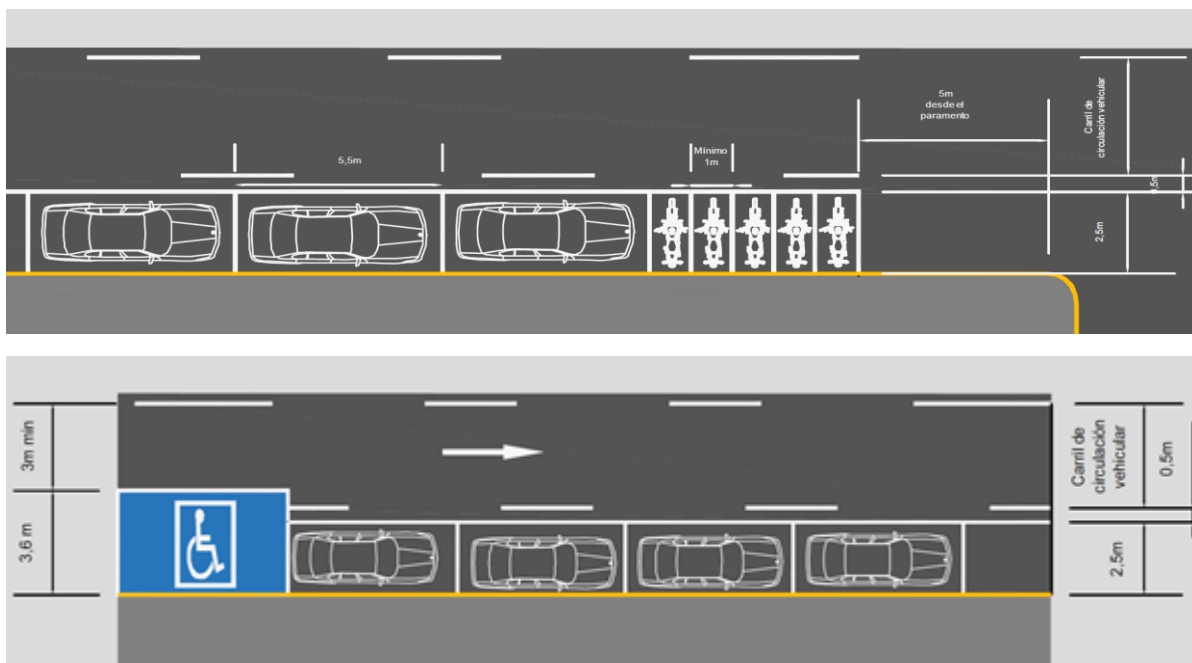
- Permite que las personas con movilidad reducida realicen el ascenso y descenso del vehículo que los transporta de forma segura, sin que dicha maniobra se vea obstaculizada o bloqueada por los vehículos contiguos.
- Los conductores que utilicen los espacios habilitados al estacionamiento pueden tener buena visión del tránsito en movimiento al entrar y salir al cajón.

- Desventajas

- Capacidad de estacionamiento relativamente baja por unidad de longitud vial.
- Peligro que los conductores o pasajeros abran la puerta y golpeen a peatones, ciclistas o automóviles que se desplazan por los costados de los vehículos.

A continuación, se muestran las dimensiones mínimas requeridas considerando también la ubicación del estacionamiento de bicicletas, motocicletas y cupos para personas con movilidad reducida:

Figura 4. Ejemplos de estacionamiento en paralelo o cordón



Fuente: Contrato de consultoría N° 2016-1167.

b. Diagonal o en batería a 30°, 45° y 60°

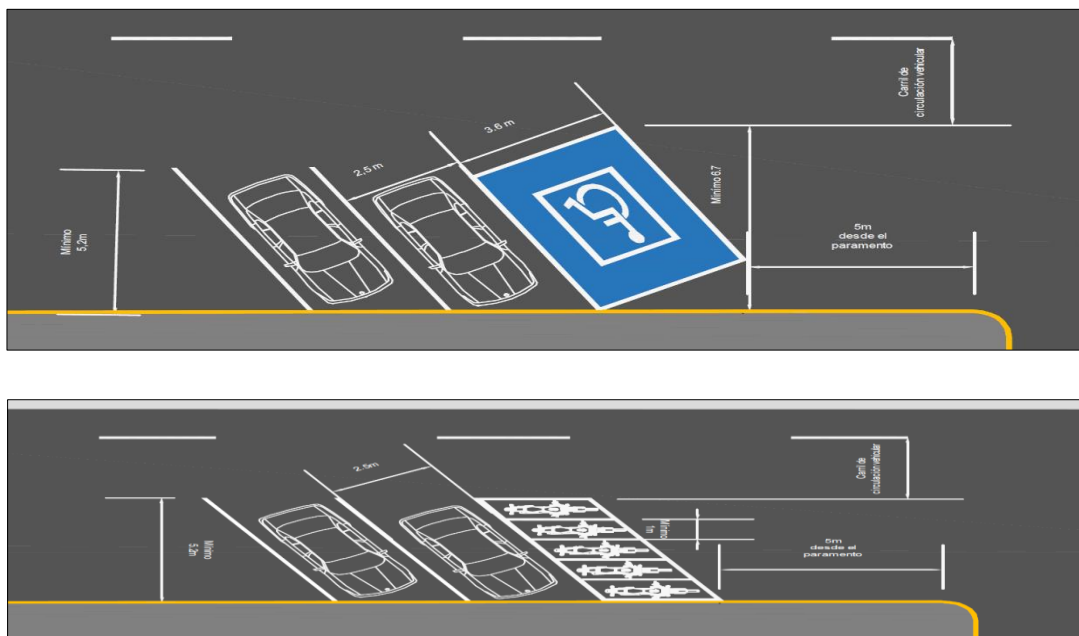
El estacionamiento en diagonal es, por lo general, inadecuado para vías en las cuales la velocidad y el flujo del tránsito son altos, ya que ocupan un mayor ancho de vía que el estacionamiento en paralelo. Sin embargo, estas orientaciones pueden ser adecuadas en los sitios donde la

pacificación del tránsito es un objetivo principal debido a que estrechan el carril de circulación y ayudan a desacelerar el tránsito.

- Ventajas
 - Fácil maniobrabilidad de acceso al cajón.
 - Permite el ingreso y salida de personas sin exponerse al tránsito.
 - Puede funcionar como elemento pacificador.
- Desventajas
 - Inadecuado para vías que presentan alto volumen y velocidad vehicular.
 - Ocupa un mayor ancho de vía en relación con el estacionamiento en paralelo.

A continuación, se muestran las dimensiones mínimas requeridas:

Figura 5. Ejemplos de estacionamiento en Diagonal o Batería



Fuente: Contrato de consultoría N° 2016-1167

c. Perpendicular o en batería a 90°

El estacionamiento perpendicular maximiza los espacios de estacionamiento por unidad de longitud vial, pero es el tipo de estacionamiento que más ancho de vía ocupa en comparación con los demás. Adicionalmente, es el que mayor conflicto vehicular genera ya que los conductores deben invadir por completo el carril de circulación al momento de realizar la maniobra de ingreso o salida del cajón.

- Ventajas

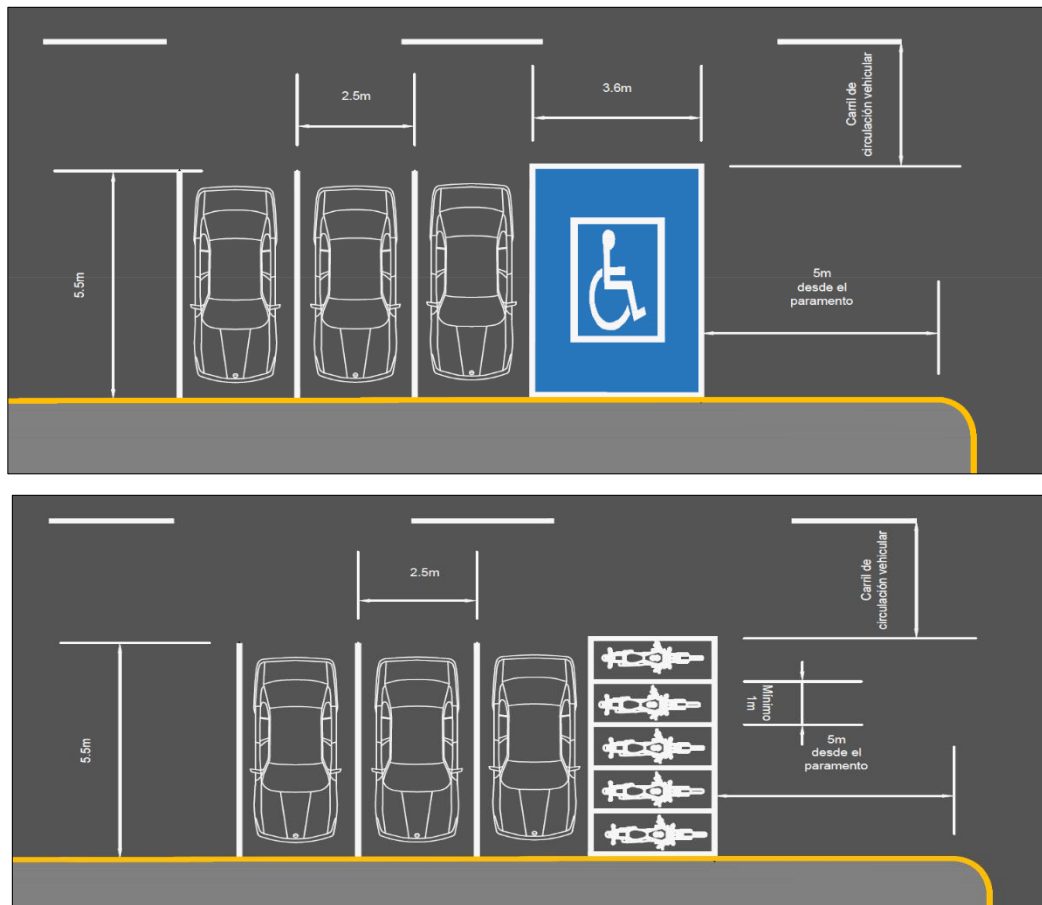
- Maximiza los cajones de estacionamiento por unidad de longitud vial.
- Fácil maniobrabilidad de acceso al tránsito cuando los vehículos estacionan en reversa.

- Desventajas

- Ocupa mayor ancho de vía en relación con los otros tipos de estacionamiento.
- Obstaculiza el carril de circulación completamente durante la maniobra de estacionamiento.
- No es recomendable desde el punto de vista de seguridad vial y congestión vehicular.

A continuación, se muestran las dimensiones mínimas requeridas:

Figura 6. Ejemplos de estacionamiento en perpendicular



Contrato de consultoría N° 2016-1167.

10. Restricciones técnicas para la habilitación de cupos de estacionamiento

Si bien en el numeral 4 del presente documento se referencian las condiciones que se deben tener en cuenta al momento de determinar restricciones a la actividad de estacionamiento temporal de vehículos en vía, se enlistan a continuación con mayor detalle diferentes situaciones sujetas a restricción del estacionamiento en vía:

Tabla 4. Información de restricciones técnicas para la actividad de estacionamiento

Condición limitante	Longitud de la restricción	Justificación	Fuente
Intersecciones regulada mediante control semafórico	Restringido a una distancia de 25 metros aguas arriba y aguas debajo de donde se encuentra implementada la intersección sanforizada.	Para garantizar que la capacidad vial del acceso no se impacte de manera significativa y mantener las condiciones de saturación.	SDM
Volteaderos	Para realizar la maniobra de retorno en forma de “U”, se requiere mínimo de un ancho libre de 18 metros y una longitud libre de 21 metros	Es indispensable garantizar que los vehículos de emergencia y los de recolección de basuras puedan realizar el giro en un solo movimiento	Decreto 327 de 2004 Contrato consultoría N° 2016-1167
Zonas escolares	Viabilización sujeta a aprobación de la SDM, restringiéndose la actividad a ambos costados de la vía en el segmento donde se encuentra el acceso peatonal a la institución educativa	Se debe garantizar la visibilidad de los estudiantes y peatones al ingreso y salida de la institución educativa.	SDM
Parques	Viabilización sujeta a aprobación de la SDM, garantizando visibilidad en las esquinas	Para garantizar la visibilidad de los peatones, especialmente en sitios donde los equipamientos están sin cerramiento perimetral.	SDM

Condición limitante	Longitud de la restricción	Justificación	Fuente
Equipamientos de salud	Restringido sobre el costado donde se ubican los accesos peatonales y de urgencias	Para garantizar la visibilidad de peatones y el acceso y parada momentánea de ambulancias o vehículos con emergencias	SDM
Bomberos	Restringido sobre ambos costados en el segmento donde se ubican los accesos vehiculares	Para garantizar maniobras de acceso y salida de los vehículos de bomberos	SDM
Justicia	Restringido sobre tramos viales y/o espacios en los cuales se encuentren equipamientos como estaciones de Policía, Ejército y/o similares	Para garantizar su seguridad aunque las mismas no sean declaradas zonas de seguridad por parte de las alcaldía Locales	SDM
Zonas Diplomáticas	Restringido el área circundante a una zona diplomática (embajada, consulado y/o similares) a 25 metros a la redonda	Para garantizar su seguridad aunque las mismas no sean declaradas zonas de seguridad por parte de las alcaldía Locales	SDM

Fuente: Contrato de consultoría N° 2016-1167 y SDM, 2018.

La aplicación de los parámetros definidos en el presente concepto técnico es de estricto cumplimiento al momento de evaluar habilitaciones o restricciones al estacionamiento en vía por parte de la Entidad

De igual forma este concepto queda sujeto a modificaciones de acuerdo con los cambios que se presenten en la normatividad legal vigente y/o los criterios técnicos establecidos por la Subdirección de Infraestructura para su aplicación y funcionamiento.