

	UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA GESTIÓN DE BIBLIOTECAS						
	CARTA DE AUTORIZACIÓN						
CÓDIGO	AP-BIB-FO-06	VERSIÓN	1	VIGENCIA	2014	PÁGINA	1 de 1

Neiva, 15 de enero del 2024

Señores
CENTRO DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN
UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA
Ciudad

El (Los) suscrito(s):

EDNA YULIETH SIERRA HORTA, con C.C. No. 1.079.391.597

INGRID JULIETH NAVARRO GARZÓN, con C.C. No. 1.077.874.629

Autor(es) de la tesis y/o trabajo de grado o Titulado ESTUDIO PARA DETERMINAR LAS ZONAS ESPECIALES DE PARQUEO EN EL MUNICIPIO DE GARZÓN.

Presentado y aprobado en el año 2023 como requisito para optar al título de

ADMINISTRADOR DE EMPRESAS;

Autorizo (amos) al CENTRO DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN de la Universidad Surcolombiana para que, con fines académicos, muestre al país y el exterior la producción intelectual de la Universidad Surcolombiana, a través de la visibilidad de su contenido de la siguiente manera:

- Los usuarios puedan consultar el contenido de este trabajo de grado en los sitios web que administra la Universidad, en bases de datos, repositorio digital, catálogos y en otros sitios web, redes y sistemas de información nacionales e internacionales "open access" y en las redes de información con las cuales tenga convenio la Institución.
- Permita la consulta, la reproducción y préstamo a los usuarios interesados en el contenido de este trabajo, para todos los usos que tengan finalidad académica, ya sea en formato Cd-Rom o digital desde internet, intranet, etc., y en general para cualquier formato conocido o por conocer, dentro de los términos establecidos en la Ley 23 de 1982, Ley 44 de 1993, Decisión Andina 351 de 1993, Decreto 460 de 1995 y demás normas generales sobre la materia.
- Continúo conservando los correspondientes derechos sin modificación o restricción alguna; puesto que, de acuerdo con la legislación colombiana aplicable, el presente es un acuerdo jurídico que en ningún caso conlleva la enajenación del derecho de autor y sus conexos.

De conformidad con lo establecido en el artículo 30 de la Ley 23 de 1982 y el artículo 11 de la Decisión Andina 351 de 1993, "Los derechos morales sobre el trabajo son propiedad de los autores", los cuales son irrenunciables, imprescriptibles, inembargables e inalienables.

EL AUTOR/ESTUDIANTE:

Firma: *Edna Yulieth Sierra*

EL AUTOR/ESTUDIANTE:

Firma: *Ingrid Navarro*

Vigilada Mineducación

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del sitio web Institucional www.usco.edu.co, link Sistema Gestión de Calidad. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es de responsabilidad de la Universidad Surcolombiana.

	UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA GESTIÓN DE BIBLIOTECAS				   	
	DESCRIPCIÓN DE LA TESIS Y/O TRABAJOS DE GRADO					
CÓDIGO	AP-BIB-FO-07	VERSIÓN	1	VIGENCIA	2014	PÁGINA 1 de 4

TÍTULO COMPLETO DEL TRABAJO: ESTUDIO PARA DETERMINAR LAS ZONAS ESPECIALES DE PARQUEO EN EL MUNICIPIO DE GARZÓN

AUTOR O AUTORES:

Primero y Segundo Apellido	Primero y Segundo Nombre
SIERRA HORTA	EDNA YULIETH
NAVARRO GARÓN	INGRID JULIETH

DIRECTOR Y CODIRECTOR TESIS:

Primero y Segundo Apellido	Primero y Segundo Nombre
VARGAS SAENZ	RICARDO ALFREDO

ASESOR (ES):

Primero y Segundo Apellido	Primero y Segundo Nombre

PARA OPTAR AL TÍTULO DE: ADMINISTRADOR DE EMPRESAS

FACULTAD: ECONOMÍA Y ADMINISTRACIÓN

PROGRAMA O POSGRADO: ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

CIUDAD: GARZÓN

AÑO DE PRESENTACIÓN: 2023 **NÚMERO DE PÁGINAS:** 152

TIPO DE ILUSTRACIONES (Marcar con una X):

Diagramas_X__ Fotografías_X__ Grabaciones en discos__ Ilustraciones en general__ Grabados__
 Láminas__ Litografías__ Mapas_X__ Música impresa__ Planos__ Retratos__ Sin ilustraciones__
 Tablas o Cuadros__

Vigilada Mineducación

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del sitio web Institucional www.usco.edu.co, link Sistema Gestión de Calidad. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es de responsabilidad de la Universidad Surcolombiana.

	UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA GESTIÓN DE BIBLIOTECAS					   	
DESCRIPCIÓN DE LA TESIS Y/O TRABAJOS DE GRADO							
CÓDIGO	AP-BIB-FO-07	VERSIÓN	1	VIGENCIA	2014	PÁGINA	2 de 4

SOFTWARE requerido y/o especializado para la lectura del documento:

MATERIAL ANEXO:

PREMIO O DISTINCIÓN *(En caso de ser LAUREADAS o Meritoria):*

PALABRAS CLAVES EN ESPAÑOL E INGLÉS:

<u>Español</u>		<u>inglés</u>	<u>Español</u>		<u>Inglés</u>
1. PARQUEADERO	PARKING ROOM		6. MULTAS FINES		
2. VEHICULOS	VEHICLE		7. ORGANIZACIÓN	ORGANIZATION	
3. COMERCIO	TRADE		8. SEÑALIZACION	SIGNALING	
4. MOVILIDAD	MOBILITY		9. TARIFAS	RATES	
5. ACCIDENTALIDAD	ACCIDENTALITY		10. NORMATIVIDAD	NORMATIVITY	

RESUMEN DEL CONTENIDO: (Máximo 250 palabras)

Este trabajo de investigación está dirigido a establecer a nivel de perfil para crear e implementar “zonas especiales de parqueo” en el municipio de Garzón, como estrategia al problema de movilidad y uso de espacios públicos, que hoy se presenta.

Garzón como las grandes ciudades, vive un gran problema de movilidad y mal uso de espacios públicos por cuenta de motos y vehículos particulares y de carga, que invaden espacios públicos, andenes, vías principales, entre otros, generando un gran caos en el municipio y que, sumado al escaso control por parte de las autoridades de policía, termina creando problemas adicionales como inseguridad.

La creación de las zonas especiales de parqueo en el municipio de Garzón (Huila) va en camino de mejorar su desarrollo urbano, contribuyendo así con la movilidad, con la protección del medio ambiente, con la disminución de los índices de accidentalidad e inseguridad, y con el

	UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA GESTIÓN DE BIBLIOTECAS					    ISO 9001 ISO 14001 ISO 45001 ISI-Net	
	DESCRIPCIÓN DE LA TESIS Y/O TRABAJOS DE GRADO						
CÓDIGO	AP-BIB-FO-07	VERSIÓN	1	VIGENCIA	2014	PÁGINA	3 de 4

aprovechamiento de oportunidades para que las personas en condición de discapacidad obtengan un ingreso y continúen siendo productivos.

El espacio público está diseñado para estructurar y fomentar el orden para un buen desarrollo de movilidad en cada ciudad o territorio y minimizar el riesgo de accidentalidad y seguridad, por ello es necesario establecer el ordenamiento respectivo, dándole la importancia debida y crear la necesidad de explotar el espacio público con zonas de permitido parqueo en la ciudad de Garzón.

ABSTRACT: (Máximo 250 palabras)

This research work is aimed at establishing a profile level to create and implement “special parking zones” in the municipality of Garzón, as a strategy for the problem of mobility and use of public spaces, which is presented today.

Garzón, like large cities, is experiencing a great problem of mobility and misuse of public spaces due to motorcycles and private and cargo vehicles, which invade public spaces, platforms, main roads, among others, generating great chaos in the municipality and which, added to the lack of control by the police authorities, ends up creating additional problems such as insecurity.

The creation of special parking areas in the municipality of Garzón (Huila) is on the way to improving its urban development, thus contributing to mobility, environmental protection, reducing accident and insecurity rates, and with the use of opportunities for people with disabilities to obtain an income and continue to be productive.

Public space is designed to structure and promote order for a good development of mobility in each city or territory and minimize the risk of accidents and safety, therefore it is necessary to establish the respective order, giving it due importance and creating the need to exploit the public space with permitted parking areas in the city of Garzón.



APROBACION DE LA TESIS

Nombre Presidente Jurado:


JULIO ROBERTO CANO BARRERA
Presidente

Firma:

Nombre Jurado:


CARLOS HARVEY SALAMANCA
FALLA
Jurado

Firma:

Nombre Jurado:


LUIS ALFREDO MUÑOZ VELAZCO
Jurado

Firma:

**ESTUDIO PARA DETERMINAR LAS ZONAS ESPECIALES DE PARQUEO EN EL
MUNICIPIO DE GARZÓN**

EDNA YULIETH SIERRA HORTA

INGRID JULIETH NAVARRO GARZÓN

UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA

PROGRAMA ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

SEDE GARZÓN

2023

**ESTUDIO PARA DETERMINAR LAS ZONAS ESPECIALES DE PARQUEO EN EL
MUNICIPIO DE GARZÓN**

EDNA YULIETH SIERRA HORTA

Código: u20172163645

INGRID JULIETH NAVARRO GARZÓN

Código: u20172161762

DIRECTOR:

RICARDO ALFREDO VARGAS SAENZ

Magister en Administración y Dirección de Empresas

UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA

PROGRAMA ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

SEDE GARZÓN

2023

AGRADECIMIENTOS

A Dios.

Por darnos la sabiduría y fuerza para culminar esta etapa académica.

Agradecimiento especial a la universidad Surcolombiana, la cual nos abrió las puertas para formarnos profesionalmente.

Familia, amigos y personas especiales en mi vida, que estuvieron presentes durante toda o la mayor parte de la realización y desarrollo de esta tesis, gracias a aquellos que con respeto realizaron aportes a esta, mil gracias a todos.

Este nuevo logro es en gran parte gracias a ustedes, mis padres Maricela Horta, Miller sierra y mi hija Liah Victoria; he logrado concluir con éxito un proyecto que en un principio podría parecer tarea colosal e interminable y que hoy puedo decir lo logramos, fueron mis mayores promotores durante este proceso, mi principal apoyo y motivación para cada día continuar y no desistir.

Y por último agradecer a mi compañera de tesis Ingrid Julieth Navarro Garzón gracias por brindar su apoyo y constancia en este trabajo, hoy vemos reflejado los frutos que día a día fuimos cosechando. Hoy culminamos una de las etapas mas maravillosas de nuestra vida, donde tuvimos el privilegio de conocer personas extraordinarias que marcaron nuestra existencia y que podemos decir “los amigos que me dejo la universidad”.

En primer lugar, agradecimientos a mi familia por su apoyo y amor incondicional en todo el proceso. Gracias por creer en que se podía alcanzar este logro tan significativo, a todos los que de una u otra forma brindaron su tiempo y espacio para construir este proyecto.

Quiero expresar mi agradecimiento especial al tutor de la tesis Ricardo Vargas, por su dedicación y esfuerzo dado, por el tiempo, por las correcciones en el momento que debían realizarse, por las asesorías en horarios de descanso y sobre todo por su disposición para ayudarnos y la cual fue fundamental para la realización del proyecto de grado.

Así mismo quiero expresar gratitud a las personas que aportaron conocimientos, experiencias, sabiduría y diferentes puntos de vistas que contribuyeron a enriquecer el proyecto en general, a las personas que dispusieron de su tiempo en la aplicación de los instrumentos de investigación.

A mi compañera de tesis Edna Yulieth Sierra Horta un profundo agradecimiento por la disposición y el tiempo dedicado a la construcción del proyecto, por las noches de estudio, por la organización de espacios en los que coincidíamos con el fin de tener un buen resultado el cual se vio reflejado.

Y por último y no menos importante, gracias a la Universidad y a los diferentes profesores los cuales fueron los guías de este proceso universitario y de los conocimientos brindados los cuales fueron pilares en la construcción y aplicación de este proyecto.

TABLA DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN.....	11
2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	13
SISTEMATIZACIÓN DEL PROBLEMA	29
PREGUNTA DEL PROBLEMA	30
3. OBJETIVOS.....	31
3.1 GENERAL	31
3.2 ESPECÍFICOS	31
4. JUSTIFICACIÓN	32
5. MARCO REFERENCIAL	37
MARCO TEÓRICO.....	37
5.1.1. LAS ZONAS ESPECIALES DE PARQUEO A NIVEL INTERNACIONAL	37
5.1.2. LAS ZONAS ESPECIALES DE PARQUEO A NIVEL NACIONAL	50
5.1.3. LAS ZONAS ESPECIALES DE PARQUEO A NIVEL REGIONAL	68
MARCO GEOGRÁFICO	70
MARCO LEGAL	71
MARCO CONCEPTUAL.....	74
6. DISEÑO METODOLÓGICO	80
6.1 TIPO DE INVESTIGACIÓN	80
6.2 ENFOQUE DE INVESTIGACIÓN.....	81

6.3 DETERMINACIÓN DE LA POBLACIÓN	81
6.4 DETERMINACIÓN DE LA MUESTRA.....	83
INFORMACIÓN PRIMARIA	84
INFORMACIÓN SECUNDARIA.....	84
7. DESARROLLO DEL PROYECTO.....	86
ESTUDIO DE MERCADO	86
7.2 ESTUDIO TÉCNICO	98
7.3 ESTUDIO ORGANIZACIONAL Y LEGAL	109
7.3.1. DETERMINACIÓN DE LOS INGRESOS	112
7.4 DETERMINACIÓN DE LOS GASTOS	114
7.5 EVALUACIÓN FINANCIERA	119
8. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	120
9. BIBLIOGRAFIA.....	122
10. CIBERGRAFIA.....	129
11. ANEXO 1	132
12. ANEXO 2.....	137

Figure 1: Ocupación espacio Carrera 11 Garzón (Huila):	15
Figure 2: Parqueadero Calle 10 con Carrera 11 Garzón (Huila)	16
Figure 3: Factura Parqueadero Anterior	16
Figure 4: Parqueadero Plazoleta el Rosario Carrera 11 Calle 10 Garzón (Huila)	17
Figure 5: Ocupación Espacio Público Carrera 9 Garzón (Huila)	17
Figure 6: Ocupación Carrera 9 Calle 10 Garzón (Huila)	18
Figure 7: Ocupación Espacio Público Carrera 9 Calle 7 Parque Principal	19
Figure 8: Ocupación Espacio Público Calle 10 Carrera 9 Parque Principal	20
Figure 9: Ocupación Espacio Público Carrera 9 entre Calle 9 y 10 Parque Principal	20
Figure 10: Ventas de Motos en Garzón el 2022 al 2023	21
Figure 11: Distribuidores de Motos en Garzón (Huila)	22
Figure 12: Circulación de Zorras en el centro de Garzón	23
Figure 13: Invasión del Espacio Público Calle 10 Carrera 9 Parque Central	24
Figure 14: Invasión del Espacio Público Calle 10 Carrera 9 Parque Central	24
Figure 15: Índice de Accidentalidad y Mortalidad en el Municipio de Garzón (Huila)	25
Figure 16: Índice de Homicidios por accidentes de tránsito en el municipio de Garzón.	26
Figure 17: Tasa de Desempleo en los Departamentos de Colombia	27
Figure 18: Actividades que generan riesgo de accidentes	28
Figure 19: Plano del Plan Básico de Ordenamiento Territorial de Garzón	34
Figure 20: Indicación de la zona de parqueo en Francia	41
Figure 21: Zonas especiales de parqueo en España	44
Figure 22: Zona Azul en Reino Unido para motos	46
Figure 23: Señalización zona de estacionamiento controlado (ZEC) en Reino Unido	49
Figure 24: Cepo para llanta de Vehículos	53

Figure 25: Zona Azul en Bogotá-Colferias.....	54
Figure 26: Parquímetro en Centro Internacional de Bogotá	54
Figure 27: Zona especial de parqueo en Manizales	57
Figure 28: Zona especial de parqueo en Armenia (Quindío).....	60
Figure 29: Zonas especiales de parqueo en Bucaramanga.....	61
Figure 30: Zonas especiales de parqueo en Bucaramanga.....	62
Figure 31: Zonas especiales de parqueo en Bucaramanga.....	63
Figure 32: Zonas ZERT en Bucaramanga	65
Figure 33: Zona Azul en Bucaramanga	65
Figure 34: Fotocopia Tema Zonas Azules en el Plan Maestro de Parquederos de Neiva	68
Figure 35: Zonas especiales de parqueo Neiva- Diario La Nación	68
Figure 36: Orientador Zonas especiales de parqueo en Pitalito.....	69
Figure 37: Imagen Área centro de garzón.....	70
Figure 38: Mapa municipio de Garzón y sitios con problema de parqueo	71
Figure 39: Normas legales zonas especiales de parqueo	71
Figure 40: Análisis Metodológico	81
Figure 41: Distribución de la población de Garzón por edad y Sexo al 2023	82
Figure 42: Población por edades menores a 19 años en Garzón al 2018.....	83
Figure 43: Resultado 1	87
Figure 44: Resultado 2	87
Figure 45: Resultado 3	88
Figure 46: Resultado 4	88
Figure 47: Resultado 5	89
Figure 48: Resultado 6	89

Figure 49: Resultado 7	90
Figure 50: Resultado 8	90
Figure 51: Resultado 9	91
Figure 52: Resultado 10	91
Figure 53: Resultado 11	92
Figure 54: Resultado 12	92
Figure 55: Resultado 13	93
Figure 56: Resultado 14	93
Figure 57: Resultado 15	94
Figure 58: Resultado 16	94
Figure 59: Resultado 17	95
Figure 60: Sitios del municipio afectados por la ocupación de su espacio público.....	98
Figure 61: Empresa y Localización	99
Figure 62: Ocupación de las vías por zorras	101
Figure 63: Ocupación de la vía frente a la catedral, y no se utiliza el parqueadero.	102
Figure 64: Identificación de las zonas especiales de parqueo en el municipio de Garzón	103
Figure 65: Organización Jerárquica del Proyecto	109

Table 1: Lugares, Calles y Carreras que podrían ser habilitadas como zonas especiales de parqueo.....	104
Table 2: Pasos para el desarrollo del proyecto.....	105
Table 3: Cronograma actividades a desarrollar en el proyecto.....	107
Table 4: Requisitos para la operación del proyecto:.....	111
Table 5: Cálculo de los ingresos del proyecto	113
Table 6: Gastos del Proyecto	114
Table 7: Cálculo de la nómina del proyecto propuesta.....	115
Table 8: Calculo Parafiscales, Seguridad Social y Provisiones	116
Table 9: Inversión Requerida y Depreciación	117
Table 10: Cálculo del Flujo de Caja del Proyecto	118

1. INTRODUCCIÓN

Este trabajo de investigación está dirigido a establecer a nivel de perfil para crear e implementar “zonas especiales de parqueo” en el municipio de Garzón, como estrategia al problema de movilidad y uso de espacios públicos, que hoy se presenta.

Garzón como las grandes ciudades, vive un gran problema de movilidad y mal uso de espacios públicos por cuenta de motos y vehículos particulares y de carga, que invaden espacios públicos, andenes, vías principales, entre otros, generando un gran caos en el municipio y que, sumado al escaso control por parte de las autoridades de policía, termina creando problemas adicionales como inseguridad.

Las zonas especiales de parqueo, son espacios entregados y permitidos por el gobierno municipal para ser utilizados como zonas de parqueo. Son fácilmente identificables por el color asignado, en la mayoría de veces es azul, con el cual se las identifica a un lado de la calle, carrera, o plaza asignada.

De acuerdo a la estadística poblacional del Dane (Departamento Administrativo Nacional de Estadística) para el año 2023, el municipio de Garzón cuenta con 77.794 habitantes, de los cuales 41.032 en la cabecera municipal y 36.762 en la zona rural y centros poblados. (Dane, 2023).

El Runt reporta la existencia en el país de 7.025.037 vehículos, 11.222.249 de motos y 201.496 en maquinaria, remolques y semirremolques (Runt, 2023), al mes de mayo del 2023; y al mismo tiempo informa que hay 9.234.420 pólizas de Soat y 5.624.725 certificados de revisión técnico mecánica vigente.

En Garzón están matriculadas 168.513 motos. (Runt, 2023). El municipio cuenta con seis (6) parqueaderos localizados cerca de la plaza principal, con capacidad para más de 100 vehículos, pero usualmente trabajan al 60% de su capacidad.

Estas cifras tienen varias lecturas e interpretaciones. En primer lugar, significa que de nada han servido las pólizas electrónicas ni otras medidas de seguridad para eludir la evasión del soat y la revisión técnico mecánica (RTM), incidiendo en el uso inadecuado de los espacios públicos en el municipio de garzón, por lo cual se hace necesario el estudio, para identificar aquellas que puedan contribuir a mejorar la movilidad.

2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Inicialmente se pudo constatar con la secretaría de planeación del municipio de Garzón, que, a la fecha del estudio, no se cuenta con un plan de ordenamiento territorial aprobado, por incumplimiento de normas legales. El último aprobado es del año 2000. (Sistema de Información Regional- SIR, 2000), fue por tanto diseñado e implementado un plan parcial de ordenamiento municipal (Alcaldía de Garzón-Huila, 2007), el cuál venció en el 2005. Dada la necesidad de la actual administración, se presentó propuesta para su actualización al Concejo Municipal pero no ha sido revisado y de acuerdo a la información recibida, no será estudiado en la presente.

En este plan, se aportan las bases para el orden y desarrollo productivo y comercial de las zonas del municipio y señala los lugares a donde deberá reubicarse el sector industrial y de transformación, los moteles, la organización de la plaza de mercado y de ferias. Así mismo el orden para las casas y negocios que se encuentran alrededor de la plaza principal, los establecimientos de comercio, instituciones educativas, hospitales y colegios, etc. (Artículo 5°).

Durante la actual administración no se tuvo en cuenta la actualización del plan de ordenamiento territorial (POT), como parte del plan de desarrollo municipal (Alcaldía de Garzón , 2020).

En el numeral 2.3.8. del Plan de Desarrollo, Línea estratégica No. 8, “Por una mejor movilidad vial”, señala en su diagnóstico:

“...el problema de gestión adecuado de la infraestructura existente por la utilización de los sentidos viales, los cuales, si se planifican de una forma más coherente y unido a otro tipo de medidas, pueden mitigar los problemas de congestión, movilidad y de seguridad. Al revisar el direccionamiento de algunas vías, se puede observar cómo algunas de ellas deben ser objeto de estudio, de tal manera, que se permita modificarlo, ya que la forma en que están construidas, puede conllevar a confusiones a quienes transiten, lo que a su vez puede ocasionar accidentes. En el análisis de la accidentalidad con algún tipo de gravedad, las distribuciones presentan que la motocicleta es el vehículo más involucrado en estos siniestros con una participación del 43.9% de los mismos. La interacción más frecuente es motocicleta- motocicleta con el 25% de los casos, sigue en su orden, motocicleta- automóvil con el 11.4% y motocicleta peatón con el 8.3%.”

De acuerdo a lo anterior el problema se identificó, pero a la fecha, terminando los cuatro (4) años de gobierno, el problema se salió de las manos para el gobierno municipal.

El gran número de motos que circulan por las calles del municipio, ocupando espacios que no están autorizados para el parqueo, sin contar con los sistemas de seguridad mínimos, sin seguro, casco, chaleco, entre otros, se convierte en uno de los factores que contribuyen a generar el problema de movilidad del municipio. Dejan las motos en las calles principales, alrededor del parque o en las calles aledañas, en la carrera 11 (considerada la más comercial), mal estacionadas, salidas, sobre los andenes, impidiendo la movilidad de peatones o clientes, generando accidentes de tránsito en forma permanente, como puede observarse en la foto siguiente.

Figure 1: Ocupación espacio Carrera 11 Garzón (Huila):



Fuente: Actoras del estudio Julio 7-2023

La gran afluencia de motos en las principales calles de Garzón, hace de la movilidad un caos. No existe la cultura del uso de parqueadero para motos, a pesar de tener tres (3) por la carrera 6, cuatro (4) por la calle 7a y tres (3) por la calle 8a-los cuales son insuficientes para la demanda de la ciudad (Son privados).

En la actualidad se paga la suma de \$3.000 por desplazamiento al parque principal y de éste a un sector cercano, utilizando el uso de mototaxistas, quienes no usan casco, chaleco anti reflexivo, no tienen seguro que respalden un posible accidente. En algunos recorridos cobran \$4.000. Mientras que el costo de la carrera mínima de taxi cuesta \$7.000.

Figure 2: Parqueadero Calle 10 con Carrera 11 Garzón (Huila)



Fuente: Actoras del estudio Julio 7-2023

Figure 3: Factura Parqueadero Anterior

A photograph of a parking receipt from "PARQUEADERO EL ROSARIO". The receipt includes fields for "Moto" (checkbox), "Placa", "Casco", "Hora", and "Firma". It also features a motorcycle icon and a note about liability for environmental disasters, terrorism, or fires. The receipt is dated "2642" and "DD MM AA".

PARQUEADERO EL ROSARIO
María Gladys Vidarte de Serrano
NIT. 36.153.831-1 Régimen Simplificado
Calle 7a No. 11-29 Cel. 314 843 2877 Garzón-Huila

Moto ☐ 2642 DD MM AA

Placa _____

Casco _____

Hora _____

Firma _____

Conserve este recibo para reclamar su vehículo

Nota. No nos hacemos responsables a daños provocados por catástrofes ambientales, actos terroristas o incendios y objetos dejados en la moto

Horarios: Lunes a Domingo 5:00 a.m. a 8:00 p.m.

Fuente: Actoras del estudio Julio 7-2023

Figure 4: Parqueadero Plazoleta el Rosario Carrera 11 Calle 10 Garzón (Huila)



Fuente: Actoras del estudio Julio 7-2023

Como se indicó anteriormente los parqueaderos no son utilizados al 100%. Hoy se cobra por hora \$3.500 y en algunos de estos cobran \$8.000 por toda la mañana o toda la tarde. Y si el vehículo lo dejan toda la noche, pagan solo \$12.000 (por 6 horas), de tal forma que no es costoso el uso del mismo, no obstante estar vigilados.

Figure 5: Ocupación Espacio Público Carrera 9 Garzón (Huila)



Fuente: Actoras del estudio Julio 7-2023

Figure 6: Ocupación Carrera 9 Calle 10 Garzón (Huila)



Fuente: Actoras del estudio Julio 7-2023

Por otro lado, se debe mejorar la movilidad especialmente en la parte urbana, dándole un mejor uso a determinadas zonas para el respectivo parqueo, permitiendo al ciudadano mayor comodidad y uso de las vías, andenes y espacios públicos.

El municipio, no es ajeno a la realidad nacional. El problema de movilidad y los demás asociados, contribuyen a que se generen situaciones que afectan a la comunidad y la salud de sus habitantes, como el alto índice de accidentalidad en motocicleta, vehículos, robos y asaltos producidos por personas en moto, uso inadecuado de las zonas públicas en las cuales se encuentran mototaxis y carros mal parqueados afectando la movilidad. Lo anterior sin la vigilancia y el control de la policía del municipio.

Así mismo se busca mayor sentido de pertenencia de los propietarios de motos para que se dé el mejor uso a la zona a ocupar, de acuerdo con sus necesidades, ya sean éstas de trabajo o sólo por desplazamiento temporal para hacer diligencias en la zona centro de la ciudad, en las clínicas, colegios, oficinas u hospitales.

Las actonas del estudio de acuerdo a las experiencias positivas en otras ciudades, consideran que la administración de las zonas especiales para el parqueo, sea una empresa que apoye personas en situación de discapacidad, quienes atenderán labores administrativas y operativas para el control de estas zonas. Garzón tiene una población de 3.883 personas que hoy se encuentran en esta situación, organizadas en seis (6) fundaciones. (Desarrollo social Alcaldía de Garzón 2023).

Del mismo modo se propone una probable solución a nivel de perfil, desde el punto de vista económico, social y financiero para su diseño e implementación, en el municipio.

El mototaxismo en Garzón, se encuentra localizado con mayor ocupación alrededor del parque (plaza principal), obstruyendo la entrada y salida de vehículos y personas. Del mismo modo se observa cómo ha crecido en los barrios, cerca de hospitales y centros de salud, encontrando a mototaxistas trabajando como “dueños” de las esquinas de la ciudad.

Figure 7: Ocupación Espacio Público Carrera 9 Calle 7 Parque Principal



Fuente: Actoras del estudio Julio 7-2023

Figure 8: Ocupación Espacio Público Calle 10 Carrera 9 Parque Principal



Fuente: Registro Fotográfico Actoras del estudio Julio 7-2023

Figure 9: Ocupación Espacio Público Carrera 9 entre Calle 9 y 10 Parque Principal



Fuente: Registro Fotográfico Actoras del estudio Julio 7-2023

Como se puede observar en las fotos 7, 8 y 9, la ocupación de las principales vías, especialmente alrededor del parque principal es un gran problema, para el municipio y sus habitantes.

En el municipio de Garzón están matriculadas 168.513 motos. (Runt, 2023). Se cuenta con seis (6) parqueaderos localizados muy cerca al centro de la plaza principal, con capacidad para más de 100 vehículos. Al respecto se puede decir que se usan de manera inadecuada con

una ocupación del 60%. Las motos en su gran mayoría, no usan los parqueaderos, como se pudo constatar.

La oferta de motos en la ciudad también afecta la movilidad ya que con solo mostrar la cédula de ciudadanía se puede acceder a un equipo como estos. El siguiente cuadro muestra el comportamiento de las ventas de motos en el municipio de Garzón:

Figure 10: Ventas de Motos en Garzón el 2022 al 2023

	MARCA	2022	2023 ▾	Var. 22/23
1.	YAMAHA	2.240	225	-90,0 %
2.	BAJAJ	4.154	89	-97,9 %
3.	HONDA	2.113	66	-96,9 %
4.	AKT	4.146	61	-98,5 %
5.	SUZUKI	2.097	56	-97,3 %
6.	VICTORY	2.119	55	-97,4 %
7.	TVS	2.082	47	-97,7 %
8.	AYCO	2.026	9	-99,6 %
9.	HERO	2.042	3	-99,9 %
10.	KYMKO	10	2	-80,0 %
	Total	23.038	615	-97,3 %

Fuente: Runt 2023. Elaboración propia.

Las motocicletas matriculadas al mes de marzo del presente año, han sido de 615 unidades lo que represente una baja del -97.3% frente al año anterior (RUNT, 2023), esto acompañado a diferentes variables como los son, las altas tasas de interés, factor fundamental en la decisión de compra de los clientes, absteniéndose en muchos casos de adquirir créditos por su efecto exagerado en el valor total. En la actualidad la tasa de interés oscila entre 2.7%

al 3.51% mensual y la tasa de usura del 47.09% efectivo anual. Actualmente Garzón cuenta con once (11) distribuidoras de motos, así:

Figure 11: Distribuidores de Motos en Garzón (Huila)

NUM	Empresa	Dirección
1	UMA MOTOS ALCON	CENTRO COMERCIAL EL MOLINO
2	SUZUKI	CARRERA 11 #7-25
3	AKT SUPER MOTOS	CARRERA 11# 8-51
4	CENTRO MOTOS DEL HUILA 3S	CALLE 8 #9-41
5	TVS JS RALY MOTOS	CALLE 7#12-29
6	MOBILITY VY MOTOS	CALLE 8# 10- 79
7	HONDA SUPERMOTOS DEL HUILA	CALLE 8 # 10-81
8	UMA OPORTUNIDADES	CARRERA 11 #11-11
9	FRATELLY 22	CALLE 8# 10 -34
10	CENTRO MOTOS DEL HUILA 1S	CALLE 7 #12-39
11	LUMA BAJAJ	CARRERA 10 # 7-26

Fuente: Elaboración Propia

Como puede observarse, las distribuidoras de motos, se encuentran localizadas en el centro de la ciudad, entre las calles 7a y 8ª y entre las carreras 9ª y 12, es decir a una cuadra del parque principal.

Otro Problema que se presenta es la afluencia de zorras en las vías públicas, afectando la movilidad y sin ninguna restricción, ya que no hay prohibición para su tránsito de estos medios de transporte.

Figure 12: Circulación de Zorras en el centro de Garzón



Fuente: Actoras del estudio Julio 7-2023

Es importante señalar, cómo se afecta también el índice de accidentalidad debido a otros factores entre los que destacamos, el incumplimiento de normas de tránsito como son el uso del casco (No se exige), documentación vencida, chaleco reflectivo después de la 6 de la tarde (No se exige), transitando a velocidades no permitidas en la zona urbana, parqueos en zonas prohibidas, invasión de andenes, lo cual influye en la proliferación de accidentes en motos, bicicletas, vehículos contribuyendo a los reiterados robos e inseguridad. Esta situación es debida en parte por la falta de autoridad en el municipio y en la zona de influencia.

Se evidencia la falta de liderazgo por parte de la policía de tránsito en la imposición de sanciones y multas. Esto conduce a que se generan actos de corrupción, impidiendo la sanción legal como la recogida del vehículo o moto, por parte de la grúa de tránsito.

Este vehículo (grúa) sale a las 10 am y a las 6pm principalmente alrededor del parque para imponer multas y comparendos, acompañada de dos (2) o tres (3) policías de tránsito, pero no se ve su efecto. Se evidenció que cuando llega la grúa al parque principal, los mototaxistas salen rápido para evitar ser multados o que se le lleven la moto. Esto ha

generado accidentes en las horas indicadas, ya que estos se caen al salir y evadir a los policías de tránsito y, por consiguiente, son eventos que contribuyen con el problema de movilidad y esto debido a la falta de zonas especiales para parqueo.

Figure 13: Invasión del Espacio Público Calle 10 Carrera 9 Parque Central



Fuente: Actoras del estudio Julio 7-2023

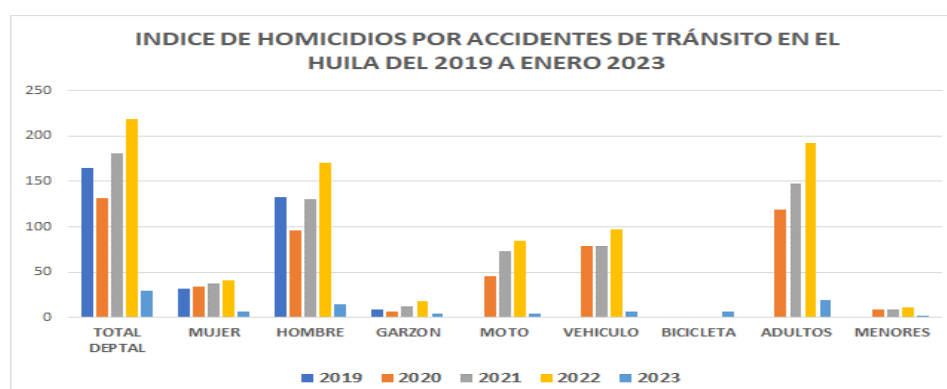
Figure 14: Invasión del Espacio Público Calle 10 Carrera 9 Parque Central



Fuente: Registro Fotográfico Actoras del estudio Julio 7-2023

Como se puede observar en las fotos 11 y 12, es común ver la ocupación del espacio público por parte de las motos, vehículos de todo tipo, sin ningún control, y además hay que pagar al que coloca el cartón sobre la moto.

Figure 15: Índice de Accidentalidad y Mortalidad en el Municipio de Garzón (Huila).



Fuente: Policía de tránsito Garzón. Elaboró: Grupo de trabajo

Como se puede evidenciar en el Gráfico 1. Se ha incrementado el índice de mortalidad por accidentes de tránsito en el municipio de Garzón, en los cuales los Adultos mayores y los menores se han visto involucrados. Así mismo se aprecia que el mayor número de muertos tiende a aumentar. El gráfico se puede ver un comportamiento ascendente de homicidios por accidente de tránsito. Esta situación debida entre otras, por la irresponsabilidad de conductores y peatones, por los problemas de movilidad en el municipio.

De acuerdo a la información dada por la policía de tránsito del municipio, en el año 2022 se registraron en Garzón, 18 personas muertas en accidentes de tránsito en Garzón. Y fue el año que más registros de este tipo se dieron a nivel departamental encontrando estadísticas de 84 muertos en moto y 97 por vehículo, especialmente con mayores de edad.

Figure 16: Índice de Homicidios por accidentes de tránsito en el municipio de Garzón.

INDICE DE HOMICIDIOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO EL 2019 AL 2022									
AÑO	TOTAL DEPTAL	MUJER	HOMBRE	GARZON	MOTO	VEHICULO	BICICLETA	ADULTOS	MENORES
2019	165	32	133	9					
2020	131	34	96	6	45	79	1	119	9
2021	181	37	130	12	73	79	1	148	9
2022	219	41	171	18	84	97	0	192	11
2023	30	6	14	4	4	6	6	19	2

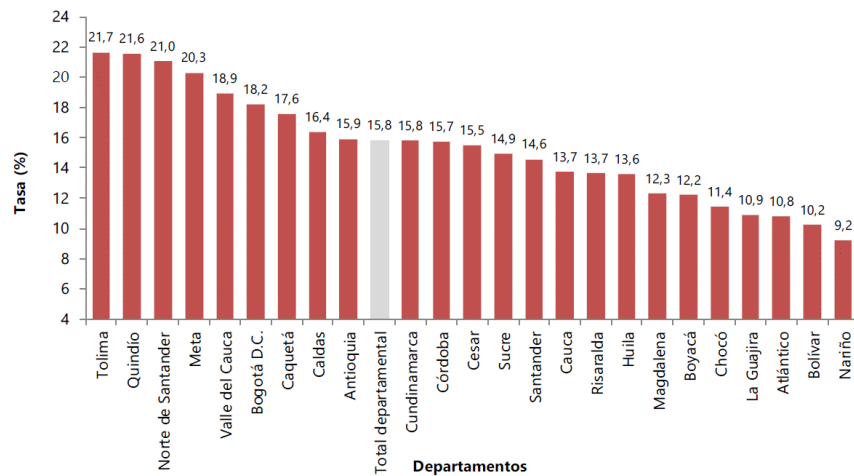
Fuente: Dirección Criminal de Interpol. Año 2023 información hasta el mes de enero.

Elaboró: Grupo de trabajo

Del mismo modo, esta situación y el nivel de desempleo municipal (Dane 13,6% a dic.31/2022), contribuyen a la proliferación de los llamados “moto taxistas” que aportan al desorden en las vías públicas y parqueos prohibidos, obstruyendo el paso vehicular y peatonal.

De acuerdo con las estadísticas de la secretaria de Convivencia ciudadana, en Garzón se encuentran cerca de 2.217 motos utilizadas para esta actividad que incide en la afectación ambiental del Municipio, contaminación auditiva y visual, lo que genera un deterioro en la calidad de vida para los residentes y turistas.

Figure 17: Tasa de Desempleo en los Departamentos de Colombia



Fuente: DANE, GEIH.

El departamento del Huila, como el municipio de Garzón, presentan una tasa de desempleo del 13,6%, afectado por la pandemia, por la falta de oportunidades en el municipio, ya que no hay una oferta empresarial amplia, concentrando su poca participación en instituciones públicas como Universidades, Sena, Alcaldía, Hospitales y clínicas y muy pocas empresas del sector privado como Coocentral, Almacenes de Cadena (Olímpica, AGA, D1), Distribuidores de granos, entre otros).

Las ventas callejeras y la imprudencia de algunas empresas en la prestación de los servicios, se presentan a diario, especialmente cerca a los semáforos impidiendo el paso peatonal. La invasión de las vías, hacen que se perjudique la movilidad y se incremente la inseguridad, como puede apreciarse en la figura No.13.

Figure 18: Actividades que generan riesgo de accidentes



Fuente: Actoras del estudio Julio 7-2023

Otro factor de alta influencia, es que el ciudadano Garzoneño no conoce la nueva reglamentación del Código de Policía, (Código Nacional de Policía y Convivencia., 2016) y tampoco las leyes 1383 del 2010 (Código Nacional de Tránsito) y Ley 1696 del 2013 (Sanciones por conducir en estado de embriaguez), infringiendo varias de sus determinaciones como son el trato justo a sus conciudadanos, el mal uso de las vías públicas, las ventas callejeras, el desorden vial por el cambio del sentido de las vías sin previo aviso, la falta de señalización, la falta de iluminación de las vías y el deterioro de las mismas, la presencia en las calles de motos de dos (2) tiempos que generan alta polución y que están como mototaxis, entre otros factores.

SISTEMATIZACIÓN DEL PROBLEMA

¿Cómo percibe el habitante de Garzón el pago de comparendos y el pago de parqueaderos?

¿Se puede entregar en concesión el espacio público para parqueo de vehículos y motos en la vía pública del municipio de Garzón?

¿El plan de básico de ordenamiento territorial contempla el ordenamiento de las zonas de parqueo en la ciudad de Garzón?

¿Podrá aumentarse el índice de ocupación en los parqueaderos de Garzón?

PREGUNTA DEL PROBLEMA

Con base a lo anterior, la pregunta a resolver es ¿Cuál es el beneficio para el municipio de Garzón, contar con las zonas especiales de parqueo, en su espacio público?

3. OBJETIVOS

3.1 GENERAL

Determinar las zonas especiales de parqueo en el municipio de Garzón.

3.2 ESPECIFICOS

- ✓ Determinar las áreas específicas, donde se implementarán las zonas especiales de parqueo en el municipio.
- ✓ Realizar la evaluación económica y financiera a nivel de perfil del proyecto que permita determinar el impacto por la implementación de las zonas especiales de parqueo.
- ✓ Determinar los costos por el uso de estas zonas de parqueo
- ✓ Identificar la forma legal para la asignación de estas zonas especiales de parqueo.

4. JUSTIFICACIÓN

Los 17 ODS (Objetivos de desarrollo sostenible), (Organización de las Naciones Unidas, 2023), son interdependientes entre sí y están íntimamente ligados unos con otros. El objetivo número 11, denominado ‘Ciudades y comunidades sostenibles’, habla de la dinámica generalizada del aumento de la población en las ciudades y de la subsecuente necesidad de repensar la planificación y gestión de estas para que “los espacios urbanos del mundo sean más inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”. Para lograr una ciudad sostenible, uno de los temas más importantes en la agenda estratégica de los alcaldes, es poder garantizarle a la comunidad una movilidad segura y sostenible. (Federación Colombiana de Municipios, 2020)

La movilidad es una necesidad básica de toda la población y es un elemento indispensable para el desarrollo del territorio nacional. Por ese motivo, la atención que le deben dedicar los alcaldes debe ser prioritaria. Se requiere de creatividad, innovación, diligencia, organización, control y buena gestión presupuestal para brindar soluciones a los problemas existentes en esta materia.

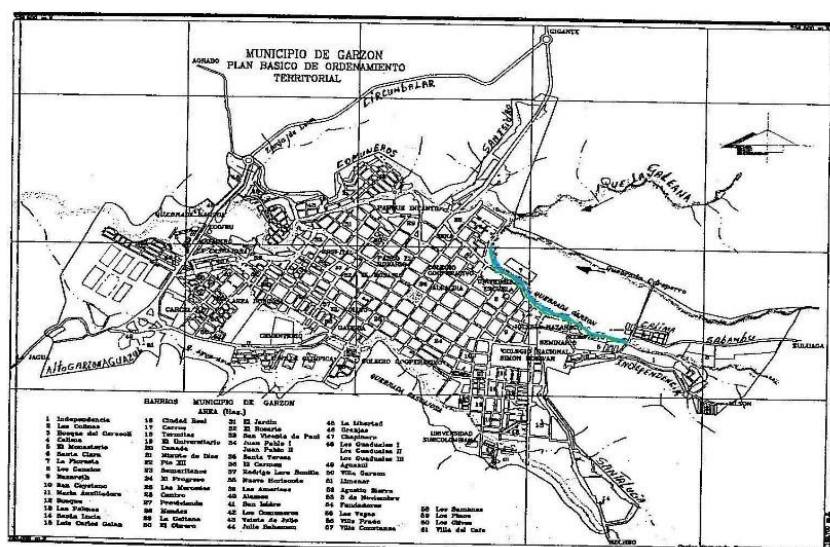
El concepto de movilidad segura engloba el conjunto de políticas, estrategias y acciones para su implementación, su operación y control, que procuran garantizar la seguridad e integridad de todos los actores viales, disminuyendo el riesgo de las lesiones y muertes ocasionadas por el tránsito en la vía. Por otra parte, el concepto de movilidad sostenible acoge la necesidad de articular la movilidad de las personas con la preocupación creciente por el cuidado del ambiente.

Garzón cuenta con una extensión territorial es de 692 km², su altura es de 830 m s. n. m. y su temperatura promedio es de 26 °C. y hace parte de la región Subcentro del departamento.

La creación de las zonas especiales de parqueo en el municipio de Garzón (Huila) va en camino de mejorar su desarrollo urbano, contribuyendo así con la movilidad, con la protección del medio ambiente, con la disminución de los índices de accidentalidad e inseguridad, y con el aprovechamiento de oportunidades para que las personas en condición de discapacidad obtengan un ingreso y continúen siendo productivos.

Como puede revisarse, en el PBOT (Plan Básico de Ordenamiento Territorial. Artículo 102.), se hace mención como un gran objetivo, la necesidad de mejorar la movilidad especialmente en el centro del municipio, por lo cual las zonas especiales de parqueo se convierten en una solución inmediata. Tema también señalado en el Plan de Desarrollo de la actual administración en el numeral 8.3.2.

Figure 19: Plano del Plan Básico de Ordenamiento Territorial de Garzón



Fuente: plan básico de ordenamiento territorial garzón Huila - Bing images

La recuperación del espacio público surge como una prioridad, como se ha evidenciado a nivel internacional en zonas como París y Londres, donde se ha implementado la selección de zonas de parqueo, de una forma ordenada mediante un proceso de culturización ciudadana, logrando su aceptación, mejorando así la movilidad en sus calles, y la apropiación de estas como sentido de pertenencia por su ciudad. Y del mismo modo a nivel nacional tenemos ejemplos en ciudades como Armenia, Pereira y Manizales.

El espacio público está diseñado para estructurar y fomentar el orden para un buen desarrollo de movilidad en cada ciudad o territorio y minimizar el riesgo de accidentalidad y seguridad, por ello es necesario establecer el ordenamiento respectivo, dándole la importancia debida y crear la necesidad de explotar el espacio público con zonas de permitido parqueo en la ciudad de Garzón.

Necesariamente a la nueva administración le corresponderá trabajar en una nueva reglamentación que ordene el uso del espacio público.

Con el reordenamiento de estas zonas se buscará disminuir los grandes niveles de contaminación, de ilegalidad laboral y accidentabilidad, logrando convertir al municipio en pionero del centro del Huila, con la implementación y culturalización de las “zonas especiales de parqueo”.

De acuerdo con el Plan básico de reordenamiento territorial vigencia 2018-2031 presentado al Concejo Municipal en el municipio de Garzón, aún se encuentra en etapa de estudio. En el artículo 102, se habla de la política de movilidad y se establecen las condiciones de mejoramiento y aprovechamiento de la infraestructura vial existente, acorde con las necesidades de la población.

1. Objetivo: Propiciar condiciones de accesibilidad, generando vías con adecuadas condiciones para personas con movilidad reducida, con señalización vial informativa y preventiva.

2. Estrategias: a) El municipio consolidará vínculos viales, de servicios básicos y de equipamientos a nivel externo e interno en pro de su articulación funcional. b) Generar circuitos viales internos en el casco urbano, que permitan la intercomunicación con la carretera nacional y la variante propuesta.

La implementación de las zonas especiales de parqueo en Garzón traerá grandes beneficios a la comunidad especialmente por el mejoramiento en la movilidad y en segundo lugar, permitirá generar nuevas oportunidades para las organizaciones que en Garzón tienen a personas en situación de discapacidad, quienes podrán ser beneficiarios y volverse

productivos, recibiendo un pequeño ingreso por su labor como “*guía de movilidad ciudadana*”, (nombre dado por el equipo de trabajo), el cual reorientará el uso del espacio público y será el motor de cambio importante.

5. MARCO REFERENCIAL

MARCO TEÒRICO

5.1.1. LAS ZONAS ESPECIALES DE PARQUEO A NIVEL INTERNACIONAL

5.1.1.1. Zonas Especiales de Parqueo en Francia.

En Francia, el sistema de zonas de parqueo varía según la ciudad y la localización específica. A continuación, presentamos una descripción general de cómo funcionan las zonas de parqueo en las ciudades francesas:

1.Estacionamiento en la vía pública: En las calles de muchas ciudades francesas, existen zonas de estacionamiento regulado. Estas áreas están identificadas por señales y marcas en el pavimento con códigos de colores que indican las condiciones y restricciones del estacionamiento. Por ejemplo, en ciudades como París, Lyon o Marsella, es común encontrar áreas de estacionamiento con marcas de color azul, verde o amarillo.

2.Pago del estacionamiento: En las zonas de estacionamiento regulado, generalmente es necesario pagar una tarifa por estacionar el vehículo durante ciertas horas del día. La tarifa y las horas de regulación varían según la ciudad y la ubicación. Los conductores pueden pagar el estacionamiento en parquímetros ubicados en las calles o utilizando aplicaciones móviles dedicadas para este propósito.

3. Tarjeta de estacionamiento: En algunas ciudades, se emiten tarjetas de estacionamiento para residentes locales que les permiten estacionar en ciertas áreas restringidas sin pagar la tarifa regular.

4. Duración del estacionamiento: En muchas zonas de estacionamiento regulado, hay restricciones de tiempo que limitan la duración máxima del estacionamiento. Esto evita que los vehículos permanezcan estacionados durante períodos prolongados y fomenta la rotación de vehículos.

5. Zonas de carga y descarga: En áreas comerciales y calles estrechas, se pueden encontrar zonas designadas para carga y descarga de mercancías durante ciertos horarios. Estas áreas suelen tener restricciones de tiempo para asegurar que los vehículos de reparto puedan realizar sus tareas sin obstrucciones.

En Francia, el sistema de zonas de estacionamiento se rige por el Código de la Circulación y la normativa de la Agencia de Estacionamiento y Movilidad (APA por sus siglas en francés). Estas normas establecen las reglas y regulaciones para el estacionamiento en diferentes áreas y definen cómo funcionan las zonas de parqueo en el país.

Las zonas de parqueo en Francia se dividen en varias categorías, y cada una tiene diferentes reglas y restricciones. A continuación, se presentan algunas de las categorías más comunes:

Zonas de estacionamiento gratuito: Estas zonas permiten el estacionamiento sin costo durante un tiempo limitado. Por lo general, se indica mediante señales de estacionamiento gratuito (Stationnement Gratuit) y un límite de tiempo específico. Sin embargo, las reglas pueden variar según la ciudad o la localización, por lo que es importante verificar las señales y las restricciones locales.

Zonas de estacionamiento regulado: Estas zonas se conocen como "Zonas Azules" (Zones Bleues) en Francia. En estas áreas, es obligatorio mostrar un disco de estacionamiento (Disque de Stationnement) en el parabrisas del vehículo. El disco muestra la hora de llegada para controlar la duración del estacionamiento. Por lo general, se permite estacionar de forma gratuita durante un tiempo limitado, generalmente entre 1 y 2 horas. Después de ese período, es necesario mover el vehículo.

Zonas de estacionamiento de pago: Estas zonas se identifican con señales de estacionamiento de pago (Stationnement Payant). Los conductores deben pagar una tarifa para estacionar su vehículo en estas áreas. Por lo general, se utilizan parquímetros o máquinas expendedoras de tickets para pagar y obtener un comprobante de estacionamiento que debe colocarse en el parabrisas.

Es importante tener en cuenta que las reglas y tarifas de estacionamiento pueden variar según la ciudad y la localización específica. Por lo tanto, es recomendable leer las señales y la información proporcionada en el área de estacionamiento en particular.

Las Zonas especiales de parqueo se encuentran en la mayoría de las grandes ciudades francesas y los conductores pueden aparcar sus coches de forma gratuita hasta por una hora de lunes a sábado entre las horas de 09:00 y 12:00 y de 14:00 a 19:00. El estacionamiento en Francia también es gratuito y sin limitaciones en estas áreas los domingos y los días festivos.

Si hay que aparcar en una zona especial, antes de las 12:00 o después de las 14:00, entonces se debe obtener un disco pequeño aparcamiento ("disque de controle / Stationnement") y lo mostrará en el parabrisas de su coche. Estos discos están disponibles de forma gratuita (o por una pequeña cuota) en agencias de viajes, oficinas de turismo y estaciones de policía.

Cuando se utiliza uno de estos discos para aparcar gratis, en la zona azul debe registrar su hora de llegada en el cuadro de la izquierda y recordar la hora que se muestra en el cuadro de la derecha si se quedan más de su tiempo gratis puede recibir una multa.

Los boletos han sustituido a los parquímetros tradicionales en la mayoría de las ciudades francesas. Puede tomar algún tiempo para acostumbrarse a los conductores que visitan Francia por primera vez. Señales de estacionamiento con las palabras "*horodateur*" (sello que indica el tiempo o ticket para pago) o "*payant Stationnement*" (aparcamiento de pago), dan una indicación de que los conductores deben obtener un ticket de una máquina cercana cuando se estacionan en esta área.

En la mayoría de las ciudades de Francia, los estacionamientos deben ser pagados entre las 09:00-19:00 con la excepción de las 12:00 y las 14:00 (cuando es gratis). Los viajeros pueden llegar a pagar hasta €2 euros por hora y más, si se estacionan en centros de transporte como las estaciones de tren. Después de que Usted ha comprado su boleto, debe colocarlo

detrás de su parabrisas donde puede ser visto fácilmente por un guardia de estacionamiento y bloquear su auto de alquiler antes de salir a explorar la ciudad. Si se está estacionando en un barrio nuevo, Auto Europe, le recomienda que tome nota de la calle en la que ha aparcado en lo que está seguro de encontrar fácilmente su camino de regreso a su auto.

En Francia, como en la mayor parte del mundo, si se estaciona ilegalmente puede esperar recibir una multa. La cantidad de la multa dependerá de la gravedad de su delito al estacionar. Los conductores pueden esperar ser multados aproximadamente con €150 euros si no pagan por el estacionamiento o si se quedan más del período que se ha pagado. Esta cantidad se triplicará si el viajero no paga la multa dentro de tres meses.

Las multas por estacionamiento ilegal varían en función de dónde y cómo se estaciona ilegalmente en Francia, pero normalmente estas multas comienzan a los €85 euros y puede aumentar hasta un máximo de €135 euros. Al igual que con otras multas de tráfico y estacionamiento en Francia, si usted no paga la multa dentro de los 3 meses se puede esperar que la cantidad pueda aumentar hasta tres veces.

Figure 20: Indicación de la zona de parqueo en Francia



Fuente: [fotos zonas azules en Francia de tránsito - Búsqueda \(bing.com\)](#)

Objetivo: Las plazas reguladas como área Azul tienen como finalidad fomentar una rotación elevada de vehículos en los alrededores de las zonas de servicios con sector terciario, zonas comerciales, hospitales, escuelas, etc. El objetivo es que el mayor número de personas se pueda beneficiar de la ventaja de poder estacionar el vehículo para realizar sus gestiones, después, deben dejar libre la plaza para otro posible usuario.

En estas zonas pueden estacionar todos los vehículos, con el comprobante horario correspondiente emitido por el parquímetro o por el servicio apparkB de la aplicación smou, durante el tiempo máximo que indique la señal. Este tiempo puede ser de 1, 2, 3 o 4 horas.(Franciasecreta.com).

5.1.1.2. Zonas especiales de parqueo en España

En España, el estacionamiento en vías públicas y zonas urbanas está regulado por la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre), que establece las normas generales de circulación y estacionamiento de vehículos.

Las zonas de parqueo en España se dividen principalmente en dos tipos: zonas de estacionamiento regulado y zonas de estacionamiento libre. Las zonas de estacionamiento regulado, también conocidas como "zonas azules" o "zonas verdes", son áreas donde el estacionamiento está limitado en tiempo y se requiere el pago de una tarifa.

Por otro lado, las zonas de estacionamiento libre son aquellas donde no existen restricciones de tiempo y no se requiere el pago de una tarifa para aparcar.

Es importante tener en cuenta que las regulaciones pueden variar según la ciudad o el municipio, y en algunas áreas, pueden existir otras categorías de zonas de estacionamiento, como zonas de carga y descarga, zonas de residentes, etc.

Señalización: Las zonas de estacionamiento en España están marcadas con señales viales específicas que indican si es una zona de aparcamiento permitido, prohibido o regulado. Estas señales pueden variar según la ubicación y la normativa local.

Horarios y restricciones: Muchas ciudades en España tienen horarios y restricciones específicas para las zonas de parqueo. Por ejemplo, en áreas urbanas, es común que haya restricciones de estacionamiento durante ciertas horas del día, como la hora punta matutina o vespertina. Estas restricciones pueden indicarse en las señales de tráfico o mediante marcas en el pavimento.

Estacionamiento regulado: En algunas ciudades, especialmente en áreas congestionadas, existe el sistema de estacionamiento regulado, conocido como "zona azul" o "zona verde". En estas áreas, los conductores deben adquirir un ticket de estacionamiento o utilizar aplicaciones móviles para pagar y obtener un permiso de estacionamiento temporal. Estos permisos suelen tener un tiempo limitado y el incumplimiento de las regulaciones puede resultar en multas.

Plazas reservadas: Las zonas de parqueo en España suelen tener plazas reservadas para personas con discapacidad, mujeres en estado de embarazo, personas de la tercera edad.

Número de Plazas: Actualmente existen unas nueve mil plazas de área especial de parqueo, en servicio en la ciudad de Barcelona, aproximadamente.

Tarifas: Las tarifas se establecen en función de la demanda de estacionamiento existente. Así, en el Eixample y en Ciutat Vella, que es donde hay más demanda, se aplica la tarifa “A”, mientras que, en el resto de las zonas de residentes del Área, se aplica la tarifa “B”. Las tarifas “C” y “D” se aplican en lugares donde hay menos demanda de estacionamiento.

En el caso de que sea activado un episodio de contaminación se incrementará al componente base de cada tarifa, la cantidad de € 2 euros/hora en todos los casos, excepto en el caso de los vehículos clasificados como Cero Emisiones que, excepcionalmente, será de € 0,0 euros/hora. Así mismo, el Ayuntamiento de Barcelona podrá limitar el número de operaciones de estacionamiento los días en que haya episodio de contaminación.

Figure 21: Zonas especiales de parqueo en España



Fuente: diariodenavarra

5.1.1.3. Zonas especiales de parqueo en Reino Unido: Londres.

La política para la gestión de estacionamientos en Londres se ha venido transformando en las últimas décadas, pasando de ser en la década de 1980 un control policivo que consideraba la infracción a las normas de estacionamiento como actos delictivos, a sistemas más flexibles y que no basan sus ingresos únicamente en la imposición y cobro de multas.

Señalización: Al igual que en otros países, las zonas de aparcamiento en el Reino Unido están marcadas con señales de tráfico específicas que indican si es una zona de aparcamiento permitido, prohibido o regulado. Estas señales pueden variar según la ubicación y el tipo de carretera.

Control del estacionamiento: Muchas áreas urbanas en el Reino Unido cuentan con sistemas de control de estacionamiento para regular el uso de las plazas de aparcamiento. Estos sistemas pueden incluir parquímetros, máquinas expendedoras de tickets o pagos a través de aplicaciones móviles para obtener un permiso de estacionamiento temporal.

Control local: El control y la regulación del estacionamiento suelen ser responsabilidad de las autoridades locales, como los consejos municipales o las autoridades de transporte. Cada municipio puede tener sus propias normativas y restricciones en cuanto al estacionamiento.

Parquímetros y sistemas de pago: En algunas zonas urbanas y áreas con alta demanda de aparcamiento, es común encontrar parquímetros o sistemas de pago por uso, como el pago a través de aplicaciones móviles, para estacionar en la vía pública. Estos sistemas suelen tener tarifas por hora y períodos de tiempo específicos.

Restricciones y regulaciones: El estacionamiento en el Reino Unido puede estar sujeto a una variedad de restricciones y regulaciones. Estas pueden incluir límites de tiempo para el

estacionamiento, restricciones en determinados días de la semana o áreas restringidas solo para residentes. Las normas específicas estarán indicadas en las señales de tráfico o en las regulaciones locales correspondientes.

Zonas de aparcamiento controladas por permisos: En algunas áreas residenciales o comerciales del Reino Unido, se utilizan sistemas de aparcamiento controlado por permisos.

Las zonas de estacionamiento controlado (ZEC): son áreas donde se disponen los espacios de estacionamiento de corta duración (menos de 4 horas). Las tarifas son establecidas por el distrito al que le corresponda la jurisdicción. Por ejemplo, en el Distrito de Westminster, las tarifas varían entre £1,10 y £4,40 (aproximadamente entre US\$1,6 y US\$6,6) por hora.

Figure 22: Zona Azul en Reino Unido para motos



Fuente: Fotos Zonas especiales de parqueo en Reino Unido de Tránsito - Bing images

La ciudad aconseja a los distritos que la fijación de las tarifas busque lograr un nivel de saturación del 85%. El recaudo por estacionamiento en vía está limitado por el estatuto y, por lo tanto, los Distritos no pueden disponer libremente del ingreso que excede ese monto preestablecido. Las tarifas se aplican por períodos de 3 minutos (20 centavos de libra, 30 centavos de dólar) hasta un máximo de £4 (US\$6) por hora.

En años recientes se comenzó a implementar el pago por teléfono y con tarjeta de crédito. Al igual que Copenhague, los costos de transacción son asumidos por el usuario y ascienden a 10 centavos por transacción. La ventaja ambiental del cobro por teléfono es que deja una menor huella de carbono (Chacón Páez , Pinzón Vargas , Ortegón Cortázar, & Rojas Berrio, 2016), instalar un aviso sobre 44 Guías de estacionamiento y reducción de congestión un poste con un número telefónico y un código de pago, que la instalación y operación de un parquímetro.

La principal característica, que diferencia la gestión de estacionamientos en Londres de la de las demás ciudades europeas, es que introdujo tarificación basada en emisiones de CO₂ para la expedición de los permisos residenciales de estacionamiento. Por ejemplo, en Islington, hay siete diferentes rangos de emisiones asociados a sus respectivas tarifas, donde la más alta es de £200 (US\$302) anuales (más del doble de la antigua cuota de £95 – US\$143 – anuales).

Las motocicletas son cada vez más populares en la ciudad de Londres. Desde que se puso en marcha la cuota por congestión del tráfico en 2003. (Hormigo Ventura, 2020). Las motocicletas pueden entrar en la zona de pago, en forma gratuita. Londres está dividido en 33 distritos, cada uno con su propia autoridad local que gestiona las cuestiones relativas al estacionamiento.

Las autoridades locales reciben las especificaciones de los Concejos de la ciudad de Londres -un grupo amplio de cabildeo para favorecer los intereses de los concejos de distrito supervisando al mismo tiempo algunas funciones gubernamentales en toda la ciudad-- para seguir medidas estratégicas particulares, tales como liberar los informes anuales sobre el estado del estacionamiento.

Cada distrito puede optar por tener regulaciones mucho más estrictas que vayan más allá de las definidas por los Concejos de la ciudad de Londres. Muchos distritos instituyen zonas de estacionamiento controlado (ZEC) (Montoya Alzate & Mesa Pérez, 2016), que especifican cuándo y dónde un coche puede quedar estacionado en la vía pública. Estas zonas están destinadas a desalentar el estacionamiento de larga duración. Hoy (2023) se pagan €14.5 por circular en el centro de la ciudad.

La Ley de regulación de tránsito carretero de 1991, transfirió la responsabilidad de la penalización por infracciones de tránsito de la policía a los concejos locales de distrito, en un proceso conocido como “*descriminalización*”. Los agentes de la policía habían estado aplicando las infracciones de tráfico desde que fue aprobada la Ley de tránsito en 1984, la cual determinaba que las infracciones de estacionamiento constituían actos delictivos.

La aprobación de la ley de 1991 permitió a las autoridades de estacionamiento de cada distrito decidir cómo manejar el estacionamiento de la mejor manera. El distrito de Camden, fue el primero en aprovechar las ventajas de su nueva potestad para llenar una brecha presupuestaria, al establecer cuotas para las infracciones emitidas con el fin de recaudar más ingresos. Otros distritos instituyeron en su momento una estrategia similar, mediante empresas privadas. Estos agentes privados abusaron de sus facultades y emitieron multas en exceso y generaron en el público sospechas y enojo.

Con la aprobación de la Ley de Gestión de Tráfico (TMA, por sus siglas en inglés) en 1994, se tornó ilegal establecer tarifas para la emisión de multas de estacionamiento. La nueva norma jurídica exigía también que los contratos de estacionamiento.

Figure 23: Señalización zona de estacionamiento controlado (ZEC) en Reino Unido



Fuente: www.marca.com

Zonas de estacionamiento controlado (ZEC)

Westminster tiene ocho diferentes ZEC y cuatro tarifas diferentes para Estacionamiento, que van de 2.10 a 4.40 libras por hora. Los coches pueden estacionarse en la vía pública por un tiempo máximo permisible de cuatro horas. No hay áreas no reguladas. Cuando la tasa de ocupación es superior a 80%, algo debe hacerse en cuanto a la administración. Para atender esta cuestión, Westminster está poniendo en marcha un nuevo sistema de pago con diferentes tarifas de estacionamiento para las horas pico y las horas no pico.

Las tarifas en la vía pública no están indexadas a una tasa de inflación, pero cada año se hace una revisión de las tarifas en toda la ciudad. Los precios aumentan aproximadamente cada dos años, aunque han permanecido invariables desde el año 2006.

Cumplimiento de la normatividad

El municipio presenta un cumplimiento de aproximadamente 90% de las normas de estacionamiento. Westminster es uno de los pocos distritos que han contratado operadores privados para manejar la aplicación de la normatividad. A partir de 2010, las nuevas condiciones del contrato de cumplimiento normativo se basan en el control y seguimiento de las diferentes formas en que se utiliza el espacio de las aceras en diferentes momentos del día. Por ejemplo, alrededor de 200 vehículos utilizan una zona de carga cada día para diferentes propósitos. Un dispositivo de mano equipado con GPS, les permite a los vigilantes cerciorarse de lo que está permitido en ese espacio particular. Se están generando mapas de calor para identificar las áreas problemáticas, a fin de desplegar vigilantes en los lugares en que el cumplimiento normativo es muy bajo.

5.1.2. LAS ZONAS ESPECIALES DE PARQUEO A NIVEL NACIONAL

5.1.2.1. ZONA ESPECIAL DE PARQUEO EN BOGOTÁ

las normas específicas sobre zonas de parqueo en Bogotá, Colombia, se encuentran en el Código Nacional de Tránsito y en el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá (POT).

Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de 2002):

El Código Nacional de Tránsito establece las normas generales para el tránsito de vehículos y peatones en Colombia. En cuanto a las zonas de parqueo, se regulan aspectos como el estacionamiento en vías públicas, los tiempos de estacionamiento, las restricciones y las sanciones por violar las normas de parqueo.

Las zonas de parqueo permitidas están señalizadas mediante señales de tránsito específicas que indican dónde se puede estacionar y bajo qué condiciones. Las señales de

estacionamiento restringido también especifican los horarios y días en los que se prohíbe el estacionamiento en ciertas áreas.

Las multas por violar las normas de parqueo son establecidas por el Código Nacional de Tránsito y pueden variar dependiendo de la infracción cometida.

Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá (POT):

El POT de Bogotá es el instrumento que regula el uso del suelo y la planificación urbana en la ciudad. En él se establecen las políticas, normas y directrices para la distribución de las zonas de parqueo en la ciudad. El POT de Bogotá tiene una duración de varios años y se renueva periódicamente para ajustarse a las necesidades y cambios de la ciudad.

En el POT de Bogotá, se definen los tipos de zonas de parqueo, la cantidad de espacios necesarios en diferentes áreas de la ciudad (según el uso del suelo y la densidad de población), así como los criterios para su ubicación y dimensionamiento.

Es importante tener en cuenta que el POT también incluye regulaciones sobre la construcción y operación de parqueaderos privados, así como la posibilidad de implementar medidas especiales para promover el uso de transporte público y disminuir el uso del automóvil particular en la ciudad.

Desde el 16 de diciembre de 1994, quienes parquean en la zona del Centro Internacional, ya utilizan el sistema de parquímetros, como parte del programa de zonas especiales de parqueo, que empezó a funcionar en la ciudad. (EL TIEMPO. 16 de diciembre 1994, 12:00 a.m.)

En el Centro Internacional, hay 400 cupos, están instalados 10 parquímetros. Estos operan con tarjetas, o con monedas de \$1.000, o \$500 pesos.

Las tarjetas son repartidas por los orientadores (informadores) que están en la zona. El usuario deberá cargar la tarjeta con el monto que quiera (el mínimo son diez mil pesos).

¿Cómo funcionan los parquímetros? Si es con tarjeta, deberá introducirla en la ranura superior derecha. En la pantalla aparecerá el valor por el que está cargada la tarjeta y el valor del estacionamiento.

“A menos de un mes de inauguradas, las zonas especiales de parqueo están funcionando. Todos los días está lleno y los sábados los carros hasta hacen cola para conseguir un huequito”, dijo Jorge Alfonso Garzón, orientador de la zona de parqueo del Centro Andino. (Por: Redacción El Tiempo 11 de enero 1995, 12:00 a.m.)

En los primeros días hubo traumatismos, la gente no sabía cuánto debía pagar, ni por cuánto tiempo, pero al pasar los días nos fueron identificando y nos pedían información y así fueron aprendiendo a manejar los parquímetros.

Los usuarios están contentos con el sistema. Es mejor parquear aquí, afuera en las Zonas especiales de parqueo que dentro del Centro Andino. Allá se me han perdido farolas, copas y limpia parabrisas, dijo un conductor que estaba parqueado en la zona azul.

“Las Zonas especiales de parqueo son mucho más baratas, En el Andino nos cobran 5.000 pesos la hora y aquí nos cobran 4.500 pesos por dos horas y, además, tenemos una persona que está vigilando constantemente los vehículos”, dijo Martha de Quinceno, usuaria de la zona.

La gente compra tiquetes hasta por seis horas y en algunas ocasiones compran la jornada de ocho horas. Desde junio del presente año, Bogotá cuenta con 6.620 puestos de parqueo controlados por 150 parquímetros.

Cuando parquee en una zona especial tenga en cuenta que: - Debe pagar por estacionarse en esta área, si es en el norte o Chapinero, un mínimo de \$7.000 pesos por dos horas o fracción; si es en el Centro Internacional, \$8.000 pesos y si es en el centro, \$6.500 pesos.

En el área, hay orientadores que le informarán sobre el manejo de las zonas, su valor y el modo de pagar. - Si se pasa del tiempo que pagó, se le pondrá un cepo (seguro) a una de las llantas de su carro, para inmovilizarlo hasta que pague el excedente.

Figure 24: Cepo para llanta de Vehículos



Fuente: foto de cepo - Bing images

En caso de rehusarse a pagar este excedente, el carro será llevado a los patios. El horario de las zonas especiales de parqueo es de 7 de la mañana a 7 de la noche, jornada continua.

El tiempo de parqueo en la zona especial se paga con monedas de \$500 o de \$1.000 (en el parquímetro) o con billetes (al orientador) o con tarjetas magnéticas.

Figure 25: Zona Azul en Bogotá-Colferias



Fuente: Fotos de Bogotá y Alrededores - SkyscraperCity

Inicialmente le descontará 5.000 pesos, que es la tarifa mínima (por dos horas) en el Centro Internacional. Pero si el usuario desea parquear más tiempo, encontrará dos botones: uno para aumentar el tiempo (+) y otro para disminuirlo (-).

Luego deberá oprimir el botón verde para pedir el tiquete. En caso de querer cancelar la operación debe oprimir el botón rojo (interrumpir). Si el conductor va a pagar con monedas, deberá introducirlas en la ranura dispuesta para ellas. Si paga con una moneda de 500 el parquímetro no da vueltas.

Figure 26: Parquímetro en Centro Internacional de Bogotá



Fuente: fotos de parquímetros en el centro internacional de Bogotá - Bing images

En caso de que en la pantalla aparezca que no tiene cambio, el usuario deberá oprimir el botón rojo para interrumpir la operación. Una vez el parquímetro le entregue el tiquete, el conductor deberá colocarlo dentro del carro, en el vidrio panorámico, de tal modo que el orientador pueda chequear que el tiquete aún esté vigente.

Si el tiquete se vence, el orientador hará instalar un dispositivo de seguridad al carro, que se ajustará a una llanta del vehículo, con el fin de inmovilizarlo.

Si el conductor llega antes de dos horas pagará el valor de otra fracción (dos horas) y se le retirará el dispositivo. Pero si ya han pasado más de dos horas el automóvil será trasladado a los parqueaderos autorizados por la Secretaría de Tránsito y Transporte en donde el propietario tendrá que pagar una multa para poder retirar el carro.

Si el usuario desea recargar su tarjeta, deberá introducirla en la ranura del parquímetro y luego las monedas hasta completar la cantidad de dinero por la que quiere cargar su tarjeta. Oprime el botón de interrumpir y el parquímetro se la devolverá. El valor máximo de una tarjeta es de 50 mil pesos.

Este programa no es nuevo. El primer intento se hizo en 1989 cuando se entregó el manejo de estas 6.020 áreas de parqueo especiales a la Asociación Colombiana de Personas Impedidas (Acopim). Sin embargo, aunque el resultado fue rentable y zonas como Chapinero y el centro de la ciudad tuvieron zonas especiales de parqueo, el intento no funcionó.

Acopim dijo que, entre las razones por las que no había dado resultado estuvieron la ola terrorista que se presentó en Bogotá. Esto comenzó a restringir el parqueo en muchas áreas, haciendo que las zonas especiales de parqueo se acabaran. Luego de este fallido

intento, el ex secretario de Tránsito de la época Dr. Rafael Lafont, intentó revivirlas y entregar su manejo a las Juntas Administradoras Locales (JAL), pero por razones jurídicas tampoco se pudo. Después, cuando Carlos Augusto Trujillo fue secretario de Tránsito también cogió el programa y empezó a trabajarlo.

Desde el año 2018, en Bogotá hay 20.000 espacios para estacionar en la calle. Es muy común ver en las ciudades, carros parqueados en vías públicas donde la mayoría de las veces estas presentan gran flujo peatonal, el esfuerzo de las entidades encargadas de temas de movilidad en la ciudad se basa en generar conciencia en la ciudadanía para evitar parquearse en zonas donde los espacios de estas están destinados a otros usos.

La Secretaría de Movilidad de Bogotá, adelanta campañas para que la ciudadanía se familiarizarse con temas como Parquímetros Inteligentes, zonas especiales de parqueo, parqueo en vía, entre otros relacionados en esta propuesta.

Pero ¿cuál es el significado de las llamadas zonas especiales de parqueo?

Lo que pretende la Secretaría de Movilidad con la implementación de zonas especiales de parqueo en Bogotá es reducir el número de vehículos estacionados en lugares no aptos para dicho fin.

5.1.2.2. Las zonas especiales de parqueo en Manizales

Plan de Ordenamiento Territorial de Manizales (POT):

El Plan de Ordenamiento Territorial de Manizales es el instrumento que regula el uso del suelo y la planificación urbana en la ciudad de Manizales. En él se establecen las

políticas, normas y directrices para la distribución de las zonas de parqueo en la ciudad, así como para el desarrollo de la infraestructura de movilidad y transporte.

El POT de Manizales define los tipos de zonas de parqueo, la cantidad de espacios necesarios en diferentes áreas de la ciudad (según el uso).

Figure 27: Zona especial de parqueo en Manizales



Fuente: www.caracol.com.co

En Manizales se utiliza a las personas discapacitadas en labores de orientación. Consiste en dar indicaciones a los usuarios para un buen parqueo, es entre otras, cerciorarse de que el vehículo quede bien cerrado y la optimización del espacio, labores que a su vez son un ejercicio terapéutico en el que aprenden manejo de horarios, rutinas y atención al público.

“Es importante aclarar que no somos vigilantes, ya que se presenta esta confusión con muchos ciudadanos, nuestro trabajo es un ejercicio cívico que permite una mejor movilidad y el buen uso del espacio público, el cual repercute en una ciudad más organizada”, (José Irme Calderón Patiño, administrador de las zonas especiales de parqueo en Manizales).

Mediante este servicio se brinda empleo a 220 personas de población vulnerable organizada en tres grupos: adultos mayores, madres cabeza de hogar y personas con discapacidad quienes conforman la mayoría del equipo.

“En la ciudad no había una normativa para el parqueo de vehículos, lo cual generaba una problemática con el uso del espacio público, de allí nace la idea de crear una regulación y al mismo tiempo, como ya se hacía en otras partes del mundo, dar la oportunidad para que las personas en situación vulnerable puedan tener un sustento para sus familias”, (Administrador de las Zonas especiales de parqueo, quien es invidente hace 17 años).

Es importante mencionar que este programa no genera un contrato laboral, sino un proceso de ocupación terapéutico en el que ellos reciben una compensación entre \$40 y \$50 mil pesos diarios, durante seis horas que prestan el servicio. Y con algunas personas que tienen posibilidad de desarrollo se realiza el contacto para su vinculación laboral con empresas aliadas.

El proyecto que inició con 19 zonas especiales de parqueo y que hoy tiene 153 espacios en la ciudad, se realiza gracias al apoyo de la Secretaría de Salud y a la Secretaría de Transporte de Manizales.

Las zonas especiales de parqueo en Armenia

El Plan de Ordenamiento Territorial de Armenia es el instrumento que regula el uso del suelo y la planificación urbana en la ciudad de Armenia. En él se establecen las políticas, normas y directrices para la distribución de las zonas de parqueo en la ciudad, así como para el desarrollo de la infraestructura de movilidad y transporte.

El POT de Armenia define los tipos de zonas de parqueo, la cantidad de espacios necesarios en diferentes áreas de la ciudad (según el uso del suelo y la densidad de población), así como los criterios para su ubicación y dimensionamiento.

Es importante señalar que el Plan de Ordenamiento Territorial de Armenia también incluye regulaciones específicas para incentivar el uso de transporte público, promover la movilidad sostenible y reducir la congestión vehicular en la ciudad.

Armenia puede ser una de las primeras ciudades intermedias de Colombia que logra organizar muy bien sus espacios en el centro y las áreas comerciales. (Diario Crónica del Quindío). Muchas de las Zonas especiales de parqueo decretadas y demarcadas por el gobierno municipal en varias calles de la ciudad, se ven vacías, o a medio ocupar, después de quince días de haber empezado su operatividad. Y es lógico. Incluso, se podría decir que ese fenómeno demuestra que están sirviendo, que están cumpliendo la función para la cual fueron creadas.

Son cincuenta zonas, atendidas con 120 empleos creados por la alcaldía a través de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Armenia, donde se ubicaron personas de diferentes condiciones, algunos de ellos venían trabajando en esos mismos sectores como ‘cuidadores de carros’. Se dejaron aquellos que cumplieron requisitos, pues a muchos se les pidió llenar la documentación y simplemente no quisieron hacerlo.

La ciudad se observa con mejores espacios para la movilidad, pues los ciudadanos están entendiendo que el objetivo de esas zonas, cuyo valor por hora o fracción para el parqueo es de \$4.500, mucho más costoso que en un parqueadero privado, es precisamente crear cultura ciudadana, para que no se dejen los vehículos en cualquier parte, al desgaire, provocando

trancones. Y el segundo hecho positivo es que los propietarios de parqueaderos privados han visto mejorar su ocupación, pues el precio por hora o fracción es inferior al de las zonas especiales de parqueo.

Sin duda, esta es una decisión importante para organizar la ciudad. Algunas personas están pensando que el alto costo del parqueo en las zonas especiales es un abuso para el ciudadano. Y lo piensan porque tienen la mala costumbre de dejar sus vehículos abandonados en las calles, y ‘tirarle’ a un cuidandero cualquier moneda. Se equivocan estas personas, pues la medida no solo organiza, sino que da seguridad a los ciudadanos en general. Los carros que se parquean en las Zonas especiales de parqueo tienen un seguro contra robo hasta por un millón de pesos. Esa garantía no la ofrecen ni siquiera los parqueaderos privados. Esta misma situación se vive en Garzón.

Figure 28: Zona especial de parqueo en Armenia (Quindío)



Fuente: cronicadelquindio.com - bing.com

Zonas especiales de parqueo en Bucaramanga

Plan de Ordenamiento Territorial de Bucaramanga (POT):

El Plan de Ordenamiento Territorial de Bucaramanga es el instrumento que regula el uso del suelo y la planificación urbana en la ciudad de Bucaramanga. En él se establecen las políticas, normas y directrices para la distribución de las zonas de parqueo en la ciudad, así como para el desarrollo de la infraestructura de movilidad y transporte.

El POT de Bucaramanga define los tipos de zonas de parqueo, la cantidad de espacios necesarios en diferentes áreas de la ciudad (según el uso del suelo y la densidad de población), así como los criterios para su ubicación y dimensionamiento.

Es importante señalar que el Plan de Ordenamiento Territorial de Bucaramanga también incluye regulaciones específicas para incentivar el uso de transporte público, promover la movilidad sostenible y reducir la congestión vehicular en la ciudad.

Figure 29: Zonas especiales de parqueo en Bucaramanga



Fuente: Diario Vanguardia liberal

Al Municipio se le criticó el hecho de haber demarcado zonas especiales de parqueo sin siquiera tener una reglamentación oficial. (Foto: / Vanguardia Liberal). La Alcaldía de Bucaramanga presentó ante el Concejo su propuesta para regular y definir las Zonas especiales de parqueo, así como las tarifas oficiales y la forma como se deberían administrar.

Se trata del Proyecto de Acuerdo 044, mediante el cual se reglamentaría el denominado: ‘Sistema de Estacionamiento Regulado Transitorio’.

Figure 30: Zonas especiales de parqueo en Bucaramanga



Fuente: Diario Vanguardia liberal

La iniciativa busca crear la tasa por derecho de parqueo en las vías públicas, conforme con lo establecido en el artículo 28 de la ley 105 de 1993. Según el director de Tránsito de Bucaramanga, “la autorización de ese cobro es necesaria para poder fijar una tarifa del servicio en las llamadas Zonas especiales de parqueo”.

Cabe destacar que en la ciudad hay varios de estos espacios, que ya han sido demarcados. En su momento se determinó que su uso iba a ser gratuito, mientras se regulaba el cobro de estos sitios de parqueo, pero comerciantes de Cabecera denunciaron que hay personas que se están lucrando y cobrándoles a los conductores que se parquean en esos puntos.

Las Tarifas En Bucaramanga

En el Proyecto de Acuerdo, presentado al Cabildo, la Alcaldía de Bucaramanga señala que, para determinar el valor de la tarifa de la tasa por el derecho de parqueo sobre las vías públicas, se tomó una muestra de 119 tarifas de hora de parqueaderos de carros y 165 de estacionamientos de motocicletas, en los sectores de Cabecera y Centro.

Según ese estimativo, se calculó que la media aritmética por hora de dichas mediciones, oscilaría entre \$ 4.500 y \$ 7.000, dependiendo de la ubicación de la zona de parqueo a ocupar.

Según el Proyecto de Acuerdo, los ingresos provenientes del recaudo de la tasa, por el derecho de parqueo sobre las vías públicas, se destinarán a la adecuación, dotación, señalización y mantenimiento de estas mismas zonas de estacionamiento regulado transitorio.

Bucaramanga tiene 5 Zonas distintas para parquear en vías públicas

Luego de varios meses, las autoridades lograron que el concejo reglamentara los sitios de estacionamiento, en áreas públicas. (CARACOL RADIO BUCARAMANGA/Bucaramanga/ 01/08/2017 - 18:53 COT)

Figure 31: Zonas especiales de parqueo en Bucaramanga



Fuente: Diario Vanguardia Liberal

La Dirección de Tránsito de Bucaramanga tiene establecidas 15 áreas para que los conductores de carros y motos se puedan estacionar, en vías públicas. Las autoridades creen que será una manera de acabar con la invasión del espacio público y poner freno a la costumbre de dejar los vehículos en cualquier parte.

En ese sentido, las autoridades locales determinaron la creación de las Zonas de Estacionamiento Regulado Transitorio (ZERT), con aprobación del concejo. Además de las Zonas especiales de parqueo, aquellas áreas donde los conductores de carros pueden dejar el vehículo por cierto tiempo, con el pago de un determinado valor, habrá otras franjas de estacionamiento permitidas:

Zonas Amarillas: Los conductores de vehículos de servicio público individual y de turismo podrán hacer paradas momentáneas que requieran realizar, sin retiro del conductor y sin cobro.

Zonas Café: Están destinadas al estacionamiento temporal, sin cobro, de los vehículos que transportan mercancía, pero solamente mientras realizan las maniobras de cargue y descargue.

Zonas de Emergencia: Reservadas exclusivamente al estacionamiento temporal de vehículos que atienden ese tipo de situaciones.

Zonas de Estacionamiento Restringido, que son partes de la vía delimitadas por las autoridades competentes en áreas adyacentes a instalaciones militares o de Policía, teatros, bancos, hospitales entidades oficiales y de socorro, iglesias, establecimientos industriales y comerciales, en las cuales solo podrán estacionar los vehículos autorizados.

La Dirección de Tránsito de Bucaramanga informó que todas las Zonas (ZERT), de estacionamiento Regulado Transitorio deberán estar debidamente señalizadas; las dimensiones de las celdas para carros serán de 5,50 x 2,50 m; las de motocicleta de 1,50 x 2,50 m. y las de vehículos de personas en situación de discapacidad de 5,50 x 3,70 m.

Cada ZERT debe destinar como mínimo un 10% del total de celdas habilitadas para el uso de las motos y al menos un 2% para el uso de vehículos de personas en condición de discapacidad y/o movilidad reducida.

Figure 32: Zonas ZERT en Bucaramanga



Fuente: 5bfc481210bc7.jpeg elpais.com.co

Figure 33: Zona Azul en Bucaramanga



Fuente: Caracol.com.co. Redacción Digital BLU Radio Bucaramanga

De acuerdo con el proyecto 059, la Alcaldía de Bucaramanga adoptó medidas para el estacionamiento de **vehículos y parqueaderos**.

Se denomina Zonas de Estacionamiento Regulado Transitorio, “áreas ubicadas sobre un costado de la calzada, debidamente marcadas y señalizadas (Foto 27), destinadas y autorizadas de forma restringida y regulada para el estacionamiento en paralelo de vehículos”, explica el texto.

Según el propósito se clasifican en zona azul, amarilla, café, de emergencia y de estacionamiento restringido; de estas, la única que tendrá un cobro regulado será la azul y todas tendrán horarios y restricciones diferentes.

La alcaldía tiene el convenio para atender estas zonas, con personas en condición de discapacidad. El sistema de administración, control y recaudo estará a cargo del municipio de Bucaramanga a través de la Dirección de Tránsito. Las tarifas según se estableció están fijadas por la secretaría del interior con base en un estudio económico, de costos y financiero.

Los recursos que se recaudan, producto de estacionamientos temporales tienen una destinación específica para financiar las inversiones y costos asociados a la adecuación, mantenimiento, señalización vial y operación del sistema y espacios públicos de la ciudad.

5.1.2.3. Zonas de Parqueo Regulado, una estrategia "Global" que apoya la movilidad

“las zonas especiales de parqueo en Pereira no se han eliminado realmente, lo que se gestó fue el borrador de la señalización horizontal y el levantamiento de los tableros azules;

en las zonas de parqueo como tal. Se encontraron vehículos parqueados sin pagar ningún valor, en lo que antes era zona regulada, hoy es parqueadero público gratuito. La excepción está en la calle 18 entre 8 y 9 donde hay guarda de tránsito, juiciosamente todo el día pitando y regulando el proceso de evitar que vehículos insistentemente pretendieran parquear” (Escrito Por Carlos Olivares Santos El 24-05-2016, La Opinión. Comentarios-Pereira).

Pero este ejercicio no solo está en auge en Colombia, por su demostrada eficacia para evitar que el espacio público de movilidad se ocupe de manera indiscriminada, el banco Interamericano de desarrollo – BID, viene publicando desde 2013 informes sobre políticas de estacionamiento y políticas de reducción por congestión vehicular, estudio que da cuenta de las estrategias que apoyan el desestimulo del uso del vehículo en américa latina y que se centra en estrategias que apoyan la movilidad como el cobro por congestión y la ocupación de Zonas de estacionamiento Regulado en vía, para lo cual se abanderan en el citado documento a Argentina, Brasil, Chile, Colombia y México. (Banco Interamericano de Desarrollo BID , 2023)

Se relata en el informe ejecutivo del BID, que el modelo emana de los cobros por congestión que se dieron inicialmente en Londres y que rápidamente migraron a la unión americana, donde hoy las ciudades medianas y grandes lo contemplan como apoyo al orden siendo la más exitosa San Francisco.

España en Europa, es el Pionero del proceso de cobro en las Zonas de Estacionamiento Regulado Transitorio(ZERT), su desarrollo tecnológico y apalancamiento en las tics, hacen que hoy desde el celular en algunas ciudades como Zaragoza, se pueda generar reserva y pagar la zona de estacionamiento en vía pública que se va a ocupar a un costo hasta de €5

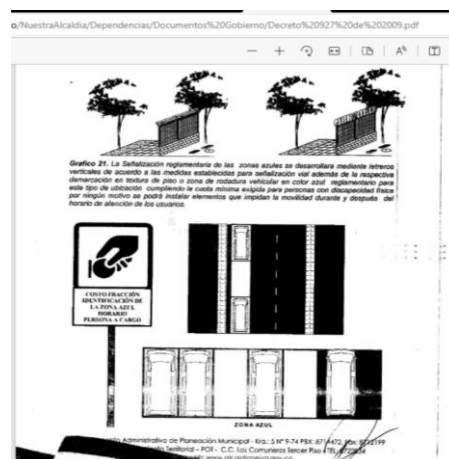
euros promedio la hora, 52 ciudades del país Ibérico cuentan con ZERT con una limitante, el usuario no puede ser sujeto activo de más de dos tiquetes por día.

5.1.3. LAS ZONAS ESPECIALES DE PARQUEO A NIVEL REGIONAL

5.1.3.1. Zonas especiales de parqueo en Neiva

Son dieciséis los puntos establecidos en el Plan Maestro de Espacio Público de Neiva para el funcionamiento de las zonas de parqueo al aire libre. (Alcaldía del municipio de Neiva, 2009).

Figure 34: Fotocopia Tema Zonas Azules en el Plan Maestro de Parquederos de Neiva



Fuente: Decreto 927 de 2009.pdf (alcaldianeiva.gov.co)

Figure 35: Zonas especiales de parqueo Neiva- Diario La Nación



Fuente: Diario La Nación.com.co

En el Plan Maestro de Espacio Público de Neiva se establecieron dieciséis puntos en donde funcionan las zonas especiales de parqueo; sin embargo, este mismo plan faculta a la Administración Municipal para definir nuevas áreas.

Las Zonas especiales de parqueo en Pitalito (Huila)

Figure 36: Orientador Zonas especiales de parqueo en Pitalito



Fuente: Diario La Nación.com.co

Antonio María Pérez a sus 71 años resultó seleccionado y desde el año 2014, administra una de las Zonas especiales de parqueo, recientemente demarcadas y puestas al funcionamiento en el sector urbano de Pitalito.

Este espacio está en el margen derecho de la calle 8 con Carrera 4, autorizado para el parqueo de vehículos. Don Antonio madruga desde la 6:00 de la mañana para vigilar que no les pase nada o sean objeto de hurto.

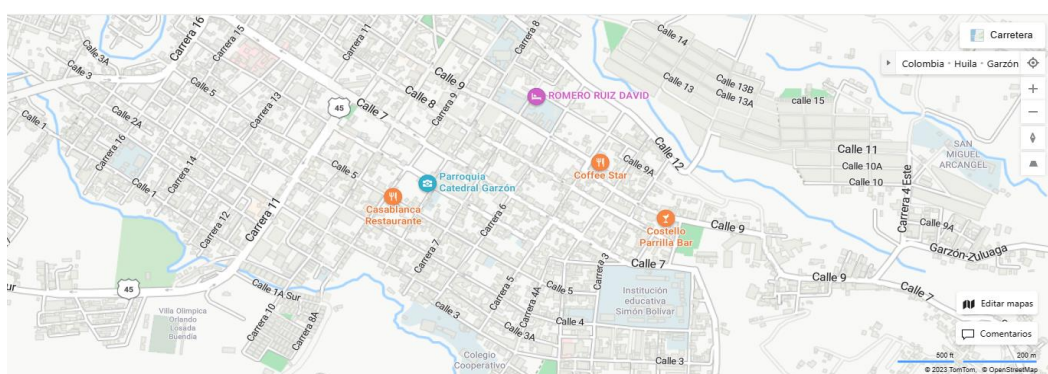
“Esta zona azul, yo la venia promoviendo para que fuera autorizada desde hace unos diez años en ese tiempo el Alcalde era Germán Calderón, pero después las otras administraciones no retomaron el programa de las zonas especiales de parqueo, solo hasta la administración del Dr. Pedro Martín Silva, nuevamente las colocho en funcionamiento para que las administremos personas de bajos recursos o en estado de discapacidad”, dijo.

“Este trabajito nos da la oportunidad de sentirnos útiles a la sociedad, es mejor que sentarnos a pedir limosna sentado en un andén”

MARCO GEOGRÁFICO

Garzón es un municipio ubicado al suroriente del departamento del Huila, limitando por el norte con Gigante, por el sur con el municipio de Guadalupe, al sureste con Altamira, por el oriente con el departamento del Caquetá, y por el occidente con el municipio del Agrado. Debido a su topografía, se encuentra subdividida en distintas regiones:

Figure 37: Imagen Área centro de garzón



Fuente: Bing Mapas: indicaciones, planificación de viajes, cámaras de tráfico y mucho más

Figure 38: Mapa municipio de Garzón y sitios con problema de parqueo



Fuente: mapa geográfico de Garzón Huila

El gráfico 5 muestra la zona más afectada de Garzón por el tema de movilidad, acompañado de algunas fotos que señalan las vías y lugares que hoy deben ser revisados con mayor detalle, aplicando las normas legales vigentes.

MARCO LEGAL

Figure 39: Normas legales zonas especiales de parqueo



Fuente: Elaboración propia

El Gráfico 6, muestra las normas legales que deben ser tenidas en cuenta en el proyecto de las zonas especiales de parqueo. Pueden ser consultadas en el Anexo del estudio,

y aquellas que se relacionen con el Plan Básico de Ordenamiento Territorial del municipio, aún pendiente de aprobación.

El Plan Maestro de Espacio Público de conformidad con lo establecido en la ley 1083 del 2006 (Función Pública, 2006), por medio del cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana y sostenible y se dictan otras disposiciones en los artículos 1, y 2, Los Alcaldes de los municipios y distritos tendrán un plazo de dos (2) años contados a partir de la promulgación de la presente ley, para adoptar mediante Decreto los Planes de Movilidad en concordancia con el nivel de prevalencia de las normas del respectivo Plan de Ordenamiento Territorial.

La Ley 361 de 1997 (Función Pública, 1997), se estable los mecanismos de integración social de las personas con limitación y se dictaron otras disposiciones.

La Ley 105 de 1993 (Función Pública, 1993), establece en su artículo 2º, que corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

El Artículo 1º del decreto ley 1504 de 1998 (Senado de la República, 1998), es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece el interés general sobre el particular. En el cumplimiento de la función pública del urbanismo, los municipios y distritos deberán dar prelación a la planeación, construcción, mantenimiento y protección del espacio público sobre los demás usos del suelo.

Contrato de Comodato Precario: En el Título XXX, Libro Cuarto del Código Civil (Senado de la República, 2023), se reglamenta el contrato de comodato y especialmente la

figura del comodato precario. Así, el Código de Bello, en el artículo 2174, conceptualiza al comodato o préstamo de uso como un contrato en que una de las partes entrega a la otra gratuitamente una especie, mueble o raíz, para que haga uso de ella, y con cargo de restituir la misma especie después de terminado el uso. Tal contrato se perfecciona por la tradición de la cosa, que debe ser entendida como la entrega de la especie.

El artículo 2194 señala, por su parte, que el comodato toma el carácter de precario si el comodante se reserva la facultad de pedir la restitución de la cosa prestada en cualquier tiempo.

Finalmente, el artículo 2195, inciso primero del Código Civil señala que se entiende precario cuando no se presta la cosa para un servicio particular ni se fija tiempo para su restitución.

Se puede definir al comodato precario como un contrato en que una de las partes entrega a la otra gratuitamente una especie, sea mueble o inmueble, para que la use y restituya la cosa en el momento que lo exija el comodante, ya sea, porque el comodante se reservó la facultad de pedir su restitución en cualquier tiempo, o bien, a consecuencia de que la cosa no fue prestada para un determinado servicio ni se fijó plazo para su restitución. (Acuña, 2018)

En consecuencia, son tres las hipótesis de comodato precario contempladas en nuestra legislación civil:

- 1) Si el comodante se reserva la facultad de pedir la restitución de la cosa prestada en cualquier tiempo. (art. 2194 del Código Civil).
- 2) Si la cosa no se presta para un servicio particular. (art. 2195 inc. 1°).

3) Si no se fija tiempo para su restitución. (art. 2195 inc. 1°).

MARCO CONCEPTUAL

Este ítem pretende aclarar los principales conceptos que son requeridos en la investigación, para un mejor entendimiento, así:

ACCESIBILIDAD: Condición que permite en cualquier espacio o ambiente exterior o interior, el fácil y seguro desplazamiento, y la comunicación de la población en general y en particular, de los individuos con discapacidad y movilidad y/o comunicación reducida, ya sea permanente o transitoria.

ACERA: Parte lateral de una calle o carretera destinada al paso de los peatones

AYUDAS TÉCNICAS: Para efectos del presente decreto, son ayudas técnicas aquellos elementos que, actuando como intermediarios entre la persona con alguna discapacidad y el entorno, a Través de medios mecánicos o estáticos, facilitan su relación y permiten una mayor movilidad y Autonomía mejorando su calidad de vida.

AYUDAS VIVAS: Para efectos de este decreto, son ayudas vivas los animales de asistencia que facilitan la accesibilidad de las personas con discapacidad.

APOYO ISQUIÁTICO: Soporte ubicado en forma horizontal para apoyar la cadera cuando una persona se encuentre en posición pie-sedente

BAHIA: Son elementos de la sección Vial que pretenden generar condiciones para paradas momentáneas, sin disminuir la capacidad de la vía, ni perturbar la circulación

vehicular. Las Bahías de parada para transporte público (buses y taxis) tendrán un ancho de tres (3.00) metros y una longitud que depende del número de vehículos de servicio público que requieran parar en ella. Estas Bahías se podrán construir utilizando la Zona Verde Pública de la sección de la Vía. Se construirán de acuerdo con las especificaciones geométricas contempladas.

BARRERAS FÍSICAS: Se entiende por barreras físicas, todas aquellas trabas y obstáculos físicos que limiten o impidan la libertad de movimiento o normal desplazamiento de las personas.

DEFICIENCIA: Es toda pérdida o anormalidad de una estructura o función cognitiva, mental, Sensorial o motora.

- **Mental:** Alteración en las funciones mentales o estructuras del sistema nervioso, que perturban el comportamiento del individuo, limitándolo principalmente en la ejecución de actividades de interacción y relaciones personales de la vida comunitaria, social y cívica.

- **Cognitiva:** Alteración en las funciones mentales o estructuras del sistema nervioso, que limitan al individuo principalmente en la ejecución de actividades de aprendizaje y aplicación del Conocimiento.

- **Sensorial Visual:** Alteración en las funciones sensoriales, visuales y/o estructuras del ojo o del sistema nervioso, que limitan al individuo en la ejecución de actividades que impliquen el uso exclusivo de la visión.

- **Sensorial Auditiva:** Alteración en las funciones sensoriales auditivas y/o estructuras del oído o del sistema nervioso, que limitan al individuo principalmente en la ejecución de actividades de comunicación sonora.

- **Motora:** Alteración en las funciones neuromusculoesqueléticas y/o estructuras del sistema nervioso y relacionadas con el movimiento, que limitan al individuo principalmente en la ejecución de actividades de movilidad.

DISCAPACIDAD: Es toda restricción en la participación y relación con el entorno social o la limitación en la actividad de la vida diaria, debida a una deficiencia en la estructura o en la función motora, sensorial, cognitiva o mental.

EQUIPO DE TRANSPORTE ACCESIBLE: Es aquel que sirve para la movilización de todo tipo de personas y que además está acondicionado especialmente para el transporte de personas con movilidad reducida.

MOVILIDAD Y/O COMUNICACIÓN REDUCIDA: Es la menor capacidad de un individuo para desplazarse de un lugar a otro y/o obtener información necesaria para movilizarse o desenvolverse en el entorno.

PARQUEADEROS. ARTÍCULO 176. Se entiende por parqueadero o garaje público, el construido en el suelo o subsuelo o propiedad horizontal de los locales o predios urbanos cuya destinación y/o actividad predominante es al arrendamiento de espacios para estacionar y cuidar automotores dentro de una edificación construida para tal fin, o de un predio habilitado con el mismo objeto, el cual se explota con ánimo de lucro. El parqueadero debe estar debidamente acondicionado, con las medidas de protección; visiblemente identificado y, en lo posible cementado y/o pavimentado, y también vigilado cumpliendo con las normas ambientales vigentes.

PLAN BASICO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL: Se enmarca en la ley 388 de 1.997 y constituye la estructuración de las directrices sobre las cuales se basarán las

determinaciones de los futuros escenarios físicos conforme, a la reestructuración de sus características económicas, culturales, ecológicas, ambientales, patrimoniales y turísticas para el Municipio de Garzón. Se ha elaborado una propuesta para revisión del PBOT, pero ya quedará para la nueva administración. (Alcaldía Municipal de Garzón en Huila , 2023)

RUNT. El Registro Único Nacional de Tránsito es el sistema que permite registrar, gestionar y mantener actualizada, centralizada, autorizada y validada la información sobre el Registro Nacional de Automotores, Registro Nacional de Conductores, Registro Nacional de Empresas de Transporte Público y Privado, Registro Nacional de Licencias de Tránsito, Registro Nacional de Infracciones de Tránsito, Registro Nacional de Centros de Enseñanza Automovilística, Registro Nacional de Seguros, Registro Nacional de Personas Naturales o Jurídicas, Públicas o Privadas que Prestan Servicios al Sector Público, Registro Nacional de Remolques y Semirremolques, Registro Nacional de Accidentes de Tránsito, Registro Nacional de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsada, entre otros, de acuerdo con lo establecido en los artículos 8 y 9 de la Ley 769 de 2002 (Senado de la república, 2002) y el artículo 11 de la Ley 1005 de 2006.

SEMÁFORO ACCESIBLE: Aquel diseñado para ser utilizado por los peatones, en especial por personas con discapacidad visual, sillas de rueda, niños y personas de estatura reducida.

SEÑALIZACIÓN MIXTA: Aquella que contiene información que combina al menos dos tipos o formas de dar a conocer el mensaje, puede ser visual- sonora, visual- táctil o táctil - sonora.

SEÑALIZACIÓN SONORA: Es la que mediante sonidos efectúa la comunicación con el usuario, para que pueda actuar.

SEÑALIZACIÓN TÁCTIL: Se denomina así aquella que mediante el sentido del tacto es percibida por el usuario. Se puede utilizar el Sistema Braille o mensajes en alto o bajorrelieve, para establecer la comunicación con el usuario a efecto de lograr su actuación.

SEÑALIZACIÓN VISUAL: Es la que, mediante figuras, pictogramas o texto, efectúa la comunicación en forma visual con el usuario para que pueda actuar.

SÍMBOLO GRÁFICO DE ACCESIBILIDAD: Corresponde al símbolo usado para informar al público que lo señalado es accesible, franqueable y utilizable por todas las personas. Los requisitos y características de este símbolo están definidos en la Norma Técnica ICONTEC NTC -4139 (Ministerio de Salud, 2018), Accesibilidad de las personas al medio físico, símbolo gráfico. características, o aquella que el Ministerio de Transporte establezca o adopte.

TRANSPORTE MIXTO: Es el traslado de manera simultánea, en un mismo equipo, de personas, animales y/o cosas.

ZONAS VIALES: Son las áreas destinadas al desplazamiento de vehículos, cargas y peatones, con sus bahías de parqueo ocasional y las respectivas áreas de control ambiental. Las vías, tanto las que sean bienes de uso público como las que no lo sean, son parte del espacio público. Las vías son por regla general bienes de uso público y solo excepcionalmente están afectadas al uso privado o restringido, lo cual no significa que por ello carezcan de las condiciones para ser calificables como espacios públicos.

ZONAS VIALES DE USO PÚBLICO: Entre las zonas viales de uso público se definen las siguientes: a). Las áreas para vías adquiridas por el municipio o cedidas al mismo, mediante escritura pública y que conformaran el sistema vial general. b). Las vías correspondientes a la red local de una urbanización, cedidas gratuitamente al municipio por el urbanizador, mediante escritura pública. C). Los pasajes, puentes, estacionamientos públicos y en general las obras de ingeniería para el servicio e idoneidad del sistema vial.

ZONAS VIALES DE USO RESTRINGIDO: Son zonas viales de uso restringido las siguientes:

- a. Las vías privadas comunales de las agrupaciones y conjuntos, de las cuales harán parte las plazoletas, accesos y bahías que se prevean para facilitar la circulación.
- b. Las zonas privadas de circulación peatonal en los complejos arquitectónicos.
- c. Las áreas de estacionamiento privado, excepto los garajes que constituyan unidades prediales de uso privado o parte de ellas.

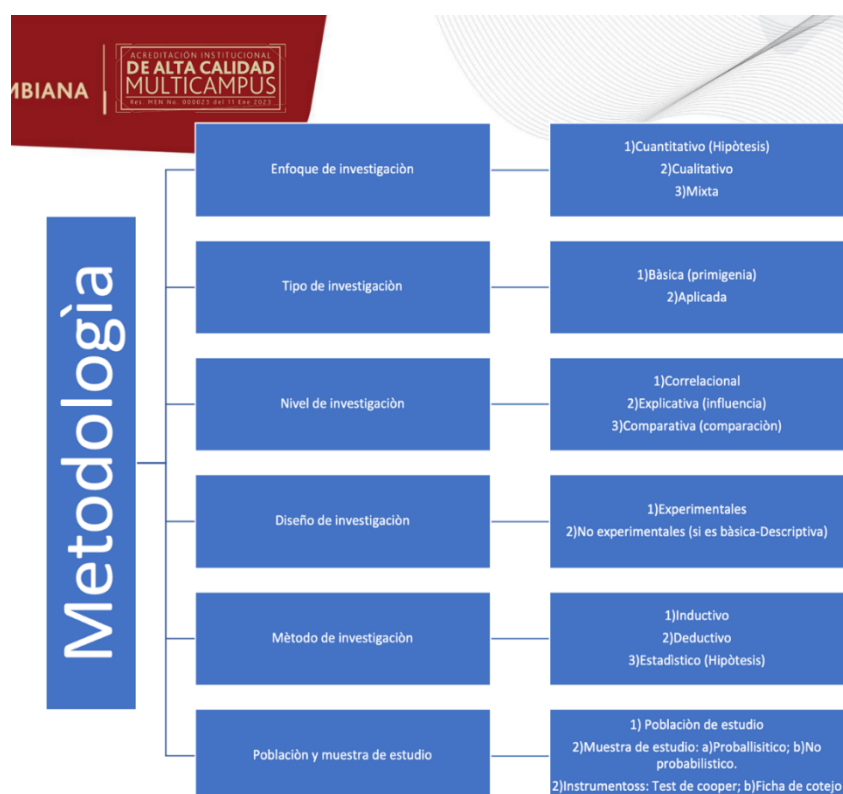
6. DISEÑO METODOLÓGICO

6.1 TIPO DE INVESTIGACIÓN

La presente investigación aplicará la investigación descriptiva. Los estudios muestran, narran, reseñan o identifican hechos, situaciones, rasgos, características de un objeto de estudio, o se diseñan productos, modelos, prototipos, guías, etcétera, pero no se dan explicaciones o razones de las situaciones, los hechos, los fenómenos, etcétera.

El estudio sobre las zonas especiales de parqueo, se enmarca en este tipo de investigación, ya que identifica hechos, situaciones, comportamientos de la población del municipio de Garzón, frente a tema que están afectando la movilidad como el mototaxismo, incremento del nivel de accidentalidad, inseguridad entre otros. (Investigación descriptiva, Bernal, pag.113). (Bernal Torres, 2010).

Figure 40: Análisis Metodológico



Fuente: Elaboración propia

6.2 ENFOQUE DE INVESTIGACIÓN

De acuerdo con el análisis realizado, la investigación tiene un enfoque mixto siendo este la combinación del enfoque cuantitativo y cualitativo; dentro de este enfoque la investigación cuantitativa se relaciona con la recolección de datos con base en la medición numérica y el análisis estadístico y desde el punto de vista cualitativo este estudio permite identificar el grado de satisfacción o no por parte de la población.

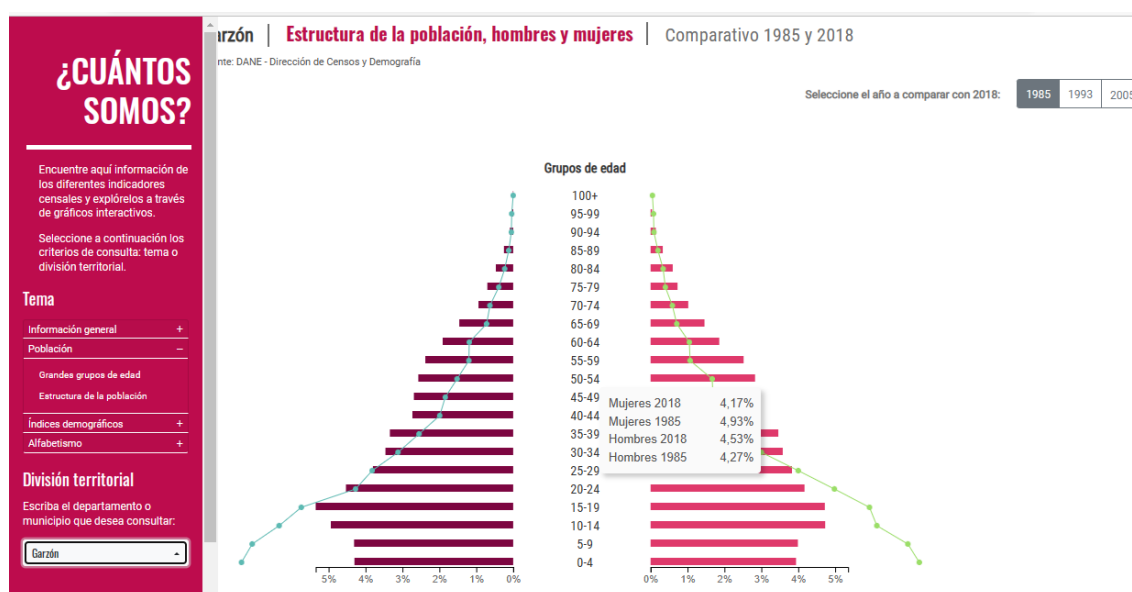
6.3 DETERMINACIÓN DE LA POBLACIÓN

La población Huilense proyectada por el DANE para el año 2023 se estima en 705.917 en la capital, 472,536 en los centros poblados para un total de 1.178.453 habitantes. (Dane, 2023)

Del mismo modo y como se indicó anteriormente, el municipio de Garzón tiene una población de 77.794 (año 2023), distribuida en 41,032 en la cabecera municipal y 36.762 en los Centros poblados y veredas. (Dane, 2023)

Para este estudio se tomó como base la población activa, mayor de 19 años. No se tuvo en cuenta la población menor.

Figure 41: Distribución de la población de Garzón por edad y Sexo al 2023



Fuente: dane.gov

Figure 42: Población por edades menores a 19 años en Garzón al 2018

Cuadro Población por edades menores a 19 años al 2018				
	Hombres	Mujeres	Total	Población
De 15 a 19 años	5,35	4,72	10,07	7.834
De 10 a 14 años	4,94	4,73	9,67	7.523
De 5 a 9 años	4,31	3,99	8,30	6.457
De 0 a 4 años	4,30	3,94	8,24	6.410
Total Población menor de 19 años			36,28	28.224
Total Población mayor de 20 años				49.570
Población Proyectada DANE				77.794
Fuente: DANE				
Elaboró: Grupo de Trabajo				

De acuerdo a la información obtenida por el DANE, al 2018, la población menor de 19 años representaba el 36,28% (28.224), es decir, para el cálculo de la muestra se parte de una población estimada de 49.570 personas.

6.4 DETERMINACIÓN DE LA MUESTRA

Según Bernal (2010, pág. 139) y Fracica (1988) “uno de los aspectos fundamentales para la realización de una investigación es la necesidad de conocer ciertas características de la población objeto de estudio”, a las cuales “se les conoce como variables y pueden ser de tipo cuantitativo o cualitativo” (p. 46). Estas variables se analizan a partir de sus necesidades, ya sea en términos de datos de promedios o totales para las variables cuantitativas, y de proporciones o totales para las variables cualitativas.

Fórmula para determinar el tamaño de la muestra en una población finita. (Bernal, pag,183), tomando como base la población proyectada al 2023 mayor de 19 años.

$$n = \frac{N \cdot Z^2 \cdot p \cdot q}{(N-1) e^2 + (Z^2 \cdot p \cdot q)}$$

Se toma la fórmula para población finita en la cual se identifican las siguientes variables, obteniendo en número de encuestas a aplicar, así:

Cuadro 6. Cálculo de la Muestra

N=	49.570	
Z=	95%	
P=	50%	
Q=	50%	
e=	5%	
Muestra=		90

Elaboró: Grupo de trabajo

Se elaborarán 90 encuestas en la comunidad de Garzón, mayor a 20 años

INFORMACIÓN PRIMARIA

Esta corresponde al levantamiento de la información que se tomará aplicando el instrumento estadístico llamado encuesta, con los resultados obtenidos como se presenta en el numeral 6.4

INFORMACIÓN SECUNDARIA

Es la obtenida por el investigador mediante consulta en libros, revistas especializadas o en páginas web de contenido científico. Como lo menciona Bernal (2010, pág. 192), no son la

fuentes originales de los hechos, sino que sólo los referencian. Este estudio muestra en la bibliografía los libros, revistas, documentos que fueron consultados y que se convirtieron en fuentes secundarias para la investigación realizada.

7. DESARROLLO DEL PROYECTO

ESTUDIO DE MERCADO

Título del Estudio: Análisis e identificación de las probables zonas a considerarse como especiales para el parqueo público en el municipio de Garzón.

Objetivos: El propósito de este estudio es determinar las zonas más adecuadas para implementar el proyecto, que contribuyan a mejorar la movilidad, a disminuir el nivel de polución, a darle un mejor uso al espacio público y la inseguridad que hoy impera en el municipio. Se busca evaluar la viabilidad del servicio.

Mercado objetivo: Se trabajan como muestra 49.570 personas, hombres y mujeres mayores de 19 años del municipio de Garzón.

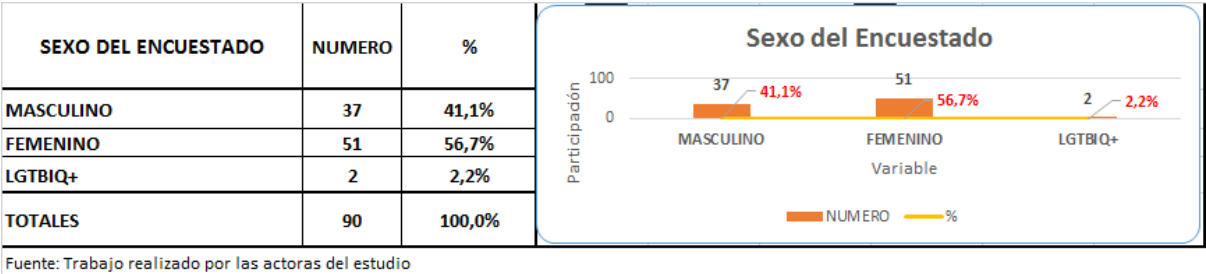
Datos Secundarios: Se tiene un acercamiento al proyecto en lo relacionado con precios por tarifa, de ciudades donde ya está funcionando, formas empresariales para su administración. Para Garzón la viabilidad precisamente nos dará la pauta.

Investigación primaria: Para el desarrollo de este estudio y con base en la muestra obtenida, se aplicaron noventa (90) encuestas, aplicadas durante tres (3) días a diferentes personas del municipio de garzón,

Resultados de la investigación realizada:

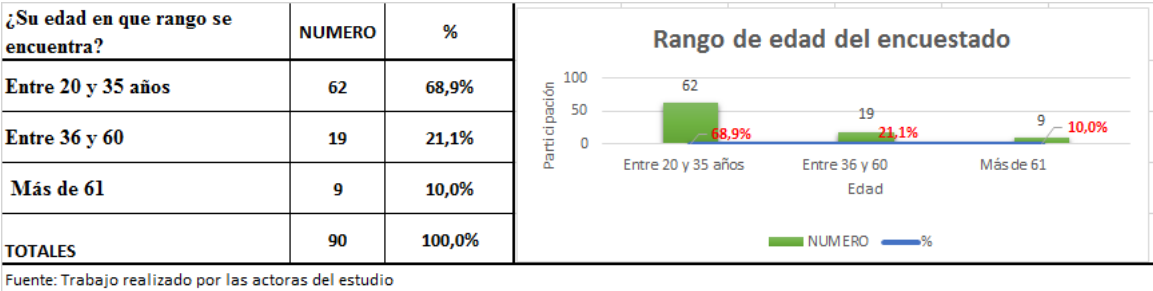
Con base en la encuesta aplicada, los siguientes son los resultados obtenidos:

Figure 43: Resultado 1



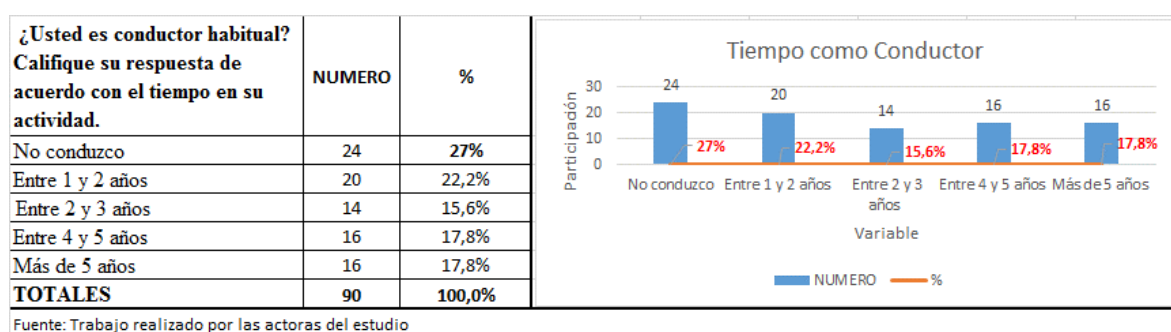
De los 90 encuestados el 41.1% (37) son hombres, el 56,7% (51) Mujeres y el 2,2% (2) de la comunidad lgtbiq+ (Lesbiana, Gay, Bisexual, Trans, Travesti, Intersexual, Queer y otras identidades no incluidas en las anteriores).

Figure 44: Resultado 2



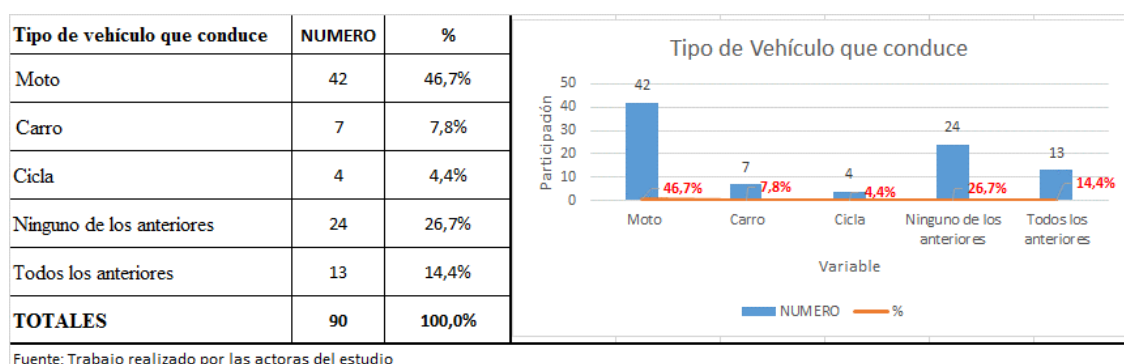
El 68,9% (62) se encuentran entre 20 y 35 años. El 21,1%(19) entre 35 y 60 años y el 10% (9) son mayores de 61 años.

Figure 45: Resultado 3



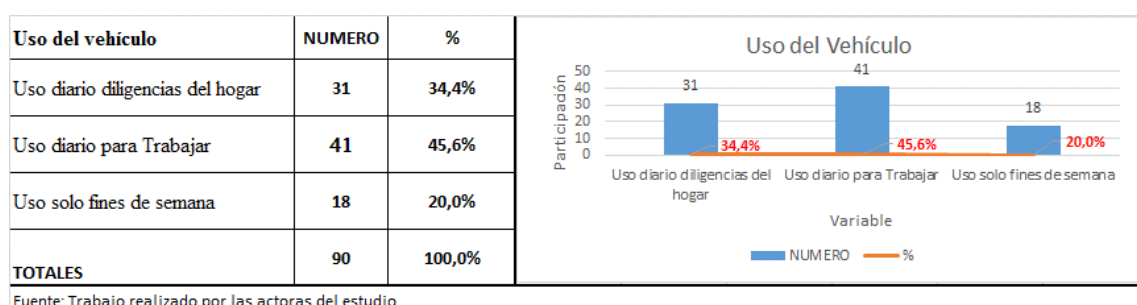
El 27% (24) de los encuestados no conduce habitualmente. El 22,2% (20) Llevan entre 1 y 2 años conduciendo; el 15,6% (14) entre 2 y 3 años; el 17,8% (16) entre 4 y 5 años y Otro 17,8%(16) tienen más de 5 años.

Figure 46: Resultado 4



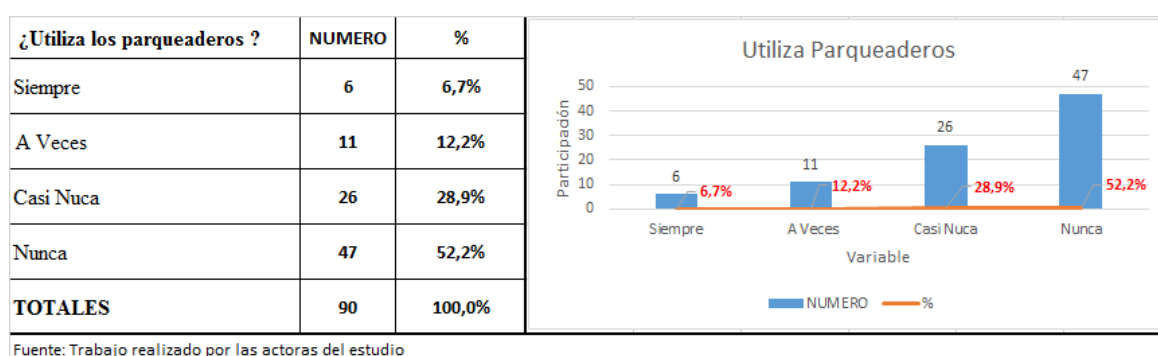
El 46,7%(42) personas conducen moto; el 7,8%(7) conducen carro; el 4,4% (4) cicla, el 26,7% (24) no conduce y el 14,4% (13) conducen todos los anteriores.

Figure 47: Resultado 5



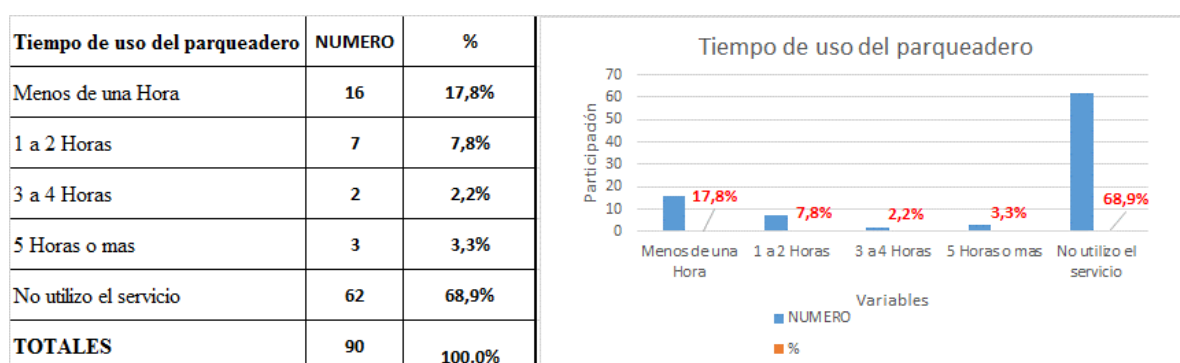
El 34,4% (31) utiliza el medio de transporte para hacer diligencias del hogar, el 45,6% (41) para su trabajo diario y el 20% (18) solo lo utiliza los fines de semana.

Figure 48: Resultado 6



El 6,7% (6) personas siempre utiliza el parqueadero, el 12,2% (11) a veces lo utiliza, el 28,9% (26) casi nunca lo hace, el 52,2% (47) nunca utiliza el parqueadero.

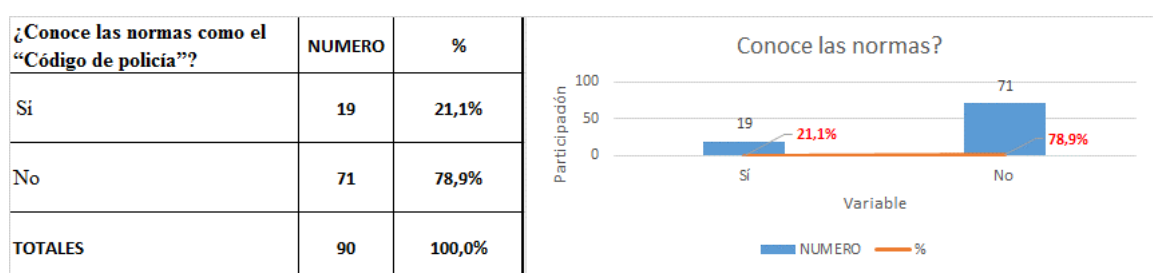
Figure 49: Resultado 7



Fuente: Trabajo realizado por las actoras del estudio

El 68,9% (62) de los encuestados no utiliza el parqueadero, el 17,8% (16) lo hace en un tiempo menor a una hora al día, el 7,8% (7) entre 1 y 2 horas al día, el 2,2% (2) de 3 a 4 horas y el 3,3% (3) 5 horas o más.

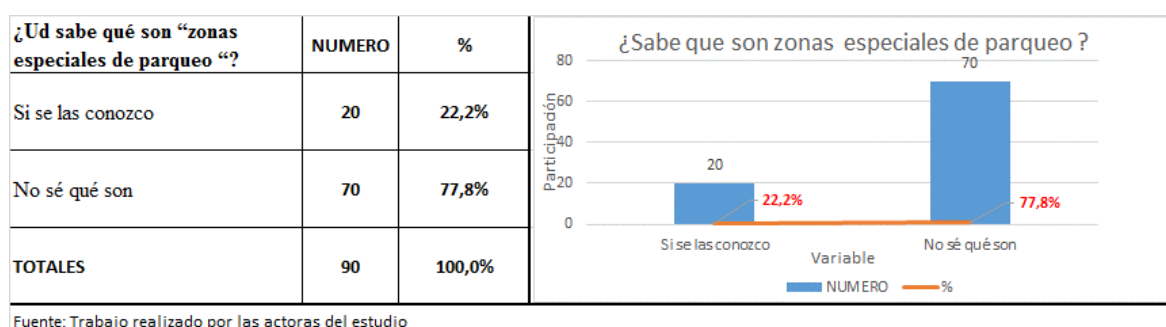
Figure 50: Resultado 8



Fuente: Trabajo realizado por las actoras del estudio

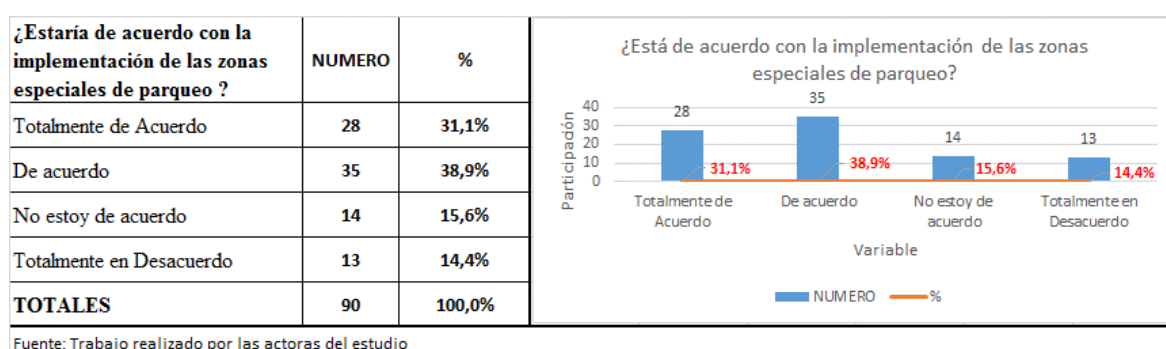
El 78,9% (71) de los encuestados no conoce las normas de tránsito como el código de policía y el 21,1% (19) si las conocen.

Figure 51: Resultado 9



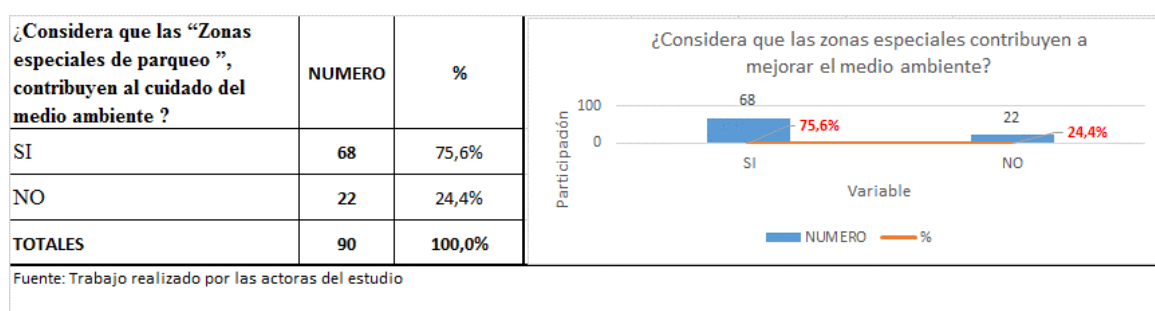
El 77,8% (70) de las personas encuestadas no saben que son las zonas especiales de parqueo, mientras que el 22,2% (20) si las conocen o han oído hablar de ellas.

Figure 52: Resultado 10



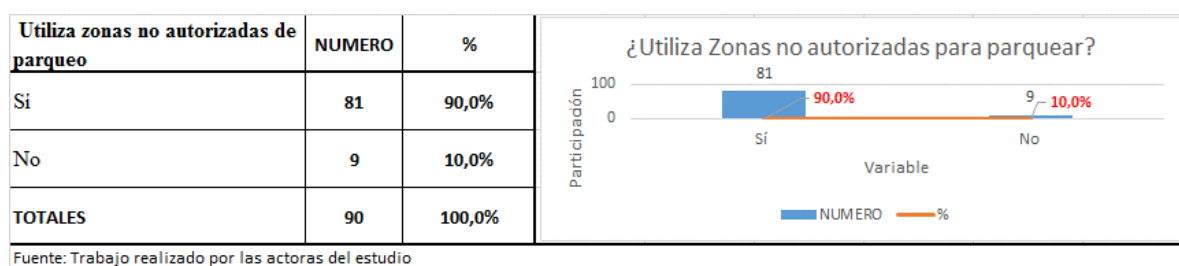
El 31,1% (28) de los encuestados, están totalmente de acuerdo con la implementación de las zonas especiales de parqueo, el 38,9% (35) están de acuerdo, el 15,6% (14) no están de acuerdo y para el 14,4% (13) están totalmente en desacuerdo.

Figure 53: Resultado 11



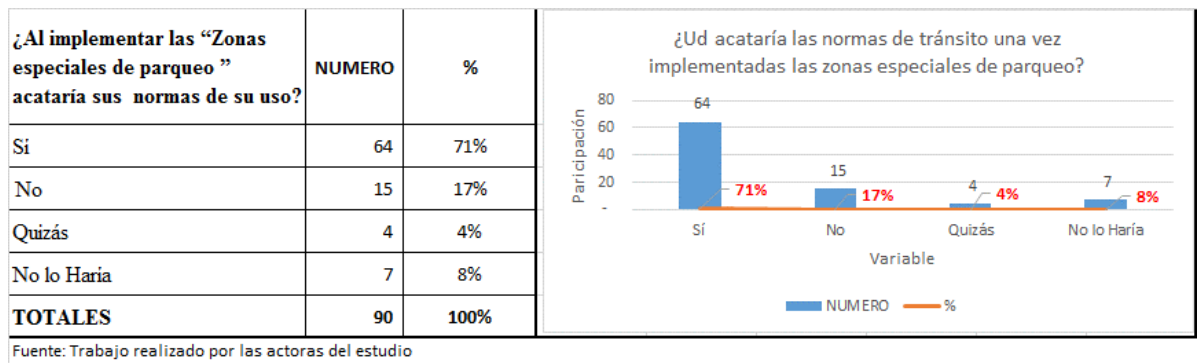
El 75,6% (68) de los encuestados consideran que las zonas especiales de parqueo contribuyen al cuidado del medio ambiente, y el 24,4% (22) No están de acuerdo.

Figure 54: Resultado 12



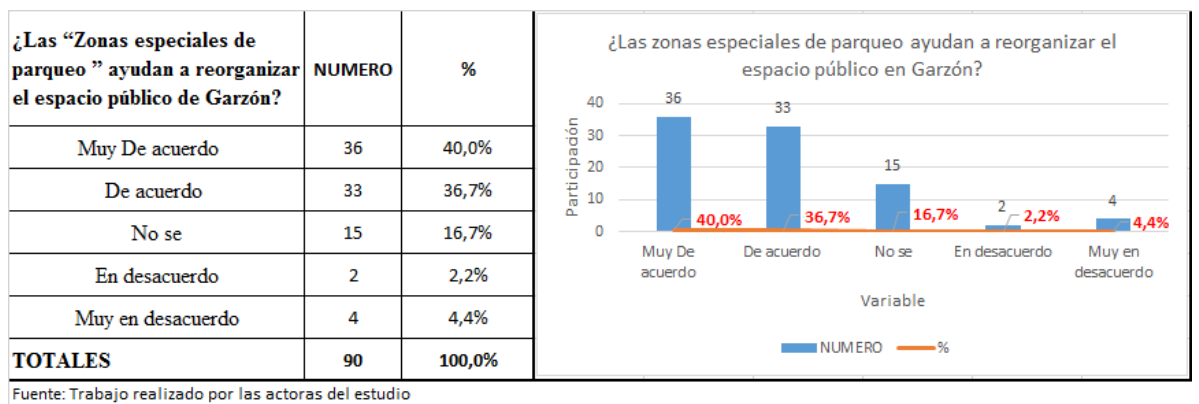
El 90% (81) de las personas utilizan zonas no autorizadas para parquear, mientras el 10% (9) si lo hacen.

Figure 55: Resultado 13



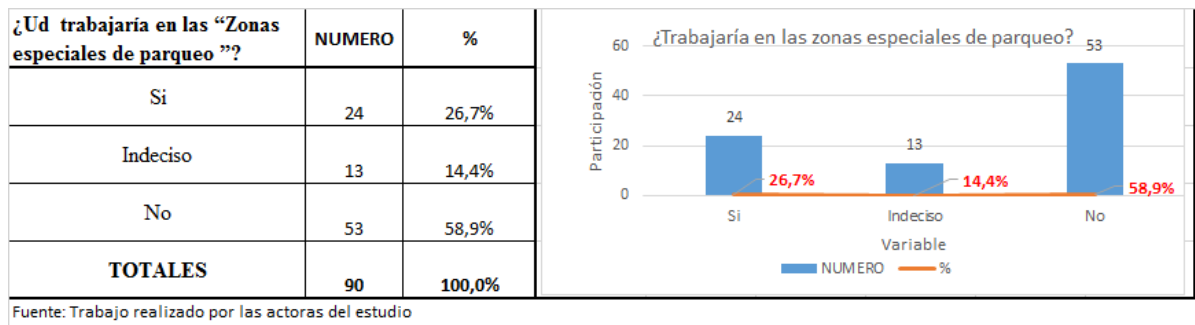
El 71% (64) de los encuestados cumplirá con el acatamiento de las normas legales una vez sea implementado el programa de zonas especiales de parqueo en Garzón, el 17% (15) cree que No lo hará, el 4% (4) quizás lo haga y el 8% (7) no las va a cumplir.

Figure 56: Resultado 14



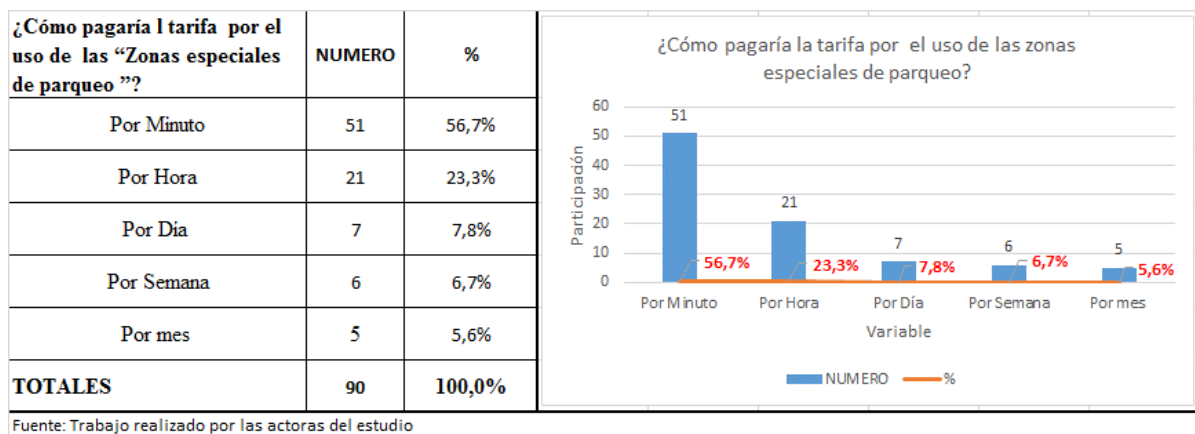
El 40% (36) de las personas están muy de acuerdo en que, el proyecto de las zonas especiales de parqueo si contribuirá a reorganizar el espacio público en el municipio de Garzón; el 36,7% (33) Están de acuerdo, el 16,7% (15) No saben que responder, el 2,2% (2) no lo consideran y el 4,4% (4) está muy en desacuerdo con esta consideración.

Figure 57: Resultado 15



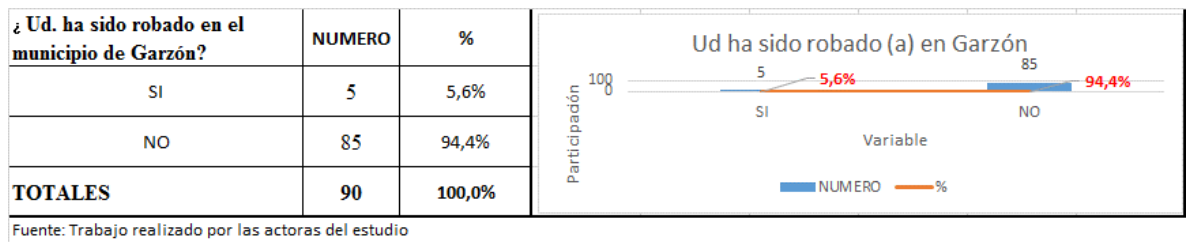
El 26,7% (24) de los encuestados estarían dispuestos a trabajar en el proyecto, el 14,4% (13) se encuentran indecisos y el 58,9% (53) no estarían interesados en trabajar en él.

Figure 58: Resultado 16



El 56,7% (51) de las personas consideran que las tarifas por el uso del servicio se deben cobrar por minuto, para el 23,3% (21) por hora, para el 7,8% (7) en forma diaria, el 6,7% (6) considera debe ser semanalmente y el 5,6% (5) que el pago sea mensual.

Figure 59: Resultado 17



El 5,6% (5) de las personas encuestadas han vivido situaciones de robo en la ciudad y para el 94,4% (85) no.

Análisis de los datos: Procesados y examinados los datos recopilados para obtener información relevante, sobre las 90 encuestas practicadas, se utilizaron herramientas estadísticas y técnicas de análisis para comprender los patrones, tendencias y relaciones. Hay que tener en cuenta que se tuvieron en cuenta variables como la edad, el tiempo en la actividad, el sistema de transporte empleado, el tiempo de uso, así como de los parqueaderos, ocupación, tarifas, formas de pago, contribuciones sociales y ambientales, entre otros, los cuales se tabularon, obteniendo los resultados abajo resumidos.

Interpretación de los resultados: Como conclusiones más significativas basadas en los datos analizados, encontramos:

- ✓ Personas jóvenes entre 20 y 35 años (61,8%) respondieron la encuesta; el 36% (19) entre 36 y 60 años y el 10% son mayores de 61.
- ✓ El 73% (66) conducen con antigüedad mayor a 1 año. Solo el 27% (24) no conducen.
- ✓ El 46,7% (42) conducen moto, el 7,8% (7) carro, el 4,4% (4) cicla, el 26,7% no conduce ninguno de los anteriores medios de transporte y el 14,4% (13) todos.

- ✓ El 45,6% (41) de las personas utiliza el vehículo para trabajar, el 34,4% (31) para hacer diligencias del hogar y el 20% (18) solo los fines de semana.
- ✓ El 52,2% (47) nunca usa el parqueadero, el 28,9% (26) casi nunca, el 12,2% (11) a veces lo usa, el 6,7% (6) siempre lo hace.
- ✓ El 68,9% (62) no usa el parqueadero, el 17,8% (16) un tiempo menor a una hora, el 7,8% (7) entre una y dos horas, el 2,2% (2) entre 3y 4 horas y el 3,3% (3) más de 5 horas.
- ✓ El 78,9% (71) personas no conocen las normas de policía mientras el 20% (19) sí.
- ✓ El 77,8% (70) no sabe que son las zonas especiales de parqueo, el 22,2% (20) sí.
- ✓ El 38,9% (35) está de acuerdo con la implementación de las zonas especiales de parqueo, el 31,1% (28) está totalmente de acuerdo, 15,6% (14) no está de acuerdo y el 14,4% (13) está totalmente en desacuerdo.
- ✓ El 75,6% (68) considera que el proyecto contribuye a mejorar el medio ambiente, el 24,4% (22) No.
- ✓ El 90% (81) de las personas utiliza sitios no autorizados para parquear, el 10% (9) no.
- ✓ El 71% (64) de las personas acatará las normas una vez sea implementado el proyecto, el 25% (22) no, y el 4% (4) no decide.
- ✓ El 76,7% (69) considera que el proyecto mejora el uso del espacio público, el 6,6% (6) no lo considera y el 16,7% (15) no se decide.
- ✓ El 58,9% (53) no trabajaría en las zonas especiales de parqueo, el 26,7% (24) si lo haría y el 14,4% (13) indecisos.
- ✓ El 56,7% (51) está de acuerdo en pagar por minuto o fracción, el 23,3% (21) por hora, el 7,8% (7) por día. El 6,7% (6) por semana y el 5,6% (5) mensualmente.
- ✓ El 5% (5) de las personas han sido objeto de robo, el 94,4% (85) por fortuna no.

Informe: Documentados los hallazgos del estudio, teniendo en cuenta la metodología aplicada, y con base en los resultados anteriores podemos concluir parcialmente que el proyecto es necesario para el municipio.

Se puede apreciar que la población en su mayoría joven no conoce de este proyecto, tampoco de las normas de tránsito, se parquean en cualquier parte, ya que no pagan parqueadero, y tampoco lo necesitan, ya que sus actividades las realizan en tiempos cortos, menores a una hora. Están de acuerdo con él ya que, con la puesta en marcha se mejoraría la movilidad, el uso del espacio público, se disminuiría la polución de la ciudad, disminuiría la inseguridad y genera empleo.

Al establecer las zonas especiales, se lograría una mayor ocupación de los parqueaderos actuales, y brindaría mejores oportunidades para algún sector de la población en el tema laboral y de ingresos.

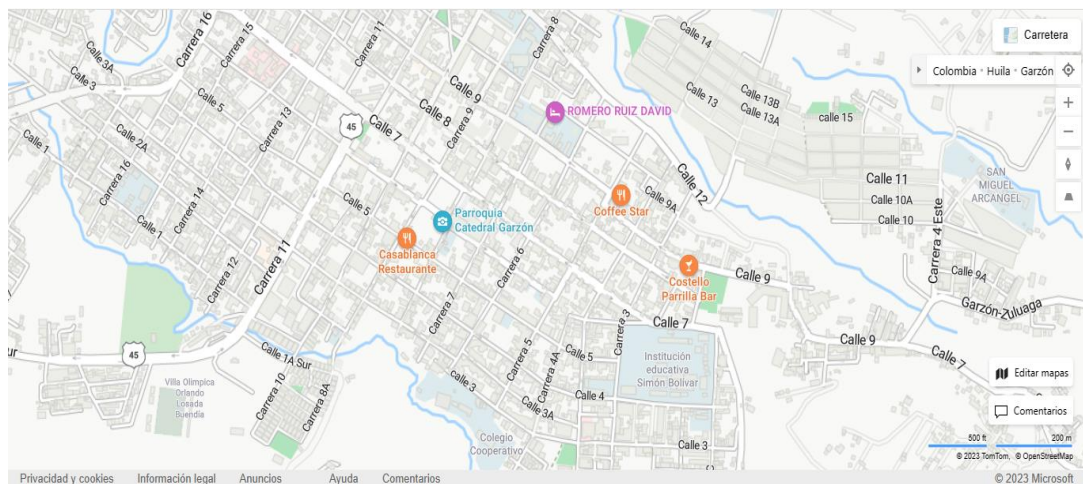
Recomendaciones: Basándonos en los resultados del estudio, consideramos importante:

1. Analizar y aprobar la normatividad relacionada con las zonas especiales.
2. Estudiar las zonas aptas para el desarrollo de este proyecto, que son sugeridas en este estudio.
3. Determinar el sistema tarifario y la forma del recaudo
4. Incorporar los equipos necesarios para su control
5. Entregar en comodato la administración de las zonas especiales de parqueo.

6. Una recomendación nueva no considerada en la encuesta es la de peatonalizar el parque principal (tema para otra investigación).

7.2 ESTUDIO TÉCNICO

Figure 60: Sitios del municipio afectados por la ocupación de su espacio público.



Fuente: Bing Maps: indicaciones, planificación de viajes, cámaras de tráfico y mucho más

Figure 61: Empresa y Localización

Nombre lugar (Empresa)	Localización
Parque Bolívar (Parque Principal de Garzón)	Entre carrera 8 y 9 y Calles 7 y 6
Alcaldía Municipal	Carrera 7 Calle 8
Supermercado Olimpica	Carrera 9 entre Calle 6 y 7
Banco Popular	Calle 6 entre Carrera 8 y 9 frente al parque
Restaurante Casablanca	Calle 5 esquina Carrera 9
Banco Davivienda	Calle 6 esquina con Carrera 9
Banco Bogota	Calle 7 Carrera 9
Banco Agrario	Calle 7 Carrera 9
Banco BWVA	Carrera 10 entre calle 7 y 8
Registraduría Municipal	Calle 8 entre carreras 8 y 9
Nueva EPS	Carrera 8 calle 4
Centro Comercial Paseo el Rosario	Calle 7 y 8 entre carrera 11 y 12 (Toda la manzana)
Plaza de mercado	Carrera 11 y 9 entre calles 3 y 2
Supermercado ARA Suc.Centro	Calle 7 entre carrera 8 y 9 frente al parque
Confamiliar Garzón	Calle 7 entre carrera 8 y 9 frente al parque
Restaurante Coffe Start	Carrera 8 entre calles 7 y 6 frente al parque
Hotel Khave	Carrera 10 entre calle 1 Sur
Estación de Policía	Carrera 10 calle 4 esquina
Hospital	Calle 7 y 8 entre carrera 13 y 14 (Toda la manzana)
Clínica María Auxiliadora	Carrera 3 Calle 3
Universidad Surcolombiana	Carrera 3 Calle 1
Colegio Simón Bolívar	Carrera 1C y 3, entre calles 4 y 7 (Toda la manzana)
Colegio Barrios Unidos	Calle 1 entre carreras 15 y 16 (Toda la manzana)
Villa Olimpica	Carrera 13A entre calles 1C y 1A Sur (Toda la manzana)
Colegio Cooperativo	Calle 3 entre carreras 4A y 5
Coocentral	Calle 3 entre carreras 12 y 13
Convento de las Monjas Clarisas	Calle 9 con carrera 1A
Cámara de Comercio Garzón	Calle 6 Carrera 11A
SENA	Calle 11 entre carreras 10 y 9
Institución Educativa Genaro Diaz	Calle 10 y 12 carrera 8 y 9 (Toda la manzana)

Elaboró: Grupo de trabajo

De acuerdo a las recomendaciones de la Federación colombiana de municipios (FCM), Los alcaldes deben centrar su atención tendiente a la Movilidad segura y sostenible en los siguientes puntos:

1. Por falencias en la gestión municipal: una desarticulación de la autoridad local con otras autoridades del orden nacional, así como con los programas, políticas y estrategias diseñadas. En este punto la administración se ha equivocado al no tener un instrumento legal actualizado sobre el cual organizar el uso de los espacios públicos. Esto es debido a la falta de un diagnóstico que identifique los problemas del municipio que afectan la movilidad, como es el estado de sus vías, la contaminación, el flujo y concentración vehicular en las horas pico, entre otros factores.

2. Por un comportamiento humano inadecuado como generador de los siniestros en la vía. Al no existir autoridad como se aprecia en Garzón, el índice de accidentalidad se ve incrementado como fue presentado anteriormente, olvidando lo expuesto en Decretos como el 170, 172 y 175 de 2001, compilados en el Decreto 1079 de 2015, que le otorgaron la facultad de ser autoridad de transporte dentro de su jurisdicción. (Federación Colombiana de Municipios, 2020).

3. Por una estrategia de atención y rehabilitación de víctimas insuficiente o inexistente, que impide que se atienda oportunamente y con efectividad a los afectados por la siniestralidad vial.

4. Por la ausencia o estado de deterioro de la infraestructura necesaria para la movilidad en el municipio: la inexistencia o el mal estado de las vías, sus componentes y la señalización necesaria para una movilidad segura y sostenible. Garzón no es ajeno a esta recomendación que no se ha acatado. Estos tres elementos antes descritos afectan el uso de los espacios públicos, por lo cual se debe pensar en crear un instrumento que organice la movilidad en el municipio.

5. Por las características de inseguridad del parque automotor y demás vehículos que circulan por las vías del municipio. La permisibilidad en la circulación de zorras, de motos contaminantes, conducidas por personas (hombres y mujeres) sin seguro, sin casco, sin protección para ello y para el peatón.

Figure 62: Ocupación de las vías por zorras



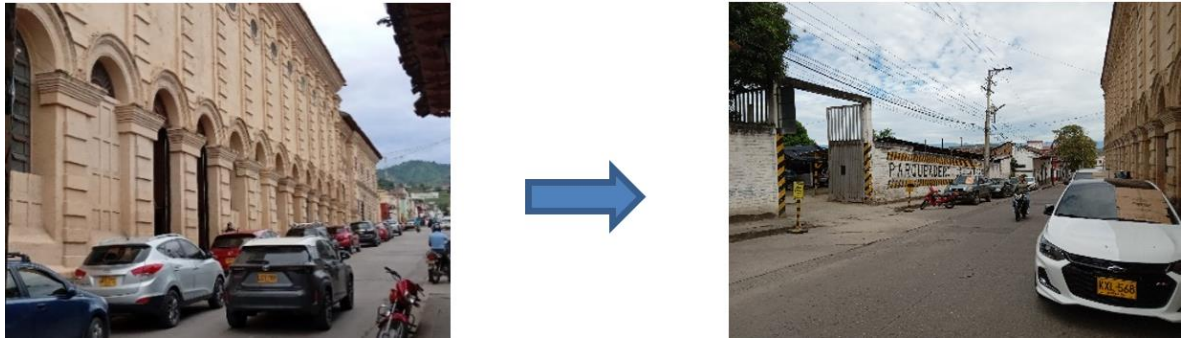
Fuente: Registro Fotográfico Actoras del Estudio

La combinación de dos o más de los pilares antes descritos

Para poner un ejemplo, de la vida real en Garzón o en cualquier ciudad colombiana, si un vehículo ocupa la calle, pero esta ocupación le genera un pago por minuto o fracción, el propietario del vehículo evitará en lo posible realizar el pago del cargo por la ocupación, pero si no existe este gravamen para ello, la ocupación del espacio público de movilidad podrá ser permanente y sucesiva. Quiere decir que lo primero que se estimula, es el cobro por minuto, por hora, etc., de la zona de parqueo, es la rotación obligada del estacionamiento vehicular en vía. Esta conclusión se da tomando como base, los resultados de la encuesta antes presentada.

Para el caso de Garzón, sin las zonas reguladas el municipio quedará sometido a la ocupación indiscriminada y permanente de la vía, y de espacios públicos, al incremento del desorden, o mejor al pago de personal de custodia para cada cuadra en donde se desmonte, o a la espera de que se realice concientización en cultura ciudadana y que los Garzoneños entiendan que ocupar el espacio público de movilidad no es un derecho, es un privilegio que debe pagarse, es decir cambiar el desorden que hoy se vive por una actividad más ordenada y controlada.

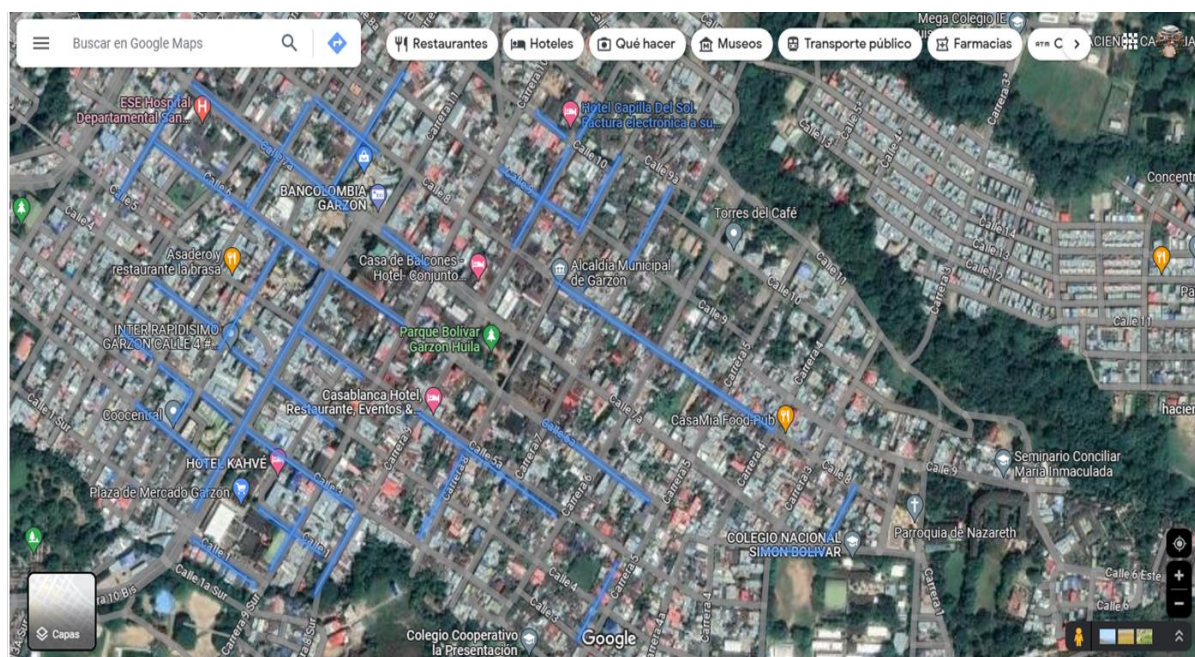
Figure 63: Ocupación de la vía frente a la catedral, y no se utiliza el parqueadero.



Fuente: Registro fotográfico de las Actoras del estudio

Al lado derecho de la foto No. 32, donde se señala la flecha existe un parqueadero al frente de la iglesia principal (a media cuadra de la plaza principal) y se utiliza por algunas personas que asisten a la iglesia, especialmente a las 7am. Tiene capacidad para 50 carros y sólo se ocupa el 10%. Cómo puede verse hay una zona afuera del parqueadero, que la utilizan para cuidar los carros, de aquellos que no lo usan.

Figure 64: Identificación de las zonas especiales de parqueo en el municipio de Garzón



Fuente: Google Maps

Elaborado por: Grupo de trabajo

En la foto 33, se señalan en color azul, las calles y carreras que el estudio considera necesarias para darles el carácter de zonas especiales de parqueo, obtenidas a partir de los resultados de la encuesta aplicada a los noventa (90) personas del municipio de Garzón y una vez tabulada, ya que la pregunta que se hizo fue abierta con el siguiente enunciado: **¿En qué lugares considera deben ser implementadas las “zonas especiales de parqueo” en el municipio de Garzón?**

Se obtuvieron 18 zonas para ser estudiadas por la nueva administración local. El objetivo fue evitar el acceso vehicular al centro de la ciudad, y así mismo mitigar la contaminación, la inseguridad, hacer un mejor uso del espacio público entre otros factores.

Para el análisis técnico y financiero del proyecto, se toma como referencia los capítulos referidos del texto “Formulación y evaluación de proyectos” del Profesor Rafael Méndez (Méndez Lozano, 2004), los cuales se desarrollan a continuación.

Tabla 1: Lugares, Calles y Carreras que podrían ser habilitadas como zonas especiales de parqueo.

Nombre lugar (Empresa)	Propuesta	TIPO	NECESIDAD	ZONA ESPECIAL
Parque Bolívar (Parque Principal de Garzón)	Sólo Taxis en la bahía que hoy ocupan	Taxi	Control Policía	
Alcaldía Municipal	Calle 8 desde la carrera 6 hasta la 7	Moto	Control Policía	SI
Supermercado Olímpica	Solo carga por la calle 7	Taxi para cargar o dejar	Control Policía	
Banco Popular	Ningún tipo de vehículo		Control Policía	
Restaurante Casablanca	Calle 5 entre carreras 6 y 8	Carro y Moto	Control Policía	
Banco Davivienda	Ningún tipo de vehículo		Control Policía	
Banco Bogota	Ningún tipo de vehículo		Control Policía	
Banco Agrario	Sólo motos	Sólo motos ala izquierda calle 10 entre carrera 9 , 10 y 11	Control Policía	SI
Banco BWVA	Ningún tipo de vehículo		Control Policía	
Registraduría Municipal	Ningún tipo de vehículo		Control Policía	
Nueva EPS	Carrera 8 Calle 3	Carro y Moto	Control Policía	SI
Centro Comercial Paseo el Rosario	Carrera 12 desde la calle 10 a la 12	Carro y Moto	Control Policía	SI
Plaza de mercado	Carrera 11 y 9 entre calles 3 y 2	Carro y Moto	Control Policía	SI
Supermercado ARA Suc.Centro	Ningún tipo de vehículo		Control Policía	
Confamiliar Garzón	Ningún tipo de vehículo		Control Policía	
Restaurante Coffe Start	Ningún tipo de vehículo		Control Policía	
Hotel Khave	Carrera 10 entre calle 1 Sur	Carro y Moto	Control Policía	SI
Estación de Policía	Ningún tipo de vehículo		Control Policía	
Hospital	Calle 7a Con carrera 7	Carro y Moto	Control Policía	SI
Clínica María Auxiliadora	Ningún tipo de vehículo	Carro y Moto	Control Policía	SI
Universidad Surcolombiana	Ningún tipo de vehículo	Carro y Moto	Control Policía	SI
Colegio Simón Bolívar	Carrera 1C y 3 , entre calles 4 y 7 (Toda la manzana)	Carro y Moto	Control Policía	SI
Colegio Barrios Unidos	Calle 1 entre carreras 15 y 16 (Toda la manzana)	Carro y Moto	Control Policía	SI
Villa Olímpica	Carrera 13A entre calles 1C y 1A Sur (Toda la manzana)	Carro y Moto	Control Policía	SI
Colegio Cooperativo	Carrera 4A y 5 con calle 14	Carro y Moto	Control Policía	SI
Coocentral	Calle 3 entre carreras 12 y 13	Carro y Moto	Control Policía	SI
Convento de las Monjas Clarisas	Calle 9 con carrera 1A	Carro y Moto	Control Policía	SI
Cámara de Comercio Garzón	Calle 6 Carrera 11A	Carro y Moto	Control Policía	SI
SENA	Calle 11 entre carreras 10 y 9	Carro y Moto	Control Policía	SI
Institución Educativa Genaro Díaz	Calle 10 y 12 carrera 8 y 9 (Toda la manzana)	Carro y Moto	Control Policía	SI

Elaboró: Grupo de trabajo

El cuadro No.8 muestra las vías identificadas como resultado de la encuesta y así mismo aquellas que se pueden utilizar como “zonas especiales” de parqueo. La columna “tipo” indica que tipo de vehículo podrá utilizar la zona indicada y aquellas que no podrán dejar ocupar su espacio público. Y por consiguiente habrá acompañamiento permanente de la policía para lograr su control y cumplimiento.

Tabla 2: Pasos para el desarrollo del proyecto

TAREA	DESCRIPCION	DURACIÓN DIAS	TAREAS PREDECESORAS	TAREAS SUCESORAS
	ACTIVIDADES PRELIMINARES			
1	Elección Nuevo Alcalde	0	0	3
	POSESIÓN NUEVO CONCEJO MUNICIPAL			
2	Toma de posesión de los nuevos Concejales del Municipio	0	0	3
	APROBACIÓN PLAN DE DESARROLLO MUNICIPAL			
3	Elaboración del Plan de desarrollo incluyendo el proyecto de las zonas especiales de parqueo	75	1,2	4
4	Análisis y aprobación del plan de desarrollo	8	3	5
5	Estudio y aprobación POBT	15	1,2	6
	CONTRATACION ESTUDIO ZONAS ESPECIALES DE PARQUEO EN GARZON			
6	Entrega términos de Referencia del Proyecto	15	1,,3,5	7
7	Estudio de propuestas	15	6	8
8	Selección y aprobación de la mejor propuesta	8	7	9
9	Selección empresa contratista	8	8	10
10	firma contrato	8	9	11
11	adelanto anticipo contrato	8	10	12
12	selección del Interventor del Contrato	8	9	13
13	Contratación a personal de trabajadores contratistas	8	10	14
14	Entrega de Dotaciones y Equipo	8	13	15
15	Capacitación al personal contratado	8	14	15
	PRIMER AVANCE DEL PROYECTO			
16	Estudio preliminar presentado a Planeación Municipal	8	10	17
17	Informe presentado al Concejo Municipal para aprobación	8	16	18
18	Ajuse al Presupuesto Municipal si es necesario (ingresos y gastos)	8	17	18
	PROGRAMA DE DIVULGACION DEL PROYECTO			
19	Por medios de comunicación	8	17	20
20	Con la policía que va a participar en el proyecto, capacitación	8	17	21
21	Con los colegios y universidades para socializar el proyecto	8	17	22
22	Con los dueños de parqueaderos de Garzón	8	17	23
	ADECUACIÓN DE LAS ZONAS SELECCIONADAS			
23	Ordenamiento de las zonas a intervenir	8	17	24
24	Cierre de vías con acompañamiento de la policía	45	23	25
25	Realización del Proyecto	45	24	26
26	Asignación del Personal que estará a cargo de cada zona especial	8	25	27
	ENREGA PROYECTO FINAL A LA ALCALDIA			
27	Presentación Informe Final a la Alcaldía con firma del interventor	15	25	28
	APROBACIÓN Y RECIBO DEL PROYECTO POR PARTE DE LA ALCALDIA			
28	Levantamiento Acta de recibo a satisfacción del proyecto con la firma de todos los actores: Alcalde, Contratista, Interventor.	8	27	29
29	Liquidación final del contrato	8	27	30
30	Liquidación del personal participante	8	27	31
	PAGO FINAL DEL CONTRATO			
31	Presentación cuenta de cobro y/o factura con informe final	8	27	32
32	Presentación Acta de finalización y de cumplimiento del contrato	8	27	33
33	Presentación estudios anexos	8	27	34
34	Observaciones encontradas	8	27	35
35	ajustes	8	27	-
	GIRO DEL RECURSO PENDIENTE			
36	FIN	0	35	
	TOTAL DIAS	433		
	Elaboró: Grupo de trabajo			

Fuente Elaboración Propia

De acuerdo al cuadro anterior, se puede inferir que el proyecto una vez posicionado la nueva administración va a tener una demora en tiempo, de 433 días para ponerlo en marcha, los cuáles se desarrollarán en un plazo de 10 meses, contando que algunas actividades arrancan en la misma fecha de otra y tienen la misma duración, como se muestra en el cuadro 10.

Tabla 3: Cronograma actividades a desarrollar en el proyecto

PROYECTO ZONAS ESPECIALES DE PARQUEO EN GARZON (HUILA)		Secuenciación en tiempo de las actividades																																							
TIEMPO		MES 1				MES 2				MES 3				MES 4				MES 5				MES 6				MES 7				MES 8				MES 9				MES 10			
CODIGO	ACTIVIDADES PRELIMINARES	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4				
1	Elección Nuevo Alcalde	Se parte de este paso cumplido.																																							
POSESIÓN NUEVO CONCEJO MUNICIPAL																																									
2	Toma de posesión de los nuevos Concejales del Municipio	Se parte de este paso cumplido.																																							
APROBACIÓN PLAN DE DESARROLLO MUNICIPAL																																									
3	Elaboración del Plan de desarrollo incluyendo el proyecto de las zonas especiales de parqueo																																								
4	Análisis y aprobación del plan de desarrollo																																								
	Estudio y aprobación POBT																																								
CONTRATACION ESTUDIO ZONAS ESPECIALES DE PARQUEO EN GARZON																																									
6	Entrega términos de Referencia del Proyecto																																								
7	Estudio de propuestas																																								
8	Selección y aprobación de la mejor propuesta																																								
9	Selección empresa contratista																																								
10	firma contrato																																								
11	adelanto anticipo contrato																																								
12	selección del Interventor del Contrato																																								
13	Contratación a personal de trabajadores contratistas																																								
14	Entrega de Dotaciones y Equipo																																								
15	Capacitación al personal contratado																																								
PRIMER AVANCE DEL PROYECTO																																									
16	Estudio preliminar presentado a Planeación Municipal																																								
17	Informe presentado al Concejo Municipal para aprobación																																								
18	Ajuse al Presupuesto Munipal si es necesario (ingresos y gastos)																																								
PROGRAMA DE DIVULGACION DEL PROYECTO																																									
19	Por medios de comunicación																																								
20	Con la policía que va a participar en el proyecto, capacitación																																								
21	Con los colegios y univeridades para socializar el proyecto																																								
22	Con los dueños de parqueaderos de Garzón																																								

[illegible]

El Cuadro 10 indica los pasos a seguir para la realización del proyecto el cual se ha estipulado en un plazo de 10 meses, como tiempo más optimista.

7.3 ESTUDIO ORGANIZACIONAL Y LEGAL

Para el desarrollo del proyecto se ha considerado la siguiente organización jerárquica:

Figure 65: Organización Jerárquica del Proyecto



Para la administración del contrato, se creará una Sociedad por Acciones Simplificada (SAS) de acuerdo a la Ley 1258 del 2008, (Congreso de la República, 2023), teniendo en cuenta los beneficios para su creación (Art.1, 5), así como la forma de liquidación (Art.34). Este tipo de Sociedad permitirá contratar con la Alcaldía a través de una modalidad que se conoce como Contrato de Comodato Precario. (Acuña, 2018)

De acuerdo al Organigrama propuesto están definidos los actores como el Concejo Municipal y la Alcaldía que son fundamentales en su realización, ya que, una vez posesionados sus respectivos miembros, se procederá a cumplir cada uno de los pasos presentados en el estudio técnico.

Del mismo modo la empresa contratista tendrá una organización muy plana, con tres (3) departamentos claves, cada uno de los cuales tendrá el personal requerido para su funcionamiento, permitiendo y facilitando la comunicación.

En el cuadro 12, se presenta el proceso para llevar el control en cada una de las zonas especiales de parqueo.

Tabla 4: Requisitos para la operación del proyecto:

REQUISITOS BÁSICOS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO EN LA ZONA "X"		
Ser mayor de edad		
Saber leer y escribir		
Cumplir el horario establecido de lunes a sábado	7:00 a. m.	1:00:00 p. m. Turno A
	1:00 p. m.	7:00:00 p. m. Turno B
Haber firmado el contrato de trabajo		
Usar la indumentaria asignada por la empresa		
Tener los equipos entregados a la mano		
Tener el celular de uso personal debidamente cargado		
Tener lápiz, esfero, borrador y tabla para el control de documentoss		
Conocer muy bien la zona asignada haciendo recorridos permanentes		
ACTIVIDADES DE OPERACIÓN A REALIZAR POR EL ORIENTADOR DE LA ZONA "X"		
Atender al propietario del vehículo (Carro, moto o cicla).		
Indicarle el lugar a ocupar dentro de la zona asignada		
Solicitarle el recibo de pago mínimo requerido por el tiempo a ser ocupado o entregrle una factura manual par que pague		
Si no lo hace no se puede parquear, o en su defecto indicarle el procedimiento		
Tener claro que no puede recibir dinero por el trabajo a realizar		
Todo pago se hace en bancos o en la caja de la empresa		
Debe recibir el recibo de pago hecho en banco o en la caja de la empresa		
El usuario del servicio debe comprar el talonario para el pago de uso de zonas especiales de parqueo, en la empresa contratista.		
Al final del día debe llevar los recibos del servicio a la empresa contratista.		
Los responsables del turno de la tarde, deberán llevar los recibos una vez terminen su turno de trabajo.		
No se puede quedar o perder recibidos de operación por el uso de las zonas especiales, o entregarlos al dia siguiente.		
En caso de dudas debe llamar al Coordinador de las zonas especiales de parqueo (Jefe inmediato)		
Al final del mes se hace el traslado del dinero recibido con base en el extracto bancario recibido, el cual se anexa a la Alcaldía		
Elaboró: Grupo de trabajo		

Del mismo modo, los requisitos que deben tener los orientadores de las zonas especiales de parqueo y el procedimiento a cumplir para el funcionamiento de cada una de las 18 zonas establecidas.

Como se indicó anteriormente, el proyecto presenta el proceso que se seguirá para el recaudo y para el pago a la Alcaldía. Este pago a la Alcaldía se hará mensualmente con base en el extracto recibido del banco. Las obligaciones contraídas se pagan de igual forma de forma mensual.

7.3. ESTUDIO FINANCIERO

7.3.1. DETERMINACIÓN DE LOS INGRESOS

Los ingresos del proyecto están dados por el contrato estipulado con la Alcaldía para la administración de las zonas (18) especiales para parqueo, que identificó el estudio.

Este contrato se ejecuta teniendo en cuenta que los ingresos percibidos por el mismo se reparten así: 55% para la Alcaldía y el 45% para la empresa contratista.

El cuadro siguiente muestra el cálculo de los ingresos a partir de una tarifa propuesta, mínima de \$1.200 para un tiempo mínimo de 15 minutos. Es decir, si el cliente llega y sólo se demora 10 minutos, o 12, u otra cualquiera demora, 15 pagará la misma tarifa. Para tiempo mayor a 15 minutos se aplica el valor por minuto o fracción que también se ha propuesto en \$60. Si se hacen cuentas la hora sale a \$3.600 pesos, siendo esta muy competitiva. Así mismo se espera una ocupación de 25 vehículos por turno.

Tabla 5: Cálculo de los ingresos del proyecto

INGRESOS ESPERADOS DEL PROYECTO						
Concepto	Vr. Minuto (\$Col) moto	Vr. Minuto (\$Col) Carro	Vr. Mínimo a cobrar (equivalente a 15 inutos)	Tiempo ocupación mínimo esperado, por cada turno por zona (Horas)	Tiempo Convertible a minutos por turno	Vr. Mínimo a recibir por vehículo
Tarifa propuesta	40	60				
No. Motos a recibir por turno	50		1200	3	180	360.000
No. Vehículos a recibir por turno		15	1500	3	180	162.000
Ingreso por turno a recibir						522.000
En el segundo turno						522.000
Total Ingreso por zona diario por zona						1.044.000
Número de zonas asignadas						18
Total Ingreso diario esperado						18.792.000
Total base ingreso mensual promedio a recibir (25 días) *						469.800.000
Menos pago al contratista			45%			211.410.000
INGRESOS A RECIBIR MENSUALMENTE PARA LA ALCALDIA			55%			258.390.000
* El Domingo no operan las zonas especiales de parqueo						
Elaboró: Grupo de trabajo						

Los ingresos de la empresa contratista estarán en un promedio de \$211.410.000 en forma mensual, como resultado de 25 días de trabajo, para las 18 zonas, teniendo en cuenta que en cada zona trabajarán dos (2) orientadores por turno de ocho (8) horas.

7.4 DETERMINACIÓN DE LOS GASTOS

Tabla 6: Gastos del Proyecto

GASTOS PROPUESTOS MENSUALES				
CONCEPTO	CANTIDAD	VR. UNITARIO		VALOR TOTAL
SALARIOS NOMINA	47		65.167.270	
Pestaciones	47		8.308.827	
SUBTOTAL				73.476.097
PLAN CELULARES	18	60.000		1.080.000
TABLAS	30	8.000		240.000
ESFEROS	140	2.500		350.000
PAPEL CARTA	5	35.000		175.000
ARRIENDO	1			500.000
DOTACIONES	47	200.000		9.400.000
FACTUREROS	500	35.000	De 100 cada uno	17.500.000
CAFETERIA				100.000
SEGURIDAD SOCIAL				11.693.200
PARAFISCALES				5.133.600
PROVISIONES NÓMINA				7.893.728
DEPRECIACION (Fondo)				344.444
TOTAL EGRESOS				127.886.069

Elaboró: Grupo de trabajo

Tabla 7: Cálculo de la nómina del proyecto propuesta

CARGOS	TOTAL DEVENGADOS					TOTAL DEDUCCIONES				NETO A RECIBIR
	SUELDO	No. por Cargo	SUBS. TRANSPORTE	HORAS EXTRAS	TOTAL DEVENGADO	SALUD (4%)	PENSIÓN (4%)	ARL 0,522% RIESGO BAJO y 1,044% R. ALTO	TOTAL DESCOTOS	
Director del Proyecto	2.500.000	1			2.500.000	100.000	100.000	13.050	213.050	2.286.950
Secretaria	1.160.000	1	140.606		1.300.606	46.400	46.400	6.789	99.589	1.201.017
Coordinador Zonas	1.800.000	2	140.606		3.740.606	72.000	72.000	39.052	183.052	3.557.554
Auxiliar Zonas	1.300.000	1	140.606		1.440.606	52.000	52.000	7.520	111.520	1.329.086
Coordinador Tesoreria	1.800.000	1	140.606		1.940.606	72.000	72.000	10.130	154.130	1.786.476
Auxiliar Tesorería	1.300.000	1	140.606		1.440.606	52.000	52.000	7.520	111.520	1.329.086
Coordinador Contable y Financiero	1.800.000	1	140.606		1.940.606	72.000	72.000	10.130	154.130	1.786.476
Auxiliar Contable	1.300.000	1	140.606		1.440.606	52.000	52.000	7.520	111.520	1.329.086
Mensajero	1.160.000	1	140.606		1.300.606	46.400	46.400	6.789	99.589	1.201.017
Celador	1.160.000	1	140.606		1.300.606	46.400	46.400	6.789	99.589	1.201.017
Orientadores zonales (*)	1.160.000	36	140.606		46.821.816	46.400	46.400	488.820	581.620	46.240.196
TOTALES		47	1.406.060		65.167.270	657.600	657.600	604.109	1.919.309	63.247.961

(*) Corresponde al número de orientadores por zona y por turno

Elaboró: Grupo de trabajo

El proyecto trabajará con una nómina de 47 personas, localizando el mayor número en los orientadores, que se requiere un número de 38, es decir dos (2) por cada zona especial de parqueo y un coordinador para el control de las zonas en cada turno de ocho (8) horas. De igual forma se ha calculado el subsidio de transporte vigente y los descuentos por pensión, salud y ARL y demás prestaciones de ley.

Sobre este último punto la ARL se ha calculado de acuerdo al nivel de riesgo de la actividad, por lo tanto, los orientadores se calculan con un porcentaje del 1,044% y los administrativos con 0,522%.

Tabla 8: Calculo Parafiscales, Seguridad Social y Provisiones

CARGOS	SEGURIDAD SOCIAL		APORTES PARAFISCALES			PROVISIONES			
	SALUD 8,5%	PENSIÓN 12%	CAJA COMP. 4%	ICBF 3%	SENA 2%	PRIMA 8,33%	CESANTIAS 8,33%	INTERES 1%	VACACIONES 4,17%
Director del Proyecto	212.500	300000	100.000	75.000	50.000	208.250	208.250	25.000	104.250
Secretaria	98.600	139200	46.400	34.800	23.200	96.628	96.628	11.600	48.372
Coordinador Zonas	153.000	216000	72.000	54.000	36.000	149.940	149.940	18.000	75.060
Auxiliar Zonas	110.500	156000	52.000	39.000	26.000	108.290	108.290	13.000	54.210
Coordinador Tesoreria	153.000	216000	72.000	54.000	36.000	149.940	149.940	18.000	75.060
Auxiliar Tesorería	110.500	156000	52.000	39.000	26.000	108.290	108.290	13.000	54.210
Coordinador Contable y Financiero	153.000	216000	72.000	54.000	36.000	149.940	149.940	18.000	75.060
Auxiliar Contable	110.500	156000	52.000	39.000	26.000	108.290	108.290	13.000	54.210
Mensajero	98.600	139200	46.400	34.800	23.200	96.628	96.628	11.600	48.372
Celador	98.600	139200	46.400	34.800	23.200	96.628	96.628	11.600	48.372
Orientadores zonales	3.549.600	5.011.200	1.670.400	1.252.800	835.200	1.739.304	1.739.304	208.800	870.696
TOTALES	4.848.400	6.844.800	2.281.600	1.711.200	1.140.800	3.012.128	3.012.128	361.600	1.507.872

Elaboró: Grupo de trabajo

7.4.3. DETERMINACIÓN DE LA INVERSIÓN

Tabla 9: Inversión Requerida y Depreciación

INVERSION	NUM	COSTO UNIT.	COSTO TOTAL
Computador Portatil	4	3.000.000	12.000.000
Impresora Laser	2	1.000.000	2.000.000
Celulares	47	800.000	37.600.000
TOTALES		4.800.000	51.600.000

Elaboró: Grupo de trabajo

DEPRECIACION	VALOR	AÑOS	DEPREC.ANUAL	DEPREC.MES
Computador Portatil	12.000.000	5	2.400.000	200.000
Impresora Laser	2.000.000	5	400.000	33.333
Celulares	37.600.000	3	12.533.333	1.044.444
TOTALES	51.600.000		15.333.333	1.277.778

Elaboró: Grupo de trabajo

La inversión está dada en la adquisición de 4 computadores, 2 impresoras láser y 47 celulares a través de un plan empresarial para el desarrollo del proyecto, las cuales serán utilizados para cada trabajador y en caso de pérdida serán descontados al trabajador. De igual forma está calculada la depreciación estimada con base en el uso de cada bien.

Cuadro 18.

Tabla 10: Cálculo del Flujo de Caja del Proyecto

FLUJO DE CAJA PROYECTO ZONAS ESPECIALES DE PARQUEO EN GARZON														
Saldo Inicial de Caja														TOTAL AÑO
INGRESOS	MES 0	MES 1	MES 2	MES 3	MES 4	MES 5	MES 6	MES 7	MES 8	MES 9	MES 10	MES 11	MES 12	
Aporte del 45% del contrato		105.705.000	211.410.000	211.410.000	211.410.000	211.410.000	211.410.000	211.410.000	211.410.000	211.410.000	211.410.000	211.410.000	211.410.000	2.431.215.000
Crédito bancario														-
Anticipo del 50% del contrato	105.705.000	-												105.705.000
TOTAL INGRESOS	105.705.000	105.705.000	211.410.000	211.410.000	211.410.000	211.410.000	211.410.000	211.410.000	211.410.000	211.410.000	211.410.000	211.410.000	211.410.000	2.536.920.000
EGRESOS														TOTAL AÑO
ARRIENDOS		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL NOMINA		73.476.097	73.476.097	73.476.097	73.476.097	73.476.097	73.476.097	73.476.097	73.476.097	73.476.097	73.476.097	73.476.097	73.476.097	881.713.163
CUOTA CREDITO		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PLAN CELULARES		1.080.000	1.080.000	1.080.000	1.080.000	1.080.000	1.080.000	1.080.000	1.080.000	1.080.000	1.080.000	1.080.000	1.080.000	12.960.000
TABLAS		240.000	240.000	240.000	240.000	240.000	240.000	240.000	240.000	240.000	240.000	240.000	240.000	2.880.000
ESFEROS		350.000	350.000	350.000	350.000	350.000	350.000	350.000	350.000	350.000	350.000	350.000	350.000	4.200.000
PAPEL CARTA		175.000	175.000	175.000	175.000	175.000	175.000	175.000	175.000	175.000	175.000	175.000	175.000	2.100.000
FACTURERO		17.500.000			17.500.000			17.500.000			17.500.000			70.000.000
VESTUARIO		9.400.000	9.400.000	9.400.000	9.400.000	9.400.000	9.400.000	9.400.000	9.400.000	9.400.000	9.400.000	9.400.000	9.400.000	112.800.000
CAFETERIA		100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	1.200.000
SEGURIDAD SOCIAL		11.693.200	11.693.200	11.693.200	11.693.200	11.693.200	11.693.200	11.693.200	11.693.200	11.693.200	11.693.200	11.693.200	11.693.200	140.318.400
PARAFISCALES		5.133.600	5.133.600	5.133.600	5.133.600	5.133.600	5.133.600	5.133.600	5.133.600	5.133.600	5.133.600	5.133.600	5.133.600	61.603.200
PROVISIONES		7.893.728	7.893.728	7.893.728	7.893.728	7.893.728	7.893.728	7.893.728	7.893.728	7.893.728	7.893.728	7.893.728	7.893.728	94.724.736
DEPRECIACION		1.277.778	1.277.778	1.277.778	1.277.778	1.277.778	1.277.778	1.277.778	1.277.778	1.277.778	1.277.778	1.277.778	1.277.778	15.333.333
TOTAL EGRESOS	-	128.319.403	110.819.403	110.819.403	128.319.403	110.819.403	110.819.403	128.319.403	110.819.403	110.819.403	128.319.403	110.819.403	110.819.403	1.399.832.832
DIFERENCIA	105.705.000	- 22.614.403	100.590.597	100.590.597	83.090.597	100.590.597	100.590.597	83.090.597	100.590.597	100.590.597	83.090.597	100.590.597	100.590.597	1.137.087.168
INVERSION														
Fija	51.600.000													51.600.000
Diferida														-
Capital de trabajo	192.479.104													192.479.104
TOTAL INVERSION	244.079.104													244.079.104
TOTAL FLUJO	- 138.374.104	- 22.614.403	100.590.597	100.590.597	83.090.597	100.590.597	100.590.597	83.090.597	100.590.597	100.590.597	83.090.597	100.590.597	100.590.597	1.625.245.376
EVALUACIÓN FINANCIERA														
TIO	13%													
VAN	324.527.635													
TIR	43,0%													
RBC	3,9													
VPNIngresos	545.693.368													
VPNEgresos	- 140.165.354													

Elaboró: Grupo de trabajo

Con los datos anteriormente obtenidos como fueron los ingresos estimados con una baja ocupación, y los gastos adecuados al proyecto se obtiene un flujo de caja positivo para el proyecto, mostrando resultados importantes para la Alcaldía como para el proyecto.

7.5 EVALUACIÓN FINANCIERA

De acuerdo a los datos del flujo de caja obtenido, se tomó una tasa de oportunidad del 13%, muy de acuerdo con la realidad del país, dando como resultado un valor presente neto de \$ 324.527.635, y con una Tasa Interna de Retorno del 43%, es decir, supera a la tasa de oportunidad estimada.

La Relación beneficio costo (RBC) también es importante, ya que la inversión del proyecto representa 3,9 veces en un periodo de 12 meses.

Lo anterior da como resultados que el proyecto sea viable ya que los indicadores son positivos y reflejan la realidad actual en cuanto a la necesidad de implementarlo.

Del mismo modo como puede observarse, los ingresos esperados se calcularon con una ocupación de 15 vehículos y 50 motos por cada turno y por cada zona, lo cual se espera pueda ser cumplida teniendo en cuenta el número de carros y motos que hoy circulan por el municipio.

Los parqueaderos también se van a favorecer, dada su localización, ya que muchas personas ahora si los van a ocupar pagando las tarifas que ellos tienen hoy que son un poco más altas que las ofertadas en el proyecto.

8. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Una vez evaluado el proyecto de zonas especiales para parqueo en el municipio de Garzón se concluye que es viable técnica y financieramente ya que los indicadores presentados son positivos como la tasa del proyecto que es mayor que la tasa esperada, y por consiguiente la relación beneficio costo que se vuelve positiva.

El estudio técnico muestra los pasos que se deben seguir para gestionar de manera oportuna la aprobación del proyecto. Se ha propuesto una situación optimista en cuanto a el tiempo esperado para su ejecución el cual muestra un total de 433 días los cuales se han calculado teniendo en cuenta la demora que se puede presentar en cada paso como las aprobaciones por parte del Concejo municipal y la Alcaldía, que por ser entidad pública no hay un tiempo estimado y/o un alto grado de certeza.

A nivel organizacional se constituirá una empresa con forma de Sociedad Anónima simplificada, dados los beneficios que tienen en cuanto a su creación como en su liquidación. Así mismo se presenta una propuesta del Organigrama de la empresa y su personal requerido.

Como todo proyecto, se espera que se cumplan los volúmenes de ocupación propuestos por lo cual se requiere de mucha gestión por parte de los orientadores. Esto contribuirá a mejorar la movilidad, a hacer un mejor uso del espacio público y a mitigar los problemas de seguridad que hoy se viven.

Otro factor importante es el acompañamiento que deberá hacer la policía en cada zona para vigilar su funcionamiento y respeto hacia los orientadores.

De igual forma los objetivos propuestos se ven resueltos de manera favorable, se identifican las zonas más favorables para convertirlas en zonas especiales para parqueo, los costos generados, las tarifas, y por consiguiente la viabilidad financiera, antes enunciada.

9. BIBLIOGRAFIA

Acuña, J. A. (24 de Julio de 2018). *Comodato Precario*. Obtenido de Inoponible:

<https://inoponible.cl/comodato->

[precario/#:~:text=Tal%20contrato%20se%20perfecciona%20por%20la%20tradici%C3%B3n%20de,restituci%C3%B3n%20de%20la%20cosa%20prestada%20en%20cualquier%20tiempo.](https://inoponible.cl/comodato-precario/#:~:text=Tal%20contrato%20se%20perfecciona%20por%20la%20tradici%C3%B3n%20de,restituci%C3%B3n%20de%20la%20cosa%20prestada%20en%20cualquier%20tiempo.)

Ajuntamiento Barcelona. (2021). *Azules*. Obtenido de Ajuntamiento Barcelona:

<https://areaverda.cat/es/informacion/tipos-de-plazas/area-azul>

Alcaldia de Garzón . (29 de 05 de 2020). *Plan de Desarrollo Municipal*. Obtenido de Plan de Desarrollo Municipal- "Si Somos el Cambio":

https://garzonhuila.micolombiadigital.gov.co/sites/garzonhuila/content/files/000719/35938_pdm-acuerdo-007-de-2020-color.pdf

Alcaldia de Garzón-Huila. (7 de 12 de 2007). *Acuerdo 032 del 2007*. Obtenido de Alcaldia de

Garzón-Huila SIRHUILA: [https://www.sirhuila.gov.co/wp-](https://www.sirhuila.gov.co/wp-content/uploads/2021/07/Acuerdo-No.-032-de-2007-Garz%C3%B3n-Modificadorio.pdf)

[content/uploads/2021/07/Acuerdo-No.-032-de-2007-Garz%C3%B3n-Modificadorio.pdf](https://www.sirhuila.gov.co/wp-content/uploads/2021/07/Acuerdo-No.-032-de-2007-Garz%C3%B3n-Modificadorio.pdf)

Alcaldia del municipio de Neiva . (08 de Septiembre de 2009). *Plan Maestro de*

Parqueaderos y Estacionamientos de Neiva. Obtenido de Decreto 927:

<https://www.alcaldianeiva.gov.co/NuestraAlcaldia/Dependencias/Documentos%20Gobierno/Decreto%20927%20de%202009.pdf>

- Alcaldía Municipal de Garzón en Huila . (04 de Abril de 2023). *Alcaldía Municipal de Garzón en Huila* . Obtenido de Propuesta Revisión Plan Básico de Ordenamiento Territorial 2023-2035: <https://www.garzon-huila.gov.co/noticias/propuesta-del-plan-basico-de-ordenamiento-territorial>
- Auto Europe. (2023). *Consejos Para el Estacionamiento en Francia*. Obtenido de Auto Europe: <https://es.autoeurope.com/guia-de-viajes-francia/consejos-para-estacionar-en-francia/>
- Banco Interamericano de Desarrollo BID . (2023). *Políticas de Estacionamiento en América Latina*. Obtenido de Banco Interamericano de Desarrollo BID : <https://www.iadb.org/es/solr-search/content?keys=politicas+de+estacionamiento>
- Bernal Torres, C. A. (2010). *Metodología de la Investigación: administración, economía, humanidades* (Vol. 3a Edición). Colombia: Pearson. Obtenido de <https://drive.google.com/file/d/1-3wqx7vGGCn6O4FxMPkzKwl5E4tByYXX/view>
- Bernal, C. A. (2010). *Metodologia de la Investigación*. Colombia: Pearson Educación. Obtenido de <https://1library.co/document/y9gj3elq-el-proceso-cientifico-pdf.html>
- Chacón Páez , I., Pinzón Vargas , A. C., Ortigón Cortázar, L., & Rojas Berrio, S. P. (Septiembre de 2016). Alcance y gestión de la huella de carbono como elemento dinamizador del branding por parte de empresas que implementan estas prácticas ambientales en Colombia. *ScienceDirect* .
doi:<https://doi.org/10.1016/j.estger.2016.08.004>
- Código Nacional de Policía y Convivencia. (2016). *Ley 1801 del 2016*. Obtenido de Código Nacional de Policía y Convivencia.: [tps://leyes.co/codigo_nacional_de_policia.htm](https://leyes.co/codigo_nacional_de_policia.htm)

Congreso de la República. (5 de Octubre de 2023). *Ley 1258 del 2008*. Obtenido de

Secretaría General del Senado de la República:

http://secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1258_2008.html

Dane. (2019). *Proyecciones Población Censo 2019*. Obtenido de Departamento

Administrativo Nacional De Estadística : www.dane.gov.co/proyeccioncenso2018/

Dane. (2023). *Estadística Del Departamento Administrativo Nacional Del Municipio De*

Garzón. (DANE, Editor, & DANE, Productor) Recuperado el 18 de JULIO de 2023,

de Departamento Administrativo Nacional De Estadística :

<https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.dane.gov.co%2Ffiles%2Fcenso2018%2Fproyecciones-de-poblacion%2FMunicipal%2FDCD-area-proypoblacion-Mun-2020-2035-ActPostCOVID-19.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK>

Dane. (15 de Junio de 2023). *Proyección población departamental al 2023*. Obtenido de

Departamento Administrativo Nacional De Estadística :

<https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.dane.gov.co%2Ffiles%2Fcenso2018%2Fproyecciones-de-poblacion%2FDepartamental%2FDCD-area-proypoblacion-dep-2020-2050-ActPostCOVID-19.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK>

El Tiempo. (16 de Diciembre de 1994). *Arrancó la Primera Zona Azul*. Obtenido de El

Tiempo: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-266071>

El Tiempo. (11 de Enero de 1995). *Las Zonas Azules, Si Son Alternativa de Parqueo.*

Obtenido de El Tiempo: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-304074>

Federación Colombiana de Municipios. (2020). *Movilidad segura y sostenible: Iniciativas innovadoras para proteger la vida e impulsar el desarrollo local.* Obtenido de

Agenda Estratégica para los Gobiernos Locales 2020-2024:

<https://www.colombialider.org/wp-content/uploads/2020/04/Cartilla-Movilidad-Segura-y-Sostenible-comprimido.pdf>

Función Pública. (30 de Diciembre de 1993). *Ley 105 de 1.993.* Obtenido de Función

Pública: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=296>

Función Pública. (7 de Febrero de 1997). *Ley 361 de 1997.* Obtenido de Función Pública:

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=343>

Función Pública. (31 de Julio de 2006). *Ley 1083 del 2006.* Obtenido de Función Pública:

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=20869>

Hernandez Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2014). *Metodología y Tecnicas de la Investigación* . Mexico: McGRAW-HILL.

Hormigo Ventura, J. P. (25 de Noviembre de 2020). *Nuevo modelo de peaje urbano vinculado a una segregación del tráfico por niveles de calidad.*

doi:10.5821/dissertation-2117-334945

Klastorin, T. (2015). *Administración de Proyectos.*

- Méndez Lozano, R. (2004). *Formulación y Evaluación de Proyectos enfoque para Emprendedores*. (E. Ediciones, Ed.) Recuperado el 2023, de San Cristobal, Libros: https://www.sancristoballibros.com/libro/formulacion-y-evaluacion-de-proyectos-enfoque-para-emprendedores_86211
- Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (24 de Noviembre de 1999). *Norma técnica 4695*. Obtenido de Ministerio de Comercio, Industria y Turismo: <https://www.mincit.gov.co/ministerio/ministerio-en-breve/docs/4695.aspx>
- Ministerio de Salud. (19 de Mayo de 2018). *Norma Técnica Colombiana*. Obtenido de ICONTEC 4139: <http://fastmed.com.co/wp-content/uploads/2019/01/NTC-4139.pdf>
- Montoya Alzate, M., & Mesa Pérez, S. (2016). *Estudio de factibilidad para la administración de zonas de estacionamiento regulado*. Obtenido de Repositorio de la Universidad EAFIT: https://repository.eafit.edu.co/bitstream/handle/10784/11257/Manuela_MontoyaAlzate_Sebastian_MesaPerez_2016.pdf?sequence=2&isAllowed=y
- Nueva Cronica Quindio. (15 de Noviembre de 2015). *Las zonas azules*. Obtenido de Nueva Cronica Quindio: <https://www.cronicadelquindio.com/opinion/Editorial/las-zonas-azules>
- Organización de las Naciones Unidas. (2023). *Objetivos Globales o de Desarrollo Sostenible*. Obtenido de El Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo: <https://www.undp.org/es/sustainable-development-goals>
- Policia Nacional. (s.f.). *Ley 1801 del 2016- Código Nacional de Policia*. Obtenido de <https://funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=80538>

Population City. (2015). *Garzón · Población*. Obtenido de Population.City:

<http://poblacion.population.city/colombia/garzon/>

Portal Único del Estado Colombiano. (2019). *POLÍTICA, PRINCIPIOS RECTORES, ESTRATEGIAS Y OBJETIVOS DEL ORDENAMIENTO URBANO*. Obtenido de Portal Único del Estado Colombiano: <https://www.gov.co/sobre-nosotros>

Radio Nacional de Colombia. (20 de Octubre de 2014). *Zonas Azules, apuesta por la inclusión en Manizales*. Obtenido de Radio Nacional de Colombia: <https://www.radionacional.co/cultura/zonas-azules-apuesta-por-la-inclusion-en-manizales>

Ríos Flores, R. A., Vera Lucia, V., & Acevedo-Daunas, R. M. (Jun de 2013). *Guía práctica: Estacionamiento y políticas de reducción de congestión en América Latina*. Obtenido de Publicaciones: <https://publications.iadb.org/es/publicacion/17409/guia-practica-estacionamiento-y-politicas-de-reduccion-de-congestion-en-america>

Runt. (18 de Julio de 2023). *Parque Automotor Registrado en Runt*. Obtenido de Registro Unico Nacional de Transito: <https://www.runt.gov.co/runt-en-cifras/parque-automotor>

Senado de la República. (4 de Agosto de 1998). *Decreto 1504 de 1998*. Obtenido de Min Ambiente: <https://www.minambiente.gov.co/wp-content/uploads/2021/06/Decreto-1504-de-1998-Espacio-Publico.pdf>

Senado de la república. (2 de Agosto de 2002). *Ley 762 del 2002*. Obtenido de <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=5557>

Senado de la República. (18 de Septiembre de 2023). *Código Civil de los Estados Unidos de Colombia*. Obtenido de Secretaria General del Senado de la República :

http://secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/codigo_civil.html

Sistema de Información Regional- SIR. (2000). *Alcaldia De Garzón* . Obtenido de Acuerdo 057 del 2000: <https://www.sirhuila.gov.co/uncategorized/garzon-pot-plan-de-ordenamiento-territorial/>

Toda Colombia la Cara amable de Colombia. (19 de febrero de 2019). *Municipios del Huila División Política*. Obtenido de Toda Colombia La cara Amable de Colombia: <https://www.todacolombia.com/departamentos-de-colombia/huila/municipios-division-politica.html>

Valencia, B. S. (1990). *Memorias del Huila: Neiva y Los Andes Huilenses*. Colombo.

Obtenido de

https://books.google.com.co/books/about/Memorias_del_Huila_Neiva_y_Los_Andes_Hui.html?id=An9sAAAAMAAJ&redir_esc=y

Vanguardia. (05 de Julio de 2017). *Presentan proyecto para reglamentar Zonas Azules en Bucaramanga*. Obtenido de Vanguardia: <https://www.vanguardia.com/area-metropolitana/bucaramanga/presentan-proyecto-para-reglamentar-zonas-azules-en-bucaramanga-NFVL402528>

10. CIBERGRAFÍA

1. Cómo funciona la zona azul en Francia - Francia secreta
2. Colombia en cifras según el Registro Único Nacional de Tránsito - Sectores - Economía - ELTIEMPO.COM
3. RUNT. Runt en cifras. Obtenido de <https://www.runt.com.co/runt-en-cifras>
4. Sirhuila. (2022). Boletín demográfico y poblacional Garzón Huila. Consultado el 2 de mayo del 2023. Obtenido de <https://www.sirhuila.gov.co/wp-content/uploads/2021/08/11-Garzn.pdf>
5. https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/adminverblobawa?tabla=T_NORMA_ARCHIVO&p_NORMFIL_ID=9449&f_NORMFIL_FILE=X&inputfileext=NO RMFIL_FILENAME. Pág. 12.
6. <http://carlosolivaressantos.blogspot.es/1464070742/zonas-de-parqueo-regulado-una-estrategia-global-que-apoya-la-movilidad/>
7. <https://www.areaverda.cat/es/informacion/tipos-de-plazas/area-azul>
8. <https://city-parking.com/2017/07/06/proyecto-bogota-zonas-azules/>
9. <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-266071> (El Tiempo, 1994)
10. <http://www.lanacion.com.co/2018/02/15/donde-funcionarian-las-zonas-azules-en-neiva/http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Estacionamiento-y-cambio-de-pl%C3%ADticas-en-Europa.pdf>
10. <https://www.bluradio.com/bucaramanga/zonas-azules-volverian-bucaramanga-con-cobros-regulados-189518-ie3509886>

11. http://caracol.com.co/emisora/2017/07/10/bucaramanga/1499690420_017603.html
12. [file:///C:/Users/USUARIO/Downloads/Decreto_1660_2003%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/USUARIO/Downloads/Decreto_1660_2003%20(1).pdf)
13. PBOT Plan Básico de Ordenamiento Territorial. Capítulo III. Artículo 7, Artículo 102.
14. <https://es.autoeurope.com/guia-de-viajes-francia/consejos-para-estacionar-en-francia/> (Auto Europe, 2023)
15. https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/adminverblobawa?tabla=T_NORMA_ARCHIVO&p_NORMFIL_ID=9449&f_NORMFIL_FILE=X&inputfileext=NO RMFIL_FILENAME. Pág. 12.
16. <http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Estacionamiento-y-cambio-de-pl%C3%ADticas-en-Europa.pdf>
17. <http://www.lanacion.com.co/2018/02/15/donde-funcionarian-las-zonas-azules-en-neiva>/<https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-266071>
18. <https://www.radionacional.co/noticia/zonas-azules-apuesta-por-la-inclusion-en-manizales>
19. http://www.cronicadelquindio.com/noticia-noticia_opinion-seccion-opinion-titulo-las_zonas_azules-op-13001 (Nueva Cronica Quindio, 2015)
20. <https://www.vanguardia.com/area-metropolitana/bucaramanga/presentan-proyecto-para-reglamentar-zonas-azules-en-bucaramanga-NFVL402528>
21. <https://city-parking.com/2017/07/06/proyecto-bogota-zonas-azules/>
22. <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-304074>

23. https://www.google.com/search?biw=1366&bih=657&tbm=isch&sa=1&ei=IC9vXOPxEsW4ggfGnpewDw&q=mapa+geografico++de+Garzón+huila&oq=mapa+geografico++de+Garzón+huila&gs_l=img.3...202019.206369..206900...0.0..0.195.2230.0j16.....1....1..gws-wiz-img.....0i7i30j0i8i7i30j0i24.l8rga0x3GMc#imgsrc=pftWuvBfd951wM:
24. <http://carlosolivaressantos.blogspot.es/1464070742/zonas-de-parqueo-regulado-una-estrategia-global-que-apoya-la-movilidad/>
25. [file:///C:/Users/USUARIO/Downloads/Decreto_1660_2003%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/USUARIO/Downloads/Decreto_1660_2003%20(1).pdf)
26. Población.population. city/Colombia/Garzón/ (Population City, 2015)

11. ANEXO 1

ENCUESTA APLICADA A LA POBLACIÓN DEL MUNICIPIO DE GARZÓN

Somos estudiantes del programa Administración de Empresas de la Universidad Surcolombiana y estamos realizando una encuesta para conocer su opinión sobre la creación de las zonas especiales de parqueo, en el municipio de Garzón. La información recolectada solamente será utilizada para fines académicos, manteniendo la confidencialidad de los datos suministrados.

AÑO: 2023

SECTOR.....

1. **SEXO:** Masculino: ☐ Femenino: ☐ Comunidad LGTBIQ+ ☐

2. **¿Su edad en que rango se encuentra?**

- Entre 20 y 35 años _____
- Entre 36 y 60 _____
- Más de 61 _____

3. **¿Usted es conductor habitual? Califique su respuesta de acuerdo con el tiempo en su actividad.**

- No _____
- Entre 1 y 2 años _____
- Entre 2 y 3 años _____
- Entre 3 y 4 años _____
- Entre 4 y 5 años _____
- Más de 5 años _____

4. ¿Señale Qué tipo de vehículo maneja?

- Moto _____
- Carro _____
- Cicla_____
- Ninguno de los anteriores _____
- Todos los anteriores _____

5. El tipo de vehículo que tiene, lo utiliza para:

- Uso diario diligencias del hogar _____
- Uso diario para Trabajar o Estudiar _____
- Uso fines de semana para desplazarme a otra actividad_____

6. ¿Utiliza los parqueaderos que existen en el municipio?

- Muchas Veces _____
- A Veces _____
- Casi Nunca _____
- Nunca _____

7. Cuanto tiempo utiliza el parqueadero para su vehículo (carro, moto o bicicleta)

- Menos de una Hora _____
- 1 a 2 Horas _____
- 3 a 4 Horas _____
- 5 Horas o mas _____
- No utilizo el servicio _____

8. Utiliza zonas no autorizadas de parqueo, mientras realiza sus labores.

Sí ____

No ____

9. ¿Conoce las normas de tránsito, como el “Código de policía”?

• Sí ____

• No ____

10. ¿Usted sabe qué son “zonas especiales de parqueo”? califique su respuesta:

• Si se, las conozco ____

• No sé, qué son ____

11. ¿Estaría de acuerdo con la implementación de “zonas especiales de parqueo “en el municipio de Garzón”?

• Muy de Acuerdo ____

• Baja aceptación ____

• No Me Gusta ____

• Muy en desacuerdo ____

12. ¿Considera que al implementar las “Zonas especiales de parqueo”, estaría contribuyendo a mitigar la emisión de gas producida por los vehículos, ¿lo cual aportaría al cuidado del medio ambiente mejorando a su vez la calidad de vida de los Garzoneños?

SI ____

NO ____

13. ¿En qué lugares considera deben ser implementadas las “zonas especiales de parqueo” en el municipio?

- _____
- _____
- _____
- _____

14. ¿Usted tiene pase para conducir su vehículo, está vigente?

Si Tengo _____

No Tengo _____

15. ¿Si en el municipio se implementaran las “zonas especiales de parqueo” acataría las normas que se establezcan respecto a su uso?

- Sí _____
- No _____
- Quizás _____
- No lo Haría _____

16. ¿Considera que las “zonas especiales de parqueo” ayudan a reorganizar mejor los espacios públicos del municipio?

- Muy De acuerdo _____
- De acuerdo _____
- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo _____
- En desacuerdo _____
- Muy en desacuerdo _____

17. ¿Le gustaría trabajar en las “zonas especiales de parqueo”?

- sí _____
- Indeciso _____
- no _____

18. ¿Qué tarifa estaría dispuesto a pagar por el uso de las “zonas especiales de parqueo”?

- ✓ Por Minuto _____
- ✓ Por Hora _____
- ✓ Por Día _____
- ✓ Por Semana _____
- ✓ Por mes _____
- No pagaría _____

19. Ud. ha sido robado en el municipio de Garzón

SI_____

NO_____

SECTOR: _____ HORA APROXIMADA: _____

12. ANEXO 2.

MARCO LEGAL DEL PROYECTO

Decreto 1660 del 2003. Artículo 8°. sitios especiales de parqueo. En desarrollo de lo previsto en el artículo 62 de la ley 361 de 1997, en los sitios abiertos al público tales como centros comerciales, supermercados, clínicas y hospitales, unidades deportivas, auto cinemas, unidades residenciales, nuevas urbanizaciones y en general en todo sitio donde existan parqueadero habilitados para el uso público, se deberá disponer de sitios de parqueo, debidamente señalizados y demarcados, para personas con discapacidad y/o movilidad reducida, con las dimensiones internacionales, en un porcentaje mínimo equivalente al dos por ciento (2%) del total de parqueaderos habilitados. En ningún caso podrá haber menos de un (1) espacio habilitado, debidamente señalizado con el símbolo internacional de accesibilidad.

Decreto 1660. Artículo 10°. Terminales Accesibles. - Para efectos del presente decreto, se consideran como terminales accesibles de transporte de pasajeros, los sitios destinados a concentrar las salidas, llegadas y tránsitos de los equipos de transporte público en cada localidad, que reúnan las condiciones mínimas que a continuación se detallan:

1. Accesos para entradas y salidas de los medios de transporte.
2. Accesos para entradas y salidas de pasajeros, independientes de los medios de transporte.
3. Zonas de espera independientes de los andenes.
4. Mecanismos de información y señalización visual, sonora y/o táctil, que garanticen el acceso a dicha información a las personas con discapacidad auditiva y/o visual.

5. Zona alternativa de paso, debidamente señalizado, que permita el acceso de personas con movilidad reducida, en aquellos sitios en donde se utilicen torniquetes, registradoras u otros dispositivos que hagan dispendioso el acceso de las personas con discapacidad física.

6. Andenes de peatones o mixtos accesibles que permitan la unión entre la vía pública y los accesos a las instalaciones, según los conceptos establecidos en la Norma Técnica NTC 4695 (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 1999). Accesibilidad de las personas al medio físico. Señalización para tránsito Peatonal en el espacio público urbano.

7. Las áreas de circulación en el interior de los terminales, así como el acceso a los servicios y vehículos, deberán cumplir con los requisitos básicos de accesibilidad de las normas técnicas referentes a pisos, iluminación y rampas.

8. Los bordes de los andenes deberán estar señalizados en el suelo con una franja de textura y color diferenciada respecto al resto del pavimento.

9. Para el reposo de las personas con movilidad reducida se debe disponer de suficientes apoyos isquiáticos a altura que oscile entre 0,75 y 0.85 metros, separados como mínimo a 12 cms. de la pared.

10. En los andenes deberá disponerse de un nivel de iluminación mínima de 200 luxes, a una altura de un (1) metro sobre el nivel del suelo.

11. Deberán contar con por lo menos dos (2) baños accesibles, uno por cada sexo.

12. Las escaleras deberán cumplir con las especificaciones contenidas en la Norma Técnica NTC 4145 Accesibilidad de las personas al medio físico, edificios, escaleras. Los pasillos y corredores con la Norma Técnica NTC 4140, Accesibilidad de las personas al

medio físico, edificios, pasillos y corredores, características generales. Los bordillos, pasamanos y agarraderas con la Norma Técnica NTC 4201, Accesibilidad de las personas al medio físico edificios. Equipamientos, bordillos, pasamanos y agarraderas, los peatonales con la Norma Técnica NTC 4279, Accesibilidad de las personas al medio físico. Espacios urbanos y rurales. Vías de circulación peatonales planas, la señalización exterior con la Norma Técnica NTC 4695, Accesibilidad de las personas al medio físico. Señalización para el tránsito peatonal en el espacio público urbano. la señalización interior con la norma técnica NTC 4144, accesibilidad de las personas al medio físico, edificios, señalización, y las rampas con la norma técnica NTC 4143 accesibilidad de las personas al medio físico, edificios, rampas fijas.

13. Contar con salidas de emergencia debidamente señalizadas y con demás elementos de seguridad establecidos en la Ley 9º de 1979 o las que la modifiquen o adicionen y sus normas reglamentarias.

Ley 1801 del 2016. En vigencia desde 2017. El Código Nacional de Policía y Convivencia (Policia Nacional).

Es la primera herramienta con la que cuentan todos los habitantes del territorio y las autoridades para resolver los conflictos que afectan la convivencia y con la cual se puede evitar que las conductas y sus consecuencias trasciendan a un problema de carácter judicial e inclusive de carácter penal. El conocimiento y aplicación de esta normativa permitirá generar las condiciones de seguridad y tranquilidad que son tan anheladas por todos los colombianos.

Capítulo I. Generalidades

Artículo 40º. • Comportamientos que afectan a los grupos sociales de especial protección constitucional. Los siguientes comportamientos afectan a los grupos sociales de especial protección (personas en condiciones de vulnerabilidad, discapacidad, niños, adultos mayores, mujeres en estado de embarazo) y por lo tanto no deben realizarse:

3. Omitir dar la prelación a las personas en condición de discapacidad, personas de la tercera edad o adulto mayor, mujeres en estado de embarazo, personas con niños en brazos y personas que por su condición de salud requieran preferencia, especialmente en las filas, en el uso de los vehículos de transporte público, colectivo o individual y en todos los sitios, bienes y lugares públicos o *abiertos al público*.

Capítulo II. Establecimiento de Parqueaderos.

Artículo 89. Definición de estacionamiento o parqueaderos. Son los bienes públicos o privados, destinados y autorizados de acuerdo con lo dispuesto en las normas de uso del suelo y en las normas que lo desarrollen o complementen por los concejos distritales o municipales, para el estacionamiento y depósito temporal de vehículos automotores, motos o bicicletas, a título oneroso o gratuito.

Parágrafo. Los estacionamientos o parqueaderos ubicados en inmuebles de uso público, como parques, zonas verdes y escenarios deportivos o culturales, sólo podrán ser utilizados para el estacionamiento de vehículos con fines relativos a la destinación de tales bienes.

Artículo 90. Reglamentación de los estacionamientos o parqueaderos abiertos al público. Para el funcionamiento y administración de los estacionamientos o parqueaderos abiertos al público, se observarán los siguientes requisitos:

1. Constitución de póliza de responsabilidad civil extracontractual, para la protección de los bienes depositados y las personas. En el recibo de depósito del vehículo se informará el número de la póliza, compañía aseguradora y el procedimiento de reclamación.

2. Expedir recibo de depósito del vehículo al momento del ingreso, en el que se consigne el número de placa del vehículo y la hora de ingreso.

3. Ofrecer al conductor del vehículo la opción de relacionar bienes adicionales al que deja en depósito.

4. Cumplir con las tarifas establecidas por la autoridad distrital o municipal.

5. Cumplir los requisitos de carácter sanitario, ambiental y de tránsito.

6. Contar con seguridad permanente, y de acuerdo con la clasificación del estacionamiento o parqueadero, con acomodadores uniformados con licencia de conducción y con credenciales que faciliten su identificación por parte de los usuarios.

7. Señalizar debidamente la entrada y la salida de vehículos y demarcar el espacio que ocupa cada vehículo y los corredores de giro y movilidad.

8. Cumplir las exigencias para el desarrollo de actividades económicas.

9. Adecuar o habilitar plazas para el estacionamiento de bicicletas.

Capítulo II. Cuidado e Integridad del espacio público

Artículo 139. Definición del espacio público. Es el conjunto de muebles e inmuebles públicos, bienes de uso público, bienes fiscales, áreas protegidas y de especial importancia ecológica y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, usos o afectación, a la satisfacción de necesidades colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de todas las personas en el territorio nacional.

Constituyen espacio público: el subsuelo, el espectro electromagnético, las áreas requeridas para la circulación peatonal, en bicicleta y vehicular; la recreación pública, activa o pasiva; las franjas de retiro de las edificaciones sobre las vías y aislamientos de las edificaciones, fuentes de agua, humedales, rondas de los cuerpos de agua, parques, plazas, zonas verdes y similares; las instalaciones o redes de conducción de los servicios públicos básicos; las instalaciones y los elementos constitutivos del amoblamiento urbano en todas sus expresiones; las obras de interés público y los elementos históricos, culturales, religiosos, recreativos, paisajísticos y artísticos; los terrenos necesarios para la preservación y conservación de las playas marinas y fluviales; los terrenos necesarios de bajamar, así como sus elementos vegetativos, arenas, corales y bosques nativos, legalmente protegidos; la zona de seguridad y protección de la vía férrea; las estructuras de transporte masivo y, en general, todas las zonas existentes y debidamente afectadas por el interés colectivo manifiesto y conveniente y que constituyen, por consiguiente, zonas para el uso o el disfrute colectivo.

Parágrafo 2º. Para efectos de este Código se entiende por bienes de uso público los que permanentemente están al uso, goce, disfrute de todos los habitantes de un territorio, como por ejemplo los parques, caminos o vías públicas y las aguas que corren.

Título XV. De la libertad de movilidad y circulación

Capítulo I. Circulación y derecho de Vía

Artículo 141. Derecho de vía de peatones y ciclistas. La presencia de peatones y ciclistas en las vías y zonas para ellos diseñadas, les otorgarán prelación, excepto sobre vías férreas, autopistas y vías arterias, de conformidad con lo establecido en el artículo 105 de la Ley 769 de 2002. En todo caso, los peatones y ciclistas deben respetar las señales de tránsito. Las autoridades velarán por sistemas de movilidad multimodal que privilegien el interés general y el ambiente.

En razón a este derecho de vía preferente, los demás vehículos respetarán al ciclista. Serán por tanto especialmente cuidadosos y atentos frente a su desplazamiento, evitarán cualquier acción que implique arrinconar u obstaculizar su movilidad, y le darán prelación en los cruces viales.

Artículo 204. Alcalde distrital o municipal. El alcalde es la primera autoridad de Policía del Distrito o Municipio. En tal condición, le corresponde garantizar la convivencia y la seguridad en su jurisdicción. La Policía Nacional cumplirá con prontitud y diligencia las órdenes que le imparta el Alcalde por conducto del respectivo comandante.

Artículo 205. Atribuciones del alcalde. Corresponde al alcalde:

Artículo 210. Atribuciones del personal uniformado de la Policía Nacional.

Compete al personal uniformado de la Policía Nacional, conocer:

1. Los comportamientos contrarios a la convivencia.

2. Conocer en primera instancia la aplicación de las siguientes medidas de conformidad con el proceso verbal inmediato de policía contenido en el presente Código:

- a. Amonestación.
- b. Participación en Programa comunitario o Actividad Pedagógica de Convivencia.
- c. Remoción de Bienes que Obstaculizan el Espacio Público.
- d. Inutilización de bienes.
- e. Destrucción de bien.

Parágrafo 1°. La participación en programa comunitario o actividad pedagógica de convivencia serán organizadas y realizadas por las alcaldías municipales, distritales o locales, o sus delegados, de acuerdo con los lineamientos que, para tal fin, establezca el Gobierno Nacional.

Parágrafo 2. Contra las medidas previstas en este artículo se concede el recurso de apelación en el efecto devolutivo que resolverá un inspector de policía.

La Ley 361 de 1997, estableció mecanismos de integración social de las personas con discapacidad y dictó disposiciones relacionadas con el acceso al servicio de transporte y su infraestructura.

Ley 105 de 1993, establece en su artículo 2°, que corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

Norma Técnica NTC 4904. Demarcación. - Las autoridades de transporte y tránsito de las entidades territoriales, distritales y municipales, deben establecer en las zonas de

estacionamiento y en los parqueos públicos ubicados en el territorio de su jurisdicción, sitios demarcados, tanto en piso como en señalización vertical, con el símbolo internacional de accesibilidad (NTC 4139), para el parqueo de vehículos automotores utilizados o conducidos por personas con movilidad reducida.

Directrices del plan de estacionamientos. Artículo 177.

El Plan de Estacionamientos deberá contemplar las siguientes directrices, con el objeto de complementar las decisiones de ordenamiento que busque fijar como prioridad la localización de estacionamientos en las áreas de los siguientes equipamientos:

- Equipamiento de cobertura regional y zonal.
- Alcaldía Municipal.
- Terminal de Transporte.
- Universidades Públicas y Privadas.
- Estadio.
- Plazas de Mercado.
- Centros Comerciales.
- Colegios y Centros Religiosos.
- Zonas de actividad Comercial.
- Cementerios localizados en el centro del municipio.
- Hospitales y clínicas.

De igual manera se debe establecer un manejo especial para estacionamientos y parqueaderos en sectores Históricos y de conservación, y establecer las determinaciones para los estacionamientos temporales en paralelo sobre las vías de carácter local, en el marco de

proyectos integrales de espacio público en los cuales se contemple el diseño de andenes, arborización, señalización, y amueblamiento.

Parágrafo. Cuando el parqueadero este contemplado como equipamiento ya sea zonal o urbano no podrá ser posteriormente desarrollado el predio para otro uso así cumpla con la norma salvo previo estudio de cobertura de parqueaderos del sector.

Clasificación de parqueaderos según estructura. Artículo 178.

1. Parqueadero Clase A: Es aquel reglamentado, diseñado y aprobado para tal fin, construido en estructura que se ajusten a la norma cismo resistente, en sótanos, semisótanos y/o en altura, se denomina con la letra A y se identifica con el color verde claro.

2. Parqueadero Clase B: Es aquel reglamentado, diseñado y aprobado para tal fin, construido a nivel en espacios abiertos. Se denomina con la letra B y se identifica con el color amarillo claro.

3. Parqueadero Clase C: Es aquel reglamentado, diseñado y aprobado por un tiempo limitado, ubicado en superficie en lotes acondicionados para tal fin. Se denomina con la letra C y se identifica con el color naranja.

Clasificación de parqueaderos según tipo de vehículo. Artículo 179. De igual manera los parqueaderos públicos se clasifican, para efectos de su diseño y localización y según el tipo de vehículos, en los siguientes grupos:

Grupo 1. Parqueaderos para vehículos menores como motocicletas y bicicletas.

Grupo 2. Parqueaderos para vehículos livianos: automóviles, camperos y camionetas.

Grupo 3. Parqueaderos para vehículos de transporte público y de carga liviana: buses, busetas y camiones rígidos de 2 y 3 ejes (Tipo A).

Grupo 4. Parqueaderos para vehículos de carga pesada destinados a combinaciones de tracto camiones y semirremolques o combinaciones de camión remolque y remolque, o tracto camión con semirremolque o remolque (tipo B).

Zonas de estacionamiento en vías. Artículo 181. Las zonas de estacionamiento en vía es el Área autorizada sobre la calzada, en la cual se permite el estacionamiento temporal de un vehículo. Pero no pierden su carácter de espacio público y no generan derechos a los particulares.

Zona azul: *Área vial o espacio público destinado al estacionamiento temporal autorizado, con cobro, localizado en sectores con alta demanda de estacionamiento, estas zonas se darán en concesión a grupos organizados de personas con deficiencias físicas.*

Zona café: Área vial o espacio público destinado al estacionamiento temporal autorizado de vehículos de carga, sin cobro, para operaciones de cargue y descargue de mercancías.

Zona amarilla: Área vial o espacio público destinado al estacionamiento temporal autorizado, sin cobro, de vehículos de transporte público individual.

Zona de emergencia: Área vial o espacio público reservado exclusivamente para el estacionamiento temporal de vehículos de atención de emergencias durante el ejercicio de sus funciones, en el cual se prohíbe el estacionamiento de cualquier otro tipo de vehículo por razones de seguridad, vulnerabilidad y/o agilidad en la atención de emergencias.

Parágrafo. Los estacionamientos en vías serán determinados considerando los sitios de alta demanda de este servicio previo estudio de movilidad; no podrán localizarse en zonas del área del microcentro del municipio a excepción de los lugares de interés histórico turístico y cultural que sean aprobados y sustentados con su respectivo estudio de movilidad urbana u otro similar.

Mecanismos para la sostenibilidad del espacio público. Artículo 186. Para la recuperación y sostenibilidad del espacio público se debe emprender una serie de estrategias de acción conducentes a lograr el mantenimiento, conservación, preservación, construcción, adecuación, diseño y protección de cada una de las áreas que conforman la estructura de espacios libres del municipio, dispuestas para la circulación, la recreación, el descanso y la interrelación de los habitantes; así como los elementos de ornato y mobiliario urbano:

- Estimular el sentido de pertenencia para dar participación a las organizaciones comunitarias en los proyectos de interés general.

- Vincular a la comunidad que habita en el territorio para que se vincule y participe activamente en los proyectos desde su diseño hasta su implementación.

- Concertar con los comités ambientales de las juntas de acción comunal el desarrollo de acciones de defensa del espacio público y la protección ambiental.

- Fortalecer esquemas de mantenimiento y sostenibilidad de los espacios construidos, motivando a la comunidad una vez concluidos los proyectos de infraestructura pública, para ejercer vigilancia permanente a estos proyectos, comunicando las normas referentes a la participación comunitaria y enseñando sobre el valor que tiene lo público, como una función de socialización permanente.

Mecanismos para la recuperación del espacio público. Artículo 187.

- Promover la restitución voluntaria; como procedimiento pedagógico a través del cual la comunidad restituye el espacio público con el debido acompañamiento técnico y social de la entidad responsable.

- Capacitar a los urbanizadores, constructores, compradores de vivienda y demás actores, para que los urbanizadores entreguen del municipio las áreas públicas sin cerramientos, a excepción de compromisos adquiridos por medio de comodato u otra figura legal concertada. Así mismo, realizar campañas de sensibilización a través de medios de comunicación dirigidos a los gremios de la construcción con el fin de que entiendan la importancia del espacio público del municipio y la contribución que ellos hacen para la construcción equitativa de la misma.

- Promover procesos exitosos de negociación conjunta que permanezcan después de la restitución voluntaria para la conservación y buen uso del Espacio Público.

- Difundir de manera constante entre la organización comunitaria, como recurso preventivo, las normas atinentes al buen uso del Espacio Público.

Para las zonas urbanas que se encuentran desarrolladas se podrá aplicar, si se es necesario, el criterio o motivo de utilidad pública establecido en el artículo 10 de la Ley 9 de 1989 modificado por el artículo 58 de la Ley 388 de 1997, para efectos de decretar **la Expropiación**, declarando de utilidad pública o interés general la adquisición de inmuebles en esta zona, para destinarlas a la ejecución de proyectos de construcción de infraestructura social en el sector de la recreación, tal como lo rezan los literales a, f y h del mismo artículo.

Cómo se puede analizar el municipio de Garzón cuenta con todas las herramientas legales y administrativas mínimas necesarias para el diseño, creación y fortalecimiento de las Zonas especiales de parqueo.



UNIVERSIDAD
SURCOLOMBIANA

NIT: 891180084-2



CONSTRUYAMOS
UNIVERSIDAD
PARA EL DESARROLLO Y EL BUEN VIVIR

UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA
FACULTAD DE ECONOMIA Y ADMINISTRACION
PROGRAMA ADMINISTRACION DE EMPRESAS

ACTA SUSTENTACIÓN TRABAJO DE GRADO

Fecha: 17 de noviembre de 2023

Hora: 09:00 am

Medio: Google Meet <https://meet.google.com/ypy-xhiv-hfh>

Nombre	Estudio De Factibilidad Para La Creación De Zonas Azules En El Municipio De Garzón A Partir Del 2023
---------------	--

Estudiante	EDNA YULIETH SIERRA HORTA Cod: 20172163645 INGRID JULIETH NAVARRO GARZON Cod: 20172161762
-------------------	--

Jurados	Carlos Harvey Salamanca Falla Luis Alfredo Muñoz Velazco
----------------	---

Concepto Jurados	Observaciones: por recomendación del jurado Luis Alfredo Muñoz, se ajusta el título del proyecto a "ESTUDIO PARA DETERMINAR LAS ZONAS ESPECIALES DE PARQUEO EN EL MUNICIPIO DE GARZÓN"
Aprobado	x
Reprobado	

CARLOS HARVEY SALAMANCA FALLA

Jurado

LUIS ALFREDO MUÑOZ VELAZCO

Jurado

JULIO ROBERTO CANO BARRERA
Presidente

☎ Sede Central / Av. Pastrana Borrero - Cra. 1
☎ Sede Administrativa / Cra. 5 No. 23 - 40
🌐 www.usco.edu.co / Neiva - Huila

☎ PBX: 875 4753
☎ PBX: 875 3686
☎ Línea Gratuita Nacional: 018000 968722



Vigilada Mineducación

Neiva – Huila, 17 de noviembre del 2023

**UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA
FACULTAD DE ECONOMIA Y ADMINISTRACION
PROGRAMA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
CERTIFICADO DE SUSTENTACIÓN DE PROYECTO MODALIDAD DE GRADO**

El suscrito Jefe de Programa de Administración de Empresas

INFORMA QUE:

El proyecto de grado denominado “Estudio De Factibilidad Para La Creación De Zonas Azules En El Municipio De Garzón A Partir Del 2023” presentando por los estudiantes Ingrid Julieth Navarro Garzón con Código 20172161762 Y Edna Yulieth Sierra Horta con Código 20172163645 ha sido evaluado y aprobado por los jurados el día 17 de noviembre del 2023 con un concepto de **APROBADO**.

Se expide como soporte del cumplimiento de la modalidad de grado.


JULIO ROBERTO CANO BARRERA
Jefe De Programa De Administración De Empresas.