

8 Gestión y ordenación del estacionamiento

El aparcamiento constituye una política de movilidad que, llevada a cabo mediante la adopción de una adecuada estrategia, puede conseguir una reducción de la circulación de automóviles y una recuperación del espacio público para el ciudadano. La política de aparcamiento en el Plan debe dar solución a importantes problemas planteados:

- Los déficits de aparcamiento de los residentes en el municipio
- El tráfico de agitación, es decir la circulación de vehículos en la ciudad, basada en la expectativa de encontrar aparcamiento.
- El incremento de la ilegalidad de estacionamiento, disminuyendo la capacidad vial y la accesibilidad y competitividad del transporte público, peatones y ciclistas.
- La reserva del espacio público en superficie destinado al vehículo privado aparcado.

La principal herramienta con la que se dota el Plan para desarrollar una política de aparcamiento es la capacidad de regular la oferta de plazas para los distintos colectivos: se trata de dirigir la oferta de estacionamiento para ser utilizada por distintos usuarios: los residentes, los de corta duración (rotación) y los usuarios obligados (trabajo).

8.1 Ordenación del Aparcamiento en el Área de Prioridad Peatonal

8.1.1 Justificación y Objetivos

En lo que a la planificación y gestión de la vía pública se refiere, la cultura de la movilidad sostenible ha introducido una nueva visión que propone favorecer los sistemas de desplazamiento más eficientes y saludables, reduciendo el lugar privilegiado que el vehículo privado ha tenido en las últimas décadas, tanto a la hora de circular como de aparcar.

Para la potenciación de la disponibilidad del aparcamiento en superficie de residentes, frente a visitantes en la zona centro de la ciudad se propone como herramienta de gestión la implantación de una regulación del aparcamiento libre en el viario.

Tarificar el tiempo de aparcamiento influye en gran medida en las decisiones de los usuarios, que pasarán a considerar la alternativa del transporte público y del itinerario a pie (o mediante medios no motorizados), para dirigirse a las zonas así reguladas.

Los objetivos básicos de esta propuesta son:

- Establecer este instrumento de gestión para organizar la distribución de las plazas en relación al sitio censado para cada vehículo privado así como compensar el déficit de dotación de plazas de aparcamiento en el centro urbano del núcleo de Roquetas de Mar.
- Desincentivar el empleo del vehículo privado para el acceso a esta congestionada zona de la ciudad.
- Clarificar y pacificar el viario, que recupera su función principal como canalizador del tráfico frente a la función de alojamiento de vehículos parados.



- En el caso de que se establezca un control tarifario para los vehículos foráneos o transeúntes, permitir financiar transportes urbanos alternativos o actuaciones relacionadas con la ampliación de la oferta de aparcamiento en las zonas limítrofes a la que definiremos como área de estacionamiento regulado.

8.1.2 Descripción de la medida

Se propone la implantación de un sistema de cobro tarifario que podrá explotarse en régimen de contrato de gestión de servicios o concesión, durante un período determinado, a fijar por el Ayuntamiento.

Será necesaria la distinción visual y clara de esta área, especialmente en los puntos de acceso a ella, así como la señalización de que se ha abandonado la misma, en todos los puntos de salida o acceso al exterior de ella.

Es por ello que los vehículos serán identificados mediante comprobantes, expedidos en la misma vía pública, por una duración limitada de tiempo, que le permitirán el aparcamiento dentro de la zona ORA. Una vez excedido el tiempo máximo permitido o cuyo comprobante haya caducado, serán sancionados.

El personal destinado a controlar esta zona de estacionamiento regulado será el responsable de velar por el perfecto cumplimiento de estacionamiento en la zona de su competencia.

Existen varias tipologías de plazas de aparcamientos regulados conocidas:

- Rotación: Tarifa y limitación de la duración máxima de estacionamiento
- Residentes: Solo pueden estacionar los residentes acreditados, pago anual y pago al uso.
- Prioritarias para el Residente: Los foráneos que aparcen en estas zonas pagan más y para ellos la duración máxima puede ser menor a las plazas de rotación.

Para el caso de Roquetas de Mar se propone una **tipología mixta** donde los vehículos residentes acreditados podrán hacer libre uso de las plazas de aparcamiento ubicadas en el interior del límite marcado como ORA y donde los vehículos foráneos o transeúntes podrán hacer uso de las plazas situadas dentro de la zona ORA siempre y cuando paguen por dicha utilización, en función de lo que marque la Ordenanza municipal al respecto (a desarrollar por el Ayuntamiento).

Se deberá redactar una ordenanza que fije entre otros los siguientes parámetros básicos:

- Los criterios de tarificación (precio por período temporal)
- El límite máximo de la estancia permitida en cada una de las plazas.
- La cuantía y forma de tramitación de las sanciones derivadas del uso incorrecto de las plazas de aparcamiento regulado.

El **ámbito espacial** supone tanto el interior como los viarios de borde del área de coexistencia propuesto en el presente documento. Se regularán un total de **348 plazas** de aparcamiento que se localizan en los siguientes viarios del área:

Tabla 9 Propuesta de Viarios con zona ORA en el Área de Coexistencia

NOMBRE VIARIO	NÚMERO DE PLAZAS
Avenida de Roquetas	126
Calle Miramar	24
Calle Estación	8
Calle Gravina	7
Calle Gustavo Villapalos	25
Calle José Bergamín	21
Juan Arcas Lacal	2
Labradores	36
Las Marinas	16
Magisterio	14
Manuel Machado	14
Avenida Pablo Picasso	21
Plaza Alcalde Pomares	19
Calle Puente	15
TOTAL	348

Usuarios vehículos residentes, serán aquellas personas con domicilio en viviendas cuyo acceso se encuentre dentro de la zona regulada.

De conformidad con lo que se regule para esta modalidad de estacionamiento en el Reglamento del Servicio del mismo, se prevé que los titulares de los vehículos que sean residentes en las zonas reguladas y así calificadas, puedan solicitar al Ayuntamiento d una autorización de estacionamiento, que conllevará la entrega de un distintivo que, fijado en el vehículo habrá de ser perfectamente visible desde el exterior (facilitando el trabajo de inspección del personal controlador de la correcta utilización de las plazas de aparcamiento).

La validez de la autorización de estacionamiento para residentes podrá ser anual y deberá ser renovada y reinstalada con anterioridad al término del ejercicio autorizado si se desea continuar con la utilización de las plazas ubicadas dentro del ORA.

Las características de la tarjeta a expedir pueden ser variables, considerándose en este punto como únicas características imprescindibles para ellas su infalsicabilidad, el reflejo inequívoco de la matrícula identificativa del vehículo al que ha sido asignada y el período de validez de la misma.

Se propone la implantación de un sistema de cobro tarifario que podrá explotarse en régimen de contrato de gestión de servicios durante un período determinado, a fijar por el Ayuntamiento de Roquetas de Mar.

Para poder realizar el pago los usuarios foráneos dispondrán de una serie de parquímetros distribuidos dentro de la zona ORA.

Para las 348 plazas sometidas a regulación se prevé la instalación de alrededor de **15 parquímetros autónomos**.

La instalación de dichos parquímetros ha de contemplar los criterios establecidos en lo que respecta a criterios de diseño distribución del mobiliario urbano, tanto en itinerarios no motorizados, itinerarios

peatonales y los planteados en casos concretos como los dedicados a los usuarios con movilidad reducida, según se indica en la normativa actual vigente.



Los parquímetros o expendedores de tiques a instalar podrán admitir monedas o monedas y tarjetas. En las zonas sujetas a regulación de aparcamiento, el conductor de vehículo transeúnte se proveerá, en un expendedor de tiques próximo al lugar, cuando estacione, de un tique de estacionamiento regulado que señalará la fecha y hora en la que acabará el permiso de estacionamiento de dicho vehículo.

El tique de estacionamiento deberá ser colocado en la parte interior del parabrisas del vehículo, fijándolo convenientemente para evitar su caída y de forma que resulte perfectamente visible desde el exterior.

La regulación y régimen sancionador de estos aparcamientos quedará reglamentado en la Ordenanza que se apruebe al respecto. De igual forma el coste de las tarjetas emitidas para el usuario residente deberá ser fijado por el Ayuntamiento.

Estos sistemas, en algunas ciudades en las que han sido implantados, permiten anular la sanción emitida al ser rebasado el tiempo de estacionamiento autorizado, exclusivamente para el caso de vehículos transeúntes, mediante la adquisición de un nuevo tique de anulación expresamente previsto para ello, en un período de tiempo concreto y limitado (normalmente de treinta minutos/una hora) posterior a la hora desde el momento de caducidad del tique o de rebase del tiempo autorizado.

Las infracciones relacionadas con el aparcamiento regulado serán denunciadas, bien directamente, bien a instancias de los vigilantes de estacionamiento, por la Policía Local, ya sea en la misma vía pública o en las oficinas municipales.

El horario en el que se permite el estacionamiento de ese vehículo vendrá limitado por la hora marcada en el tique de estacionamiento; a partir de dicho horario el estacionamiento queda prohibido y su conductor o propietario queda sujeto a las sanciones establecidas en el Reglamento regulador del ORA (que fije el Ayuntamiento) y en el Reglamento General de Circulación por estacionar en lugar prohibido.

El Ayuntamiento podrá fijar en cada zona sujeta al ORA el tiempo máximo de estacionamiento en una hora, o en dos horas, etc., según las necesidades del estacionamiento, debiendo señalizarlo en los accesos a dicha zona.

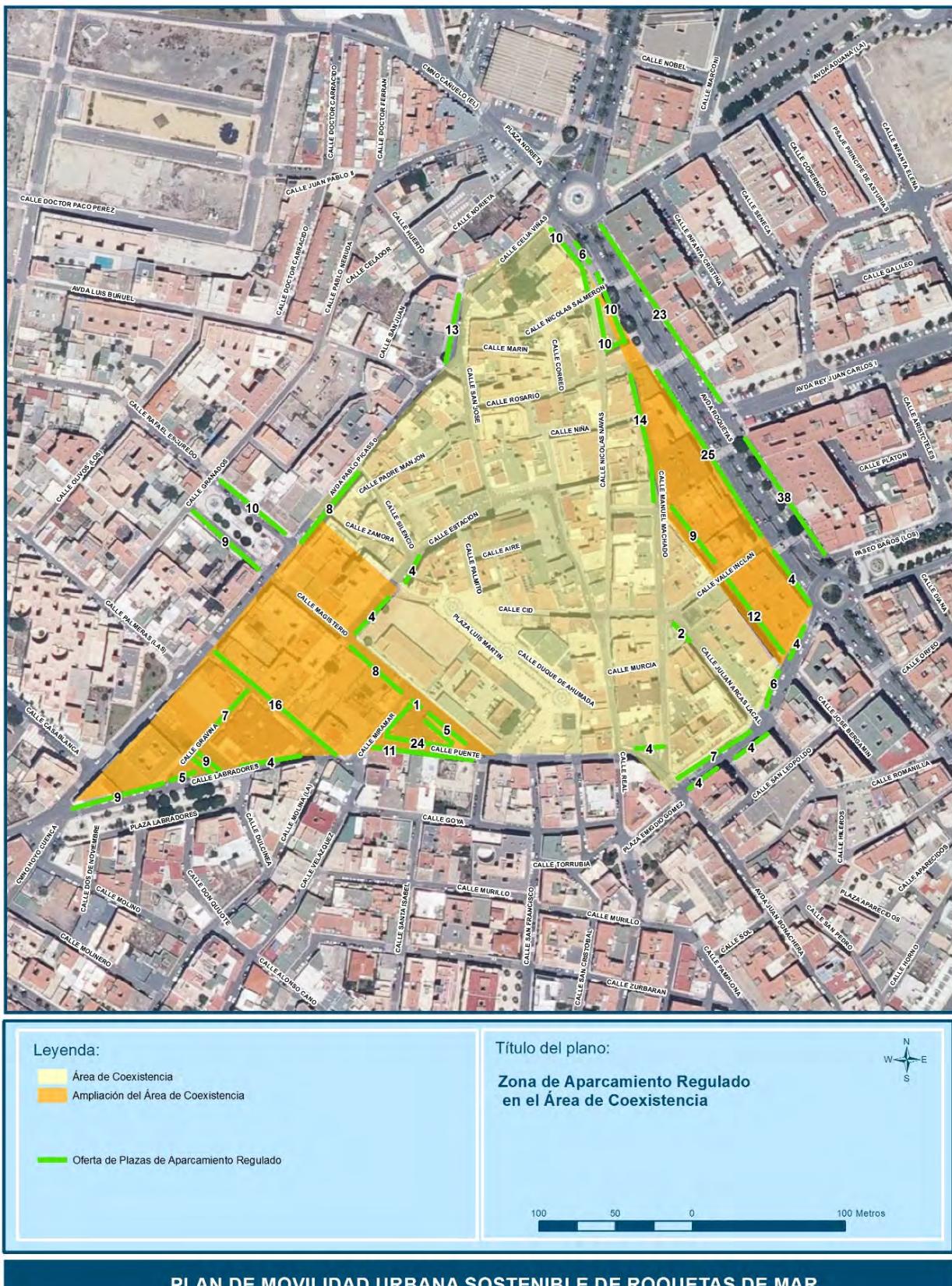
Deberían señalizarse todos los accesos a la zona ORA, pudiendo situarse una señal vertical reglamentaria que indique, en el lado derecho de la marcha, que se accede a una zona de estacionamiento regulado (por ejemplo, mediante señal R-309, de 60 x 60 centímetros, de fondo blanco sobre el que se impresa la prohibición de estacionar, así como placa con el horario y calendario de dicha zona).

Convendría, igualmente, que las plazas de estacionamiento quedarán señalizadas en el pavimento mediante color, no blanco, para distinguirlas de las ya existentes en otras áreas del municipio.

En la salida de las calles de estacionamiento limitado se propone sea señalizado el fin de zona de estacionamiento limitado con placas R-504.



En la zona en que entre en vigor el estacionamiento regulado deberán reservarse o respetarse las actualmente existentes plazas para servicios especiales (ambulancias, carga/descarga, servicios de emergencia, bomberos, etc.).





8.1.3 *Necesidades a futuro*

Proyecto de viabilidad económica-técnica de la medida para introducir al pliego de concesión

8.1.4 *Agentes implicados*

Ayuntamiento de Roquetas

- Movilidad

8.1.5 *Valoración económica*

Por determinar el canon tras el estudio de viabilidad económica-técnica

8.1.6 *Ventajas e Inconvenientes*

El estacionamiento regulado permitirá una mejor adaptación de la oferta de aparcamiento a la demanda por tipología de usuario, en efecto, la regulación constituye además una potente herramienta de gestión y transformación del espacio público ya que permite adaptar la oferta disponible a las especificidades de cada ámbito urbano o a las demandas sociales, así como utilizar la oferta de plazas de aparcamiento para la modificación de los hábitos de los usuarios de vehículo privado.

Se hace necesario un programa de participación ciudadana para explicar la medida y los beneficios para residentes en la zona, así como transparencia en los posibles beneficios económicos derivados de la gestión de este tipo de regulación, que podrán ser invertidos en la implantación y fomento de otros medios de transporte, como por ejemplo, el transporte público urbano o un posible servicio público de bicicletas.

8.2 Introducción de Áreas de Estacionamiento Regulado en Áreas Comerciales y Marítimas

8.2.1 Justificación y Objetivos

La potenciación de la disponibilidad de aparcamiento de rotación en superficie a visitantes que acuden a los principales ejes comerciales de la ciudad o a las playas y puertos marítimos en época estival a través de la implantación de una zona de estacionamiento regulado aumentará la rotación de los vehículos, lo que a su vez aumentará el número de visitantes a las zonas comerciales con el consiguiente mejora del balance comercial de la zona que se beneficie de la medida.

Los objetivos básicos de esta propuesta son:

- Establecer este instrumento de gestión para organizar la distribución de las plazas en relación al sitio censado para cada vehículo privado así como compensar el déficit de dotación de plazas de aparcamiento en los principales ejes comerciales de la ciudad y los puntos de gran atracción turística en periodo estival
- Desincentivar el empleo del vehículo privado para el acceso a esta congestionada zona de la ciudad.
- Clarificar y pacificar el viario, que recupera su función principal como canalizador del tráfico frente a la función de alojamiento de vehículos parados.
- En el caso de que se establezca un control tarifario para los vehículos foráneos o transeúntes, permitir financiar transportes urbanos alternativos o actuaciones relacionadas con la ampliación de la oferta de aparcamiento en las zonas limítrofes a la que definiremos como área de estacionamiento regulado.

8.2.2 Descripción de la medida

Las zonas donde se propone la implantación de zonas de estacionamiento regulado, de acuerdo con las características definidas en la instalación de una zona de aparcamiento regulado en el Área de Coexistencia son:

- El eje comercial que forma la Avenida de Carlos III en Aguadulce y Campillo del Moro
- Ejes comerciales existentes en el núcleo de Roquetas de Mar, donde destacan la Avenida de Roquetas y el Paseo de los Baños.

Además se propone la instalación de zonas de aparcamiento regulado en los puntos de atracción turística del municipio, tan solo cuando se produce la afluencia masiva de este tipo de público, es decir, en periodo estival y de acuerdo con las características anteriormente definidas en:

- Paseo Marítimo de Aguadulce y Campillo del Moro
- Puerto Deportivo de Roquetas de Mar (Calle Antonio Machado y sus bolsas de aparcamiento).
- Avenida de Entremares y Avenida del Mediterráneo, así como en el Paseo del Mar y las bolsas de aparcamiento cercanas a la playa como las situadas en la calle Fosforito en la zona de nuevo desarrollo de Las Marinas.



Leyenda:

- Áreas de Estacionamiento Regulado en Ejes Comerciales
- Áreas de Estacionamiento Regulado con Carácter Estacional

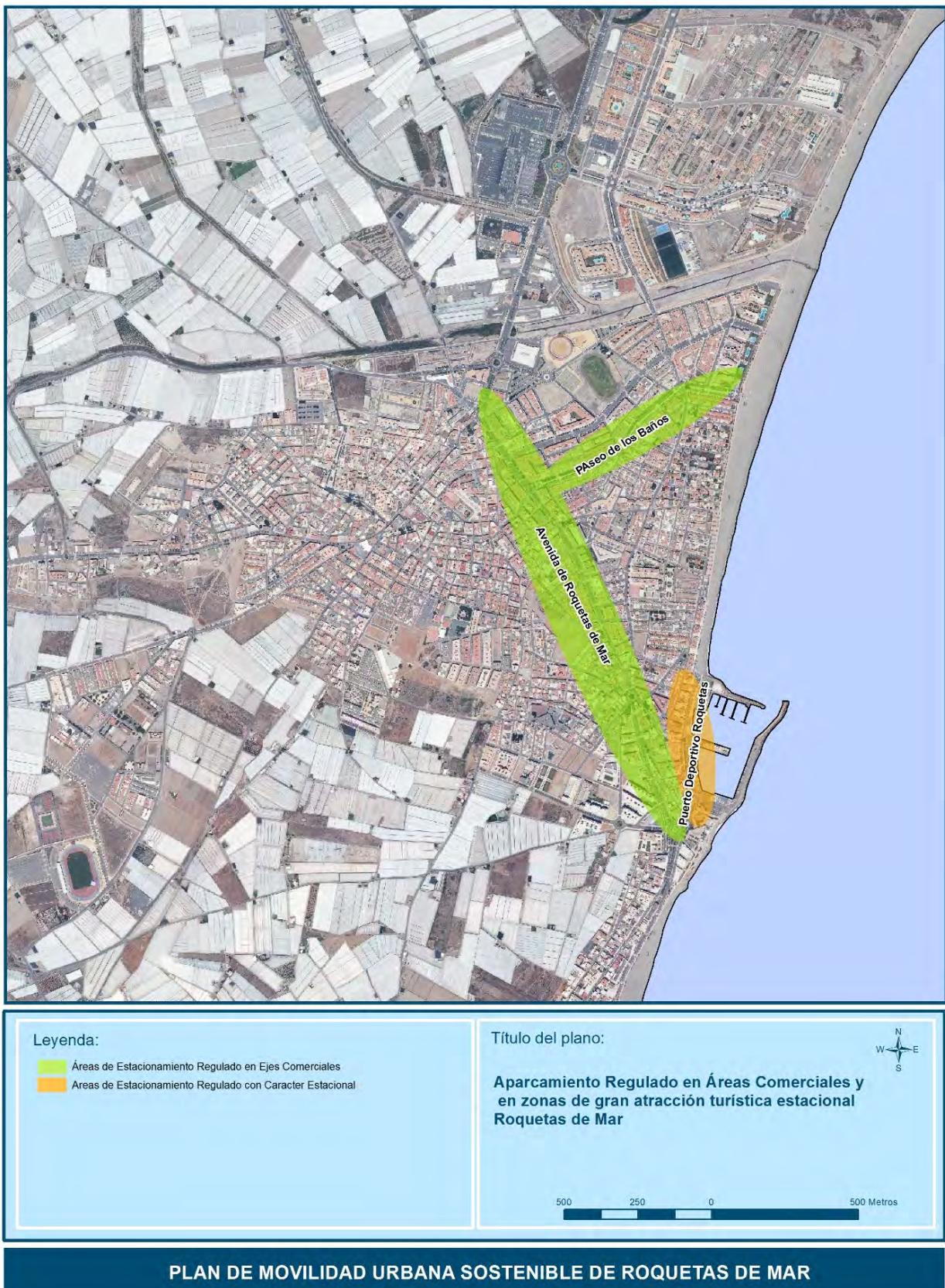
Título del plano:

**Aparcamiento Regulado en Áreas Comerciales y
en zonas de gran atracción turística estacional
Aguadulce y Campillo del Moro**



500 250 0 500 Metros

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ROQUETAS DE MAR





Leyenda:

- Áreas de Estacionamiento Regulado en Ejes Comerciales
- Áreas de Estacionamiento Regulado con Carácter Estacional

Título del plano:

**Aparcamiento Regulado en Áreas Comerciales y
en zonas de gran atracción turística estacional
Roquetas de Mar**



500 250 0 500 Metros

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ROQUETAS DE MAR



8.2.3 *Necesidades a futuro*

Proyecto de viabilidad económica-técnica de la medida para introducir al pliego de concesión

8.2.4 *Agentes implicados*

Ayuntamiento de Roquetas

- Movilidad

8.2.5 *Valoración económica*

Por determinar el canon tras el estudio de viabilidad económica-técnica

8.2.6 *Ventajas e Inconvenientes*

Eliminación de los aparcamientos de larga estancia, mejorando la rotación por plaza en zonas eminentemente atractoras de viajes de corta duración motivo compras y ocio, y por tanto, mejorando la actividad comercial de las zonas beneficiadas de la medida.

Se puede producir una mayor agitación del tráfico en estas zonas, aunque también se produce mayor facilidad a la hora de buscar estacionamiento debido a la mayor rotación de los vehículos.

Se hace necesario un programa de participación ciudadana, con asociaciones de vecinos y comerciantes, para explicar la medida y los beneficios para residentes, comerciantes, y usuarios, así como transparencia en los posibles beneficios económicos derivados de la gestión de este tipo de regulación, que podrán ser invertidos en la mejora de la zona, tanto a nivel de urbanización como de transporte.