

7 Aparcamiento

7.1 Introducción

La importancia del área del aparcamiento sobre el global de cualquier Plan de Movilidad Urbana Sostenible es básica y clave en el logro de los objetivos generales marcados en su inicio, por la interacción y conflicto entre los diferentes sectores y áreas que componen la movilidad.

De esta manera una ausencia en la gestión del aparcamiento, supone en primer lugar, una **hipoteca de espacio público municipal** para el vehículo privado, se produce una situación paradójica pues parece que al comprador de un coche, por el mero hecho de adquirirlo, una política de aparcamiento libre le proporciona de 8 a 10 m² de superficie en la mayoría de las zonas de la ciudad, acondicionados, con un coste probablemente superior al precio del vehículo, y en segundo lugar **un aumento de la ilegalidad** en sus diferentes formas con consecuencias diversas:

- **Ilegalidad en forma de doble filas:** dificulta el tránsito por el viario en general, y en particular el paso de transporte público disminuyendo su competitividad, mediante el aumento de incidencias que reducen la velocidad comercial y por tanto imposibilitan cumplir la oferta teórica.
- **Ilegalidad en bordillos y pasos de cebra,** perjudica significativamente los niveles de accesibilidad peatonal, principalmente para las personas con movilidad reducida.
- **Ilegalidad en rotundas y cruces,** disminuye la visibilidad en éstos, aumentando la peligrosidad de la vía, y por tanto incrementando la accidentalidad.

Tabla 56. Efectos de la ilegalidad de estacionamiento

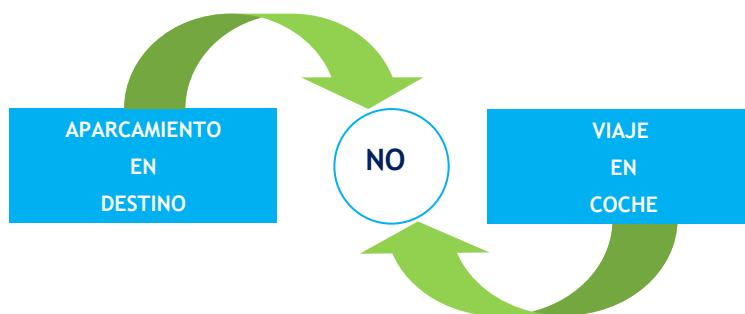
Lugar del viario	Efectos de la ilegalidad
Calzada Normal	<ul style="list-style-type: none">- Reducción de la capacidad del viario.- Incremento incidencias en transporte público- Incremento del riesgo de accidente en función de la velocidad de circulación de la vía.
Carril sólo bus	<ul style="list-style-type: none">- Doble reducción de la capacidad del viario (si carril es abierto se obliga a salir al autobús a otro carril).- Perdida de tiempo para los viajeros del autobús.- Incremento de gastos de explotación de las empresas de autobús.
Carga y descarga	<ul style="list-style-type: none">- Incremento de los gastos de distribución.
Rotonda, intersección o esquinas de cruces	<ul style="list-style-type: none">- Reducción de la capacidad hasta el punto de provocar congestiones importantes.- Pérdida de visibilidad para la circulación.- Riesgo, grave en ocasiones, de accidente.

Lugar del viario	Efectos de la ilegalidad
Pasos de peatones	<ul style="list-style-type: none"> - Molestias para los peatones, que pueden llegar a suponer barreras infranqueables para personas con movilidad reducida.
Reservado a otros usos: paradas bus y taxi, minusválidos	<ul style="list-style-type: none"> - Molestias a los usos para los que se efectúa la reserva. - Imposibilidad, a veces, de prestar el servicio previsto. - Incrementos de gastos de explotación de empresas afectadas.

Por tanto, se observa como el estacionamiento sin regular en el municipio de Roquetas de Mar por sí mismo, puede ser una condición suficiente, hacia el incumplimiento de los objetivos generales del PMUS marcados en capítulos anteriores, disminuyendo la calidad de vida de los habitantes, la accesibilidad peatonal, hipotecando espacio público y perjudicando el transporte público.

A todos estos factores de interacción indirecta, habría que sumarles, aumentando por tanto las graves consecuencias, las consecuencias directas de la gestión del estacionamiento. Entendiendo la oferta de aparcamiento como un componente más, del global de oferta de movilidad en vehículo privado, el superávit de oferta de aparcamiento, sobre todo para los foráneos/visitantes, fomenta el uso del vehículo privado, y por tanto, el acceso en éste hasta el centro de la ciudad.

En efecto, la disponibilidad de aparcamiento en destino, sigue siendo condición necesaria para la realización del desplazamiento en coche, y puede regular el volumen de coches que salen del origen de forma mucho más efectiva que los semáforos, las señalizaciones restrictivas para la circulación y cuantos instrumentos han sido aplicados a la regulación del tráfico ya que, la reducción de esa disponibilidad supone una inmediata reducción del tráfico y su inexistencia implica la desaparición del tráfico.



Por tanto las **amenazas y debilidades** del sistema de aparcamiento se pueden resumir:

- Fomento del uso del vehículo privado hasta el centro de la ciudad.
- Incremento de la ilegalidad de estacionamiento, disminuyendo la accesibilidad, la competitividad del transporte público.

- Incremento de la reserva de espacio público destinado al vehículo privado, ya que el aparcamiento libre supone la dedicación de un suelo con alto coste de propiedad pública al uso privado.
- Descenso de la calidad de vida de los habitantes.

En cuanto a las características propias del municipio de Roquetas de Mar, se pueden diferenciar claramente dos tipos de entramado urbano:

- Uno en el que la trama urbana se caracteriza por su elevada densidad basada, en general, en viviendas de tipo uni y plurifamiliar con más de 30 años de antigüedad que no disponen de garaje o sólo disponen de 1 plaza por vivienda, y que presenta un alto grado de congestión, circunstancia que se ve agravada en los ámbitos de concentración comercial y de servicios, así como en las zonas que soportan un mayor número de viajes atraídos por motivo trabajo.
- La segunda, en zonas con menos densidad, basada en general en apartamentos de segunda residencia o bien en viviendas unifamiliares, con capacidad de aparcamiento en la vivienda, y con una oferta de aparcamiento fuera de la estación veraniega suficiente, circunstancia que se invierte en la estación estival, presentando altos grados de congestión muy acusada.

Por tanto, en ambas zonas, la deficitaria oferta de aparcamiento en superficie existente en el municipio, conlleva problemas adicionales tanto de congestión como de ilegalidad en el aparcamiento que se recogen a continuación:

- Congestión provocada, por un lado, por la existencia de vehículos circulando por la trama urbana intentando aparcar. Mayor tráfico de agitación.
- Dificultad de tránsito provocada por el estacionamiento ilegal que afecta tanto al vehículo privado como a los autobuses. Menor velocidad de circulación y velocidad comercial.
- La ilegalidad que se produce por la ocupación de las zonas de carga y descarga supone la realización de estas tareas en la calzada eliminando un carril de circulación con los perjuicios que esta situación conlleva para la circulación. Menor velocidad de circulación y velocidad comercial.
- Problemas de accesibilidad de los ciudadanos en general y sobre todo de aquellos con una movilidad reducida debido a la invasión de aceras y ocupación de pasos de cebra por parte del vehículo privado. No cumplimiento de criterios de universalidad ciudadana.
- Problemas de movilidad peatonal debido a la falta de anchos de acera suficientes provocados por la necesidad de proporcionar la suficiente oferta de plazas de aparcamiento en superficie. No cumplimiento con la normativa de accesibilidad universal.

7.2 Características generales de la oferta de aparcamiento

7.2.1 La oferta en calle

La oferta de aparcamiento en calle en Roquetas de Mar es libre en todo el término municipal. No existe en este sentido una gestión del aparcamiento en calle que regule el tiempo de estancia mediante tarifa o directamente restricciones de estacionamiento en base al tiempo de estancia. Esto no significa que no esté regulado la reserva de aparcamiento para usuarios especiales así como en zonas determinadas reservadas a espacio peatonal con acceso solo para residentes y servicios.

La oferta existente en calle se complementa con un importante número de aparcamientos y bolsas de aparcamiento, en su gran mayoría asociados a centros atractores de diferentes tipologías y que se extienden por todo el municipio como puede observarse en los planos siguientes donde se ha localizado el inventario de aparcamientos en bolsas.

En cuanto a estacionamientos en parkings públicos, en Roquetas de Mar se localizan dos, uno en la Avenida de Carlos III en el número de Aguadulce y otro parking en Roquetas de Mar bajo la calle Duque de Ahumada.



Parking Roquetas Centro



Parking Aguadulce

7.2.2 Incidencias más comunes en el estacionamiento en calle

La falta de regulación del estacionamiento en calle hace que aunque como se verá más adelante en periodo invernal no exista una demanda excesiva sí que se observan incidencias y problemas de aparcamiento ilegal en calle como estacionamientos en zonas indebidas.

Las incidencias más observadas son las referentes al estacionamiento en calles donde existe prohibición de aparcar que suelen coincidir con calles estrechas por lo que los vehículos mal estacionados provocan dificultades en el adecuado movimiento del tránsito viario.

Este tipo de estacionamiento indebido invade en muchas ocasiones las aceras, especialmente en el centro de Roquetas de Mar, ámbito con mayores problemas de aparcamiento por saturación. La invasión de las aceras ya de por sí estrechas en muchos casos debido a las características urbanas de estos ámbitos provoca a su vez problemas de accesibilidad peatonal. El espacio destinado a andar se ve así limitado y en algunos

casos imposibilitado, muy especialmente para personas con problemas de movilidad reducida. Esta invasión del espacio peatonal también supone un peligro desde el punto de vista de la seguridad vial para el peatón.

Otros problemas son el estacionamiento en espacios reservados como son vados, carga y descarga o pasos de cebra aunque hay que indicar que se trata de casos muy aislados.

COCHES APARCADOS SOBRE LA ACERA
c/ Pitágoras (zona 1014)



CALLES ESTRECHAS SIN PLAZAS DE APARCAMIENTO
c/ Horno (1002)



COCHES MAL APARCADOS
Paseo de los Baños (1014)



CALLES ESTRECHAS CON APARCAMIENTO A AMBOS LADOS. c/ Barquero (2001)

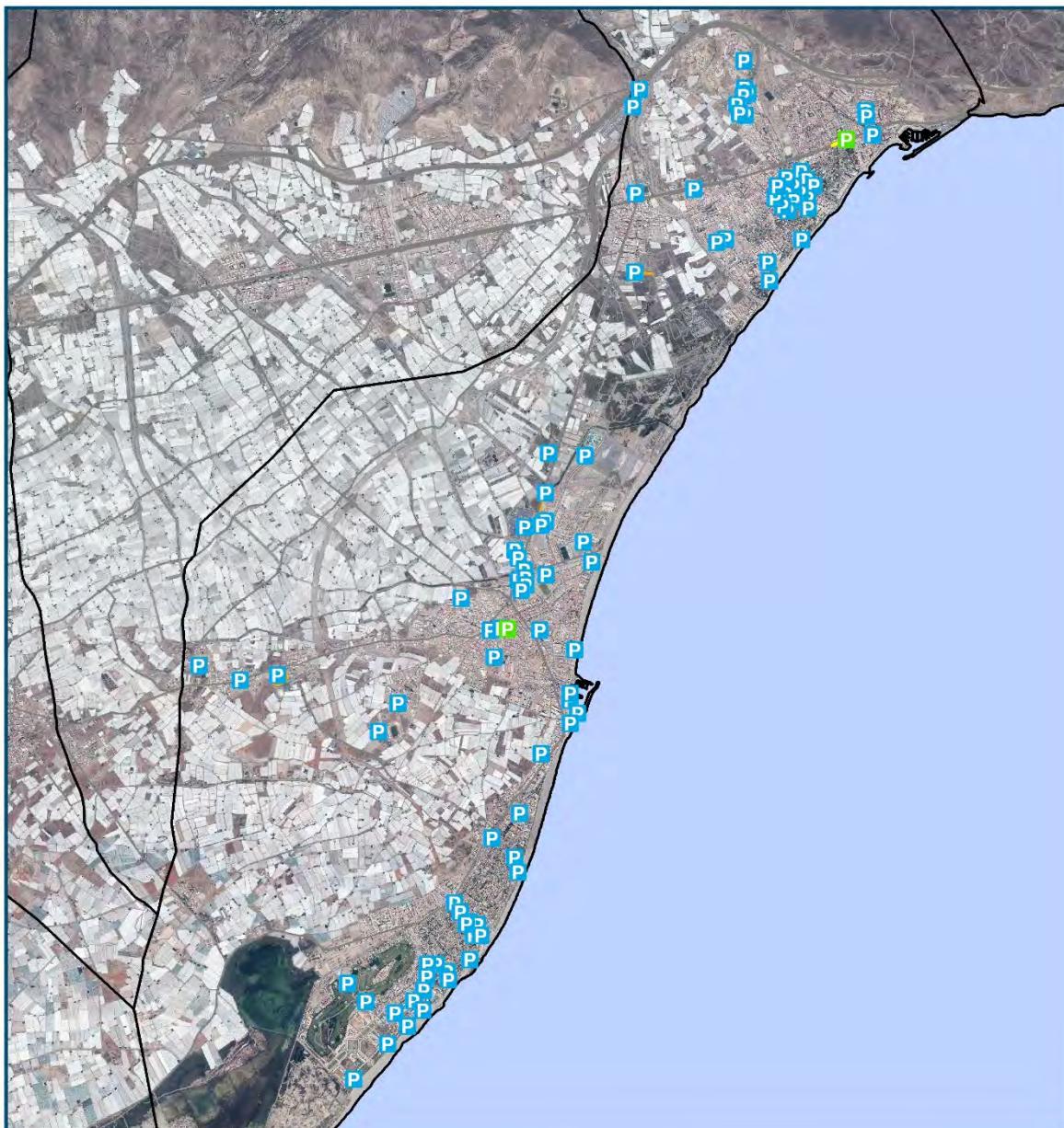


COCHES MAL APARCADOS
Av. Roquetas de Mar



CALLE ESTRECHA DE DOBLE SENTIDO CON APARCAMIENTO A AMBOS LADOS.
c/ Cervantes (2008)





Leyenda:

- Aparcamientos Subterráneos
- Aparcamientos en Superficie

Título del plano:

Localización de Bolsas de Aparcamiento y
Aparcamientos Subterráneos



2.500 1.250 0 2.500 Metros

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ROQUETAS DE MAR



Leyenda:

- Aparcamientos Subterráneos
- Aparcamientos en Superficie

Título del plano:

Localización de Bolsas de Aparcamiento y
Aparcamientos Subterráneos



500 250 0 500 Metros

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ROQUETAS DE MAR



Leyenda:

- Aparcamientos Subterráneos
- Aparcamientos en Superficie

Título del plano:

Localización de Bolsas de Aparcamiento y
Aparcamientos Subterráneos



790 395 0 790 Metros

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ROQUETAS DE MAR



Leyenda:

- Aparcamientos Subterráneos
- Aparcamientos en Superficie

Título del plano:

Localización de Bolsas de Aparcamiento y
Aparcamientos Subterráneos



500 250 0 500 Metros

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ROQUETAS DE MAR

7.3 Caracterización del usuario de vehículo privado con respecto al aparcamiento

7.3.1 Disponibilidad de vehículo privado por parte de los residentes en Roquetas de Mar

Para la elaboración del presente PMUS se ha realizado una encuesta telefónica de movilidad a los residentes. En dicha encuesta se procedió a investigar las pautas de aparcamiento de los residentes. Una de las primeras variables es conocer la disponibilidad de vehículo por parte de los residentes. De esta forma, se determinó que el 63% de los residentes en Roquetas de Mar (55 mil de los 87 habitantes empadronados en 2013) tenían disponibilidad de un vehículo privado para realizar sus viajes cotidianos.

En la siguiente tabla se puede ver por macrozona de residencia el número de personas con disponibilidad de vehículo.

Tabla 57 Disponibilidad de vehículo para la realización del viaje de los residentes en Roquetas de Mar por macrozonas de residencia

Id macrozona	Macrozona	Población 2013	Personas que disponen de un vehículo privado	% con respecto a población total
1	Las Marinas Interior	4.270	2.326	54%
2	Las Marinas	1.674	695	42%
3	Urbanizaciones	1.674	1.248	75%
4	Roquetas Sur	11.232	6.653	59%
5	Cortijos de Marín	10.197	6.629	65%
6	Roquetas Puerto	6.256	4.088	65%
7	Roquetas Centro	13.041	7.221	55%
8	Roquetas Norte	5.283	3.472	66%
9	El Parador de las Hortichuelas	8.590	5.845	68%
10	El Campillo del Moro	9.757	6.586	67%
11	Aguadulce Playa	6.449	4.825	75%
12	Aguadulce Interior	9.446	6.187	65%
Total Roquetas de Mar		87.868	55.775	63%

7.3.2 Donde aparcn los residentes en Roquetas de Mar

Otra variable muy importante es conocer donde estacionan su vehículo las personas que disponen de él. De esta forma se observa que los residentes en Roquetas aparcn su vehículo mayoritariamente en la calle de manera libre (43%) y en aparcamientos en propiedad (58%). Por su parte el estacionamiento en aparcamientos en alquiler así como en aparcamientos públicos es algo minoritario.



Tabla 58 Lugar donde aparcان su vehículo las personas que disponen de vehículo para realizar sus viajes cotidianos en Roquetas de Mar

Id macrozona	Macrozona	Personas que disponen de un vehículo privado	Aparcamiento libre en calle	%/ personas con vehículo	Aparcamiento en propiedad	%/ personas con vehículo	Aparcamiento en alquiler	%/ personas con vehículo	Aparcamiento público	%/ personas con vehículo
1	Las Marinas Interior	2.326	559	24%	1.109	48%	103	4%	0	0%
2	Las Marinas	695	578	83%	336	48%	96	14%	0	0%
3	Urbanizaciones	1.248	330	26%	1.075	86%	0	0%	0	0%
4	Roquetas Sur	6.653	2.906	44%	3.020	45%	240	4%	0	0%
5	Cortijos de Marín	6.629	2.446	37%	4.246	64%	0	0%	0	0%
6	Roquetas Puerto	4.088	1.774	43%	1.854	45%	202	5%	0	0%
7	Roquetas Centro	7.221	2.841	39%	3.014	42%	143	2%	308	4%
8	Roquetas Norte	3.472	1.367	39%	1.866	54%	184	5%	313	9%
9	El Parador de las Hortichuelas	5.845	1.857	32%	3.964	68%	0	0%	0	0%
10	El Campillo del Moro	6.586	2.824	43%	4.683	71%	69	1%	59	1%
11	Aguadulce Playa	4.825	2.749	57%	3.045	63%	80	2%	114	2%
12	Aguadulce Interior	6.187	3.524	57%	4.299	69%	86	1%	25	0%
Total Roquetas de Mar		55.775	23.755	43%	32.510	58%	1.203	2%	819	1%

Fuente: Encuesta Telefónica de Movilidad 2014 en Roquetas de Mar

7.4 Demanda de aparcamiento en un día laborable medio de invierno

Se ha realizado una prospección de la demanda de aparcamiento en calle para investigar en qué ámbitos de Roquetas existen problemas. Esta prospección se ha realizado en invierno en horario de mañana, tarde y noche. Este análisis se muestra a continuación a nivel de zona de transporte y por macrozonas representado en % de ocupación en calle.

Así, en el ámbito de Las Marinas se observa como salvo en la zona 2021 en las Marinas Interior (un ámbito muy residencial) no existen problemas de aparcamiento. La ocupación es muy baja entre el 10% y el 25% según zona. En la zona 2021 la ocupación durante el día también es muy baja (50% a 70%) pero aumenta al 80% en la noche debido al regreso de los residentes a la zona. En cualquier caso no se considera que haya problemas de aparcamiento hasta superar el 95% de ocupación en calle.

Tabla 59 % de ocupación en calle en el ámbito de Las Marinas

Id macrozona	Macrozona	Zona de Transporte	% ocupación mañana	% ocupación tarde	% ocupación noche
1	Las Marinas Interior	2021	50%	70%	80%
1	Las Marinas Interior	2002	10%	20%	40%
2	Las Marinas	2022	10%	10%	10%
3	Urbanizaciones	2009	25%	25%	25%

En el núcleo principal de Roquetas de Mar la ocupación es sensiblemente más elevada que en el caso de Las Marinas aunque muy desigual según la zona. Así, los espacios con ocupaciones más elevadas coinciden con el área del Puerto y con el propio centro del núcleo de Roquetas.

En el centro la ocupación llega al 90% y supera según el caso el 95% de ocupación. Además la ocupación es sostenida durante todo el día lo que denota problemas diurnos así como problemas nocturnos por alta demanda de residentes. Es en esta área donde se registran los principales problemas por aparcamiento ilegal con aparcamiento en zonas indebidas e invasión de espacios reservados a peatones.

En el Puerto la ocupación es alta pero no llega en ningún caso a superar el 90%. Esto no significa que no existan problemas de alta saturación puntual y en zonas concretas de limitado tamaño.

Otras áreas como la de Roquetas Sur y Cortijos de Marín registran ocupaciones muy bajas que salvo en períodos de mañana (en la primera) no superan el 60% de ocupación. En la noche en estos espacios la ocupación es así mismo muy baja también entre un 10% y un 60%.

Tabla 60 % de ocupación en calle en el ámbito de Roquetas de Mar

Id macrozona	Macrozona	Zona de Transporte	% ocupación mañana	% ocupación tarde	% ocupación noche
4	Roquetas Sur	2015	60%	30%	40%
4	Roquetas Sur	1009	60%	70%	60%
4	Roquetas Sur	2006	40%	40%	60%
5	Cortijos de Marín	1008	40%	50%	40%
5	Cortijos de Marín	1012	25%	25%	25%
5	Cortijos de Marín	1015	20%	30%	35%
5	Cortijos de Marín	1004	10%	10%	10%
6	Roquetas Puerto	1011	80%	70%	60%
6	Roquetas Puerto	1002	80%	80%	80%
6	Roquetas Puerto	2001	50%	50%	50%
7	Roquetas Centro	1013	90%	85%	50%
7	Roquetas Centro	1014	95%	90%	90%
7	Roquetas Centro	1001	95%	95%	50%
7	Roquetas Centro	1006	40%	40%	50%
7	Roquetas Centro	1003	60%	80%	70%
7	Roquetas Centro	1007	70%	80%	70%
8	Roquetas Norte	1010	80%	80%	75%
8	Roquetas Norte	1016	70%	60%	60%

En Aguadulce ocurre algo muy similar al núcleo principal de Roquetas existiendo altas ocupaciones en Aguadulce interior, Aguadulce Playa y en El Campillo del Moro así como en el Parador de las Hortichuelas de manera localizada en zonas concretas. Sin embargo, salvo en casos concretos no se llega a altas ocupaciones superiores al 95% establecido comúnmente como límite a partir del cual existen problemas palpables de estacionamiento en calle.

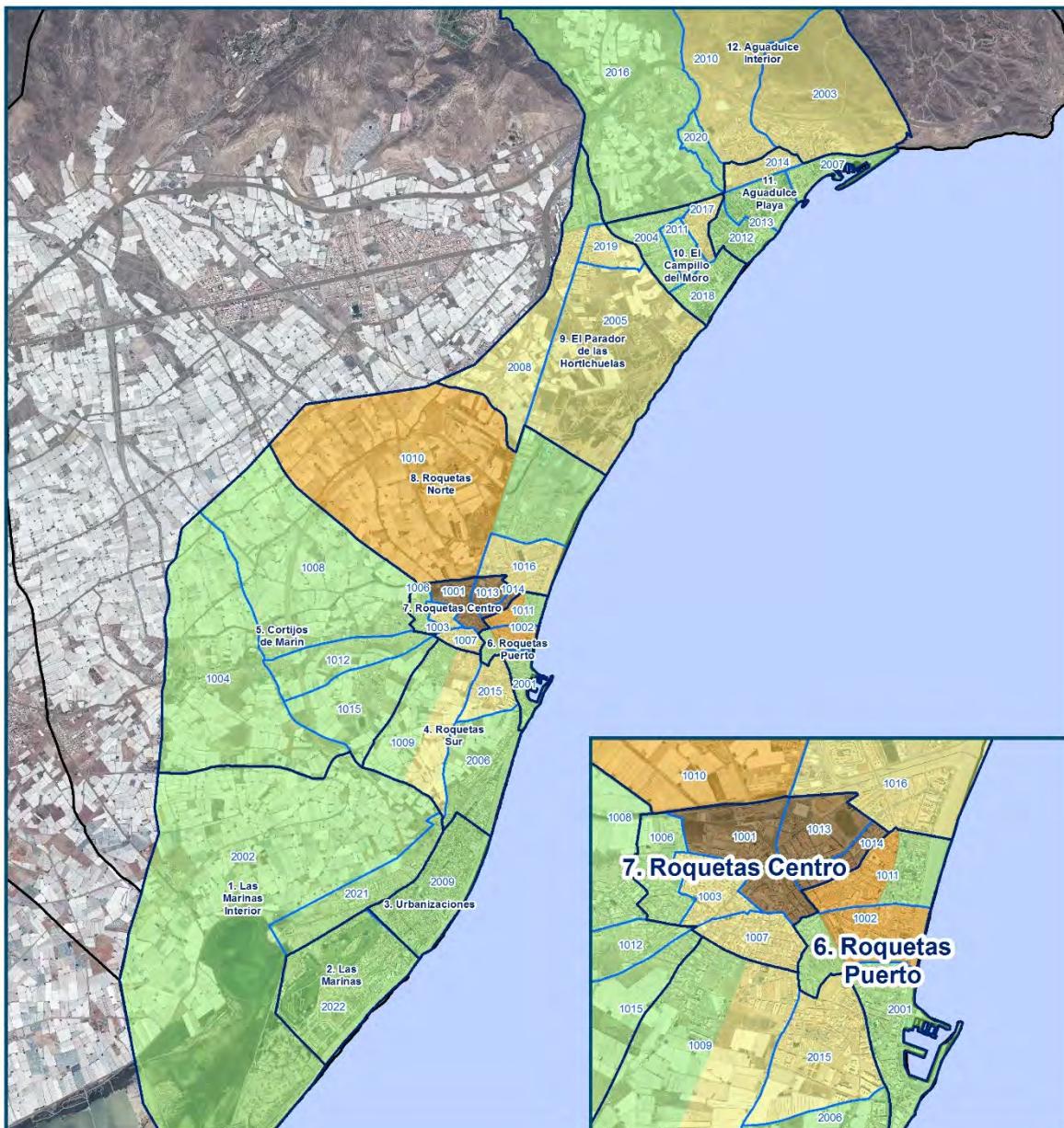
La ocupación por otro lado es desigual según la zona y la hora. Así, en la zona 2017 se registran ocupaciones altas durante el día (en la tarde llega al 90%) para bajar a un 60% en la noche, mientras que en la zona 2018 la ocupación durante el día es relativamente baja para subir con el regreso de los residentes a un 90%.

En Aguadulce Playa y en Aguadulce Interior sucede algo similar. En la zona 2014 durante el día la ocupación es de un 75% de media para subir a un 90% durante la noche. Otras zonas de Aguadulce Interior como son las zonas 2003 y 2010 registran ocupaciones relativamente bajas durante la mañana y la tarde para subir hasta un 90% en la noche lo que denota su carácter fuertemente residencial.



Tabla 61 % de ocupación en calle en el ámbito de Aguadulce

Id macrozona	Macrozona	Zona de Transporte	% ocupación mañana	% ocupación tarde	% ocupación noche
9	El Parador de las Hortichuelas	2019	75%	60%	80%
9	El Parador de las Hortichuelas	2005	70%	70%	70%
9	El Parador de las Hortichuelas	2008	60%	70%	70%
10	El Campillo del Moro	2017	60%	90%	60%
10	El Campillo del Moro	2011	30%	50%	40%
10	El Campillo del Moro	2018	30%	50%	95%
10	El Campillo del Moro	2004	40%	70%	70%
11	Aguadulce Playa	2007	20%	40%	40%
11	Aguadulce Playa	2014	75%	75%	90%
11	Aguadulce Playa	2013	15%	20%	30%
11	Aguadulce Playa	2012	25%	25%	30%
12	Aguadulce Interior	2003	60%	70%	90%
12	Aguadulce Interior	2010	60%	70%	90%
12	Aguadulce Interior	2020	40%	60%	70%
12	Aguadulce Interior	2016	25%	30%	70%



Leyenda:

Macrozonas

Zonas de Transporte

Porcentaje de Ocupación del Aparcamiento

0% - 50%

51% - 80%

81% - 90%

91% - 100%

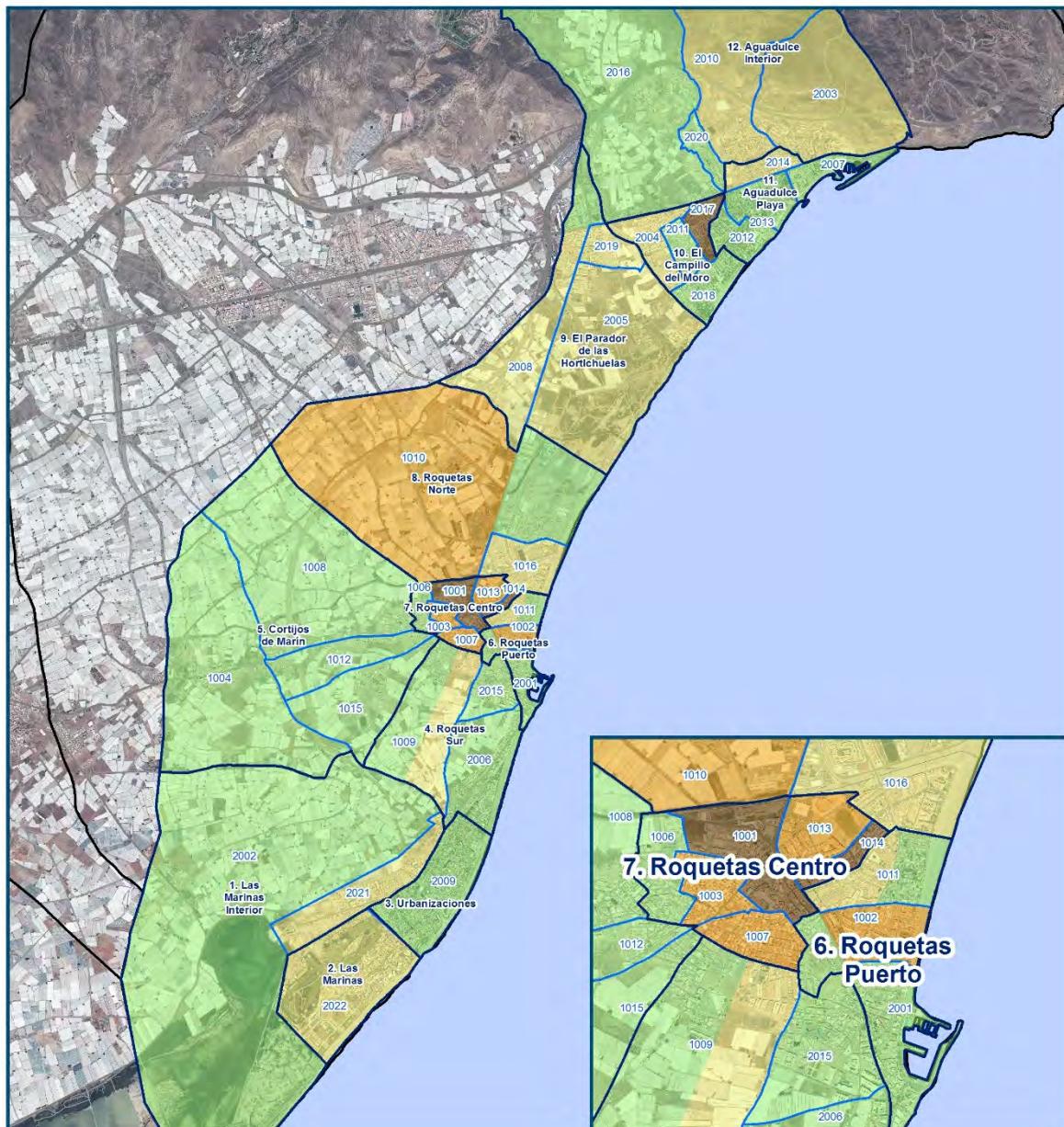
Título del plano:

Porcentaje de Ocupación en Periodo de Mañana
por Zona de Transporte



2.500 1.250 0 2.500 Metros

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ROQUETAS DE MAR



Leyenda:

Macrozonas

Zonas de Transporte

Porcentaje de Ocupación del Aparcamiento

0% - 50%

51% - 80%

81% - 90%

91% - 100%

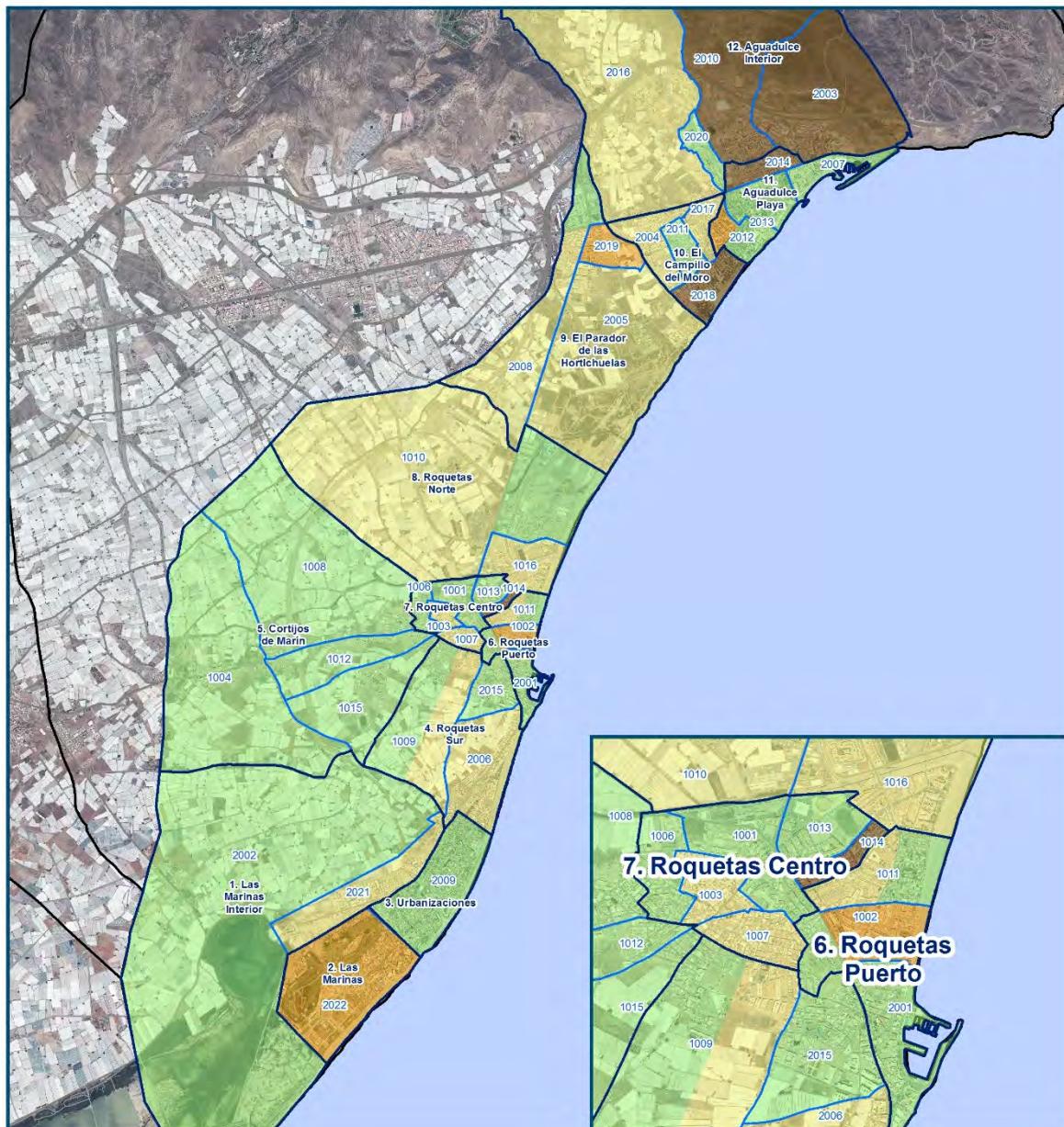
Título del plano:

Porcentaje de Ocupación en Periodo de Tarde
por Zona de Transporte



2.500 1.250 0 2.500 Metros

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ROQUETAS DE MAR



PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ROQUETAS DE MAR