

MIT Política de transporte y aparcamiento

Massachusetts Institute of Technology

Planificación del transporte urbano

Curso MIT 1.252j/11.380j

Otoño de 2002

Mikel Murga, profesor adjunto del MIT

2002



MIT | Manhattan

Massachusetts Institute of Technology

- Si viene a Manhattan, no venga conduciendo, salvo que esté dispuesto a pagar por usar túneles y puentes

- Y si viene conduciendo, no nos moleste

DAY & NIGHT RATES	
UP TO 1 HR.	15.22
UP TO 2 HRS.	17.76
UP TO 3 HRS.	19.45
UP TO 12 HRS.	23.68
UP TO 24 HRS.	25.00

SUVs & other oversize vehicles 181
70" or higher (or 75" high reg)

- Si viene conduciendo...
- Estacionamiento prohibido



- Si estaciona en lugar prohibido se expone a recibir una multa de 205 dólares



La experiencia de Zürich

Massachusetts Institute of Technology

- Estacionamiento limitado para quienes trabajan en el centro de la ciudad



Tres lecciones de Zürich

Massachusetts Institute of Technology

- 1.- Si preguntamos a los habitantes de Zürich qué política de transporte adoptarían, no elegirán el automóvil. Son mucho más inteligentes que lo que los políticos y líderes de opinión creen
- 2.- El futuro no pasa por la expansión, sino por un uso sensato del sistema existente, aplicando las nuevas tecnologías de comunicación
- 3.- La economía y la ecología no son intereses contrapuestos. Zürich es un ejemplo de fomento del transporte público a costa de los medios privados de transporte como forma de alcanzar un alto grado de desarrollo económico

MIT Política de estacionamiento en Glasgow

Massachusetts Institute of Technology

- Discrimina los estacionamientos de larga duración en favor de los usuarios que aparcan por poco tiempo (para hacer compras o gestiones de negocios)
- Los estándares máximos de estacionamiento ante factores que incrementan los viajes se especifican durante los procesos de planificación del desarrollo

- **Metas:**
 - **Ampliar la actividad económica y social del centro urbano de Getxo mejorando el acceso a los comercios y servicios locales**
 - **Disuadir del uso del automóvil para viajes al trabajo en el centro urbano de Getxo**
 - **Fomentar la utilización del transporte público y los desplazamientos no motorizados**

MIT **Nuevo plan de estacionamiento**

Massachusetts Institute of Technology

- **Características:**
 - Tarifas bajas para estancias cortas (compras...) y más caras para estancias largas
 - Flexibilidad para satisfacer una amplia gama de necesidades
 - Uso fácil y cómodo
 - Parquímetros sin monedas
 - Permite recibir opiniones y comentarios sobre su funcionamiento



MIT Paneles y tarjetas de estacionamiento

Massachusetts Institute of Technology

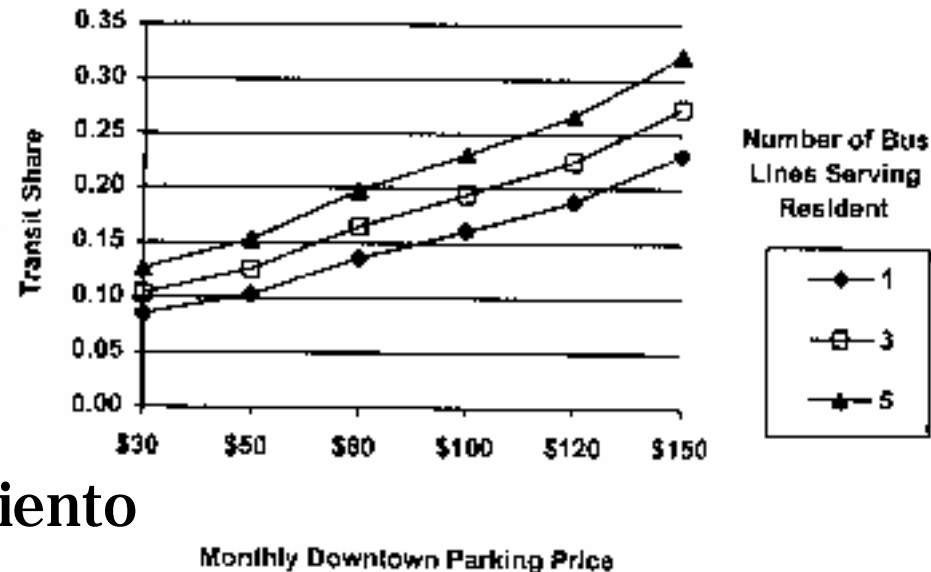


MIT Todo viaje termina con un estacionamiento...

Massachusetts Institute of Technology

- Entonces, si hay un debate abierto sobre “el precio de la congestión”, ¿por qué no se aplican las medidas sobre estacionamiento al logro de ese mismo objetivo?
- Informe 40 del TCRP “Estrategias para atraer al transporte público a usuarios de automóvil”, TRB-NRC 1998 ⇒ Política en materia de aparcamiento

- Las ciudades que aplican normas de estacionamiento restrictivas tienden a tener mejores servicios de transporte público e índices de utilización más altos
- Los factores que inciden en el precio del estacionamiento tienen mayor efecto sobre la elección del modo de transporte que los relativos a la prestación del servicio de transporte público



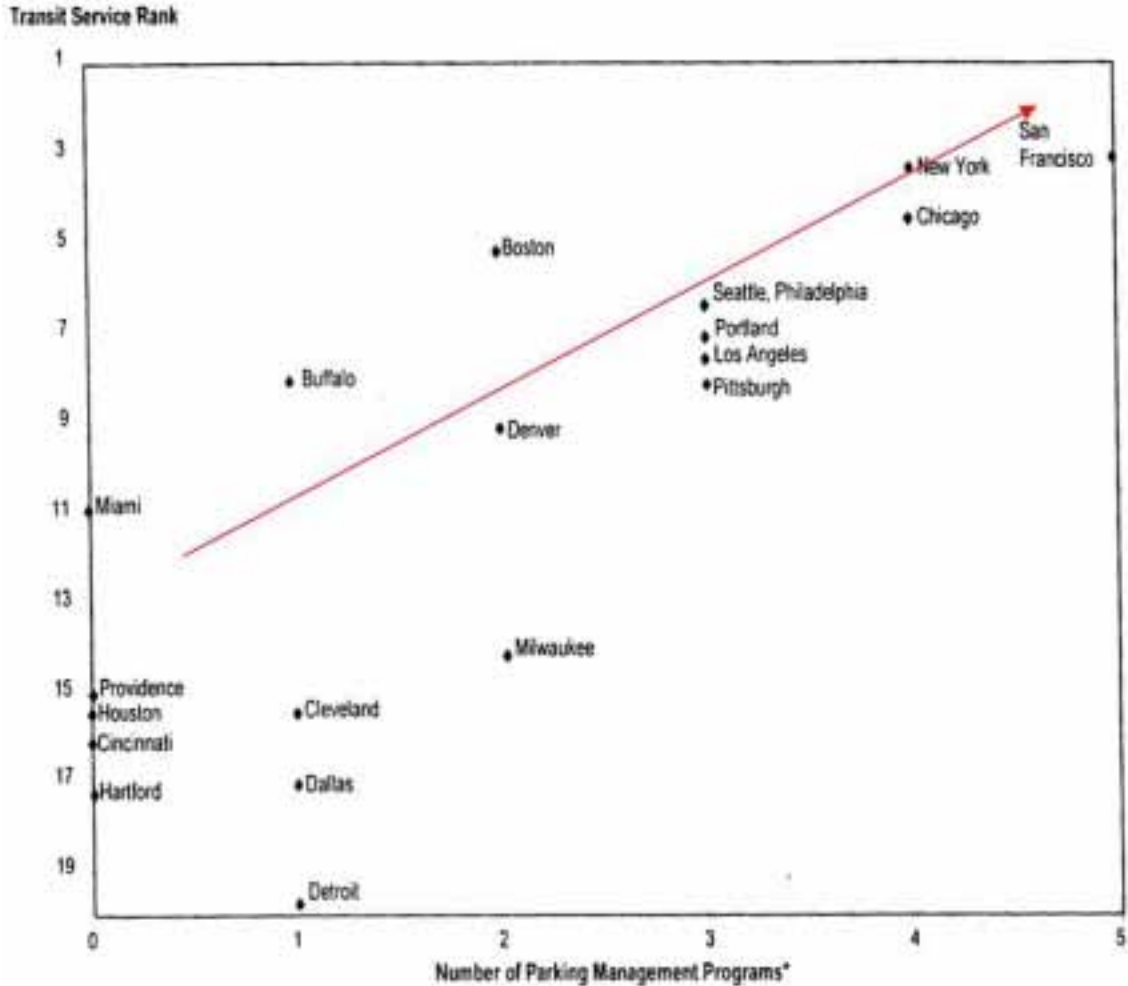


Estrategias para atraer al transporte público a usuarios de automóvil

Massachusetts Institute of Technology

Programas de gestión del estacionamiento:

- Topes en distritos centrales
- Tasas por aparcamiento
- Tarifas máximas por hora
- Garajes autónomos
- Permisos para residentes



Si anotamos los números de matrícula de los
automóviles estacionados en la calle...

Y si anotamos los números de matrícula de los
automóviles estacionados en un aparcamiento...

Podemos calcular, basándonos en la conducta a la
hora de aparcar, el n^o total de viajes en automóvil