

7.16 PLAN DE PARQUEADEROS Y ESTACIONAMIENTOS

7.16.1 Política

El equipamiento, la infraestructura y la seguridad vial se propone generar las condiciones materiales y logísticas que garanticen la operación y desarrollo del PIMU, especialmente en la integración de cada uno de sus elementos: sistema vial, intercambiadores modales, parqueaderos y estacionamientos, así como las condiciones para mejorar los indicadores en aspectos de seguridad vial y en la regulación y control.

7.16.2 Objetivos

- * Implementar un sistema urbano de carácter público de estacionamientos y parqueaderos e incentivos para su construcción, con el fin de dar solución a la ocupación indebida del espacio público.

- * Desarrollar un sistema de parqueaderos localizados estratégicamente de acuerdo a las políticas sobre movilidad peatonal, transporte público y particular.

- * Regular y ordenar el estacionamiento en las vías públicas.

- * Identificar fuentes de financiación, pública, privada o mixta, para la construcción de los equipamientos del sistema de parqueaderos.

7.16.3 Estrategia

Formular y adoptar un Plan Maestro de Parqueaderos y Estacionamientos para Santiago de Cali.

7.16.4 Programa

Formulación y adopción del Plan Maestro de Parqueaderos.

7.16.4.1 Proyectos de diagnóstico

Estudio sobre oferta y demanda de parqueaderos y de estacionamiento en Santiago de Cali:

Estos estudios se deberán realizar en los siguientes dos tipos de estacionamiento:

Estacionamientos sobre la vía pública, comúnmente llamados ESTACIONAMIENTOS, corresponden a los que tradicionalmente se presentan sobre las calles, adyacente al andén, frente a las instalaciones comerciales, edificios de oficinas y viviendas; desvirtuando notablemente el propósito de las calles, que es la circulación y, desde luego, disminuyendo su capacidad, tanto por el espacio ocupado por los vehículos estacionados como por las maniobras de entrada y salida del estacionamiento.

Estacionamientos fuera de la vía pública: comúnmente llamados PARQUEADEROS, requeridos para disminuir los estacionamientos en la calle, en beneficio de los usuarios y del mejoramiento de la circulación vial. Pueden ubicarse en lotes o en edificios, los cuales, a su vez, pueden ser para uso público o privado.

Para conocer las características de Estacionamiento y Parqueo de determinadas zonas, será necesario llevar a cabo los estudios de Oferta y Demanda, mediante inventarios y estudios, que permitan establecer la Oferta de espacios existentes y la utilización o Demanda de los mismos.

Se entiende por Oferta, los espacios disponibles de estacionamiento tanto en la vía pública como fuera de ella. Para cuantificarla, se debe llevar a cabo un inventario físico de los espacios de estacionamiento disponibles. Para estacionamientos en la calle se realizará un inventario de los espacios existentes y de las restricciones que hay para estacionarse. Para parqueo fuera de la vía pública, en lotes y edificios, se podrán obtener los datos con la administración de los parqueaderos o contando directamente el número de espacios disponibles.

Se entiende por Demanda, la información de dónde se estaciona la gente, por cuánto tiempo, o su variación horaria dentro y fuera de la vía pública. Representa la necesidad de espacios para estacionarse, o el número de vehículos que desean estacionarse con cierta duración para un objetivo específico. Para el desarrollo de los estudios de utilización de estacionamientos y parqueaderos y su duración, se deberán ubicar observadores en puntos estratégicos de las zonas a estudiar y se realizarán estimaciones de demanda de parqueaderos a futuro de acuerdo con los proyectos urbanos públicos y privados.

Con la información anterior se cuantificará la oferta de estacionamientos, su utilización, duraciones promedio y los índices de rotación.

En el diagnóstico deberán contemplarse los antecedentes, las experiencias nacionales e internacionales, el marco institucional y la normatividad legal y técnica, en los aspectos de estacionamientos y parqueaderos.

7.16.4.2 Proyectos de formulación

Siguiendo la metodología presentada en el diagnóstico, se deberán plantear los siguientes proyectos:

- * Estudio para la localización estratégica de la red de parqueaderos y de estacionamientos.
- * Construcción de un sistema de parqueaderos en la periferia de las áreas determinadas como zonas sin tráfico vehicular y zonas de baja emisión.
- * Definición de un sistema tarifario de parqueaderos en beneficio de movilidad urbana.
- * Creación de incentivos tributarios para estimular la construcción de parqueaderos.

En estos estudios y proyectos se deberán contemplar la implementación de "Zonas Azules", definidas como franjas destinadas al estacionamiento temporal sobre vía pública. Esta implementación deberá orientarse a mejorar la movilidad en las centralidades, basándose en la premisa de la democratización del espacio público, fortaleciendo la alta rotación del estacionamiento, haciendo que los vehículos no permanezcan estacionados en el mismo lugar por más de un tiempo previamente establecido, so pena de la sanción correspondiente.

También se deberá estudiar la posibilidad de implementar y reglamentar las "Zonas Amarillas". Se entiende por "Zona Amarilla" un área de la vía pública demarcada para el efecto, donde previa autorización de la Secretaría de Tránsito y Transporte se puedan estacionar taxis en espera de ser demandados sus servicios y donde el público puede acudir para la contratación de éstos.

En general las "Zonas Amarillas" podrán estar ubicadas en Centros Comerciales, Hospitales, Universidades o sitios que sean solicitados por la comunidad o en aquellos sectores de la ciudad donde se identifique la necesidad de este servicio, como por ejemplo en zonas de esparcimiento nocturno, donde se encuentran las discotecas, bares y lugares de diversión que más frecuentan los ciudadanos los fines de semana. Aquí se puede pensar en la posibilidad de incentivos tanto para taxistas y ciudadanos que usen este sistema.

Específicamente, se deberán estudiar los estacionamientos en zonas de cargue y descargue: Este estacionamiento se deberá dotarse en vía para aquellos establecimientos cuyo uso sea industrial o comercio zonal o vecinal; estará sujeto a restricciones de horario y de jerarquía vial de acuerdo con los períodos de menor volumen vehicular en la zona, determinados en estudios específicos.