

ESTACIONAMIENTOS

Equilibrio entre el
Estado y el Mercado.

Impactos sobre el
consumo del suelo



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

1. Diagnóstico técnico y urbanístico en cinco centralidades de Bogotá.
2. Estimación de un modelo para la generación de oferta de parqueaderos para la ciudad en función de los tres principales tipos de usos de suelo.
3. Propuesta para Parqueaderos por uso según MEPOT.
4. Orientaciones para la Política de Provisión de parqueaderos en el Distrito



1. Diagnóstico técnico y urbanístico en cinco centralidades de Bogotá.

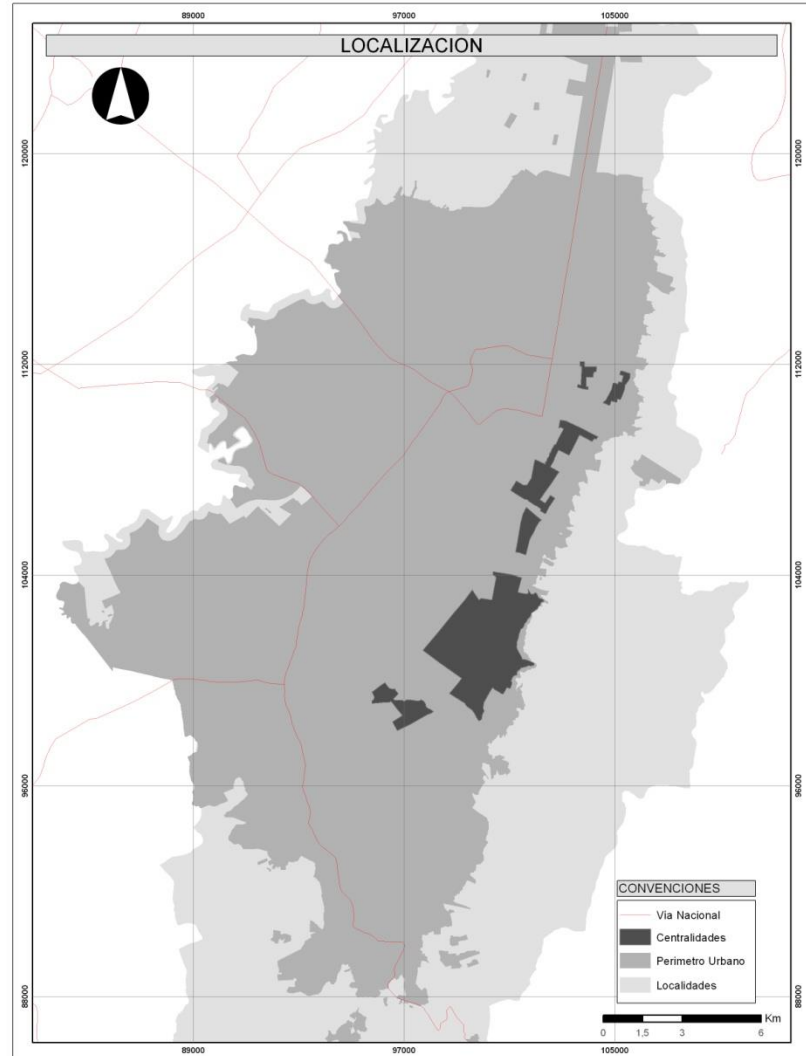


ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

INFORMACION UTILIZADA

Se recopiló, revisó, seleccionó, analizó y sintetizó información existente:

- Parquaderos en vía y fuera de vía
- Malla vial arterial.
- Lotes con Usos y tratamientos del suelo, lotes destinados a los estacionamientos y áreas construidas destino Catastro.
- Viajes por Centralidad



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

(Centro, Calle 100 – Calle 72, Usaquén, Restrepo, Chapinero)

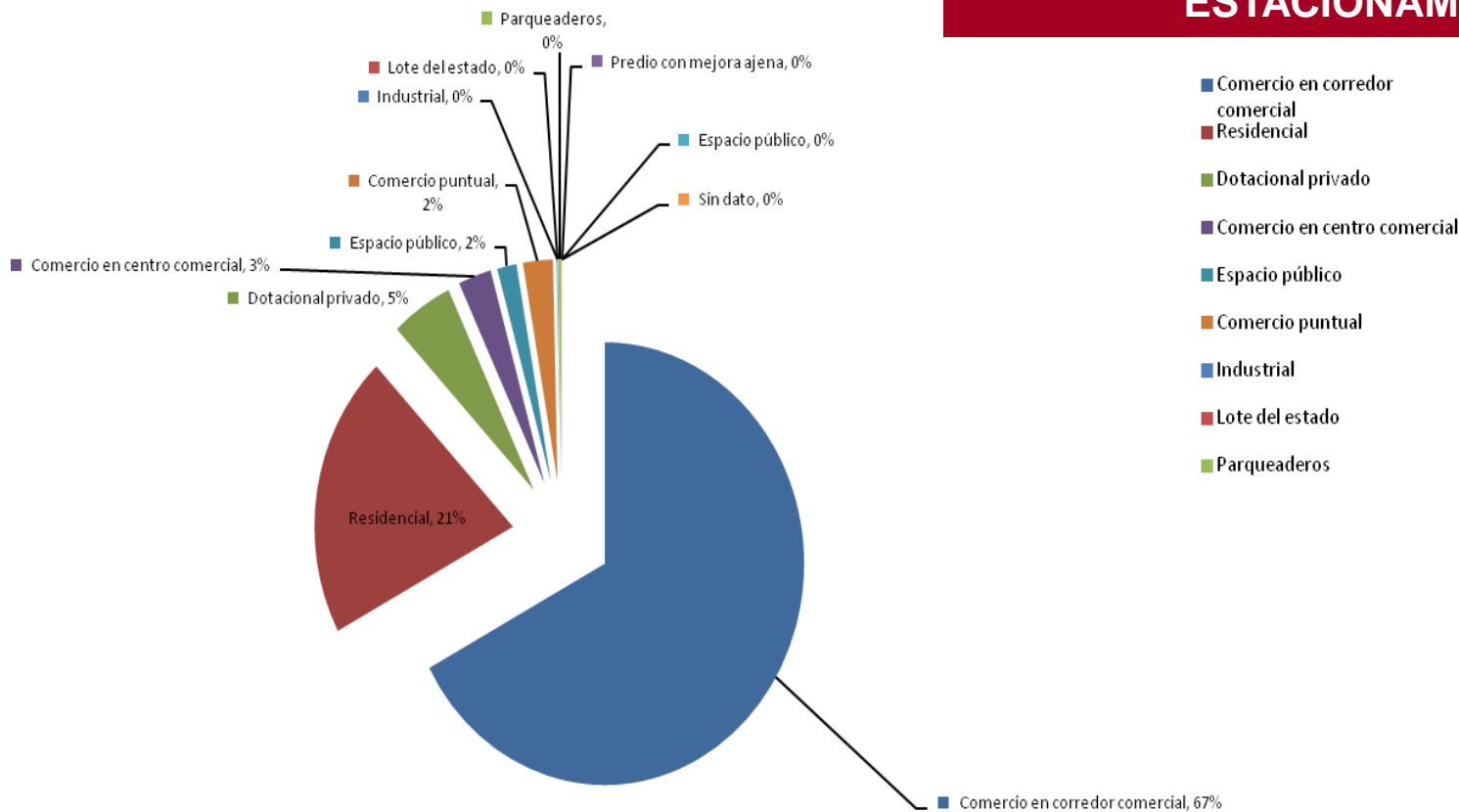
INFORMACION UTILIZADA POR PREDIO

- Código
- Estrato
- Porcentaje de uso tanto por POT como el destino Catastro
- Valor del metro cuadrado terreno y construido, con propiedad horizontal y sin propiedad horizontal.
- Uso del suelo por estrato en las áreas residenciales.

| | |
|---------------------------------|-------------------------------------|
| •Comercio en centro comercial | •Sin dato |
| •Comercio en corredor comercial | •Urbanizado no edificado Industrial |
| •Comercio puntual | •Lote del estado |
| •Dotacional privado | •Parqueaderos |
| •Industrial | •Predio con mejora ajena |
| •Lote del estado | •Residencial |
| •Parqueaderos | •Sin dato |
| •Predio con mejora ajena | •Urbanizado no edificado |
| •Residencial | |

Usos del suelos destino Catastro y POT



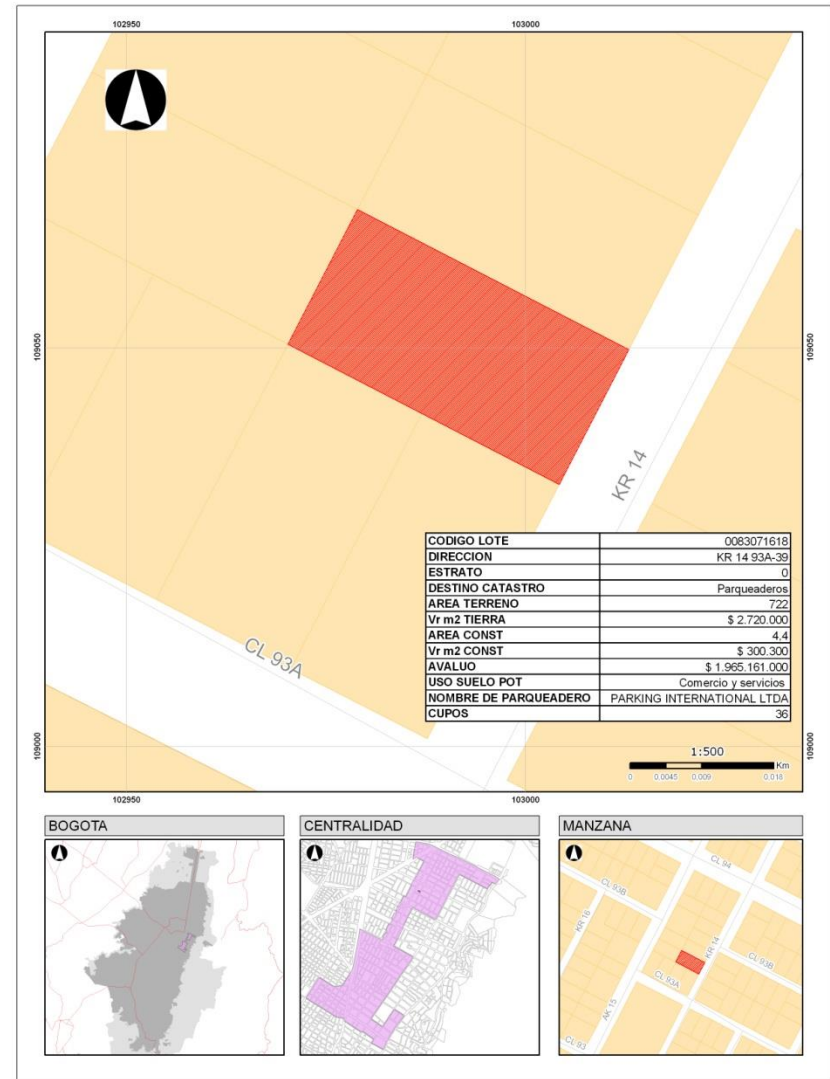


Se reagruparon usos comerciales y dotacionales:

- **COMERCIO:** Todo las área identificadas como comercio se totalizaron en una sola área denominada comercio (Comercio en centro comercial, Comercio en corredor comercial y Comercio puntual).
- **DOTACIONAL:** Todas las áreas identificadas como dotacional se totalizaron en una sola área denominada Dotacional (Dotacional privado, Dotacional público).

PARQUEADEROS

- Se identifico el código del lote, cupos existentes, el uso del suelo, área de terreno y área construida.
- Se realizó la proyección de cupos de parqueaderos que no tenían información.



• PARQUEADEROS EN ZONAS DE USO RESIDENCIAL

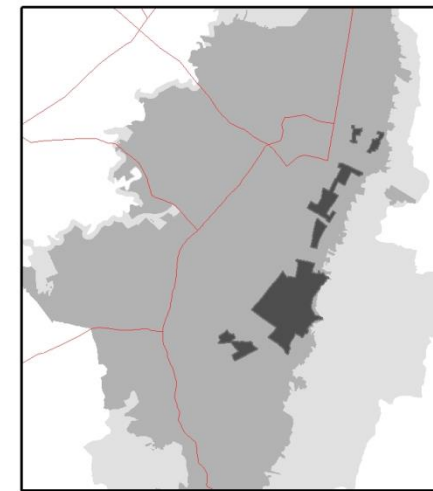
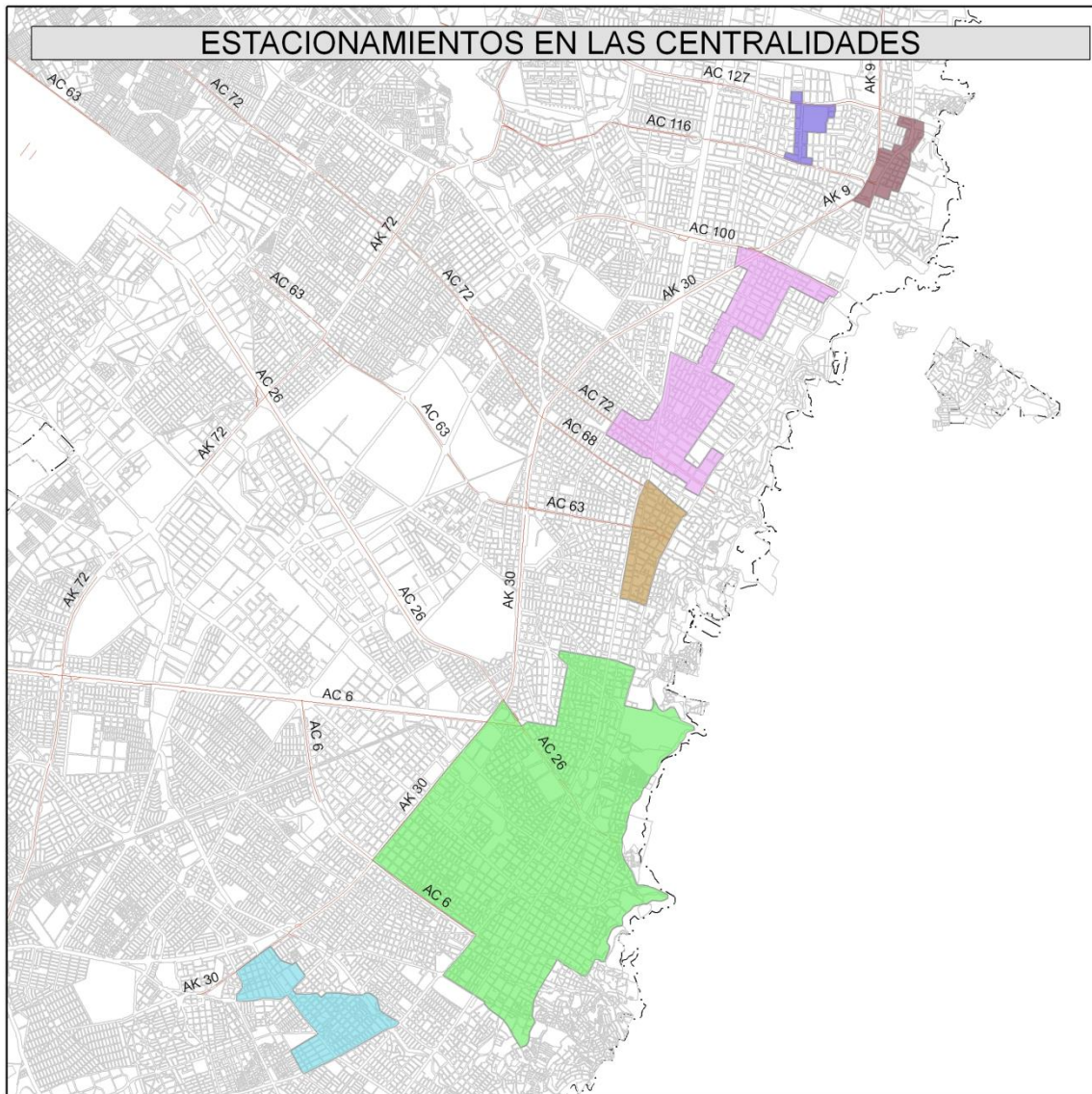
Para los parqueaderos asociados a las zonas residenciales tanto privados como visitantes, la información existente sobre licencias aprobadas es limitado, dado la existencia de construcciones dedicadas a uso de vivienda mucho antes del POT, por lo que fue necesario parametrizar la cantidad de estacionamientos por unidad habitacional o de vivienda



Parametrización

- De las unidades habitacionales de uso residencial se identificó las que tuvieran más de 60 metros cuadrados construidos y se les asignó un cupo de estacionamiento para los estratos 3, 4 y dos cupos de estacionamientos para los usos de tipo residencial en unidades habitacionales de más de 60 metros cuadrados para los localizados en estrato 5 y 6.





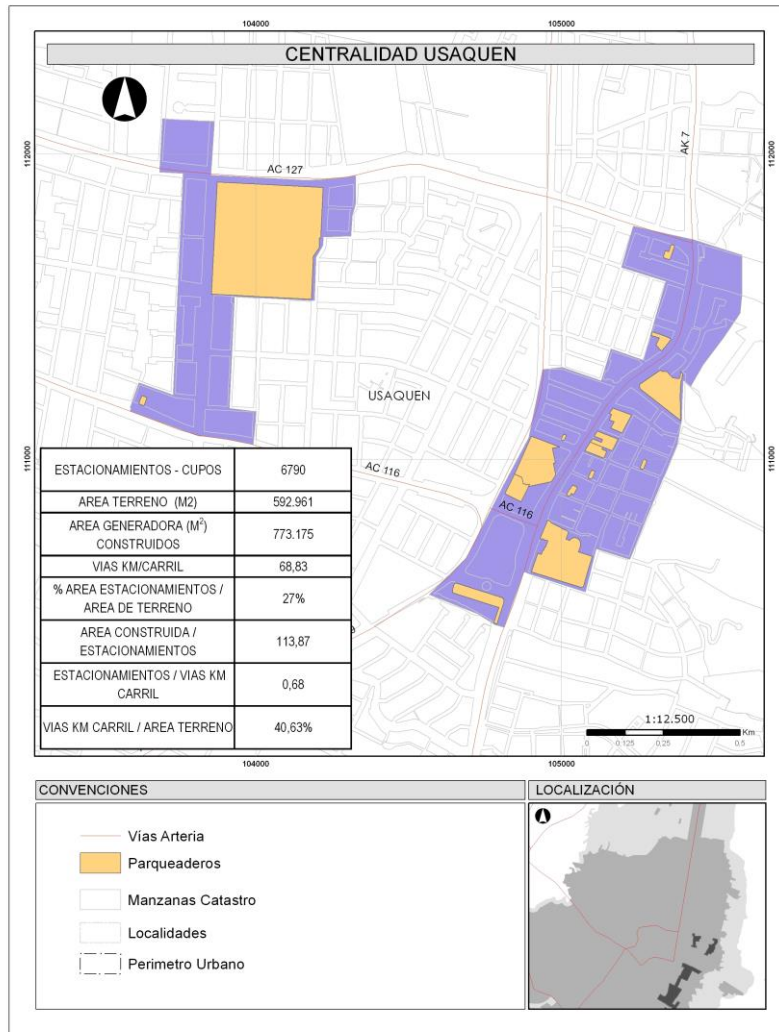
CONVENCIONES

CENTRALIDADES

- Calle 72 - Calle 100
- Centro Histórico Internacional
- Chapinero
- Restrepo Santander
- Usaquen-Santa Barbara (1)
- Usaquen-Santa Barbara (2)
- Manzana
- Perimetro Urbano



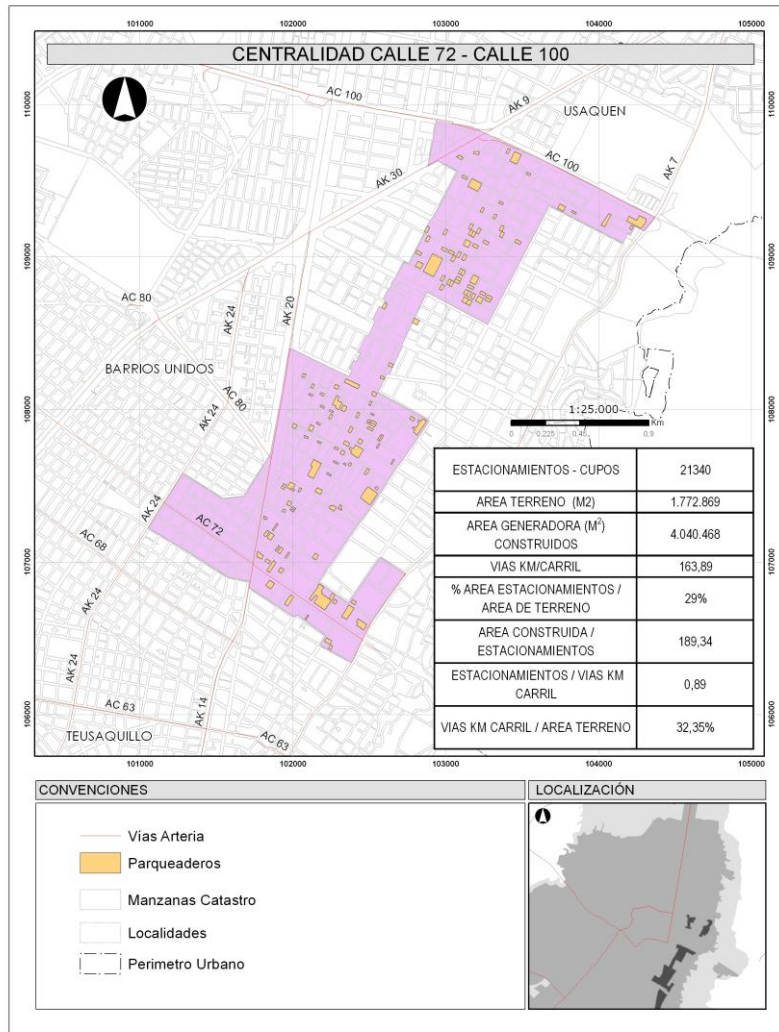
OTRA INFORMACIÓN UTILIZADA



- Información de los viajes que llegan a las 5 centralidades identificadas en el Plan de Estacionamientos (SDM).



OTRA INFORMACIÓN UTILIZADA

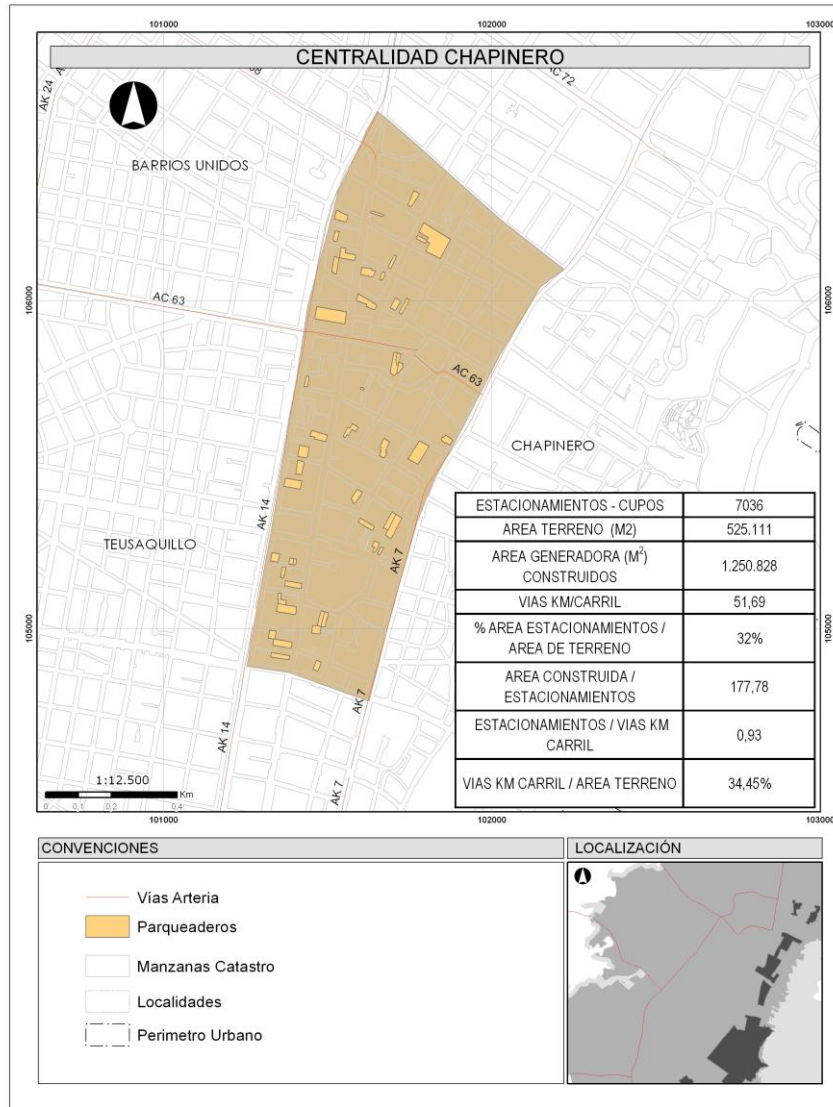


- Información de fuera de vía.

- Información de estacionamientos en vía

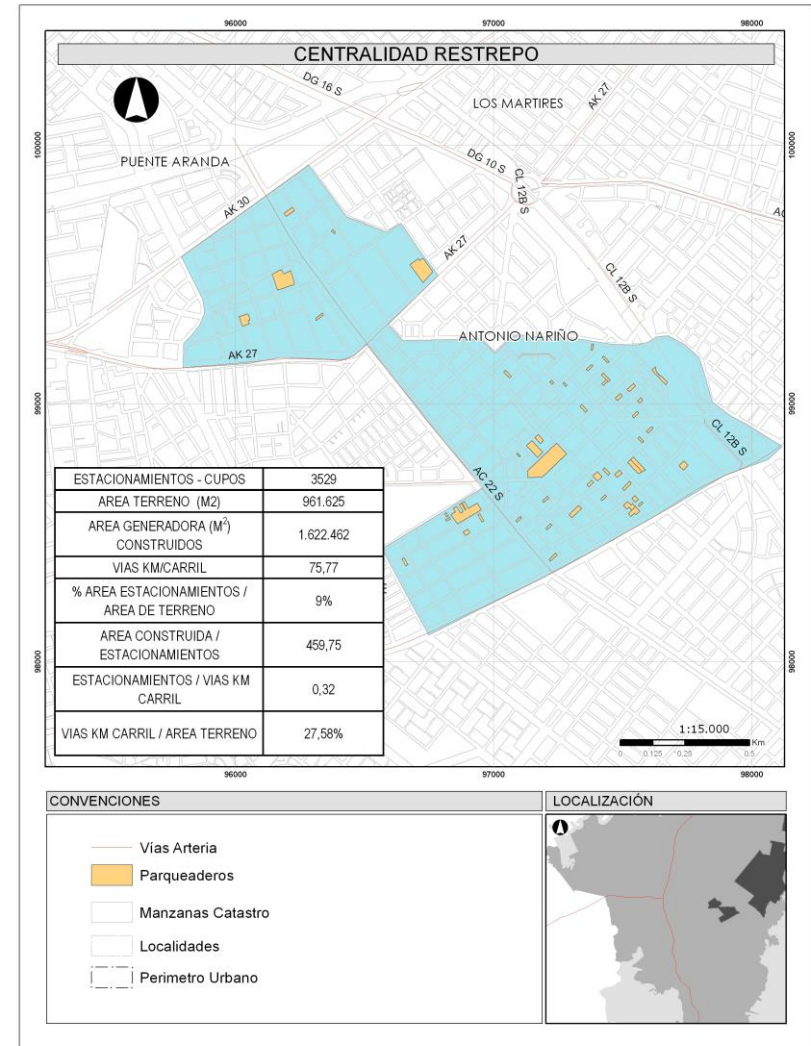
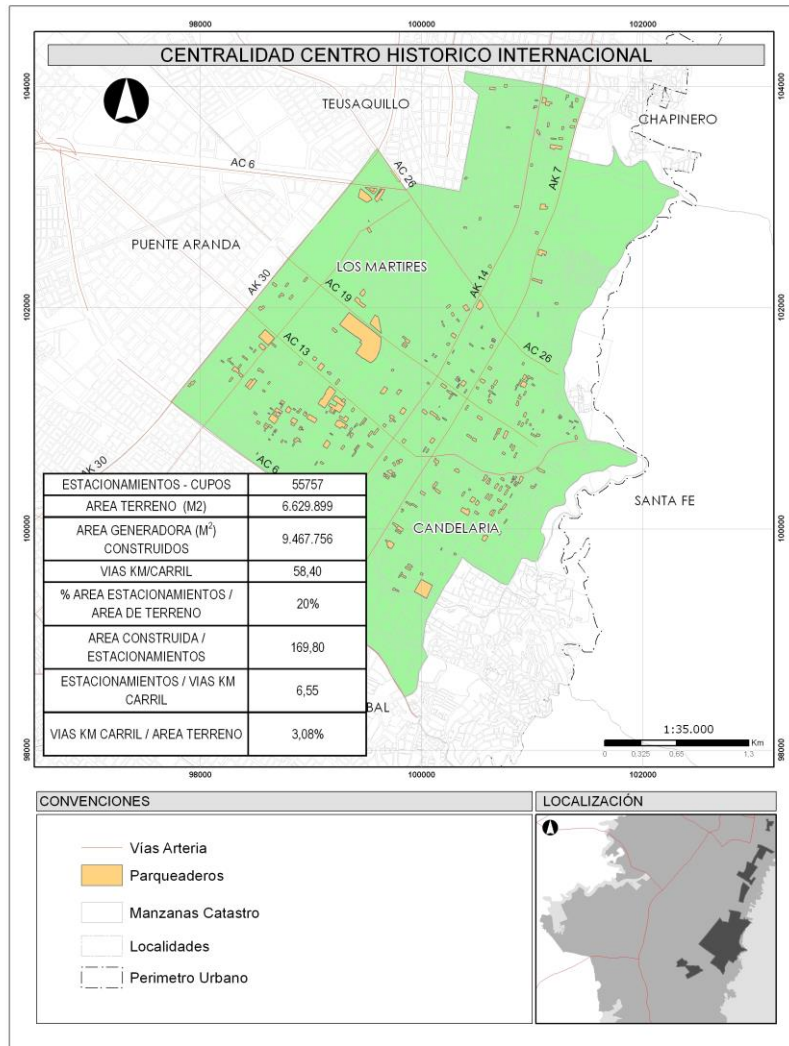


INFORMACIÓN DE VIAS EN LA CENTRALIDAD



- Las vías arterias asociadas a la centralidad se incluyeron en km carril.

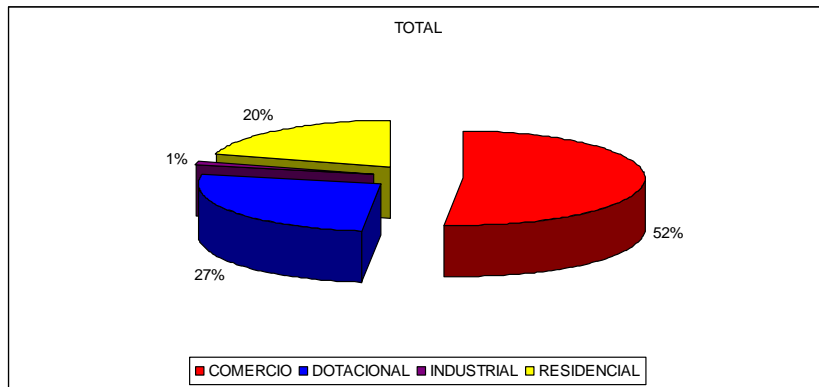
CENTRALIDADES CENTRO Y RESTREPO



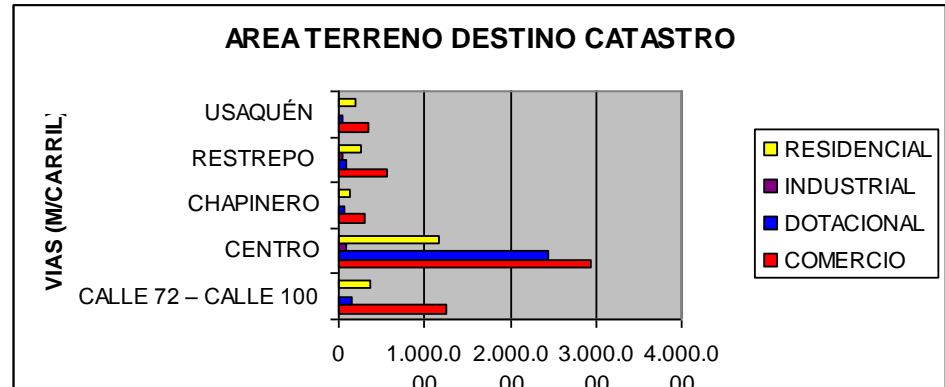
AREAS TERRENO DESTINO CATASTRO

AREA TERRENO DESTINO CATASTRO

| | CALLE 72 – CALLE 100 | CENTRO | CHAPINERO | RESTREP O | USAQUÉN | TOTAL | PORCENTAJES |
|-------------------|-------------------------|------------------|----------------|----------------|----------------|-------------------|-------------|
| COMERCIO | 1256.380 | 2.937.534 | 311.111 | 567.614 | 352.476 | 5.425.115 | 52% |
| DOTACIONAL | 143.219 | 2.452.715 | 73.697 | 87.757 | 39.525 | 2.796.913 | 27% |
| INDUSTRIAL | 1.876 | 79.696 | 0 | 48.332 | 0 | 129.904 | 1% |
| RESIDENCIAL | 371.394 | 1.159.954 | 140.303 | 257.922 | 200.960 | 2.130.533 | 20% |
| AREA TOTAL | 1.772.869 | 6.629.899 | 525.111 | 961.625 | 592.961 | 10.482.465 | 100% |



DE BOGOTÁ D.C.

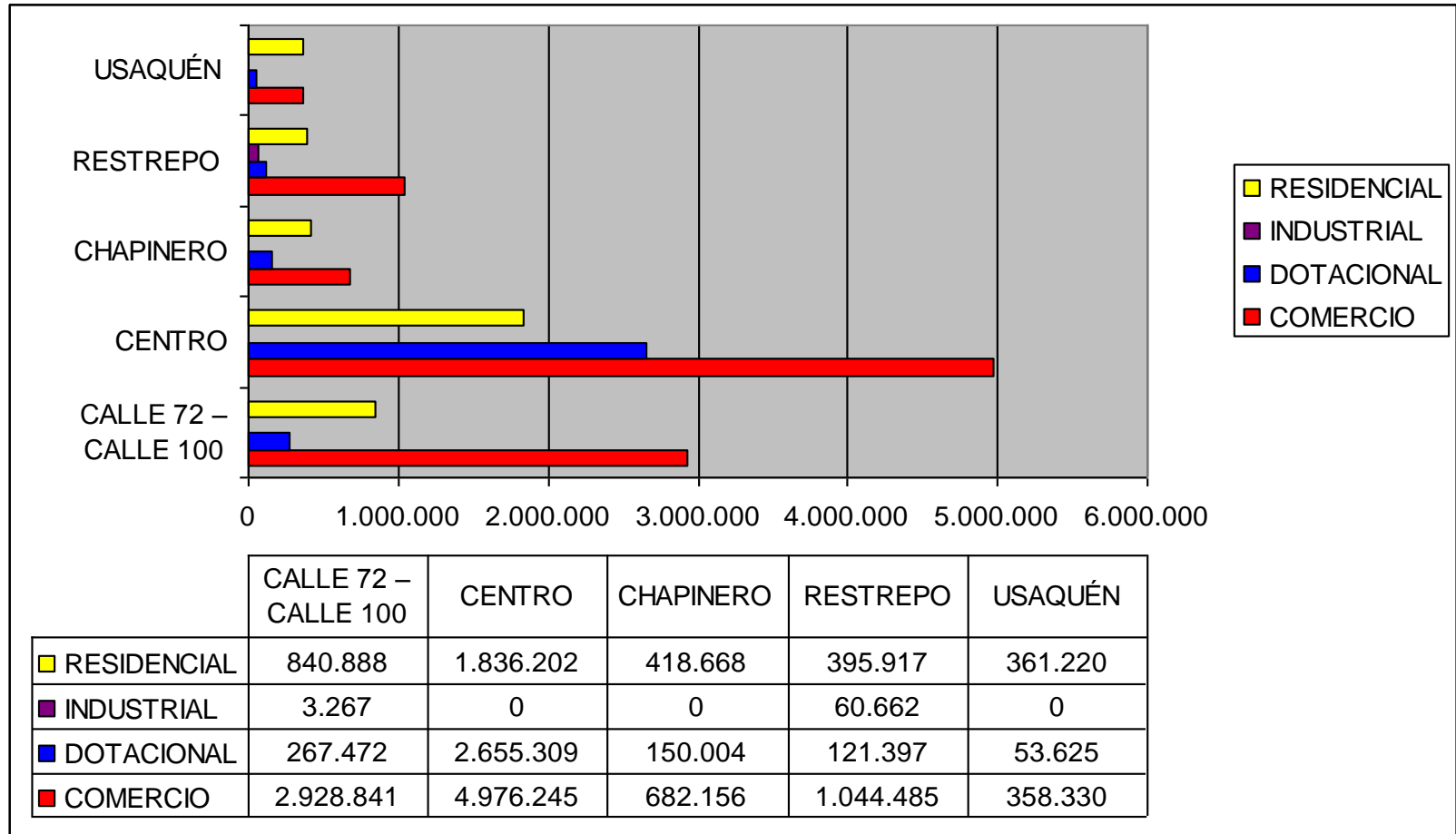


AREAS CONSTRUIDAS SEGÚN DESTINO CATASTRO

| AREA CONSTRUIDA DESTINO CATASTRO | | | | | | | |
|----------------------------------|-------------------------|------------------|------------------|------------------|----------------|-------------------|-----------------|
| | CALLE 72 – CALLE 100 | CENTRO | CHAPINERO | RESTREPO | USAQUÉN | TOTAL | Porcentaje s |
| COMERCIO | 2.928.841 | 4.976.245 | 682.156 | 1.044.485 | 358.330 | 9.990.057 | 58% |
| DOTACIONAL | 267.472 | 2.655.309 | 150.004 | 121.397 | 53.625 | 3.247.807 | 19% |
| INDUSTRIAL | 3.267 | 0 | 0 | 60.662 | 0 | 63.929 | 0% |
| RESIDENCIAL | 840.888 | 1.836.202 | 418.668 | 395.917 | 361.220 | 3.852.895 | 22% |
| AREA TOTAL | 4.040.468 | 9.467.756 | 1.250.828 | 1.622.461 | 773.175 | 17.154.688 | 100% |



AREAS CONSTRUIDAS DESTINO CATASTRO



RELACION DE ÁREAS / NUMERO DE ESTACIONAMIENTOS

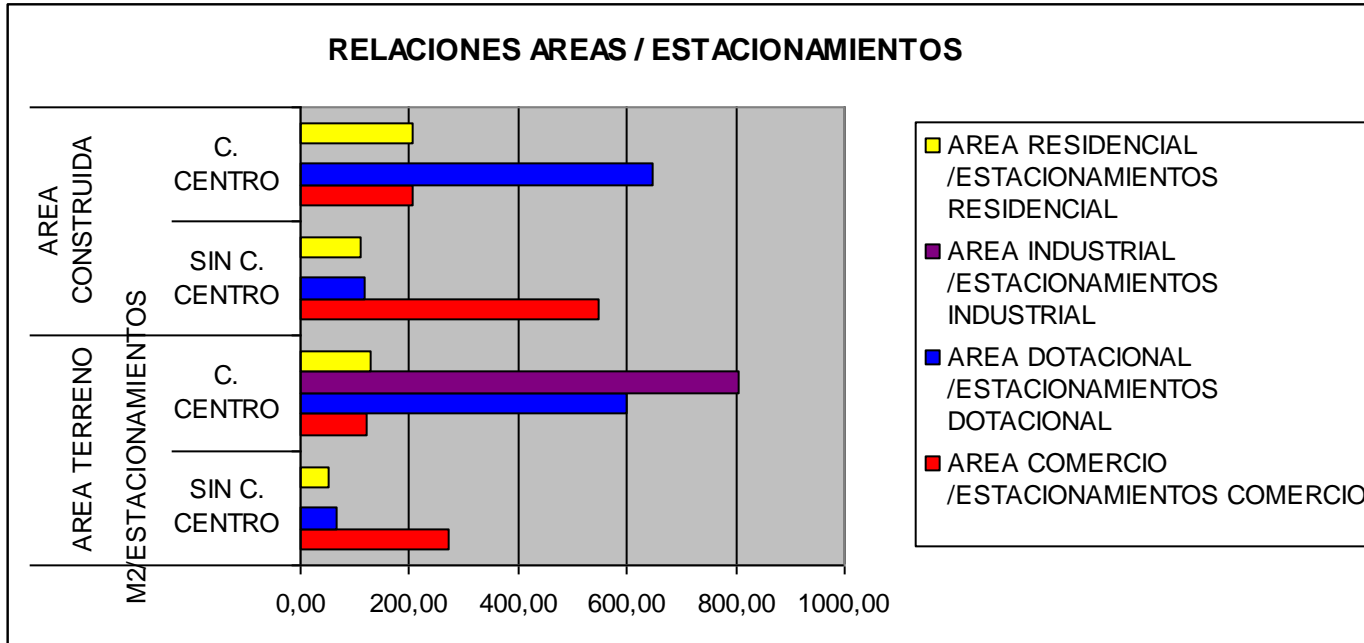
| RELACIONES AREAS / ESTACIONAMIENTOS | | | | |
|--|---------------------|-----------|-----------------|-----------|
| | AREA TERRENO | | AREA CONSTRUIDA | |
| | M2/ESTACIONAMIENTOS | | | |
| | SIN C. CENTRO | C. CENTRO | SIN C. CENTRO | C. CENTRO |
| AREA TOTAL / ESTACIONAMIENTOS TOTALES | 99,56 | 118,91 | 198,65 | 169,80 |
| AREA COMERCIO /ESTACIONAMIENTOS COMERCIO | 272,64 | 120,86 | 549,52 | 204,74 |
| AREA DOTACIONAL /ESTACIONAMIENTOS DOTACIONAL | 67,61 | 598,37 | 116,38 | 647,79 |
| AREA INDUSTRIAL /ESTACIONAMIENTOS INDUSTRIAL | N/A | 805,01 | N/A | 0,00 |
| AREA RESIDENCIAL /ESTACIONAMIENTOS RESIDENCIAL | 52,63 | 130,10 | 109,35 | 205,94 |

AREAS TOTALES

198.65 m2 de área construida por cada estacionamiento en las Centralidades (sin C. centro)

169.80 m2 de área construida por cada estacionamiento en la Centralidad Centro

RELACION DE ÁREAS / NUMERO DE ESTACIONAMIENTOS



AREAS COMERCIO Y SERVICIOS

272.64 m2 de área terreno por cada estacionamiento en las Centralidades (sin C. centro) . La Centralidad Centro 120.86 m2

549.52 m2 de área terreno por cada estacionamiento todas las centralidades (sin C. Centro). La Centralidad Centro 204.74



INFORMACION RESUMEN

| | ESTACIONAMIENTOS - CUPOS | VIAJES PRIVADOS COMO CONDUCTOR | VIAJES TOTALES | AREA TERRENO (M2) | AREA GENERADORA (M ²) CONSTRUIDOS | VIAS KM/CARRIL | IC |
|--------------|--------------------------|--------------------------------|----------------|-------------------|---|----------------|------|
| USAQUEN | 6790 | 4,862 | 67,142 | 592.961 | 773.175 | 68,83 | 1,30 |
| CLL72_CLL100 | 21340 | 11,89 | 145,131 | 1.772.869 | 4.040.468 | 163,89 | 2,28 |
| CHAPINERO | 7036 | 9,828 | 97,073 | 525.111 | 1.250.828 | 51,69 | 2,38 |
| CENTRO | 55757 | 52,804 | 568,421 | 6.629.899 | 9.467.756 | 58,40 | 1,43 |
| RESTREPO | 3529 | 23,029 | 92,993 | 961.625 | 1.622.462 | 75,77 | 1,69 |

Por cada m² dedicado a vía arteria hay 6.55 m² dedicados al estacionamiento en la Centralidad Centro

La relación de área dedicadas a las vías arterias corresponde al 3.08% del área del terreno de la centralidad Centro

| ESTACIONAMIENTOS - CUPOS | % AREA ESTACIONAMIENTOS / AREA DE TERRENO | AREA CONSTRUIDA / ESTACIONAMIENTOS | ESTACIONAMIENTOS / VIAS KM CARRIL | VIAS KM CARRIL / AREA TERRENO |
|--------------------------|---|------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------|
| USAQUEN | 27% | 113,87 | 0,68 | 40,63% |
| CLL72_CLL100 | 29% | 189,34 | 0,89 | 32,35% |
| CHAPINERO | 32% | 177,78 | 0,93 | 34,45% |
| CENTRO | 20% | 169,80 | 6,55 | 3,08% |
| RESTREPO | 9% | 459,75 | 0,32 | 27,58% |



Estimación de un modelo para la generación de oferta de parqueaderos para la ciudad en función de los tres principales tipos de usos de suelo.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE PLANEACIÓN

El logo de Bogotá Humana, que consiste en el texto "BOGOTÁ" en letras grandes y coloridas (B en azul, O en naranja, G en verde, O en rojo, TÁ en azul) y "HUMANA" debajo en negro, con un corazón rojo que reemplaza la letra 'U'. El logo está sobre un fondo que parece un papel que se levanta en la esquina inferior derecha.

BOGOTÁ
HUMANA

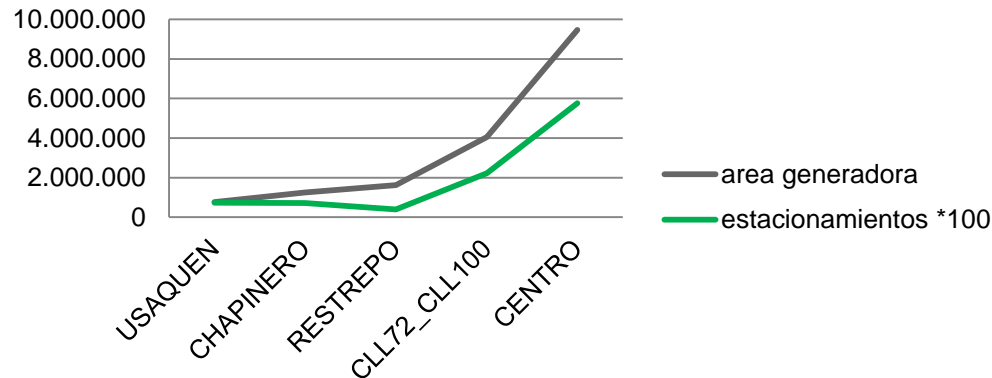
Se generó un modelo de estacionamientos para la ciudad en función de los tres principales tipos de usos de suelo



MODELO ANALÍTICO DE PARQUEADEROS

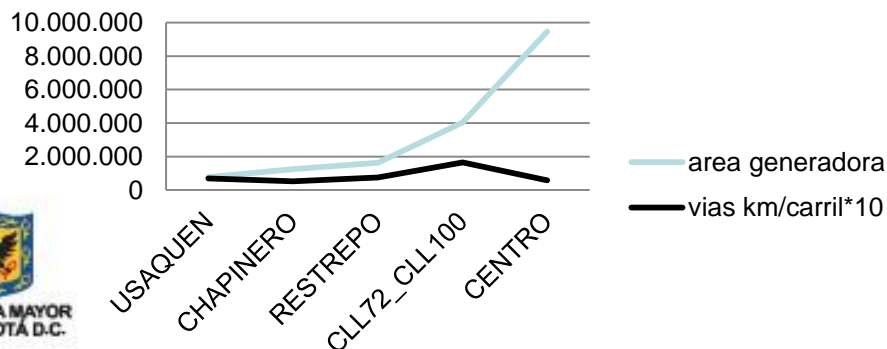
Se planteó análisis que relaciona el área de uso de suelo destino catastro con el número de estacionamientos por centralidad, y diferentes combinaciones. El modelo se plantea con base en la información estadística extractada de las gráficas.

Tendencia estacionamientos x100 - area generadora



La tendencia observada entre la curva área generadora (construidas) y los estacionamientos es similar en función de los tamaños de las áreas

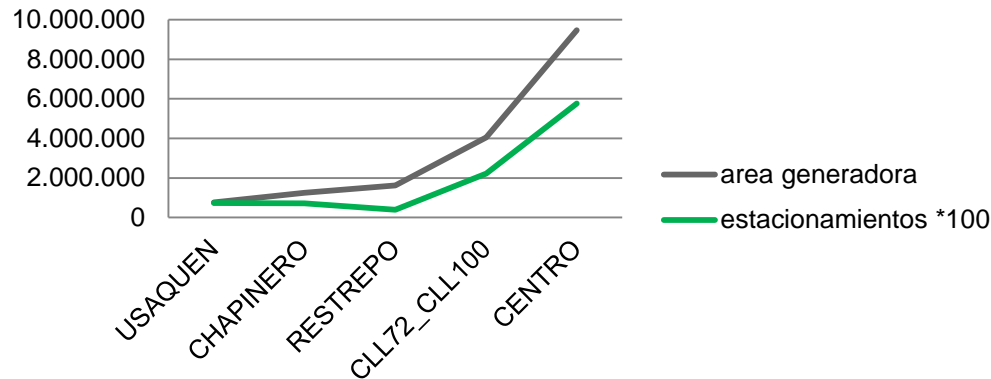
Tendencia vias /km - carril - Area Generadora



La tendencia observada entre la curva área generadora (construidas) y las vias (km/carril) es similar en función de los tamaños de las áreas, pero difiere para la centralidad Centro

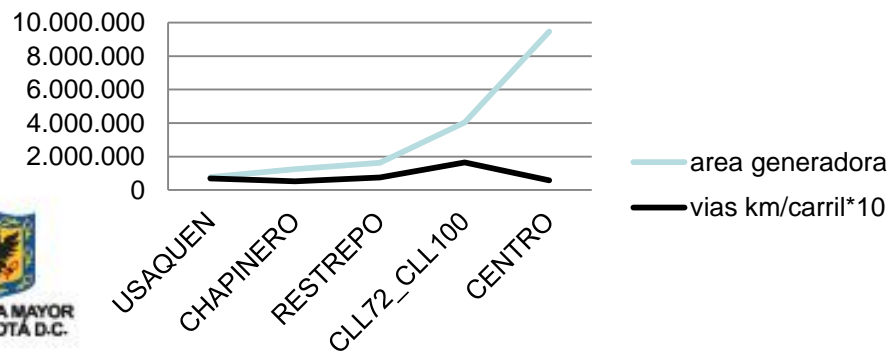


Tendencia estacionamientos x100 - área generadora



La tendencia observada entre la curva área generadora (construidas) y los estacionamientos es similar en función de los tamaños de las áreas

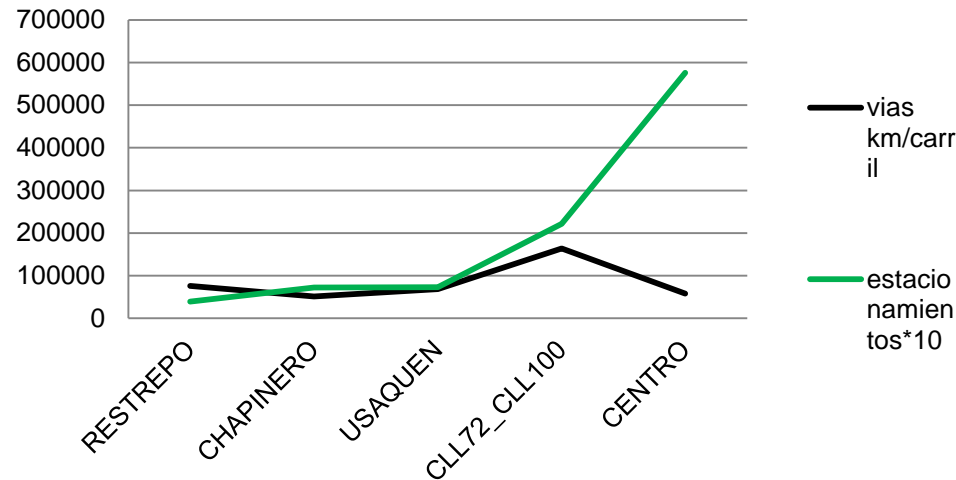
Tendencia vias /km - carril - Area Generadora



La tendencia observada entre la curva área generadora (construidas) y las vías (km/carril) es similar en función de los tamaños de las áreas, pero difiere para la centralidad Centro

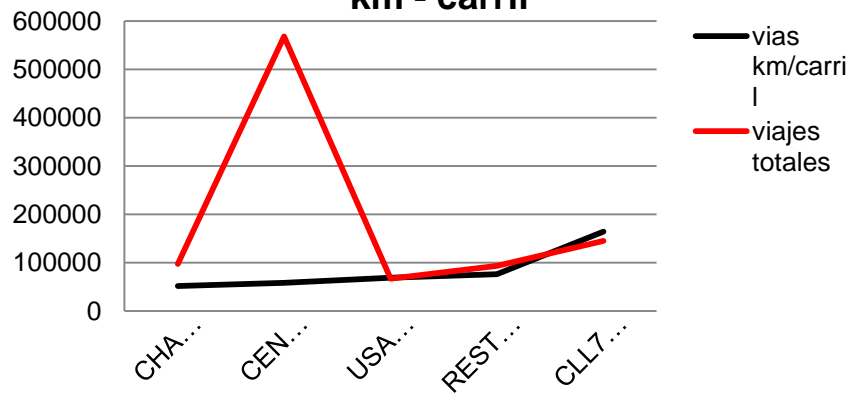


Tendencia vías /km - carril - Estacionamientos



La tendencia observada entre la curva vías (km / carril) y los estacionamientos es similar en función de los tamaños de las áreas, varía para la centralidad Centro.

Tendencia Viajes atraídos totales - vías km - carril



La tendencia observada entre la curva vías (km / carril) y los viajes atraídos es similar, varía para la centralidad Centro.



HIPOTESIS

El número de estacionamientos en una zona está directamente relacionado con el uso del suelo y sus áreas construidas, multiplicados por un factor de cada uso de suelo.

$$ET = A_{RES} * F_{RES} + A_{DOT} * F_{DOT} + A_{CYS} * F_{CYS} + A_I * F_{IND} \quad (\text{Ecuación 1})$$

E_T = Estacionamientos totales en una Centralidad.

A_{RES} = Área residencial de la Centralidad

F_{RES} = Factor del área residencial de la centralidad

A_{DOT} = Área dotacional de la Centralidad

F_{DOT} = Factor del área dotacional de la centralidad

A_{CYS} = Área comercio y servicios de la Centralidad

F_{CYS} = Factor del área de comercio y servicios de la centralidad

A_{IND} = Área Industrial de la Centralidad

F_{IND} = Factor del área industrial de la centralidad

El valor F_{DOT} = Factor del área dotacional de la centralidad, tiende a Cero entonces.

Ecuación para calcular el número de estacionamientos en función de las áreas construidas

$$ET = A_{RES} * 0.017281238 + A_{DOT} * 0.005632941 + A_{CYS} * 0.002189594$$

(ECUACIÓN 2)



CONCLUSIONES

- Existe una relación directa de las áreas construidas con el número de viajes generados por centralidad, al igual que con el número de estacionamientos, observándose los mayores valores para la centralidad centro.
- Las áreas en las centralidades dedicadas a uso industria son mínimas en relación con las áreas de comercio y servicios y residencial.
- El modelo que se está ajustando a toda la ciudad es una herramienta básica de planeación asociada, en función de las áreas construidas o proyectadas por UPZ o por localidad.



CONCLUSIONES

- Debe existir un balance en las variables tratadas: estacionamientos, área generadora, las vías y los viajes. El aumento de áreas generadoras implica mayores viajes específicamente hacia áreas de comercio y servicios, que no implican necesariamente mayores ofertas de estacionamientos, dado que la malla vial es limitada. Instrumentos de Política
- En casos como el de la centralidad Centro la limitada oferta vial, la gran cantidad de áreas generadoras, así como viajes y estacionamientos, asociad una mayor presencia de vehículos (efecto llamado), por lo que es necesario controlar estas situaciones en otras zonas de la ciudad con una adecuada planeación o con medidas que disminuyan o mitiguen estas condiciones.



Propuesta para parqueaderos según MEPOT.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE PLANEACIÓN

El logo de Bogotá Humana, que incluye el texto "BOGOTÁ HUMANA" con un corazón rojo en la letra "A" de "HUMANA".

BOGOTÁ
HUMANA

Cuadro para calculo de obligaciones urbanísticas

| Área predial 1.000 m2 | I: C Basico | I: C Adicional | I:C Total | Obligaciones | Area Util | Area Construida |
|-----------------------|-------------|----------------|-----------|--------------|-----------|-----------------|
| | 2,00 | 0 | 2,00 | 0,00% | 100,00% | 2000 |
| | 2,00 | 1 | 3,00 | 25,00% | 75,00% | 3000,00 |
| | 2,00 | 2 | 4,00 | 40,00% | 60,00% | 4000,00 |
| | 2,00 | 3 | 5,00 | 50,00% | 50,00% | 5000,00 |
| | 2,00 | 4 | 6,00 | 57,14% | 42,86% | 6000,00 |
| | 2,00 | 5 | 7,00 | 62,50% | 37,50% | 7000,00 |
| | 2,00 | 6 | 8,00 | 66,67% | 33,33% | 8000,00 |

Índice de construcción base (I_b). Corresponde a los índices de construcción de la edificabilidad base. Es igual a 0 para los predios con tratamiento de desarrollo y 2.0 para los otros tratamientos.

Índice de construcción adicional (I_a). Corresponde al índice de construcción de la edificabilidad adicional y resulta de la diferencia entre el índice de construcción máximo y el índice de construcción base.

Índice de construcción máximo: Corresponde a los índices de construcción de la edificabilidad máxima definidos en el mapa N° 29 “Edificabilidad máxima”.

Para Índices de Construcción adicional se generan obligaciones urbanísticas y esto hace que el área útil resultante se reduzca a medida que el Índice de construcción aumenta.

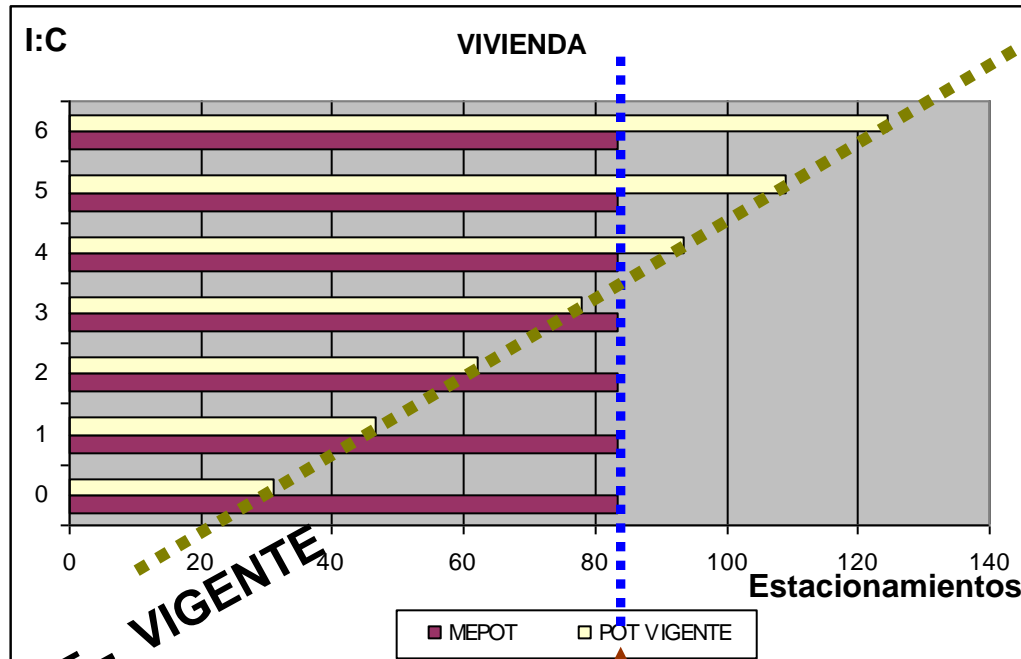
Artículo 285. Estacionamientos por uso. Los estacionamientos se deben prever en el área que resulte de multiplicar el área del predio por el factor que se determina en la siguiente tabla. No obstante, cuando se requiera un área superior para la ubicación de estacionamientos, el área adicional se sumará al área construida del proyecto para el cálculo del índice de construcción, inclusive si no está cubierta. El área del predio corresponde a la que tiene antes de descontar las cargas urbanísticas, salvo en el tratamiento de desarrollo, en donde se calcularán estas áreas sobre el área útil que resulte del proceso de urbanización.

Área máxima permitida para estacionamientos según el uso.

| USO | FACTOR |
|--|--------|
| Vivienda | 2 |
| Comercial y de Servicios | 0,8 |
| Industria | 0,25 |
| Dotacional en general | 0,7 |
| Dotacional Equipamiento específico - Bienestar Social - Deportivos y Recreativos | 0,5 |
| Dotacional- equipamiento específico - Cementerios | 0,1 |
| Parques red general - sobre área construida | 0,05 |

Parágrafo 1. La provisión de estacionamientos que resulte de la aplicación del factor de la tabla anterior no es una obligación para el funcionamiento del uso, excepto para los equipamientos de salud.





MEPOT

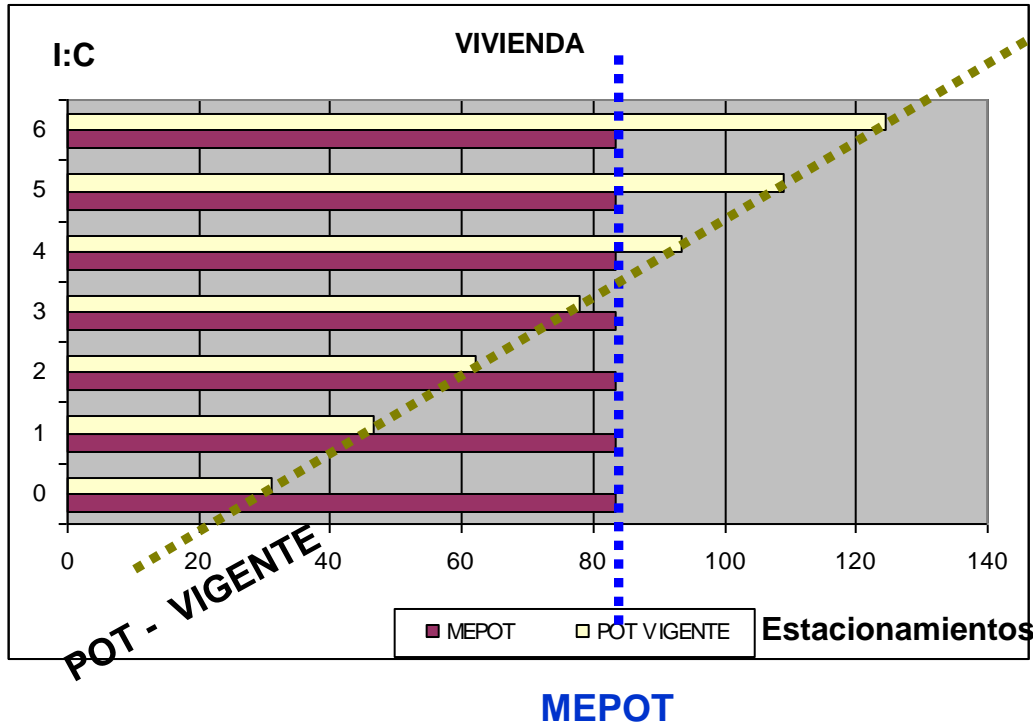
Los estacionamientos en MEPOT son **MAXIMOS** a diferencia del POT Vigente que son **mínimos**.

Con lo anterior el desarrollador podrá según la zona, las condiciones de accesibilidad a sistemas de transporte masivo y la dinámica comercial desarrollar el proyecto sin ofrecer estacionamientos, en caso de que así lo considere pertinente sin ninguna penalización como pasa hoy con el POT, esto va de la mano con la estrategia de desincentivar el auto.

Los estacionamientos según MEPOT son constantes según el factor, en el POT Vigente estos crecen a medida que el área construida aumenta.

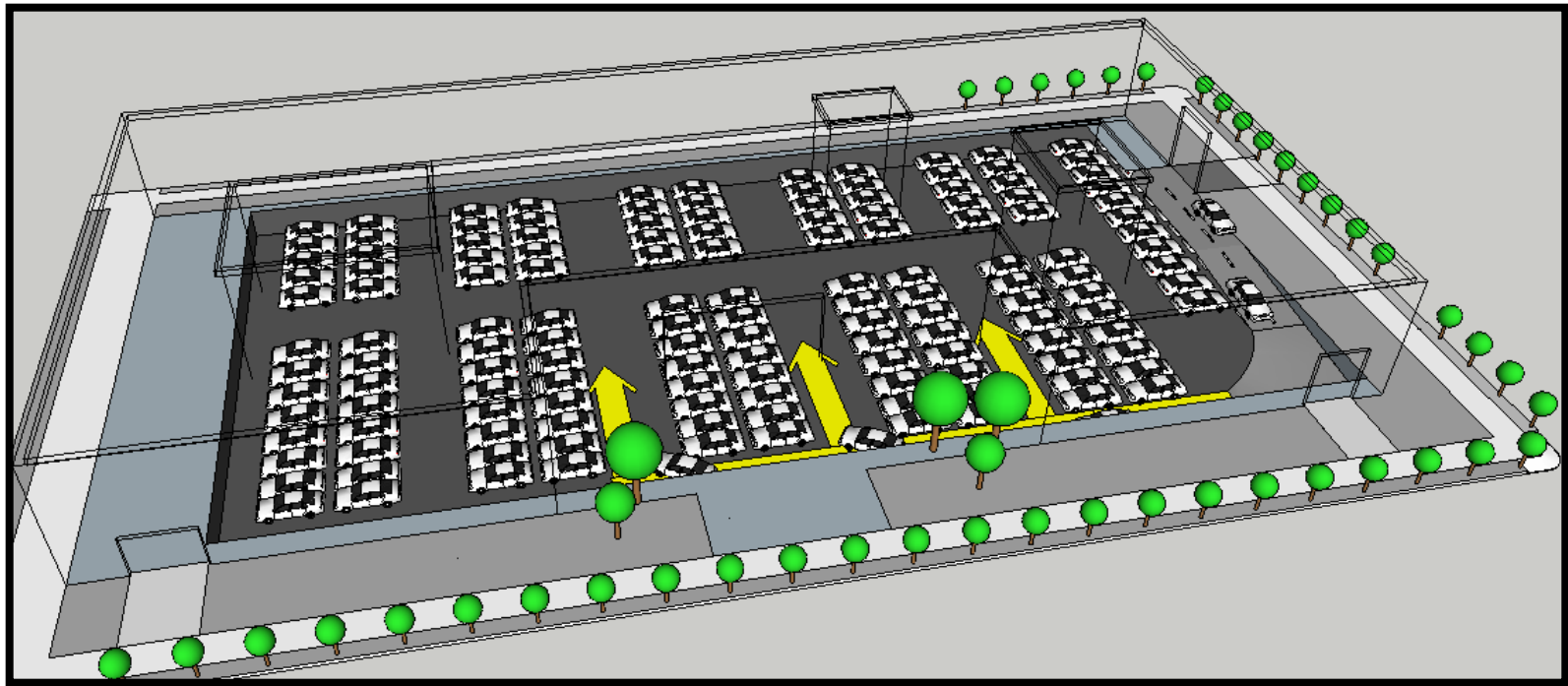
En MEPOT se puede sobrepasar el área establecida según el factor de cada producto inmobiliario pero esta área va dentro del I:C total el cual además es objeto de calculo de obligaciones.





En MEPOT los estacionamientos previstos son mayores o iguales a los establecidos por POT vigente hasta I.C Total de 6, a partir de ese Índice de Construcción se requiere que una parte del área construida habilitada vaya a estacionamientos en un % entre el 4 y 12%.

| I:C Total | VIVIENDA | | | | | |
|-----------|------------------------------|-------------|---------------------|----------------------------|---|----------------------------------|
| | Estacionamientos Resultantes | | | Área Construida total x IC | Área Construida para localizar Parqueaderos según POT Vigente | % sobre el área total construida |
| | MEPOT | POT VIGENTE | Diferencia Parquea. | | | |
| 2,00 | 83 | 31 | 52 | 2000 | N/A | N/A |
| 3,00 | 83 | 47 | 37 | 3000 | N/A | N/A |
| 4,00 | 83 | 62 | 21 | 4000 | N/A | N/A |
| 5,00 | 83 | 78 | 6 | 5000 | N/A | N/A |
| 6,00 | 83 | 93 | -10 | 6000 | 240,00 | 4% |
| 7,00 | 83 | 109 | -26 | 7000 | 613,33 | 9% |
| 8,00 | 83 | 124 | -41 | 8000 | 986,67 | 12% |



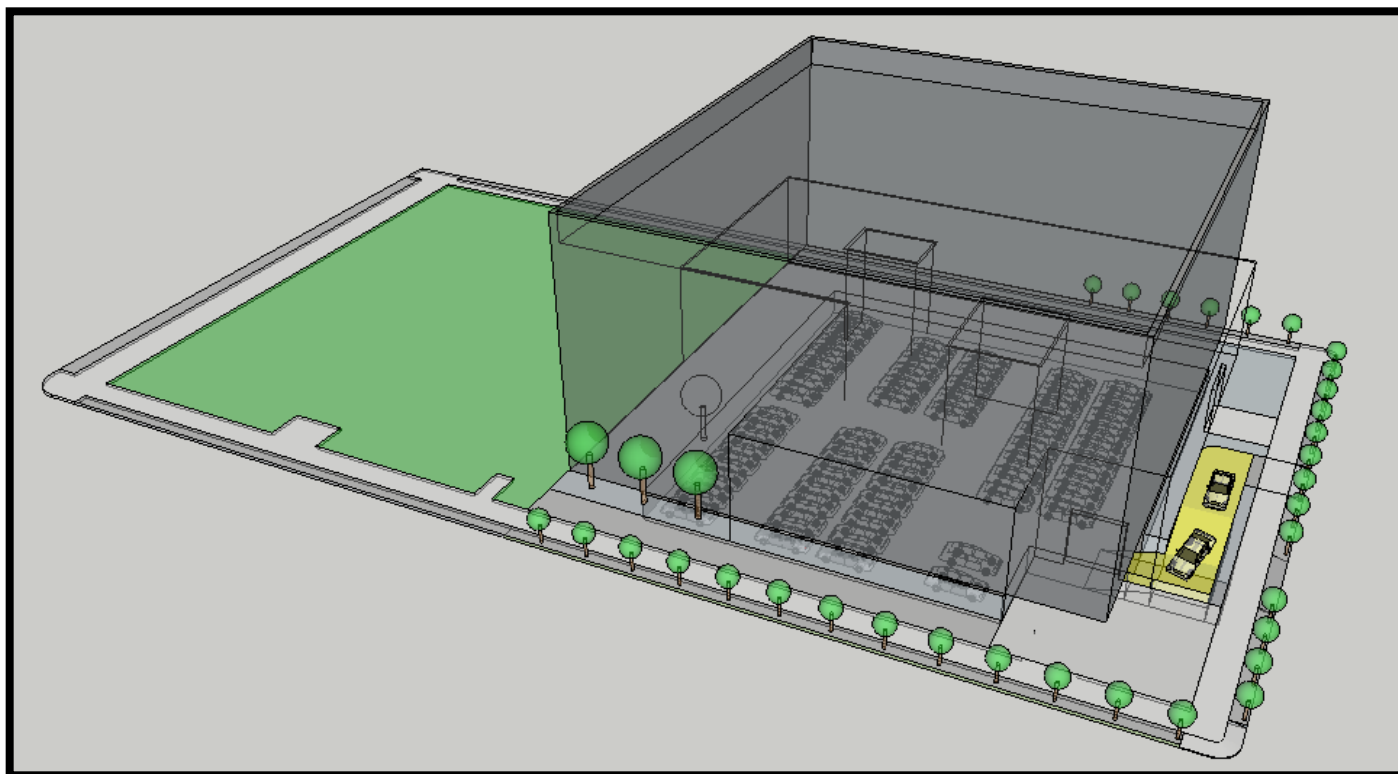
MEPOT

Area predio: 1000m²

Vivienda I.C. 2,00

Area útil: 100% del predio

Obligaciones: 0% del predio



MEPOT

Area predio: 1000m²

Vivienda I.C. 6,00

Area util: 33,33% del predio

Obligaciones: 66,67%



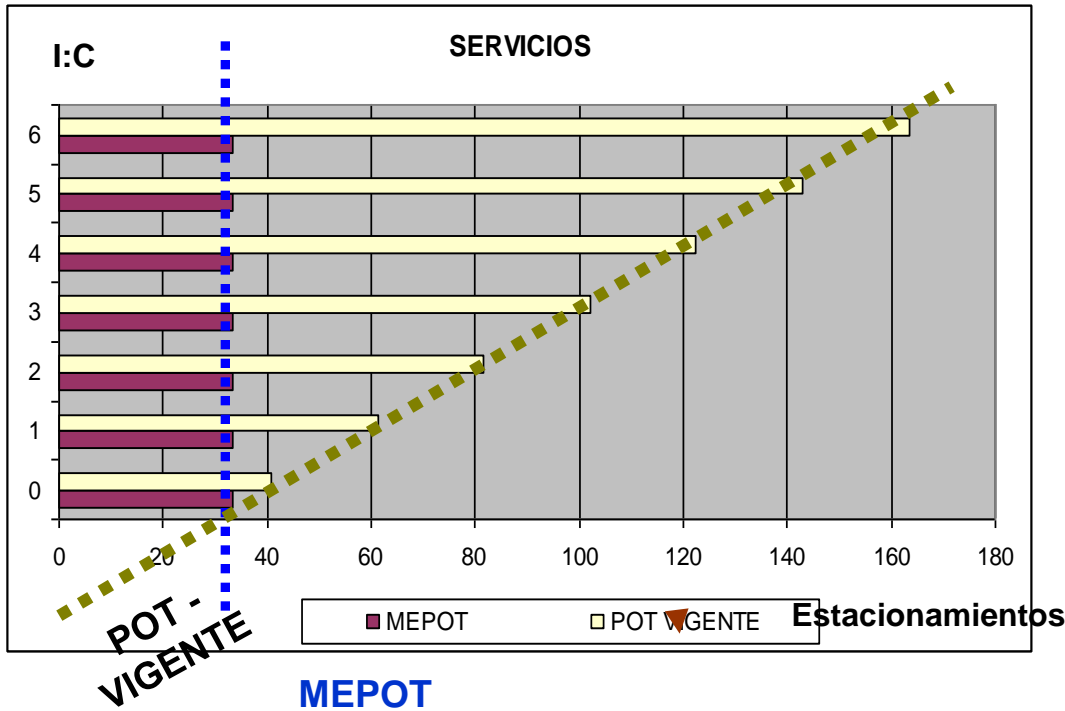
ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

| I:C Total | VIVIENDA | | | | | |
|-----------|------------------------------|-------------|---------------------|----------------------------|--|----------------------------------|
| | Estacionamientos Resultantes | | | Area Construida total x IC | Area Construida para localizar Parquederos según POT Vigente | % sobre el area total construida |
| | MEPOT | POT VIGENTE | Diferencia Parquee. | | | |
| 2,00 | 83 | 31 | 52 | 2000 | N/A | N/A |
| 3,00 | 83 | 47 | 37 | 3000 | N/A | N/A |
| 4,00 | 83 | 62 | 21 | 4000 | N/A | N/A |
| 5,00 | 83 | 78 | 6 | 5000 | N/A | N/A |
| 6,00 | 83 | 93 | -10 | 6000 | 240,00 | 4% |
| 7,00 | 83 | 109 | -26 | 7000 | 613,33 | 9% |
| 8,00 | 83 | 124 | -41 | 8000 | 986,67 | 12% |

Es importante señalar que entre mas suba el I.C las obligaciones aumentan por tanto el área útil disminuye por tanto la capacidad del suelo para contener estacionamientos disminuye.

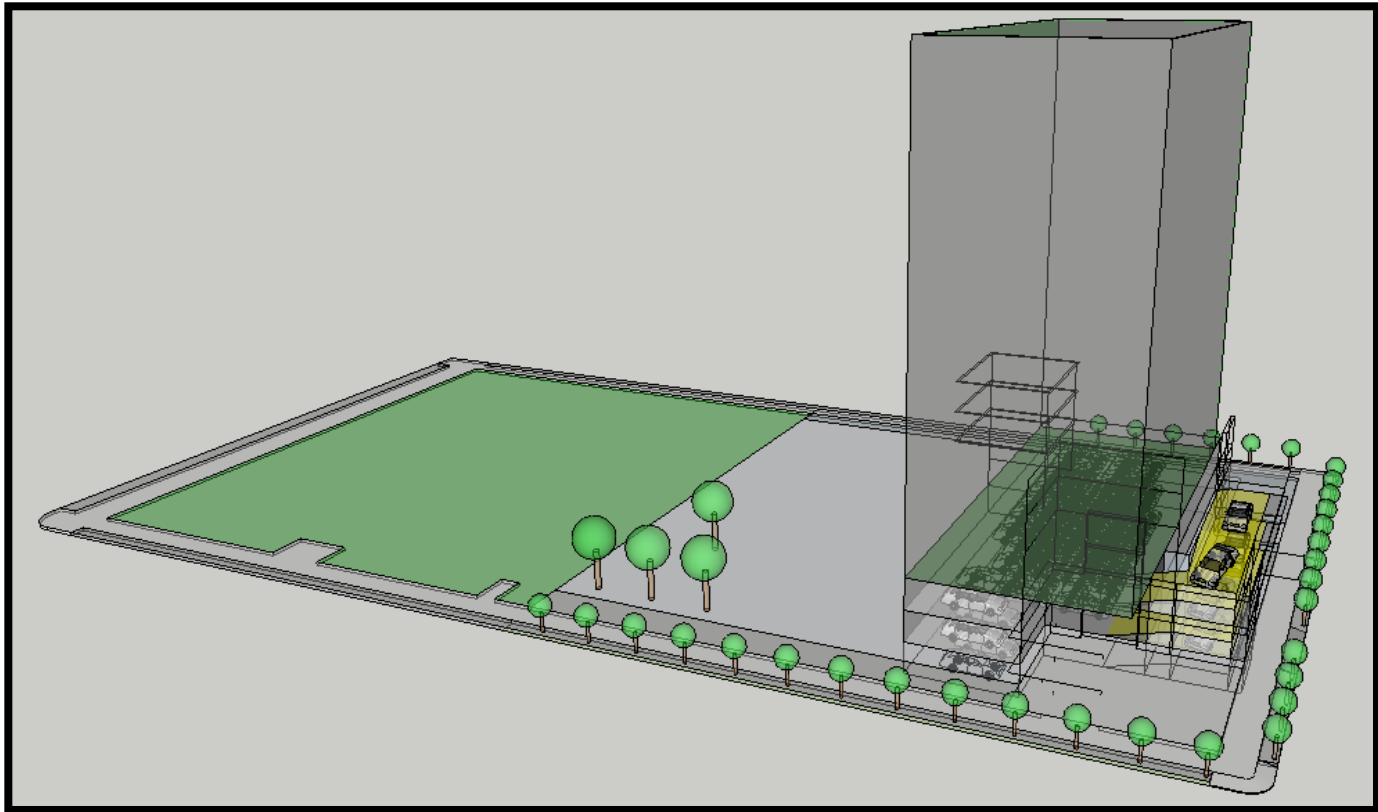
Si para un IC-Total de 6 el área util resultante es 42,86% en un lote de 1000 equivaldría a 428 m2 pero para ese I.C se requiere en MEPOT 83 estacionamientos “máximos” (1.992 m2 es decir 4.28 pisos de parqueadero)

| Área predial 1.000 m2 | I: C Basico | I: C Adicional | I:C Total | Obligaciones | Area Util | Area Construida |
|-----------------------|-------------|----------------|-----------|--------------|-----------|-----------------|
| | 2,00 | 0 | 2,00 | 0,00% | 100,00% | 2000 |
| | 2,00 | 1 | 3,00 | 25,00% | 75,00% | 3000,00 |
| | 2,00 | 2 | 4,00 | 40,00% | 60,00% | 4000,00 |
| | 2,00 | 3 | 5,00 | 50,00% | 50,00% | 5000,00 |
| | 2,00 | 4 | 6,00 | 57,14% | 42,86% | 6000,00 |
| | 2,00 | 5 | 7,00 | 62,50% | 37,50% | 7000,00 |
| | 2,00 | 6 | 8,00 | 66,67% | 33,33% | 8000,00 |



En MEPOT los estacionamientos previstos son menores a los establecidos por POT vigente desde I.C Total de 2, a partir de ese Índice de Construcción se requiere que una parte del área construida habilitada se destine a estacionamientos en un % entre el 9 y 39%.

| I:C Total | SERVICIOS | | | | | |
|-----------|------------------------------|-------------|---------------------|----------------------------|--|----------------------------------|
| | Estacionamientos Resultantes | | | Area Construida total x IC | Area Construida para localizar Parquederos según POT Vigente | % sobre el area total construida |
| | MEPOT | POT VIGENTE | Diferencia Parquea. | | | |
| 2,00 | 33 | 41 | -7 | 2000 | 180 | 9% |
| 3,00 | 33 | 61 | -28 | 3000 | 670 | 22% |
| 4,00 | 33 | 82 | -48 | 4000 | 1160 | 29% |
| 5,00 | 33 | 102 | -69 | 5000 | 1650 | 33% |
| 6,00 | 33 | 123 | -89 | 6000 | 2140 | 36% |
| 7,00 | 33 | 143 | -110 | 7000 | 2630 | 38% |
| 8,00 | 33 | 163 | -130 | 8000 | 3120 | 39% |



MEPOT

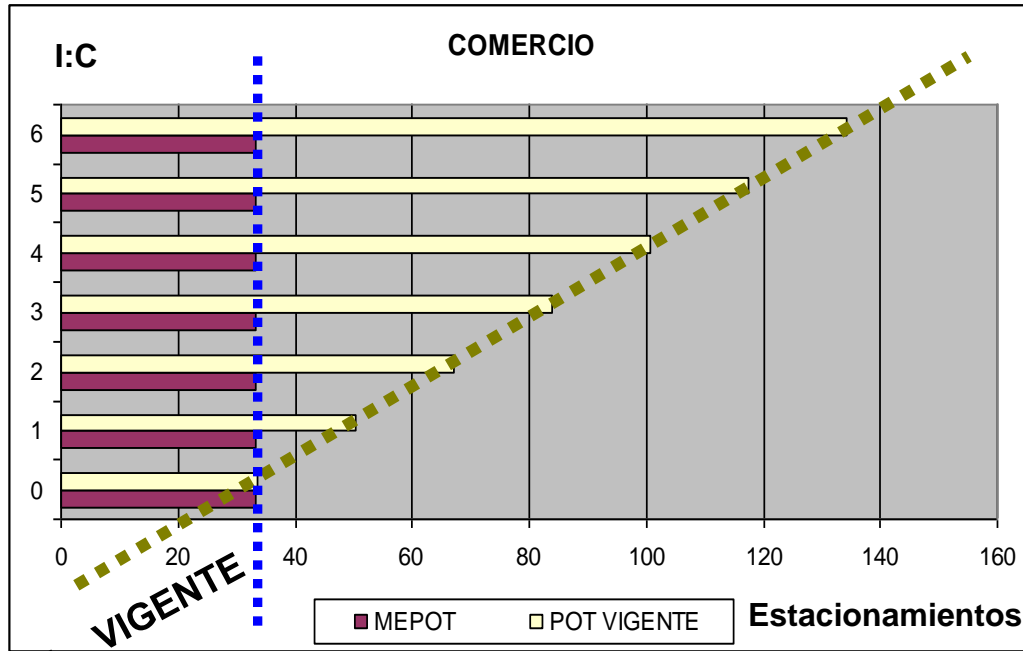
Area predio: 1000m²

Servicios: I.C. 8,00

Area útil: 33,33% del predio

Obligaciones: 66,67% del predio

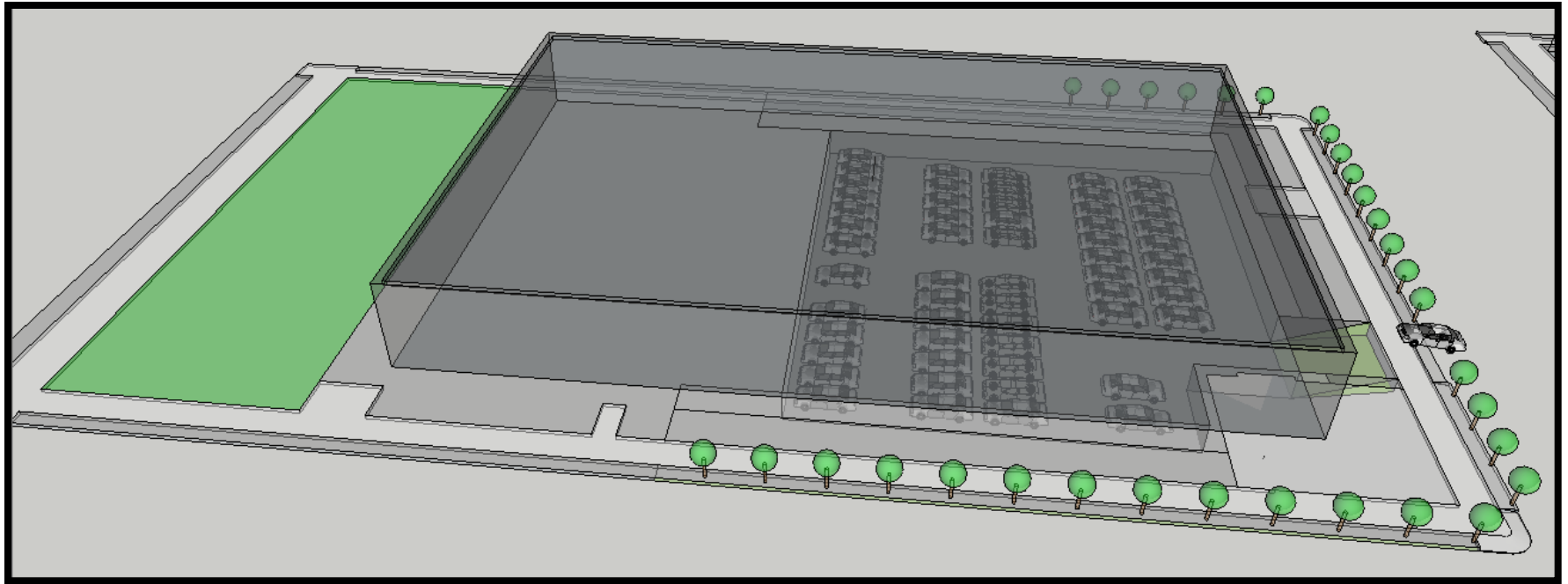
Según MEPOT para COMERCIO
Factor: 0.8 (Área del predio x este factor)



En MEPOT los estacionamientos previstos son menores a los establecidos por POT vigente desde I.C Total de 3, a partir de ese Índice de Construcción se requiere que una parte del área construida habilitada se destine a estacionamientos en un % entre el 14 y 30%.

MEPOT

| I:C Total | COMERCIO | | | | | |
|-----------|------------------------------|-------------|----------------------|----------------------------|---|----------------------------------|
| | Estacionamientos Resultantes | | | Area Construida total x IC | Area Construida para localizar Parqueaderos según POT Vigente | % sobre el area total construida |
| | MEPOT | POT VIGENTE | Diferencia Parqueea. | | | |
| 2,00 | 33 | 34 | 0 | 2000 | N/A | N/A |
| 3,00 | 33 | 50 | -17 | 3000 | 409 | 14% |
| 4,00 | 33 | 67 | -34 | 4000 | 811 | 20% |
| 5,00 | 33 | 84 | -51 | 5000 | 1214 | 24% |
| 6,00 | 33 | 101 | -67 | 6000 | 1617 | 27% |
| 7,00 | 33 | 118 | -84 | 7000 | 2020 | 29% |
| 8,00 | 33 | 134 | -101 | 8000 | 2423 | 30% |



MEPOT

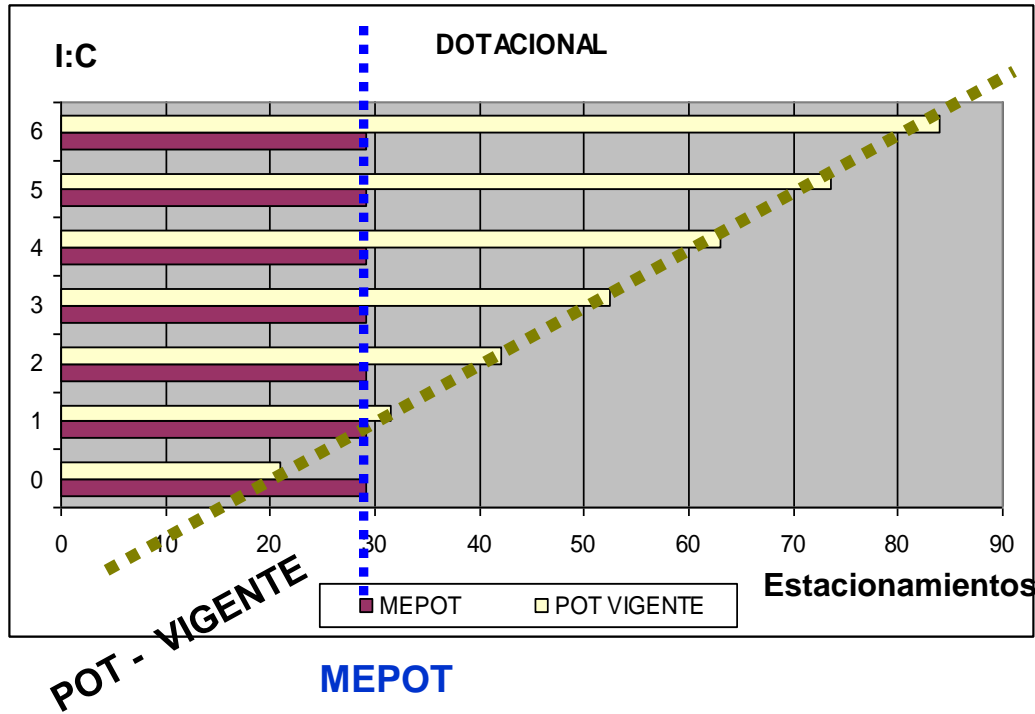
Area predio: 1000m²

Comercio: I.C. 3,00

Area util: 75% del predio

Obligaciones: 25% del predio

Según MEPOT para DOTACIONAL
Factor: 0.7 (Área del predio x este factor)



En MEPOT los estacionamientos previstos son menores a los establecidos por POT vigente desde I.C Total de 3, a partir de ese Índice de Construcción se requiere que una parte del área construida habilitada se destine a estacionamientos en un % entre el 2 y 16%.

| I:C Total | DOTACIONAL | | | | | |
|-----------|------------------------------|-------------|---------------------|----------------------------|--|----------------------------------|
| | Estacionamientos Resultantes | | | Área Construida total x IC | Área Construida para localizar Parquederos según POT Vigente | % sobre el área total construida |
| | MEPOT | POT VIGENTE | Diferencia Parquea. | | | |
| 2,00 | 29 | 21 | 8 | 2000 | N/A | N/A |
| 3,00 | 29 | 31,5 | -2 | 3000 | 56 | 2% |
| 4,00 | 29 | 42 | -13 | 4000 | 308 | 8% |
| 5,00 | 29 | 52,5 | -23 | 5000 | 560 | 11% |
| 6,00 | 29 | 63 | -34 | 6000 | 812 | 14% |
| 7,00 | 29 | 73,5 | -44 | 7000 | 1064 | 15% |
| 8,00 | 29 | 84 | -55 | 8000 | 1316 | 16% |

Orientaciones para la Política de Provisión de parqueaderos en el Distrito



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

A manera de reflexiones finales.

- La provisión es una tarea entre el sector público y el sector privado.
- El MEPOT genera incentivos para la provisión de estacionamientos en todos los usos, induciendo a una generación racional de la oferta y promoviendo la mezcla de usos con vivienda.
- La provisión de estacionamientos como actividad exclusiva, se orienta desde la Política Pública, a partir de análisis zonal y con base en información catastral.
- Los nuevos intercambiadores podrán proveer oferta de estacionamientos que se incorporaran en los proyectos de construcción de estos intercambiadores.
- En las áreas cercanas a TP, podrán determinarse las zonas y el número de estacionamientos a proveer, en la perspectiva de metodologías de DOTS, para todos los usos.



GRACIAS



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE PLANEACIÓN



BOGOTÁ
HUMANA