



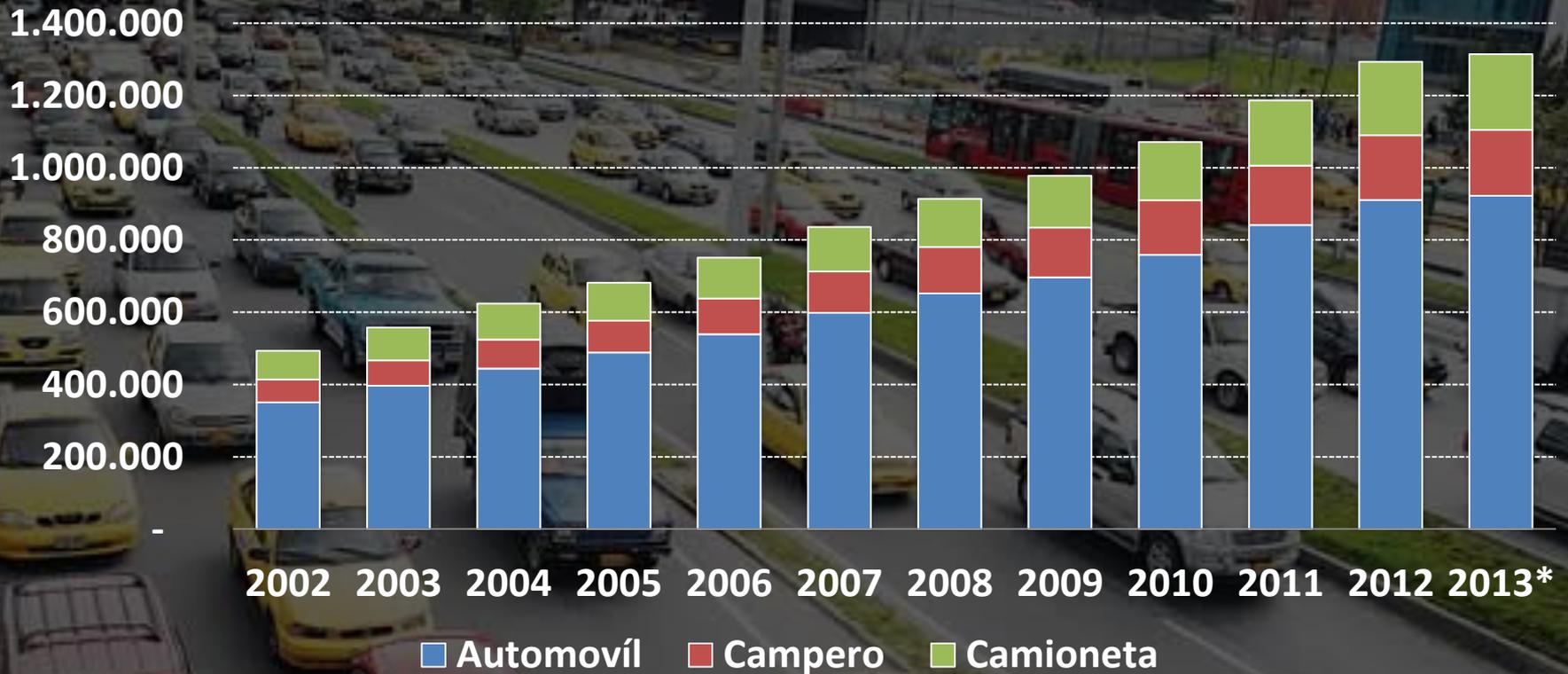
PARQUEADEROS

¿PARA QUÉ?

Experiencias de Asia, Europa
y las lecciones para Bogotá



Bogotá D.C. en cifras



Fuente: RDA - SIM, 2013. datos a 31 de marzo de 2013.

1.286.949 vehículos particulares
Crecimiento promedio anual última década 10%

Bogotá D.C. en cifras

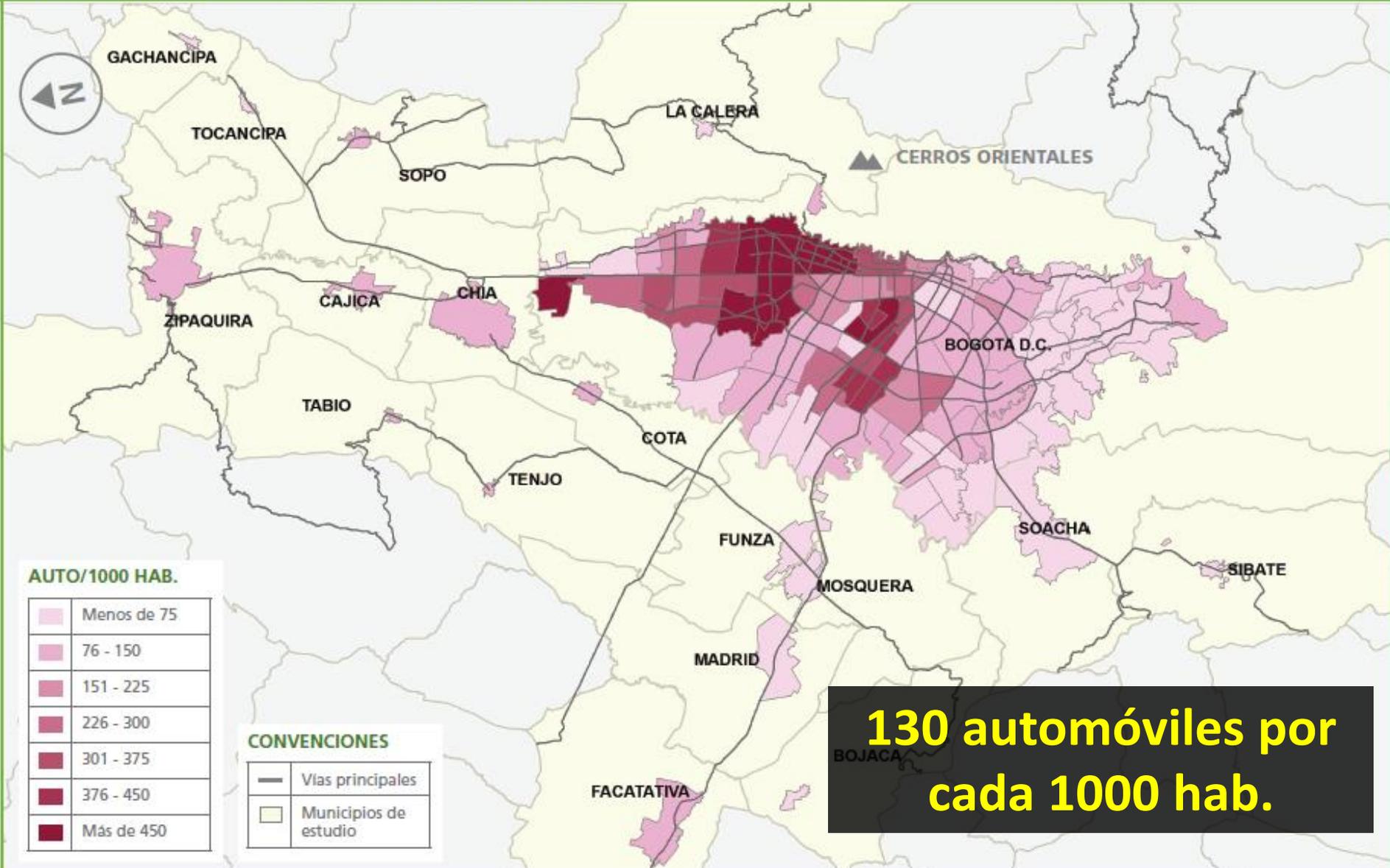


Fuente: RDA - SIM, 2013. datos a 31 de marzo de 2013.

347.529 motocicletas

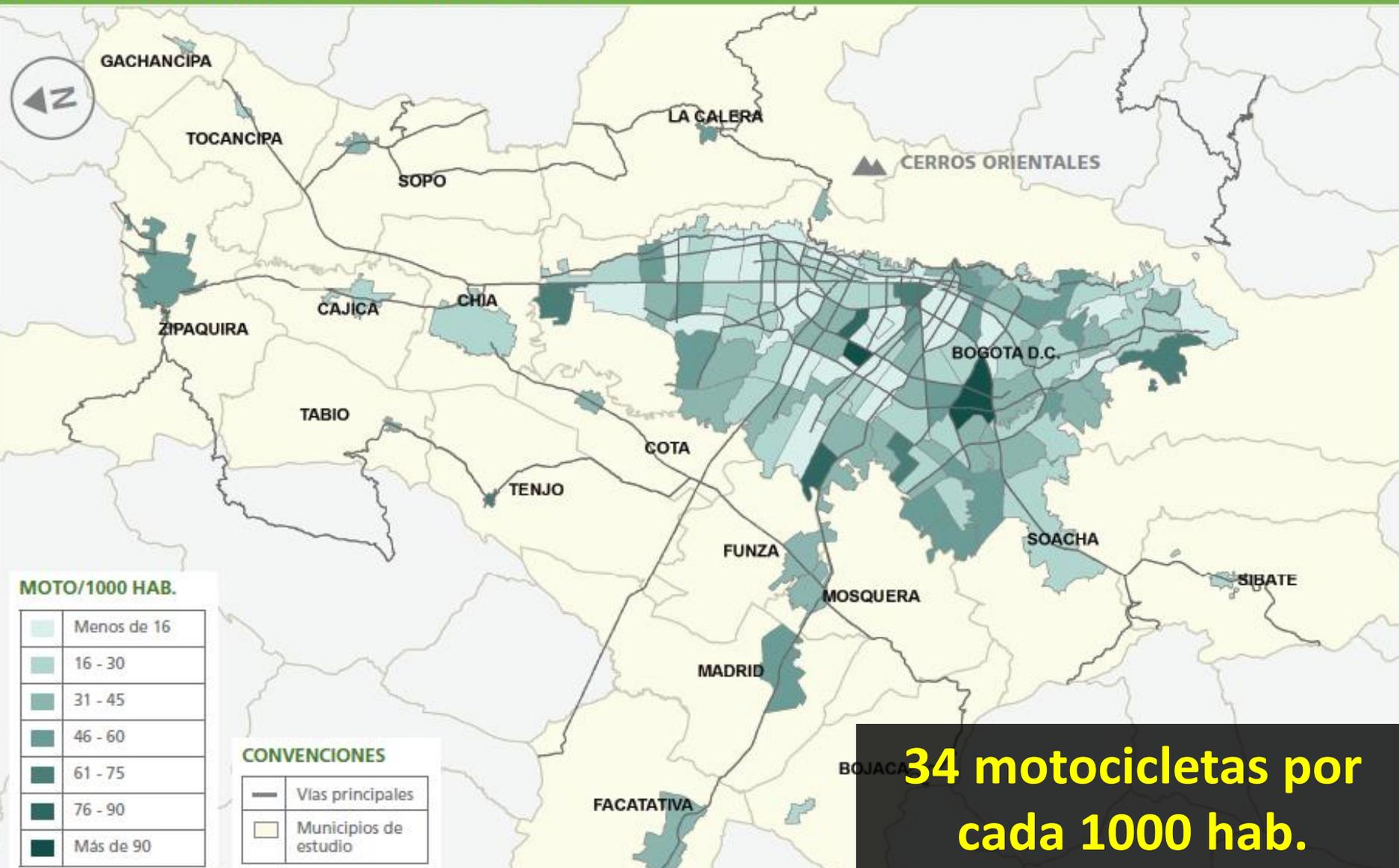
Bogotá D.C. en cifras

MAPA 6. TASA DE MOTORIZACIÓN AUTOS POR PERSONAS



Bogotá D.C. en cifras

MAPA 7. TASA DE MOTORIZACIÓN MOTOS POR PERSONAS



Bogotá D.C. en cifras

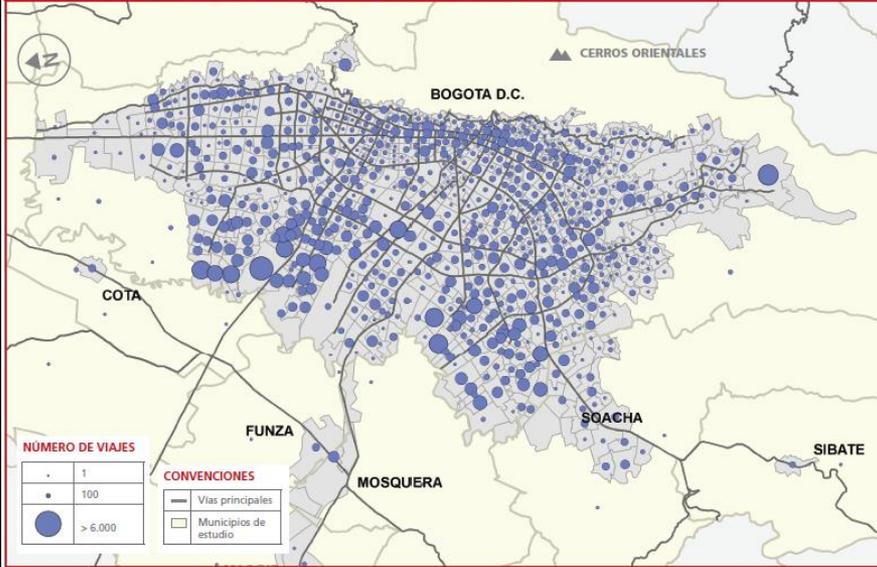
En los hogares de estrato 4 en promedio hay un vehículo por hogar y en los de 5 y 6 hay más de uno. En el 3 hay cerca de un vehículo cada dos hogares, en los de 2 uno cada tres y en los del 1 uno cada cuatro.

Evaluated por persona hay un rango que va desde un vehículo cada 14 habitantes del estrato 1 a uno cada 1,5 habitantes del 6.

Fuente: RDA - SIM, 2013. datos a 31 de marzo de 2013.

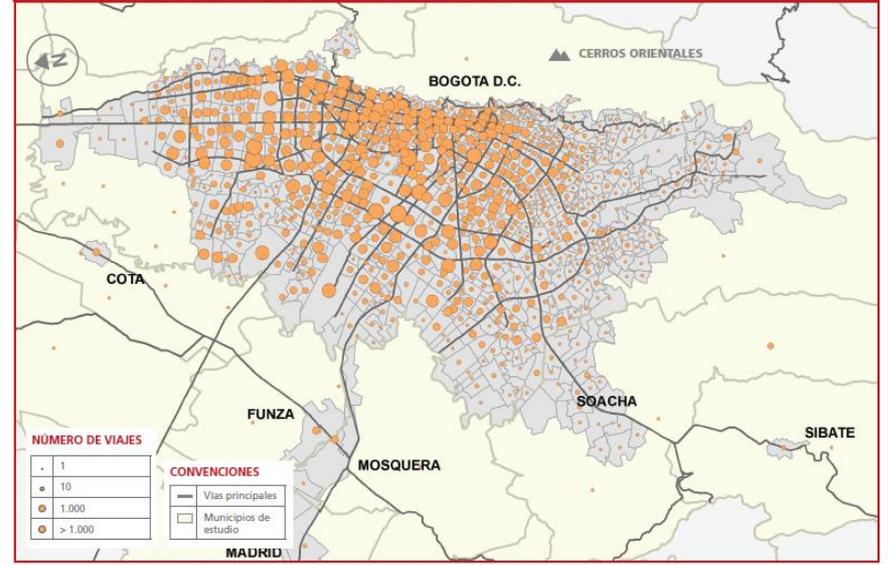
TRANSPORTE PÚBLICO

MAPA 12. GENERACIÓN DE VIAJES EN TRANSPORTE PÚBLICO, HORA PICO

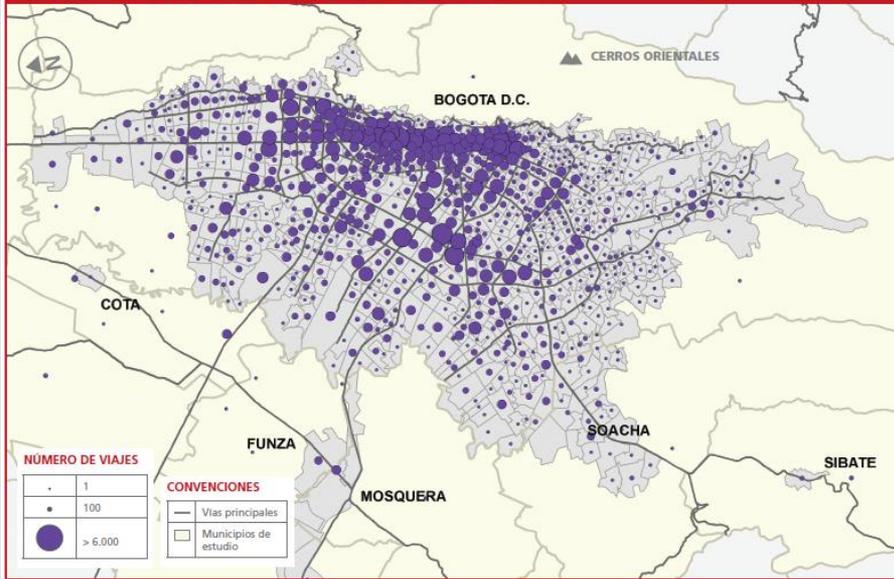


VEHICULO PRIVADO

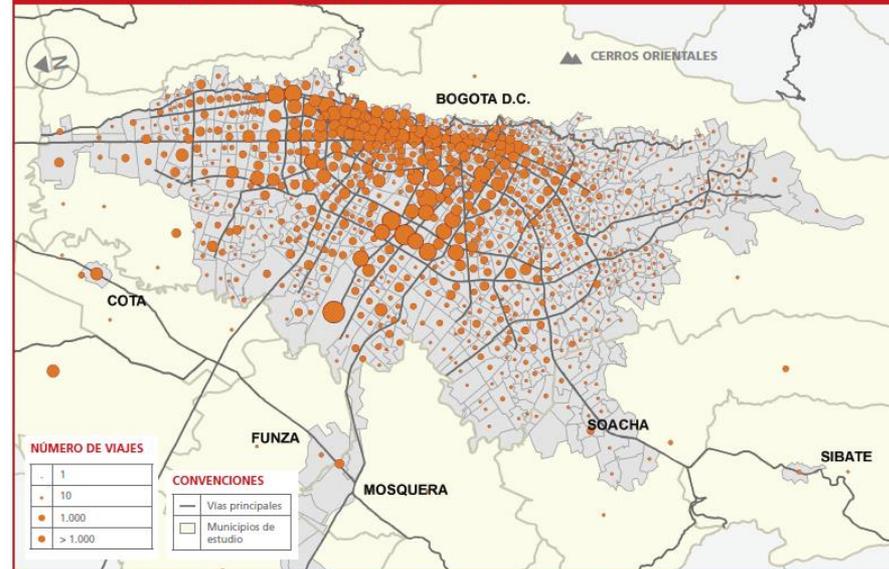
MAPA 20. GENERACIÓN DE VIAJES EN TRANSPORTE PRIVADO, HORA PICO



MAPA 14. ATRACCIÓN DE VIAJES EN TRANSPORTE PÚBLICO, HORA PICO



MAPA 22. ATRACCIÓN DE VIAJES EN TRANSPORTE PRIVADO, HORA PICO



Oferta de Cupos de Parquaderos en Bogotá D.C.

Parqueo fuera de vía

Parqueo en vía

Parquaderos
Actividad Comercial

Parquaderos
Asociados a un Uso

Vía

Bahías

Sector
Formal

Sector
Informal

**Tarifa
Regulada**

Vivienda

Comercio

Industria

Bogotá D.C. en cifras

En **2020** tendremos **1.400.000** **vehículos particulares más** en la ciudad si el parque automotor sigue creciendo a la misma tasa de la última década **10%**.

El 60% del espacio público que se construye es para los vehículos

Oferta de Estacionamientos

Cupos de estacionamiento como Actividad Comercial:
29.966 cupos, según Inventario 2012 (Acuerdo 335 de 2008)

Cupos de estacionamiento en Centros Comerciales:
28.142 cupos. (Guía de información Ospinas & Cía. S.A. 2009) – **Uso eficiente de la Infraestructura**

Demanda de Estacionamientos

Vehículo Particular

Motocicleta

Propio

5.9%

7.8%

Privado

41.1%

53.5%

Público

16.1%

7.6%

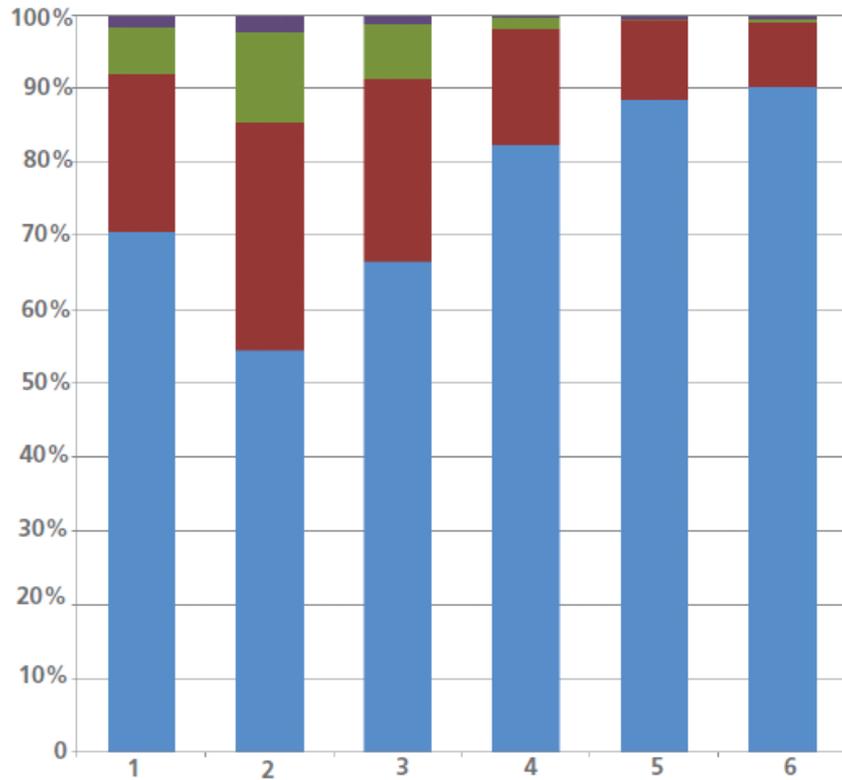
En vía

36.9%

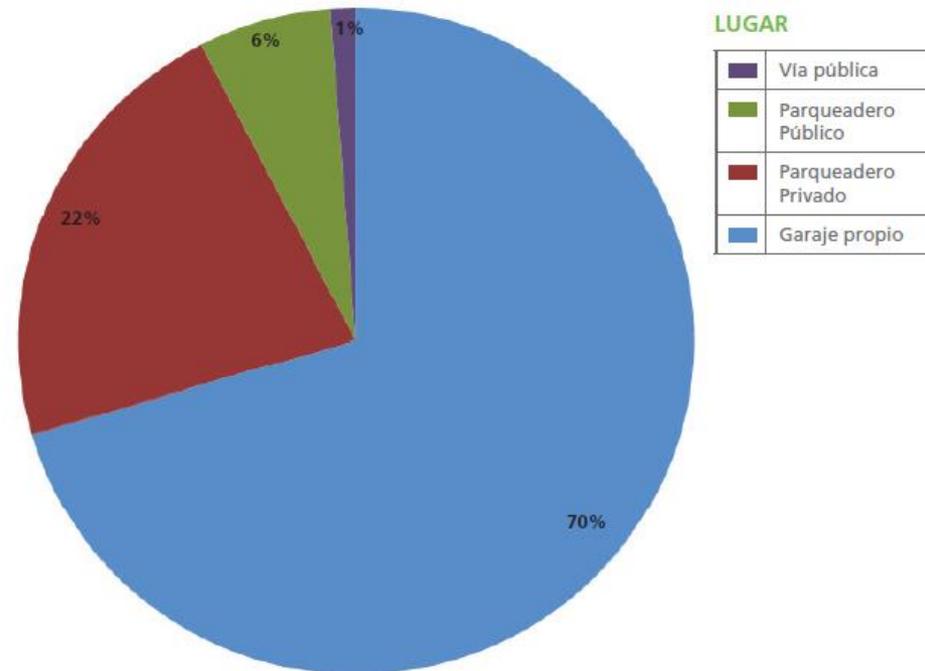
31.1%

Sitio de estacionamiento en la vivienda

DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DEL LUGAR DE ESTACIONAMIENTO POR ESTRATO



LUGAR



LUGAR



Costo del Estacionamiento

Tarifa Diaria

Buenos Aires	US\$12	Oslo	US\$89.04
Sao Paulo	US\$17.02	Londres City	US\$65.97
Rio de Janeiro	US\$19.22	Tokio	US\$62
Santiago	US\$13.25	Paris	US\$40.26
México City	US\$15	Madrid	US\$38.82
Panamá	US\$14.40	New York	US\$30
Lima	US\$10.20		
Bogotá	US\$11.10		
San José	US\$9.35		

Externalidades asociadas al Vehículo Particular



CONGESTIÓN, POLUCIÓN, RUIDO, etc.

Externalidades asociadas al Vehículo Particular



El espacio requerido hoy para parquear el parque automotor es equivalente, aproximadamente, a cerca de 9 veces el área de la Universidad Nacional de Colombia (origen)

Plan de Ordenamiento Territorial

Decreto 190 de 2004

Exigencia General de Estacionamientos por Uso.

Exigencia POT

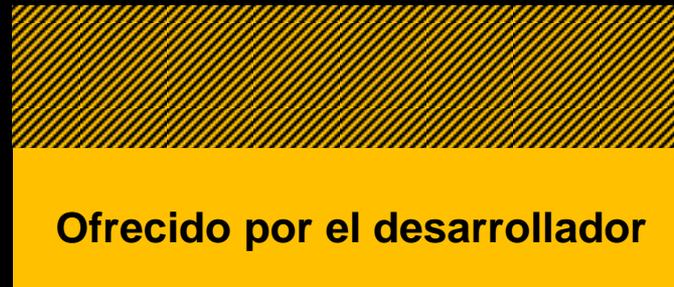


Plan de Ordenamiento Territorial

Decreto 190 de 2004

Exigencia General de Estacionamientos por Uso.

Exigencia POT



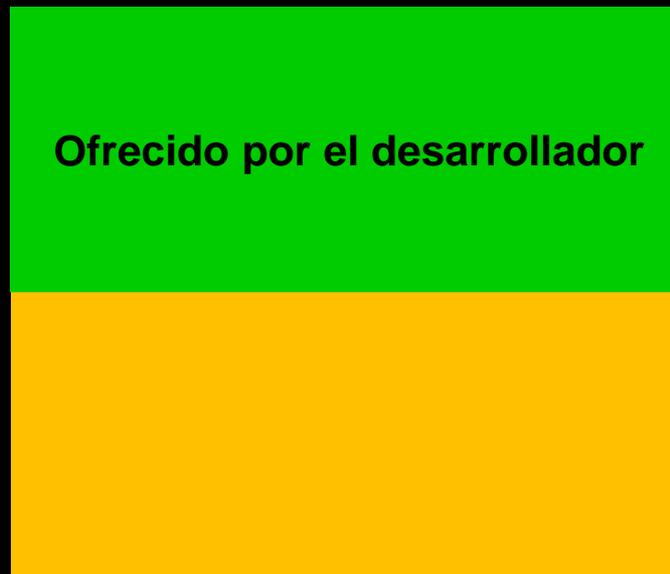
Diferencia se
paga al Fondo de
Compensación

Plan de Ordenamiento Territorial

Decreto 190 de 2004

Exigencia General de Estacionamientos por Uso.

Exigencia POT



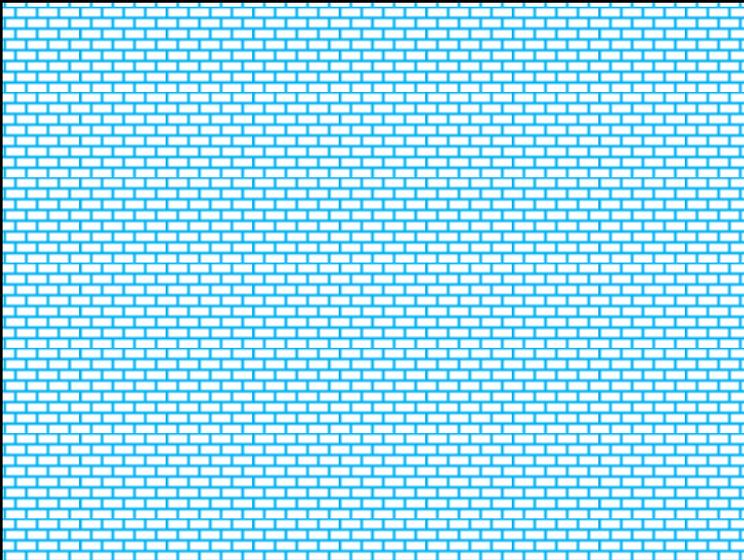
Diferencia no tiene
ningún costo para el
desarrollador



Plan de Ordenamiento Territorial

Propuesta revisión POT

Exigencia General de Estacionamientos por Uso.



Índice de Ocupación
Permitido

**Se permitirá la construcción de un número de cupos
“máximo” equivalente a esta área**

Plan de Ordenamiento Territorial

Propuesta revisión POT

Exigencia General de Estacionamientos por Uso.



Trade Off

Índice de Ocupación
Permitido

Cupos equivalentes por encima de del tope indicado harán parte el índice de construcción del proyecto

Plan de Ordenamiento Territorial

Propuesta revisión POT

Exigencia General de Estacionamientos **por Uso.**

Uso	Factor
Vivienda VIS y VIP	2
Vienda diferentes a VIS y VIP	1.5
Comercial y de Servicios	0,8
Industria	0,25
Dotacional en General	0,7
Dotacional Equipamiento específico	0,5
Dotacional- equipamiento específico - Cementerios	0,1
Parques red general - sobre área construida	0,05

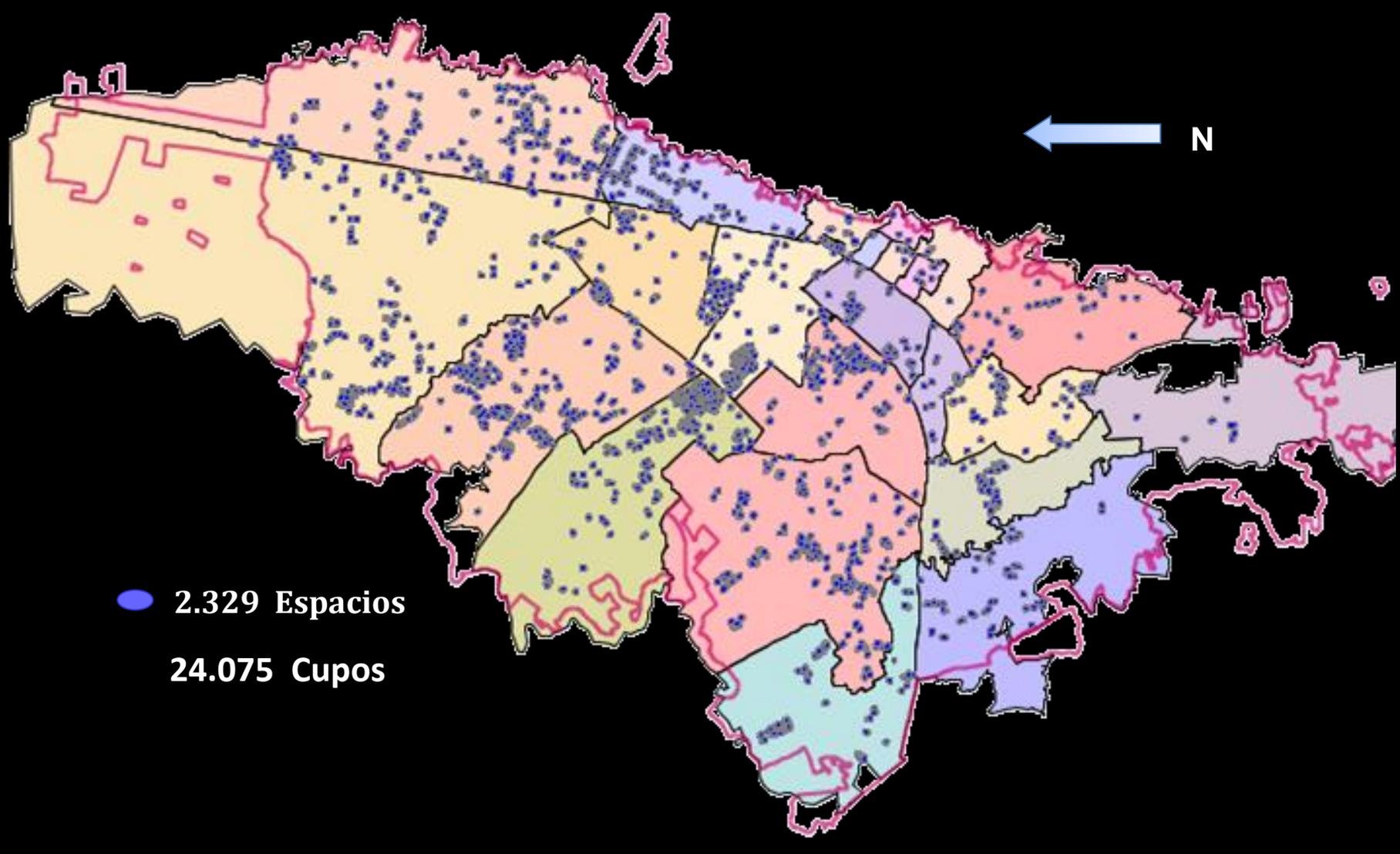
Simplificación Normativa

Plan de Desarrollo Bogotá Humana

Programa Movilidad Humana.

- **Implementación de la Red de Estacionamientos en el marco del SITP:** Comprende la estructuración para dotar de estacionamientos de alta capacidad en el área de influencia de los puntos de integración del servicio de transporte público así como la implementación de zonas para Parqueo En Vía en la ciudad y medidas de administración de la demanda.
 - ✓ **Construcción de cuatro estacionamientos disuasorios – 42.000 Millones – Intercambiadores Modales**
 - ✓ **Cobro Estacionamiento en Vía**
 - ✓ **Zonas de Congestión**
 - ✓ **Habilitación de zonas de Bahías**

BAHIAS HABILITADAS



ESTACIONAMIENTO EN VÍA

PRINCIPALES OBJETIVOS



Implementar la red de estacionamientos en vía como un instrumento para la administración y racionalización de la demanda de transporte privado.



Avanzar en la implementación del ordenamiento de estacionamientos



Avanzar en la regulación del sistema de parqueo en vía, mediante instrumentos efectivos.



Generar recursos para la Administración, mediante el aprovechamiento de la participación público-privada, bajo el esquema de concesión

OPERACIÓN DEL SISTEMA

1. Usuario ingresa al sistema de parqueo en vía.



2. Operador indica la forma de recaudo y medio de pago.



Efectivo, dinero plástico a través de parquímetro multiespacio, datafono, celular.

3. Reporte en línea de la operación al Puesto Central de Control del Concesionario.



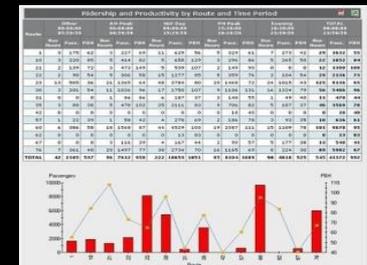
4. Interventoría presenta informes de gestión mensual a la SDM.



4. Seguimiento por parte de la Interventoría.



3. Generación diaria de reportes de operación, ocupación, rotación, duración media. Por cupo, tramo, bahía y centralidad.



Conclusiones

1. La ciudad va a continuar creciendo y tenemos que administrar ese crecimiento de manera sostenible.
2. El parqueo debe funcionar como un a medida de administración de la demanda de transporte.
3. La decisión de usar el vehículo particular debe ser libre. Sin embargo, los costos asociados a su uso NO pueden ser asumidos por la sociedad en general.



BOGOTÁ
HUMANANA



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

MOVILIDAD
HUMANANA