CONTENIDO

10. PLAN DE ORDENAMIENTO DE ESTACIONAMIENTOS 10-1

10.1 DIAGNÓSTICO 10-2

10.1.1 Antecedentes 10-2

10.1.2 Experiencia Internacional 10-4

10.1.3 Marco Institucional 10-10

10.1.4 Normatividad Legal 10-12

10.1.5 Normatividad Técnica 10-41

10.1.6 Aspectos Técnicos 10-49

10.1.7 Aspectos Territoriales 10-119

10.1.8 Problemas Relevantes 10-125

10.2 FORMULACIÓN ESTRATÉGICO DEL PLAN 10-126

10.2.1 Enfoque Estratégico 10-126

10.2.2 Planteamiento Técnico 10-128

10.2.3 Beneficios y Beneficiarios Esperados 10-139

10.2.4 Viabilidad Legal 10-139

10.3 PROYECTOS 10-150

10.3.1 Definición y costeo de Proyectos 10-150

10.3.2 Indicadores de Evaluación 10-153

LISTA DE FIGURAS

Figura 10-1. Actividades a desarrollar en la formulación del Plan de Ordenamiento de Estacionamientos 10-1

Figura 10-2. Red de Estacionamientos Públicos 10-3

Figura 10-3. Entidades Distritales relacionados con la Red de Estacionamientos Públicos 10-11

Figura 10-4. Áreas geográficas de análisis 10-50

Figura 10-5. Ubicación y límites del área central 10-51

Figura 10-6. Ubicación de las UPZ`s del área central 10-53

Figura 10-7. Ubicación y límites del Área Occidental 10-57

Figura 10-8. Ubicación de las UPZ's del Área Occidental 10-58

Figura 10-9. Localización del Área Sur - Occidental 10-59

Figura 10-10. UPZ's que conforman el Área Sur - Occidental 10-60

Figura 10-11. Distribución geográfica de cupos de estacionamientos públicos en Bogotá D.C. 10-63

Figura 10-12. Distribución geográfica de cupos de estacionamientos públicos en el Área Central de Bogotá D.C. 10-66

Figura 10-13. Densidad de estacionamientos públicos fuera de vía UPZ Chapinero – Área Central 10-68

Figura 10-14. Tarifas horarias prestación de servicio de estacionamientos público fuera de vía – Área Central 10-69

Figura 10-15. Distribución cupos de parqueo por tipo de infraestructura-Área Central Estacionamientos públicos desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin. 10-70

Figura 10-16. Distribución geográfica de cupos de estacionamientos públicos Área Occidental de Bogotá 10-71

Figura 10-17. Distribución geográfica de cupos de estacionamientos públicos en el Área Occidental de Bogotá D.C. 10-73

Figura 10-18. Densidad de estacionamientos públicos fuera de vía UPZ Zona Industrial – Área Occidental 10-75

Figura 10-19. Tarifa horaria prestación de servicio de estacionamientos públicos fuera de vía – Área Occidental..... 10-77

Figura 10-20. Distribución cupos de parqueo por tipo de infraestructura. Área Occidental - Estacionamientos públicos desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin 10-78

Figura 10-21. Distribución geográfica de cupos de estacionamientos públicos Área Sur-Occidental de Bogotá D.C 10-79

Figura 10-22. Distribución geográfica de cupos de estacionamientos públicos en el Área Sur-Occidental de Bogotá D.C..... 10-81

Figura 10-23. Densidad de estacionamientos públicos fuera de vía UPZ´s Sosiego y Restrepo – Área Sur- Occidental..... 10-83

Figura 10-24. Tarifa horaria prestación de servicio de estacionamientos públicos fuera de vía – Área Sur-Occidental 10-85

Figura 10-25. Distribución cupos de parqueo por tipo de infraestructura. Área Sur-Occidental - Estacionamientos públicos desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin. 10-86

Figura 10-26. Distribución geográfica de cupos de estacionamientos públicos Área Complementaria 10-87

Figura 10-27. Distribución geográfica de cupos de estacionamientos públicos en el Área Complementaria en Bogotá D.C. 10-89

Figura 10-28. Densidad de estacionamientos públicos fuera de vía UPZ´s las Nieves y la Candelaria – Área Complementaria..... 10-91

Figura 10-29. Información suministrada de inventarios de oferta potencial en vía 10-110

Figura 10-30. Cupos en bahías sobre vías no arterias..... 10-111

Figura 10-31. Distribución espacial de la demanda de estacionamiento en relación con la densidad de cupos por Ha. 10-115

Figura 10-32. Distribución Modal de los Viajes en Bogotá 2005 10-116

Figura 10-33. Destino del Viaje en Vehículo Particular y cobertura del transporte público..... 10-116

Figura 10-34. Propiedad del vehículo..... 10-117

Figura 10-35. Condición socioeconómica. 10-117

Figura 10-36. Sitio y participación del pago y pago de Estacionamiento 10-118

Figura 10-37. Pago por el Estacionamiento (medio 4 de la EM) 10-118

Figura 10-38. Ocupaciones representativas de los viajeros en vehículo privado 10-119

Figura 10-39. Motivo del Viaje en bicicleta, moto o vehículo privado, según EM 10-120

Figura 10-40. Disponibilidad de Automóvil para realizar el viaje 10-120

Figura 10-41. Razón por la cual no usa el Automóvil para realizar el viaje 10-121

Figura 10-42. Destino del Viaje en Vehículo Privado que No Paga Estacionamiento (se ubica en Estacionamiento Público). 10-122

Figura 10-43 Destino del Viaje en Vehículo Privado que No Paga Estacionamiento (se ubica en Estacionamiento Privado)..... 10-123

Figura 10-44 Destino del Viaje en Vehículo Privado que No Paga Estacionamiento (se ubica en Vía)..... 10-124

Figura 10-45 Destino del Viaje en donde no se usa Vehículo Privado por Deficiencia de Estacionamientos. 10-125

Figura 10-46 Políticas y estrategias del POE 10-127

Figura 10-47. Propuesta localización de Estacionamientos fuera de vía 10-130

Figura 10-48. Propuesta localización de Estacionamientos para el Transporte Público Individual 10-132

Figura 10-49. Propuesta Plan de Contingencia POE 10-138

LISTA DE TABLAS

Tabla 10-1. Artículo 5. Zonas Amarillas en puntos específicos 10-29

Tabla 10-2. Artículo 9. Zonas Amarillas dentro del Anillo perimetral 10-30

Tabla 10-3. Estacionamientos para el uso dotacional 10-44

Tabla 10-4. Estacionamientos para comercio 10-46

Tabla 10-5. Vías arterias que conforman el Área Central 10-52

Tabla 10-6. UPZ's del área central 10-52

Tabla 10-7. Vías arterias que conforman el Área Occidental 10-56

Tabla 10-8. UPZ's del Área Occidental 10-57

Tabla 10-9. Vías arterias que conforman el Área Sur Occidental 10-60

Tabla 10-10. Infraestructura representativa de estacionamientos públicos desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin, localizados en el Área Central 10-64

Tabla 10-11. Infraestructura representativa de estacionamientos públicos fuera de vía vinculada a usos comerciales y dotacionales de escala urbana y zonal, localizados en el Área Central 10-65

Tabla 10-12. Oferta de cupos de parqueo por UPZ - Área Central. Estacionamientos públicos desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin 10-67

Tabla 10-13. Infraestructura representativa de estacionamientos públicos desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin, localizados en el Área Occidental 10-72

Tabla 10-14. Infraestructura representativa de estacionamientos públicos fuera de vía vinculada a usos comerciales y dotacionales de escala urbana y zonal, localizados en el Área Occidental 10-72

Tabla 10-15. Oferta de cupos de parqueo por UPZ - Área Occidental. Estacionamientos públicos desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin 10-74

Tabla 10-16. Tarifa horaria promedio de parqueo por UPZ - Área Occidental. Estacionamientos públicos desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin 10-76

Tabla 10-17. Infraestructura representativa de estacionamientos públicos desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin, localizados en el Área Sur-Occidental 10-80

Tabla 10-18. Infraestructura representativa de estacionamientos públicos fuera de vía, vinculados a usos comerciales y dotacionales de escala urbana y zonal, localizados en el Área Sur-Occidental 10-80

Tabla 10-19. Oferta de cupos de parqueo por UPZ - Área Sur-Occidental. Estacionamientos públicos desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin 10-81

Tabla 10-20. Tarifa horaria promedio de parqueo por UPZ – Área Sur-Occidental. Estacionamientos públicos desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin 10-84

Tabla 10-21. Infraestructura representativa de estacionamientos públicos desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin, localizados en el Área Complementaria 10-88

Tabla 10-22. Infraestructura representativa de estacionamientos públicos fuera de vía, vinculados a usos comerciales y dotacionales de escala urbana y zonal, localizados en el Área Complementaria 10-88

Tabla 10-23. Oferta de cupos de parqueo por UPZ - Área Complementaria. Estacionamientos públicos desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin 10-90

Tabla 10-24. Tarifa horaria promedio de parqueo por UPZ – Área Complementaria. Estacionamientos públicos desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin 10-91

Tabla 10-25. Distribución cupos de parqueo por tipo de infraestructura. Área Complementaria - Estacionamientos públicos desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin 10-92

Tabla 10-26. Oferta de estacionamientos fuera de vía 10-92

Tabla 10-27. Estacionamientos fuera de vía vinculados a usos comerciales de escala urbana y zonal con ingreso permitido al público 10-93

Tabla 10-28. Estacionamientos fuera de vía vinculados a usos dotacionales de escala urbana y zonal con ingreso permitido al público 10-94

Tabla 10-29. Zonas amarillas para la ciudad de Bogota D.C 10-112

LISTA DE FOTOS

Foto 10-1. Cargue y descargue de mercancías en espacio público 10-26

Foto 10-2. Estacionamiento de taxis en vía pública 10-28

Foto 10-3.-Transporte turístico especial. 10-31

Foto 10-4. Estacionamientos. Zonas contiguas al Centro Comercial Andino 10-96

Foto 10-5. Estacionamientos. Zonas contiguas al Centro Atlantis 10-97

Foto 10-6. Estacionamientos. Carrera 11 a 15 entre Calles 82 a 91 10-97

Foto 10-7. Estacionamientos. Calle 73 por Carrera 7ª 10-98

Foto 10-8. Estacionamientos. Zona Contigua a Universidad Pedagógica 10-99

Foto 10-9. Estacionamientos. Zona Contigua a Universidad Sergio Arboleda 10-99

Foto 10-10. Estacionamientos. Zona Calle76 y 77 por Carrera 16 10-100

Foto 10-11. Estacionamientos. Zona Calle 80 por Carrera 12 10-101

Foto 10-12. Estacionamientos. Zona Calle 80 por Carrera 9 10-101

Foto 10-13. Estacionamientos. Zona Clínica del Country 10-102

Foto 10-14. Zona de Corabastos. Localidad de Kennedy. Carrera 80C con Diagonal 2. 10-104

Foto 10-15. Descarga de mercancías en el espacio público de Gorgonzolo. 10-104

Foto 10-16. Estacionamiento y descarga en vía y espacio público. 10-105

Foto 10-17. Estacionamiento público para camiones a disposición de diferentes empresas del transporte e industrias 10-105

. Foto 10-18. Parqueadero ubicado en la Carrera 62 No 9A – 35, en la UPZ Puente Aranda 10-106

Foto 10-19. Parqueadero ubicado en la Calle 66 con Transversal 93 en el sector de Álamos 10-106

Foto 10-20. Parqueadero público ubicado en la Carrera 36 con Calle 23A en la UPZ Quinta Paredes 10-107

Foto 10-21. Estacionamiento Público en el sector del 20 de Julio 10-107

Foto 10-22. Estacionamientos públicos en el Sector del Restrepo 10-108

Foto 10-23. Estacionamiento de taxis Sector Plaza de las Américas..... 10-108

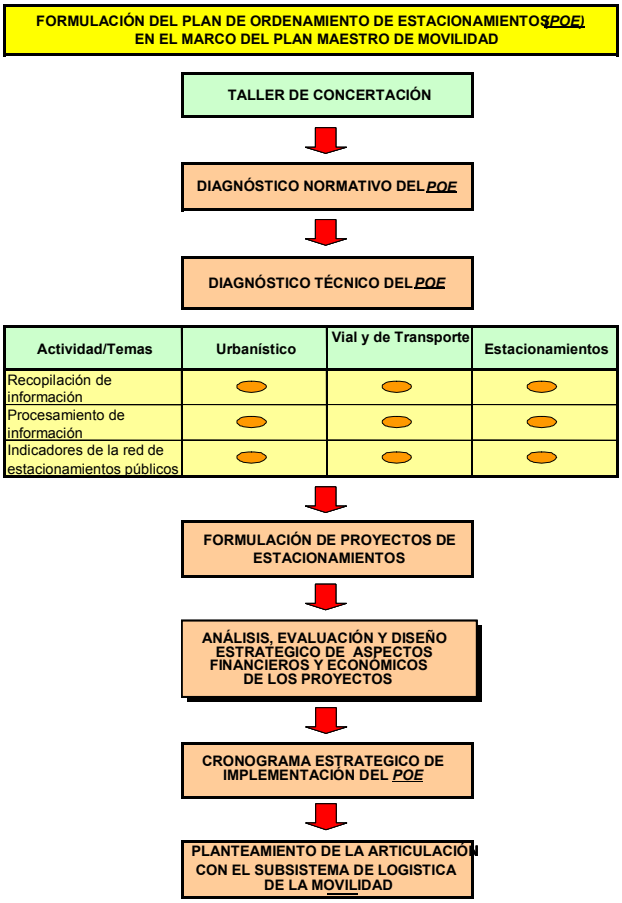
Foto 10-24. Estacionamientos. Zona de Taxis Calle 85 y Calle 90 por Autopista Norte 10-113

Foto 10-25. Vista en la zona de Puente Aranda..... 10-114

10. PLAN DE ORDENAMIENTO DE ESTACIONAMIENTOS

En la formulación del Plan de Ordenamiento de Estacionamientos (POE) en el marco del Plan Maestro de Movilidad se han realizado las actividades que se presentan en la Figura 10-1.

Figura 10-1. Actividades a desarrollar en la formulación del Plan de Ordenamiento de Estacionamientos



Fuente: Elaboración propia

10.1 DIAGNÓSTICO

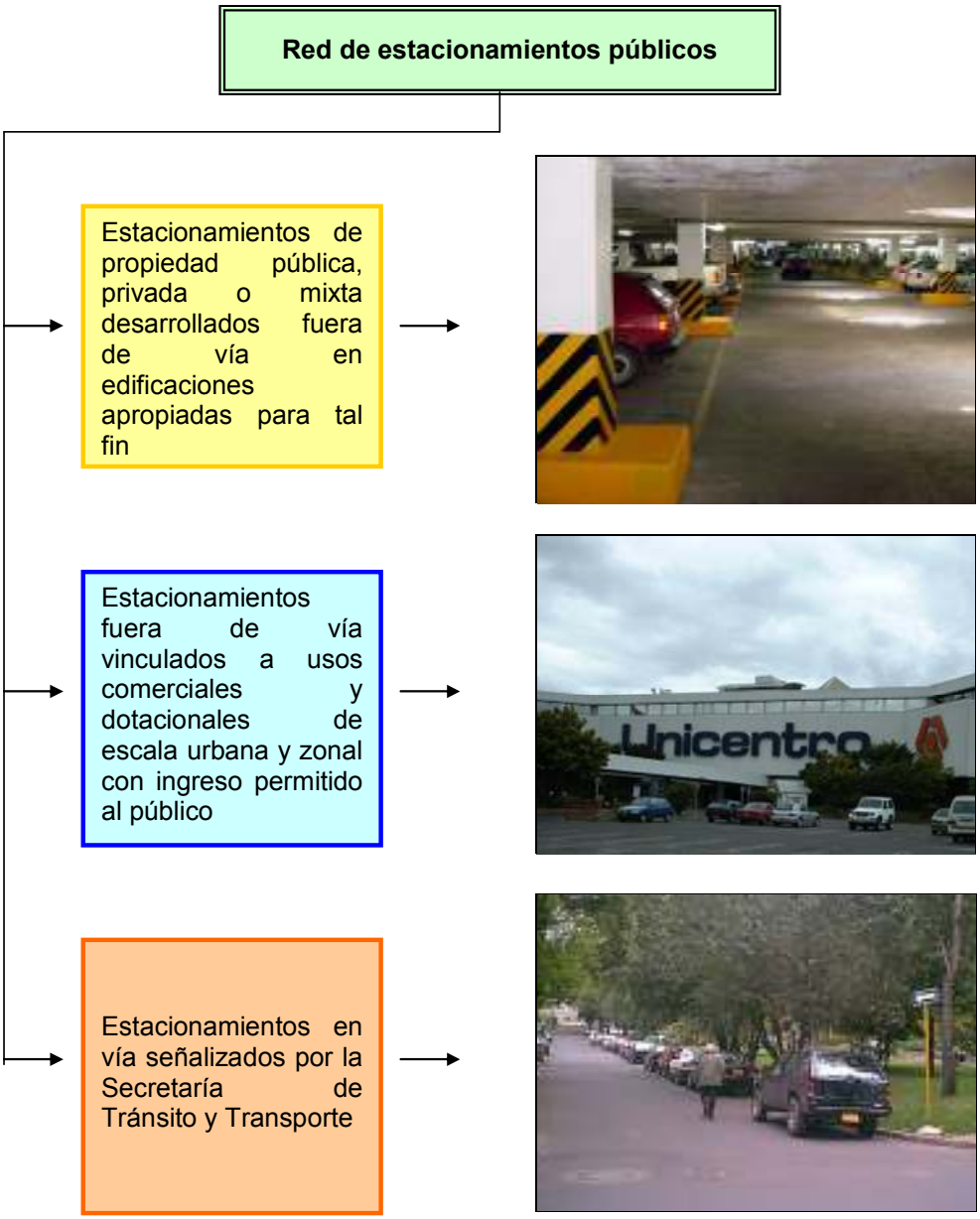
10.1.1 Antecedentes

En Bogotá D.C., conforme a lo dispuesto en el Plan de Ordenamiento Territorial, el componente de estacionamiento está integrado al Subsistema de Transporte del Sistema de Movilidad y es denominado "*Red de estacionamientos públicos en vía y fuera de vía de propiedad pública, privada o mixta*."[1], dentro de los propósitos que tiene el Subsistema de Transporte en el Sistema de Movilidad se encuentra el de responder en forma eficiente, económica y segura a los deseos de viaje de la población, así como a las necesidades de movilización de carga; y por tanto los proyectos de este Subsistema deben concebirse en función de los orígenes y destinos de los viajes, dentro de la ciudad, entre esta y la red de ciudades de la región, así como, y en el transporte nacional e internacional.

Los estacionamientos de propiedad pública, privada o mixta desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin, los estacionamientos fuera de vía vinculados a usos comerciales y dotacionales de escala urbana y zonal con ingreso permitido al público; y los estacionamientos en vía señalizados por la Secretaría de Tránsito y Transporte, corresponden a la infraestructura que integra la Red de Estacionamientos Públicos[2] , ver Figura 10-2.

[1] Artículo 164 del Decreto 190 de 2004
[2] Artículo 194 del Decreto 190 de 2004

Figura 10-2. Red de Estacionamientos Públicos



Fuente: Elaboración Propia

El proyecto de Estacionamientos, nació como respuesta al problema del espacio público invadido por el parque automotor, impidiendo el adecuado disfrute de este

por parte de los peatones, degradando la imagen de la ciudad, destruyendo o maltratando las zonas verdes y causando congestión vehicular en algunos casos. Además limitando gravemente el desarrollo de sectores caracterizados como "áreas de actividad múltiple" afectando vitales núcleos históricos, comerciales e institucionales. Este problema es consecuencia de la carencia de zonas especialmente destinadas al estacionamiento de vehículos.

De acuerdo con lo anterior y con base en el acuerdo 31 de 1992, se establece la concesión para proyectos y obras especiales y se autoriza al Distrito y al IDU para celebrar contratos de concesión, la Entidad concibió el proyecto para la construcción de estacionamientos por este sistema en el subsuelo de los espacios públicos predeterminados para tal fin.

En este sentido, el IDU realizó estudios de oferta y demanda para la ubicación de los estacionamientos y posteriormente, un concesionario seleccionado mediante concurso público desarrolló los diseños definitivos, la construcción y operación de los mismos.

La base para el diagnóstico de la red de estacionamientos de la ciudad, se encuentra en la actualidad fundamentada en tres estudios realizados entre los años 1998 y 2001, siendo los siguientes en orden cronológico:

- Planes y programas de Parqueo, realizado por la Unión Temporal conformada por Cal y Mayor y Asociados, Walker Parking Consultants y Luís Soto Proyectos.
- Implementación de los planes y programas de Parqueo para la ciudad de Bogotá, realizado por Jorge Enrique Amaya Pacheco.
- Plan Maestro de Estacionamientos, realizado por Duarte Guterman y Cia. Ltda.

En general el tema del estacionamiento en la Ciudad está en cabeza y es responsabilidad de la Secretaria de Transito y Transporte -STT- y del Departamento Administrativo de Planeación Distrital -DAPD-, queando en manos del IDU por definición del Plan de Ordenamiento Territorial, lo correspondiente al desarrollo y construcción de una infraestructura física de estacionamientos propios de la Ciudad.

10.1.2 Experiencia Internacional

10.1.2.1 Tecnología para el control de los estacionamientos

10.1.2.1.1 Buscar estacionamientos ya no será una odisea[3]

[3] http://www.utfsm.cl/eventos

Crear un sistema que facilite la vida del conductor a la hora de estacionarse fue la gran idea que están desarrollando los alumnos del Departamento de Informática de la Universidad Técnica Federico Santa María, Igor Venegas, Jorge Valencia, Marcelo Zúñiga y Claudio Corvalán, pertenecientes a la empresa Etnia Software, quienes desarrollaron el Software "Simagest".

"Simagest" es un software que pretende resolver el problema que presentan los estacionamientos cuando existe una gran demanda. Igor Venegas explicó que "nuestro proyecto consiste en resolver el problema de los conductores que a la hora de buscar estacionamiento se encuentran con grandes atochamientos, y apoyar a los administradores de estacionamientos entregándoles la información necesaria sobre el uso que se da durante las horas del día o durante distintos meses del año a los espacios".

"El software consiste en un sistema de control del estado de cada uno de los puestos del estacionamiento, a través de monitores o pantallas grandes ubicadas en distintos puntos, mostrando el estado global de todos los puestos, vale decir, cuáles están desocupados o deshabilitados y donde se encuentran los estacionamientos especiales para minusválidos" agregó Venegas.

En este sentido, agregó que "el software además permite, a través de la recopilación de datos, los cuales pueden ser guardados en una base de datos, extraer estadísticas sobre el uso en los distintos horarios y temporadas. Además, pretendemos agregarle más potencialidades y servicios según requieran los clientes".

10.1.2.1.2 Sistema de control de estacionamientos

Estos sistemas permiten controlar y supervisar las entradas y salidas de los estacionamientos. Entre las funciones de mayor importancia tenemos:

- Tecnología Identificación Dinámica
- Arquitectura modular de componentes.
- Acceso controlado al estacionamiento.
- Supervisiones e informes del acceso.
- Manejo de Ticket pre-entregado al usuario.
- Administración centralizada por computador.
- Conexión a red computacional de área local.
- Posibilidades de manejar barreras, portones automático, etc.

El sistema es automatizado y consta de un equipo de control de entrada y salida, el cual es capaz de detectar al vehículo y el ticket autorizado que el cliente introduce en el lector, registrando la fecha y la hora de ingreso al estacionamiento. Entre las ventajas comparativas: Mejora la imagen y el servicio a los clientes, reducción de los costos de operación del acceso, evita el acceso de vehículos indeseables y proporciona información precisa de los accesos. También permite la incorporación de sistemas de de vigilancia (supervisión por CCTV), seguridad (control de acceso peatonal), señalización (avisos electrónicos), control ambiental (luces, gases, y otros).

10.1.2.2 Experiencia Mexicana

Sobre todo en las grandes ciudades (pero también en las pequeñas), en horas pico y en las zonas de mayor actividad económica, ¿quién maneje un auto no ha sentido la desesperación de llegar a una cita muy importante y no encontrar a la mano un estacionamiento público?. Y cuando aparece el ansiado lugar, con las prisas, casi nadie se fija en el boleto que le extienden a uno (el contrato que ampara al usuario en esa transacción comercial), que a veces es un simple cartón escrito a mano en el que se consigna la hora de ingreso y las placas del auto. Y si uno no se fija en el "boleto" mismo, mucho menos en las condiciones físicas del lugar o en la tarifa. Sea como fuere, se dieron a la tarea de investigar cuáles son las garantías que deben ofrecer quienes prestan el servicio de estacionamiento. Lograr una generalización no es fácil, ya que hasta donde se pudo comprobar, son los municipios quienes establecen los lineamientos necesarios para que operen los estacionamientos públicos. Así que al parecer existen tantos reglamentos como ciudades hay. Por tal motivo, este texto se limita al Distrito Federal y Guadalajara (Jalisco), ya que son los dos primeros lugares en cuanto a parque vehicular y porque juntos representan el 70% de las quejas presentadas contra estacionamientos públicos en todo el país.

10.1.2.2.1 Distrito Federal

En el D. F. se tienen registrados 1,515 estacionamientos públicos. Sus actividades son reguladas por el Reglamento de Estacionamientos Públicos del Distrito Federal y por la Ley para el Funcionamiento de Establecimientos Mercantiles del Distrito Federal. Por lo pronto, el Reglamento de Estacionamientos es el documento que establece de manera más extensa las condiciones que deben cumplir quienes proporcionan el servicio: "El Reglamento de 1991 sigue vigente, pero es necesario actualizarlo.

En cuanto a las tarifas, según señala el Reglamento de Estacionamientos de 1991, el Departamento del Distrito Federal es quien las establece teniendo en consideración

criterios como las instalaciones y el tipo de servicio que ofrece cada estacionamiento. En teoría, todos los estacionamientos públicos deberían exhibir una cartulina con la tarifa autorizada. A partir de este punto, la Ley de Establecimientos Mercantiles y el Reglamento de Estacionamientos parece dividir el servicio en dos: estacionamientos públicos y estacionamientos públicos vinculados a un giro comercial.

10.1.2.2.2 Guadalajara

El Reglamento de Estacionamientos en el Municipio de Guadalajara es el documento que regula el funcionamiento de este servicio en la localidad jalisciense. A lo largo de 35 páginas se establecen la clasificación de los establecimientos, las condiciones que debe cubrir quien presta el servicio, las normas de funcionamiento y las infracciones, entre otros rubros. Los dueños o encargados de estacionamientos públicos deben cumplir con varias obligaciones, algunas de las cuales se enumeran a continuación pues destacan por su utilidad inmediata para los automovilistas:

- Mantener las instalaciones permanentemente aseadas.
- Contar con sanitarios en condiciones higiénicas (separados para damas y caballeros).
- Reservar un cajón de estacionamiento para discapacitados por cada 20 cajones.
- Los empleados deberán portar una identificación, visible al público, que contenga nombre completo, fotografía, cargo y razón social del establecimiento.
- Las tarifas son determinadas directamente por el Pleno del Ayuntamiento de Guadalajara con apoyo en las propuestas emitidas por una Comisión creada para ese fin.
- En otras palabras, las tarifas las establece el municipio y para hacerlo se basa en las categorías de cada estacionamiento (que están contempladas dentro del Reglamento).
- Los establecimientos están obligados a colocar en un lugar visible el cartel autorizado por la Dirección de Estacionamientos del municipio.
- En cuanto al pago, el Reglamento ordena que se cobre la primera hora completa, independientemente del tiempo de estancia del vehículo en el interior del estacionamiento, y las horas subsecuentes por fracciones de 30 minutos.

Los estacionamientos públicos del municipio deben contar con una póliza de seguro vigente contra robo total y responsabilidad civil, lo anterior para garantizar los automóviles estacionados en ellos al menos por la cantidad de 5 mil salarios mínimos vigentes en la zona metropolitana de Guadalajara.

10.1.2.3 Estacionamientos Subterráneos en Santiago de Chile

Se ha prohibido el estacionamiento en el perímetro central que comprenden las calles O'Higgins, Portales, Rengifo y Valdivia trasladando la demanda vehicular de estacionamientos hasta los Estacionamientos Subterráneos de calle Portales, como los que se muestran en la fotografía.

La inversión de los Estacionamientos Subterráneos es una de las más altas realizadas en la capital regional. Por otra parte, es una modalidad inédita gestionada por la Municipalidad de la capital regional, que concesionó las obras al privado -Holding Inmobiliario- que explotará la infraestructura por 35 años.

Entonces, las obras pasarán a propiedad municipal, tal como ocurre con las carreteras, modelo usado en este caso. Por otra parte, los privilegios del privado son contar con un área de restricción que permitirá financiar los recursos y obtener utilidades. No existen ingresos mínimos garantizados para el estado, como en otras concesiones. Una de las transformaciones en la ciudad comprende el cierre en un perímetro en el que estará prohibido estacionar cualquier tipo de vehículo durante las 24 horas. El rectángulo corresponde a toda el área interior demarcada por las calles O'Higgins, Portales, Rengifo y Valdivia.

10.1.2.4 Tarjeta Europea de estacionamientos[4]

Se ha adoptado una tarjeta de estacionamiento estándar europea para las personas con discapacidad. Actualmente esta tarjeta está vigente en varias Comunidades Autónomas. La tarjeta se puede solicitar en los Organismos locales o provinciales, según corresponda. Quienes estén en posesión de la nueva tarjeta azul, tienen derecho en otros estados miembros de la UE, y en algunos otros países europeos, a las mismas facilidades de estacionamiento que se conceden a las personas con discapacidad residentes en tales países.

No debe aparcar:

- Donde pueda poner en peligro a otros, como es en las entradas de colegio o en los cruces de peatones.
- Donde la anchura de la vía esté especialmente limitada, como es en lugares en los que se realicen obras, o en callejones estrechos.

[4] http://www.discapnet.es/Discapnet/Castellano/Accesibilidad/Transporte/Privado

- Donde pueda impedir una visión clara a otros, como es en zonas próximas a cruces.
- Donde pueda provocar una obstrucción, como por ejemplo en las entradas de vehículos.
- Donde se requiera espacio para vehículos de urgencias.

Por otro lado quien haga un uso indebido de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad podrá ser objeto de todas las sanciones aplicables por aparcamiento indebido en el país en cuestión.

10.1.2.4.1 Alemania

En las vías públicas y en los estacionamientos, las plazas reservadas para personas con discapacidad aparecen señalizadas con el símbolo de una silla de ruedas. No debe aparcar allí si el espacio está marcado con un nombre o con la matrícula de un vehículo. Puede aparcar hasta 3 horas en las vías públicas en las que el estacionamiento está prohibido, y en las zonas de estacionamiento para vecinos. Puede aparcar hasta 24 horas en las vía públicas en las que el estacionamiento es gratis pero con limitación de tiempo. Puede aparcar gratis y hasta 24 horas en las vía públicas con parquímetros o con sistema de pago y mostrar el comprobante. No conduzca o aparque en las zonas peatonales, a menos que las concesiones locales lo autoricen de forma específica. Donde esté autorizado, podrá entrar o aparcar solamente durante las horas específicas de acceso de vehículos.

10.1.2.4.2 Dinamarca

En las vías públicas y en los estacionamientos, las plazas reservadas para personas con discapacidad aparecen señalizadas con el símbolo de una silla de ruedas. En Dinamarca se utilizan discos de estacionamiento, que se pueden adquirir en todos los puntos de venta de combustible para motores. Cuando los conductores aparcan en zonas con limitación de tiempo, deben colocar el disco. No obstante, los vehículos pueden exhibir discos emitidos fuera de Dinamarca.

Puede aparcar durante 15 minutos en vías donde esté prohibido estacionarse. Las siguientes limitaciones de tiempo son aplicadas generalmente a los vehículos que exhiben la tarjeta de estacionamiento de persona con discapacidad:

- Donde la limitación de estacionamiento sea de 15-30 minutos, puede aparcar hasta una hora.
- Donde la limitación de estacionamiento sea de 3 horas puede aparcar sin limitación de tiempo.

- En vías con parquímeto u obligación de pagar y mostrar el comprobante, debe pagar según el tiempo que dure el estacionamiento, pero si efectúa el pago máximo, puede aparcar sin limitación de tiempo.
- Es posible que se le permita conducir y aparcar en zonas peatonales, pero solamente en las horas específicas de acceso de vehículos, y durante un máximo de 15 minutos.

10.1.2.4.3 España

En carreteras y en estacionamiento, las plazas reservadas para personas con discapacidad, aparecen señalizadas con el símbolo de una silla de ruedas. No se puede aparcar en vías donde esté prohibido el estacionamiento. Las tarifas y concesiones de plazos límite para los vehículos que muestran tarjeta de estacionamiento de persona con discapacidad varían. No conducir ni aparcar en zonas peatonales salvo que las concesiones locales lo permitan de forma expresa.

10.1.3 Marco Institucional

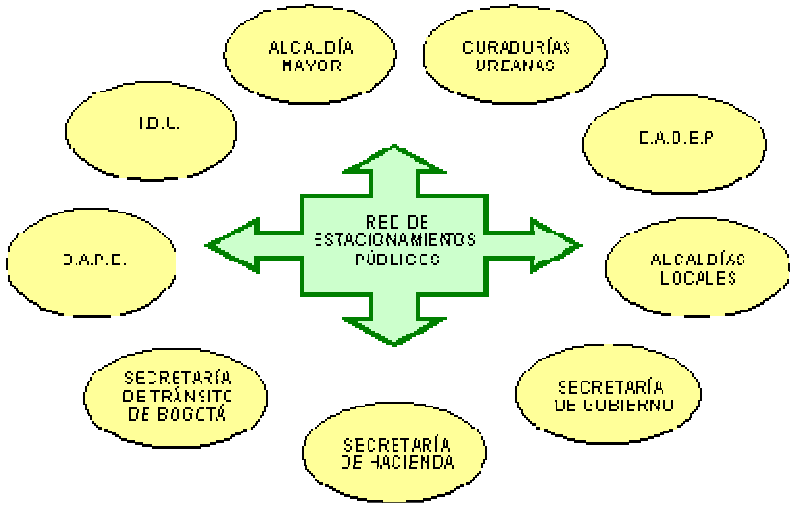
Actualmente son varias las Entidades a nivel gobierno que están involucradas con la normatividad, expedición de licencias, operación, manejo y control de la Red de Estacionamientos Públicos en el Distrito Capital, entre ellas se encuentran:

- **Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.:** Es la encargada de proponer los planes de gobierno encaminados al desarrollo de la ciudad, enmarcados principalmente en el Plan de Desarrollo y en el Plan de Ordenamiento Territorial.
- **Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD):** Entidad facultada para normalizar los cupos de estacionamiento por usos de suelo y en la fijación de políticas y especificaciones técnicas aplicables a la Red de Estacionamientos Públicos.
- **Secretaría de Tránsito y Transporte:** Se encarga de regular, controlar y operar el estacionamiento en vía; de la evaluación de los estudios de tránsito y de atención de usuarios, que viabilizan desde el punto de vista de la ingeniería de transporte la implementación de proyectos de equipamiento y de comercio de escala metropolitana y urbana, y proyectos de estacionamientos, respectivamente; así como de la exigencia de adecuación de los parqueaderos y de los sistemas de control de acceso a los mismos cuando su operación genere colas sobre las vías públicas.
- **Instituto de Desarrollo Urbano (IDU):** Es el ente ejecutor de los proyectos que involucren el espacio público, incluyendo proyectos de parqueaderos en este tipo de espacios o en predios públicos, así como el ente captador de los recursos generados por el Fondo de Compensación de Parqueaderos.

- **Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público (DADEP):** es un ente que tiene a cargo la administración y operación de áreas del espacio público, dentro de las cuales se hallan zonas aprobadas como parqueaderos y espacios bajo puentes que disponen de cupos de estacionamiento.
- **Secretaría de Gobierno**: ejerce la dirección y coordinación de las Alcaldías Locales y expedición de permisos especiales para la utilización del espacio público, incluyendo vías.
- **Alcaldías Locales:** ejercen el control sobre los cambios del uso del suelo y verificación de las obras en ejecución o ejecutadas en función de los planos urbanísticos aprobados por las Curadurías Urbanas, así como la toma de medidas correctivas en lo que respecta a las tarifas de los parqueaderos.
- **Curadurías Urbanas:** entes encargados en la expedición de las licencias de construcción a partir del análisis de los planos urbanísticos y otros documentos de soporte, basados en la normativa vigente.
- **Secretaría de Hacienda:** se encarga de la recepción y distribución de los recursos financieros en el Distrito Capital, asignado así lo correspondiente a los proyectos relacionados con estacionamientos.

En la Figura 10-3, se presenta la relación de las diferentes entidades a nivel gobierno en función de la infraestructura de la Red de Estacionamientos Públicos en el Distrito Capital.

Figura 10-3. Entidades Distritales relacionados con la Red de Estacionamientos Públicos



Fuente: Elaboración Propia

El sector privado, participa en este proceso en la medida en que son los propietarios de los parqueaderos públicos y de los parqueaderos vinculados a usos comerciales y dotacionales de escala urbana y zonal con ingreso permitido al público.

De esta relación interinstitucional se ha identificado una problemática que esta caracterizada, entre otros, por los siguientes aspectos:

- Existe una gran dispersión de competencias entre las entidades que genera confusión y puede producir discrepancias o desacuerdos entre estas.
- Las funciones estratégicas no aparecen en el ordenamiento jurídico y administrativo como integrantes de un sistema.
- No existe un sistema organizacional de orden institucional que permita definir un responsable fuerte del control.
- El tema de estacionamientos esta desarticulado de las dinámicas de un modelo de movilidad.
- Existe una dinámica normativa que suple deficiencias de gestión por la dispersión normativa.
- La oferta de estacionamientos es desordenada y responde a las demandas de las diferentes localidades.
- El ejercicio del control técnico y de operación es deficiente propiciando desorden e incumplimiento normativo.
- El estacionamiento en vía en el momento no constituye un componente de respuesta a las demandas, dado que no se tiene definida la oferta potencial.
- No existen relaciones de incentivo y facilidades para un intercambio modal con el sistema de transporte.

Como consecuencia de lo anterior el modelo actual de la red de estacionamientos presenta, en su componente institucional, notorias deficiencias las cuales se remontan desde su concepción y ordenamiento hasta su control, lo cual limita la respuesta a las demandas de la ciudad.

10.1.4 Normatividad Legal

10.1.4.1 Estacionamientos de propiedad pública, privada o mixta desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin

A nivel distrital la regulación de los estacionamientos públicos está encaminada a establecer en forma general parámetros técnicos para la operación de este tipo de infraestructura y clasificación; así como la mitigación de los impactos que podrían generar en su operación. En este sentido, a continuación se presenta una síntesis

normativa de los estacionamientos públicos que incluye la política aplicable a este tema:

- **Acuerdo 79 de 2003** *"Por el cual se expide el Código de Policía de Bogotá D.C."*

  ARTÍCULO 118.- APARCADEROS. *Son aparcaderos las construcciones realizadas en el suelo o en el subsuelo de locales o predios urbanos destinados al arrendamiento de espacios para estacionar y cuidar vehículos, El servicio de aparcaderos será prestado por personas naturales o jurídicas debidamente inscritas en la Cámara de Comercio de Bogotá, cuyo objeto comercial contemple la prestación de este servicio, en los cuales se deben observar los siguientes comportamientos:*

  1. Expedir boleta de recibido del vehículo y permitir la entrada al aparcadero solamente a quien la porte;

  2. Contar con vigilantes permanentes y acomodadores con licencia de conducción, uniformados y con credenciales que faciliten su identificación…

  4. No permitir la entrada de un número de vehículos superior a la capacidad del local;

  5. No permitir en el establecimiento el funcionamiento de talleres ni trabajos de reparación o pintura.

  6. No vender repuestos o cualquier otro artículo…

  8. Contar con los equipos necesarios y conservarlos en óptimas condiciones para la protección y control de incendios…

  10. No invadir el espacio público;

  11. Tener matricula mercantil vigente de la Cámara de Comercio de Bogotá. Estar matriculado en la Cámara de Comercio de Bogotá y renovar la matrícula de conformidad con las normas legales vigentes.

  12. Cumplir con las condiciones sanitarias de conformidad con las normas legales vigentes.

  PARÁGRAFO PRIMERO. *Los aparcaderos ubicados en inmuebles de uso público, como parques, zonas verdes y escenarios deportivos de esta índole, sólo podrán ser utilizados para el estacionamiento de vehículos con fines relativos a la destinación de tales bienes.*

- **Decreto Nacional 1660 de 2003** *"por el cual se reglamenta la accesibilidad a los modos de transporte de la población en general y en especial de las personas con discapacidad."*

  Artículo 7°. 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.*

Parágrafo. Para la aplicación del presente artículo se debe tener en cuenta la Norma Técnica NTC 4904 y aquellas normas que los Ministerios de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial y de Transporte, o quienes hagan sus veces, establezcan en el futuro.

***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, autocinemas, unidades residenciales, nuevas urbanizaciones y en general en todo sitio donde existan parqueaderos 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 1538 del 2005**. *"Por el cual se reglamenta parcialmente la Ley 361 de 1997", en lo aplicable al tema de estacionamientos, en el Capítulo cuarto "Accesibilidad en los estacionamientos".*

Artículo 11. Reserva de estacionamientos accesibles en zonas de parqueo.

En todos los sitios abiertos al público como edificios de uso público, centros comerciales, nuevas urbanizaciones y unidades residenciales y en general en todo sitio donde existan parqueaderos habilitados para visitantes, se dispondrá de sitios de parqueo para personas con movilidad reducida, debidamente señalizados y con las dimensiones internacionales.

En estos espacios se garantizará como mínimo un porcentaje 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 gráfico de accesibilidad.

Parágrafo. Las autoridades municipales y distritales competentes, determinarán en las normas urbanísticas del Plan de Ordenamiento Territorial, la reserva para estacionamientos accesibles, contiguos a todo centro de interés público, sea este de tipo administrativo, comercial, cultural, recreativo, deportivo, o de servicios; dicha reserva no podrá ser menor de 2 estacionamientos por cada 100.

Artículo 12. Características de los estacionamientos para personas con movilidad reducida.

El diseño, construcción o adecuación de zonas de parqueo para las personas con movilidad reducida en espacio público o edificaciones deberá cumplir con las siguientes características:

1. Se ubicarán frente al acceso de las edificaciones o lo más cercano a ellas y contiguos a senderos o rutas peatonales.

2. Las diferencias de nivel existentes entre los puestos de estacionamiento accesibles y los senderos o rutas peatonales, serán resueltas mediante la construcción de vados o rampas, a fin de facilitar la circulación autónoma de las personas con movilidad reducida.

Decreto 190 de 2004 *"Por el cual se revisa el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C."*

Artículo 163. Objetivos del Sistema de Movilidad.

22. Regular el estacionamiento en vía y fuera de vía, en función de la oferta y la demanda y fortalecer los mecanismos de control y la vigilancia al estacionamiento ilegal en espacio público….

Artículo 152. *El Artículo 182 del Decreto 619 de 2000 quedará así:*

"Artículo 194. Componentes *(artículo 182 del Decreto 619 d 2000, modificado por el artículo 152 del decreto 469 de 2003)*

La red de estacionamientos públicos, las determinaciones técnicas para su funcionamiento y las fases para su ejecución serán establecidas en el Plan Maestro de Movilidad….

Artículo 195. Objetivos y directrices para la Red de Estacionamientos Públicos…

… se fijan los siguientes objetivos y directrices para la Red de estacionamientos públicos:

1. Objetivos.

a. Regular una red de estacionamientos públicos en edificaciones apropiadas para tal fin, localizadas en los puntos de mayor demanda por efecto de la estrategia de ordenamiento. Estos estacionamientos tendrán la condición de equipamiento urbano.

b. Promover la construcción de la red de estacionamientos públicos ubicados en correspondencia con la localización de las diferentes modalidades de estaciones correspondientes al Subsistema de transporte.

2. Directrices.

a. Fijar como prioritaria la localización de estacionamientos en las áreas de los siguientes equipamientos: …

b. Fijar como prioritaria la localización de parqueaderos en las centralidades urbanas establecidas por el Plan de Ordenamiento.

c. Establecer un manejo especial para estacionamientos y parqueaderos en Sectores de Interés Cultural.

d. Permitir la instalación de parqueaderos mecánicos en todas las situaciones señaladas en la presente revisión del Plan de Ordenamiento….

e. Determinar las condiciones técnicas para los estacionamientos temporales en paralelo en vía en el marco de proyectos integrales de espacio público en los cuales se contemple el diseño de andenes, arborización y amoblamiento.

Artículo 197. Acceso a estacionamientos*… Los estacionamientos no podrán tener acceso o salida directa sobre vías de la malla vial arterial. Los accesos y salidas deberán ubicarse sobre vías locales. Cuando el estacionamiento se ubique aguas arriba de una intersección, la salida del mismo deberá ubicarse a una distancia mínima de 15 metros con respecto al punto de culminación de la curva de empalme de sardineles. Cuando el acceso se ubique aguas abajo de la intersección se deberá localizar a una distancia mínima de 30 metros con respecto al punto de culminación de la curva de sardineles.*

Parágrafo. *Para la aprobación de proyectos de estacionamiento se deberán presentar, ante la Secretaría de Tránsito y Transporte, estudios de demanda y atención de usuarios que demuestren que su operación no producirá colas de vehículos sobre las vías públicas en las horas de más alta demanda…"*

Artículo 198. Zonas de estacionamiento en vía *…Será prioridad de la administración dotar a la ciudad con estacionamientos fuera de la vía y en la vía. Los estacionamientos fuera de la vía pública podrán ser construidos directamente por la Administración Distrital o por intermedio de concesionarios o contratistas. …*

Artículo 199. Estacionamiento en subsuelo*….El subsuelo es espacio público. En consecuencia, el estado lo puede arrendar o conceder para ser destinado a la construcción de estacionamientos, bajo las siguientes consideraciones:*

1. La infraestructura que se construya pertenece al estado.

2. El concesionario o arrendatario particular tendrá un plazo fijo determinado para usufructuar el espacio y construirá, a su cargo y con la dotación aprobada por el Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD), las instalaciones requeridas para el adecuado funcionamiento del estacionamiento.

3. Las alturas entre placas quedarán sujetas a los requerimientos de la oferta que se pretende servir y, por consiguiente, su disposición no se asimila a la de ningún tipo de edificio para uso humano en su interior.

4. No están obligados a ofrecer rampas de acceso o salida."

Artículo 272. Normas para el tratamiento de fachadas, culatas y cubiertas de las edificaciones…

2. Las fachadas de los predios que han sido habilitados para estacionamientos, se deben ajustar a las normas establecidas para tal fin. Será competencia de la autoridad local, velar por su cumplimiento. Se destinarán recursos del Fondo para el Pago Compensatorio de Parqueaderos para la financiación y cofinanciación de edificios de estacionamientos en los Sectores de Interés Cultural, siempre y cuando cumplan con las condiciones establecidas por el Comité Técnico Asesor de Patrimonio.

- **Decreto 321 de 1992** "*por el cual se dictan normas generales para los Estacionamientos de servicio al público, tal como lo establece el literal B del Artículo 460 del Acuerdo 6 de 1990.*"

…Artículo 17º.- Definición*. Los estacionamientos públicos son áreas o edificaciones destinadas a estacionamiento de vehículos para servicio al público, localizados en predios privados o zonas de uso público, cuyo promotor puede ser la administración pública o el sector privado. De esta definición se excluyen las áreas de estacionamiento que toda edificación debe prever para sus usuarios o visitantes…*

Artículo 19º.- *Los estacionamientos públicos pueden desarrollarse en superficie o en edificaciones especializadas diseñadas y aprobadas para tal fin, y construidos en sótanos, semisótanos y/o en altura.*

Los estacionamientos provisionales en lotes no edificados son aquellos autorizados por la Administración Distrital para prestar servicio por un tiempo limitado en determinadas áreas de la ciudad. La licencia de funcionamiento podrá ser revocada en atención a las políticas de uso del suelo o en virtud de los planes o programas que se adoptan para el área o zona.

***Artículo 21º.-** Los estacionamientos públicos … que sean destinados a vehículos de transporte público y de carga, tendrán restricciones de localización en las áreas de actividad residencial, en la zona histórica, en zonas de conservación urbanística y en las áreas que, a juicio del Departamento Administrativo de Planeación Distrital, tengan limitaciones por capacidad vial o de otro tipo….*

***Artículo 26º.-** Los estacionamientos públicos deben cumplir con las siguientes normas de señalización e información:*

- *Colocación obligatoria del distintivo nacional para parqueaderos de servicio al público: letra "P" ….o a una altura mínima de 2.20 mts., en sentido perpendicular a la fachada.*
- *Fijación de tarifas en lugar visible.*
- *Los distintivos y la razón social están sujetos a las normas sobre avisos y publicidad vigentes….*

Otras normativas que regulan la operación de los parqueaderos públicos se encuentran, en el Decreto Distrital 444 de 1984 y en la Ley 232 de 1995.

En relación con la tarifa de cobro por la prestación del servicio en los estacionamientos, se tiene la siguiente normativa:

- **Acuerdo 139 de 2004** *"Por el cual se modifica el numeral 3 del Artículo 118 del Acuerdo 79 de 2003."*

***ARTÍCULO PRIMERO.-** El numeral 3 del Articulo 118 del Acuerdo 79 de 2003, Código de Policía de Bogotá D. C., quedará así:*

"Articulo 118. APARCADEROS

***…** 3. Cobrar únicamente la tarifa fijada por el Gobierno Distrital, con la asesoría del Departamento de Planeación Distrital, teniendo en cuenta las características particulares de cada aparcadero, la cual debe permanecer expuesta a la vista de los usuarios. En todo caso, e independientemente de si el Gobierno Distrital ha fijado o no las tarifas, la liquidación y el cobro de la tarifa efectivamente vigente en el respectivo parqueadero, se realizarán por cuartos de hora; para tal efecto, se dividirá el valor de la hora completa por cuatro (4) y el resultado se multiplicará por el número de cuartos de hora o fracción de cuarto de hora efectivamente utilizados.*

Lo anterior no excluye la posibilidad de que se apliquen fórmulas como el no cobro, por compras en determinados establecimientos de comercio, y el cobro por mensualidades, días, horas continuas o tarjetas prepago, que impliquen un precio por hora inferior al normalmente vigente en el correspondiente parqueadero.

***PARÁGRAFO:** Lo relativo a las modalidades de cobro de los aparcaderos entregados a terceros por el Gobierno Distrital o las entidades vinculadas al mismo, mediante contrato celebrado antes*

de la entrada en vigencia del presente acuerdo, no se regulará por lo previsto en este artículo, sino por lo que establezca al respecto el correspondiente contrato".

- **Decreto 001 de 2005** *"Por medio del cual se fija el porcentaje de actualización para la tarifas de aparcaderos o parqueaderos públicos para la vigencia del año 2005 y se dictan otras disposiciones"*

  ***ARTÍCULO 1**. Durante la vigencia comprendida entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de dos mil cinco (2005) las tarifas del servicio de aparcadero o parqueadero público, de que trata el articulo 2 del Decreto Distrital 423 del 3 de agosto de 1995, se podrán actualizar hasta en un 5.5%.*

  La base sobre la cual se podrá aplicar en cada caso la actualización de tarifas será la última autorizada por el respectivo Alcalde Local.

  Las tarifas solamente se podrán incrementar una vez vencido el término del año para el cual fueron autorizadas por parte de los Alcaldes Locales y según el procedimiento establecido en el artículo 2 del Decreto Distrital 423 de 1995…

  ***ARTÍCULO 6**. Ordenar al Departamento Administrativo de Planeación Distrital, con el acompañamiento del Instituto de Desarrollo Urbano y de la Secretaria de Tránsito y Transporte de Bogotá D.C., definir los mecanismos necesarios para calcular las tarifas de los aparcaderos o parqueaderos públicos y el procedimiento para su autorización. Lo anterior, en desarrollo del artículo 118, numeral 3 del Código de Policía de Bogotá D.C, modificado por el Acuerdo Distrital 139 de 2004.*

- **Decreto 423 de 1995** *"Por la cual se establece el régimen de libertad vigilada para las tarifas de parqueaderos Públicos en el Distrito Capital"*

  ***ARTÍCULO PRIMERO.-** A partir de la entrada en vigencia del presente Decreto, se liberan las tarifas de los parqueaderos públicos en el Distrito Capital. En consecuencia, la clasificación de los parqueaderos públicos queda sin efectos. No obstante, siguen vigentes para todos los parqueaderos, los requisitos de orden procedimental, arquitectónico, paisajístico y funcional previstos en el artículo 2º. Del Decreto 0444 del 27 de Marzo de 1984….*

  ***ARTÍCULO SEGUNDO.-** Los propietarios o Administradores de los parqueaderos públicos deberán informar a la Alcaldía local que corresponda al lugar de ubicación del establecimiento de servicios de aparcadero las tarifas que regirán y que tendrán vigencia de un (1) año contado a partir de la fecha de presentación de las mismas ante la Alcaldía Local respectiva.*

  ***ARTICULO TERCERO**.- El escrito deberá presentarse en original y dos (2) copias y deberá exponer las características locativas y de seguridad y las garantías del servicio que se ofrezca a los usuarios, y explicar los criterios que utilizaron para el cálculo de las tarifas.*

  ***ARTICULO CUARTO.-** Verificado el cumplimiento de los requisitos de ley, el Alcalde Local respectivo lo certificará imponiendo su firma y sello, tanto en el original como en las copias presentadas, dejando constancia de la fecha de presentación y de la vigencia de las tarifas autorizadas….*

  ***ARTICULO QUINTO.-** La persona natural o jurídica que se dedique a la prestación de servicio de aparcadero tomará una Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual con la Cobertura*

Adicional de Parqueaderos, expedida por una Compañía de Seguros legalmente autorizada, por el valor de veinte millones de pesos (20´000.000.oo) M/cte., con vigente de un (1) año que amparará el respectivo establecimiento de parqueadero.

Esta póliza tendrá por objeto responder ante los usuarios por daños o hurto parcial y total que pudieron sufrir los vehículos y sus accesorios cuando, a juicio de la autoridad competente, se compruebe que tales daños ocurrieron dentro del parqueadero y éstos no fueren imputables a fuerza mayor o caso fortuito, su valor será tasado en el proceso respectivo.

***ARTÍCULO SEXTO**: De conformidad con el numeral 12 del artículo 86 del Decreto Ley 1421 de 1993, las Alcaldías Locales sancionarán las conductas especulativas a que se refiere el artículo 14 del Decreto 2876 de 1984 y verificarán el cumplimiento del artículo segundo del presente Decreto.*

De lo antes expuesto hay que señalar que el espectro de competencias está concentrado en el Departamento Administrativo de Planeación Distrital – DAPD - pues le compete la aprobación de la dotación de los estacionamientos en subsuelo[5] y la definición de características y cantidades de los estacionamientos por uso[6].

Por otro lado, el Fondo de Compensación de Estacionamientos destinado a administrar los recursos para proveer estacionamientos públicos, se alimenta de los recursos que cancelen quienes no logran dotar con suficientes estacionamientos los inmuebles cuyas licencias de construcción y urbanismo se tramiten ante los curadores urbanos. La Administración corresponde al Instituto de Desarrollo Urbano, que además posee la facultad para emprender los proyectos de estacionamiento fuera de la vía pública a nombre del Distrito, teniendo en todo caso que acatar las indicaciones de dotación mínima fijadas por el Departamento Administrativo de Planeación cuando los proyectos se adelanten en subsuelo.

A la Secretaría de Gobierno y a las Alcaldías Locales corresponde la vigilancia de la operación de los establecimientos, el registro de las tarifas, y la aplicación de la política tarifaria que dicta el Alcalde Mayor, que desde 1995 (Decreto 423) abandonó la determinación de tarifas[7], para adoptar el esquema de libertad vigilada, para incentivar la construcción de estacionamientos, posibilitando la competencia privada en el sector. Sin embargo, la vigencia del Acuerdo 79 de 2003, Código de Policía de Bogotá, parece reñir con esa norma, pues con superior jerarquía normativa el Concejo Distrital atribuyó a la Administración Distrital, en el numeral 3 del artículo 118, la obligación de fijar tarifas para parqueaderos públicos, la que, por no haberse ejercido, mantiene vigente el régimen de libertad

[5] Ver numeral 2 del artículo 199 del decreto 190 de 2004.

[6] Ver el cuadro anexo No. 4. Exigencia general de estacionamiento por uso, incluido en el decreto 190 de 2004.

[7] Entonces ligada a la infraestructura de los establecimientos

Esta competencia del Alcalde, requiere la definición de criterios del Departamento Administrativo de Planeación Distrital, basada en las características del establecimiento en particular, es decir, en aspectos como infraestructura, ubicación, área, servicios, etc., pero se debe primero agotar los estudios pertinentes para darle cumplimiento al Decreto 001 de 2005, para la adopción de criterios tarifarios, para los cuales el Departamento Administrativo de Planeación Distrital, debe contar con el acompañamiento del Instituto de Desarrollo Urbano y de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá.

Corresponde a la Secretaría de Tránsito y Transporte, el análisis de estudios de demanda y de atención de usuarios para los proyectos de estacionamiento, de acuerdo con lo previsto en el Decreto 190 de 2004.

10.1.4.2 Estacionamientos fuera de vía vinculados a usos comerciales y dotacionales de escala urbana y zonal con ingreso permitido al público

Los estacionamientos vinculados a usos comerciales y dotaciones de escala urbana y zonal con ingreso permitido al público, en el Distrito Capital tienen su normativa específica aplicable, ya que estos se constituyen en un componente esencial desde el punto de vista urbanístico de mitigación de impactos por el desarrollo de actividades económicas, que conllevan a demandas de estacionamiento. A continuación se presenta una síntesis de la normatividad aplicable a esta infraestructura de estacionamientos.

- **Ley 769 de 2002** "*Por el cual se adopta el Código Nacional de Tránsito Terrestre*"

  Artículo 101. Normas para realizar trabajos en vía pública. ...*Los proyectos de edificación que causen modificaciones al sistema de tránsito o se constituyan en un polo importante generados de viajes tales como parques de diversiones, centros comerciales, estadios, centros culturales y otros, deberán tener la aprobación del organismo de tránsito de la jurisdicción.*

- **Decreto 323 de 2004***"Por medio del cual se reglamenta el Fondo para el Pago Compensatorio de Cesiones Públicas para Parques y Equipamientos y el Fondo para el Pago Compensatorio de Estacionamientos"*[8]

  ARTÍCULO 1º. NATURALEZA JURÍDICA DE LOS FONDOS CUENTA PARA EL PAGO COMPENSATORIO DE LAS CESIONES PÚBLICAS PARA PARQUES Y EQUIPAMENTOS Y PARA EL PAGO COMPENSATORIO DE ESTACIONAMIENTOS

  Los Fondos para ... el Pago Compensatorio de Estacionamientos son mecanismos de manejo de cuenta de alcance presupuestal y contable, sin personería jurídica, que permiten recaudar, orientar

[8] Decreto complementario y modificatorio del Decreto 037 de 2004 "*Por el cual se reglamenta el funcionamiento de los Fondos para el Pago Compensatorio de Cesiones Públicas para Parques y Equipamientos, y para el Pago Compensatorio de Parqueaderos*"

y administrar recursos, en los casos autorizados por las normas vigentes, para cumplir con los objetivos específicos definidos en el presente Decreto.

ARTÍCULO 2º. FINALIDADES DE LOS FONDOS CUENTA

Los Fondos Cuenta para el Pago Compensatorio de Cesiones Públicas para Parques y Equipamientos y para el Pago Compensatorio de Estacionamientos tendrán como finalidad adquirir, cofinanciar, construir, mantener y adecuar parques, equipamientos y predios para estacionamientos públicos...

ARTÍCULO 5º. ADMINISTRACIÓN DE LOS BIENES ADQUIRIDOS CON RECURSOS DE LOS FONDOS CUENTA

La administración y mantenimiento de los parques, equipamientos y estacionamientos públicos que se adquieran, construyan, cofinancien, o adecuen con recursos provenientes del Fondo para el Pago Compensatorio de Cesiones Públicas para Parques y Equipamientos o del Fondo para el Pago Compensatorio de Estacionamientos corresponderá a la entidad distrital que de conformidad con las normas vigentes ejerza dichas funciones. ...

ARTÍCULO 7º. EVENTOS EN LOS CUALES PROCEDE EL PAGO COMPENSATORIO DE ESTACIONAMIENTOS

El pago compensatorio de estacionamientos procederá únicamente en los siguientes casos definidos por la Administración Distrital en los instrumentos reglamentarios del Plan de Ordenamiento Territorial:

a. Estacionamientos correspondientes a los predios con actividad comercial ubicados sobre los principales ejes de la malla vial arterial, según lo establecido en el artículo 182, numeral 4º del Decreto 190 de 2004.

b. Equipamientos que no puedan cumplir con las exigencias de estacionamientos dentro de los planes de implantación y de regularización y manejo.

c. Licencias de adecuaciones, en los casos en que no exista posibilidad técnica de cumplir con la exigencia de estacionamientos dentro del mismo predio o predios objeto de estas licencias, y no exista oferta de estacionamientos en 500 metros alrededor del mismo predio o predios para poder cumplir con dicha exigencia.

d. Sustitución de zonas de uso público, de que trata el artículo 437 del Decreto 190 de 2004.

e. Exigencia de estacionamientos en los proyectos de renovación urbana dentro de un plan parcial o de una ficha normativa.

f. Edificaciones con usos diferentes a dotacionales, a los cuales la ficha reglamentaria autorice la cancelación de estacionamientos al fondo para el pago compensatorio, en la proporción máxima que se señale en cada Unidad de Planeamiento Zonal.

g. Autorizaciones otorgadas en las Unidades de Planeamiento Zonal, Planes Parciales, Planes de Implantación, Planes de Regularización y Manejo, Planes Zonales, Planes de Ordenamiento Zonal, Planes Directores para Parques, Planes Maestros para Equipamientos y Servicios Públicos y Planes de Reordenamiento.

h. Estacionamientos que se exijan en los actos de reconocimiento de edificaciones, de legalizaciones de barrios, de regularizaciones, y en general, las compensaciones y pagos que se establezcan en los tratamientos urbanísticos e instrumentos de planificación y de gestión urbana.

PARÁGRAFO 1º. *En los eventos planteados en el literal a del presente artículo, se podrán realizar los pagos al Fondo Compensatorio hasta por el 100% del cupo de estacionamientos requeridos por la norma.*

De igual manera, en estos eventos las exigencias de parqueos se podrán resolver mediante la compra de cupos permanentes de estacionamientos existentes a una distancia no mayor de quinientos (500) metros del entorno del predio. El Curador Urbano deberá certificar que el solicitante de la licencia no ha aportado el título de dominio sobre estacionamientos ubicados dentro de los quinientos (500) metros del entorno del predio.

La compra de los estacionamientos, cuando sea del caso, es requisito indispensable para la expedición de la licencia, y se certificará mediante la presentación del folio de matrícula inmobiliaria respectivo a nombre del titular de la misma. La responsabilidad de la verificación de las condiciones idóneas de los estacionamientos o predios adquiridos para tal fin será responsabilidad del Curador Urbano, el cual incluirá en el texto de la licencia la nota correspondiente.

PARÁGRAFO 2º. *En el evento de que trata el literal e del presente articulo, se permitirá el pago compensatorio de estacionamientos al respectivo Fondo, y previo estudio del caso, se podrá plantear la localización de estacionamientos en el área de influencia que definan las fichas normativas o los planes parciales.*

PARÁGRAFO 3º. *En el caso previsto por el literal g, se podrá aceptar la provisión de cupos de estacionamientos mediante pago compensatorio al Fondo respectivo, o en otro predio o edificación especializada, en las condiciones señaladas en el Plan de Ordenamiento Territorial y en el Plan Maestro de Movilidad.*

PARÁGRAFO 4º. *En los demás eventos planteados, la compensación se verificará a través de la consignación en el Fondo creado para el efecto.*

PARÁGRAFO 5º. *El pago compensatorio se referirá a la diferencia entre el número de estacionamientos exigidos por la norma y el número de estacionamientos que provee el proyecto....*

ARTÍCULO 9º. RECURSOS DEL FONDO PARA EL PAGO COMPENSATORIO DE ESTACIONAMIENTOS

Son recursos del Fondo para el Pago Compensatorio de Estacionamientos, las sumas de dinero provenientes de los siguientes conceptos:

a. Las sumas consignadas en razón de los eventos contemplados en el artículo 7º del presente Decreto.

b. Rendimientos financieros provenientes del manejo de los recursos del Fondo.

c. Operación de los bienes adquiridos, cofinanciados, construidos o adecuados con cargo a los recursos del fondo.

d. Las donaciones que se reciban con destino al Fondo de Estacionamientos....

ARTÍCULO 12º. LIQUIDACIÓN DEL VALOR A COMPENSAR POR CONCEPTO DE ESTACIONAMIENTOS

Para la liquidación del valor de los cupos de estacionamiento, el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) aplicará la siguiente fórmula:

VC = n a * VBC*

*Donde: VBC = [(valor del mt2 de suelo *coeficiente de intensificación) + (valor del mt2 de construcción)]x 18.00 mts2.*

VC = Valor a compensar en dinero liquidado por el IDU.

n = Base de la liquidación del valor a compensar expresado en número de cupos, éstos definidos por el curador urbano.

VBC = Valor básico a compensar.

a = Factor de compensación (0.65).

Consideraciones:

El valor del mt2 de suelo será el determinado en el Boletín de Nomenclatura expedido por el Departamento Administrativo de Catastro Distrital para el predio sobre el cual se tramita la licencia.

El valor del mt2 de construcción será determinado en acto administrativo expedido por el IDU.

El área para la liquidación del valor a compensar estará dada por la sumatoria de los metros cuadrados de todos los estacionamientos a compensar de acuerdo con lo que determine y certifique el Curador Urbano. Se establecen 18.00 mts2 por estacionamiento.

El coeficiente de intensificación es una relación ponderada entre los metros cuadrados de terreno de unidades de parqueo y los metros cuadrados de construcción de las mismas unidades. Este será determinado en Acto Administrativo expedido por el IDU.

10.1.4.3 Estacionamientos en vía señalizados por la Secretaría de Tránsito y Transporte

En el aspecto de planeación del estacionamiento en vía, la definición de zonas permitidas al estacionamiento temporal en vía pública y los sitios de prohibición al estacionamiento y de ejecución de algunas actividades asociadas al mismo, para el Distrito está contenida principalmente en la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre) y en el Decreto 190 de 2004 (Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.) y cuyas actividades de regulación, operación y control están a cargo de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá. Asimismo, se plantea la opción de definición de zonas especiales de estacionamiento, tales como zonas amarillas (zonas especiales de parqueo para vehículo tipo individual), zonas de cargue y descargue, zonas de estacionamiento para vehículos que transporten discapacitados

y/o de movilidad reducida, etc. Zonas que se definen en función de la normativa específica y en el marco del análisis de parámetros tales como condiciones urbanísticas del área de implementación, usos de suelo, caracterización de las condiciones viales, existencia de infraestructuras de parqueaderos fuera de vía, etc.

Sustentados en lo establecido en el Decreto 354 del 30 de abril de 2001 en el artículo 10 numeral 9 [9] y en el artículo 14 [10], la Secretaría de Tránsito y Transporte expidió la resolución 326 de 2002, reglamentó el Grupo de Estacionamientos, integrándolo a la estructura de la Subsecretaría Técnica, a través del cual se efectúan la definición de zonas de estacionamiento temporal en vía, así como de zonas especiales de estacionamiento.

10.1.4.4 Normativa para la definición general de zonas de estacionamiento temporal en vía y diseños de señalización relacionados con el estacionamiento

- **Ley 769 de 2002** "*Por el cual se adopta el Código Nacional de Tránsito Terrestre*"

  Artículo 1°. Ámbito de aplicación y principios. *Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito...*

  Artículo 75. Estacionamiento de vehículos. *En vías urbanas donde esté permitido el estacionamiento, se podrá hacerlo sobre el costado autorizado para ello, lo más cercano posible al andén o al límite lateral de la calzada no menos de treinta (30) centímetros del andén y a una distancia mínima de cinco (5) metros de la intersección.*

  Artículo 112. De la obligación de señalizar las zonas de prohibición. *Toda zona de prohibición deberá estar expresamente señalizada y demarcada en su sitio previa decisión del funcionario de tránsito competente. Se exceptúan de ser señalizadas o demarcadas todas aquellas zonas cuyas normas de prohibición o autorización están expresamente descritas en este código.*

- **Decreto 190 de 2004** *"Por el cual se revisa el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.."*

  Artículo 163. Objetivos del Sistema de Movilidad...

---

[9] "...Definir la realización de estudios de ordenamientos viales que permitan determinar los sentidos de circulación, adecuaciones viales, estacionamiento, paraderos y señalización en sectores específicos, de acuerdo con las instrucciones que imparta el Secretario.." Subrayado fuera de texto

[10] "...El Secretario de Tránsito y Transporte podrá conformar grupos internos de trabajo de acuerdo con la estructura organizacional, las necesidades del servicio y los programas y proyectos de la entidad, con el fin de desarrollar con eficiencia las acciones y cumplir con su misión...."

22. Regular el estacionamiento en vía y fuera de vía, en función de la oferta y la demanda y fortalecer los mecanismos de control y la vigilancia al estacionamiento ilegal en espacio público.

Artículo 194. Componentes

La red de estacionamientos públicos, las determinaciones técnicas para su funcionamiento y las fases para su ejecución serán establecidas en el Plan Maestro de Movilidad.

Son componentes de la red los estacionamientos de propiedad pública privada o mixta desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin, los estacionamientos fuera de vía vinculados a usos comerciales y dotacionales de escala urbana y zonal con ingreso permitido al público, y los estacionamientos en vía señalizados por la Secretaría de Tránsito y Transporte.

***Parágrafo.** La Secretaria de Tránsito y Transporte de Bogotá D.C. en coordinación con el Departamento Administrativo de Planeación Distrital deberán definir las zonas de estacionamiento permitido en vía. Las decisiones serán incluidas en el Plan Maestro de Movilidad."*

Artículo 195. Objetivos y directrices para la Red de Estacionamientos Públicos.

Para garantizar la correspondencia la Red de estacionamientos públicos y la estrategia de ordenamiento territorial establecida la presente revisión del Decreto 619 de 2000, se fijan los siguientes objetivos y directrices para la Red de estacionamientos públicos:

…

2.Directrices.

b. Fijar como prioritaria la localización de parqueaderos en las centralidades urbanas establecidas por el Plan de Ordenamiento.

c. Establecer un manejo especial para estacionamientos y parqueaderos en Sectores de Interés Cultural...

d. Determinar las condiciones técnicas para los estacionamientos temporales en paralelo en vía, en el marco de proyectos integrales de espacio público en los cuales se contemple el diseño de andenes, arborización, señalización, y amoblamiento."

- **Resolución 326 de 2002** *"Por la cual se conforman grupos de trabajo en la Subsecretaría Técnica de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá D.C..*

***ARTÍCULO SEGUNDO:** Serán funciones generales... Grupo de Estacionamientos...*

....Formular estrategias a corto, mediano y largo plazo para el ordenamiento del sistema de estacionamientos...

....Monitorear y ajustar la operación en las áreas destinadas y autorizadas para estacionamiento teniendo en cuenta la dinámica urbanística y de uso del suelo...

...Crear, operar y mantener el sistema de información georreferenciado de oferta y demanda de estacionamientos...."

10.1.4.5 Normativa para la definición de zonas especiales de estacionamiento

10.1.4.5.1 Zonas de cargue y descargue

Foto 10-1. Cargue y descargue de mercancías en espacio público

Fuente: Elaboración Propia

- **Ley 769 de 2002** "*Por el cual se adopta el Código Nacional de Tránsito Terrestre*"

  Artículo 78. Zonas y horarios de estacionamiento especiales. *Los conductores que estacionen sus vehículos en los lugares de comercio u obras de construcción de los perímetros urbanos con el objeto de cargar o descargar, deberán hacerlo en zonas y horarios determinados para tal fin.*

  Las entidades públicas o privadas y los propietarios de los locales comerciales no podrán hacer uso del espacio público frente a sus establecimientos para el estacionamiento exclusivo de sus vehículos o el de sus clientes.

  Las autoridades de tránsito definirán las horas y zonas para el cargue o descargue de mercancías.

- **Acuerdo 16 de 1998** *"Por el cual se restringe el estacionamiento de vehículos automotores en el centro de la ciudad"*

  Artículo Primero. *En el sector comprendido entre la Calle 1° a la Calle 39 y entre la carrera 1° a la Carrera 14, sólo se permitirá el estacionamiento de vehículos automotores en los sitios señalados por las autoridades de tránsito, por un lapso no mayor a dos horas….*

  Artículo Quinto. *Las zonas de cargue y descargue de vehículos que proveen a los diferentes establecimientos industriales, comerciales, institucionales y residenciales del sector, se reglamentarán por la autoridad competente...*

- **Decreto 112 de 1994 "***Por el cual se fijan lineamientos para el tránsito de vehículos de carga, en el área urbana del Distrito Capital "*

  ARTICULO PRIMERO: *Prohíbase la circulación de vehículos de carga de más de 5 toneladas de las 06:30 a las 09:00 de mañana y de las 18:00 a las 20:00 horas de lunes a viernes hábiles de la semana en la red vial principal de Bogotá, en le área comprendida entre las calles 170 y la Avenida Primero de Mayo entre la Avenida Boyacá y los cerros orientales…*

  ARTICULO SEGUNDO*: A excepción de los lugares expresamente prohibidos por las normas de transito, permitiese el cargue y descargue en la red vial principal del área delimitada en el Articulo Primero, únicamente en el horario comprendido entre las 09:30 y las 17: 30 horas y las 20:00horas y las 06:30 horas del día siguiente. El estacionamiento para cumplir con esta operación bebe ser en las bahías existentes y en efecto paralelo al anden y ocupando solo un carril que debe ser el carril exterior de la vía.*

  PARÁGRAFO 1: *En el área comprendida entre la Calle 26 y la Calle 7 y entre Carrera 3 a y Avenida Caracas solo se podrá realizar el cargue y descargue en sitios autorizados para tal fin.*

  PARÁGRAFO 2: *Los vehículos contemplados en el presente Decreto hasta Máximo de 12 toneladas, podrán circular y hacer cargue descargue, en la red de vías locales del área delimitada en el articulo primero, de restricción siempre y cuando no circulen por la red vial principal, hayan alcanzado la red local antes de las 06:30 en la mañana y las 18:00 en la tarde, además de cumplir con las reglamentaciones que sobre señalización exista en estas vías…*

- **Decreto 1026 de 1997** *"por el cual se reglamenta el tránsito de vehículos de carga en la zona de La Candelaria"*

  ARTICULO PRIMERO*: Prohibir en todo horario y todos los días de la semana la circulación de vehículos de más de 3.5 toneladas en el sector de la localidad de la Candelaria comprendido entre la Carrera 9 a la Avenida Circunvalar, y de la Avenida Jiménez a la Calle 7ª.*

  ARTICULO SEGUNDO: *Prohibir el cargue y descargue de bienes y mercancías en horario diurno, permitiendo a los vehículos de tonelaje no superior a 3.5 toneladas el cargue y descargue en horario de 8:00 p.m. a 8:30 a.m.. Dicha actividad sólo podrá efectuarse en los sitios expresamente demarcados por la autoridad competente....*

10.1.4.5.2 Zonas amarillas

Foto 10-2. Estacionamiento de taxis en vía pública

Fuente: Elaboración propia

- **Decreto 1253 de 1997** *"Por el cual se crean las zonas amarillas"*

  ARTÍCULO PRIMERO.- *Crear zonas especiales de parqueo provisional para los vehículos de tipo individual (taxis), denominadas "Zonas Amarillas"....*

  ARTÍCULO CUARTO.- *La ubicación, reglamentación y control de las "Zonas Amarillas" estará a cargo de la Secretaría de Tránsito y Transporte.*

  ARTÍCULO QUINTO.- *Los conductores de los vehículos sólo podrán estacionarse en las zonas amarillas señalizadas....***"**

- **Resolución 926 de 2000** *"Por el cual se reglamentan las zonas amarillas"*

  ARTÍCULO SEGUNDO: *Las Zonas Amarillas sólo podrán estar ubicadas en vías públicas y que no sean vías primarias….*

  ARTÍCULO QUINTO*: Fíjense los siguientes sitios como Zonas Amarillas ubicadas en puntos específicos…: (Ver* Tabla 10-1*)*

Tabla 10-1. Artículo 5. Zonas Amarillas en puntos específicos

SITIO	UBICACIÓN	NO. CUPOS
Clínica San Pedro Claver	Cl. 24 entre Cr 30 y Cr 28	10
Clínica de Occidente	Av. Américas entre Tv 71D y Tv 71C	10
Clínica Palermo	Cr 22 entre Cl 48 y Cl 47	4
Hospital San José	Cr 19 entre Cl 9 bis y Cl 10	10
Hospital San Rafael	Cr 8 entre Cl 17 sur y Cl 18 sur	8
Hospital La Misericordia	Dg 2 entre Cr 16 y Cr 17	10
Policlínico del Olaya	Cr 21 entre Av. 1 de Mayo y Cl 24 sur	5
Compensar	Cl 43 entre Cr 56A y Cr 56	6
Cafam Zarzamora	Av. Cl 68 entre Cr 90 y Cr 90B	10
Home Center	Cl 82 entre Cr 59 y Av. Cl 100	10
Carrefour	Costado Norte Av. 80	10
Centro Comercial Salitre Plaza	Cr 68B No. 40-39	6
	Av. Esperanza entre Cr 68B y Cr 68D	10
Centro Comercial Plaza de las Américas	Tv 64A entre Cl 28 sur y Cl 27A sur	8
	Tv 64A entre Cl 26A sur y Cl 25 sur	8
Centro Comercial Ciudad Tunal	Cr 24C entre Cl 48B sur y Cl 48 sur	10
Centro Comercial Galerías	Cr 27 entre Cl 53 y Cl 53B	8
Colsubsidio	Cl 27 entre Cr 27 y Cr 24	5
Centro Administrativo Distrital	Cr 30 entre Cl 26 y Cl 24	6
	Av. Américas entre Cr 30 y Cr 27	6
Ciudad Salitre	Cl 43A entre Cr 68B y Cr 68D	12
	Cl 43A entre Cr 68D y Cr 69	6
	Cr 68D entre Cl 41 y Cl 43	4
	Cr 69D entre Cl 43A y Cl 44	5
	Cr 69B entre Cl 40 y Cl 41	3
	Cl 43A entre Cr 69 y Av. Constitución	4
	Cr 69D entre Cl 43A y Cl 41	5
TOTALES	**28**	**199**

Fuente: Resolución 926 de 2000

ARTÍCULO NOVENO…PARÁGRAFO ÚNICO: *Fíjense las siguientes Zonas Amarillas dentro del anillo perimetral delimitado en el presente artículo:(Ver* Tabla 10-2*)*

Tabla 10-2. Artículo 9. Zonas Amarillas dentro del Anillo perimetral

SITIO	UBICACIÓN	NO. CUPOS
Anillo Perimetral del Centro	Cr 6 (Frente al Planetario Distrital)	6
	Cl 23 entre Cr 9 y Cr 10	8
	Cl 23 entre Cr 7 y Cr 6	10
	Cl 23 entre Cr 6 y Cr 5	8
	Cr 4 entre Cl 26 y Cl 24	7
	Cr 4 entre Cl 24 y Cl 23	7
	Cl 21 entre Cr 9 y Cr 10	4
	Cl 21 entre Cr 7 y Cr 6	8
	Cr 8 entre Cl 20 y Cl 21	6
	Cl 20 entre Cr 4 y Cr 5	3
	Cl 20 entre Cr 5 y Cr 7	9
	Cr 9 entre Cl 19 y Cl 20	10
	Cl 18 entre Cr 7 y Cr 8	8
	Cl 17 entre Cr 7 y Cr 8	10
	Cl 17 entre Cr 4 y Cr 5	5
	Cr 9 entre Cl 16 y Cl 17	8
	Cr 6 entre Cl 16 y Cl 17	10
	Cl 16A entre Cr 2 y Cr 3	8
	Cl 15 entre Cr 1A y Cr 2	10
	Cl 15 entre Cr 4 y Av. Jiménez	9
	Cl 15 entre Cr 9 y Cr 10	10
	Cl 14 entre Cr 4 y Cr 5	4
	Cl 13 entre Cr 7 y Cr 8	8
	Cl 13 entre Cr 6 y Cr 7	8
	Cr 1 entre Cl 12 y Cl 13	5
	Cl 12 entre Cr 2 y Cr 3	5
	Cl 12 entre Cr 5 y Cr 6	5
	Cr 8 entre Cl 12 y Cl 13	6
	Cl 11 entre Cr 6 y Cr 7	9
	Cl 11 entre Cr 4 y Cr 5	6
	Cl 11 entre Cr 1E y Cr 2	5
	Cr 1E entre Cl 10 y Cl 11	5
	Cr 6 entre Cl 10 y Cl 11	9
TOTALES	**33**	**239**

Fuente: Resolución 926 de 2000

- **Resolución 384 de 2001**"*Por la cual se modifica el parágrafo único del artículo sexto de la resolución 926 del 10 de octubre de 2000"*

  ARTÍCULO PRIMERO: MODIFICAR, *el parágrafo único del artículo sexto de la resolución 926 de 10 de octubre de 2000, en el sentido de retirar del anillo perimetral del centro del Distrito Capital, la "Zona Amarilla" ubicada en la Calle 13 entre Carreras 7 y 8 de esta ciudad….*

10.1.4.5.3 Zonas para estacionamiento de vehículos de transporte turístico

Foto 10-3.-Transporte turístico especial.

Fuente: Elaboración propia

- **Acuerdo 83 de 2002** *"Por el cual se reglamentan las zonas para estacionamiento de vehículos de transporte terrestre turístico y se dictan otras disposiciones."*

  ARTÍCULO PRIMERO: *El Distrito Capital, a través de la Secretaría de Tránsito y Transporte, demarcará zonas de parqueo exclusivo para los vehículos prestadores del servicio de transporte turístico en proximidades de los sitios de interés cultural y turístico de la ciudad, como mecanismo de fomento de la industria del turismo....*

10.1.4.5.4 Zonas de estacionamiento para vehículos de discapacitados físicos

Aplica lo dispuesto en el Decreto 1660 de 2003, normativa descrita en la sección de Estacionamientos de propiedad pública, privada o mixta desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin.

10.1.4.6 Normativa sobre la prohibición al estacionamiento en el espacio público

- **Ley 769 de 2002** "*Por el cual se adopta el Código Nacional de Tránsito Terrestre*"

  Artículo 69. Retroceso en las vías públicas...
  Parágrafo. El conductor no debe detener o estacionar su vehículo, por ningún motivo, dentro de la zona destinada al tránsito de peatones....
  Artículo 76. Lugares prohibidos para estacionar. *Está prohibido estacionar vehículos en los siguientes lugares:*
  Sobre andenes, zonas verdes o sobre espacio público destinado para peatones, recreación o

conservación.

En vías arterias, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce.

En vías principales y colectoras en las cuales expresamente se indique la prohibición o la restricción en relación con horarios o tipos de vehículos.

En puentes, viaductos, túneles, pasos bajos, estructuras elevadas o en cualquiera de los accesos a éstos.

En zonas expresamente destinadas para estacionamiento o parada de cierto tipo de vehículos, incluyendo las paradas de vehículos de servicio público, o para limitados físicos.

En carriles dedicados a transporte masivo sin autorización.

A una distancia mayor de treinta (30) centímetros de la acera.

En doble fila de vehículos estacionados, o frente a hidrantes y entradas de garajes.

En curvas.

Donde interfiera con la salida de vehículos estacionados.

Donde las autoridades de tránsito lo prohíban.

En zona de seguridad y de protección de la vía férrea, en la vía principal, vías secundarias, apartaderos, estaciones y anexidades férreas.

Artículo 79. Estacionamiento en vía pública. *No se deben reparar vehículos en vías públicas, parques, aceras, sino en caso de reparaciones de emergencia, o bajo absoluta imposibilidad física de mover el vehículo. En caso de reparaciones en vía pública, deberán colocarse señales visibles y el vehículo se estacionará a la derecha de la vía en la siguiente forma:*

En los perímetros rurales, fuera de la zona transitable de los vehículos, colocando señales de peligro a distancia entre cincuenta (50) y cien (100) metros adelante y atrás del vehículo.

Cuando corresponda a zonas de estacionamiento prohibido, sólo podrá permanecer el tiempo necesario para su remolque, que no podrá ser superior a treinta (30) minutos.

Parágrafo. Está prohibido reparar vehículos automotores en la zona de seguridad y protección de la vía férrea, en los patios de maniobras de las estaciones, los apartaderos y demás anexidades ferroviarias.

Artículo 119. Jurisdicción y facultades. *Sólo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán ordenar el cierre temporal de vías, la demarcación de zonas, la colocación o retiro de señales, o impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos.*

- **Acuerdo 16 de 1998** *"Por el cual se restringe el estacionamiento de vehículos automotores en el centro de la ciudad"*

Artículo Primero. *En el sector comprendido entre la Calle 1° a la Calle 39 y entre la carrera 1° a la Carrera 14, sólo se permitirá el estacionamiento de vehículos automotores en los sitios señalados por las autoridades de tránsito, por un lapso no mayor a dos horas.*

Artículo Segundo. *Las autoridades de tránsito del Distrito Capital, retirarán de la vía pública los vehículos que infrinjan las disposiciones del presente acuerdo quedando facultades para adelantar las acciones pertinentes de acuerdo con la normatividad vigente....*

- **Decreto 190 de 2004** *"Por el cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C."*

  Artículo 196. Prohibición de estacionamientos.

  1. Está prohibido el estacionamiento de vehículos en los siguientes espacios públicos:

  a En calzadas paralelas
  b En zonas de control ambiental.
  c En antejardines
  d En andenes

  2. Están prohibidas las bahías de estacionamiento público anexas a cualquier tipo de vía.
  3. Se prohíbe el estacionamiento sobre calzada en las vías del Plan Vial Arterial.

  Artículo 246. Componentes.

  Los espacios peatonales estructurantes son:
  - *Las plazas y plazoletas*
  - *La red de andenes*
  - *Las vías peatonales*
  - *Las zonas de control ambiental, los separadores, los retrocesos y otros tipos de franjas de terreno entre las edificaciones y las vías.*
  - *Los paseos y alamedas*
  - *Los puentes y túneles peatonales*

  Artículo 264. Normas para la red de andenes...
  3. Estacionamientos: No se permite el estacionamiento de vehículos sobre los andenes...

  Parágrafo. Las personas públicas o privadas que intervengan o deterioren mediante cualquier acción los andenes, deberán reconstruirlos integralmente, cumpliendo con las especificaciones establecidas en las cartillas normativas del espacio público..."

  Artículo 270. Normas aplicables a antejardines...
  1. No se permite el estacionamiento de vehículos en antejardín.

- **Decreto 511 de 1998** *"Por el cual se toman medidas de tránsito relativas al parqueo en vías públicas"*

  Artículo 1º. *La prohibición de parquear establecida por la señal reglamentaria 28, se entenderá extendida a lo largo de toda la cuadra en aquella se encuentre ubicada.*

  En aquellos lugares en que la restricción de parqueo no comprende toda la cuadra, se extenderá a lo largo de las líneas…. demarcadas en el sardinel adyacente a la vía objeto de la prohibición....

En los aspectos relacionados con el aprovechamiento económico del espacio público vial y la formulación de proyectos de control y vigilancia del tráfico, en materia de estacionamiento, se tiene la siguiente normativa específica:

- **Ley 105 de 1993** *"Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones",*

  Artículo 28. Tasas. *Los municipios, y los Distritos, podrán establecer tasa por el derecho de parqueo sobre las Vías públicas, e impuestos que desestimulen el acceso de los vehículos particulares a los centros de las ciudades"*

- **Decreto 190 de 2004** *"Por el cual se revisa el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.*

  Artículo 163. Objetivos del Sistema de Movilidad.

  10. Fortalecer la autorregulación y los sistemas de control y vigilancia del tráfico vehicular...

  21 Garantizar la inversión en mantenimiento vial y la sostenibilidad del sistema.

  Artículo 198. Zonas de estacionamiento en vía.
  Las zonas de estacionamiento en vía no pierden su carácter de espacio público y no generan derechos para los particulares que por delegación de la Secretaría de Tránsito y Transporte reciban autorización temporal para recaudar los cobros por el estacionamiento vehicular...."

- **Resolución 326 de 2002** *"Por la cual se conforman grupos de trabajo en la Subsecretaría Técnica de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá D. C.*

  ARTÍCULO SEGUNDO: *Serán funciones generales... Grupo de Estacionamientos...*

  5. Coordinar el diseño de las estrategias de explotación del sistema de estacionamiento y control del mismo.

- **Ley 769 de 2002** *"Por el cual se adopta el Código Nacional de Tránsito Terrestre"*

  Artículo 3°. Autoridades de tránsito. *Son autoridades de tránsito en su orden, las siguientes:*

  El Ministerio de Transporte
  Los Gobernadores y los Alcaldes.
  Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital.
  La Policía Nacional en sus cuerpos especializados de policía de tránsito urbano y policía de carreteras.
  Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial.
  La Superintendencia General de Puertos y Transporte.
  Las fuerzas militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5° de este artículo.
  Los agentes de Tránsito y Transporte.

Parágrafo 1°. Las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio les sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituirán organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.

Parágrafo 2°. El Gobierno Nacional podrá delegar en los organismos de tránsito las funciones que por ley le corresponden al Ministerio de Transporte.

Parágrafo 3°. Las autoridades, los organismos de tránsito, las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo, serán vigiladas y controladas por la Superintendencia de Puertos y Transporte....

Artículo 6°. Organismos de tránsito. Serán organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción:

a) Los departamentos administrativos, institutos distritales y/o municipales de tránsito;
b) Los designados por la autoridad local única y exclusivamente en los municipios donde no hay autoridad de tránsito;
c) Las secretarías municipales de tránsito dentro del área urbana de su respectivo municipio y los corregimientos;
d) Las secretarías distritales de tránsito dentro del área urbana de los distritos especiales;
e*) Las secretarías departamentales de tránsito o el organismo designado por la autoridad, única y exclusivamente en los municipios donde no haya autoridad de tránsito.*

Parágrafo 1°. En el ámbito nacional será competente el Ministerio de Transporte y los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción para cumplir las funciones que les sean asignadas en este código....

Artículo 7°. Cumplimiento régimen normativo. Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.

Las autoridades de tránsito podrán delegar en entidades privadas el aporte de pruebas de infracciones de tránsito, el recaudo de las multas correspondientes, la tramitación de especies venales y todos los trámites previstos en las normas legales y reglamentarias, salvo la valoración de dichas pruebas...

Como se explicó anteriormente a este grupo pertenecen todos aquellos estacionamientos que se ubican sobre las vías públicas, sea que se encuentran expresamente delimitados como áreas de estacionamiento, o que por no encontrarse dentro de las prohibiciones al estacionamiento que señalan el Código Nacional de Tránsito, el Plan de Ordenamiento Territorial u otras normas distritales, pueden ser destinados a esa actividad, aclarando que puede entre éstos, surgir una categoría especial, cuando se procura obtener aprovechamiento económico del uso de las vías como espacio público.

Como conclusiones relevantes de este componente tenemos que:

- La determinación de las áreas no objeto de la prohibición es una labor que corresponde a la Secretaría de Tránsito de Bogotá, por delegación del despacho

del alcalde, en quien reside originariamente la facultad, derivada del mandato de los artículos 3 y 6 de la Ley 769 de 2002, pero que se ejerce en asocio del Departamento Administrativo de Planeación Distrital, al tenor del Decreto 469 de 2003, compilado en el Decreto 190 de 2004.

- El control y vigilancia de la actividad de estacionamiento en vía radica en cabeza de la Secretaría de Tránsito de Bogotá, autoridad de tránsito y delegataria de la facultad del Alcalde Mayor, derivada del mandato de los artículos 3 y 6 de la Ley 769 de 2002.
- La Administración de los estacionamientos en vía, radica en cabeza de la Secretaría de Tránsito de Bogotá, de acuerdo con las previsiones del artículo 186 del Plan de Ordenamiento Territorial, facultad que aparecía además atribuida junto con el Instituto de Desarrollo Urbano en la zona centro de la ciudad en el Acuerdo 16 de 1998, norma esta última que por tratar aspectos de ordenamiento territorial, a pesar de su jerarquía normativa, debe ceder ante los mandamientos especiales del Plan de Ordenamiento Territorial adoptado posteriormente. Estas normas deben entenderse de forma tal que las facultades que posee la Defensoría del Espacio Público para administrar el espacio público distrital en general, cedan ante las específicas de la Secretaría de Tránsito y Transporte cuando se trate de estacionamiento en vía.
- La facultad de aprovechar el espacio público vial emana de normas de carácter legal (Ley 9 de 1989, Ley 105 de 1993), reglamentario (Decreto Nacional 1504 de 1998), locales a nivel de acuerdo (34 de 1991 y 16 de 1998), así como de Decretos con categoría especial (Plan de Ordenamiento Territorial).
- El Acuerdo 83 de 2003, atribuyó a la Secretaría de Tránsito y Transporte, la demarcación de zonas de estacionamiento exclusivo para los vehículos prestadores del servicio de transporte turístico en proximidades de los sitios de interés cultural y turístico de la ciudad, restringidas a los vehículos de turismo, es decir a los vehículos de transporte especial y a los operadores turísticos.

10.1.4.7 Documentos sobre formulación de políticas

La Secretaría de Tránsito y Transporte en coordinación con el Departamento Administrativo de Planeación Distrital, formuló y radicó en cumplimiento de lo que reglamentaba el parágrafo 1 del artículo 182 [11] del Decreto No. 619 de 2000 "*Por el cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial para Santa Fe de Bogotá, Distrito*

[11] Parágrafo 1. La Secretaria de Tránsito y Transporte de Santa Fe de Bogotá en coordinación con el Departamento Administrativo de Planeación Distrital deberán formular el Plan Maestro de Parqueaderos para la Ciudad, en un término máximo de doce meses contados a partir de la aprobación del presente Plan. Con base en estos estudios se presentará al Concejo Distrital un proyecto de Acuerdo para su adopción.

Capital", durante el segundo semestre del año 2002 y el primer semestre del año 2003 al Concejo Distrital de Bogotá D.C., el proyecto de acuerdo "*Por el cual se adopta el Plan Maestro de Estacionamientos para Bogotá D.C."*

El proyecto de Acuerdo que se presentó en el Concejo Distrital, señalaba los objetivos, políticas, estrategias, acciones e instrumentos para responder eficientemente a la demanda de estacionamientos, racionalizar el uso del automóvil particular, proteger el espacio público y fomentar la utilización del transporte masivo en el marco del Plan de Ordenamiento Territorial[12]

El Plan Maestro de Estacionamientos integraba el Plan Especial de Parqueaderos y el Plan Especial de Parqueaderos Públicos, documentos que conformaban el Sistema de Estacionamientos Públicos, mencionados en los artículos 182 y 183 del Plan de Ordenamiento Territorial.

A continuación se transcribe en forma resumida los objetivos, políticas, estrategias e instrumentos que contemplaba el Plan Maestro de Estacionamientos:

*"**Objetivos del Plan Maestro de Estacionamientos**[13] Los objetivos del Plan Maestro de Estacionamientos entendidos como las finalidades o propósitos que en materia de regulación de los estacionamientos responden a la visión de ciudad del Plan de Ordenamiento Territorial y a la dinámica urbana en los procesos de crecimiento y transformación de la ciudad son en cada campo los siguientes:*

1. ***Seguridad.** Contribuir a la seguridad de los ciudadanos en los aspectos de accidentalidad vial, acceso oportuno de los servicios de atención de emergencias y protección de entidades o personas vulnerables.*

2. ***Movilidad.** Minimizar, mediante la regulación y el control del estacionamiento, el tiempo de desplazamiento de los ciudadanos, reduciendo así los costos asociados a la congestión vehicular y mejorando la calidad de vida.*

3. ***Productividad y competitividad.** Mejorar la competitividad económica de las diferentes actividades económicas apoyando su desarrollo mediante una adecuada regulación del estacionamiento.*

4. ***Autorregulación ciudadana.** Generar conciencia para el cumplimiento voluntario de las normas sobre estacionamiento y de autorregulación ciudadana en el uso del automóvil particular.*

[12] Decreto 619 de 2000, documento vigente como Plan de Ordenamiento Territorial para Bogotá en ese entonces.

[13] Extractado de la exposición de motivos y del proyecto de Acuerdo 032 de 2003 "*Por el cual se adopta el Plan Maestro de Estacionamientos para Bogotá D.C."*

5. ***Apoyo a la estructuración del modelo de ciudad definido en el Plan de Ordenamiento Territorial.*** *Contribuir a consolidar el modelo de ciudad adoptado, teniendo en cuenta el efecto de los estacionamientos sobre cada uno de los siguientes aspectos:*

   Normativa urbana*. Responder a las necesidades de estacionamiento de los diferentes tipos de actividades urbanas en función de las ventajas competitivas de cada zona, de la oferta de transporte masivo y de medios alternativos de transporte.*

   Espacio público*. Recuperar la dimensión de lo público como guía principal de la construcción de la ciudad.*

   Transporte masivo. *Contribuir con la movilidad y accesibilidad de la ciudad promoviendo el uso del transporte masivo dentro del territorio Distrital.*

   Patrimonio cultural y ambiental. *Contribuir a la protección de los sectores de interés cultural, de conservación arquitectónica y urbanística y de aquellas áreas ambientalmente vulnerables al tráfico pesado, al ruido y a la contaminación ambiental.*

6. ***Interacción regional.*** *Articular los sistemas vial y de transporte de Bogotá con los sistemas regionales y nacionales.*

7. ***Mitigar el impacto social y económico del estacionamiento del automóvil particular.*** *Se restringirá el uso de áreas viales para estacionamiento temporal de vehículos y se cobrarán tasas por el uso del espacio público vial para estacionamiento temporal.*

8. ***Mitigar el impacto del estacionamiento de vehículos en el espacio público vial.*** *Adoptar acciones para desestimular el uso de las calzadas del espacio público vial para estacionamiento y reducir así los efectos de la congestión sobre la movilidad, la accidentalidad y el paisaje urbano.*

Políticas. *Son las orientaciones o directrices que guían la actuación de las autoridades para lograr los objetivos propuestos por el Plan Maestro de Estacionamientos…*

- *Racionalizar el uso del sistema vial de la ciudad.*
- *Preservar y regular el uso de los espacios públicos.*
- *Reducir la congestión y la accidentalidad en la ciudad.*
- *Responder eficientemente a la demanda de estacionamientos.*
- *Racionalizar el uso del automóvil particular.*
- *Proteger el espacio público.*
- *Fomentar la utilización del transporte masivo y colectivo en el marco del Plan de Ordenamiento Territorial vigente.*
- *Promover la integración regional.*

Estrategias. *Son los medios mediante los cuales se logran y estructuran las políticas y que resultan en acciones concretas que se plasman en el Plan Maestro....*

– ***Estrategias para mejorar la seguridad.***

Establecer zonas de atención de emergencias.

Contribuir a la seguridad de personas, entidades o infraestructuras vulnerables.

Prevenir la accidentalidad vial:

Prevenir accidentes en los estacionamientos.

- ***Estrategias para promover la movilidad y reducir la congestión.***

Regular el estacionamiento permitido de vehículos

Prohibir el estacionamiento de vehículos en vías arterias, autopistas, troncales y otros

Reglamentar el acceso a estacionamientos fuera de vía.

Exigir la regularización y adecuación de los establecimientos cuyas actividades interfieren con la movilidad.

Ofrecer estacionamientos para vehículos de servicio público.

Estrategias para promover la productividad y la competitividad.

Mejorar la accesibilidad a los sitios de culto y de interés turístico, recreativo, cultural y culto.

Apoyar el desarrollo organizado de las actividades económicas.

Reglamentar los sitios y horarios de cargue y descargue de mercancías

- ***Estrategias para promover la Autorregulación Ciudadana.***

- ***Estrategias para cumplir con la normativa urbana.***

Ajustar las normas relacionadas con el estacionamiento vinculado al uso.

Facilitar la regularización de los establecimientos en relación con las exigencias de estacionamientos.

Generar mecanismos de financiación de los estacionamientos en los planes de regularización y renovación.

Incentivar o desincentivar la localización de edificaciones destinadas a estacionamientos públicos.

- ***Recuperar y mejorar el espacio público***

Fijar condiciones técnicas ...para los estacionamientos temporales en paralelo sobre las vías.

Impedir la invasión del espacio público.

Impedir la apropiación del espacio público.

Establecer estacionamientos públicos fuera de vía.

Regular el estacionamiento de los vehículos de servicio público colectivo.

Regular el estacionamiento de vehículos de servicio público individual.

- ***Promover el uso del Transporte masivo:***

Definición red de estacionamientos fuera de vía.

- ***Promover la articulación regional***.

  Establecer terminales de carga.

  Establecer terminales de pasajeros.

- ***Proteger el patrimonio construido y natural.***

  Protección a inmuebles de interés cultural.

  Protección a los sectores de patrimonio cultural o natural

- ***Mitigar el impacto social y económico del estacionamiento del automóvil particular.***

  Establecer tasas por el estacionamiento en sectores de alta demanda. Zonas Azules.

  Establecer tasas por el estacionamiento en sectores residenciales protegidos. Zonas Celestes.

  Establecer tasas por el estacionamiento en sectores de baja demanda. Zonas Blancas.

Instrumentos

Instrumentos de planeamiento: *Reglamento técnico de estacionamientos y Planes Zonales de Estacionamiento.*

Instrumentos de actuación y control: *instrumentos de financiación*

La iniciativa que en desarrollo del Decreto 619 de 2000 adelantara la Administración Distrital para la adopción del Plan Maestro de Estacionamientos enfrentó dificultades de tipo político que impidieron el trámite de los proyectos de acuerdo que entonces (años 2002 a 2003) se presentaran.

El Concejo adelantaba entre tanto, proyectos aislados que previeron medidas en torno al estacionamiento, como el proyecto 6 de 2001, similar en alcance al 238 del mismo año y al 6 de 2002, que vendría a expedirse sólo en el 2003 como Acuerdo 83, después de resolverse la objeción formulada por la Administración que consideraba que por mandamiento del Plan de Ordenamiento Territorial, debía tratarse el tema dentro del Plan Maestro de Parqueaderos.

Para el año 2002 se registra de acuerdo con los anales del Concejo Distrital, por primera vez el proyecto, correspondiéndole el número 124 de 2002, que presentaba una distribución de ocho artículos, referidos a su estructura y contenido, elementos (objetivos, políticas, estrategias, e instrumentos), definiciones. Sobre el proyecto no se rinde ponencia, y es presentado de nuevo, bajo el número 182 de ese mismo año, con una estructura más extensa, compuesta por 37 artículos.

El proyecto 182 tampoco encuentra eco, a pesar de incluirse dentro de los temas para los cuales se convocó a sesiones extraordinarias por parte del Alcalde, y la Administración decide retirarlo para presentarlo de nuevo en la radicación número 192 de 2002, para lo cual de nuevo se acude a sesiones extraordinarias,

manteniendo el mismo esquema del proyecto anterior, acogiendo posturas de alrededor de cinco concejales, que habían expresado ponencias negativas hasta la fecha. Se cambió el estilo de la numeración por artículos más cortos y se trasladó al articulado del Acuerdo una serie de aspectos de detalle, que se incluía antes en el Reglamento Técnico. Estas modificaciones eran básicamente:

- Ajuste del proyecto de acuerdo al nuevo Código Nacional de Tránsito Terrestre, ley 769 del 2002.
- Inclusión de los diversos tipos de Zonas en el articulado del Acuerdo: Zonas Amarillas, Azules, Celestes, Rojas y Cafés. Estas se incluían antes en el Reglamento Técnico.
- Establecer tasas por el derecho de estacionamiento en vía en todas las vías de la ciudad a los automóviles de servicio particular, exonerando del pago de la tarifa a los vehículos que tengan su domicilio fiscal en Bogotá.
- No cobrar por el estacionamiento en vía a residentes y usuarios vinculados en los sectores residenciales protegidos.

Se enriquece la argumentación jurídica de la exposición de motivos con un documento extenso, y se exponen igualmente las ventajas en movilidad y recaudo de derechos para el Distrito Capital, se expone la primera agrupación de zonas integrales de estacionamiento, pero el proyecto no supera el primer debate y resulta archivado.

Vuelve a presentarse sin cambio alguno como proyecto 1 del año 2003, pero no se rinde ponencia favorable, y de nuevo, sin cambios notables, como proyecto 32 de 2003, se presenta sin que se rinda ponencia siquiera y es archivado, agotando en ambos casos las facultades de convocatoria de sesiones extraordinarias, a través de los Decretos 6, 59, 76 y 91 de 2003.

10.1.5 Normatividad Técnica

A continuación se presentan las normas de carácter técnico, de mayor importancia:

10.1.5.1 Estacionamientos de propiedad pública, privada o mixta desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin

- **Decreto 036 de 2004** *"Por el cual se establecen las normas para los inmuebles habilitados como estacionamientos en superficie y se acogen los diseños de espacio público y fachadas."*

  ARTÍCULO 2º Definiciones. *Para efectos del presente decreto se establecen las siguientes definiciones:*

- ***Estacionamiento en superficie:*** *Se entiende por estacionamiento en superficie, el predio habilitado o que se habilite para el parqueo de vehículos desarrollado en un piso y sin cubierta de protección para los mismos. …*

ARTÍCULO 3°. ..*Los predios habilitados y que se habiliten como estacionamientos en superficie deben cumplir con las siguientes normas:*

1. *Las fachadas se adecuarán … dejando libres los antejardines.*
2. *Los accesos vehiculares y andenes estarán sujetos a las disposiciones establecidas en el Decreto No.1108 de 2000, el Decreto No.1003 de 2000 …se deberá adecuar el andén ubicado al frente del predio en caso de que la Administración Distrital no lo haya intervenido.*
3. *Los predios que se construyan o habiliten como estacionamientos en superficie a partir de la expedición del presente decreto deberán cumplir con las normas de accesibilidad previstas en el Plan de Ordenamiento Territorial vigente, en lo relacionado a accesos vehiculares a predios con frente a vías de la malla arterial y acceso a estacionamientos.*

   Parágrafo. Para la aprobación de proyectos de estacionamiento se deberán presentar, ante la Secretaría Distrital de Tránsito y Transporte, estudios de demanda y atención de usuarios que demuestren que su operación no producirá colas de vehículos sobre las vías públicas en las horas de más alta demanda.

4. *En ningún caso se podrá usar el estacionamiento para actividades de lavado, engrase y demás servicios de mantenimiento automotor. …*
6. *La señalización informativa del servicio deberá indicar únicamente precios, horas de parqueo y la existencia o no de cupos disponibles a fin de evitar colas de ingreso y paradas innecesarias de los vehículos.*
7. *Se destinará un estacionamiento por cada 15 parqueos para personas con limitaciones físicas, con dimensiones mínimas de 4.50 x 3.80 metros, y localización preferencial próxima a los módulos de servicios. Todos los estacionamientos en superficie deberán contar mínimo con un cupo de parqueo con dichas especificaciones.*
8. *Se destinará un estacionamiento de bicicletas por cada 10 parqueos de vehículos. En los parqueaderos con un número de cupos de estacionamiento inferior a 120 vehículos, el mínimo de estacionamiento de bicicletas será de 12 cupos. La instalación de dichos parqueaderos se deberá realizar según las especificaciones establecidas en el Decreto 170 de 1999, ficha M100 y M101.*

10.1.5.2 Estacionamientos fuera de vía vinculados a usos comerciales y dotacionales de escala urbana y zonal con ingreso permitido al público

- **Decreto 190 de 2004** "*Por el cual se revisa el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C..*"

Artículo 182. Accesos vehiculares a predios con frente a vías de la malla arterial*.*

El número de accesos vehiculares será limitado de la siguiente manera...

3. El acceso vehicular a predios desde vías de la malla vial arterial se sujetará a las siguientes reglas:

a. Para establecimientos cuya dimensión o tipo de actividad económica esté clasificada como de escala metropolitana, urbana o zonal. El espacio para la atención de la demanda de acceso vehicular al inmueble o desarrollo deberá garantizar la acumulación de vehículos dentro del predio, de manera que no se generen colas sobre la vía pública. En todo caso, la propuesta de

atención de la demanda vehicular deberá contar con la aprobación de la Secretaría de Tránsito y Transporte (STT) y la de acceso vehicular deberá cumplir las normas viales vigentes.

b. Para actividades de escala zonal y vecinal en sectores de nuevo desarrollo. Los locales comerciales no podrán tener, simultáneamente, acceso al predio a través del mismo espacio físico destinado para otros locales o usos. Los locales comerciales complementarios a edificios o agrupaciones destinadas a otros usos, solo contarán con el acceso vehicular comunal....

4. En los principales ejes de la malla vial arterial, sobre los cuales se desarrolla la actividad comercial, los estacionamientos y las zonas de cargue y descargue deberán definirse con base en las siguientes reglas:

a. No generar colas sobre las vías arterias.

b. Minimizar los impactos en el tráfico del entorno.

c. Se podrán realizar los pagos compensatorios correspondientes, hasta por el 100% del cupo de estacionamientos requeridos por la norma, al Fondo para el Pago Compensatorio de Parqueaderos, según la reglamentación que se expida.

d. Los requerimientos de estacionamientos se podrán resolver mediante la compra de cupos permanentes de parqueaderos existentes a una distancia no mayor de 500 metros del entorno del predio.

e. La compra de los parqueaderos, cuando sea del caso, es requisito indispensable para la expedición de la respectiva licencia de construcción y se certificará mediante la presentación del folio de matrícula inmobiliaria respectivo a nombre del titular de la licencia.

f. En zonas desarrolladas que requieran áreas para la realización de actividades de cargue y descargue y no dispongan de ellas, las áreas requeridas para dichas actividades deberán suplirse mediante la adquisición de predios localizados a una distancia no mayor a 500 metros del entorno del predio.

g. En zonas industriales o comerciales ya desarrolladas, cuyos proyectos urbanísticos aprobados hayan previsto áreas viales para maniobras de cargue y descargue que no interfieren con el funcionamiento de las vías públicas, se permitirá la utilización de dichas áreas para esos fines. La Secretaría de Tránsito y Transporte efectuará los análisis de su funcionalidad en las áreas que presenten conflictos y tomará las medidas pertinentes.

Parágrafo. La Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá (STT) deberá exigir la adecuación de los parqueaderos y de los sistemas de control de acceso a los mismos cuando su operación genere colas sobre las vías públicas....

Artículo 187. Estudios de tránsito.

Todo proyecto de equipamiento y de comercio de escala metropolitana y urbana, deberá estar sustentado en un estudio de tránsito que contenga los análisis rigurosos de la situación con y sin proyecto y de los impactos que genera sobre la movilidad circundante inmediata y de las zonas de influencia. El estudio de tránsito deberá ser aprobado por la Secretaría de Tránsito de Bogotá o la entidad Distrital que haga sus veces.

Artículo 19. Objetivos y directrices para la Red de Estacionamientos Públicos.

Directrices.

Fijar como prioritaria la localización de estacionamientos en las áreas de los siguientes equipamientos:

1. *Centro Administrativo Distrital (CAD).*

2. *Alcaldías Locales.*

3. *Centros de Atención del Distrito Especial (CADES)….*

Artículo 391. Estacionamientos...

El total de cupos de estacionamientos correspondientes a un proyecto, será el resultante e la suma de cupos establecidos para cada uno de los usos que se desarrollen en el mismo.

…

Las fichas reglamentarias en el marco de las Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ), los Planes Parciales, los Planes de Implantación, los Planes de Regularización y Manejo, los Planes Zonales, Planes de Ordenamiento Zonal, los Planes Directores para Parques, los Planes Maestros para Equipamientos y Servicios Públicos y los Planes de Reordenamiento, podrán aceptar la provisión de cupos de estacionamientos, mediante pago compensatorio al fondo respectivo en otro predio o edificación especializada en las condiciones señaladas en esta revisión y en el Plan Maestro de Movilidad."

Parágrafo. La identificación de las zonas por demanda de estacionamientos, se encuentran consignadas en el plano denominado "Zonas normativas por demanda de estacionamiento"

El *cuadro Anexo N° 4 del Decreto 190 de 2004,* se incluye en la Tabla 10-3 y la Tabla 10-4)

Tabla 10-3. Estacionamientos para el uso dotacional

USO	USO ESPECIFICO	ESCALA	TIPO	ZONAS NORMATIVAS POR DEMANDA DE ESTACIONAMIENTOS			
				A	B	C	D
EQUIPAMIENTOS COLECTIVOS	EDUCATIVO	Metropolitana	Privado	1 x 60 m2		1 x 100 m2	
			Visitantes	1 x 60 m2		1 x 100 m2	1 x 250 m2
		Urbana	Privado	1 x 60 m2		1 x 80 m2	1 x 100 m2
			Visitantes	1 x 80 m2	1 x 100 m2	1 x 200 m2	1 x 350 m2
		Zonal	Privado	1 x 100 m2	1 x 120 m2	1 x 200 m2	1 x 250 m2
			Visitantes	1 x 150 m2	1 x 200 m2	1 x 300 m2	1 x 400 m2
			Visitantes	1 x 200 m2		1 x 300 m2	1 x 400 m2
	CULTURAL	Metropolitana y Urbana	Privado	1 x 60 m2		1 x 100 m2	
			Visitantes	1 x 80 m2		1 x 200 m2	1 x 250 m2
		Zonal	Privado	1 x 60 m2			
			Visitantes	1 x 80 m2		1 x 200 m2	1 x 250 m2
	SALUD	Metropolitana y Urbana	Privado	1 x 60 m2	1 x 80 m2		
			Visitantes	1x120 m2	1 x 180 m2	1 x 250 m2	1 x 350 m2
	BIENESTAR	Metropolitana	Privado	1 x 60 m2			

USO	USO ESPECIFICO	ESCALA	TIPO	ZONAS NORMATIVAS POR DEMANDA DE ESTACIONAMIENTOS			
				A	B	C	D
	SOCIAL	y Urbana	Visitantes	1x 200 m2	1 x 250 m2	1 x 350 m2	1 x 450 m2
		Zonal	Privado	1 x 60 m2			
			Visitantes	1 x 200 m2	1 x 250 m2	1 x 350 m2	1 x 450 m2
	CULTO	Metropolitana y Urbana	Privado	1 x 200 m2	1 x 300 m2	1 x 500 m2	1 x 700 m2
			Visitantes	1 x 40 m2	1 x 80 m2	1 x 200 m2	1 x 400 m2
EQUIPAMIENTO DEPORTIVO Y RECREATIVO	DEPORTIVO Y RECREATIVO	Metropolitana y Urbana	Privado	1 x 150 m2			
			Visitantes	1 x 50 m2	1 x 60 m2	1 x 100 m2	1 x 100 m2
		Zonal y Vecinal	Privado	1 x 200 m2	1 x 300 m2	1 x 400 m2	1 x 600 m2
			Visitantes	1 x 100 m2	1 x 150 m2	1 x 250 m2	1 x 400 m2
PARQUES	PARQUES	Metropolitana	Privado	1 x 35 m2 área administración construida			
			Visitantes	1 x 7.500 m2 de área bruta de terreno			
		Urbana	Privado	1 x 35 m2 área administración construida			
			Visitantes	1 x 5.000 m2 de área bruta de terreno			
SERVICIOS URBANOS BÁSICOS	SEGURIDAD CIUDADANA	Metropolitana y Urbana	Privado	1 x 100 m2			
			Visitantes	1 x 200 m2		1 x 300m2	
	DEFENSA Y JUSTICIA	Metropolitana	Privado	1 x 40 m2			
			Visitantes	1 x 60 m2			
		Urbana	Privado	1 x 40 m2			
			Visitantes	1 x 100 m2			
	ABASTECIMIENTO DE ALIMENTOS	Metropolitana	Privado	1 x 100 m2			
			Visitantes	1 x 50 m2			
		Urbana	Privado	1 x 100 m2		1 x 200 m2	
			Visitantes	1 x 50 m2		1 x 60 m2	
	RECINTOS FÉRIALES	Metropolitana	Privado	1 x 100 m2 de construcción			
			Visitantes	1x 40 m2 de construcción			
	CEMENTERIOS Y SERVICIOS FUNERARIOS	Metropolitana	Privado	1 x 1500 m2 de área bruta del terreno			
			Visitantes	1 x 35 m2 de construcción			
		Urbana Crematorios	Privado	1 x 10 M2 de construcción			
			Visitantes				
	SERVICIOS DE LA	Metropolitana	Privado	1 x 25 m2			

USO	USO ESPECIFICO	ESCALA	TIPO	ZONAS NORMATIVAS POR DEMANDA DE ESTACIONAMIENTOS			
				A	B	C	D
	ADMINISTRACIÓN PUBLICA	y Urbana	Visitantes	1 x 50 m2	1 x 100 m2	1x 150m2	1 x 200 m2
	SERVICIOS PÚBLICOS Y DE TRANSPORTE	Metropolitana	Privado	1 x 200 m2			
			Visitantes	1 x 100 m2			
		Urbana	Privado	1 x 300 m2			
			Visitantes	1 x 200 m2			

Fuente: Decreto 190 de 2004

Tabla 10-4. Estacionamientos para comercio

USO ESPECIFICO	ESCALA	TIPO	ZONAS NORMATIVAS POR DEMANDA DE ESTACIONAMIENTOS			
			A	B	C	D
COMERCIO PESADO	Metropolitana y Urbana	Privado	1 x 150 m2		1 x 200 m2	
		Visitantes	1 x 120 m2			
COMERCIO METROPOLITANO	Metropolitana	Privado	1 x 200 m2			
		Visitantes	1 x 25 m2		1 x 30 m2	
COMERCIO URBANO	Urbana	Privado	1 x 200 m2			
		Visitantes	1 x 30 m2		1 x 35 m2	

Notas Generales:

- *Para todos los usos, por cada 2 estacionamientos privados o de visitantes se deberá prever un cupo para el estacionamiento de bicicletas, cuyas dimensiones serán reglamentadas por el D.A.P.D., los cuales se localizarán dentro del área privada garantizando condiciones de seguridad.*
- *Los parques cementerios que incluyan área de bóvedas, cementerio y/o crematorio, deberán cumplir los requerimientos de estacionamientos para cada uno de los respectivos usos.*
- *Los usos dotacionales cuando requieran Plan de implantación deberán cumplir con los requerimientos adicionales de estacionamientos para camiones, transporte colectivo y otros que se determinen en los respectivos planes.*
- *Los usos dotacionales de cobertura metropolitana que superen los 2000 m2 de área construida deberán prever solución para las zonas de carga.*
- *Los usos de comercio y servicios que requieren aprobación del D.A.P.D. mediante Plan Especial de Implantación podrán ser objeto de exigencias especiales de estaciones y zonas de carga, conforme a las condiciones particulares del uso.*
- *La zona delimitada como centro Histórico en el plano de zonas normativas por demanda de estacionamientos estará sujeta a una reglamentación especial por parte del D.A.P.D.*
- *Los proyectos que combinen usos de Servicios Empresariales y Personales de escala Metropolitana, Urbana y Zonal en proporción no especificada, aplican la exigencia correspondiente a los Servicios Financieros, señalada en este cuadro, para cada escala.*
- *La delimitación de zonas de demanda diferentes dentro de un mismo sector normativo corresponde a la reglamentación específica que se adopte mediante ficha normativa en el marco de cada UPZ o instrumento normativo.*

Fuente: Cuadro Anexo No.4 del Decreto 190 de 2004

***Artículo 436. Fondos para el pago compensatorio de cesiones y parqueaderos**.*

Se crean el fondo para el pago compensatorio de cesiones, y el fondo para el pago compensatorio de parqueaderos, los cuales serán cuentas del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), respectivamente.

... El pago compensatorio de parqueaderos y las cesiones para vías, serán cancelados en el fondo del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU)

En estos fondos también se podrán cancelar las compensaciones por concepto de espacio público y parqueaderos que se exijan en los planes de regularización y manejo, en los actos de reconocimiento de edificaciones y de legalizaciones de barrios y de regularizaciones y en general las compensaciones y pagos que se establezcan en los tratamientos urbanísticos e instrumentos de planificación y de gestión urbana.

***Parágrafo:** En las licencias de adecuaciones cuando no exista la posibilidad técnica de cumplir con los estacionamientos los mismos podrán compensarse haciendo su pago al Fondo Compensatorio de parqueaderos.*

- **Decreto 1108 de 2000** "Por el cual se reglamenta el artículo 380 del Decreto Distrital 619 de 2000"

...ARTÍCULO 4.- DIMENSIONES DE LOS ESTACIONAMIENTOS SEGÚN DESTINACIÓN.

Las dimensiones de las unidades de estacionamientos se aplicarán de la siguiente manera:

a. Para uso de vivienda, dotacional, industrial y de comercio y servicios.

Las dimensiones son de 4,50 metros por 2,20 metros, salvo la proporción que se destine a cargue y descargue y para minusválidos.

b. Estacionamientos para Minusválidos.

Se destinará un estacionamiento por cada 30 cupos exigidos con dimensiones mínimas de 4.50 metros por 3.80 metros para todos los usos, con localización preferencial próxima a los ingresos peatonales.

c. Áreas de cargue y descargue:

Los usos de comercio y servicios, dotacionales, e industriales de escala metropolitana y urbana, reservarán áreas de cargue y descargue en una proporción mínima de un cupo de 3,00 por 10,00 metros por cada 500 metros cuadrados, sobre el área destinada a estacionamientos privados, los cuales serán contabilizados dentro de estos, como resultado de la aplicación del cuadro anexo Nº 4 del Decreto Distrital 619 de 2000.

***ARTÍCULO 5. - PAGO COMPENSATORIO**.*

De conformidad con lo previsto en el artículo 380 del Decreto Distrital 619 de 2000, las fichas reglamentarias autorizarán la cancelación de cupos de estacionamientos al FONDO PARA EL PAGO COMPENSATORIO DE PARQUEADEROS en una proporción no mayor al 30% del total exigido entre públicos y privados, para los usos de comercio y servicio de escala zonal y vecinal, cuando se localicen en ejes viales de la malla arterial y cuando existan diseños de espacio público peatonal continuo...

ARTÍCULO 9.- AREAS DE MANIOBRA, SERVIDUMBRES DE CIRCULACIÓN Y RAMPAS DE ACCESO.

a. Áreas de maniobra para vehículos livianos.

1) Cuando sirva áreas de estacionamiento de doble crujía: Su ancho mínimo será de 5.00 metros, salvo cuando los estacionamientos se dispongan a 45 grados o menos, en cuyo caso se podrá reducir a 4,00 metros.

2) Cuando sirva áreas de estacionamiento de una crujía: Su ancho mínimo será de 4.00 metros.

3) El ancho de la zona de maniobra puede reducirse en la misma proporción en que se incremente el ancho de los cupos de parqueo, en ningún caso menor a 4.00 metros.

4) La relación entre las áreas de maniobra y la disposición de los estacionamientos se regula según dimensiones señaladas en el gráfico anexo No, 1, que hace parte de este decreto.

b. Áreas de maniobra para vehículos pesados

Las áreas de maniobra y disposición de los estacionamientos se regulan según dimensiones señaladas en el gráfico anexo No. 2, que hace parte de este decreto.

***c. Servidumbre de circulación**. En todos los casos se permite dos cupos de estacionamiento con servidumbre Como máximo.*

d. Rampas. *Las rampas en áreas de estacionamientos deben mantener una pendiente máxima del 20%....*

10.1.6 Aspectos Técnicos

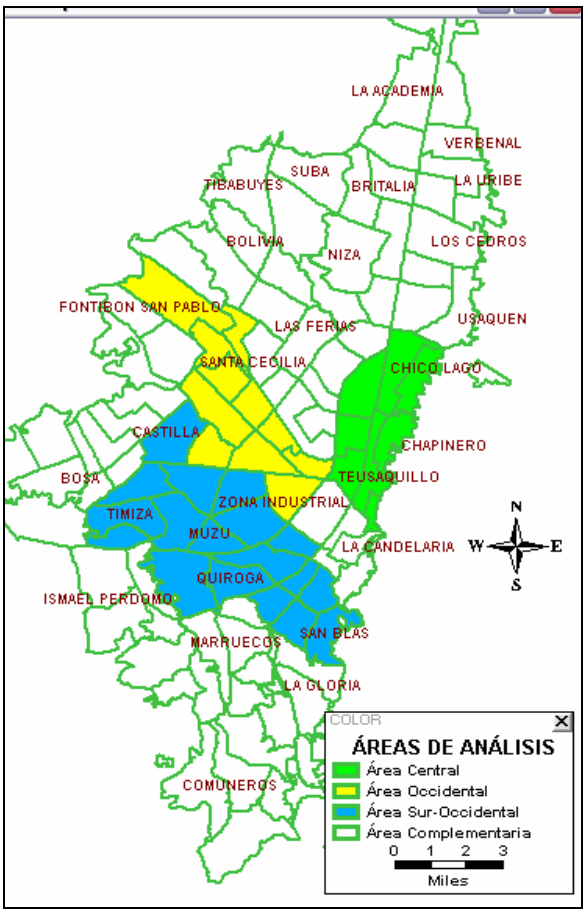
El Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C., plantea el ordenamiento de la red de estacionamientos públicos del Distrito Capital como parte integral del subsistema de transporte que permita satisfacer de forma eficiente, económica y segura la demanda de estacionamiento que genera los deseos de viaje de la población, en función del modo de transporte utilizado en dichos desplazamientos, contextualizado en las políticas generales definidas para el Distrito Capital entre las cuales se destacan:

- **Política sobre uso y ocupación del suelo urbano y de expansión:** relacionada con acciones urbanísticas para consolidar la actual estructura urbana y optimizar el uso y aprovechamiento del territorio.
- **Políticas Ambientales:**
  - Desarrollo sostenible a través de proyectos de vida colectivos que involucren la sociedad civil y el Estado, basados en la concertación de voluntades y mejoramiento de comportamientos individuales dirigidos a la construcción de cultura y de territorio viable y competitivo en el corto, mediano y largo plazo.
  - Prelación a los elementos, procesos y alternativas que permiten crear, vivir y apropiarse la ciudad física, social y económica como un hecho colectivo, procurando la satisfacción colectiva de necesidades comunes, favoreciendo el encuentro e intercambio constructivo entre sus integrantes y extendiendo a todos ellos la inclusión en las decisiones, responsabilidades y beneficios del desarrollo.
- **Política de movilidad:** mejoramiento de la productividad de la ciudad y la región mediante acciones coordinadas sobre los subsistemas vial, de transporte y de regulación y control del tráfico que garanticen proyectos eficientes, seguros y económicos, que tiendan a la generación de un sistema de transporte de pasajeros urbano regional integrado.
- **Política de dotación de equipamientos:** mejoramiento del nivel de vida de los habitantes de la ciudad y la región a través del fortalecimiento de la estructura urbana, la red de ciudades de la región, el centro y las centralidades y las áreas estratégicas de integración regional, basado en la adecuación de la oferta de equipamientos en relación a la localización de la demanda, de los déficit existentes, y de la mejor distribución en función de la adecuada integración con la región.
- **Política sobre recuperación y manejo del espacio público:** relacionada con la generación, construcción, recuperación y mantenimiento del espacio público

tendientes al aumento del índice de zonas verdes por habitante, el área de tránsito libre por habitante, su disfrute y su aprovechamiento económico.

Para el análisis de la oferta y demanda de estacionamiento se tomaron como referencia las cuatro áreas geográficas del Distrito Capital (ver Figura 10-4), definidas por la agrupación de UPZ´s que conforman el Distrito Capital. Lo anterior obedeciendo a la concentración del comportamiento de la oferta y demanda de estacionamientos.

Figura 10-4. Áreas geográficas de análisis



Fuente: Elaboración propia con base en inventarios estacionamientos públicos fuera de vía. STT. 2003

A continuación se hace una breve descripción de las áreas atrás mencionadas.

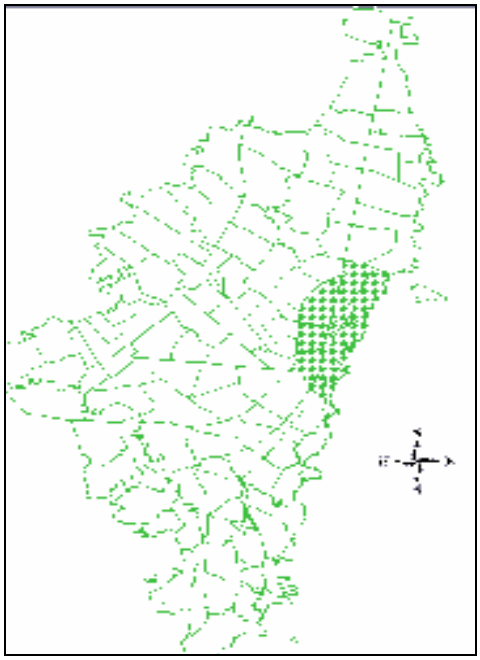
10.1.6.1 Área Central

Los límites geográficos que definen esta zona son:

- Al Norte: Avenida Carlos Lleras Restrepo (Av. Calle 100)
- Al Sur: Avenida Jorge Eliécer Gaitán (Av. Calle 26) y Av. Ciudad de Lima (Av. Cl 19)
- Al Oriente: Límite urbano
- Al Occidente: Autopista Norte y Av. Ciudad de Quito (Av. Carrera 30)

En la Figura 10-5, se presenta la localización del Área Central y sus límites geográficos.

Figura 10-5. Ubicación y límites del área central



Fuente: Elaboración propia con base en inventarios estacionamientos públicos fuera de vía. STT. 2003

La cobertura total del Área Central es de aproximadamente 2,320 Ha; dentro del área y en sus límites existen vías longitudinales que conectan el Norte con el Sur de la ciudad, igualmente vías transversales que conectan el Oriente con el Occidente, donde se concentran grandes ejes y polos de desarrollo para el Área.

En la Tabla 10-5, se describen las vías arterias que hacen parte del Área en estudio.

Tabla 10-5. Vías arterias que conforman el Área Central

VÍA ARTERIAS	CLASIFICACIÓN
TRANSVERSALES	
Avenida Carlos Lleras (Av. Calle 100)	V1
Avenida Calle 92	V3
Avenida Calle 85	V3
Avenida Chile (Av. Calle 72)	V2
Avenida José Celestino (Av. Calle 63)	V3
Avenida Calle 53	V3
Avenida Calle 45	V3
Avenida Teusaquillo (Av. Calle 34)	V3
Avenida Jorge Eliécer Gaitán (Av. Calle 26)	V0
LONGITUDINALES	
Avenida Alberto Lleras Camargo (Carrera 7ª)	V2
Avenida Carrera 11	V2
Avenida Ciudad de Quito (Carrera 30)	V1
Avenida Paseo del Country (Av. Carrera 15)	V2
Autopista del Norte	V0
Avenida Caracas	V2
Avenida Colombia	V3

Fuente: Elaboración propia

El Área Central integra parte de las localidades de Teusaquillo, Santa Fe, Barrios Unidos y la totalidad de la localidad de Chapinero; y contiene las Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ) presentadas en la Tabla 10-6.

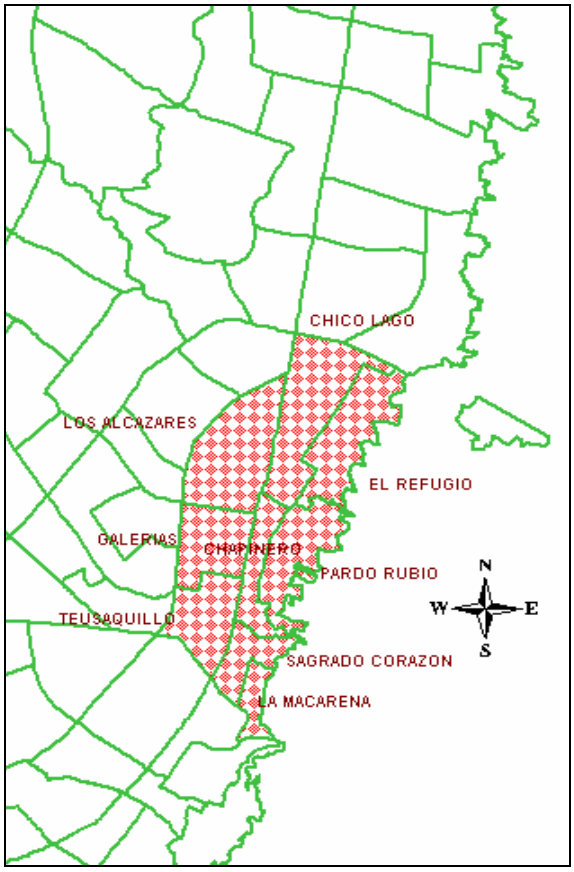
Tabla 10-6. UPZ's del área central

UPZ	NOMBRE	ÁREA (HA)	USO DE SUELO
38	El Refugio	334	Oficinas, servicios financieros y de negocios, Comercial Residencial, de Diversión Nocturna
36	Chico Lago	423	Comercial, Oficinas, Vivienda, Servicio de Salud
39	Los Alcázares	413	Comercial, Servicios al automóvil, Vivienda
56	Galerías	238	Vivienda, Comercial y de Servicios
55	Pardo Rubio	286	Comercial y de Servicios, Oficinas, Institucional
53	Chapinero	164	Oficinas, Comercial y de Servicios, Educativo, Vivienda, Institucional
63	Teusaquillo	237	Oficinas, Residencial, Comercial y de Servicios, Institucional
72	La Macarena	83	Oficinas, Comercial y de Servicios, Educativo, Vivienda
69	Sagrado Corazón	140	Oficinas, Comercial y de Servicios, Educativo, Residencial, Cultural
TOTAL		**2,318**	

Fuente: Elaboración propia

En la Figura 10-6, se identifica la distribución de las UPZ´s que integran al Área Central.

Figura 10-6. Ubicación de las UPZ`s del área central



Fuente: Elaboración propia con base en inventarios estacionamientos públicos fuera de vía. STT. 2003

10.1.6.1.1 Características del Área Central

En el Área Central se identifican territorios que presentan formas de desarrollo y relaciones urbanas diferenciadas, entre las cuales se destacan:

- **Centro Internacional:** en el caso del sector Centro Internacional, los ejes Norte – Sur se configuran como corredores de carácter comercial y de servicios, y la parte de edificios en altura, tienen usos predominantes de oficinas y vivienda. Como usos del suelo predominante se localizan, el de oficinas en un 60%, el uso comercial y de servicios en un 20% y el uso cultural en un 10%. El sector está definido en su totalidad como de estrato 3.

- **Sucre:** los ejes Norte – Sur se configuran como corredores de carácter comercial y de servicios, y el sector Norte presenta algunas universidades. Como usos del suelo se localizan: el de oficinas en un 40%, el comercial y de servicios en un 30%, el educativo en un 15% y el de vivienda en un 15%. El sector está definido al Sur de la Calle 39 como de estrato 3 y al Norte de esta como de estrato 4.
- **Teusaquillo:** este sector está conformado por los barrios de Conservación Urbanística y Arquitectónica de Teusaquillo, La Magdalena y Santa Teresita, en los cuales se ha desarrollado cambio de uso de suelo.

  Como usos del suelo se localizan: el de oficinas en un 60%, el residencial en un 30%, el comercial y de servicios en un 10% y el uso institucional en un 10%. La subzona definida como de estrato 4, es cubierta en sus predios de Conservación como de estrato 1.
- **La Merced:** el sector está definido como barrio de Conservación Urbanística y Arquitectónica. Como usos de suelo se localizan: el de oficinas en un 60%, educativo en un 20% y el residencial en un 20%. El sector está definido en general como de estratos 3 y 1 por ser de tratamiento de Conservación.
- **Armenia:** el barrio Armenia está declarado como de Conservación Urbanística y Arquitectónica. Como usos del suelo predominante se localizan: el residencial en un 80%, de oficinas en un 10% y comercial en un 10%. El sector está definido como de estrato 3.
- **Marly:** franja urbanística localizada entre las Calles 53 y 45 y las Carreras 9ª y 7ª, tiene como uso principal la vivienda de media altura, que ha cubierto sus demandas de estacionamiento. Los establecimientos comerciales localizados sobre la Carrera 13 y la Avenida Caracas en general no poseen estacionamientos, con sus demandas cubiertas por la oferta disponible en vía.

  Como usos del suelo predominante se localizan: el de vivienda en un 40%, comercio en un 20%, oficinas en un 20%, servicios en un 10%, educación en un 10%, en donde el eje central Carrera 13 se configura como corredor comercial y de servicios. El sector está definido al Sur de la Calle 50 como de estrato 3 y al Norte de ésta como de estrato 4.
- **Chapinero:** este sector se clasifica como de Comercio General urbano en los análisis del POT, en donde se ha localizado una actividad consolidada como unifuncional, estructurada principalmente sobre la Carrera 13 y la Avenida Caracas y en el entorno al Parque de Lourdes. Como usos del suelo se tienen, el de comercio y servicios en un 60%, oficinas en un 30% y el institucional en un 10%. El sector está definido en su totalidad como de estrato 3.
- **Galerías:** este territorio ha experimentado en la última década un fuerte cambio en el uso del suelo, de sector residencial a comercial y de servicios. Como uso

del suelo se localizan el de vivienda en un 50%, y comercial y de servicios en un 50%. El sector está definido en su totalidad como de estrato 4.

- **Barrio Chicó – Andino:** En los ejes viales zonales y metropolitanos en el sector, se ha dado una mayor densificación asociada al desarrollo de la normatividad definida para los ejes y a la situación de oferta y demanda del mercado, al valor del suelo y a las actividades del sector terciario desarrolladas sobre las mismas. Al interior de la zona prevalecen los usos mezclados de oficinas y vivienda. Los ejes Norte - Sur se configuran como corredores de carácter comercial y de servicios y los ejes Oriente - Occidente de vivienda y oficinas.

  Como usos del suelo se localizan: el comercial en un 30%, oficinas en un 50% y vivienda en un 30%. Este sector tiene un 60 % del estrato 6 y un 40% de estrato 5 - encuentro de la Carrera 15 con la Calle 100 y barrios el Lago y Country.

- **Generador World Trade Center:** Se configura como un Centro de Negocios y servicios financieros, junto a oficinas privadas, vivienda de estratos altos y comercio. Como usos del suelo se localizan: el de oficinas, servicios financieros y de negocios en un 40%, el uso Comercial en un 20% y el uso residencial en un 40%. La subzona es en su totalidad de estrato 6.

- **Generador Parque de la 93:** Se configura como un nuevo polo comercial y de diversión de alto nivel, mezclado con oficinas y vivienda. Este territorio es de densidades bajas y medias y es el de mayor desarrollo inmobiliario del momento en Bogotá D.C. Como usos del suelo se localizan: el comercial y de diversión nocturna en un 40%, de oficinas y negocios en un 30% y el uso residencial en un 30%. El sector es en su totalidad de estrato 6.

- **Generador Centro Andino:** Se constituye principalmente en sector comercial y de diversión de alto nivel. Como usos del suelo se localizan: el comercial en un 70%, oficinas en un 20 % y vivienda en un 10%. Este territorio tiene estrato 6 en el Centro Andino y sus manzanas anexas y estrato 5 en el resto del sector.

- **Generador Antiguo Country:** los ejes de la Carrera 15 y la Calle 85 se configuran como corredores de carácter comercial y al interior del sector se mezclan los usos de oficinas y de vivienda. Presenta una mezcla de oficinas de servicios profesionales, consultorios y clínicas con vivienda. Como usos del suelo se localizan: el de oficinas y servicio de salud en un 50%, el uso Comercial en un 20% y el uso residencial 30%. La subzona es en su totalidad de estrato 6.

- **Siete de Agosto:** los ejes viales principales que lo conforman tienen desarrollos comerciales y de servicios. Como uso del suelo se localiza el comercial en un 30%, el de servicios al automóvil en un 50% y el de vivienda en un 20%. La subzona esta definida en su totalidad como de estrato 3.

10.1.6.2 Área Occidental

Los límites geográficos que definen esta zona son:

- Al Norte: Avenida El Dorado (entre el perímetro urbano hasta la Carrera 94) y Avenida José Celestino Mutis
- Al Sur: Avenida Esperanza (entre el perímetro urbano hasta Carrera 94), Canal Fucha (entre Carrera 94 y Avenida Boyacá), Avenida Américas (entre Avenida Boyacá y Calle 6) y Av. Calle 6 (entre Avenida Américas y Carrera 30)
- Al Occidente: Perímetro Urbano de Bogotá (entre la Avenida José Celestino Mutis y Avenida Esperanza, Carrera 94 (entre la Avenida Esperanza y el Canal Fucha) y Avenida Boyacá (entre canal Fucha y Avenida Américas)
- Al Oriente: Carrera 30 (entre la Calle 6 y Calle 26)

La cobertura total del Área Occidental es de 3,529 Ha; dentro del área y en sus límites existen vías longitudinales que conectan el Norte con el Sur de la ciudad, igualmente vías transversales que conectan el Oriente con el Occidente, donde se concentran grandes ejes y polos de desarrollo para la zona. En la Tabla 10-7, se describen las vías arterias que hacen parte del área en estudio.

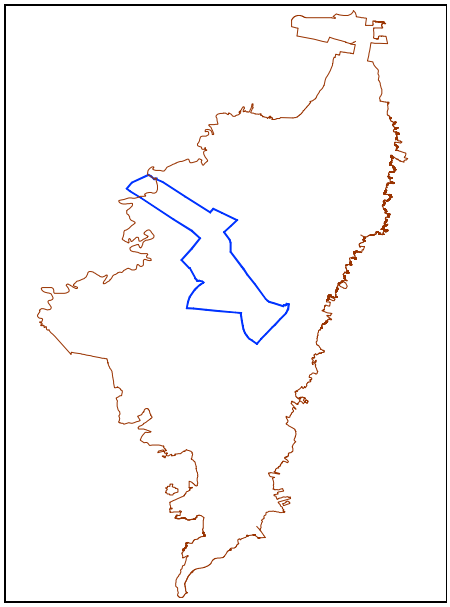
Tabla 10-7. Vías arterias que conforman el Área Occidental

VÍA ARTERIAS	CLASIFICACIÓN
TRANSVERSALES	
Avenida El Dorado	V0
Avenida Centenario (Av. Cll 13)	V1
Avenida de los Comuneros (Av. Cll 6)	V2
Avenida Américas	V0
Avenida José Celestino Mutis	V1
Avenida Ferrocarril de Occidente	V3
Avenida Industriales	V3
Avenida Puente Aranda	V3
Avenida Alsacia	V3
Avenida Pablo VI	V3
Avenida Ciudad de Lima	V2
LONGITUDINALES	
Avenida Boyacá	V1
Avenida 68	V2
Avenida Ciudad de Cali	V2
Avenida Ciudad de Quito (Carrera 30)	V1
Avenida Pedro León Trabuchy (Carrera 42B)	V2
Avenida Batallón de Caldas (Carrera 50)	V3
Avenida de la Esmeralda	V2
Avenida de la Constitución	V3
Avenida Cundinamarca	V3
Avenida Longitudinal de Occidente	V0

Fuente: Elaboración propia

En la Figura 10-7, se presenta la localización del Área Occidental y sus límites geográficos.

Figura 10-7. Ubicación y límites del Área Occidental



Fuente: Contrato 102 de 2003. Diagnóstico, evaluación y análisis de la oferta y demanda de estacionamiento en parqueaderos públicos fuera de vía en área funcional eje occidental Bogotá D.C.

El Área Occidental integra parte de las localidades de Teusaquillo, Engativá, Kennedy, Puente Aranda y Fontibón, y contiene las Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ); presentadas en la Tabla 10-8 .

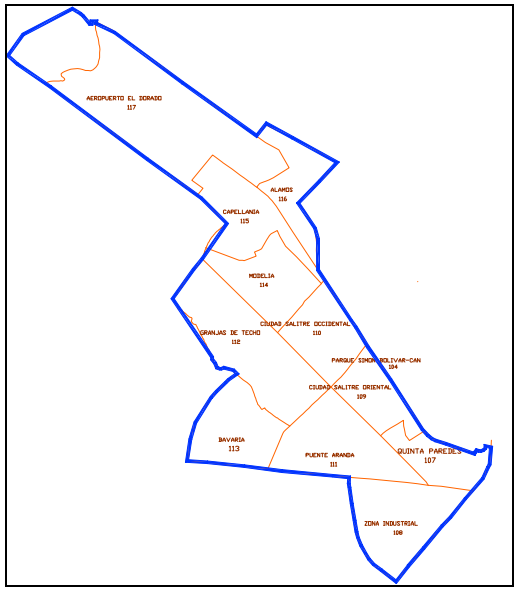
Tabla 10-8. UPZ's del Área Occidental

UPZ	NOMBRE	ÁREA (HA)	USO DE SUELO
107	Quinta Paredes	176	Vivienda, Oficinas
108	Zona Industrial	346	Industria, Comercial, Oficinas, Vivienda
109	Ciudad Salitre Oriental	181	Vivienda , Oficinas, Servicios
110	Ciudad Salitre Occidental	225	Comercial y de Servicios, Vivienda
111	Puente Aranda	361	Comercial y de Servicios, Oficinas, Educativo. Vivienda
112	Granjas del Techo	482	Vivienda
113	Bavaria	279	Comercial, Educativo, Oficinas, Vivienda
114	Modelia	257	Comercial y de Servicios, Educativo, Vivienda
115	Capellanía	278	Vivienda, Oficinas, Educativo
116	Álamos	198	Vivienda, Educativo
117	Aeropuerto El Dorado	746	Comercial y de Servicios, Oficinas, Vivienda
TOTAL		**3,529**	

Fuente: Contrato 102 de 2003.

En la Figura 10-8, se identifica la distribución de las UPZ´s que integran al Área Occidental.

Figura 10-8. Ubicación de las UPZ's del Área Occidental



Fuente: Contrato 102 de 2003.

10.1.6.2.1 Descripción del Área Occidental

El Área Occidental tiene tres centros de concentración de parqueaderos públicos fuera de vía definidos en los siguientes sectores: San Andresito de la carrera 38, Corferias y Salitre, también en esta Área se identifican sectores comerciales con altos niveles estacionamientos en vía tales como el sector comprendido entre Avenida Américas, calle 13, carrera 50, carrera 65, y en ejes viales principales tales como en la carrera 76 y la diagonal 45.

10.1.6.3 Área Sur Occidental

El área Sur-Occidental está enmarcada por los siguientes límites geográficos:

Al Occidente: Avenida Ciudad de Cali (Carrera 95), Avenida Agoberto Mejía (Carrera 86), Río Tunjuelito y Avenida Bosa.

Al Sur: Autopista Sur (Calle 56 Sur), Río Tunjuelito (cerca de la Avenida Boyacá), Diagonal 36 Sur.

Al Oriente: Límite Distrital (Avenida de Los Cerros).

Al Norte: Avenida Hortúa (Av. Calle 1), Avenida de los Comuneros (Av. Calle 6), Avenida Américas, Canal Fucha.

Esta Área está conformada por parte de las localidades de San Cristóbal, Rafael Uribe Uribe, Puente Aranda, Kennedy y en la totalidad de las localidades de Tunjuelito, Los Mártires y Antonio Nariño y en cuanto a definición por Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ) se tiene las siguientes: San Blas, Sosiego, 20 de Julio, Ciudad Jardín, San José, Santa Isabel, Restrepo, Quiroga, Ciudad Montes, Muzu, Venecia, San Rafael, Américas, Carvajal, Castilla, Kennedy Central, Timiza y Apogeo.

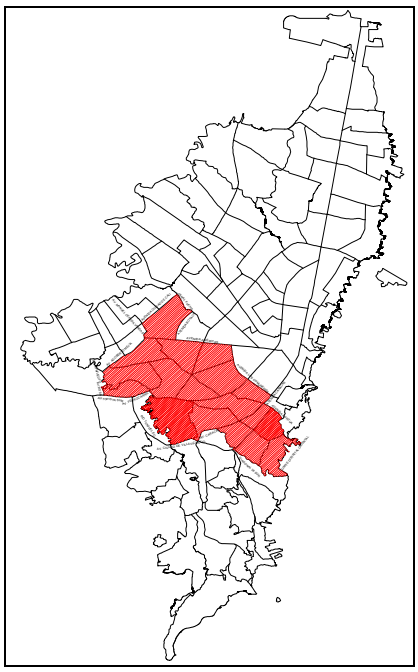
En la Figura 10-9, se detalla la localización geográfica del Área Sur-Occidental y en la Figura 10-10 se presentan las UPZ que la conforman.

10.1.6.3.1 Características del Área Sur-Occidental

En el Área Sur-Occidental, se encuentran vías arterias que conectan longitudinal y transversalmente la zona. En la Tabla 10-9, se describen las vías arterias que hacen parte del área en estudio.

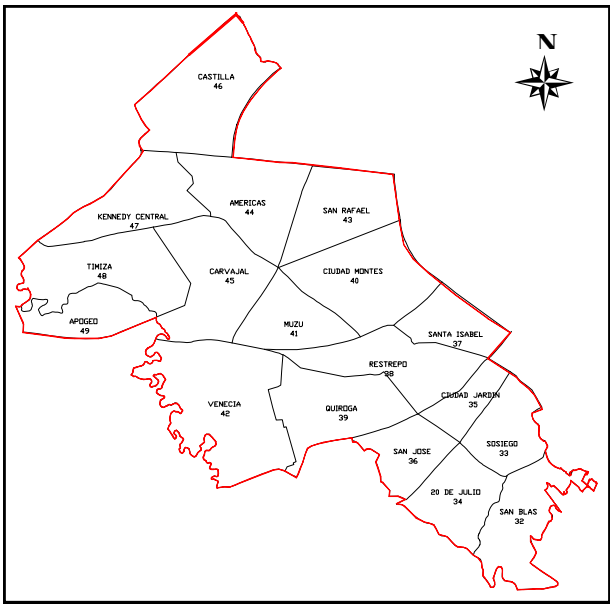
La característica general del Área Sur-Occidental es que en un área aferente a 100 metros a cada costado de las vías arterias se desarrolla como uso principal comercio y el resto de la zona tiene uso del suelo predominantemente residencial, en el Anexo 2, se presenta un registro fotográfico del Área Sur-Occidental, en sectores con estacionamiento en vía, con parqueaderos públicos fuera de vía y de las vías principales.

Figura 10-9. Localización del Área Sur - Occidental



Fuente: Contrato 103 de 2003.

Figura 10-10. UPZ's que conforman el Área Sur - Occidental



Fuente: Contrato 103 de 2003.

Tabla 10-9. Vías arterias que conforman el Área Sur Occidental

VÍA ARTERIAS	CLASIFICACIÓN
TRANSVERSALES	
Avenida Américas	V0
Av. de los Comuneros (Av. Calle 6)	V1
Avenida La Hortúa (Avenida 1)	V2
Avenida Primero de Mayo	V2
Autopista Sur	V2
Avenida Caracas	V2
LONGITUDINALES	
Avenida Darío Echandía (Carrera 10)	V2
Avenida Ciudad de Quito (Carrera 30)	V1
Avenida General Santander (Av. Carrera 68)	V2
Avenida Boyacá (Carrera 72)	V1
Avenida Ciudad de Cali (Carrera 96)	V2
Avenida Agoberto Mejía (Carrera 86)	V3

Fuente: Elaboración propia

Las Avenidas Darío Echandía y Ciudad de Quito, definen en el interior del Área Occidental tres territorios que presentan formas de desarrollo y relaciones urbanas diferenciadas:

- **Zona San Cristóbal - La Victoria:** En este territorio zona se destaca la centralidad del 20 de Julio localizada en la UPZ 20 de Julio en la que a su vez se

ubica la iglesia que lleva su mismo nombre y constituye un polo atractor de tráfico los fines de semana especialmente.

En la UPZ Sosiego el uso del suelo es mixto (institucional y residencial), en ella se encuentran clínicas y hospitales tales como la Orden Hospitalaria San Juan de Dios y la Clínica San Rafael. En las UPZ San Blas, Ciudad Jardín y San José, prima uso de suelo residencial.

- **Zona Restrepo – Barrio Inglés:** Territorio enmarcado por la avenida Caracas y la avenida Boyacá. La UPZ Restrepo contiene la más alta concentración de estacionamientos del Área Sur-Occidental, junto con la UPZ Quiroga en el Barrio Olaya. La UPZ Restrepo se caracteriza por su uso del suelo comercial que comprende almacenes de ropa y calzado, almacenes de materias primas e insumos del sector y marroquinería, restaurantes y establecimientos de actividad nocturna.
- **Zona Plaza de las Américas – Ciudad Montes:** En este territorio se destaca el sector de Plaza de las Américas localizado cerca de la Avenida Primero de Mayo con Avenida Boyacá, constituye un polo atractor de estacionamiento por el uso de suelo de tipo comercial, se presenta estacionamiento en vía especialmente de taxis en el área de influencia.

10.1.6.4 Estacionamientos de propiedad pública, privada o mixta desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin

Corresponden a edificaciones diseñadas y construidas para la prestación del servicio de estacionamiento, abiertos al público, los cuales pueden ser de propiedad pública, privada o mixta y cuentan con reglamentación específica para su operación[14]. El tipo de construcción define básicamente la clasificación de esta infraestructura de estacionamiento, entre las cuales se destaca:

- Estacionamientos públicos en subsuelo
- Estacionamientos públicos en altura
- Estacionamientos públicos en superficie cubiertos o a cielo abierto

La información de inventario de estacionamientos públicos fuera de vía (oferta) permite determinar el número de cupos de estacionamiento que se ofrecen al servicio público para satisfacer la demanda de estacionamiento de una zona y/o la cantidad de establecimientos comerciales dedicados a la actividad de parqueadero público que existen en una zona, así como la obtención de datos relacionados con la ubicación y la identificación de otras características físicas de los estacionamientos

[14] Decreto 321 de 1992, Decreto 1108 de 2000, Decreto 001 de 2005, etc.

públicos tales como: capacidad del estacionamiento, horas de operación, propiedad, tarifas, mecanismos de cobro y control, tipo de vehículos al que presta el servicio de estacionamiento.

En la fase de inventario de estacionamientos públicos fuera de vía la STT efectúo reconocimiento calle por calle, identificando los estacionamientos públicos en campo. Formato que se encuentra estructurado de manera acorde con la base técnica definida en los Decreto 321 de 1992 y 1108 de 2000.

Los inventarios con que cuenta la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, en materia de estacionamientos fuera de vía se encuentran incorporados en una base de datos georreferenciada que permite efectuar consultas según la localización geográfica del estacionamiento (Localidades, Unidades de Planeamiento Zonal, Barrio, Dirección) y proporciona información sobre características generales y técnicas del estacionamiento, tales como: capacidad, tipo de edificación, nombre del establecimiento, tarifa, dirección del estacionamiento.

La base de datos georreferenciada de estacionamientos públicos fuera de vía tiene incorporados inventarios de infraestructura de estacionamientos prestadores del servicio de estacionamiento al público, dotacionales y vinculados a usos comerciales[15].

Durante el procesamiento de la información, se identificó que el inventario de estacionamientos públicos de la STT, posee bajo cubrimiento de inventarios de estacionamientos dotacionales de escala urbana y zonal, y de estacionamientos vinculados a usos de comerciales, sobre esta información se destaca prioritariamente inventarios de estacionamientos de centros comerciales, clínicas y hospitales importantes en Bogotá D.C., así como de los estacionamientos vinculados a la Terminal de Transporte de Bogotá y al Aeropuerto El Dorado, estos últimos estacionamientos, de acuerdo con la normativa aplicable no se incorporan a la Red de Estacionamientos Públicos, estos están definidos directamente como componentes del subsistema de transporte.

A continuación se presenta un análisis de la oferta de estacionamientos públicos fuera de vía, en cada una de las áreas definidas en el numeral anterior y para lo cual se procesó la base de datos georreferenciada de estacionamientos públicos de la STT, separando los inventarios de estacionamientos desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin y los estacionamientos fuera de vía vinculados a usos comerciales y dotacionales de escala urbana y zonal; y eliminando de la base

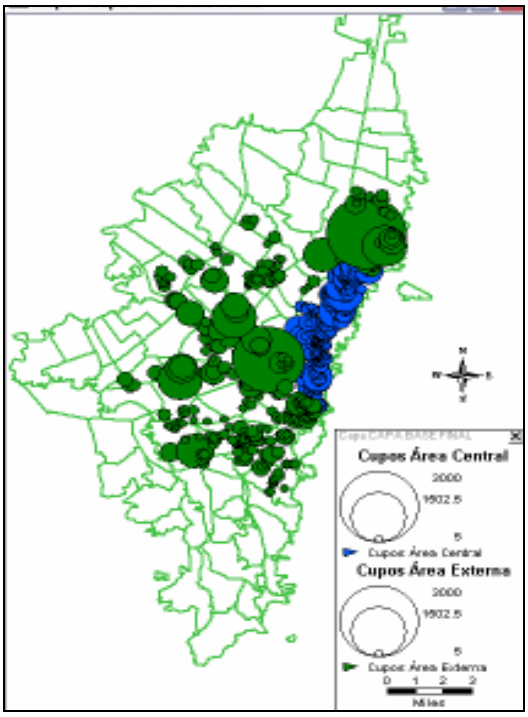
[15] Información referencial, ya que no establece la legalidad de los parqueaderos.

de datos georreferenciada aquellos inventarios de estacionamientos que no hacen parte de la red de estacionamientos públicos.

10.1.6.4.1 Área Central

En el Área Central se encuentra la mayor concentración de oferta de estacionamientos públicos del Distrito Capital, en términos generales se estima que en este 10% del área urbanizada del Distrito Capital, se dispone aproximadamente del 50% de la oferta total de cupos de parqueaderos públicos fuera de vía. En la Figura 10-11**,** se puede identificar gráficamente la teoría expuesta anteriormente.

Figura 10-11. Distribución geográfica de cupos de estacionamientos públicos en Bogotá D.C.



Fuente: Elaboración propia con base en inventarios estacionamientos públicos fuera de vía. STT. 2003

Según el inventario de estacionamientos fuera de vía de la STT, en el área central se encuentran localizados aproximadamente 420 estacionamientos de propiedad pública o privada desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin, los cuales ofrecen aproximadamente 18,900 cupos de parqueo, es decir, en promedio los parqueaderos públicos fuera de vía que se dedican a la prestación de servicio de parqueo público tienen una capacidad de 45 cupos de parqueo.

En la Tabla 10-10, se relacionan las principales infraestructuras de estacionamientos públicos desarrolladas fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin, localizadas en el Área Central, con algunas características operacionales del estacionamiento.

Tabla 10-10. Infraestructura representativa de estacionamientos públicos desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin, localizados en el Área Central

NOMBRE DEL ESTACIONAMIENTO	DIRECCION	CUPOS	TARIFA	CARACTERÍSTICAS
PARQUEADERO CASUR	CL 33 No. 6B-89	437	1,700	SUBTERRANEO
PARQUEADERO	CL 32 No. 6-23	400	1,000	A NIVEL
PARQUEADERO PARK 85	KR 15 CL 85	380	2,400	SUBTERRANEO
PARQUEADERO	KR 8A CL 97A	350	2,200	SUBTERRANEO
PARQUEADERO	KR 30 COLISEO Y CAMPÍN	300	1,000	A NIVEL
PARQUEADERO PARK 77	KR 16A No. 78-10	300	1,700	SUBTERRANEO
PARQUEADERO UNILAGO	CL 79 KR 15	300	2,000	SUBTERRANEO
PARQUEADERO PARK 90	KR 15 CL 91	300	2,000	SUBTERRANEO
PARQUEADERO PARK 97	KR 14 No. 96-55	300	1,700	SUBTERRANEO
PARQUEADERO	KR 13 No. 26-89	170	1,800	A NIVEL
PARQUEADERO	KR 15A No. 46-35	170	800	A NIVEL
PARQUEADERO APARCAR LTDA	CL 100 TV 19A	160	2,000	A NIVEL
PARQUEADERO APARCAR LTDA	KR 11A No. 93-07	160	1,800	A NIVEL
PARQUEADERO PARKING	CL 63 No. 9A-57	150	1,700	SUBTERRANEO
PARQUEADERO	KR 24 No. 62-50	150	2,900	EDIFICIO
CENTRAL PARKING SYSTEM CO	KR 5 No. 70-41	150	2,700	A NIVEL
PARKIING NTERNACIONAL	KR 9 CL 73	150	2,500	A NIVEL
PARQUEADERO	CL 77 No. 15-58	150	2,000	SUBTERRANEO
PARQUEADERO	KR 21 No. 90-30	150	2,500	EDIFICIO
PARQUEADERO PARQUE 93 A	CL 93A No. 12-31	140	2,000	A NIVEL
PARQUEADERO JARDÍN 64	CL 64 No. 10-64	120	1,000	EDIFICIO
PARQUEADERO LUGANO	KR 7 No. 72-35/49	120	3,000	A NIVEL
PARQUEADERO	CL 76 No. 7-64	120	2,000	A NIVEL
PARQUEADERO LAS PALMAS	KR 15 No. 62 15	114	1,500	EDIFICIO
PARQUEADERO APARCAR LTDA	CL 50 No. 9-66	110	1,800	A NIVEL
PARQUEADERO	CL 30A No. 6-22	104	1,600	SUBTERRANEO

Fuente: Elaboración propia con base inventarios estacionamientos públicos fuera de vía STT

De otra parte del inventario de estacionamientos públicos fuera de vía de la STT, se cuantifica para el Área Central, 28 estacionamientos fuera de vía vinculados a usos comerciales y dotacionales de escala urbana y zonal, los cuales ofrecen 5,050 cupos de estacionamiento para uso público, cupos que corresponden a infraestructuras de estacionamientos representativos en Bogotá D.C., tales como grandes centros comerciales, hospitales y clínicas.

En la Tabla 10-11, se relacionan las principales infraestructuras de estacionamientos públicos fuera de vía vinculados a usos comerciales y dotacionales de escala urbana y zonal localizados en el Área Central, con algunas características operacionales de los estacionamientos.

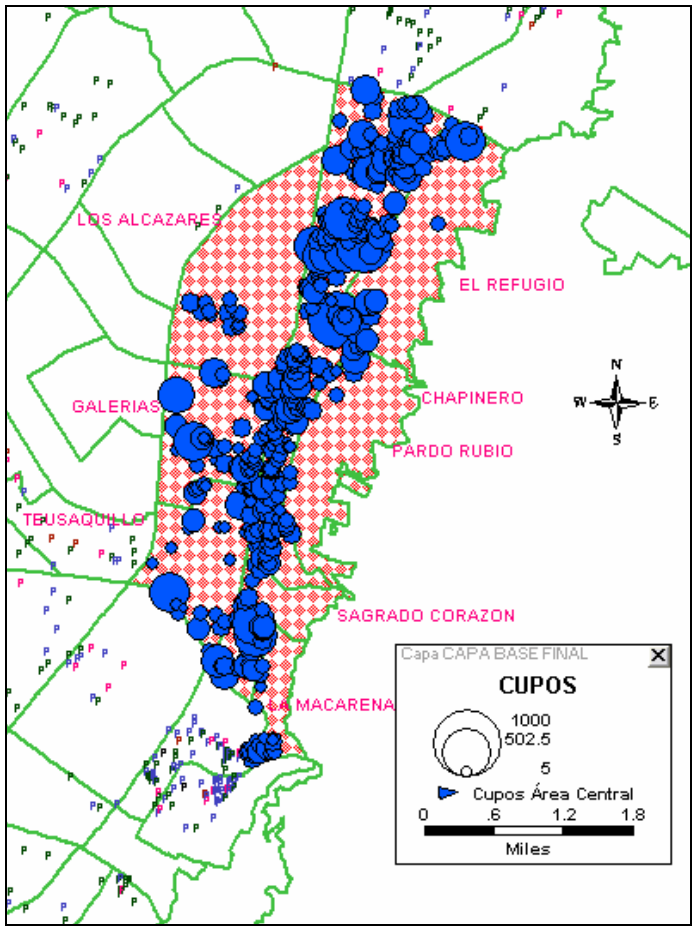
Tabla 10-11. Infraestructura representativa de estacionamientos públicos fuera de vía vinculada a usos comerciales y dotacionales de escala urbana y zonal, localizados en el Área Central

NOMBRE DEL ESTACIONAMIENTO	DIRECCION	CUPOS	TARIFA	CARACTERÍSTICAS
COLSUBSIDIO	KR 27 No. 26-38	320	2,900	SUBTERRANEO
CENTRO AV. CHILE	KR 10 No. 72-37	700	1,900	SUBTERRANEO
CENTRO COMERCIAL ATLANTIS	CL 80 No. 13A-06	500	3,000	EDIFICIO
CENTRO COMERCIAL GALERIAS LUGANO	CL 53 No. 25-30	360	1,700	EDIFICIO
CENTRO COMERCIAL LOS HEROES	TV 18 No. 78-99	320	1,400	EDIFICIO
COLSUBSIDIO	KR 27 No. 26-38	320	2,900	SUBTERRANEO
CENTRO DE CONVENCIONES GONZALO JIM	CL 26 No. 13A-10	230	1,100	EDIFICIO
CLINICA DEL COUNTRY	KR 16A CL 83	200	3,000	EDIFICIO
CENTRO COMERCIAL AC	CL 60 No. 9-71	164		EDIFICIO
CENTRO 93	KR 14 No. 93-71	155	2,000	SUBTERRANEO
COOPCAFAM	KR 16 CL 51 ESQUINA NE	150	1,200	EDIFICIO
CENTRO COMERCIAL GALERIAS	KR 24 No. 53-79	99	1,000	A NIVEL
SERVITECA ZUGAR	CL 40 No. 8-24	90	1,200	A NIVEL
CARULLA	CL 53 No. 26-60	82	1,800	SUBTERRANEO

Fuente: Elaboración propia con base inventarios estacionamientos públicos fuera de vía. STT.2003

En la Figura 10-12, se presenta la distribución geográfica de los parqueaderos públicos fuera de vía en el Área Central de Bogotá D.C.

Figura 10-12. Distribución geográfica de cupos de estacionamientos públicos en el Área Central de Bogotá D.C.



Fuente: Elaboración propia con base en inventarios estacionamientos públicos fuera de vía. STT. 2003

Con base en la distribución geográfica de los parqueaderos desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin y las áreas definidas por las UPZ´s que conforman el Área Central objeto de análisis, se determinó la densidad de este tipo de parqueaderos públicos fuera de vía por UPZ´s y tipo de infraestructura, cálculo que se presenta en la Tabla 10-12.

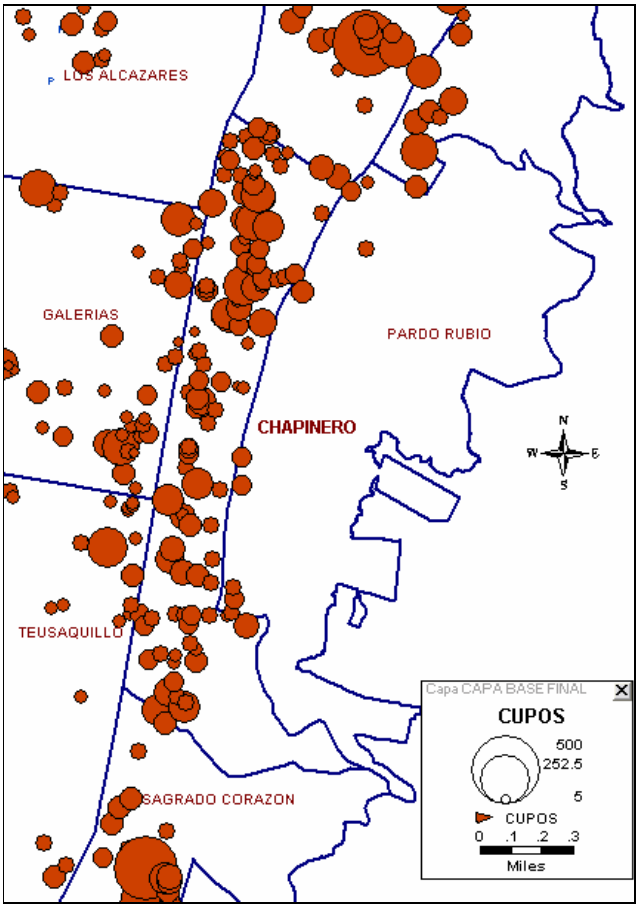
Tabla 10-12. Oferta de cupos de parqueo por UPZ - Área Central. Estacionamientos públicos desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin

UPZ	ÁREA (HA)	Nº PARQUEADEROS	Nº CUPOS	Nº CUPOS/HA
El Refugio	334	24	1,292	3.9
Chico Lago	423	151	8,138	19.2
Los Alcázares	413	9	234	0.6
Galerías	238	43	1,272	5.3
Pardo Rubio	286	9	261	0.9
Chapinero	164	101	3,841	23.4
Teusaquillo	237	29	832	3.5
La Macarena	83	19	604	7.3
Sagrado Corazón	140	33	2,434	17.4
Total	**2,318**	**418**	**18,908**	**8.2**

Fuente: Elaboración propia con base en inventarios estacionamientos públicos fuera de vía STT. 2003

De la anterior tabla se establece que la UPZ con mayor índices de cupos de parqueaderos públicos desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin corresponde a la UPZ Chapinero (23.4 Cupos/Ha), seguida de las UPZ´s Chicó Lago y Sagrado Corazón, todo lo anterior referido a la actividad comercial o de servicios que se desarrollan en dichas UPZ´s. En la Figura 10-13, se identifica la densidad de parqueaderos públicos fuera de vía para la UPZ Chapinero.

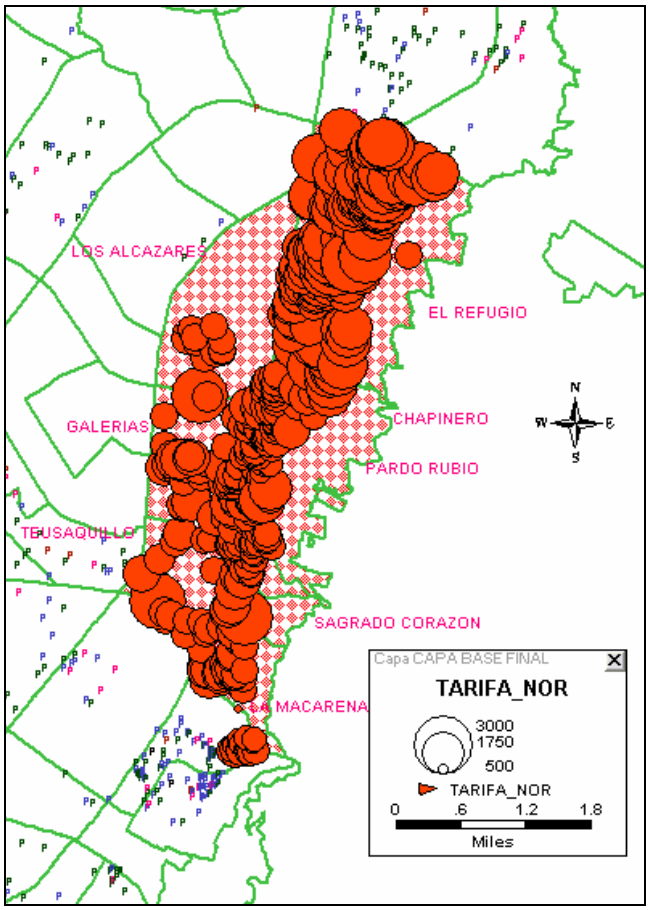
Figura 10-13. Densidad de estacionamientos públicos fuera de vía UPZ Chapinero – Área Central



Fuente: Elaboración propia con base en inventarios estacionamientos públicos fuera de vía STT. 2003

En relación con la tarifa para el Área Central, con base en la información disponible, se calculó una tarifa horaria promedio por la prestación del servicio de estacionamiento de $1,450. En la Figura 10-14, se presenta la distribución geográfica de las tarifas por la prestación del servicio de estacionamiento público fuera de vía en el Área Central de Bogotá D.C., en general se identifica uniformidad de la tarifa horaria a lo largo del Área Central, identificándose áreas con mayores costos en la tarifa entre las calles 100 y 85 y calles 53 y 26.

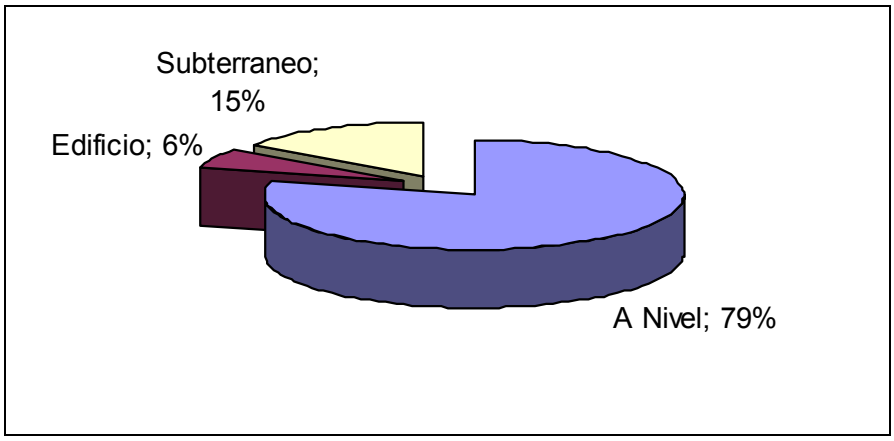
Figura 10-14. Tarifas horarias prestación de servicio de estacionamientos público fuera de vía – Área Central



Fuente: Elaboración propia con base en inventarios estacionamientos públicos fuera de vía STT. 2003

En referencia con el tipo de infraestructura que se presta el servicio de estacionamiento público en edificaciones apropiadas para tal fin, en la Figura 10-15 se gráfica la distribución porcentual de distribución de cupos de estacionamientos por tipo de infraestructura (Edificación, Subterráneo o a Nivel) en el Área Central.

Figura 10-15. Distribución cupos de parqueo por tipo de infraestructura-Área Central Estacionamientos públicos desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin.



Fuente: Elaboración propia con base en inventarios estacionamientos públicos fuera de vía STT. 2003

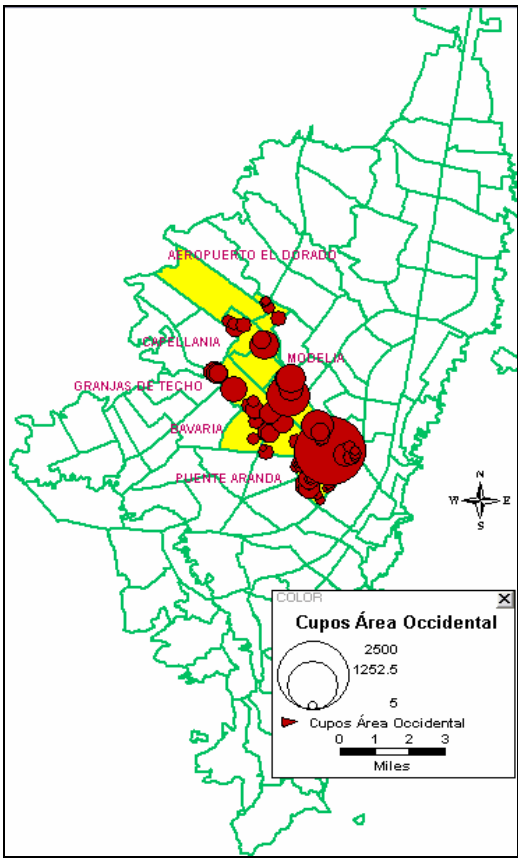
10.1.6.4.2 Área Occidental

En el Área Occidental está representada geográficamente por un 11% del área urbanizada del Distrito Capital y dispone aproximadamente del 14% de la oferta total de cupos de parqueaderos públicos fuera de vía del Distrito Capital. En Figura 10-16, se puede identificar gráficamente lo expuesto anteriormente.

Según el inventario de estacionamientos fuera de vía de la STT, en el Área Occidental se encuentran localizados aproximadamente 86 estacionamientos de propiedad pública o privada desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin, los cuales ofrecen aproximadamente 5,540 cupos de parqueo, es decir, en promedio los parqueaderos públicos fuera de vía que se dedican a la prestación de servicio de parqueo público en este sector tienen una capacidad de 65 cupos de parqueo.

En la Tabla 10-13, se relacionan las principales infraestructuras de estacionamientos públicos desarrolladas fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin, localizadas en el Área Occidental, con algunas características operacionales del estacionamiento.

Figura 10-16. Distribución geográfica de cupos de estacionamientos públicos Área Occidental de Bogotá



Fuente: Elaboración propia con base en inventarios estacionamientos públicos fuera de vía STT. 2003.

Del inventario de estacionamientos públicos fuera de vía de la STT, se cuantifica para el Área Occidental 10 estacionamientos vinculados a usos comerciales y dotacionales de escala urbana y zonal, los cuales ofrecen 6,175 cupos de estacionamiento para uso público, cupos que corresponden a infraestructuras de estacionamientos representativos en Bogotá D.C., tales como centros comerciales, hospitales y clínicas.

En la Tabla 10-14, se relacionan las principales infraestructuras de estacionamientos públicos fuera de vía vinculados a usos comerciales y dotacionales de escala urbana y zonal localizados en el Área Occidental, con algunas características operacionales de los estacionamientos.

Tabla 10-13. Infraestructura representativa de estacionamientos públicos desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin, localizados en el Área Occidental

NOMBRE DEL ESTACIONAMIENTO	DIRECCION	CUPOS	TARIFA	CARACTERÍSTICAS
Parqueadero Ovalle	Calle 13 No 80 - 50	350		A NIVEL
Parqueadero Parking Empresarial	Cr 39a No 17 - 50	300	3,000	A NIVEL
Parqueadero Aparcar Ltda.	Calle 23A # 36-39	250	1,700	A NIVEL
Parqueadero Puerto López	Cr 38 No.10-90	200	800	SUBTERRANEO
Parqueadero Avenida 68	Calle 21 #66-55	200	1,000	A NIVEL
Parqueadero Rombo Ltda.	Calle 21 No 68d -33	180	1,400	A NIVEL
Parqueadero Park Elite	Diagonal 22B #52-02	175	2,200	A NIVEL
Parqueadero Publico	Calle 13 # 67-60	150		A NIVEL
Parqueadero Colombia Nº 1 y 2	Calle 13 No 90 - 25	150		A NIVEL
Parqueadero Innovación	Calle 9 No. 37-90	120	1,000	SUBTERRANEO
Parqueadero La Esperanza	Carrera 50 # 22A-02	120	1,500	A NIVEL
Parqueadero San Alejo	Calle 22 No 90 - 90	120		A NIVEL
Parqueadero La Frontera	Calle 8A No.37A-09	110	1,000	SUBTERRANEO
Parqueadero La Selva	Diag. 43 # 98 - 80	110	1,000	A NIVEL
Parqueadero Manjata	Cr 38 No.10-60	104	800	SUBTERRANEO
Parqueadero Mundial Ltda.	Calle 9 No. 38-10	100	1,400	SUBTERRANEO
Parqueadero de la 38	Cr 38 No.10A-75	100	1,000	SUBTERRANEO
Parqueadero Gorgonzola	Calle 13 # 66A-60	100	1,500	A NIVEL
Parqueadero Las Granjas	Cr 70 No 18 - 60	100	2,850	A NIVEL
Parqueadero JV Parking	Av. El Dorado # 89A-55	100		A NIVEL

Fuente: Elaboración propia con base en inventarios estacionamientos públicos fuera de vía STT

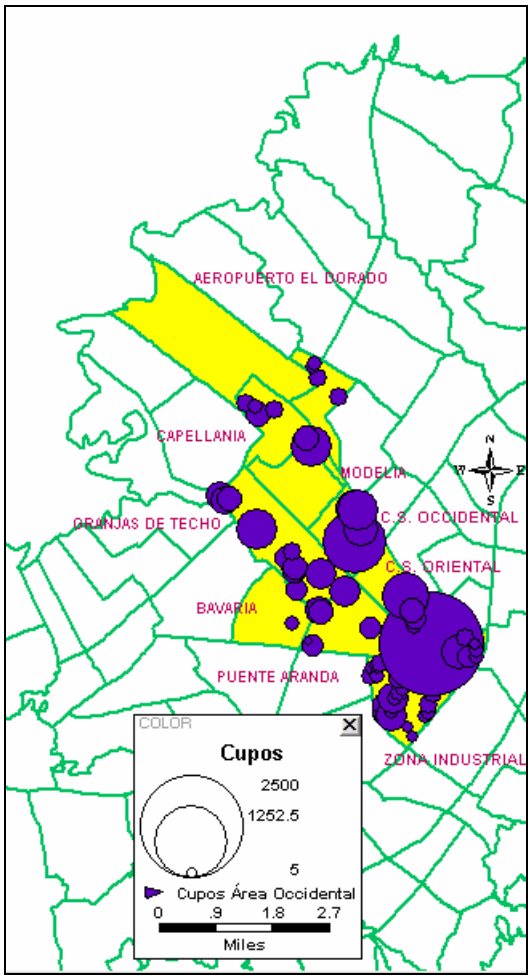
Tabla 10-14. Infraestructura representativa de estacionamientos públicos fuera de vía vinculada a usos comerciales y dotacionales de escala urbana y zonal, localizados en el Área Occidental

NOMBRE DEL ESTACIONAMIENTO	DIRECCION	CUPOS	TARIFA	CARACTERÍSTICAS
Corferias	Diagonal 22 #42B-15	2,600	2,200	EDIFICIO
Salitre Plaza Centro Comercial	Carrera 68B #40-39	982	2,000	SUBTERRANEO
Gobernación de Cundinamarca	Calle 22B # 47	483		LOTE
Edificio Capital	Avenida el Dorado # 69A-51	390	2,000	SUBTERRANEO
Edificio Centro de Negocios	Av. El Dorado # 89A-55	388		EDIFICIO
Corferias	Carrera 40 # 22C-35	350	2,200	LOTE
National Parking Security - Hotel	Avenida El Dorado # 69C-83	300		SUBTERRANEO
Salitre Plaza Centro Comercial	Diagonal 22B # 68B-35	252	1,000	LOTE
Maloka	Carrera 68D # 40A-51	250	1,700	LOTE
Centro Comercial Puerto Libre	Calle 9 # 36 - 03	180	1,000	EDIFICIO

Fuente: Elaboración propia con base inventarios estacionamientos públicos fuera de vía STT

En la Figura 10-17, se presenta la distribución geográfica de los parqueaderos públicos fuera de vía en el Área Occidental de Bogotá D.C.

Figura 10-17. Distribución geográfica de cupos de estacionamientos públicos en el Área Occidental de Bogotá D.C.



Fuente: Elaboración propia con base en inventarios estacionamientos públicos fuera de vía STT. 2003

Con base en la distribución geográfica de los parqueaderos desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin y las áreas definidas por las UPZ´s que conforman el Área Occidental objeto de análisis, se determinó la densidad de este tipo de parqueaderos públicos fuera de vía por UPZ´s, cálculo que se presenta en la Tabla 10-15.

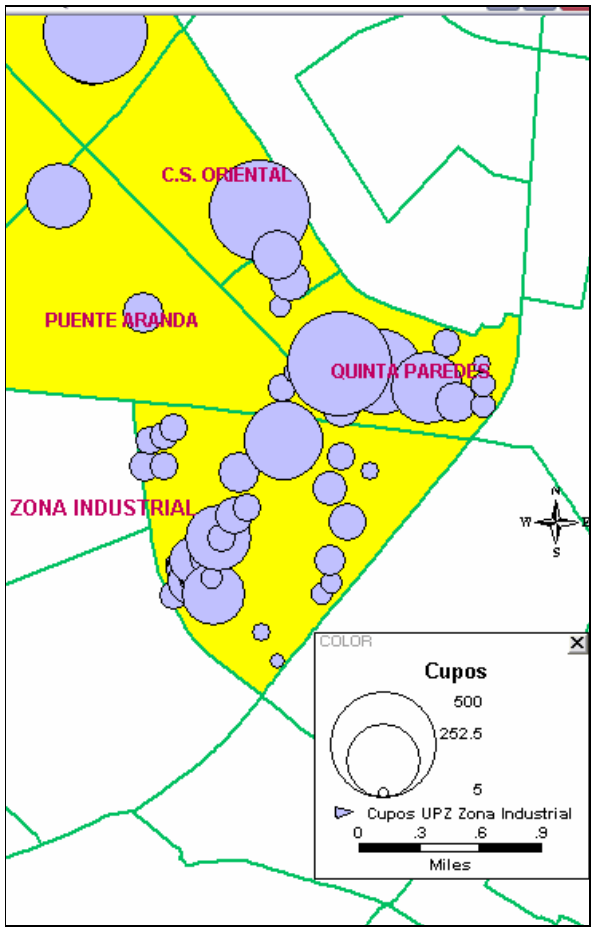
Tabla 10-15. Oferta de cupos de parqueo por UPZ - Área Occidental. Estacionamientos públicos desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin

UPZ	ÁREA (HA)	Nº PARQUEADEROS	Nº CUPOS	Nº CUPOS/HA
Quinta Paredes	176	14	732	4.2
Zona Industrial	346	36	1,917	5.5
Ciudad Salitre Oriental	181	2	255	1.4
Ciudad Salitre Occidental	225			
Puente Aranda	361	6	566	1.6
Granjas del Techo	482	13	1,420	2.9
Bavaria	279	2	85	0.3
Modelia	257	4	75	0.3
Capellanía	278	5	350	1.3
Álamos	198	4	140	0.7
Aeropuerto El Dorado	746			
Total	**3,529**	**86**	**5,540**	**2**

Fuente: Elaboración propia con base en inventarios estacionamientos públicos fuera de vía STT. 2003.

De la anterior tabla se establece que la UPZ con mayor índice de cupos de parqueaderos públicos desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin corresponde a la UPZ Zona Industrial (5.5 Cupos/Ha), seguida de las UPZ´s Quinta Paredes y Granja de Techo, todo lo anterior referido a la actividad industrial y/o de servicios que se desarrollan en dichas UPZ´s. En la Figura 10-18, se identifica la densidad de parqueaderos públicos fuera de vía para la UPZ Zona Industrial.

Figura 10-18. Densidad de estacionamientos públicos fuera de vía UPZ Zona Industrial – Área Occidental



Fuente: Elaboración propia con base en inventarios estacionamientos públicos fuera de vía STT. 2003.

En relación con la tarifa para el Área Occidental, con base en la información disponible, se calculó una tarifa horaria promedio por la prestación del servicio de estacionamiento de $1,200 en edificaciones apropiadas para tal fin y en la Tabla 10-16 se presenta la tarifa horaria promedio por UPZ´s.

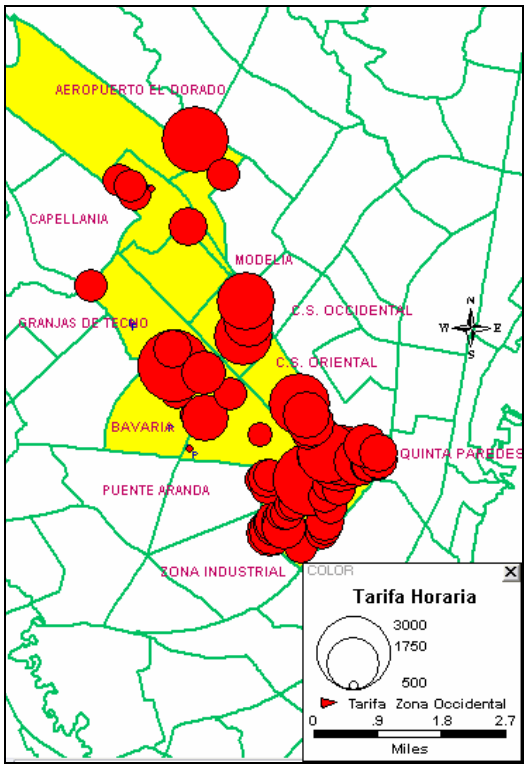
Tabla 10-16. Tarifa horaria promedio de parqueo por UPZ - Área Occidental. Estacionamientos públicos desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin

UPZ	TARIFA HORARIA PROMEDIO ($)
Quinta Paredes	1,236
Zona Industrial	1,124
Ciudad Salitre Oriental	1,850
Ciudad Salitre Occidental	
Puente Aranda	860
Granjas del Techo	1,408
Bavaria	1,000
Modelia	900
Capellanía	875
Álamos	1,500
Aeropuerto El Dorado	
PROMEDIO	**1,195**

Fuente: Elaboración propia con base en inventarios estacionamientos públicos fuera de vía STT. 2003

En la Figura 10-19, se presenta la distribución geográfica de las tarifas por la prestación del servicio de estacionamiento público fuera de vía en el Área Occidental de Bogotá D.C.

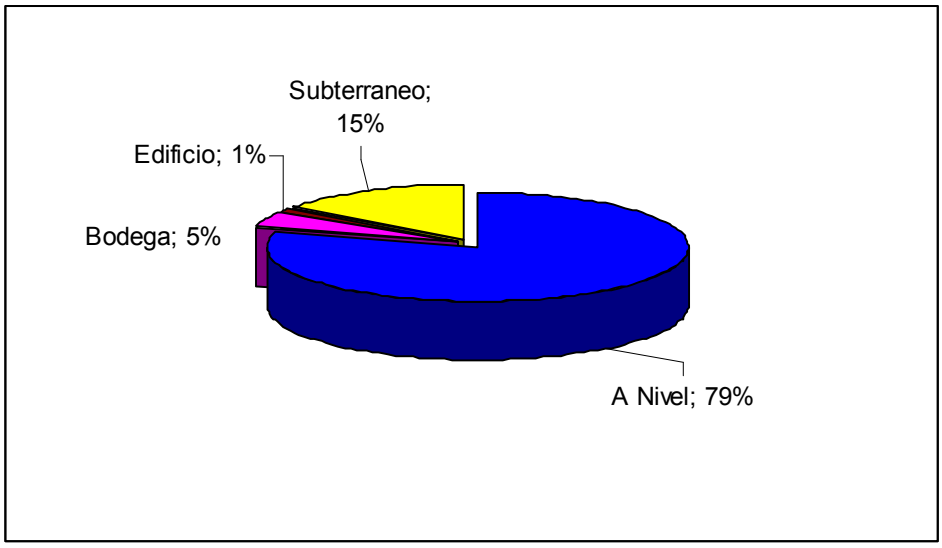
Figura 10-19. Tarifa horaria prestación de servicio de estacionamientos públicos fuera de vía – Área Occidental



Fuente: Elaboración propia con base en inventarios estacionamientos públicos fuera de vía STT. 2003

En cuanto al tipo de infraestructura que se presta el servicio de estacionamiento público en edificaciones apropiadas para tal fin, en la Figura 10-20 se gráfica la distribución porcentual de distribución de cupos de estacionamientos por tipo de infraestructura (Edificación, Subterráneo o a Nivel) en el Área Occidental.

Figura 10-20. Distribución cupos de parqueo por tipo de infraestructura. Área Occidental - Estacionamientos públicos desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin



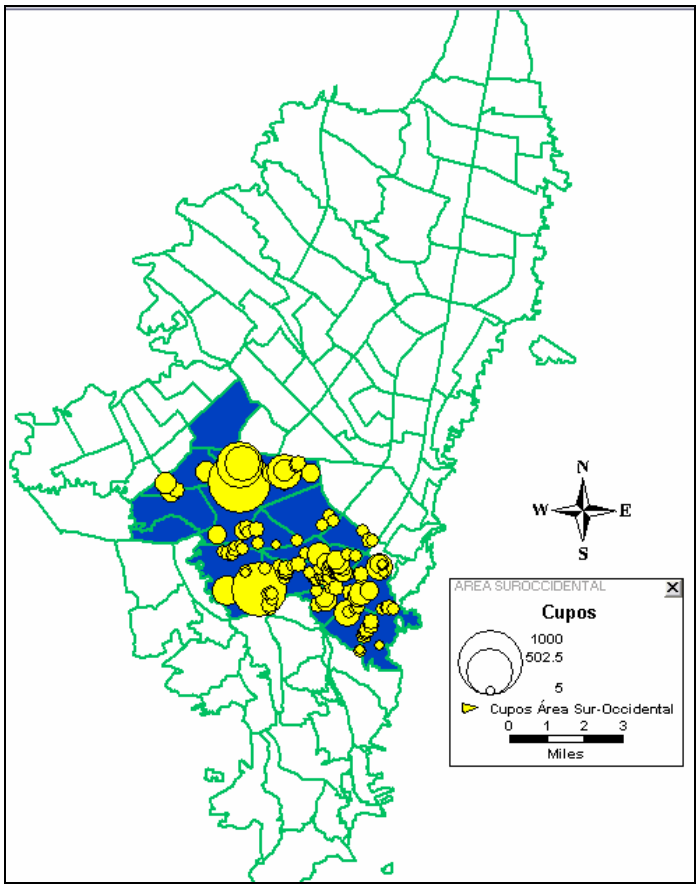
Fuente: Elaboración propia con base en inventarios estacionamientos públicos fuera de vía STT. 2003.

En este sector de Bogotá, se identificó la adecuación de Bodegas como sitios donde se presta el servicio de estacionamiento público, representando un 5% de la oferta de cupos de estacionamiento disponible en el Área Occidental (268 cupos).

10.1.6.4.3 Área Sur-Occidental

En el Área Sur-Occidental está representada geográficamente por un 18% del área urbanizada del Distrito Capital y dispone aproximadamente del 14% de la oferta total de cupos de parqueaderos públicos fuera de vía del Distrito Capital. En la Figura 10-21, se puede identificar gráficamente lo expuesto anteriormente.

Figura 10-21. Distribución geográfica de cupos de estacionamientos públicos Área Sur-Occidental de Bogotá D.C



Fuente: Elaboración propia con base en inventarios estacionamientos públicos fuera de vía STT. 2003.

Según el inventario de estacionamientos fuera de vía de la STT, en el Área Sur-Occidental se encuentran localizados aproximadamente 150 estacionamientos de propiedad pública o privada desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin, los cuales ofrecen aproximadamente 5,500 cupos de parqueo, es decir, en promedio los parqueaderos públicos fuera de vía que se dedican a la prestación de servicio de parqueo público en este sector tienen una capacidad de 40 cupos de parqueo.

En la Tabla 10-17, se relacionan las principales infraestructuras de estacionamientos públicos desarrolladas fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin, localizadas en el Área Sur-Occidental, con algunas características operacionales del estacionamiento

Tabla 10-17. Infraestructura representativa de estacionamientos públicos desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin, localizados en el Área Sur-Occidental

NOMBRE DEL ESTACIONAMIENTO	DIRECCION	CUPOS	TARIFA	CARACTERÍSTICAS
Parqueadero y Asociados	Cr 60 No 4-64	300	1,000	A NIVEL
Parqueadero Lifutbol	Dg 3 No. 71B-41	300	3,000	A NIVEL
Parqueadero Park	Tv 71D No.4-40 sur	210	5,000	SUBTERRANEO
Parqueadero Los Alcázares Nuevo Muzu	Cl 56A sur No 28-95	200	2,500	A NIVEL
Parqueadero Bacatá	Cr 8 No 0-54 sur	160	1,500	A NIVEL
Parqueadero Otalora	Cr 27 No 17-35 sur	110	500	A NIVEL
Parking International Hacienda	Cr 13 No 28-44 sur	105	2,000	A NIVEL
Parqueadero San Miguel	Dg 2 sur No 66-39	100	1,000	A NIVEL
Parqueadero RJ Parqueaderos	Cr 60 No 4-55	100	1,000	A NIVEL
Parqueadero ANV	Cr 60 No 5-03	100	1,000	A NIVEL
Parqueadero Run Car	Tv 73 No 42F-50 sur	100	1,000	A NIVEL
Parqueadero El Placer ABC	Dg 43 No 82A-05 sur	100	1,000	A NIVEL
Parqueadero R y R	Cl 36 sur No 74-35	100	900	A NIVEL

Fuente: Elaboración propia con base inventarios estacionamientos públicos fuera de vía STT.2003

Del inventario de estacionamientos públicos fuera de vía de la STT, se cuantifica para el Área Sur-Occidental 6 estacionamientos fuera de vía vinculados a usos comerciales y dotacionales de escala urbana y zonal, los cuales ofrecen aproximadamente 1,950 cupos de estacionamiento para uso público, cupos que corresponden tal como se mencionó en el numeral de generalidades del presente capítulo a infraestructuras de estacionamientos representativos en Bogotá D.C., tales como centros comerciales, hospitales y clínicas.

En la Tabla 10-18, se relacionan las principales infraestructuras de estacionamientos públicos fuera de vía vinculados a usos comerciales y dotacionales de escala urbana y zonal localizados en el Área Sur-Occidental, con algunas características operacionales de los estacionamientos.

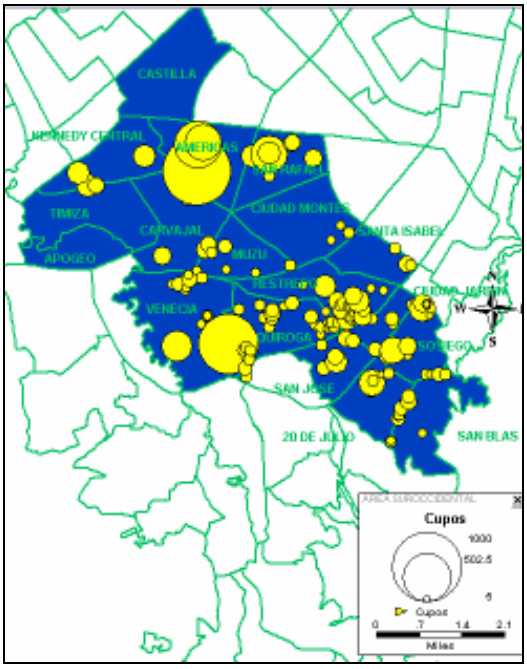
Tabla 10-18. Infraestructura representativa de estacionamientos públicos fuera de vía, vinculados a usos comerciales y dotacionales de escala urbana y zonal, localizados en el Área Sur-Occidental

NOMBRE DEL ESTACIONAMIENTO	DIRECCION	CUPOS	TARIFA	CARACTERÍSTICAS
Centro Comercial Plaza de Las Américas	Tv 71D No 26-94 sur	1000	1500	A NIVEL
Centro Comercial Social	Cl 13 sur No 19-40	100	1000	A NIVEL
Colsubsidio	Dg 30 sur No 79-41	50	2000	EDIFICIO
Iglesia 20 de Julio	Cr 7 No 27 A-10sur	155		A NIVEL
Orden Hospitalaria de San Juan de Dios	Cr 8 No 17-30 sur	140	1200	A NIVEL
Parque Mundo Aventura	Tv 71D No.2-30	510	1000	A NIVEL

Fuente: Elaboración propia con base inventarios estacionamientos públicos fuera de vía STT.2003

En la Figura 10-22, se presenta la distribución geográfica de los parqueaderos públicos fuera de vía en el Área Sur-Occidental de Bogotá D.C.

Figura 10-22. Distribución geográfica de cupos de estacionamientos públicos en el Área Sur-Occidental de Bogotá D.C.



Fuente: Elaboración propia con base inventarios estacionamientos públicos fuera de vía STT 2003

Con base en la distribución geográfica de los parqueaderos desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin y las áreas definidas por las UPZ´s que conforman el Área Sur-Occidental objeto de análisis, se determinó la densidad de este tipo de parqueaderos públicos fuera de vía por UPZ´s, cálculo que se presenta en la Tabla 10-19.

Tabla 10-19. Oferta de cupos de parqueo por UPZ - Área Sur-Occidental. Estacionamientos públicos desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin

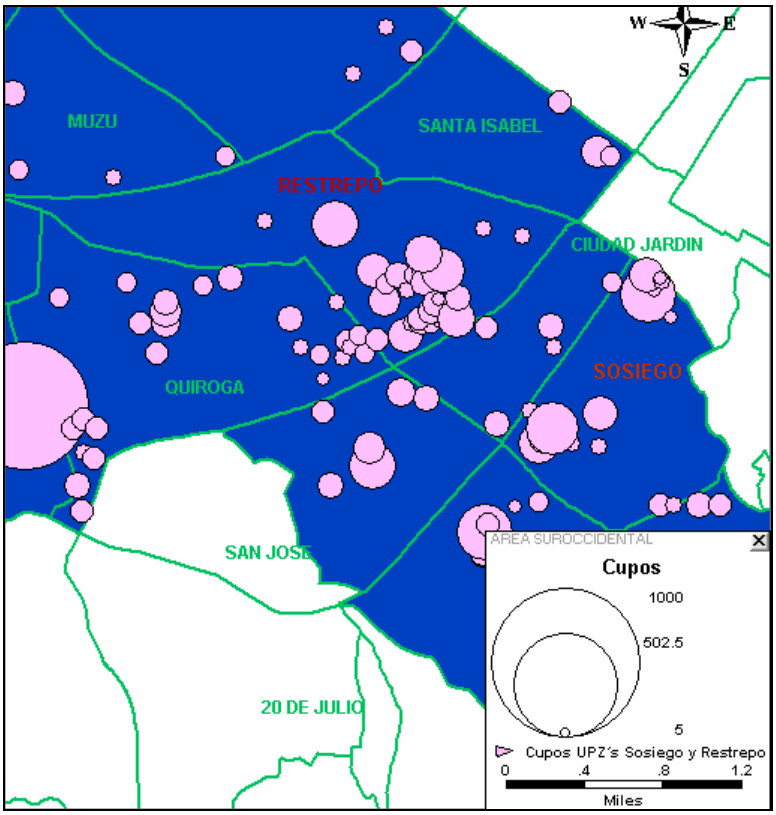
UPZ	ÁREA (HA)	Nº PARQUEADEROS	Nº CUPOS	Nº CUPOS/HA
KENNEDY CENTRAL	337	3	300	0.9
CASTILLA	500			
AMERICAS	382	4	535	1.4
TIMIZA	431			
CARVAJAL	436	5	235	0.5

UPZ	ÁREA (HA)	Nº PARQUEADEROS	Nº CUPOS	Nº CUPOS/HA
VENECIA	664	12	396	0.6
QUIROGA	382	27	611	1.6
MUZU	248	6	114	0.5
CIUDAD MONTES	443	3	56	0.1
SAN RAFAEL	327	8	840	2.6
SANTA ISABEL	201	3	82	0.4
RESTREPO	362	30	908	2.5
CIUDAD JARDIN	134	5	125	0.9
SOSIEGO	235	14	539	2.3
SAN BLAS	356	5	145	0.4
20 DE JULIO	267	11	254	1
SAN JOSE	208	5	249	1.2
Total	**5,913**	**141**	**5,389**	**0.9**

Fuente: Elaboración propia con base inventarios estacionamientos públicos fuera de vía STT 2003

De la anterior tabla se establece que la UPZ con mayor índice de cupos de parqueaderos públicos desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin, corresponde a la UPZ San Rafael (2.6 Cupos/Ha), seguida de las UPZ´s Restrepo y Sosiego, todo lo anterior referido a la actividad de comercio y/o de servicios que se desarrollan en dichas UPZ´s. En la Figura 10-23, se identifica la densidad de parqueaderos públicos fuera de vía para las UPZ´s San Rafael y Restrepo.

Figura 10-23. Densidad de estacionamientos públicos fuera de vía UPZ´s Sosiego y Restrepo – Área Sur- Occidental



Fuente: Elaboración propia con base inventarios estacionamientos públicos fuera de vía STT 2003

En relación con la tarifa para el Área Sur-Occidental, con base en la información disponible, se calculó una tarifa horaria promedio por la prestación del servicio de estacionamiento de $ 1,100 en edificaciones apropiadas para tal fin y en la en la Tabla 10-20 se presenta la tarifa horaria promedio por UPZ´s.

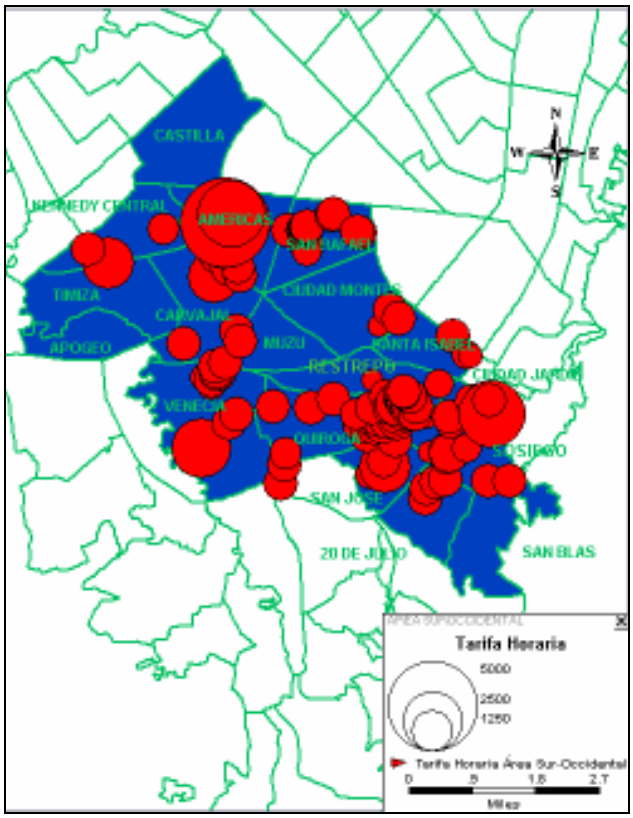
Tabla 10-20. Tarifa horaria promedio de parqueo por UPZ – Área Sur-Occidental. Estacionamientos públicos desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin

UPZ	TARIFA HORARIA PROMEDIO ($)
KENNEDY CENTRAL	967
CASTILLA	
AMERICAS	2,500
TIMIZA	
CARVAJAL	1,100
VENECIA	1,111
QUIROGA	956
MUZU	1,000
CIUDAD MONTES	833
SAN RAFAEL	1,000
SANTA ISABEL	933
RESTREPO	1,025
CIUDAD JARDIN	760
SOSIEGO	900
SAN BLAS	1,000
20 DE JULIO	1,000
SAN JOSE	1,267
PROMEDIO	**1,090**

Fuente: Elaboración propia con base inventarios estacionamientos públicos fuera de vía STT 2003

En la Figura 10-24**,** se presenta la distribución geográfica de las tarifas por la prestación del servicio de estacionamiento público fuera de vía en el Área Sur-Occidental de Bogotá D.C.; de la figura se identifica sectores como Plaza de Las Américas, Sosiego y Venecia con tarifas por encima del promedio del Área Sur-Occidental.

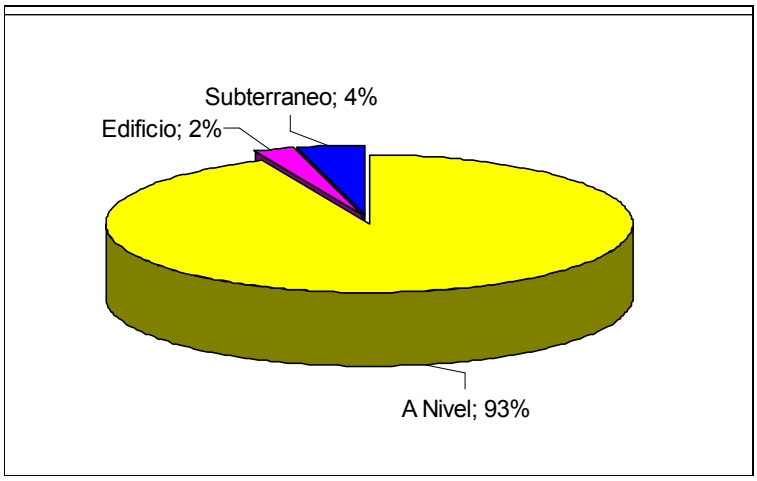
Figura 10-24. Tarifa horaria prestación de servicio de estacionamientos públicos fuera de vía – Área Sur-Occidental



Fuente: Elaboración propia con base inventarios estacionamientos públicos fuera de vía STT 2003

En cuanto al tipo de infraestructura que se presta el servicio de estacionamiento público en edificaciones apropiadas para tal fin, en la Figura 10-25 se gráfica la distribución porcentual de distribución de cupos de estacionamientos por tipo de infraestructura (Edificación, Subterráneo o a Nivel) en el Área Sur-Occidental; de la figura se extracta que la mayor parte de la infraestructura de estacionamientos públicos desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin, poseen infraestructura a nivel (93%), aspecto que no coadyuva a la consolidación de este componente del subsistema de transporte.

Figura 10-25. Distribución cupos de parqueo por tipo de infraestructura. Área Sur-Occidental - Estacionamientos públicos desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin.



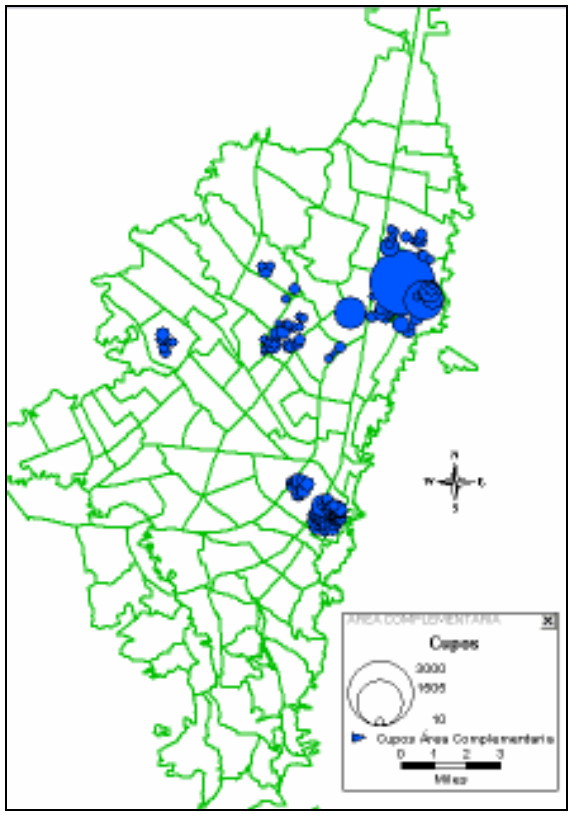
Fuente: Elaboración propia con base inventarios estacionamientos públicos fuera de vía STT 2003

10.1.6.4.4 Área Complementaria

El Área Complementaria para la presente diagnóstico técnico del Plan de Ordenamiento de Estacionamientos, corresponden a las áreas urbanizadas del Distrito Capital no incluidas en las áreas analizadas en las viñetas anteriores del presente numeral, para las cuales la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá D.C., se encuentra desarrollando inventarios de la red de estacionamientos públicos (estacionamientos públicos fuera de vía y en vía) y/o efectuando actividades mediante las cuales se determinaran patrones de comportamiento de la demanda de parqueo en la red de estacionamientos públicos.

El Área Complementaria está representada geográficamente por un 61% del área urbanizada del Distrito Capital y se estima que dispone aproximadamente del 24% de la oferta total de cupos de parqueaderos públicos fuera de vía del Distrito Capital. En la Figura 10-26**,** se puede identificar gráficamente lo expuesto anteriormente.

Figura 10-26. Distribución geográfica de cupos de estacionamientos públicos Área Complementaria



Fuente: Elaboración propia con base inventarios estacionamientos públicos fuera de vía STT 2003

Con base en el inventario actual de estacionamientos fuera de vía de la STT, en el área complementaria se tienen registrados a la fecha aproximadamente 217 estacionamientos de propiedad pública o privada desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin, los cuales ofrecen aproximadamente 9,680 cupos de parqueo, es decir, en promedio los parqueaderos públicos fuera de vía que se dedican a la prestación de servicio de parqueo público en este sector tienen una capacidad de 45 cupos de parqueo.

En la Tabla 10-21, se relacionan las principales infraestructuras de estacionamientos públicos desarrolladas fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin, localizadas en el Área Complementaria, con algunas características operacionales del estacionamiento.

Tabla 10-21. Infraestructura representativa de estacionamientos públicos desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin, localizados en el Área Complementaria

NOMBRE DEL ESTACIONAMIENTO	DIRECCION	CUPOS	TARIFA	CARACTERÍSTICAS
Parqueadero Público	Cl. 16 No. 12-45	333		EDIFICIO
Parqueadero Cll 12 FG	Cl. 12 No. 5-62	320		EDIFICIO
Parqueadero Valmarin Usaquen	Cl. 119 No. 5-00	300	2,000	A NIVEL
Parqueadero San Victorino	Cl. 9 No.10-12	200		EDIFICIO
Parqueadero	Cl. 133 N 30-55	200	1,500	A NIVEL
Parqueadero La Virgen	Cl. 13 No 89b - 51	160	1,000	A NIVEL
Parqueadero Konkorde	Cl. 13 No. 4-88	160		EDIFICIO
Parqueadero Público la Candelaria	Cr 9 No. 7-77	150		A NIVEL
Parqueadero Méndez T	Carrera 66A # 62A-09	120		
Parqueadero Las Monjas	Cl. 18 No. 21-00	110	1,000	A NIVEL
Parqueadero Aparcar	Cl. 19 No. 5-93	109	1,200	EDIFICIO
Parqueadero	Cl. 100 No. 8A-12	100	2,000	A NIVEL
Parqueadero Park Center	Cl. 18 No. 7-80	100		A NIVEL
Parqueadero Futuro Juvenil	Carrera 66A # 62-45	100		
Parqueadero La Estrada	Carrera 66A # 66B-31	100		
Parqueadero	Carrera 58 #66B-18	100		
Parqueadero las 3 L	Cr 28 A No. 15-10	100	800	A NIVEL

Fuente: Elaboración propia con base en inventarios estacionamientos públicos fuera de vía STT

Del inventario de estacionamientos públicos fuera de vía de la STT, se cuantifica para el Área Complementaria 18 estacionamientos fuera de vía vinculados a usos comerciales y dotacionales de escala urbana y zonal, los cuales ofrecen aproximadamente 6,165 cupos de estacionamiento para uso público, cupos que corresponden tal como se mencionó en el numeral de generalidades del presente capítulo a infraestructuras de estacionamientos representativos en Bogotá D.C., tales como centros comerciales, hospitales, clínicas, etc.

En la Tabla 10-22**,** se relacionan las principales infraestructuras de estacionamientos públicos fuera de vía vinculados a usos comerciales y dotacionales de escala urbana y zonal localizados en el Área Complementaria, con algunas características operacionales de los estacionamientos.

En la Figura 10-27, se presenta la distribución geográfica de los parqueaderos públicos fuera de vía en el Área definida como Complementaria en Bogotá D.C.

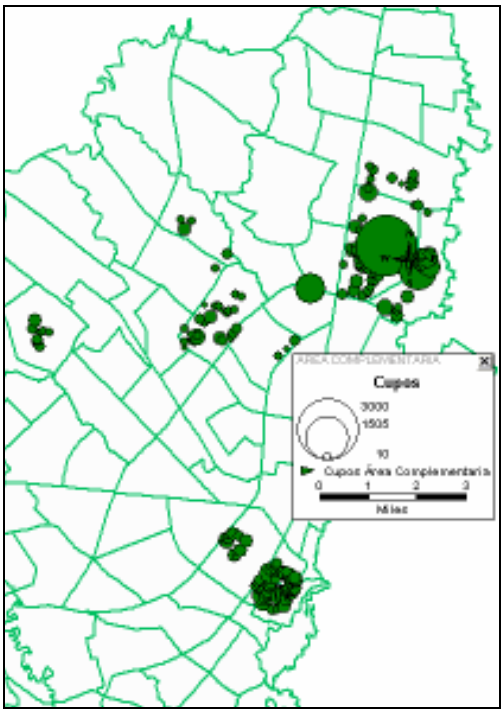
Tabla 10-22. Infraestructura representativa de estacionamientos públicos fuera de vía, vinculados a usos comerciales y dotacionales de escala urbana y zonal, localizados en el Área Complementaria

NOMBRE DEL ESTACIONAMIENTO	DIRECCION	CUPOS	TARIFA	CARACTERÍSTICAS
Centro Comercial Ciudadela Unicentro	AK 15 Nº 123-30	3,123	2,000	EDIFICIO Y A NIVEL

NOMBRE DEL ESTACIONAMIENTO	DIRECCION	CUPOS	TARIFA	CARACTERÍSTICAS
C.C. Hacienda Santa Bárbara	Cr 7 No. 115-60	1,075	2,000	EDIFICIO
Centro Comercial Iserra 100	Cr 38 No. 97-76	700	1,000	EDIFICIO
Centro Comercial Paseo Real	Cl. 121 N 6-46	258	2,000	EDIFICIO
Biblioteca Luís Ángel Arango	Cr 5 No. 11-68	250	1,000	EDIFICIO
Universidad Militar	Cr 11 N 101-80	160	700	A NIVEL
Fundación Los Andes	Cr 9 N 117-20	150	3,000	EDIFICIO
Hogar de la Joven	Cl. 19 No. 4-37	109	1,200	EDIFICIO
Centro Medico de la Sabana	Cl. 119 No.7-72	58	2,500	EDIFICIO
Universidad Minuto de Dios	Dg 83 No. 72-55	50		EDIFICIO

Fuente: Elaboración propia con base en inventarios estacionamientos públicos fuera de vía STT

Figura 10-27. Distribución geográfica de cupos de estacionamientos públicos en el Área Complementaria en Bogotá D.C.



Fuente: Elaboración propia con base inventarios estacionamientos públicos fuera de vía STT 2003

Con base en la distribución geográfica de los parqueaderos desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin y las principales áreas definidas por las UPZ´s que conforman el Área Complementaria objeto de análisis que cuenta con información de estacionamientos públicos fuera de vía, se determinó la densidad de este tipo de parqueaderos por UPZ´s, cálculo que se presenta en la Tabla 10-23.

Tabla 10-23. Oferta de cupos de parqueo por UPZ - Área Complementaria. Estacionamientos públicos desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin

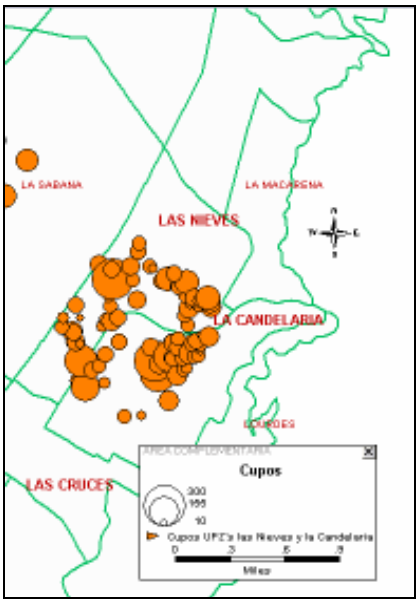
UPZ	ÁREA (HA)	Nº PARQUEADEROS	Nº CUPOS	Nº CUPOS/HA
COUNTRY CLUB	286	5	335	1.2
FONTIBON	496	10	343	0.7
LA CANDELARIA	182	37	2,127	11.7
LA SABANA	452	12	696	1.5
LAS NIEVES	173	46	2,368	13.7
LOS CEDROS	670	9	290	0.4
SANTA BARBARA	458	45	1,365	3.0
USAQUEN	495	13	746	1.5

Fuente: Elaboración propia con base en inventarios estacionamientos públicos fuera de vía STT

De la anterior tabla se establece que la UPZ con mayor índice de cupos de parqueaderos públicos desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin, corresponde a la UPZ las Nieves (13.7 Cupos/Ha), seguida de la UPZ la Candelaria, todo lo anterior referido a la actividad de comercio y/o de servicios que se desarrollan en dichas UPZ´s. En la Figura 10-28, se identifica la densidad de parqueaderos públicos fuera de vía para las UPZ´s las Nieves y la Candelaria.

Con base en la información disponible, se calculó las tarifas horarias promedio por la prestación del servicio de estacionamiento en edificaciones apropiadas en las UPZ´s más representativas del Área Complementaria, las cuales se presentan en la en la Tabla 10-24**.** Analizando la Tabla anteriormente referenciada, se identifica mayores costos de tarifa de estacionamiento en el sector norte del Área Complementaria, registrándose para la UPZ Country Club una tarifa horaria de estacionamiento de $2,160.

Figura 10-28. Densidad de estacionamientos públicos fuera de vía UPZ´s las Nieves y la Candelaria – Área Complementaria



Fuente: Elaboración propia con base inventarios estacionamientos públicos fuera de vía STT 2003

Tabla 10-24. Tarifa horaria promedio de parqueo por UPZ – Área Complementaria. Estacionamientos públicos desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin

UPZ	TARIFA HORARIA PROMEDIO ($)
COUNTRY CLUB	2,160
FONTIBON	950
LA CANDELARIA	845
LA SABANA	1,192
LAS NIEVES	1,065
LOS CEDROS	1,333
SANTA BARBARA	1,556
USAQUEN	1,669
PROMEDIO	**1,346**

Fuente: Elaboración propia con base en inventarios estacionamientos públicos fuera de vía STT

En cuanto al tipo de infraestructura que se presta el servicio de estacionamiento público en edificaciones apropiadas para tal fin, en la Tabla 10-25 se presenta la distribución porcentual de distribución de cupos de estacionamientos por tipo de infraestructura (Edificación, Subterráneo o a Nivel) en las UPZ´s representativas del Área Complementaria; de la Tabla se extracta que la mayor parte de la infraestructura de estacionamientos públicos desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin, poseen infraestructura a nivel.

Tabla 10-25. Distribución cupos de parqueo por tipo de infraestructura. Área Complementaria - Estacionamientos públicos desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin

UPZ	TIPO DE INFRAESTRUCTURA		
	SUBTERRANEO	EDIFICIO	A NIVEL
COUNTRY CLUB		21%	79%
FONTIBON	15%		85%
LA CANDELARIA	2%		98%
LA SABANA		14%	86%
LAS NIEVES		2%	98%
LOS CEDROS		10%	90%
SANTA BARBARA		73%	27%
USAQUEN			100%

Fuente: Elaboración propia con base en inventarios estacionamientos públicos fuera de vía STT

Un resumen de las cuatro zonas y de las características de la oferta de estacionamientos fuera de vía se relacionan en la Tabla 10-26.

Tabla 10-26. Oferta de estacionamientos fuera de vía

ZONA	% DEL ÁREA URBANA TOTAL	% DE LA OFERTA TOTAL	NÚMERO DE ESTACIONAMIENTOS	OFERTA DE CUPOS	OFERTA EN ESTACIONAMIENTO COMERCIALES Y DOTACIONALES	CAPACIDAD PROMEDIO CUPOS POR ESTACIONAMIENTOS	DENSIDAD DE CUPOS/HA	TARIFA PROMEDIO HORARIA
CENTRAL	10%	50%	420	18,900	5,050	45	8.20	$ 1,450
OCCIDENTAL	11%	14%	86	5,540	6,175	65	1.60	$ 1,200
SUR-OCCIDENTAL	18%	14%	150	5,500	1,950	40	0.90	$ 1,100
COMPLEMENTARIA	61%	24%	217	9,680	6,165	45	0.60	$ 1,350

Fuente: Elaboración propia con base en inventarios estacionamientos públicos fuera de vía STT

10.1.6.5 Estacionamientos fuera de vía vinculados a usos comerciales y dotacionales de escala urbana y zonal con ingreso permitido al público

Hacen referencia a la infraestructura de estacionamiento destinada a la satisfacción de la demanda de estacionamiento que generan los predios por el desarrollo de actividades económicas y su clasificación está definida en el Cuadro Anexo 2 del Decreto 190 de 2004, relativo a la clasificación de usos del suelo, la cual se detalla en la Tabla 10-27y Tabla 10-28.

Tabla 10-27. Estacionamientos fuera de vía vinculados a usos comerciales de escala urbana y zonal con ingreso permitido al público

USOS COMERCIALES	
USOS ESPECÍFICOS	**ESTABLECIMIENTO**
Comercio Metropolitano	Almacenes por departamentos y centros comerciales e hipermercados con más de 6,000 m^2 de área de ventas.
Comercio Urbano	Almacenes supermercados y centros comerciales de más de 2,000 m^2 hasta 6,000 m^2 de áreas de venta.
Comercio Zonal	Almacenes, supermercados, y centros comerciales hasta 2,000 m^2 de área de ventas.
Comercio Vecinal	Locales, con área de ventas de hasta 500 m^2 Tiendas de barrio y locales con área no mayor de 60 m^2
Comercio Pesado	Locales especializados

Fuente: Anexo 2 del decreto 469 de 2003

Así mismo cobra relevancia, desde el punto de vista de la movilidad, los estacionamientos de los establecimientos de comercio para los cuales en efecto se tienen disposiciones reglamentarias en el POT, analizadas desde el punto de vista urbano, más no analizadas como un elemento que afecta la movilidad de los sectores en los que se implementan. Si bien, el POT prevé para estos casos, la presentación de *estudios de demanda y atención de usuarios que demuestren que su operación no producirá colas de vehículos sobre las vías públicas en las horas de más alta demanda*, también lo es, que dicha medida no muestra efectos positivos una vez se encuentran operando dichos establecimientos de comercio. En consideración del consultor ello no es suficiente, y en este sentido dichos estudios no deberían ser puntuales, sino por el contrario, deberían ser revisados por el solicitante del permiso, periódicamente, de manera tal que se garantice a la autoridad de tránsito, durante todo el periodo de vigencia del establecimiento, que con su funcionamiento no se producirán *colas de vehículos sobre la vías públicas en las horas de más alta demanda;* siendo ello requisito fundamental para mantener vigente el permiso de operar dicho estacionamiento.

El estacionamiento para el transporte originado como parte de la logística de carga en el uso comercial vecinal se lleva a cabo mediante el uso del estacionamiento en

vía; esta actividad requiere regulación y control, ya que debe hacerse por tipo de vía y horarios de cargue y descargue.

En el estacionamiento para atender la demanda de los usos comerciales se encuentra que no siempre cuentan con las condiciones de espacio y señalización que faciliten y garanticen la movilidad interna y un paso fluido de la vía pública a la zona interna del estacionamiento. Se encuentra, que algunos usos comerciales establecidos en la ciudad (ej. 7 de agosto) en donde predominan los talleres para reparación de vehículos dicha actividad se realiza en la vía o el andén, lo cual evidentemente demanda, adicional al ejercicio propio de control, también, una reorganización de la actividad comercial de manera tal que su ejercicio se desarrolle en zonas apropiadas para ello.

En el marco del *PLAN MAESTRO DE ABASTECIMIENTOS Y SEGURIDAD ALIMENTARIA* es importante analizar la demanda potencial, que de allí se originará; dicho plan en su diagnostico identifica las zonas que en Bogotá se dedican al acopio, transformación y distribución de alimentos y/o abarrotes. Se destaca de este estudio, la localización de cada uno de estos generadores de necesidades de estacionamiento así: transformadores, principalmente en las zonas industriales del occidente en las localidades de Puente Aranda, Kennedy, Fontibón y Engativa; acopio, 21 bodegas en el área urbana de Bogotá Usaquén, Chapinero, Chapinero, Kennedy, Fontibón, Negativa, Suba, Barrios Unidos, Puente Aranda y Rafael Uribe; y distribuidores, 263 establecimientos (plazas, supermercados e hipermercados) ubicados en la localidades Chapinero, Santa Fe, San Cristóbal, Usme, Tunjuelito, Bosa, Kennedy, Fontibón, Negativa, Suba, Barrios Unidos, Teusaquillo, Mártires, Antonio Nariño, Puente Aranda, La Candelaria, Rafael Uribe y Ciudad Bolívar. Todo lo cual se define conforme a la zonificación de los centros con demanda potencial de estacionamiento, pero sobre ellos no están definidos los requerimientos de estacionamiento en vía.

Tabla 10-28. Estacionamientos fuera de vía vinculados a usos dotacionales de escala urbana y zonal con ingreso permitido al público

USOS DOTACIONALES		
TIPO	**ESCALA URBANA DESCRIPCIÓN UNIDADES DE SERVICIO**	**ESCALA ZONAL DESCRIPCIÓN UNIDADES DE SERVICIO**
Educativo	Planteles de educación preescolar, básica y media, de más de 1,500 alumnos. Centros de formación religiosa (Seminarios y conventos) Centros tecnológicos y técnicos y educación no formal hasta 1,500 alumnos.	Centros de capacitación especial, de ocupación, artísticos y de adultos. Planteles educación preescolar, básica, media, hasta 1,500 alumnos. Centros tecnológicos y técnicos y educación no formal hasta 1,000 alumnos

USOS DOTACIONALES		
TIPO	**ESCALA URBANA DESCRIPCIÓN UNIDADES DE SERVICIO**	**ESCALA ZONAL DESCRIPCIÓN UNIDADES DE SERVICIO**
Cultural	Bibliotecas superiores a 250 puestos de lectura. Galerías y salas de exposición, centros cívicos, culturales, científicos y artísticos, museos Salas de exposición, teatros, en predios hasta 10,000m2	Bibliotecas hasta 250 puestos de lectura. Galerías y salas de exposición, centros cívicos, culturales, científicos, artísticos, museos, teatros, casas de cultura, en predios hasta 5,000 m2. Casas juveniles
Salud	Nivel 2. Hospitales, clínicas, empresas sociales de salud del estado e Instituciones privadas del régimen de salud equivalentes al segundo nivel de atención, centros de rehabilitación y reposo, centros geriátricos. Incluye servicios de salud de otros niveles desarrollados en predios hasta 5,000 M2.	Nivel 1. Centro de atención médica inmediata CAMI, unidad básica de atención en salud UBA, unidad primaria de atención en salud UPA, centro de atención ambulatoria CCA, empresas sociales de salud del estado e Instituciones privadas de salud equivalentes al nivel 1 de atención.
Bienestar social	Centros de atención y protección especializados, hogares de atención a la indigencia, centro de atención de adultos vulnerables, centros de adopción	Centros locales de atención a grupos vulnerables: la familia, la mujer, la infancia, la 3ª edad y la juventud, centros Integrados comunitarios, hogares de bienestar.
Culto	Edificaciones para el culto y servicios parroquiales o complementarios entre 350 y 750 personas y /o 1,500 m2 de construcción como máximo.	Edificaciones para el culto, entre 100 a 350 personas y/o 700 m2 de construcción como máximo.

Fuente: Anexo 2 del decreto 469 de 2003

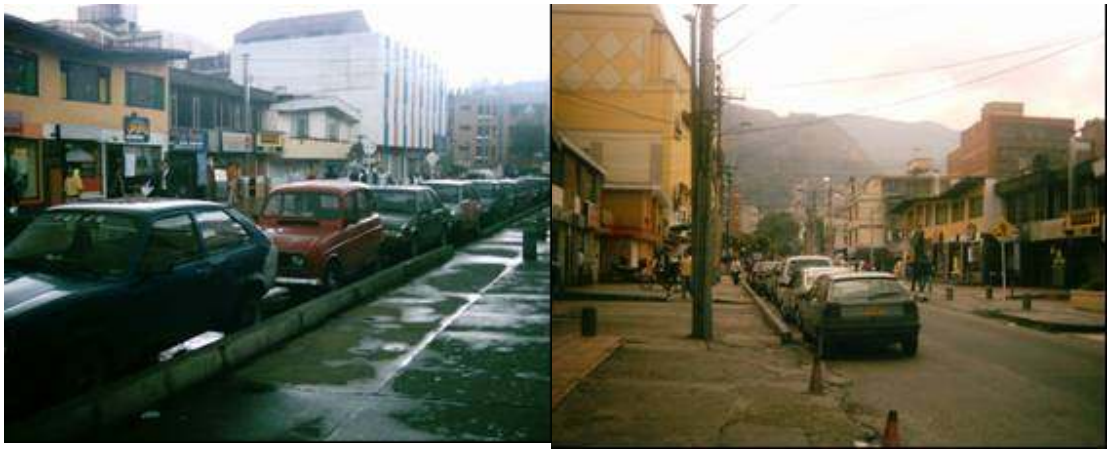
Los estacionamientos para el grupo de usos dotacionales, tienen su marco en la reglamentación urbanística, así como también, en las condiciones propias de la planeación del transporte conforme lo prevé el POT. Como diagnostico es relevante mencionar la situación actual, en la que se evidencia la necesidad de exigir un mayor planeamiento para el manejo de los accesos y la exigencia en el cumplimiento de las especificaciones técnicas asociadas.

Es evidente que las condiciones de movilidad se ven afectadas cada vez que surge dentro de la ciudad una infraestructura para cualquiera de estos usos dotacionales. A continuación se ilustran fotos que ejemplifican la situación.

Foto 10-4. Estacionamientos. Zonas contiguas al Centro Comercial Andino

Fuente: Fotografías tomadas por el Consultor. 2005

Foto 10-5. Estacionamientos. Zonas contiguas al Centro Atlantis



Fuente: Fotografías tomadas por el Consultor. 2005

Foto 10-6. Estacionamientos. Carrera 11 a 15 entre Calles 82 a 91

Fuente: Fotografías tomadas por el Consultor. 2005

Foto 10-7. Estacionamientos. Calle 73 por Carrera 7ª

Fuente: Fotografías tomadas por el Consultor. 2005

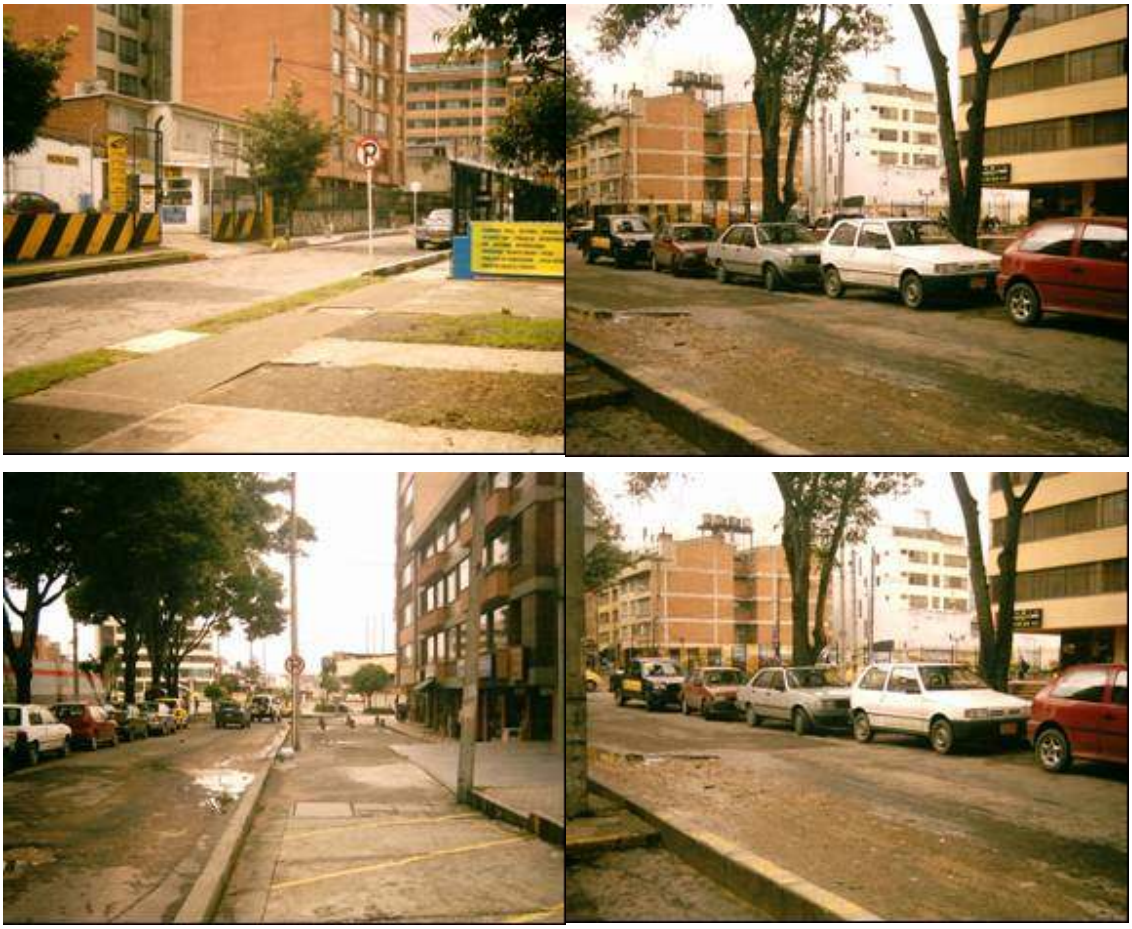
Foto 10-8. Estacionamientos. Zona Contigua a Universidad Pedagógica

Fuente: Fotografías tomadas por el Consultor. 2005

Foto 10-9. Estacionamientos. Zona Contigua a Universidad Sergio Arboleda

Fuente: Fotografías tomadas por el Consultor .2005

Foto 10-10. Estacionamientos. Zona Calle76 y 77 por Carrera 16



Fuente: Fotografías tomadas por el Consultor. 2005

Foto 10-11. Estacionamientos. Zona Calle 80 por Carrera 12

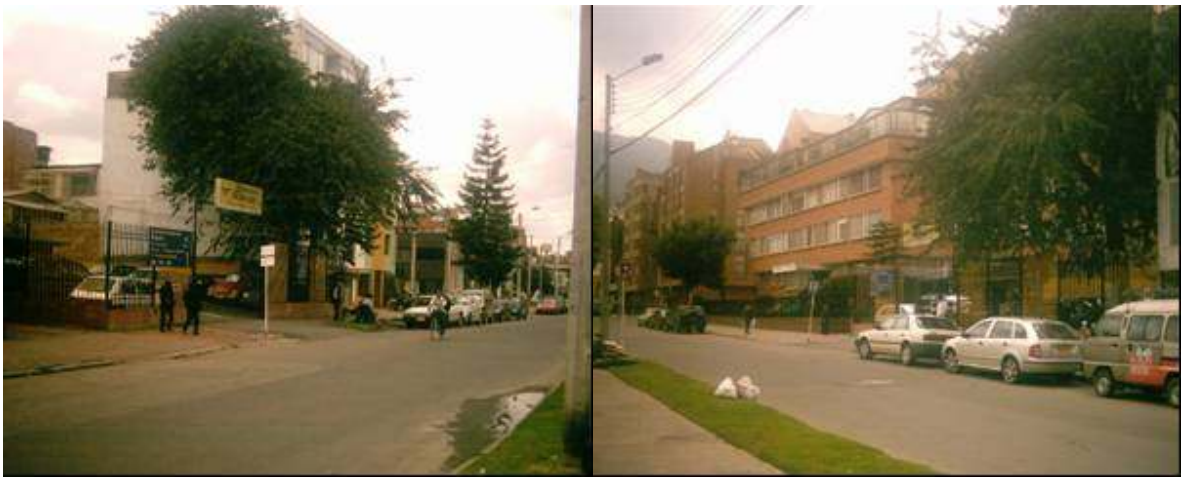


Foto 10-12. Estacionamientos. Zona Calle 80 por Carrera 9

Fuente: Fotografías tomadas por el Consultor. 2005

Foto 10-13. Estacionamientos. Zona Clínica del Country

Fuente: Fotografías tomadas por el Consultor. 2005

Foto 10-14. Zona de Corabastos. Localidad de Kennedy. Carrera 80C con Diagonal 2.

Fuente: Fotografías tomadas por el Consultor. 2005

Foto 10-15. Descarga de mercancías en el espacio público de Gorgonzolo.

Fuente: Fotografías tomadas por el Consultor. 2005

Foto 10-16. Estacionamiento y descarga en vía y espacio público.

Fuente: Fotografías tomadas por el Consultor. 2005

Foto 10-17. Estacionamiento público para camiones a disposición de diferentes empresas del transporte e industrias

Fuente: Fotografías tomadas por el Consultor. 2005

. Foto 10-18. Parqueadero ubicado en la Carrera 62 No 9A – 35, en la UPZ Puente Aranda

Fuente: Fotografías tomadas por el Consultor. 2005

Foto 10-19. Parqueadero ubicado en la Calle 66 con Transversal 93 en el sector de Álamos

Fuente: Fotografías tomadas por el Consultor. 2005

Foto 10-20. Parqueadero público ubicado en la Carrera 36 con Calle 23A en la UPZ Quinta Paredes

Fuente: Fotografías tomadas por el Consultor. 2005

Foto 10-21. Estacionamiento Público en el sector del 20 de Julio

Fuente: Fotografías tomadas por el Consultor. 2005

Foto 10-22. Estacionamientos públicos en el Sector del Restrepo

Fuente: Fotografías tomadas por el Consultor. 2005

Foto 10-23. Estacionamiento de taxis Sector Plaza de las Américas

Fuente: Fotografías tomadas por el Consultor. 2005

Otro ejemplo propio de la situación que se genera como consecuencia del acceso de los vehículos a infraestructuras de uso dotacional, es el que se presenta en la localidad de la Candelaria, la cual cuenta como universidades, colegios, museos entre otros, que muy seguramente cuentan con los cupos de estacionamientos

exigidos por la normatividad; no obstante, la movilidad es muy reducida, dada la falta de infraestructura para atender los viajes particulares que tienen origen o destino en la zona.

Igual situación se evidencia en la localidad de Puente Aranda, para la cual el centro local de movilidad ha identificó como debilidades el déficit de estacionamientos en sectores con afluencia representativa de público dados los usos propios de la zona. Esta situación igualmente expresada por los centros locales de movilidad de Usaquén, San Cristóbal, Suba, Tunjuelito, Chapinero, Antonio Nariño, Barrios Unidos, Bosa y Mártires.

De igual forma es necesario considerar aquellas zonas de cesión cuyo destino es el estacionamiento los cuales son competencia del DADEP y de acuerdo con un inventario en construcción suministrado por dicha entidad alcanza a 2600 predios cuyos cupos totales no se conocen. Estos estacionamientos, para los cuales en algunos casos, su administración mediante condiciones contractuales pactadas es hecha por agremiaciones comunales del sector están siendo operados sin el lleno de los requisitos técnicos (señalización, control de acceso y salida, niveles de congestión). Algunos casos específicos de éste tipo de infraestructura son: Zonas de espacio público junto para Estacionamiento contiguas al Teatro La Castellana, al Almacén Carulla de la calle 127, entre otros. Frente a esta situación es importante resaltar que la explotación del espacio público, en aspectos que tengan incidencia directa en el transporte, caso específico de los estacionamientos en el marco de la política que el plan maestro de movilidad formule.

10.1.6.6 Estacionamientos en vía señalizados por la Secretaría de Tránsito y Transporte

Corresponden a las zonas de estacionamiento temporal en calzada que define la Secretaría de Tránsito y Transporte para uso público, siguiendo lineamientos técnicos y normativos. La clasificación del estacionamiento en vía está definida básicamente por el uso específico para el cual está reglamentado, en la actualidad la Secretaría de Tránsito y Transporte cuenta con normativa específica que permite la definición de las siguientes zonas de estacionamiento temporal en vía:

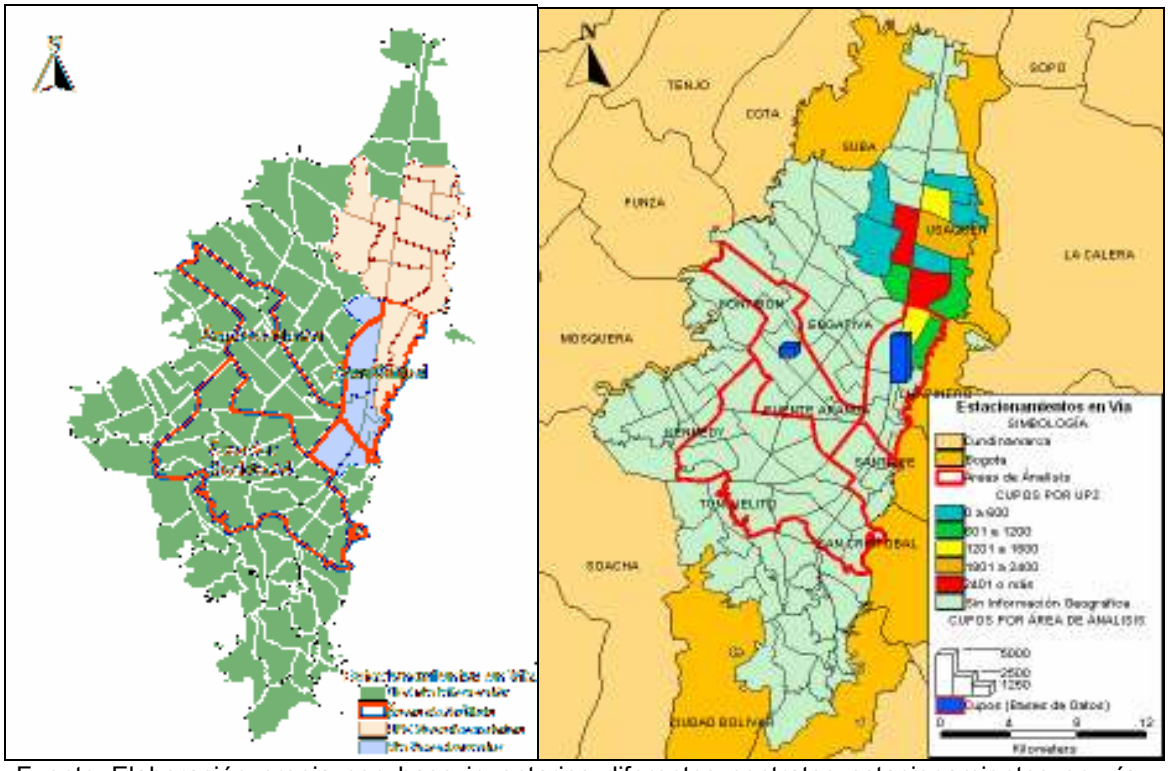
- Zonas de estacionamiento para vehículos automotores en general
- Zonas especiales para estacionamiento
  - Zonas amarillas
  - Estacionamiento para cargue y descargue
  - Estacionamiento para vehículos de transporte turístico
  - Estacionamiento para vehículos de discapacitados físicos

La información secundaría obtenida de la STT para realizar el análisis de oferta de este tipo de estacionamiento se revisó en el marco de los contratos bajo los cuales la STT hizo el levantamiento de la información y se compactó en el marco de las zonas mencionadas al inicio del presente capitulo. En este orden tenemos que las zonas para las que hay información es la siguiente:

10.1.6.6.1 Zonas de estacionamiento para vehículos automotores en general

De la Figura 10-29, se concluye que la información de oferta de estacionamiento en vía viable de ser analizada en el marco de la oferta y la demanda solo existe para la zona central y en una pequeña proporción para la zona complementaria.

Figura 10-29. Información suministrada de inventarios de oferta potencial en vía

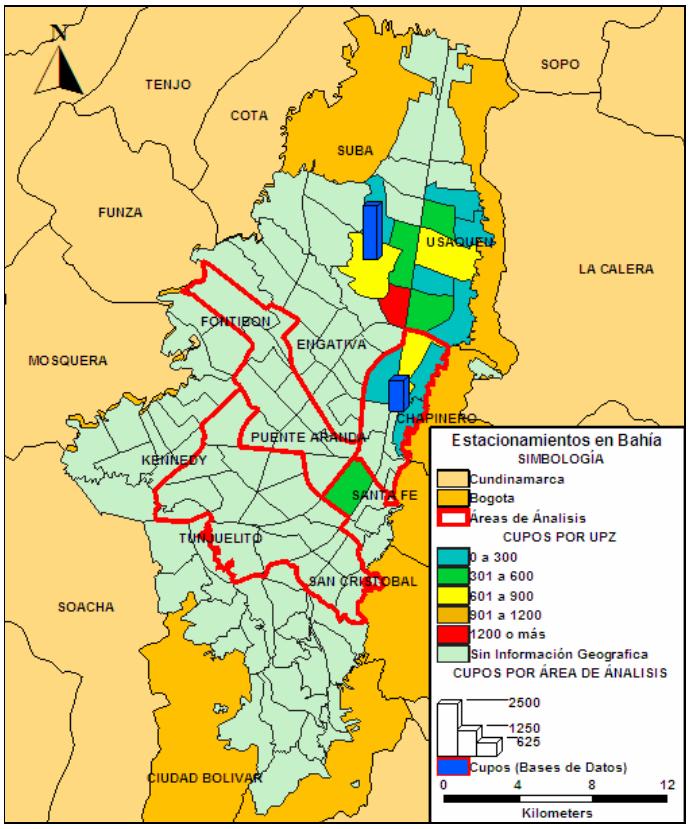


Fuente: Elaboración propia con base inventarios diferentes contratos estacionamientos en vía STT. 2003

Como parte del análisis, técnico se han considerado los posibles cupos que resultarían disponibles si se hiciera uso de las bahías, las cuales a pesar de que se encuentran restringidas en el POT para que sean usadas como estacionamientos, son consideradas por parte del consultor como parte de la oferta; especialmente aquellas que se encuentran localizadas sobre la malla vial local e intermedia. Razón

por la cual será necesario gestionar los ajustes al POT de manera tal que permitan hacer este uso en el marco de las estrategias definidas para el POE. Ver Figura 10-30.

Figura 10-30. Cupos en bahías sobre vías no arterias



Fuente: Elaboración propia con base inventarios diferentes contratos estacionamientos en vía STT. 2003

10.1.6.6.2 Zonas especiales para estacionamiento.

Zonas Amarillas

Mediante el estudio técnico “Evaluación y propuesta de localización y operación de las zonas amarillas aprobadas para Bogotá D.C” realizado en el 2003, se reevaluaron las condiciones de operatividad de las zonas amarillas reglamentadas mediante Resolución 926 de 2000, dando como resultado la Tabla 10-29, en donde se fijan zonas amarillas para la ciudad de Bogotá.

Tabla 10-29. Zonas amarillas para la ciudad de Bogota D.C

UBICACIÓN	NO. CUPOS
Cl 16A entre Cr 2 y Cr 3, Costado Sur	4
Cl 27 entre Cr 25 y Cr 27, Costado Sur	4
Cr 22 entre Cl 47 y Cl48, Costado Occidental	6
Cr 19 entre Cl 10 YCl 11, Costado Oriental	4
Cr 21 entre Av. 1 de Mayo y Cl 24 Sur, Costado Oriental	3
Cr 4 entre Cl 24 y el 26, Costado Norte	3
Cl 17 entre Cr 7 y Cr 8, Costado Norte	5
Cl 18 entre Cr 7 y Cr 8, Costado Sur	4
TOTAL PUNTOS ZONAS AMARILLAS = 8	**33**

Fuente: Evaluación y propuesta de localización y operación de las zonas amarillas aprobadas para Bogotá D.C. STT. 2003

Realizando una comparación de oferta de zonas amarillas, entre la resolución 926 de 2000 y este estudio de reevaluación del 2003, da como resultado que teniendo una oferta de 59 sitios de zonas amarillas con un total de 430 cupos descendió a 8 sitios y solo un total de 33 cupos.

Las razones por las que se eliminaron estas zonas amarillas son:

- Zonas que contravienen el Art. 76 del CNTT. Ubicación de dichas zonas hacen parte de vías pertenecientes al sistema vial arterial de la ciudad.
- Zonas no operantes, es decir en las que no se observa en su operación ni oferta ni demanda.
- Zonas que contravienen los artículos 127 y 131 del CNTT. Zonas amarillas que afectan la movilidad del sector.
- Zonas que contravienen el Art. 184 del POT "*prohibidas las bahías de estacionamiento público anexas a cualquier tipo de vía*.

En el desarrollo de este proyecto se pudo detectar que la demanda general del servicio de transporte en vehículos de tipo individual, decrece paulatinamente en la ciudad, así gran parte de los vehículos que se encuentran prestando su servicio, simplemente se desplazan por las vías de la ciudad, aumentando costos de operación, contaminación, disminuyendo la movilidad, aumentando los volúmenes de tráfico y afectando la capacidad del sistema vial. Se considera útil desarrollar proyectos tendientes a identificar que tantos vehículos que prestan sus servicios de transporte público se encuentran desplazándose por las vías sin lograr prestar sus servicios, identificando la causa de esta situación en la sobreoferta o en la

disminución de la demanda y desarrollar y/o complementar con base en esto, programas de racionalización del uso de la malla vial y de los espacios urbanos.

Foto 10-24. Estacionamientos. Zona de Taxis Calle 85 y Calle 90 por Autopista Norte

Fuente: Fotografías tomadas por el Consultor. 2005

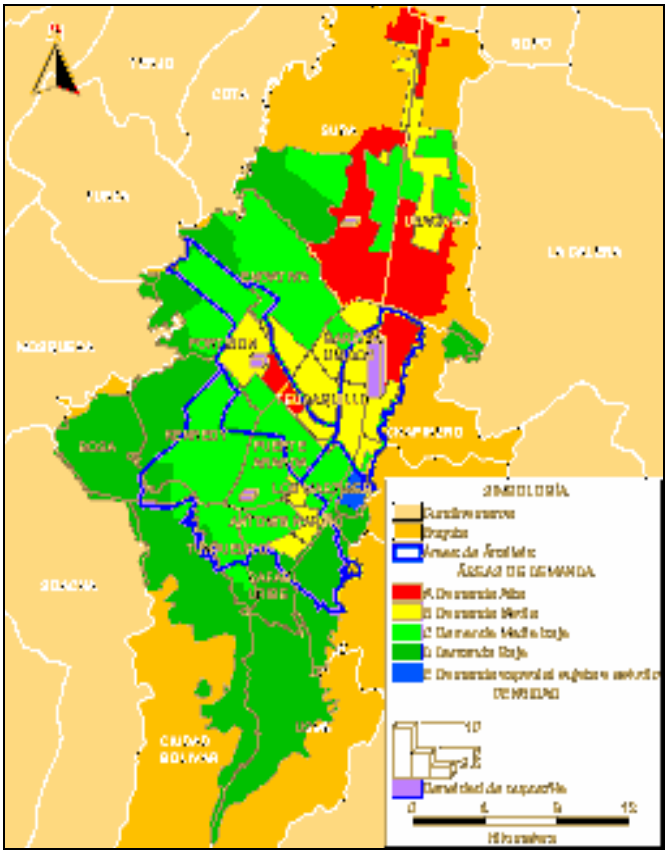
Foto 10-25. Vista en la zona de Puente Aranda

Fuente: Fotografía tomada por el Consultor. 2005

10.1.6.7 Distribución espacial de la demanda y perfil de usuario

A continuación se presenta un análisis de la demanda de estacionamientos públicos fuera de vía, en cada una de las áreas definidas para el análisis del Plan de Ordenamiento de Estacionamientos, información recopilada y evaluada de estudios y diseños efectuados por la STT mediante Contratos 102, 103 y 205 de 2003 y 080 de 2002.

Figura 10-31. Distribución espacial de la demanda de estacionamiento en relación con la densidad de cupos por Ha.



Fuente: Elaboración propia en base a diferentes contratos de estacionamientos. STT 2001 y 2003.

En la Figura 10-31 se observa que la demanda existente de estacionamientos en algunas zonas guarda una cierta relación con la densidad de cupos por Ha, exceptuando la parte norte de la zona complementaria, donde la demanda es mucho mayor a su oferta.

Por su parte el procesamiento de la encuesta de movilidad permite los siguientes análisis:

Dado que la demanda de estacionamientos es directamente proporcional a los viajes que se hagan en trasporte privado hemos hecho el procesamiento de la Encuesta de Movilidad (EM) encontrando que los viajes en vehículo privado representan aproximadamente el 14.7% de los viajes diarios realizados, como se ilustra en la Figura 10-32.

.

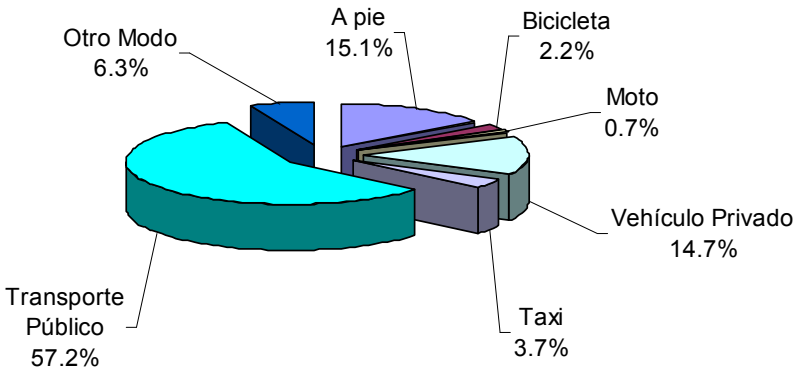


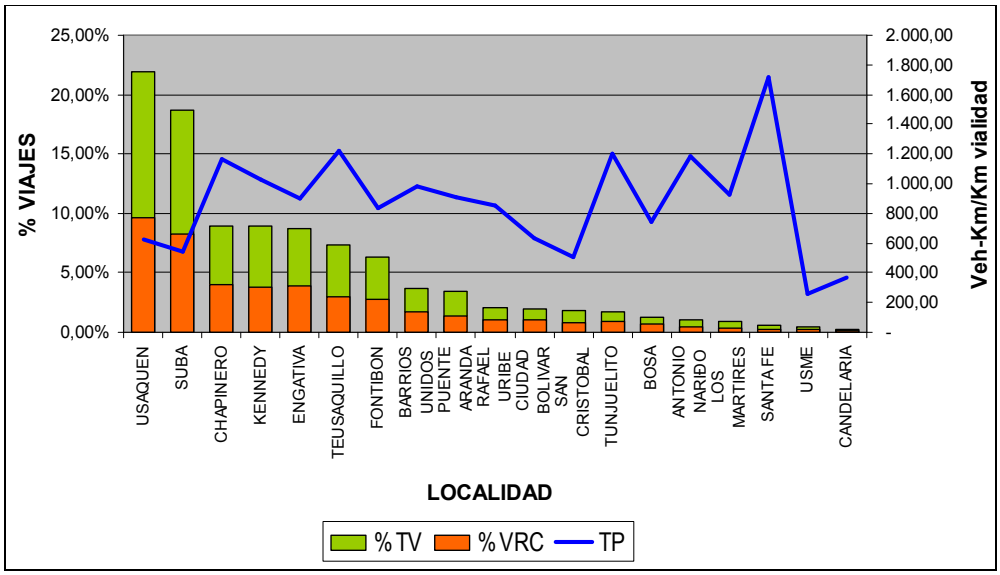
Figura 10-32. Distribución Modal de los Viajes en Bogotá 2005

Nota: Esta figura está calculada considerando los viajes en Alimentador y Articulado de TransMilenio, como un viaje integral

Fuente: : Elaboración propia a partir de EM. STT-DANE. y Encuesta de Transporte Público del DANE

Ahora bien, los viajes en vehículo particular se dan primordialmente hacia las localidades de Usaquén, Suba, Chapinero y Kennedy, entre otras, tal y como se ilustra en la Figura 10-33; zonas que en general cuentan con cobertura de transporte público y además se caracterizar pon tener la mayor densidad de empleo.

Figura 10-33. Destino del Viaje en Vehículo Particular y cobertura del transporte público

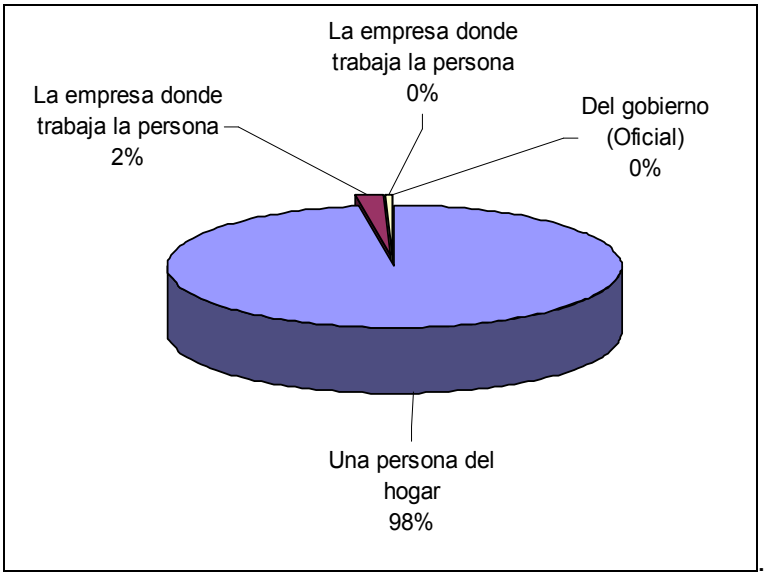


Fuente: Elaboración propia en base a la EM. STT-DANE. 2005

Ahora bien, con relación al perfil del usuario de estacionamiento y el mercado que se genera como consecuencia de éstos viajes tenemos lo siguiente:

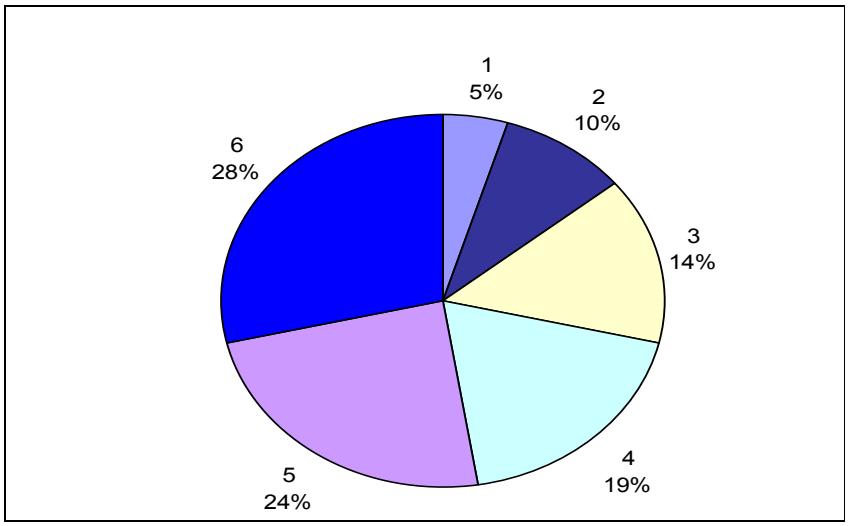
- Propiedad del vehículo: En un alto porcentaje, cercano al 100%, el vehículo es de propiedad de unos de los miembros del hogar, y dichos hogares corresponden a los estratos 3 a 6 en su mayoría; lo cual se observa en la Figura 10-34 y en la Figura 10-36.

Figura 10-34. Propiedad del vehículo.



Fuente: Elaboración propia en base a la EM. STT-DANE. 2005

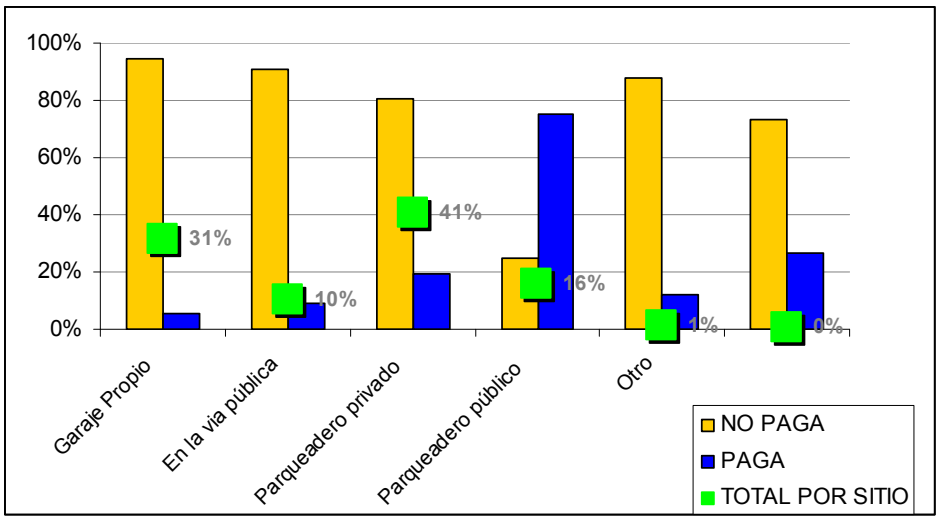
Figura 10-35. Condición socioeconómica.



Fuente: Elaboración propia en base a la EM. STT-DANE. 2005

- Sitio de estacionamiento: Sobresale en este análisis la alta participación del estacionamiento en garaje propio (31%), en parqueadero privado (41%) o en parqueadero público (16%); así como también, el 10% del estacionamiento en vía el cual es prohibido en la actualidad (ver Figura 10-36).

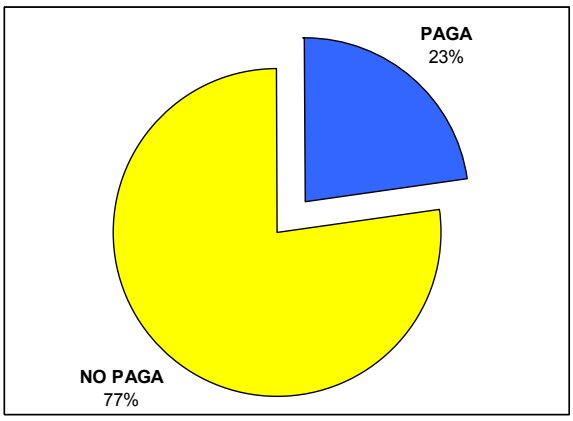
Figura 10-36. Sitio y participación del pago y pago de Estacionamiento



Fuente: Elaboración propia en base a la EM. STT-DANE. 2005

- Condición de pago del estacionamiento: El análisis de los viajes en Vehículo privado como conductor de la encuesta de movilidad, permite concluir que aproximadamente para el 23% de los viajes, el estacionamiento implica un costo para el dueño del vehículo y para el 77% restante no implica costo alguno.

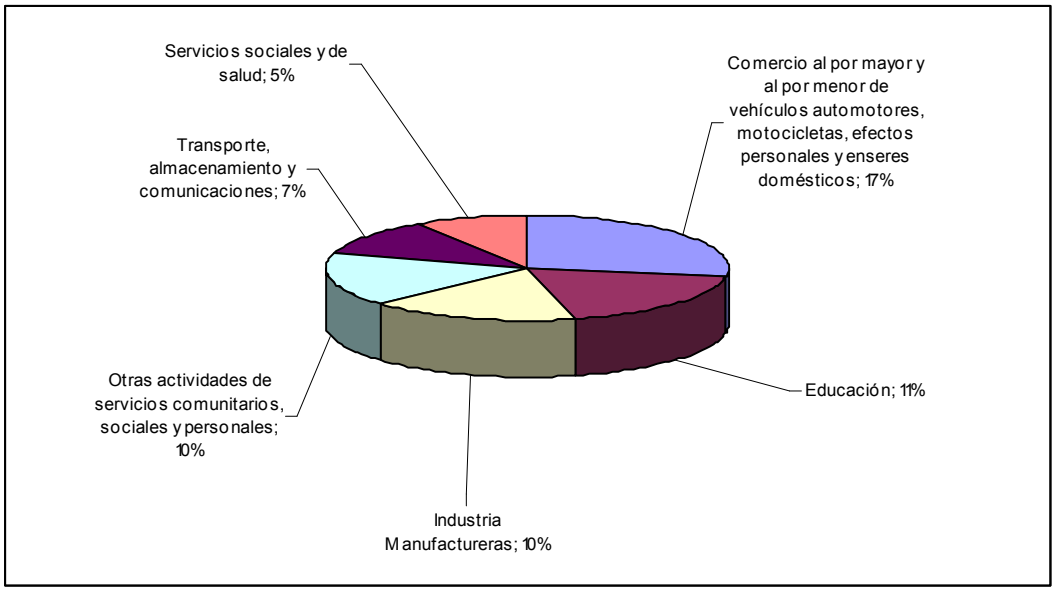
Figura 10-37. Pago por el Estacionamiento (medio 4 de la EM)



Fuente: Elaboración propia en base a la EM. STT-DANE. 2005

- En la Figura 10-38, se ilustra las categorías de los trabajos ejecutados, por quienes realizan el 60% de los viajes en vehículo privado y que no pagan por el estacionamiento. El 40% restante ejecuta trabajos variados que no tienen una participación significativa.

Figura 10-38. Ocupaciones representativas de los viajeros en vehículo privado



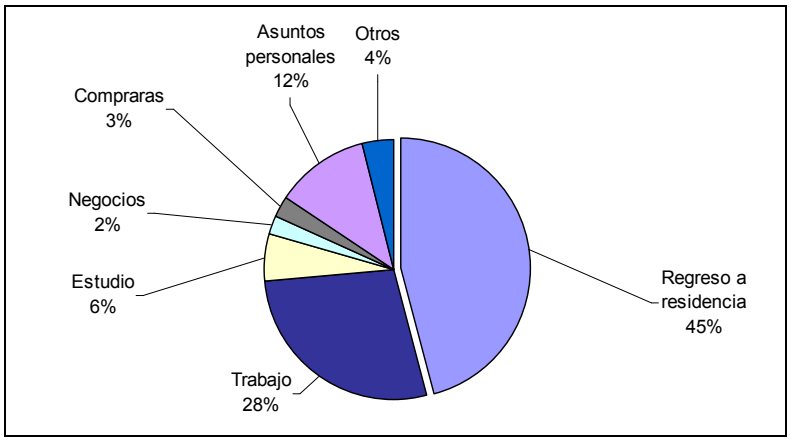
Fuente: Elaboración propia en base a la EM. STT-DANE. 2005

10.1.7 Aspectos Territoriales

De la información de la encuesta se puede concluir que la movilidad en vehículo privado se da sin considerar las condiciones de congestión de los sectores de destino, lo cual se explica, en lo ilustrado en la Figura 10-33, en la cual se observa que el destino de los viajes en este medio, con mayor participación, se dan justamente hacia las localidades de mayor congestión en la ciudad a pesar de existir cobertura de transporte significativa en algunos de dichos sectores; así mismo, que el estacionamiento en las zonas de congestión de alguna forma se está facilitando.

Lo expuesto con relación a las facilidades del estacionamiento se sustenta en los análisis de los datos de la encuesta, referidos al sitio de estacionamiento (ver Figura 10-36) y al pago por estacionamiento (ver Figura 10-37). También es relevante la composición del motivo del viaje, dicha información conlleva a corroborar que en un alto porcentaje dichos viaje podrían hacerse en transporte público.

Figura 10-39. Motivo del Viaje en bicicleta, moto o vehículo privado, según EM

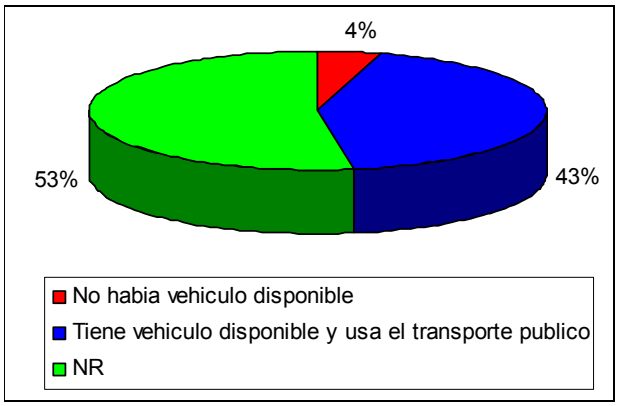


Fuente: Elaboración propia en base a la EM. STT-DANE. 2005

Si lo anterior se complementa con los resultados del análisis de los usuarios de transporte público que son potenciales usuarios del estacionamiento, encontramos lo siguiente:

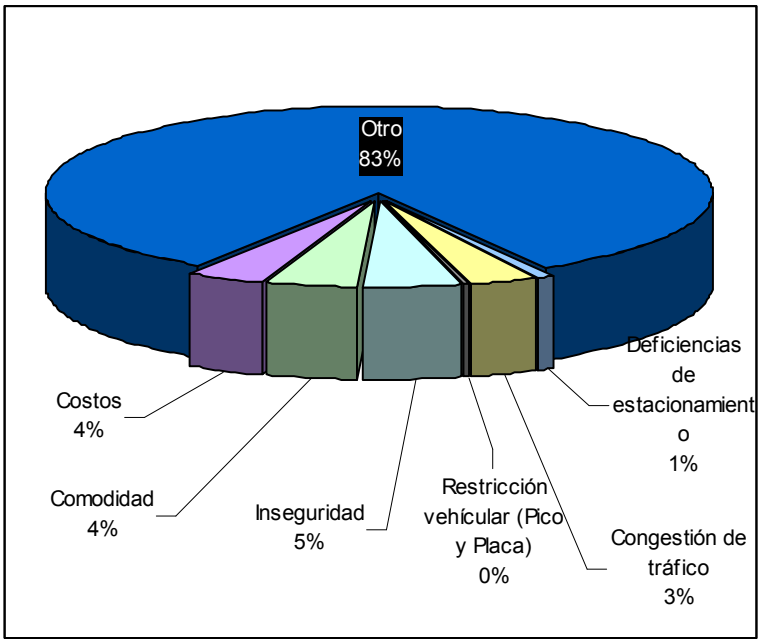
- En la Figura 10-40 se ilustra que el 43% de quiénes respondieron la encuesta en este campo indican que tienen vehículo pero no usan para hacer el viaje. Ahora bien, las razones por las cuales no usan su vehículo corresponden a la falencia de estacionamiento, o por la congestión de los sectores o por restricción de pico y placa tal, y como se ilustra en la Figura 10-41. Lo anterior, es una condición a tener en cuenta en la formulación del modelo futuro de movilidad dado que el funcionamiento articulado entre todos los componentes del sistema de transporte debe darse de manera tal que exista complemento entre ellos.

Figura 10-40. Disponibilidad de Automóvil para realizar el viaje



Fuente: Elaboración propia en base a la EM. STT-DANE. 2005

Figura 10-41. Razón por la cual no usa el Automóvil para realizar el viaje



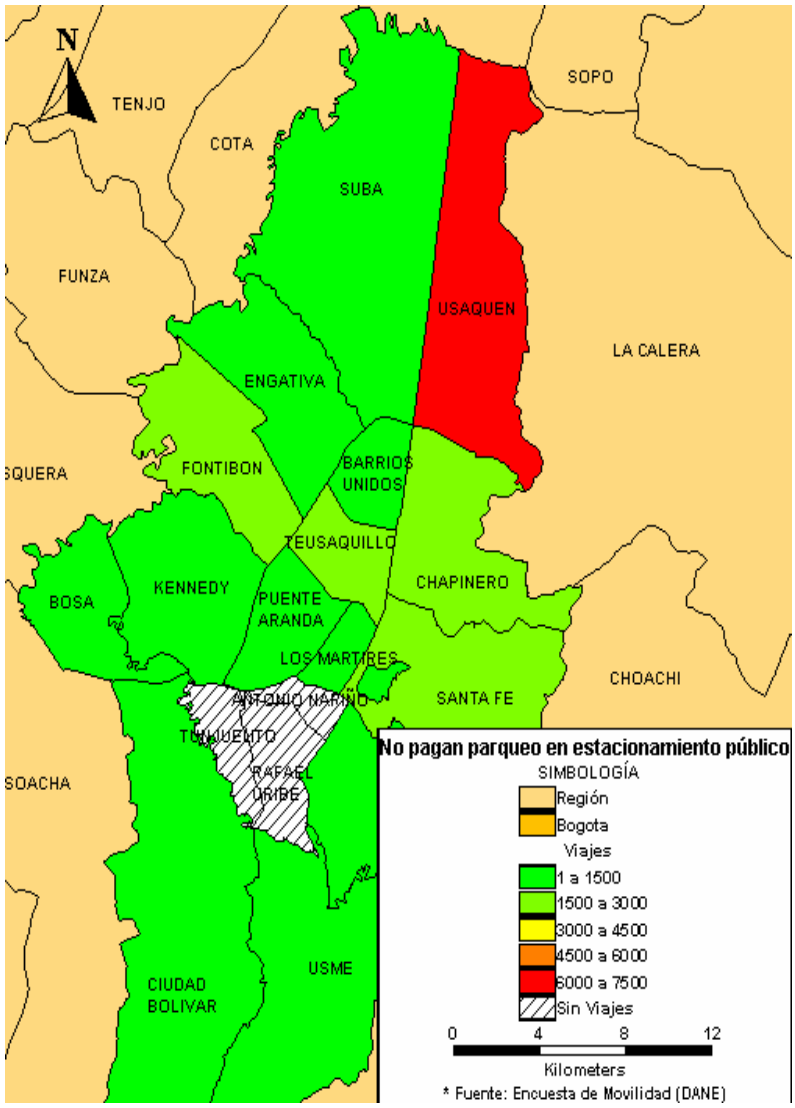
Fuente: Elaboración propia en base a la EM. STT-DANE. 2005

- La proporción de los viajes que realizados en transporte público, a pesar de contar con automóvil como consecuencia de las deficiencias en el estacionamiento, tienen como destino las localidades de Chapinero, Usaquén, Suba, Santa Fe, entre otras, tal y como se ilustra en la Figura 10-42. Se resalta que estas localidades son a su vez las que cuentan con mayor concentración de destino de viajes cuyo motivo principal es el empleo, situación que reafirma la necesidad de planear territorialmente la movilidad buscando que en lo posible el empleo y los servicios se den dentro de las centralidades a efectos de optimizar los viajes ya sea en transporte público o en automóvil privado.

  Lo antes expuesto se explica adicionalmente en los mapas temáticos siguientes, en los cuales se identifica que las zonas de Usaquén, Chapinero, Santa Fe, Fontibón, Engativá, Barrios Unidos, Teusaquillo, Kennedy y Suba, son las afectadas por el estacionamiento de vehículos particulares.

Figura 10-42. Destino del Viaje en Vehículo Privado que No Paga Estacionamiento (se ubica en Estacionamiento Público).

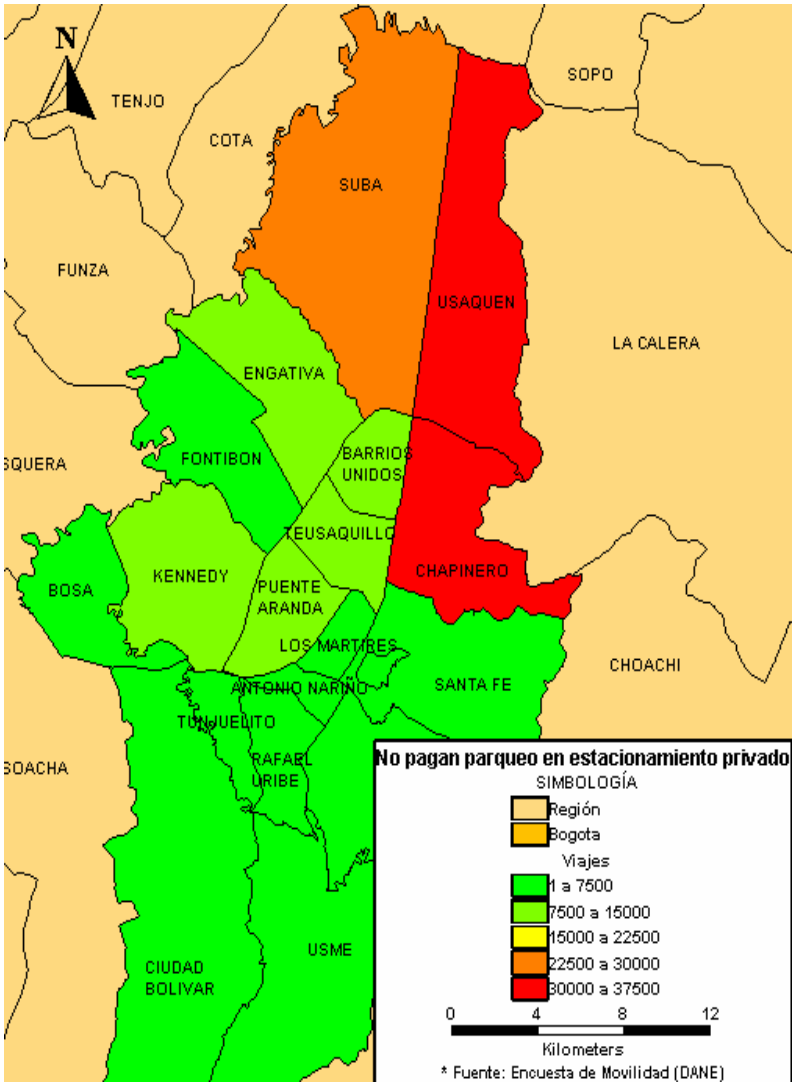
Localidad (Destino)	Total
Usaquén	6,547
Chapinero	2,291
Teusaquillo	2,026
Fontibón	1,890
Santa Fe	1,647
Puente Aranda	1,350
Barrios Unidos	1,339
Suba	1,275
Los Mártires	1,257
Engativá	1,172
San Cristóbal	461
Candelaria	435
Kennedy	303
Bosa	136
Usme	99
Ciudad Bolívar	66
Total	**22,294**



Fuente: Elaboración propia en base a la EM. STT-DANE. 2005

Figura 10-43 Destino del Viaje en Vehículo Privado que No Paga Estacionamiento (se ubica en Estacionamiento Privado).

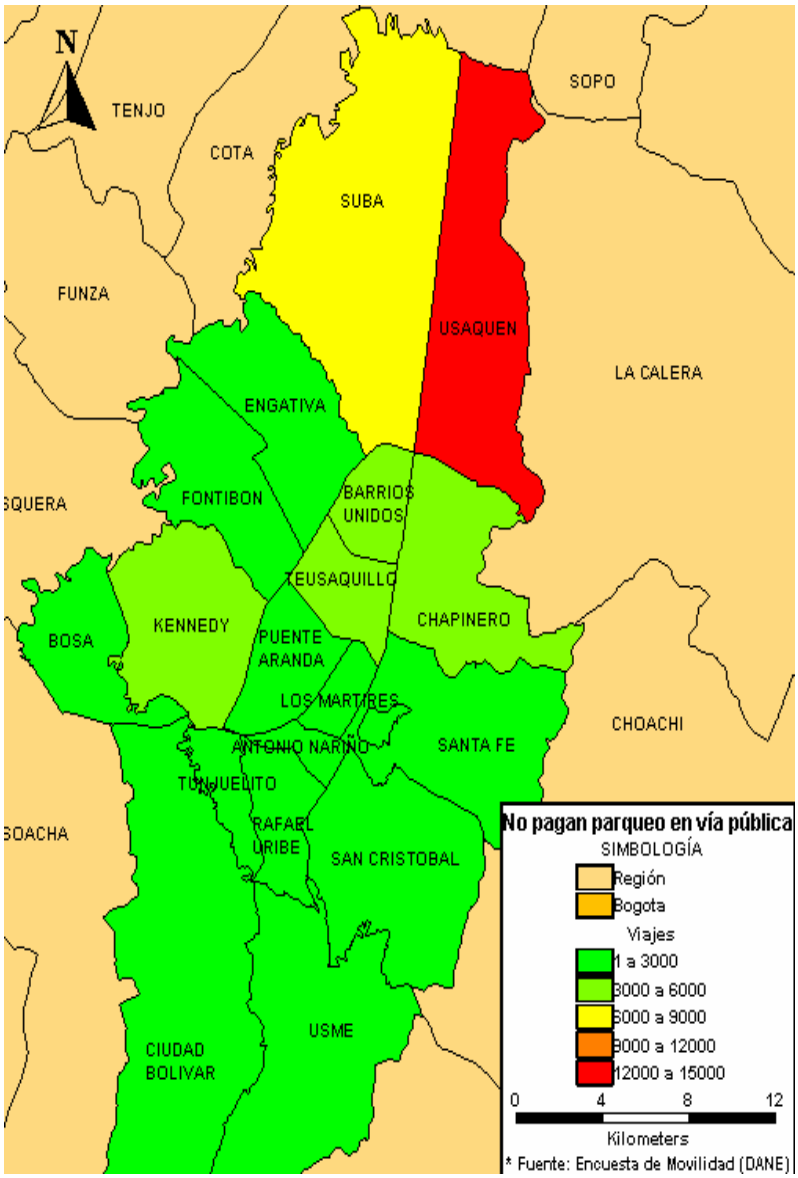
Localidad	Viajes en el Destino
Chapinero	35,081
Usaquen	34,426
Suba	26,050
Teusaquillo	13,433
Puente Aranda	12,111
Barrios Unidos	10,171
Kennedy	9,542
Engativá	9,517
Santa Fe	7,405
Fontibón	7,344
Los Mártires	5,642
Candelaria	3,538
Tunjuelito	3,088
Rafael Uribe	2,269
Ciudad Bolívar	1,599
Bosa	1,419
San Cristóbal	1,388
Antonio Nariño	633
Usme	52
Total	**184,707**



Fuente: Elaboración propia en base a la EM. STT-DANE. 2005

Figura 10-44 Destino del Viaje en Vehículo Privado que No Paga Estacionamiento (se ubica en Vía).

LOCALIDAD	VIAJES EN EL DESTINO
Usaquén	12,548
Suba	7,537
Chapinero	4,433
Teusaquillo	4,154
Kennedy	4,109
Barrios	3,295
Engativá	2,693
Puente	2,260
Fontibón	2,163
Los Mártires	1,927
Santa Fe	1,545
Antonio	1,543
San Cristóbal	1,040
Candelaria	954
Bosa	828
Ciudad	681
Rafael Uribe	514
Tunjuelito	214
Usme	78
Total	52,515



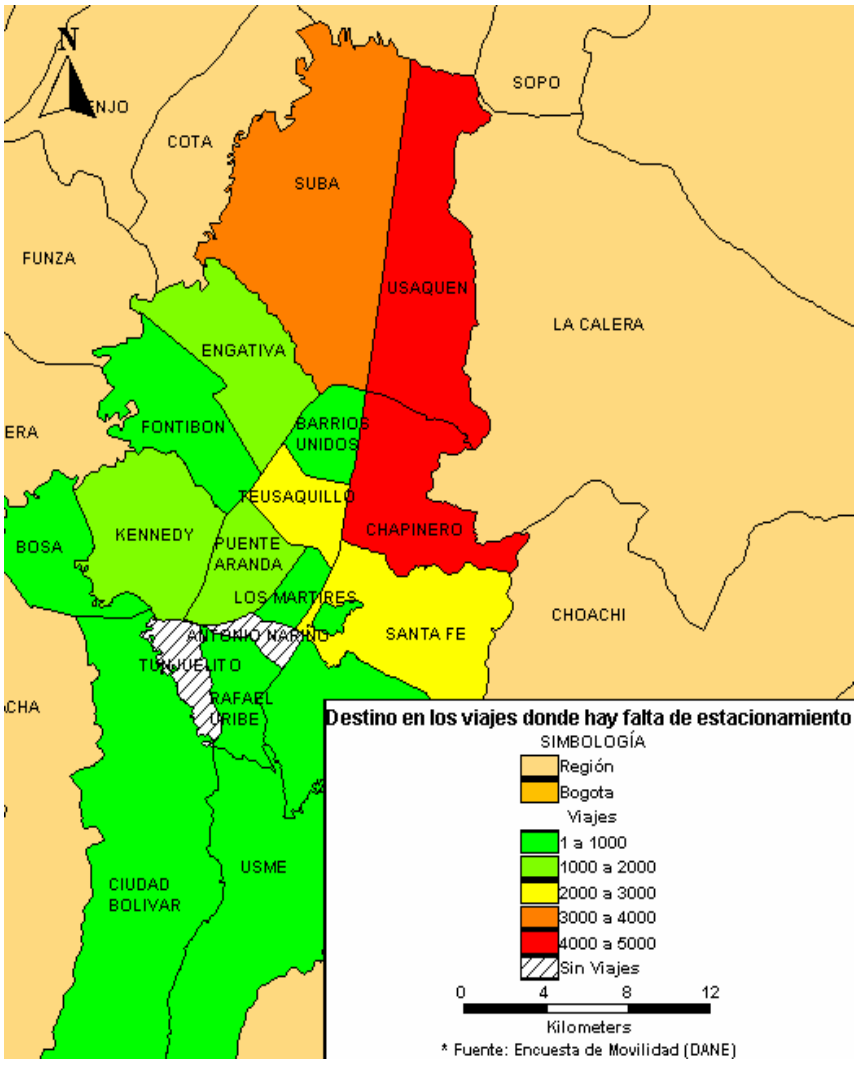
Fuente: Elaboración propia en base a la EM. STT-DANE. 2005

- Para aquellos viajes que se realizan en Transporte Público pero que los viajeros indicaron poseer vehículo privado y no utilizarlo en razón a la deficiencia de estacionamientos tenemos que su destino son las localidades de Santa Fe,

Teusaquillo, Suba, Chapinero y Usaquén; de los cuales se destacan por cobertura de transporte público Santa Fe, Teusaquillo, Suba y Chapinero.

Figura 10-45 Destino del Viaje en donde no se usa Vehículo Privado por Deficiencia de Estacionamientos.

Localidad	Total
Usaquén	4,727
Chapinero	4,047
Suba	3,060
Santa Fe	2,953
Teusaquillo	2,407
Puente	1,656
Engativá	1,540
Kennedy	1,336
Barrios	980
Fontibón	847
Candelaria	827
Los	641
Ciudad	454
Usme	395
Rafael	267
Bosa	93
San	91
Total	**26,321**



Fuente: Elaboración propia en base a la EM. STT-DANE. 2005

10.1.8 Problemas Relevantes

Los principales aspectos que resumen la problemática del estacionamiento en el Distrito que se desprenden del diagnóstico se presentan a continuación.

- Ausencia de un sistema organizado de estacionamientos, lo cual limita el intercambio modal y le impide al Distrito generar recursos por este concepto.
- No se identifica una relación directa en la oferta de estacionamientos (en vía y fuera de vía) y la demanda de los mismos, a pesar de que el POT establece directrices al respecto.
- El esquema tarifario no refleja la congestión generada por los viajes hacia las zonas de alta densidad.
- Los estacionamientos en general tienden a ser pequeños (40 a 50 cupos) y de baja inversión (lotes a nivel); la oferta es de carácter temporal.
- Los estacionamientos no complementan ni están articulados con el sistema de transporte público.
- Alta densidad de oferta en la zona centro de mayor congestión; la oferta está relacionada con usos de suelo comercial y de oficinas.
- El estacionamiento en vía no se cobra de manera formal.
- No se cuenta con la definición de las especificaciones técnicas para la red de estacionamientos en vía (uso particular y zonas especiales) en el marco de los proyectos integrales de espacio público.
- Se evidencia dispersión de las funciones relacionadas con la formulación de política, la planeación y la gestión para la administración del sistema.

10.2 FORMULACIÓN ESTRATÉGICO DEL PLAN

10.2.1 Enfoque Estratégico

La formulación de la política y las estrategias del POE, debe armonizar la visión y las políticas que el modelo de movilidad futuro formula y a las cuales les aportará con su implementación.

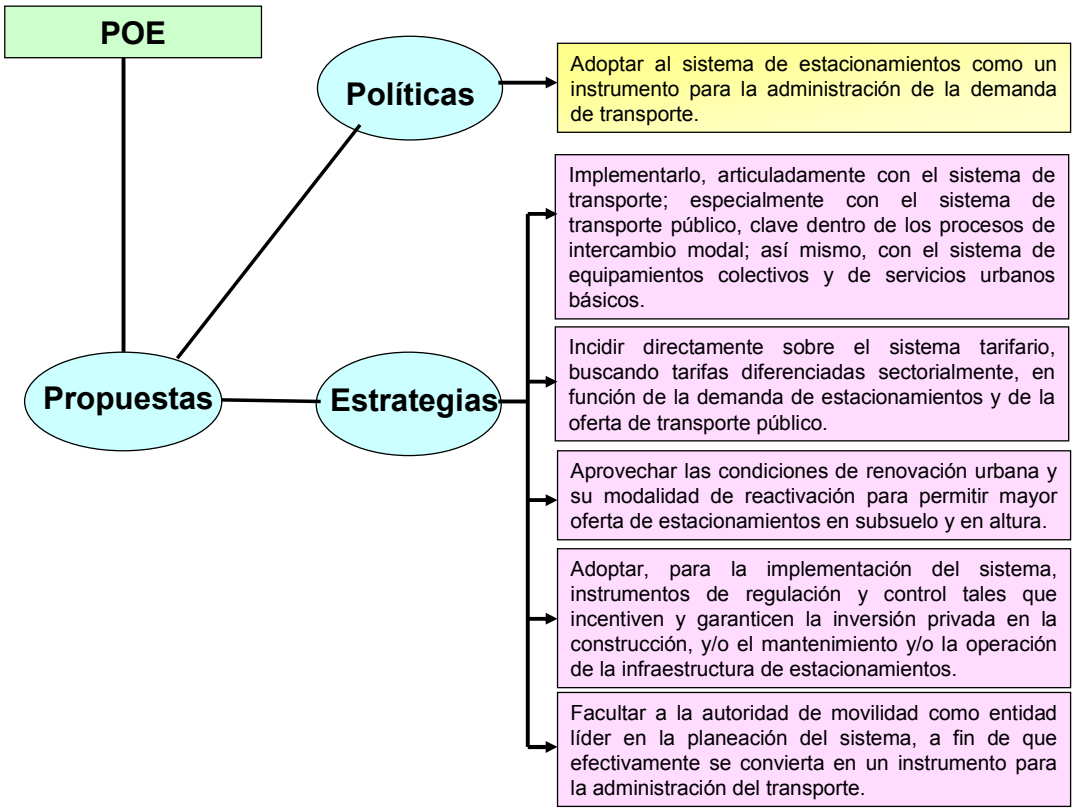
- *Movilidad sostenible:* La movilidad como un derecho de las personas, en condiciones de seguridad, contribuyendo a mejorar su calidad de vida.
- *Movilidad competitiva:* La movilidad se rige bajo principios de efectividad en el uso de sus componentes para garantizar la circulación de las personas y de los bienes bajo criterios de logística integral.
- *Transporte Público eje estructurador:* Conferir al transporte público y a todos sus componentes el papel de eje estructurador del sistema de movilidad.

  Racionalizar el uso del vehículo particular mediante estrategias dirigidas al aumento de la ocupación vehicular y al manejo de la demanda de viajes en este tipo de vehículo.

- *Integración modal:* Articular los modos de transporte para facilitar el acceso, la cobertura y la complementariedad del sistema de movilidad urbano, rural y regional.
- *Movilidad inteligente:* Desarrollar el sistema de información y la plataforma tecnológica necesarios para la gestión entre los actores y los componentes de la movilidad.
- *Movilidad socialmente responsable:* Los efectos negativos relacionados con la movilidad son costos sociales que deben ser asumidos por el actor causante.
- *Movilidad Enfocada en Resultados*. Adoptar un modelo de gestión gradual para logar los objetivos del plan bajo un principio de participación.

En este sentido, en la Figura 10-46 contiene la política y las estrategias para el plan de ordenamiento de estacionamientos (POE).

Figura 10-46 Políticas y estrategias del POE



Fuente: Elaboración propia

10.2.2 Planteamiento Técnico

A continuación se establece el planteamiento técnico de cada una de las estrategias:

10.2.2.1 Articulación con el sistema de transporte

Implementar articuladamente el sistema de estacionamientos con el sistema de transporte, en especial con el sistema de transporte público. Así mismo, articular el sistema de estacionamientos con el sistema de equipamientos colectivos y de servicios urbanos básicos.

Esta estrategia, es clave dentro de los procesos de intercambio modal, para ello se debe definir, priorizar y ubicar proyectos estratégicos relacionados con estacionamientos públicos de alta capacidad, en función de una óptima ocupación y funcionalidad, que incluya la interconexión de medios y modos de transporte, de los cuales a continuación se describen los de mayor relevancia.

- Dotar a la ciudad de estacionamientos en la periferia para permitir la integración e intercambio modal. Estos estacionamientos formarán parte de la infraestructura básica que se construirá con el objeto de incentivar el uso del transporte público; la cual deberá contar con áreas especializadas de estacionamiento para vehículos de carga, de pasajeros y de particulares como respuesta a las estrategias y proyectos establecidos en el Plan de Ordenamiento Logístico – POL-, en los intercambiadores modales de transporte público intermunicipal a transporte masivo – IMIT – y en los intercambiadores modales de automóvil a transporte masivo – IMAT.

  Para los usuarios de este último, el IMAT, se buscará mediante un modelo económico -financiero que los costos de estacionamiento se adicionen a la tarifa por el uso de transporte público, de tal manera que la misma sea una tarifa integral: atractiva para el vehículo particular y viable para el operador. Para la operación de los estacionamientos se deberán establecer mecanismos de control de tal manera que siempre se dé el acceso (o la salida) desde los intercambiadores modales.

- Dotar a la ciudad de estacionamientos en la proximidad a los puntos de integración e intercambio modal internos. Dentro del área de influencia directa de las zonas de intercambio modal –del sistema integrado de transporte público (SITPM), se impulsará el desarrollo de estacionamientos de alta capacidad de tal manera que en estos puntos de intercambio se promueva el intercambio modal del automóvil hacia el transporte público.

  Estos estacionamientos serán de uso público y el conductor de vehiculo tendrá una tarifa preferencial (en lo posible integrada a la del SITPM) para los usuarios que hagan el intercambio modal automóvil-transporte público. Su validación se

realizará mediante controles electrónicos, para establecer mediante un tiempo prefijado que el usuario proviene de un sistema de transporte masivo.

- Dado que el sistema integrado de transporte público es el eje estructurante del sistema de movilidad, y que el estacionamiento funcionará articuladamente con él, deberá restringirse la oferta de estacionamientos en las zonas de alta congestión una vez el sistema integrado de transporte público entre en funcionamiento y cubra dichas zonas. Para ello, debe buscarse la implementación de medidas para que el ejercicio de la actividad comercial se dé siempre que el estacionamiento atienda los condicionamientos urbanos y de movilidad del sector.

10.2.2.2 Oferta de estacionamientos a nivel de centralidades

- Implementar una Red de estacionamientos fuera de vía haciendo uso de los mecanismos de renovación urbana.

  En sectores donde se demuestre que la cobertura del transporte público no es la adecuada y que, luego de estudios específicos, la demanda de estacionamientos es alta, se promoverá la construcción de estacionamientos de alta capacidad, bajo condiciones y especificaciones que no alteren las condiciones de movilidad del sector.

  Caso contrario aplicará en sectores donde se demuestre alta demanda de estacionamientos y una cobertura de transporte público adecuada; la oferta de estacionamiento será baja y su tarifa se verá incrementada. Los recursos obtenidos de esta manera irán al Fondo de compensación de estacionamientos, el cual los redistribuirá dentro del sistema.

  - Estacionamiento de alta capacidad: Para la localización de los puntos donde se necesitarán estacionamientos de alta capacidad, se definieron sectores en los cuales no habrá cobertura de transporte público. Estos sectores se definieron a partir de la determinación la zona cubierta como aquella que hace parte de una banda de 500 metros para cada corredor jerarquizado de transporte público.

    Teniendo en cuenta lo anterior, se pueden observar los espacios no cubiertos, los cuales son sectores potenciales para establecer estacionamientos de alta capacidad fuera de vía; tal como lo muestra la Figura 10-47. En dicha figura podemos observar también que los estacionamientos periféricos, explicados con detalle en el componente de Plan de Intercambiadores Modales, hacen parte de los complejos de integración modal (CIM).

    Es necesario aclarar que la ubicación exacta y capacidad de los estacionamientos de alta capacidad son aspectos que deben definirse con base en estudios específicos.

Figura 10-47. Propuesta localización de Estacionamientos fuera de vía

Fuente: Elaboración propia

En la construcción de estos estacionamientos se deberán aprovechar las condiciones de renovación urbana y su modalidad de reactivación para permitir mayor oferta de estacionamientos en subsuelo y en altura. Esto en aras de que por cada “n” unidades renovadas se disponga de una unidad habilitada para estacionamiento.

Estos proyectos deberán obedecer a una gestión inmobiliaria que involucre la reorganización de las actividades desarrolladas en la centralidad y que

contribuyen afectando la movilidad. La gestión inmobiliaria del sector puede inicialmente ser de iniciativa del Distrito para posteriormente darle vía libre al sector privado.

- Estacionamientos de establecimientos de uso específico y actividades ya consolidadas, principalmente centros educativos, de culto, de salud, de bienestar social y de cultura. Para estos estacionamientos se proponen dos medidas:

  Aquellos, que de acuerdo con el licenciamiento urbano, no les fue solicitado contar con un área para estacionamientos y que en la actualidad no les es posible disponer dicha área, se les deberá permitir dicha actividad en zonas adecuadas para tal fin. Esto conlleva la implementación de estacionamientos bien sea fuera de vía o en vía, dependiendo de las condiciones del sector, definidas por el respectivo Plan de Regularización y Manejo y la articulación de estos con las redes peatonales.

  Para los nuevos establecimientos se deberá exigir un área disponible para el estacionamiento del medio de transporte, acorde con la normatividad urbana y con las condiciones de movilidad del sector.

  Para el estacionamiento de vehículos de transporte turístico en sectores específicos de la ciudad que por su valor histórico, cultural y arquitectónico tengan baja movilidad, se propone que los vehículos se estacionen en la periferia de una zona previamente delimitada, de tal manera que ello haga más eficiente la movilidad dentro de la zona.

  El estacionamiento en estos casos debe ser reglamentado para que se realice fuera de vía, en los estacionamientos ofertados dentro de la centralidad, los cuales a su vez deberán articularse con la red peatonal y de transporte público que permita el acceso a la zona de destino final.

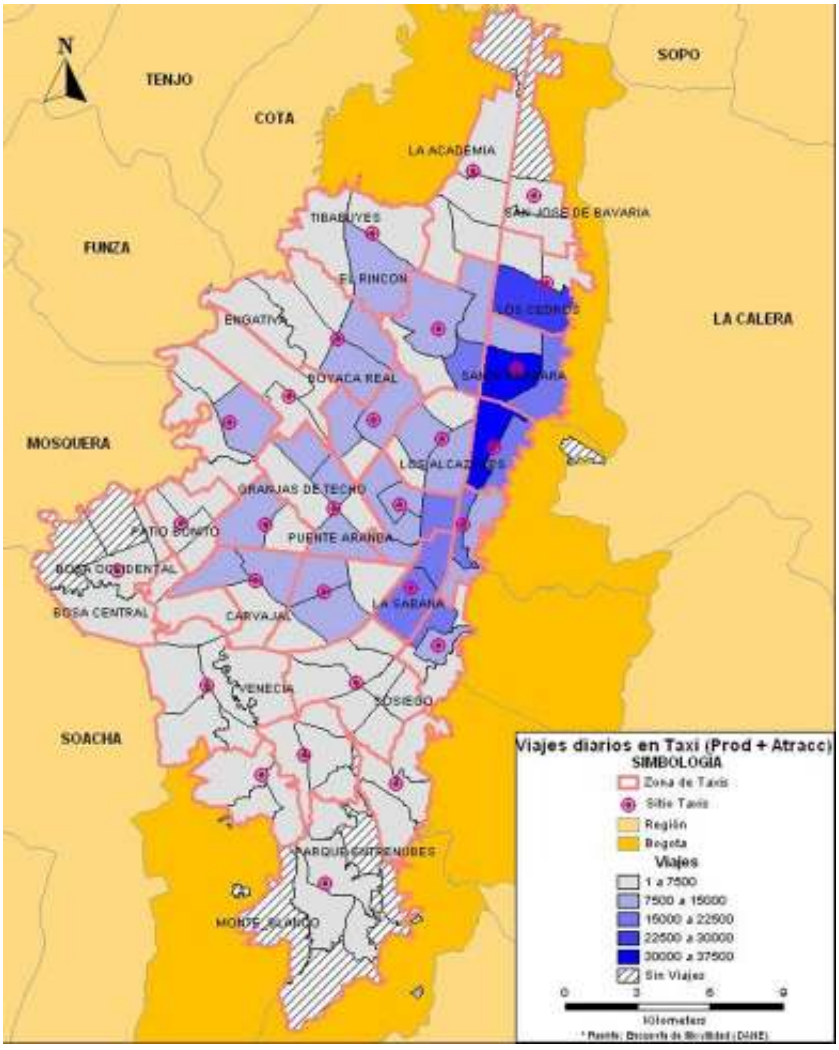
- Para los estacionamientos fuera de vía vinculados a usos comerciales y dotacionales de escala urbana y zonal con ingreso permitido al público deberá solicitársele que elabore *estudios de demanda y atención de usuarios que demuestren que su operación no producirá colas de vehículos sobre las vías públicas en las horas de más alta demanda*, los cuales deberán ser revisados por el solicitante del permiso, periódicamente, de manera tal que se garantice a la autoridad de tránsito, durante todo el periodo de vigencia del establecimiento, que con su funcionamiento no se producirán *colas de vehículos sobre la vías públicas en las horas de más alta demanda;* siendo ello requisito fundamental para mantener vigente el permiso de operar dicho estacionamiento.

- Estacionamiento de transporte publico individual: Para este tipo de estacionamiento se propone dotar la ciudad de estacionamiento fuera vía donde los vehículos de servicio de transporte público individual pueden desarrollar su actividad como complemento a las de intercambio modal. Con este

planteamiento se busca concentrar la oferta de este servicio de tal manera que la respuesta a la demanda de este modo se de en forma organizada y sin invadir el espacio público.

Basados en el promedio de viajes diarios producidos y atraídos de transporte público individual, se determinó una primera propuesta de ubicación de las zonas amarillas fuera de vía, las cuales se identifican el la Figura 10-48.

Figura 10-48. Propuesta localización de Estacionamientos para el Transporte Público Individual



Fuente: Elaboración propia en base a Encuesta de Movilidad DANE-STT

- Red de estacionamientos en vía. Serán estacionamientos para uso temporal, su implementación deberá darse siempre como complemento al estacionamiento fuera de vía (es decir, para atender la demanda no atendida por el estacionamiento fuera de vía) y se deben organizar en cuatro tipos a saber:
  - Zona de residentes: Lugares de estacionamiento en vía, en vías de la malla vial local secundaria donde se presente un uso de suelo residencial; podrán ser utilizados por los residentes quienes deberán asumir el costo del dispositivo electrónico de control y una cuota por el derecho al mismo. Estos estacionamientos se establecerán con base en estudios específicos.
  - Zonas de comercio zonal y vecinal en temporadas específicas: Lugares de estacionamiento establecidos en algunas vías de la red vial local e intermedia de la ciudad, los cuales obedecen a un complemento de la demanda no atendida por los estacionamientos fuera de vía. Estos estacionamientos se establecerán con base en estudios específicos.

    El uso de este estacionamiento tendrá una tarifa, la cual variará en función del periodo de uso; y deberá operar articuladamente con el estacionamiento fuera vía. Se requiere la realización de estudios para la identificación de estos sectores.

    Uno de los mecanismos que facilita la efectividad para la operación de los estacionamientos fuera de vía y del estacionamiento en vía es el de incluir, junto con la construcción, u operación o concesión de los estacionamientos fuera de vía, la explotación de las zonas de estacionamiento en vía. Esto puede ir acompañado de obligaciones del gestor tales como:

    a. Aprovisionar de controladores de estacionamiento automáticos.

    b. Inversión en equipos tales como cámaras que pueden ser usados como detectores de infracciones (ver. Artículo 137 Ley 769 de 2002) o simplemente para coordinar a los operadores de grúas en coordinación con la Secretaría de Tránsito.

    La implementación puede darse mediante la división de la inversión privada, es decir, que no haya un único gestor privado en una zona determinada, para poder establecer mediciones comparativas, y finalmente, implantar el programa en forma progresiva, exigiendo un nivel dado de inversión inicial, que conforme llene las expectativas de servicio (demanda mínima esperada) e ingresos (recuperación de inversión), se extienda. Estas medidas deben facilitar la sostenibilidad del negocio.
  - Zonas de cargue y descargue: Este estacionamiento se dotará en vía para aquellos establecimientos cuyo uso sea “comercio zonal” o “comercio vecinal”; estará sujeto a restricciones de hora y de sector de vía, dichas restricciones

deberán obedecer al resultado de estudios específicos que se realicen donde se identifiquen los períodos de menor volumen vehicular en la zona.

El estacionamiento para aquellos establecimientos que se clasifiquen bajo el uso "comercio metropolitano" y "comercio urbano" deberá ser dotado por el establecimiento conforme a la normatividad vigente. Le corresponderá a la Autoridad del sistema el control y la verificación de la vigencia de la regulación aplicable.

Un aspecto aplicable a este tipo de estacionamientos es que en todos ellos deberán dotarse, proporcionalmente, cupos especiales para personas de movilidad reducida, acordes con la normatividad vigente.

Esta red de estacionamientos demandará la ejecución de estudios específicos a fin de que su implementación efectivamente se realice por sectores y en vías (malla vial loca y en algunos casos intermedia) donde no se afecte la movilidad; deberá estar dotado de un adecuado sistema de control, definidas las horas de restricción y las tarifas correspondientes.

Un aspecto importante a tener en cuenta en el desarrollo de este componente es el de implementar una zonificación o sectorización buscando la homogeneidad de las mismas en función de la localización geográfica, las actividades socioeconómicas y las características urbanísticas.

10.2.2.3 Explotación económica del espacio público

La explotación del espacio público prevista en el decreto 215 de 2005 deberá darse en el marco de las políticas del plan maestro de movilidad, cuando dicha explotación incida en la movilidad (caso específico de los zonas de estacionamientos de cesión, paraderos, andenes, puntos de encuentro entre otros).

10.2.2.4 Sistema tarifario

Se plantea incidir indirectamente sobre el sistema tarifario, buscando tarifas diferenciadas sectorialmente, en función de la demanda de estacionamientos, la oferta de transporte público, el grado de congestión del sector y aspectos socioeconómicos del sector (uso predominante, actividad, estrato, etc.). Este mecanismo, además de ser un instrumento que aporta en la administración de la demanda del transporte, servirá para recaudar los recursos necesarios que permitan la implementación sostenible del servicio (conformación de un fondo que permita redistribuir equitativamente los recursos percibidos por el distrito dentro del mismo sistema y recuperación de la inversión). Para incidir indirectamente en la estructura tarifaria se proponen tres estrategias:

- Exigir mayores especificaciones para los cupos ofertados y para las condiciones de acceso y operación del estacionamiento fuera de vía localizado en zonas de alta congestión; y viceversa en aquellos sectores de menor congestión.
- Implementar una variación en el ICA para aquellos que ejerzan esta actividad, estos recursos serán manejados de manera tal que su recaudo viabilice financieramente a todo el componente.
- La tarifa del estacionamiento en la vía pública debe considerar el tipo de uso del suelo, las actividades y la dinámica misma de la ciudad.

Por otro lado, se deberán evaluar los impactos y conveniencias de fijar las tarifas de los parqueaderos públicos por parte del Gobierno Distrital o efectuar la regulación tarifaria de los parqueaderos públicos bajo un esquema de tarifa vigilada, así como otras alternativas de definición de tarifa en esta actividad económica. Estas deberán ser estudiadas detalladamente antes de cualquier implementación y se deben incluir en el análisis todos los tipos de parqueaderos públicos fuera de vía clasificados por el POT que pertenecen a la Red de Estacionamiento Públicos.

10.2.2.5 Instrumentos de regulación y control

Adoptar para la implementación del sistema, instrumentos de regulación y control tales que incentiven y garanticen la inversión en la construcción, mantenimiento y operación de la infraestructura de estacionamientos.

La totalidad de los estacionamientos deberán estar articulados con el Sistema Inteligente de Transporte propuesto dentro del Sistema de Logística de Movilidad, buscando con ello el seguimiento al cumplimiento de las medidas que apuntan a las estrategias planteadas.

Mediante una coordinación a nivel institucional, se propone que las actividades de planeación, regulación y control estén centralizadas en la Secretaria de Tránsito de tal manera que no exista dispersión y en algunos casos duplicidad de funciones. Le corresponderá a esta Institución la implementación, seguimiento y gestión del POE. Como aspecto fundamental para la adecuada implementación de la estrategia planteada deberá adelantar los proyectos específicos que se enuncian a continuación:

- Reglamentar la operación del Fondo de Estacionamientos. Orientar las inversiones en parqueaderos dada la captación de recursos del Fondo por el Pago Compensatorio de Estacionamientos. Decreto 323 de octubre 8 d 2004, "Por medio del cual se reglamenta el Fondo para el Pago Compensatorio de Cesiones Públicas para Parques y Equipamientos y el Fondo para el Pago Compensatorio de Estacionamientos" y Decreto 037 de febrero 10 de 2004, “Por el cual se reglamenta el funcionamiento de los Fondos para el Pago

Compensatorio de Cesiones Públicas para Parques y Equipamientos, y para el Pago Compensatorio de Parqueaderos.")

- Planear y regularizar las condiciones operacionales de todos los estacionamientos a partir de los principales generadores de tráfico (Por tipo de uso) considerando las condiciones de la movilidad de la zona de influencia, previamente fijados los lineamientos para la regularización de la oferta de estacionamientos públicos fuera de vía que no cumplen con los requisitos para la prestación del servicio. Complementariamente se deben definir modelos específicos de generación – atracción para los principales generadores de tráfico (por tipo de uso), que permitan planear y regularizar las condiciones operacionales de los mismos, que caracterice el componente de estacionamiento. La generación de modelos se podrá realizar a través del seguimiento y estudio al comportamiento de la demanda de viajes a estos grandes centros generadores de tránsito existentes y con ello calibrar modelos analíticos y/o estadísticos para la cuantificación de la demanda de estacionamientos específicamente. Para este efecto se recomienda seguir los lineamientos metodológicos contenidos en el libro "Trips Generation Handbook" ITE. Institute of Transportation Engineers.

  Adicionalmente se propone, la identificación, estudio y propuesta de solución en función de una regularización a corto plazo de las áreas que actualmente son críticas en el tema de estacionamiento, tales como Paloquemao, Restrepo, Teusaquillo, Zona Industrial, Alquería, etc. Como también se deben tener en cuenta las prioridades establecidas en el POT relacionadas con importantes equipamientos metropolitanos, como los siguientes: Centro Administrativo Distrital (CAD), Alcaldías Locales, Centros de Atención del Distrito Especial (CADES), Central de Abastos-Corabastos, Terminal de Transporte Urbano, Estadio Nemesio Camacho El Campín y Coliseo Cubierto, Parques de escala metropolitana, urbana y zonal, Grandes Bibliotecas Públicas, Estación de la Sabana, Conjunto de universidades localizadas en el centro de la ciudad, Sobre grandes ejes metropolitanos particularmente en las carreras 13 y 15, y Zona del funicular.
- Revisar y formular los criterios para el establecimiento de cupos de estacionamiento al interior de los predios para equipamientos específicos de tal manera que la normatividad urbana y las condiciones de movilidad sean condicionantes primordiales. Como parte del proceso en la definición de cupos, se debe tener presente la necesidad de regularizar y exigir cuotas de estacionamiento al interior de los predios para casos específicos de colegios, universidades y clínicas.
- Formular criterios para definición de proyectos relacionados con estacionamientos públicos de alta capacidad.

- Actualizar y definir las especificaciones técnicas mínimas que deben tener los diseños de los parqueaderos vinculados al uso público y privado (rampas, accesos, señalización interna y externa, etc.) considerando la estrategia del esquema tarifario propuesto y las condiciones de movilidad prevalecientes.

  En este proyecto es necesario también definir los parámetros técnicos de diseño para las edificaciones de parqueaderos en zonas de *conservación urbanística*, generalmente restringida, en las cuales se desarrollan actividades económicas, generadoras de altos indicadores de uso de estacionamiento y cuya infraestructura vial se encuentra limitada para ofrecer alternativa de estacionamiento en vía pública.

  En la fijación de los parámetros técnicos de diseño (que incluya la señalización exterior e interior) de los parqueaderos públicos, se debe tener en cuenta las diferentes tipologías (en altura, en subsuelo, a cielo abierto) establecidos en la normatividad vigente.
- Formular las especificaciones técnicas para el establecimiento de zonas de estacionamiento en vía pública, teniendo en cuenta el tipo de zona estacionamiento en función de la regulación de la oferta y demanda del componente de estacionamiento a nivel sectorial y la protección de áreas impactadas por el desarrollo de actividades económicas en sus inmediaciones.
- Articular el subsistema de estacionamientos con el sistema inteligente de tráfico. Dentro de dicha articulación se debe tener presente la necesidad de evaluación de alternativas de medios de información sobre la oferta y demanda de estacionamientos en tiempo real, de tal forma que permita monitorear la evolución del componente de estacionamientos públicos, para la toma de decisiones sobre esta materia, bien sea en un enfoque de planeación, diseño o información al usuario. También se considera importante realizar un análisis de alternativas y planteamiento de esquemas sostenibles de regulación y control del estacionamiento irregular en el espacio público, así como la fijación de los procesos a seguir en los casos en que el desarrollo de las actividades económicas de los predios afectan la movilidad. En efecto, en el planteamiento del sistema de logística de la movilidad, se ha incorporado la articulación de la operación y control de los estacionamientos en el sistema de transporte inteligente, como un componente importante no solo para la operación de los mismos sino también para su control con el fin de minimizar, a futuro, el impacto al tránsito.

10.2.2.6 Autoridad Líder en la planeación del sistema

Facultar a la autoridad de tránsito como entidad líder en la planeación del sistema, a fin de que efectivamente se convierta en un instrumento para la gestón del transporte, esta planeación debe fundamentarse en las condiciones de movilidad y

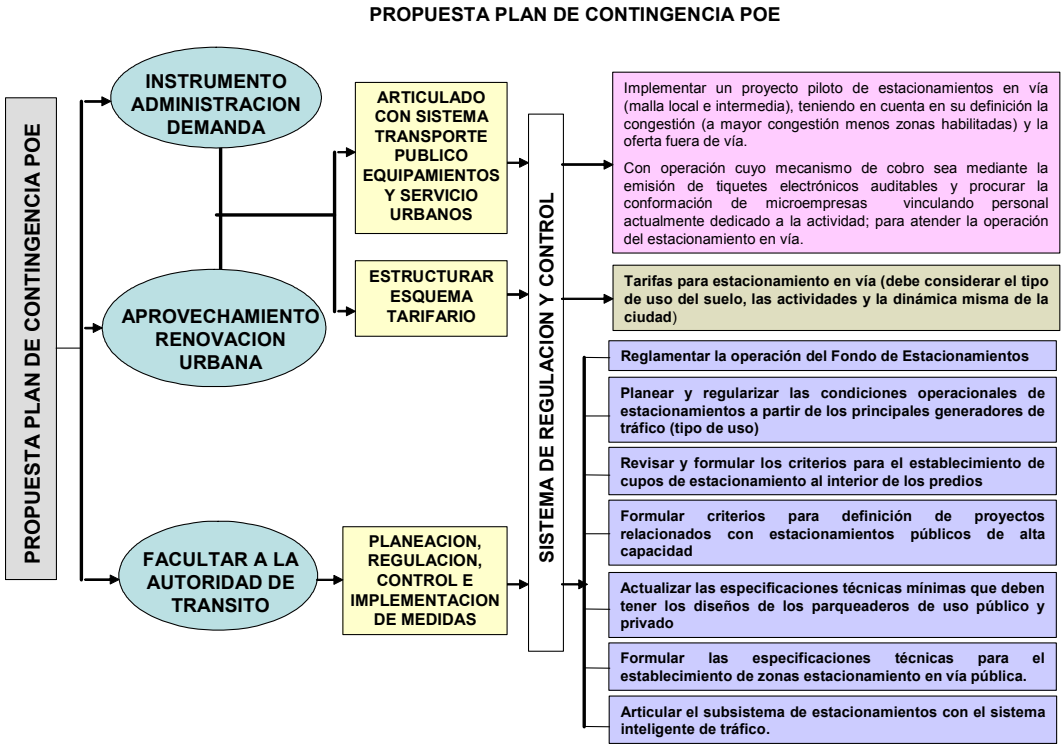
en las condiciones urbanas prevalecientes. El plan de ordenamiento de estacionamientos deberá propiciar la consolidación del modelo de desarrollo territorial, haciendo énfasis en los usos del suelo; así mismo, requiere de un ajuste a la estructura institucional para adelantar la implementación tanto en el ámbito de la planeación del sistema como en su gestión.

Así mismo, entre los aspectos prioritarios que den soporte técnico a la gestión Institucional, se requiere de la implementación de proyectos que definan especificaciones técnicas acordes con el esquema planteado y el ajuste de los elementos fundamentales en el proceso de gestión del sistema (especialmente en lo relativo a la reglamentación de estacionamientos de carácter dotacional).

10.2.2.7 Plan de Contingencia POE

Teniendo en cuenta que la propuesta del POE se fundamenta en la Integración del Transporte Público y que las condiciones de oferta y demanda actualmente, no están equilibradas, se propone como plan de contingencia para mitigar la situación, la siguiente propuesta (ver Figura 10-49), la cual tiene los mismos fundamentos de la propuesta a largo plazo.

Figura 10-49. Propuesta Plan de Contingencia POE



PROPUESTA PLAN DE CONTINGENCIA POE

Fuente: Elaboración propia

10.2.3 Beneficios y Beneficiarios Esperados

Los beneficiados con el desarrollar el Plan de Ordenamiento de Estacionamientos serán todos los habitantes de la ciudad de Bogotá y los habitantes de municipios aledaños que utilizan cualquier medio de transporte para realizar sus viajes a Bogotá. De manera especifica.

A continuación se citan los beneficios que puede traer el desarrollo de las estrategias y proyectos del Plan:

- Mejora de los indicadores de movilidad como consecuencia de la menor congestión:
  - ✓ Ahorros en tiempos de viaje
  - ✓ Mejora en los niveles de servicio del tránsito
- Facilidades para la intermodalidad
- Mejoramiento de la productividad

Las estrategias y proyectos del Plan de Ordenamiento de Estacionamientos apoyan las siguientes estrategias ambientales.

- Disminuir la demanda de transporte con la consecuente reducción de congestión y contaminación atmosférica.
- Optimizar el ordenamiento del territorio.
- Incentivar la intermodalidad.
- Promover los modos no motorizados de transporte.

La propuesta del Plan de Ordenamiento de Estacionamientos aquí planteada apoya la siguiente estrategia de Seguridad Vial.

- Mejorar las condiciones de operación de la infraestructura vial, cuyo manejo adecuado puede reducir este componente del riesgo de accidentalidad.

10.2.4 Viabilidad Legal

En esta sección se describen los soportes existentes, y las acciones necesarias desde el punto de vista normativo, para acometer el Plan de Ordenamiento de Estacionamientos, en especial sobre aspectos como dotación de estacionamientos en vía y fuera de vía por parte del Distrito, y la regulación de la actividad privada de estacionamiento.

10.2.4.1 Dotación de estacionamientos como Equipamientos urbanos

Para aquellas áreas de la ciudad que no poseen una oferta suficiente y/o organizada de estacionamientos proveniente del sector privado, el Distrito puede emprender, ya sea directamente, o a través de la inversión privada una red de estacionamientos públicos, en espacio público no vial, como por ejemplo en subsuelo.

10.2.4.1.1 Competencia en la construcción de la red de estacionamientos públicos

La construcción de esos equipamientos urbanos corresponde al Instituto de Desarrollo Urbano, de acuerdo con la previsión del artículo 198 del Decreto 190 de 2004, lo cual no significa necesariamente que sea ésta la entidad encargada de operarlos, o de contratar su operación, la cual está sujeta a la decisión que a través de Decreto tome el Alcalde, como quiera que de acuerdo con el artículo 38 numeral 6 del Decreto Ley 1421 de 1993, estatuto orgánico del Distrito Capital, puede éste distribuir los negocios – se copia textual- entre las entidades distritales de acuerdo con su naturaleza y funciones.

10.2.4.1.2 Los estacionamientos públicos por concesión de primera generación en el Distrito Capital

El primer modelo de concesión de construcción y operación de estacionamientos en subsuelo contratado por el Distrito, que se refería a concesión de obra y servicio, colapsó hacia el año 1999 por un ingreso de vehículos inferior al esperado, derivado bien de la existencia de zonas de estacionamiento en vía autorizadas en sus inmediaciones como las zonas Azules entre la Calle 72 y calle 100, bien de la falta de control al estacionamiento ilegal en sus inmediaciones

10.2.4.1.3 El modelo de estacionamiento en vía de primera generación

Los estacionamientos públicos por concesión de primera generación en el Distrito Capital referidos a concesión de obra y servicio, colapsó hacia el año 1999 entre otras cosas como consecuencia de un ingreso de vehículos inferior al esperado, derivado de la existencia de zonas de estacionamiento en vía autorizadas en sus inmediaciones como las zonas Azules entre la Calle 72 y calle 100 y también por la falta de control al estacionamiento ilegal en sus inmediaciones.

Para referirnos al modelo de estacionamiento en vía de primera generación se extracta seguidamente un fragmento de la segunda etapa del estudio de implantación de puntos de encuentro para Bogotá, D.C., donde se analizó la explotación de primera generación de estacionamiento en vía en Bogotá (1994-2002), denominado zonas azules:

El Acuerdo 34 de 1991, estableció el sistema de estacionamiento autorizado en vía pública, denominado ZONAS AZULES y se autorizó la concesión del mismo. Los artículos primero y tercero señalan:

"Artículo 1.- Establecer el Sistema Distrital de Estacionamiento autorizado en vía pública denominado "ZONAS AZULES".

Artículo 3.- Autorizar a la Secretaría de Tránsito y Transporte para entregar en concesión el Sistema de estacionamiento autorizado en vía pública denominado "ZONAS AZULES", aplicando las normas vigentes sobre la materia.

Parágrafo 1.- Para tal efecto la Secretaría de Tránsito y Transporte de Santa Fe de Bogotá, D.C., ordenará la apertura de licitación pública, dando en concesión el Sistema de Estacionamiento autorizado en vía pública denominado "ZONAS AZULES".

El Decreto Distrital 109 de 1993, por medio del cual se reglamenta el Acuerdo 34 de 1991 establece en el artículo 6º que la administración de las Zonas Azules será asumida por cuenta y riesgo del concesionario, de acuerdo con lo establecido en el pliego de condiciones y en el contrato, y comprenderá las actividades relacionadas con la recepción y entrega de vehículos, señalización de la zona y áreas adyacentes, y conservación del espacio de operación asignado.

Se dividió la ciudad en cuatro (4) zonas:

Zona Norte: De la calle 72 a la calle 100 y desde la Carrera 7 hasta la carrera 15. Este contrato se ejecutó entre los años de 1994 y 2001. El concesionario ASCOTRAIMPA (Asociación Colombiana de Trabajadores Impedidos) promovió acción judicial destinada a que se liquide (no fue liquidado por el FONDATT) y al reconocimiento de perjuicios, acción cuya probabilidad de éxito en esta segunda pretensión, es escasa.

Zona Chapinero: De la Calle 39 a la Calle 72, desde la carrera 7 a la Avenida Caracas. Este contrato se ejecutó entre los años de 1994 y 2001, y se encuentra liquidado.

Zona Centro internacional: De la Calle 26 a la Calle 39, de los cerros orientales a la Avenida Caracas. Este contrato se ejecutó entre los años de 1994 y 2002 y el contratista Parqueaderos Daytona promovió acción judicial por suma cercana a los cuatro mil millones de pesos, con base en un supuesto desequilibrio económico derivado de la permanente cancelación de cupos que hacía la Secretaría de Tránsito por razones como inconformidad de los vecinos de la zona, seguridad de los inmuebles, presencia de instituciones del estado que usaban las zonas como estacionamiento exclusivo, y otras que reducían la explotación del servicio. La aprobación de nuevas zonas no era tan flexible, pues estaba condicionada a conceptos favorables del DAPD, que generalmente eran negativos y que limitaron la posibilidad de mantener en servicio los cupos adjudicados. En todo caso las posibilidades de éxito de la acción son escasas, pues para obtener un aumento en las

tarifas, el concesionario suscribió un acuerdo hacia finales del año 1999 donde desistió de las acciones y dejó a Paz y Salvo a la entidad hasta ese momento, y con ello, o la pretensión no fructificará o lo hará sólo en los últimos dos años de ejecución.

Un cuarto contrato, también del año 1994 y cuyo objeto era la explotación en las zonas del centro de la ciudad, La Esmeralda (CAN), y Paloquemao, fue suscrito con ACOPIM organización comunitaria de impedidos físicos, que explotó el servicio en forma irregular, y a la terminación del contrato el FONDATT promovió proceso ejecutivo por la suma que se le adeudaba al momento de la terminación ($78´000.000.oo) sin poder cobrar ese dinero porque generalmente estas organizaciones no poseen ningún bien que pueda embargarse siquiera".

Con los contratistas de zonas azules se presentaron básicamente dos conflictos: la imposibilidad de explotar todos los espacios de la zona, por falta de autorización del Departamento Administrativo de Planeación Distrital, la cual omitió la Secretaría de Tránsito y Transporte; y la otra, la falta de control en las zonas, que se caracterizaba por abundante presencia de vehículos estacionados en zona prohibida, que no podían cobrarse, ni reprimirse tampoco, pues la presencia del cuerpo encargado de la vigilancia y control del tráfico nunca dedicó personal exclusivo a esa tarea.

Otro defecto de la explotación de zonas azules fue la falta de implantación de métodos de liquidación de los servicios, que pudieran ser auditados en forma confiable por la Secretaría de Tránsito y Transporte, utilizando entonces tiquetes preimpresos, que eran bien omitidos, bien reutilizados, bien adulterados, y podían dar lugar a la privación de ingresos para el FONDATT.

10.2.4.1.4 Aspectos a corregir en la segunda generación de estacionamiento en vía y públicos por concesión.

Por todo lo anterior, se consideran como aspectos relevantes en el proceso de implementación de una segunda generación de estos esquemas, lo siguiente:

- Debe existir una determinación clara de las características de las zonas que pueden destinarse al estacionamiento en vía, a través de su expresión en el Decreto que adopte el Plan Maestro de Movilidad, para que los particulares que se encarguen del servicio tengan una idea más clara del número de cupos explotables. Esta tarea, de acuerdo con el mandato del parágrafo del artículo 198 del Decreto 190 de 2004, deben efectuarla conjuntamente, la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá y el Departamento Administrativo de Planeación Distrital.
- Debe unirse la explotación en la misma zona, para estacionamiento en vía y para la red de estacionamientos fuera de vía, con el fin de evitar desequilibrios entre los contratistas, y falta de coordinación en la operación de las zonas, que generen impacto negativo en la movilidad.

- Como mecanismo de inclusión, y para mitigar el impacto social de la implantación del estacionamiento en vía sobre quienes actúan informalmente como vigilantes de vehículos en la calle, puede exigirse a los operadores que su personal provenga de un censo de quienes se dedican a esta labor habitualmente, censo que puede realizar alguna entidad distrital, o un contratista de la Secretaría de Tránsito de Bogotá, D.C., o del Instituto de Desarrollo Urbano, al elaborar los estudios de conveniencia y oportunidad necesarios para analizar la factibilidad y condiciones técnicas, económicas y jurídicas de la contratación del operador. Todo el personal debe ser contratado directamente por el concesionario, quien debe asumir como patrono todas las obligaciones laborales y prestacionales de la Ley colombiana.
- Debe exigirse la implantación de esquemas tecnológicos de recaudo que cuenten con mecanismos que faciliten la auditoría de las entidades concedentes, sea la Secretaría de Tránsito de Bogotá, D.C., o el Instituto de Desarrollo Urbano, para que el componente de remuneración al Distrito sea fácilmente determinable y contrastable.
- El tipo de servicio de los vehículos usuarios, las características socioeconómicas de cada zona en particular, el nivel de congestión (velocidad promedio) de cada zona, pueden ser criterios diferenciadores de la tarifa.
- Mientras se construye la red de estacionamientos de propiedad pública puede adoptarse como estrategia de ordenamiento temporal, el estacionamiento en vía, incorporando estos criterios, con contratos cuya duración se plantee por un término que se estime como el requerido para culminar, en cada zona concesionada, la construcción de la red de estacionamientos de propiedad pública.
- La figura del ente concedente puede ser conjunta (Instituto de Desarrollo Urbano-Secretaría de Tránsito y Transporte, o por ejemplo en los del estadio el Campín, el Instituto Distrital para la Recreación y el Deporte), o puede ser distribuida de forma diferente.

10.2.4.1.5 Condiciones de los contratos

En términos generales, y de acuerdo con la definición del artículo 32 numeral 4 de la Ley 80 de 1993, las concesiones pueden ser de obra o servicio, o ambos, y tener alcance parcial o total.

Para aminorar riesgos contractuales, sería conveniente contar con el aporte de recursos del Distrito en alguna cantidad, ya sea vía Fondo de Estacionamientos, o de recursos provenientes de entidades, para que la totalidad de la inversión no corresponda al concesionario, dado que pueden presentarse contingencias, hechos imprevisibles que alteren con un mayor gasto o un menor ingreso esa ejecución y puedan causar acciones judiciales contra las entidades distritales que en la medida

en que la inversión privada, sea menor, menor será también el efecto de las eventuales condenas. Si bien los contratos estatales implican riesgo, y entre ellos los de concesión, implican en forma expresa la cuenta y riesgo del concesionario[16], ello no implica que el riesgo que se traduzca en una lesión económica de gran magnitud, no sea perseguible por vía judicial a la Administración, por ello aún en tales contratos, tomar mecanismos de mitigación del riesgo, como asumir algún grado de inversión del Estado, resulta razonable.

En todo caso en que el operador privado deba aportar algunos o todos recursos para construcción, se tratará de concesión de obra, que obliga a proveer recursos para contratar una interventoría de un tercero, al tenor de las regulaciones del Estatuto General de Contratación de la Administración Pública. Cuando el equipamiento se entregue terminado a su operador, se tratará de concesión de servicios

Resulta ventajoso en este caso el uso del modelo de concesión, pues la entidad puede incluso abstenerse de efectuar gasto alguno, haciendo uso de una de las características notables y excepcionales de la concesión, en la cual el pago proviene del concesionario a la entidad, no al contrario, lo que permite flexibilidad en la gestión del particular, pues no está atado a trámites presupuestales para obtener su ingreso, sino que –de delegarse el recaudo- mantiene una fuente continua de recursos frescos, de los usuarios del servicio. Ello es importante como quiera que es la única forma de contrato que escapa al modelo tradicional de estado ejecutor de partidas de presupuesto para remunerar a sus contratistas.

Si bien se entiende implícitamente que dentro de toda concesión o explotación de bienes estatales, la reversión de toda mejora, anexidad e instalación de los inmuebles al final del contrato debe llevar al patrimonio Distrital toda la infraestructura, de forma que generaciones posteriores puedan ser contratadas en condiciones económicas más convenientes para el Estado.

El esquema implica que para apoyar la operación de los estacionamientos que como equipamientos construya el Distrito (IDU) o sus contratistas, la zona de influencia, en cuanto al estacionamiento en vía debe ser explotada por ese mismo contratista, al que además, para facilitar el control al estacionamiento ilegal, puede autorizársele la posibilidad prevista en el artículo segundo de la ley 769 de 2002, para poseer un cuerpo de agentes de tránsito, particulares debidamente capacitados e identificados, dedicados a acopiar pruebas de la infracción al estacionamiento en la zona, o para obtener esas pruebas haciendo uso de los medios tecnológicos a que se refiere el artículo 137 de la Ley 769 de 2002, y para instalar y retirar los dispositivos para inmovilizar a tales infractores, o para proveer los vehículos tipo grúa en que se

[16] LEY 80 DE 1993. Artículo 32 numeral 4.

transportaría un agente de tránsito dedicado al control del estacionamiento en la zona.

Otra modalidad que puede reducir los riesgos inherentes a los contratos en que los particulares proveen los recursos para la construcción u operación de una obra pública es la financiación conjunta de la misma, a la cual podría aportar el Instituto de Desarrollo Urbano los recursos que administra en el Fondo para el Pago Compensatorio de Estacionamientos reglamentado a través del Decreto 323 de 2004, cuya prioridad de inversión se definirá en el Decreto que adopte el Plan Maestro de Movilidad y deben estar orientadas a favorecer el intercambio modal de los usuarios de vehículos particulares. Además, servicios adicionales, complementarios al estacionamiento como por ejemplo, comercio de bajo impacto, comunicaciones, baños, etc., explotables también vía concesión, pueden convertirse en incentivo de la operación, y contribuir al esquema que se plantea de intercambiadores modales IMAT, donde los usuarios que hagan uso de los mismos y provengan del transporte público, pueden contar con descuentos sustanciales en el estacionamiento, que estimulen el intercambio modal automotor particular-transporte público.

Tanto el estacionamiento en vía, como el fuera de vía en la red distrital de estacionamientos son servicios que el Distrito prestaría al público por demanda de éste con lo que la fijación de las tarifas de estacionamiento, termina asimilándose en el campo tributario, al concepto de tasas.

- La determinación del monto de las tasas por los servicios que presta la Secretaría de Tránsito y Transporte corresponde a la Junta Directiva del FONDATT, por tratarse de entidad descentralizada, de acuerdo con lo dispuesto por el Acuerdo 9 de 1989, expedido por el Concejo Distrital en concordancia con el Decreto 266 de 1991. Fue con base en esta misma normatividad que se adoptaron los valores del sistema de estacionamiento en vía denominado “zonas azules” creado por el Acuerdo 34 de 1991. Así, habría una remuneración producto del cobro por estacionamiento en vía.
- Al tiempo, la determinación de las tarifas del estacionamiento en la red Distrital de estacionamientos puede darse por una cualquiera de las siguientes cuatro vías:
    1. La Junta Directiva del IDU fija las tarifas, como servicio que presta el Instituto al público ya sea directamente o a través de sus contratistas, o
    2. Los contratistas del IDU o de la STT –previo contrato interadministrativo para la operación de los estacionamientos entre ambos- fijan las tarifas como parte de una cláusula contractual, que prevea condiciones para facilitar la administración de la demanda de transporte, o
    3. El Alcalde en Decreto, fija las tarifas, o delega a alguna de las entidades distritales, para hacerlo.

4. El Alcalde en Decreto, asigna la operación de la red de estacionamientos a la Secretaría de Tránsito y Transporte, con lo que la Junta Directiva del FONDATT, encargada de determinar las tasas por los servicios que la STT presta a sus usuarios, determina las tarifas.

10.2.4.2 Medidas para favorecer la localización y operación de Estacionamientos de Propiedad Pública:

Señala el artículo 183 del Plan de Ordenamiento Territorial, correspondiente a los objetivos y directrices para la Red de Estacionamientos Públicos en su numeral 2:

> *"2. Directrices.*
> *a. Fijar como prioritaria la localización de estacionamientos en las áreas de los siguientes equipamientos:*
> *1. Centro Administrativo Distrital (CAD).*
> *2. Alcaldías Locales.*
> *3. Centros de Atención del Distrito Especial (CADES).*
> *4. Central de Abastos-Corabastos.*
> *5. Terminales de Transporte Urbano.*
> *6. Estadio Nemesio Camacho El Campín y Coliseo Cubierto.*
> *7. Parques de escala metropolitana y zonal.*
> *8. Grandes Bibliotecas Públicas.*
> *9. Estación de la Sabana*
> *10. Conjunto de universidades localizadas en el centro de la ciudad.*
> *11. En inmediaciones de grandes ejes metropolitanos.*
> *12. Zona del funicular a Monserrate.*
> *13. Centralidades*
> *..."*

Estas directrices han de acompañarse de medidas que eviten la propagación de estacionamientos que no contribuyan al ordenamiento de la actividad como tal, que podrían consistir en:

- Medidas para evitar nuevos desarrollos de estacionamientos privados abiertos al público en inmediaciones de los estacionamientos que construiría el Distrito o sus contratistas, aplicable a todos los equipamientos citados en la norma que se extracta del artículo 183 numeral 2, literal a, del Plan de Ordenamiento Territorial, o para que adopten al interior de los mismos, condiciones de áreas mínimas de cupos y zonas de maniobra, que regularicen su operación y la calidad del servicio a los usuarios, de forma tal que sólo admitan el número de vehículos que pueda estacionarse con seguridad y comodidad para los usuarios. Para este punto puede resultar necesaria la libertad de tarifas de estacionamientos privados

abiertos al público, de modo que el menor ingreso, sea compensado con una tarifa que lo nivele.

- Inventario en la zona próxima a la red, de estacionamientos que no reúnen las exigencias urbanísticas ni de operación del tránsito para operar, y adopción de medidas para corregir la situación.
- Medidas que aminoren la tarifa en los estacionamientos de las terminales de transporte urbano, cuando se acredite que provienen del transporte público
- Para las Universidades situadas en el centro de la ciudad, o en otras zonas próximas al transporte público masivo, puede estudiarse una variación en el esquema de cupos mínimos de estacionamiento por área, por otra de cupos máximos, en la cual se asegure que no habrá más que cupos para personal administrativo, docente, y un porcentaje dado de estudiantes con limitaciones físicas, con el fin de evitar la proliferación de decenas de miles de viajes diarios que podrían darse en transporte público, con el fin de resolver las necesidades a través de la red de estacionamientos públicos, que garanticen el intercambio modal y el ordenamiento del tráfico en el área. Los desarrollos y reformas de esas instituciones hacia futuro exigirían que se haga uso de las zonas de estacionamiento para estudiantes que poseen, para campos deportivos, aulas, laboratorios, áreas administrativas, etc.
- La prioridad de cada proyecto, dentro de la enunciación del Plan de Ordenamiento Territorial, puede fijarse con base en criterios como ausencia de oferta, abundancia de zonas de seguridad, proximidad a intercambiadores modales.

10.2.4.3 Medidas de Estacionamiento para el transporte público terrestre especial

Existe varías categorías de transporte público terrestre en las cuales las autoridades locales no intervienen más que en el control y vigilancia del tránsito, como las de transporte de pasajeros por carretera, transporte de carga y la de transporte especial, sobre la cual se detiene este análisis.

El transporte especial envuelve la posibilidad de prestación de tres tipos de servicio, el de transporte de asalariados, el escolar y el de turismo. Las dos primeras modalidades deberán ajustar su infraestructura facilitando el acceso de los vehículos para que el ascenso-descenso pueda realizarse dentro de sus instalaciones cuando se ubiquen sobre malla vial arterial, a menos que las adecuaciones enfrenten obstáculos de normativa urbana, caso en el cual el ascenso-descenso, deberá realizarse en la vía de menor jerarquía más cercana.

Para el transporte especial de turismo, pueden fijarse zonas de estacionamiento en vía con cobro, que no repriman la actividad, sino que la permitan en aquellos sitios en que el impacto sobre la movilidad sea reducido.

10.2.4.4 De la regulación del estacionamiento en espacio público no vial

Existen otras zonas cuya vocación es la de estacionamiento, y que al tiempo, poseen la característica de constituir espacio público, que de acuerdo con la distribución actual de competencias dentro del Distrito Capital, corresponden en cuanto a su administración, al Departamento Administrativo Defensoría del Espacio Público DADEP. Estas zonas resultan de la cesión obligatoria de los desarrollos cuyo uso genera la necesidad de estacionamiento, y se ubican en las inmediaciones de proyectos residenciales, comerciales o institucionales.

Tales áreas deben ser objeto de regulación del Plan de Ordenamiento de Estacionamientos en la medida en que constituyen oferta de estacionamientos, y si bien están reguladas dentro del Plan Maestro de Espacio Público, su uso debe ser objeto de tratamiento desde el punto de vista de la movilidad, en forma articulada con el resto de inmuebles que a ello se destinen.

El tratamiento debe ser también aplicado a otras zonas que se encuentran bajo administración de entidades distritales, como parques por ejemplo, en la medida en que su oferta de estacionamientos sea requerida para el Plan de Ordenamiento de Estacionamientos o genere impacto de algún tipo en la actividad.

10.2.4.5 Medidas para obtención de recursos para infraestructura de estacionamientos públicos:

Si bien hay dos líneas básicas de ingresos para este propósito (Fondo de Estacionamientos y recursos propios de las entidades) hay que fortalecerlos para contar con los que permitan construir la red de estacionamientos de propiedad pública.

Hay rentas públicas que poseen destinación específica, como las contribuciones, sobretasas, peajes, que sólo pueden llevarse hacia gastos o inversiones dadas, mientras que otros como los impuestos en general, hacen parte de los ingresos generales que pueden destinarse a cualquier gasto. La estrategia aquí se dirige a provocar la variación tributaria de impuestos, para que al contar con mayores ingresos, pueda llevarse una parte a la inversión en estacionamientos de propiedad pública.

10.2.4.5.1 Peajes para ingreso al Distrito de vehículos particulares.

Si bien la posibilidad de instalar peajes existe en el Distrito Capital a partir del Estatuto Orgánico del mismo, Decreto Ley 1421 de 1993[17], aspectos como las relaciones con la Región y La Nación han dificultado su implantación.

Medidas como la exención de cobro al transporte público y el cobro únicamente en días hábiles, en horarios en que se inician los picos de tráfico y una o dos horas luego de que éstos culminan en la noche, podrían mitigar estas diferencias. La instalación de estacionamientos de propiedad pública antes del peaje, y el descuento por intercambio modal con transporte público, deben contribuir a disminuir el impacto para los residentes en la región, pues no todos estarían forzados a usar el transporte intermunicipal hasta el sitio de intercambio.

Su destinación reforzaría los recursos para el mantenimiento de la malla vial en el Instituto de Desarrollo Urbano o en la Secretaría de Obras Públicas, y permitiría una mayor apropiación presupuestal para la provisión de infraestructura de estacionamiento de propiedad pública en el Instituto de Desarrollo Urbano.

10.2.4.5.2 Impuesto de Industria y Comercio, Avisos y Tableros

Se trata de un impuesto a la actividad, que el Concejo, a iniciativa del alcalde, puede aumentar para los estacionamientos privados abiertos al público con el fin de contar con una mayor apropiación presupuestal para la sostenibilidad del sistema. No es absolutamente necesario, y de hecho los que se presten como concesión del Distrito tendrían simplemente por no cobrar IVA[18] una tarifa inferior que los haría más competitivos.

10.2.4.5.3 Impuesto Predial Unificado Diferencial

A través de esta vía, se aumentaría el gravamen al uso de estacionamiento abierto al público de particulares, para obtener mayores recursos. Al igual que la medida anterior, no es absolutamente necesaria, y de hecho los que se presten como concesión del Distrito tendrían, simplemente por no cobrar IVA[19], una tarifa inferior que los haría más competitivos.

10.2.4.5.4 Participación en el recaudo de estacionamiento en vía

[17] ARTICULO 159. PEAJES. El Concejo Distrital en los términos del numeral 3 del artículo 12 del presente estatuto podrá establecer dentro de los limites del Distrito, peajes en las vías de acceso a la ciudad o en las nuevas vías circunvalares y de alta velocidad. Su producto lo destinará a la construcción, mantenimiento, conservación y reparación de vías.

[18] DIAN. Oficina de Normatividad y Doctrina Tributaria.

[19] DIAN. Oficina de Normatividad y Doctrina Tributaria.

De acuerdo con lo previsto en el Artículo 3º del Acuerdo 34 de 1991 que autoriza a la Secretaría de Tránsito y Transporte para entregar en concesión el Sistema de estacionamiento autorizado en vía pública denominado «ZONAS AZULES»[20], corresponde al Fondo de Educación y Seguridad Vial FONDATT, determinar las tasas que se cobren al público por esos servicios.

El producto de esas tasas puede, en lo que corresponda al FONDATT en la ejecución de las concesiones de explotación del estacionamiento en vía, y a través de contratos interadministrativos de cooperación, aportarse para la cofinanciación con el Instituto de Desarrollo Urbano, de construcciones de estacionamientos de propiedad pública.

10.2.4.5.5 Fondo de estacionamientos

Este fondo, cuya filosofía se mantiene a partir del Acuerdo de 1961 del Concejo Distrital, y cuya última reglamentación es el Decreto 323 de 2004 contiene ya las disposiciones y los procedimientos necesarios para que el pago compensatorio de estacionamientos se convierta en fuente de provisión de estacionamientos de propiedad pública en el Distrito Capital.

Dentro del Decreto que adopte el Plan Maestro de Movilidad, se hace necesario definir, una vez agotadas las prioridades de construcción de estacionamientos que contiene el numeral 2, literal a. del artículo 186 del Plan de Ordenamiento Territorial, cuáles serán los criterios de inversión de estos recursos, cuya administración es de competencia del Instituto de Desarrollo Urbano, en coordinación con las necesidades que instancias colegiadas de entidades distritales, como el Comité de Movilidad, determinen, para que la construcción resulte articulada con el Sistema de Movilidad.

10.3 PROYECTOS

10.3.1 Definición y costeo de Proyectos

Para la implementación de este plan, a continuación se muestran la descripción y costos de cada uno de los proyectos que se proponen:

- Dotar a la ciudad de Estacionamientos de alta capacidad en el área de influencia de los puntos de integración del servicio de transporte público complementario y el sistema de transporte masivo. Incluye diseño técnico y estructuración, técnica, jurídica y financiera.

Los costos asociados a este proyecto son:

[20] Acuerdo 9 de 1989. Concejo D.E.

CONCEPTO	COSTO TOTAL (MILES DE $ DE 2005)
Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc.)	$ 13,020,000
Ejecución (Construcción, Implementación)	$ 130,200,000
Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	$ 78,120,000
Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorías	$ 7,161,000
TOTAL	**$ 228,501,000**

- Implementar una Red de estacionamientos fuera de vía a nivel de centralidades. Alta Capacidad y Otros. Incluye diseño técnico y estructuración, técnica, jurídica y financiera.

Los costos asociados a este proyecto son:

CONCEPTO	COSTO TOTAL (MILES DE $ DE 2005)
Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc.)	$6,300,000
Ejecución (Construcción, Implementación)	$ 63,000,000
Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	$ 32,200,000
Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorías	$ 3,465,000
TOTAL	**$ 104,965,000**

- Implementación red de estacionamientos en vía (zonas de residentes, zonas de comercio zonal y vecinal, zonas de cargue y descargue y zonas para estacionamiento de transporte publico individual). Incluye diseño técnico y estructuración, técnica, jurídica y financiera.

Los costos asociados a este proyecto son:

CONCEPTO	COSTO TOTAL (MILES DE $ DE 2005)
Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc.)	$900,000
Ejecución (Construcción, Implementación)	$ 3,500,000
Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	$ 83,034,000
Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorías	$ 185,000
TOTAL	**$ 87,619,000**

- Estructurar un esquema tarifario, buscando tarifas diferenciadas sectorialmente, en función del grado de congestión y de la oferta de transporte público.

Los costos asociados a este proyecto son:

CONCEPTO	COSTO TOTAL (MILES DE $ DE 2005)
Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc.)	$ 500,000
Ejecución (Construcción, Implementación)	$ 0
Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	$ 0
Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorías	$ 25,000
TOTAL	**$ 525,000**

- Reglamentar la operación del fondo de estacionamientos.

Los costos asociados a este proyecto son:

CONCEPTO	COSTO TOTAL (MILES DE $ DE 2005)
Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc.)	$ 250,000
Ejecución (Construcción, Implementación)	$ 0
Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	$ 0
Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorías	$ 12,500
TOTAL	**$ 262,500**

- Planear y regularizar las condiciones operacionales de los estacionamientos a partir de los principales generadores de tráfico (Por tipo de uso) y considerando las condiciones de la movilidad de la zona de influencia.

Los costos asociados a este proyecto son:

CONCEPTO	COSTO TOTAL (MILES DE $ DE 2005)
Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc.)	$ 300,000
Ejecución (Construcción, Implementación)	$ 0
Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	$ 0
Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorías	$ 15,000
TOTAL	**$ 315,000**

- Revisar y formular los criterios para el establecimiento de cupos de estacionamiento al interior de los predios para equipamientos específicos de tal manera que la normatividad urbana y las condiciones de movilidad sean condicionantes primordiales.

Los costos asociados a este proyecto son:

CONCEPTO	COSTO TOTAL (MILES DE $ DE 2005)
Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc.)	$ 150,000
Ejecución (Construcción, Implementación)	$ 0
Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	$ 0
Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorías	$ 7,500
TOTAL	**$ 157,500**

- Actualizar las especificaciones técnicas mínimas que deben tener los diseños de los parqueaderos de uso público y privado (rampas, accesos, señalización interna y externa, etc.) considerando la estrategia del esquema tarifario propuesto y las condiciones de movilidad prevalecientes.

Los costos asociados a este proyecto son:

CONCEPTO	COSTO TOTAL (MILES DE $ DE 2005)
Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc.)	$ 200,000
Ejecución (Construcción, Implementación)	$ 0
Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	$ 0
Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorías	$ 10,000
TOTAL	**$ 210,000**

- Formular las especificaciones técnicas para el establecimiento de zonas de estacionamiento en vía pública.

Los costos asociados a este proyecto son:

CONCEPTO	COSTO TOTAL (MILES DE $ DE 2005)
Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc.)	$ 150,000
Ejecución (Construcción, Implementación)	$ 0
Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	$ 0
Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorías	$ 7,500
TOTAL	**$ 157,500**

10.3.2 Indicadores de Evaluación

Los indicadores de gestión que se proponen para el componente de Estacionamientos son los siguientes, los cuales debieran tener como línea base los resultados del procesamiento de la Encuesta de Movilidad mostrados en el diagnostico.

- Distribución modal del tránsito en la ciudad.
- Proporcionalidad de los viajes en vehículo particular territorialmente (a mayor congestión menores viajes en vehículo privado y viceversa).
- Nivel de servicio de las vías.