



Estacionamiento razonable

¿Es realmente posible tener mucho espacio para estacionamiento?

Determinar cuánto espacio para estacionamiento se destinará a un vecindario es un acto de malabarismo delicado. Muy poco espacio hará que los posibles clientes o residentes tengan dificultades para encontrar lugar con facilidad. Demasiado espacio hará que las playas de estacionamiento vacías se transformen en zonas muertas que invitan a cometer delitos y es un espacio desperdiciado que podría haber contribuido al vecindario. Además, la alta demanda de estacionamiento aumenta el precio de las viviendas y de los arriendos, lo que puede impedir que los comerciantes locales prosperen, al mismo tiempo que dificulta el diseño de calles, parques y edificios bellos que la gente disfruta.



Se pierden hectáreas de terrenos en estacionamientos que podrían haberse destinado a parques, espacios abiertos o viviendas económicas.

En lugar de un mar de estacionamientos, Great Communities ofrece sólo el espacio de estacionamiento necesario y recupera espacio público para la construcción de parques, plazas, supermercados, centros de cuidado infantil, clínicas y otros servicios.

Las buenas políticas de estacionamiento adaptan el suministro de acuerdo con las condiciones locales.

Encontrar el equilibrio justo depende de muchos factores y varía según el vecindario. Lamentablemente, demasiadas ciudades tienen políticas iguales para todos que fueron diseñadas para áreas de baja densidad y sin transporte público. La aplicación de estas políticas no tiene sentido en vecindarios donde las personas caminan y utilizan el transporte. Como mínimo, los vecindarios cerca del transporte público no deberían necesitar tanto espacio de estacionamiento como el resto de la ciudad. Las condiciones adicionales que exigen menos espacio para estacionamiento incluyen:

Estacionamiento necesario por unidad		
Ciudad	Estudio	1 BR
Benicia	1	1
Berkeley	1	1
Daly City	1	1.5
East Palo Alto	1	1.2
Emeryville	0.5	1
Fairfield	1	1.33
Healdsburg	1.5	1.5
Livermore	1.5	1.5
Millbrae	1	1.5
Oakland	1.5	1.5
Petaluma	1	1
San Francisco	1	1
San Jose	1.5	1.5
Vacaville	1	1

Demanda de estacionamiento en comunidades selectas del Área de la Bahía. Gran parte de ellas tienen políticas que reducen la demanda de estacionamiento.

VECINDARIOS COMPACTOS Y VIBRANTES CERCA DEL TRANSPORTE

El lugar en el que vivimos tiene un gran efecto en la cantidad de estacionamiento que necesitamos. Las personas que viven en vecindarios que tienen tiendas y servicio de transporte frecuente y de calidad tienen menos automóviles. Por ejemplo, los residentes del vecindario adinerado de Nob Hill, en San Francisco, tienen en promedio un cuarto más de vehículos que los residentes suburbanos de San Ramon. Exigir más estacionamiento de lo necesario aumenta el costo de las viviendas y debilita la reputación de esas comunidades.

VIVIENDAS ECONÓMICAS. Las familias de bajos ingresos tienen menos automóviles que las familias adineradas o de ingresos medios. Según los datos del censo realizado en el año 2000 en toda el Área de la Bahía, el 15% de las familias con ingresos entre \$25.000 y \$35.000 no tienen automóviles.

VIVIENDAS PARA PERSONAS DE TERCERA EDAD. Las personas de tercera edad tienen muchos menos vehículos y, por este motivo, generan una menor demanda de estacionamiento. En el Área de la Bahía, las familias cuyos integrantes tienen más de 62 años tienen un 31% menos de automóviles que las familias en las que no hay personas de tercera edad.

Las necesidades de estacionamiento se deben administrar y optimizar en función de las condiciones locales. Demasiado estacionamiento puede ser más perjudicial que muy poco.

Reducción de las necesidades de estacionamiento mediante la reducción de la demanda.

ESTACIONAMIENTO COMPARTIDO. Al poner un cine al lado de una oficina ambos pueden compartir el estacionamiento. El edificio de oficinas utiliza los espacios durante la semana, mientras que el cine necesita el estacionamiento el fin de semana y durante la semana por las noches.

SERVICIOS DE AUTOMÓVILES COMPARTIDOS. City CarShare se asocia con los constructores de hogares para incluir espacios para vehículos compartidos. Esto permite que muchas familias disfruten de la comodidad de un automóvil y, al mismo tiempo, reduce la cantidad total de estacionamientos necesarios.

DISEÑO PARA CAMINAR Y ANDAR EN BICICLETA. Si es posible hacerlo fácilmente en su vecindario, la mayoría de las personas prefiere caminar para hacer las compras, recoger a los niños de los centros de cuidado infantil o satisfacer otras necesidades básicas.

LÍMITES MÁXIMOS DE ESTACIONAMIENTO. Muchas comunidades que desarrollan planes de las áreas de estaciones están adoptando políticas de estacionamiento que reflejan las opciones de tránsito dentro de un área de estaciones. Las personas que utilizan el transporte público, que caminan o van en bicicleta a sus destinos finales no necesitan estacionamiento.



Prius de CarShare ubicado en un estacionamiento público en el complejo de apartamentos Library Gardens en Berkeley, CA.

SEPARAR LOS COSTOS DE ESTACIONAMIENTO DE LOS COSTOS DE VIVIENDA. Esto quiere decir que el estacionamiento se vende o arrienda por separado, en lugar de estar incluido automáticamente en el espacio del edificio. Esto permite al urbanizador ofrecer todo o parte del estacionamiento como una opción al vender las unidades. Una reducción de \$20.000 a \$40.000 en el costo por unidad genera una mayor demanda de unidades. Esto también puede aplicarse a unidades arrendadas, para reducir así el costo de arrendamiento para residentes sin automóviles.

Ciudades que administran con éxito el estacionamiento para preservar la zona de Great Communities:

PETALUMA

El Código inteligente (Smart Code, ordenanza para la planificación y el diseño urbano de terrenos) de la ciudad incluye distintas formas para reducir los espacios de estacionamiento:

- Estacionamientos compartidos entre propiedades adyacentes. Esto incluye estacionamientos a una corta distancia a pie del destino para fomentar el estacionamiento compartido.
- Pago de una tarifa sustitutiva en lugar de construir los espacios.
- Construcción de estacionamientos con superficies permeables para los desagües de lluvias.



PALO ALTO

Los códigos de zonificación de la ciudad permiten al director de planificación y a la junta de revisión de arquitectura “postergar” la demanda mínima estándar de estacionamiento cuando lo consideren apropiado, como es el caso de las urbanizaciones de viviendas económicas orientadas al transporte público. La ciudad puede exigir al urbanizador que mantenga un espacio abierto en “reserva paisajística” para estacionamientos adicionales en caso de que el estacionamiento inicial resulte insuficiente. Si la demanda de estacionamiento es superior a la esperada, el espacio abierto puede convertirse en estacionamiento.



Lista de verificación para asegurar un suministro adecuado de estacionamiento determinado por las necesidades reales:

- ¿La demanda de estacionamiento es menor cerca del transporte público que en el resto de la ciudad? ¿Hay límites máximos de estacionamiento en lugar de límites mínimos?
- ¿Existen políticas claras que generan incentivos o requieren el uso de medidas de Administración de demanda de transporte (Transportation Demand Management, TDM), tales como tarifas sustitutivas para estacionamientos, pases de transporte sin cargo para nuevos residentes y empleados, o estudios de estacionamientos que midan y controlen la demanda real de estacionamiento?
- ¿Se fomentan los estacionamientos estructurados en lugar de estacionamientos en superficie en las áreas de alta densidad? ¿Existen estacionamientos compartidos que permiten combinar el uso por la mañana con el uso por la tarde/noche?