

# PLAN DE APARCAMIENTOS DE CORDOBA

28 de enero de 2010

VIMCORSA  
VIVIENDAS MUNICIPALES DE CORDOBA S. A.



## INDICE

1. Presentación del Plan.....	5	2.3.2. Programa de difusión y participación ciudadana.....	16
1.1. Razones / Objeto .....	5	2.3.3. Programa de gestión y regulación del aparcamiento .....	16
1.2. Antecedentes.....	5	3. Líneas operativas .....	17
1.3. Contexto .....	6	3.1. Ámbito territorial.....	17
1.3.1. Encuadre territorial .....	6	3.2. Vigencia y revisión.....	17
1.3.2. Contexto socio-económico .....	6	3.3. Naturaleza.....	17
1.3.3. Contexto físico.....	7	3.4. Interpretación de la documentación.....	17
1.3.4. Contexto funcional .....	8	3.5. Competencias.....	18
1.3.5. Infraestructuras y accesos .....	8	3.6. Colaboración entre administraciones .....	18
1.4. Diagnóstico de la situación.....	10	3.7. Sector privado .....	18
2. Líneas estratégicas .....	14	4. Líneas técnicas .....	20
2.1. Objetivos generales.....	14	4.1. Marco Normativo.....	20
2.2. Objetivos específicos.....	15	4.2. Criterios de planificación.....	20
2.3. Programas de actuación.....	15	4.3. Terminología.....	22
2.3.1. Programa de desarrollo y control .....	15	4.4. Tipología de aparcamientos.....	22
		4.4.1. Aparcamiento de rotación .....	23
		4.4.2. Aparcamiento de residentes .....	23

4.4.3. Aparcamientos mixtos.....	23	4.6.5.a. APARCAMIENTO PARA BICICLETAS .....	39
4.4.4. Aparcamiento disuasorio y de frontera. ....	23	4.6.5.b. APARCAMIENTO PARA MOTOCICLETAS .....	42
4.5. Criterios de localización y diseño .....	24	4.6.5.c. APARCAMIENTOS RESERVADOS .....	43
4.6. Nuevos aparcamientos .....	25	4.6.5.d. APARCAMIENTO PARA VEHICULOS INDUSTRIALES.....	44
4.6.1. Aparcamientos disuasorios y de frontera.....	28	4.6.5.e. APARCAMIENTO PARA OTROS VEHICULOS .....	44
4.6.1.a. CRITERIOS DE LOCALIZACIÓN Y DISEÑO.....	28	5. Ejecución y seguimiento del Plan .....	46
4.6.1.b. GUIÓN DE ANÁLISIS.....	29	5.1. Propuesta de ejecución de aparcamientos .....	46
4.6.1.c. CARACTERÍSTICAS FUNCIONALES.....	30	5.2. Estudios de viabilidad .....	46
4.6.1.d. PROPUESTA APARCAMIENTO DISUASORIOS ..	31	5.3. Condiciones jurídicas y urbanísticas .....	47
4.6.2. Red de aparcamientos de rotación.....	33	5.3.1 Condiciones técnicas de implantación.....	48
4.6.2.a. CRITERIOS DE LOCALIZACIÓN Y DISEÑO.....	33	5.3.2. Condiciones ambientales .....	48
4.6.2.b. APARCAMIENTOS DE ROTACIÓN PROPUESTOS .....	33	5.5. Participación ciudadana .....	49
4.6.3. Aparcamientos para residentes.....	35	5.6. Directrices para estudio de demanda y mercado .....	49
4.6.3.a. CRITERIOS DE LOCALIZACIÓN.....	35	5.6.1. Áreas de influencia de la demanda.....	50
4.6.3.b. CRITERIOS DE DISEÑO.....	36	5.6.2. Oferta de aparcamiento actual.....	50
4.6.3.c. APARCAMIENTOS PROPUESTOS .....	36	5.6.3. Cálculo de demanda residencial.....	50
4.6.5. Otros aparcamientos.....	39	5.6.4. Encuesta de mercado.....	51

5.6.5. Cálculo de la demanda foránea (rotación) ..... 51

5.7. Sistema de financiación de la construcción de edificios de  
aparcamientos..... 51

5.7.1. Obtención de recursos por enajenación de plazas ..... 52

5.8. Seguimiento del plan..... 52

5.8.1. Modo de seguimiento..... 53

5.8.2. Equipo técnico de planificación, coordinación y  
seguimiento ..... 53

5.9. Evaluación Del Plan ..... 53

ANEXO 1 GLOSARIO DE TÉRMINOS

ANEXO 2 FICHAS DE APARCAMIENTOS

ANEXO 3 PLANOS

## 1. Presentación del Plan

El Ayuntamiento de Córdoba, a través de la empresa de Viviendas Municipales de Córdoba SA, VIMCORSA, redacta el presente Plan de Aparcamientos para ordenar y encauzar la intervención pública y privada en materia de aparcamientos dentro del municipio.

El Plan sucede al Avance que tras el proceso participativo al que fue sometido y una vez incorporadas las sugerencias surgidas del mismo, culmina con el Plan de Aparcamientos que contempla las acciones asociadas a cada objetivo previsto y relaciona las medidas de ejecución y seguimiento pertinentes para llevarlas a cabo.

### 1.1. Razones / Objeto

El presente Plan de Aparcamientos de Córdoba tiene por objeto la planificación estratégica de los espacios disponibles para el estacionamiento y la construcción de aparcamientos, así como su régimen de utilización, en orden a establecer unas pautas o recomendaciones a seguir en esta materia.

### 1.2. Antecedentes

En el último tercio del siglo XX, la acusada proliferación de vehículos, propició que las calles de la ciudad se vieran invadidas por estos, relegando al viandante a espacios estrechos, paralelos a las corrientes del tráfico. El aparcamiento estuvo autorizado

indiscriminadamente con el consiguiente incremento de la congestión viaria.

Todo esto supuso una nueva necesidad: la planificación de aparcamiento, primero en la vía pública y posteriormente dentro de los edificios privados y públicos, con una nueva normativa urbanística que obligaba a la reserva de un número mínimo de plazas.

En las áreas comercialmente densas y en la ciudad histórica había que dar solución a las dificultades de aparcamiento de tantos vehículos, bien de residentes bien de visitantes, que circulaban sin seguridad de poder aparcar en un lugar próximo a su destino. Así, a principios de los ochenta, surgieron los primeros proyectos de aparcamientos públicos subterráneos que se hicieron realidad, un poco más tarde, sorteando la riqueza arqueológica del subsuelo de Córdoba.

Los primeros grandes aparcamientos públicos municipales se ejecutaron bajo la vía pública en dos avenidas importantes, la de Barcelona, en el barrio de la Viñuela, y la del Aeropuerto, con cerca de 700 plazas entre ambos y con la fórmula de concesión administrativa. Fueron promovidos en el marco del PIACO, Plan Integral de Aparcamientos de Córdoba, precedente del presente documento. Incluido en este mismo Plan se promovió y ejecutó, con la colaboración de la iniciativa privada (Asociación de Vecinos 'El Parque'), el aparcamiento de residentes de Parque Figueroa.

Con el nuevo desarrollo urbanístico de mediados de los 90, se promovieron otros dos aparcamientos municipales: uno de rotación y otro, gestionado directamente por VIMCORSA, para residentes, con más de 750 plazas y ubicados en el nuevo paseo de Córdoba (Vial Norte), surgido tras el soterramiento de las vías del ferrocarril. Se comenzó a regular la zona azul y el aparcamiento vigilado para limitar la duración del estacionamiento en las áreas más conflictivas.

En este periodo, se llevó a cabo la adaptación de un solar en la Plaza del Conde de Gavia (67) para su uso como aparcamiento de residentes y la adecuación de algunos espacios en superficie como el ubicado en la Plaza de Toros (160).

El Ayuntamiento promovió, después del 2000, un aparcamiento subterráneo en la corona del casco histórico, el de La Victoria, con 450 plazas, en concesión administrativa. Este aparcamiento permitió comenzar la reestructuración de la movilidad del conjunto histórico, como apoyo a las estrategias de limitación a la penetración del vehículo privado. La política municipal sigue en la primera década del XXI atajando el déficit de plazas para residentes, con la construcción de otros aparcamientos, como el de la Posada de la Herradura, Fátima, etc. Además de estos, en las estaciones de tren y de bus Interurbano se ubican sendos aparcamientos públicos con más de 550 plazas en rotación.

Otros aparcamientos municipales llevados a cabo más recientemente se refieren a actuaciones en superficie como el aparcamiento de la Salud (con 574 plazas), Parque Cruz Conde (100), o El Arenal (400), ejerciendo éste último de aparcamiento disuasorio para autobuses turísticos. Otras actuaciones, como los aparcamientos de Figueroa, Maria Auxiliadora o la ampliación de Conde Gavia, cuyos proyectos se encuentran en avanzado estado de desarrollo, empezarán a construirse en breve.

Vimcorsa, desde 2001, se encarga la gestión, promoción y administración de aparcamientos de vehículos, todo ello con carácter instrumental de la política municipal de ordenación del tráfico en la ciudad mediante la adopción de medidas disuasorias del empleo de vehículos particulares.

### **1.3.Contexto**

#### **1.3.1.Encuadre territorial**

La ciudad presenta una conformación urbana de centralidad, donde radica la significación histórica y la mayor parte de sus equipamientos y, en consecuencia, sus mayores dificultades de cara al aparcamiento.

El Conjunto Histórico está siendo progresivamente rodeado por un sistema de bordes, de distinta cualidad según zonas, que intenta conseguir una estructura continua distribuidora de tráfico e infraestructuras, al tiempo que resuelve y completa la carencia de aparcamientos y áreas libres.

Como soporte de numerosas actividades y la incorporación gradual de funciones urbanas, dicho sistema no llega a tener aún la capacidad de convertirse en el nuevo centro 'anular' de la ciudad, que deberá poco a poco equilibrar y articular las relaciones entre Casco y Periferia.

#### **1.3.2.Contexto socio-económico**

El universo de referencia del Plan es la población de Córdoba, con 329.249 habitantes en 2009, que se encuentran agrupados en 120.440 familias.

La pirámide de edad se caracteriza por un leve rejuvenecimiento de su población. Un 21% de la población actual es menor de 18 años y un 15%, mayor de 65 años, que suman 122.434 habitantes, frente al resto de la franja entre 19 y 65 años, que serían los potenciales

conductores y conductoras de vehículos y suman 206.815 habitantes.

Alrededor del 46% de la población posee carné de conducir (unas 150.000 personas) y el 37% utiliza el vehículo privado para sus desplazamientos diarios.

El número de individuos por núcleo familiar es de 2,73 hab/familia. Espacialmente, los barrios con menor tamaño familiar se sitúan en el centro histórico y en el oeste de la ciudad, mientras que este índice es más elevado en los barrios de menor nivel socioeconómico.

La actividad de la población residente se conforma, por este orden, en trabajadores, estudiantes y labores del hogar, lo que suma un 67% del total de la población (EMC 2003).

### 1.3.3.Contexto físico

El modelo de **zonificación** en horizontal del PGOU de 1986, mantenido básicamente en su revisión de 2002, genera múltiples desplazamientos y por tanto incrementa el tráfico y el aparcamiento. Debe tenerse en cuenta la zona declarada como Patrimonio de la Humanidad, así como otras consideraciones de usos por las que no deben introducirse aparcamientos en determinadas áreas.

Una de las características del casco es la existencia de un borde constituido por **áreas libres** de situación estratégica. La importancia de estas piezas es esencial en su papel de "zonas verdes".

Su valor como ejes fundamentales en el tráfico de la ciudad va a propiciar un cambio cualitativo en un futuro próximo y su condición de receptores de actividades va a configurar un nuevo centro urbano de carácter anular que deberá apoyarse con los aparcamientos adecuados.

**Calles y plazas.** A pesar de los procesos transformadores e higienistas de finales del XIX y principios del XX, se ha mantenido la estructura urbana existente. No obstante, la posibilidad planteada por el PGOU de operaciones de reforma que consigan una mejor adecuación a la morfología urbana ha originado igualmente mayor necesidad de aparcamiento.

**Jardines y huertos interiores.** El Conjunto ha mantenido históricamente un gran número de vacíos urbanos en el interior del parcelario, que se han constituido en los pulmones de la ciudad por permitir la transpiración del subsuelo y por ser el soporte de numerosa vegetación, además de concentrar actividades al aire libre.

A lo largo de la historia, el **subsuelo** ha sido ocupado escasamente. Las nuevas técnicas constructivas, al permitir el vaciado del solar, implican una profunda transformación. Ello conlleva un nuevo estado de las cosas, donde la afección de restos arqueológicos, la incidencia en las características tipológicas y transpiración del subsuelo, y la ejecución de aparcamientos en sótano, están relacionadas entre sí y, por tanto, provocan distintas visiones según la prioridad de sus problemáticas.

Desde el planeamiento urbanístico, se ha desincentivado el vaciado completo de la parcela, atendiendo a las dificultades de una explotación arqueológica extensiva y, por otro lado, a la necesidad de restablecer en lo posible el equilibrio ecológico y la transpiración del subsuelo.

No obstante, en algunas situaciones la utilización del subsuelo se hace imprescindible para solucionar la problemática del aparcamiento.

La aparición de **restos arqueológicos** en las excavaciones y las posteriores decisiones sobre su conservación es un hecho que condiciona la utilización del subsuelo en la ciudad. Aún no es fácil pronosticar con exactitud dónde poder excavar sin especiales problemas. La cada vez más completa *carta de riesgo* y una planimetría adecuada deberán dar al promotor mejor conocimiento de la cota estéril de excavación. No obstante, para los casos de ocupación por debajo de la cota estéril, el estudio arqueológico marcará la viabilidad definitiva ante el hallazgo o no de posibles yacimientos.

#### 1.3.4.Contexto funcional

**Usos.** El uso residencial ocupa el 80% del parcelario frente al 20% de equipamientos y servicios en parcela exclusiva. El residencial suele albergar, de forma compatible, otros usos. Se fija también como objetivo en el PGOU permitir la compatibilidad o la sustitución de usos (incluso excepcionalmente del residencial) para dar cabida al uso del aparcamiento, cuando no haya modo de resolver problemas complejos de otro modo.

**Compatibilidad de uso** con las áreas libres. Las áreas libres, tanto las existentes como, sobre todo, las proyectadas de mediano tamaño y las grandes piezas de borde, deberán contar con espacios ordenados para el estacionamiento en una proporción adecuada con el fin de favorecer la resolución del aparcamiento necesario en la zona sin perder su identidad.

Igualmente, conviene estudiar cualquier obstáculo normativo para posibilitar, cuando no sea posible otra solución, un incremento del

número de aparcamientos bajo el viario o los espacios libres públicos.

La concentración de **equipamientos** de carácter general en el Conjunto Histórico complica el tráfico y la resolución del problema del aparcamiento actual, tanto de residentes como de rotación, por lo que ha de resolverse en la corona de borde.

Resulta conveniente flexibilizar la asignación de usos en los equipamientos que lo permitan mediante la introducción, a la vez, del concepto de sistema de aparcamiento de rotación o disuasorio y la conveniencia en algunos casos de plazas para residentes.

#### 1.3.5.Infraestructuras y accesos

- Vehículos

El parque automovilístico ha experimentado en estas últimas décadas un progresivo incremento,. En 2009, la ciudad cuenta con 223.114 vehículos de tracción mecánica, de los que 163.049 son turismos y 42.055 motocicletas.

El índice de motorización es de 1,85 vehículos por familia y de 690 vehículos por cada mil habitantes.

Este índice de motorización es más elevado en las zonas de mayor poder adquisitivo, como el Distrito Norte-Sierra y Poniente, y, por el contrario, es más bajo en las de menor poder adquisitivo (Sector Sur y Periferia Este).

Casi el 50% de los turismos tiene una antigüedad superior a los 10 años y casi el 12 % cuenta con más de 20 años.



- Aparcamiento de residentes

El número de plazas de cocheras total es de 59.528 (sin contar las plazas de rotación), lo que nos da una relación de 3,74 veh/plaza, o lo que es lo mismo 0,26 plaza/vehículo. Con respecto a la población total el índice es de 0,18 plazas/habitante.

Referido a turismos, la relación es 2,73 turismos/plaza.

La modalidad de aparcamiento predominante en la ciudad es el aparcamiento en la vía pública. Más de dos tercios de los habitantes utilizan este modo de aparcamiento, lo cual, con una disposición en línea, supone una longitud de ocupación de bordillo de más de 500 Kms., una magnitud superior a la longitud del callejero con capacidad para atender ese estacionamiento. No existe aparcamiento regulado para residentes en la vía pública (zona verde).

Los barrios más deficitarios en cocheras son Santuario, La Fuensanta, Miralbaida, Sector Sur, además de Levante, Ciudad Jardín, el Centro y el Casco Antiguo. Son barrios que cuentan con menor índice de cocheras por habitante y coincide con una elevada concentración de edificación plurifamiliar que, hasta los años 80, no preveía aparcamientos comunitarios.

La tipología de cochera para un solo vehículo es la mayoritaria y representa las 3/4 partes respecto al total. Suele encontrarse ubicada, preferentemente, en las zonas de tipología residencial unifamiliar y en el Casco Antiguo. Los edificios que contienen entre 11 y 50 plazas constituyen un grupo también numeroso, con más de 822 cocheras.

El aparcamiento en propiedad es mayoritario en más del 60% de los casos, siendo en el distrito Centro y en las urbanizaciones residenciales, como el Brillante, donde es más común frente a otras zonas.

En Ciudad Jardín es donde hay mayor número de cocheras alquiladas, aunque también en el Centro, en Campo Madre de Dios y Cañero-Fuensanta.

- Aparcamiento en destino

El 65% de la población elige el aparcamiento en viario público, por lo que es el modo de estacionamiento predominante. El aparcamiento público, sin embargo, sólo es utilizado por poco más del 12% de los conductores y conductoras que se desplazan en su vehículo particular, sobre todo, por los ejes comerciales, por la zona de los hospitales y por la periferia este. El resto, un 16%, se dirige directamente a aparcamientos propios privados, sobre todo en zonas residenciales y de Ciudad Jardín.

Por zonas, el aparcamiento libre en la vía pública es más intenso en el Centro, Cañero- Fuensanta, Ciudad Jardín y periferia Este.

En la zona de los hospitales, en Poniente Sur, es donde se aparca mayoritariamente de manera regulada o restringida.

En el distrito Centro es donde mayor uso se hace de los estacionamientos en aparcamientos públicos de pago.

- Desplazamientos en el interior del municipio. (Según Estudio de Movilidad 2003, pendiente actualización a 2009).

La población de Córdoba realiza, en los días laborables, casi 750.000 desplazamientos en vehículo privado, lo que supone un índice de 2,35 viajes/hab/día y una tasa de movilidad de 2,6 desplazamientos/veh/día.

En coherencia con el tamaño de la ciudad, el 76% de los viajes tiene una duración media de menos de 20 minutos. El tiempo medio de los viajes privados es un 30% menor que en transporte público. Las horas punta de los viajes se producen de las 13.00 a las 15 horas (24 %), y a las 8 de la mañana (10%).

Los flujos principales de vehículos privados se corresponden con los desplazamientos que tienen su destino en el distrito Centro desde Ollerías, Ciudad Jardín, La Paz-Margaritas como zonas destacadas. En el transporte público, coinciden estas relaciones de atracción, además de las generadas en Carlos III, Fuensanta y Cañero. Otro foco de atracción es Ciudad Jardín desde Sector Sur y Electromecánica.

- Acceso de vehículos a la ciudad

Los vehículos privados que entran desde el exterior del municipio a la ciudad son alrededor de 18.963 (en 2003). Su orígenes principales son Jaén, con más de 1.305 vehículos, y Sevilla con 1.228. Entre ambas ciudades aglutinan el 14 % de las entradas. Málaga y Granada, adicionadas, rozan el 6% de total.

Dentro de la provincia, cuantitativamente son Almodóvar del Río, La Carlota y Palma del Río (con más de 1.000 vehículos cada una) las que originan mayor número viajes en vehículo privado hacia Córdoba, seguidas de Posadas, El Carpio, Montoro, Castro del Río y Fernán Núñez. No existe ningún aparcamiento disuasorio, en los

corredores de acceso, por lo que estos vehículos ingresan intentando aparcar lo más cerca de su destino.

En el ámbito regional, destaca la relación con la provincia de Sevilla, seguida de Jaén Málaga y Cádiz. Es escasa con Granada y casi inexistente con Huelva y Almería.

- Desplazamientos de vehículos fuera del municipio

El número de desplazamientos de vehículos de Córdoba hacia el exterior es bajo en comparación con el total de desplazamientos, sólo el 5%. Esto indicaría que salen de Córdoba al día unos 20.215 vehículos, aunque el 65% de ellos se queda dentro de la provincia.

#### **1.4. Diagnóstico de la situación**

En el diagnóstico de la situación actual de aparcamiento en Córdoba se puede significar lo siguiente, por zonas:

En los **distritos externos de la ciudad**, Ciudad Jardín, Huerta de la Reina, Valdeolleros, Fátima, Sector Sur, etc., construidos hasta las últimas décadas del siglo XX, la previsión de cocheras dentro de los edificios fue muy escasa o nula, al no ser obligatoria su reserva. Posteriormente, se fue introduciendo la dotación de un aparcamiento por vivienda, que no ha resultado suficiente al haberse multiplicado por dos o tres el número de vehículos en algunas unidades familiares. Por ello, el déficit infraestructural de aparcamiento es acusado y el número de turismos en el viario es elevado, con las consiguientes incidencias negativas en el tránsito peatonal en una red viaria que, en su mayor parte, no fue diseñada para esa sobreutilización.

En los distritos que albergan los **crecimientos más recientes de la ciudad**, existe una mayor dotación de infraestructuras de aparcamiento, tanto en edificios dotacionales y terciarios como en los residenciales, consecuencia de los estándares obligatorios de la normativa urbanística. Igualmente, el viario está diseñado para una mayor carga de aparcamiento en la calzada. No obstante, el crecimiento del parque automovilístico (por encima de los estándares mínimos previstos) y los focos de atracción administrativa o comercial dejan insuficientes las provisiones, sobre todo si se produce la puesta en funcionamiento de unas zonas que están en pleno desarrollo.

En el **centro histórico**, donde se concentran parte de los ejes terciarios principales y una población numerosa, son necesarias acciones en materia de aparcamientos relacionadas con la puesta en marcha del Plan de Accesibilidad y el desarrollo del Plan

Especial del Centro Histórico. Atendiendo a las prescripciones del Plan de Accesibilidad es preciso corregir la tendencia de penetración excesiva, mediante un cambio en el modelo de movilidad que descargue el viario. La peatonalización emprendida y la puesta en valor de los espacios colectivos y culturales va cobrando intensidad, por lo que se precisa la culminación del sistema de aparcamientos disuasorios de frontera en rotación, así como los aparcamientos de residentes necesarios para equilibrar los déficit en esta zona y, de este modo, poder acometer las acciones de jerarquización y regulación del viario necesarias.

Desde **la periferia** y otros núcleos urbanos, se generan muchos desplazamientos hasta el centro de la ciudad. Podrían reducirse con nuevos estacionamientos de disuasión e intercambio que permitan la opción de aparcar los automóviles y trasbordar en el transporte público o en alguna de sus variantes.

A continuación se relacionan los aparcamientos existentes en la actualidad y que por su entidad y modo de gestión tienen relevancia en el diagnóstico de la situación actual:

<b>APARCAMIENTOS EXISTENTES</b>				
<b>nº</b>	<b>Ubicación</b>	<b>Iniciativa</b>	<b>Nº Plazas</b>	
1	EDACO	PRIVADO	560	ABONADOS / PROPIEDAD
2	CALLE LA BODEGA	PRIVADO	40	ROTACION / ABONADOS
3	REGINA	PRIVADO	110	PROPIEDAD
4	MAESE LUIS	PRIVADO	100	RESIDENTES / PROPIEDAD
5	ABEJAR	PRIVADO	100	RESIDENTES / PROPIEDAD
6	PUERTA DEL RINCÓN	PRIVADO	100	RESIDENTES / PROPIEDAD
7	CONDE DE ARENALES	PRIVADO	100	RESIDENTES
8	EL CORTE INGLÉS	PRIVADO	160	VINCULADO USO ESPECIFICO
9	CARREFUR SIERRA	PRIVADO	2200	VINCULADO USO ESPECIFICO
10	CARREFUR ZAHIRA	PRIVADO	1150	VINCULADO USO ESPECIFICO
11	EROSKI	PRIVADO	1050	VINCULADO USO ESPECIFICO
12	ZOCO CÓRDOBA	PRIVADO	900	VINCULADO USO ESPECIFICO
13	MERCACÓRDOBA	PRIVADO	783	VINCULADO USO ESPECIFICO
14	C/ MALLORCA-FIGUEROA	PRIVADO	90	RESIDENTES / PROPIEDAD
15	ETEA	PRIVADO	574	VINCULADO USO ESPECIFICO
16	FACULTAD DE MEDICINA	PRIVADO	120	VINCULADO USO ESPECIFICO
17	COLEGIO MAYOR	PRIVADO	170	VINCULADO USO ESPECIFICO
18	HOSPITAL PROVINCIAL	PUBLICO	110	VINCULADO USO ESPECIFICO
19	CIUDAD SANITARIA REINA SOFIA (I)	PUBLICO	615	VINCULADO USO ESPECIFICO
20	FACULTAD DE CIENCIAS	PUBLICO	150	VINCULADO USO ESPECIFICO
21	URENDE AEROPUERTO	PRIVADO	90	VINCULADO USO ESPECIFICO
22	CIUDAD SANITARIA REINA SOFIA (II)	PUBLICO	300	VINCULADO USO ESPECIFICO

PLAN DE APARCAMIENTOS DE CÓRDOBA

VIMCORSA

23	APARCAMIENTO A PLAN RENFE	PUBLICO	395	ROTACION / ABONADOS
24	APARCAMIENTO B PLAN RENFE	PÚBLICO	360	ABONADOS
25	PASEO DE LA VICTORIA	PÚBLICO	450	ROTACION / ABONADOS
26	CEMENTERIO DE LA SALUD	PÚBLICO	574	ROTACION / ABONADOS
27	POSADA DE LA HERRADURA	PÚBLICO	210	RESIDENTES / ABONADOS
28	ANTIGUAS LONJAS MUNICIPALES	PÚBLICO	32	VINCULADO USO ESPECIFICO
29	PARQUE DE FÁTIMA	PÚBLICO	232	RESIDENTES / ABONADOS
30	AVENIDA DEL AEROPUERTO	PÚBLICO	346	VINCULADO USO ESPECIFICO
31	AVENIDA BARCELONA	PÚBLICO	328	RESIDENTES
32	PARQUE CRUZ CONDE-VISTALEGRE	PÚBLICO	95	RESIDENTES / LIBRE
33	ESTACIÓN DE FERROCARRIL	PÚBLICO	300	ROTACION
34	ESTACIÓN DE AUTOBUSES	PÚBLICO	200	ROTACION
35	HOSPITAL SAN JUAN DE DIOS	PÚBLICO	270	VINCULADO USO ESPECIFICO
36	PARQUE COMERCIAL GUADALQUIVIR	PRIVADA	600	VINCULADO USO ESPECIFICO
37	CENTRO DE OCIO EL TABLERO	PRIVADA	435	VINCULADO USO ESPECIFICO
38	HIPERCOR TURRUÑUELOS	PRIVADA	2350	VINCULADO USO ESPECIFICO
<b>TOTAL</b>			<b>16749</b>	

## 2. Líneas estratégicas

La política de aparcamientos tiene una influencia decisiva en la ordenación vial y de tráfico, ya que la ubicación y naturaleza de las dotaciones de aparcamiento producen efectos directos sobre la circulación. Un lugar de estacionamiento tiene, básicamente, dos destinatarios: el que habita en esa zona y el que va a ella de forma ocasional. La conveniencia de que el residente disponga de aparcamiento en un entorno próximo a su vivienda, y por tanto, la necesidad de acceso a dicha zona, debe combinarse con el control de acceso de los vehículos no residentes, la ubicación de aparcamientos en los bordes de dichas zonas y la oferta de transporte público para facilitar el acceso con la menor incidencia de tránsito rodado en el espacio público.

El aparcamiento de residentes tiene unas características propias, tanto en la finalidad y en el grado de ocupación temporal como en el horario normal de uso, y son diferentes a aquel que está destinado a vehículos que lo ocupan a intervalos en momentos determinados.

Un aparcamiento puede tener como finalidad preservar una determinada zona de circulación rodada privada pero, a su vez, induce a una mayor densidad de tráfico en el entorno próximo. Estas dos consideraciones han sido tenidas en cuenta en la ubicación de los aparcamientos disuasorios, ya que se han situado en zonas donde la vialidad existente permite densidades de tráfico sin que se alteren las condiciones actuales.

Para la determinación de las ubicaciones en el Plan se han considerado estos extremos, que pueden resumirse en un objetivo básico en el que se fundamenta dicho Plan: la consecución de acceso óptimo unido a la recuperación del espacio público de los viales para uso de la ciudadanía.

Esta concienciación del espacio público como espacio de convivencia y el concepto de la obligación de pago por la ocupación de espacios o edificios públicos son objetivos asociados.

### 2.1. Objetivos generales

Para un justo equilibrio de estas cuestiones, dentro del marco de la movilidad sostenible, y en correspondencia con las finalidades del Plan, se expresan a continuación los objetivos generales de la política municipal en materia de aparcamiento:

1. Completar y mejorar los instrumentos de planificación, ordenación y gestión del aparcamiento, integrando el aparcamiento (dentro y fuera de la vía pública) como herramienta de gestión urbana y movilidad en el municipio.
2. Fomentar la promoción, construcción y gestión de la actividad pública en colaboración con la privada para la creación de las plazas de aparcamientos necesarias en las zonas con mayor déficit y paliar, así, los desequilibrios entre oferta y demanda.
3. Potenciar con el control del aparcamiento un uso y una ocupación racional del viario, recuperando en parte espacios de los viales para otros segmentos de la movilidad (carriles bus, taxi, bicicletas, sendas peatonales, etc) y espacios de estancia en la ciudad.

4. Procurar la continua mejora de la calidad del servicio de aparcamiento mediante el apoyo en la mayor eficacia de la innovación tecnológica en los medios de pago y control, así como en los mecanismos de acceso y vigilancia.
5. Favorecer nuevas alternativas técnicas y sistemas constructivos que optimicen el espacio, el impacto de las obras y el máximo bienestar para las personas usuarias, a la par que respondan a criterios de ecoeficiencia y sostenibilidad.
6. Completar y continuar la política de aparcamientos y accesos implantada en el conjunto histórico con el desarrollo de las medidas previstas en relación a los estacionamientos.
7. Facilitar el uso de vehículos privados o colectivos adaptados como importante factor de movilidad e integración de Personas con Movilidad Reducida.
8. Divulgación de la política municipal de aparcamientos a través de la ampliación de los canales de comunicación con la ciudadanía.

## **2.2. Objetivos específicos**

Los objetivos específicos que persigue el Plan en relación a la construcción de espacios de aparcamiento, son:

1. Continuar con la construcción de los aparcamientos públicos de rotación precisos,. Estarán insertos en las áreas con demanda foránea y tendrán un número de edificios y plazas de aparcamientos suficientes para atender las necesidades de los visitantes y personas usuarias de zonas comerciales y de equipamiento.
2. Propiciar un programa de construcción de aparcamientos para residentes que supla el déficit existente y atienda la demanda

estimada a corto y largo plazo. Se pondrá al servicio de los colectivos de residentes con mayores dificultades la colaboración necesaria para la construcción de los aparcamientos precisos y en las localizaciones más convenientes.

3. Completar la actual red de aparcamientos públicos de frontera que disuadan de la penetración del vehículo privado al centro histórico.
4. Dotar a la ciudad de una red de aparcamientos públicos en rotación disuasorios con capacidad para absorber y detener parte de los vehículos privados que transiten al centro de la ciudad a través de los distintos corredores y en las futuras estaciones de intercambio de transporte.
5. Garantizar la accesibilidad de los entornos, procesos, servicios y dispositivos para que sean comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas de forma segura y autónoma.

Una revisión anual, tal como se especifica en el epígrafe "Evaluación del Plan", servirá para ajustar los objetivos aquí planteados.

## **2.3. Programas de actuación.**

Para facilitar la consecución de los objetivos anteriores, vertebrar las estrategias de la planificación y fomentar las políticas propuestas se prevén una serie de acciones agrupadas a través de los siguientes programas:

### **2.3.1. Programa de desarrollo y control**

Este Programa habrá de contemplar la red de aparcamientos públicos en rotación necesaria, así como la de aparcamientos de

residentes. Se detalla, por tanto, en el apartado de propuesta técnica de este documento.

### **2.3.2. Programa de difusión y participación ciudadana**

Se llevarán a cabo acciones integradas en las siguientes campañas:

#### **\_ Sobre la nuevas redes de aparcamientos y el plan de residentes**

Se potenciará, a través de soporte papel y de un portal web accesible para todos, la comunicación con la ciudadanía sobre los nuevos aparcamientos de residentes, las posibilidades de financiación, el funcionamiento de los distintos estacionamientos, la gestión de los aparcamientos públicos, las zonas reguladas en superficie, ubicación de plazas de aparcamiento reservado, etc.

Se favorecerán los canales de comunicación con las asociaciones vecinales y con los sectores empresariales y profesionales implicados.

#### **\_ Sobre las políticas de tarificación**

La reorganización de la gestión del aparcamiento, en su lanzamiento y en su posterior desarrollo, requerirá una campaña de comunicación para difundir de manera eficaz su funcionamiento. Será preciso orientar a la ciudadanía en general y a los conductores y conductoras en particular acerca de las tarifas, la implantación de nuevos sistemas de abono de aparcamiento, la mejora del transporte y la ubicación de las estaciones de bicicletas de alquiler, etc.

#### **\_ Campaña de concienciación para la disuasión del uso del automóvil y la utilización de medios no motorizados.**

Estará destinada al público en general, pero muy especialmente al colectivo de automovilistas. Será necesario suscitar una conciencia

desde una perspectiva positiva del aparcamiento para habituar al automovilista a estacionar en lugares adecuados y que cumplan con las reglas establecidas.

Por otro lado, se fomentará el transporte alternativo y sostenible, no motorizado y los desplazamientos a pie, así como el uso racional del automóvil, a fin de disminuir la repercusión ambiental y la contaminación y alcanzar, así, una mejor calidad de vida. Además, la campaña tratará de sensibilizar a la sociedad a favor de los sistemas de transporte público.

### **2.3.3. Programa de gestión y regulación del aparcamiento**

Se tenderá a la implementación de instrumentos tecnológicamente avanzados de gestión y regulación del aparcamiento público, tanto en superficie como subterráneo, dentro de un programa de gestión integral del aparcamiento en el municipio, que trabaje con las siguientes herramientas:

- Áreas rotativas de estacionamiento
- Áreas residenciales
- Áreas de congestión
- Aparcamiento libre
- Otras medidas (carga y descarga, grúa municipal, reciclaje de vehículos, refuerzo disciplinario, etc.)

El objetivo que se pretende alcanzar es incrementar la información en tiempo real del estado de los estacionamientos para optimizar su gestión, así como transmitir datos de utilidad a las personas usuarias para potenciar y facilitar el uso de los aparcamientos.



### **3. Líneas operativas**

#### **3.1. *Ámbito territorial***

El ámbito geográfico de aplicación del Plan coincide con el término municipal Córdoba.

#### **3.2. *Vigencia y revisión***

Las determinaciones del Plan tendrán una vigencia indefinida.

La implantación de las propuestas que se recogen en este documento se llevará a cabo en ocho años, por lo que las condiciones del entorno en el que se desarrolla van a irse modificando en diferentes aspectos a lo largo de este tiempo. Ello implica que este documento ha de ser vivo, adaptable en todo momento a las circunstancias de su desarrollo sin que por ello se desvirtúe su espíritu.

Sin perjuicio de la vigencia del Plan, podrá procederse a su revisión cuando se produzcan los siguientes supuestos:

\_Alteraciones o variaciones sustanciales de las formas de movilidad y transporte o de los ritmos de desarrollo de la ciudad.

\_Mayores necesidades de infraestructuras de aparcamiento derivadas del desarrollo económico, social o urbanístico.

\_Afección del territorio de una figura de planificación de rango superior contradictoria con el contenido base del Plan.

\_Actualización de los programas o ampliación de las fases previstas en los distintos programas del Plan.

\_Concurrencia de otras circunstancias que aconsejen la elección de un modelo de movilidad distinto al utilizado.

#### **3.3. *Naturaleza***

El presente Plan tiene naturaleza administrativa de ámbito local y será el documento de referencia en el municipio en materia de aparcamientos, de manera que sus determinaciones y recomendaciones se tengan en cuenta en la redacción de otras normas de ámbito local.

#### **3.4. *Interpretación de la documentación***

La documentación del Plan se interpretará atendiendo a su contenido y con sujeción a los objetivos expresados en la memoria.

En todo caso, el orden de prelación será el siguiente: Fichas de Programación, Memoria, Documentación Gráfica y resto de documentos. Dentro de la Memoria del documento, en caso de discrepancia, se otorgará primacía al cuerpo de dicha Memoria sobre los Anejos o Adendas y al documento escrito sobre el documento gráfico.

La interpretación de la documentación se efectuará en relación con el contenido de la totalidad de los documentos que lo integran.

Se tendrán en cuenta, a efectos de interpretación, las memorias informativa y de diagnóstico, así como las valoraciones y consideraciones que en su caso contenga la resolución aprobatoria.

### **3.5. Competencias**

Corresponde al Municipio la regulación de la actividad de aparcar. Dicha regulación abarca la planificación, organización, dirección y control de la ocupación y utilización del suelo. Igualmente, le corresponde la transformación del suelo mediante las obras necesarias de urbanización y edificación. En lo que esta regulación afecte a la ordenación urbanística, también es competente la Comunidad Autónoma.

La redacción y ejecución del presente Plan corresponde al Ayuntamiento de Córdoba, a través de la empresa municipal VIMCORSA, quién acomete aquéllas funciones en virtud de su carácter de medio propio y servicio técnico del Excmo. Ayuntamiento de Córdoba, de conformidad con lo establecido en el art. 24.6 de la Ley de Contratos del Sector Público, Ley 30/2007 de 30 de octubre, así como el art. 85.2 de la Ley 7/1985 de 2 de abril Reguladora de las Bases de Régimen Local, en su redacción dada por la Disposición Final Primera de la Ley de Contratos del Sector Público, Ley 30/2007 de 30 de octubre, y conforme al objeto social que VIMCORSA tiene establecido en sus estatutos.

Para la planificación y ordenación de la actividad de aparcamiento, la Administración Local, a través de sus diferentes áreas, ejercerá, entre otras, las siguientes potestades:

- \_Formulación y aprobación de los instrumentos de planificación y ordenación precisos.
- \_Política social de sensibilización y concienciación.
- \_Promoción, construcción y gestión de la actividad pública del estacionamiento.

\_Ejecución de la planificación, ordenación urbana, seguimiento y control.

\_Política tarifaria sobre las infraestructuras de la movilidad.

\_Políticas de construcción y gestión sostenibles y ecoeficientes.

\_Acción sancionadora de las infracciones.

\_Cualesquiera otras que sean necesarias para la efectividad de los fines de la actividad de aparcamiento.

La planificación y ordenación del aparcamiento se regirá, en el marco del planeamiento urbanístico, por la Ley del Suelo y la legislación de régimen local, dentro de los principios de la Constitución y del Estatuto de Autonomía para Andalucía.

### **3.6. Colaboración entre administraciones**

La ordenación de la actividad de aparcar conlleva la necesidad de emprender otra amplia serie de acciones que se encuentran fuera de la actividad directa, pero que están plenamente relacionadas y son necesarias para el buen fin del Plan.

Por ello, las Administraciones Públicas y las entidades dependientes o adscritas a ellas se regirán, en materia de planificación y ejecución de aparcamientos, por los principios de cooperación y colaboración.

A tal fin, se favorecerá la celebración de convenios de colaboración entre las diversas entidades en el ámbito de sus respectivas competencias.

### **3.7. Sector privado**

La actividad planificadora y su gestión se desarrollarán en las formas previstas por la legislación vigente y lo regulado expresamente por el Ayuntamiento en esta materia.

El Ayuntamiento se compromete a facilitar y promover la iniciativa privada. En este sentido, podrán suscribirse convenios con particulares con la finalidad de mejorar la colaboración en la búsqueda de la más eficaz resolución de la problemática del aparcamiento.

## 4. Líneas técnicas

### 4.1. Marco Normativo

El cumplimiento de los contenidos del presente Plan no exime del cumplimiento de otras regulaciones y normas de aplicación obligatoria. El planificador o proyectista deberá buscar soluciones que cumplan con él y se ajusten a otras determinaciones urbanísticas que puedan ser vinculantes.

Así, deberá respetarse en todo caso la legislación de ámbito estatal y autonómico con incidencia en la materia.

Deberá atenderse igualmente a las ordenanzas locales ordenadoras del tráfico y demás concordantes, así como a los siguientes textos normativos:

- \_Plan General de Ordenación Urbana de Córdoba
- \_Plan de Accesibilidad del Centro Histórico de Córdoba
- \_Plan Especial de Protección del Conjunto Histórico de Córdoba
- \_Plan Director de Bicicletas de Córdoba
- \_Plan Municipal de Actuación Integral con Personas con Discapacidad. 2005-2010.
- \_Legislación urbanística y administrativa relacionada

Se recomiendan como orientadores los siguientes documentos no normativos:

- \_II Plan Estratégico de Córdoba Tercer Milenio

\_Libro Verde sobre la movilidad urbana de las comunidades europeas

\_Libro Blanco del sector del aparcamiento

### 4.2. Criterios de planificación

Los criterios de esta planificación están fundamentados en la visión global de la movilidad y del transporte del municipio. Para el Conjunto Histórico de Córdoba se cuenta con el Plan de Accesibilidad de 2002, actualizado en sus criterios sostenibilidad e intermodalidad en 2007, al que se ha incorporado el análisis y diagnóstico respecto a la totalidad de la ciudad.

Las propuestas efectuadas desde el Plan de Accesibilidad en relación a los aparcamientos de rotación y residentes se completan en este Plan de Aparcamientos a la vista del diagnóstico previo efectuado y con el fin de alcanzar los objetivos específicos planteados.

La complejidad de la situación implica que la solución no puede abordarse exclusivamente desde un programa de construcción de aparcamientos, sino que debe tener especial protagonismo la planificación de la movilidad sostenible y la reordenación viaria, en la que debe insertarse la planificación del aparcamiento. La coordinación y colaboración entre administraciones, y de estas con las empresas e instituciones generadoras de tráfico y de demanda de plazas de aparcamiento, debe inducir a una política

potenciadora del transporte público y de intermodalidad. La planificación ha de ser global e integral.

Con los primeros estudios realizados, se vislumbra que la situación del tráfico y del aparcamiento en el centro de la ciudad obliga a planificar soluciones desde la periferia, desde una corona o ronda exterior, mediante el apoyo en una barrera circunvalatoria. Un sistema de aparcamientos disuasorios, próximos a los corredores de acceso y que ofrezca una alternativa inmejorable al vehículo privado, que pueda conectar eficazmente con otros transportes públicos. Los centros de intercambio modal de pasajeros han de ir acompañados de los aparcamientos disuasorios precisos para automóviles. Otros vehículos especiales como camiones, autobuses turísticos o vehículos particulares que acceden desde otros municipios, deben contar también con aparcamientos que disuadan las penetraciones innecesarias a la ciudad. La estrategia se estudia desde la concepción necesaria de un área metropolitana emergente.

Por otro lado la demanda de aparcamiento para residentes precisa de una respuesta urgente en la planificación y responde a demandas claras en zonas determinadas. En el resto de la ciudad, en los puntos densos comercial o administrativamente se ampliará la red de aparcamientos públicos de rotación, cuidando la incidencia de atracción del tráfico, apoyando la jerarquización del viario y las áreas residenciales de supermanzanas, con su situación y accesos estratégicos.

Además, como consecuencia del criterio de planificación global manifestado, se estudian y planifican igualmente todos los tipos de estacionamiento que inciden sobre el tráfico en la vía pública, y

para todos ellos además de establecer una ubicación inicial, se especifican criterios de localización y diseño.

La reordenación y diseño del espacio exterior, debe propugnarse desde la planificación global, para que el proyectista diseñe el aparcamiento desde un punto de vista urbanístico en función del tráfico previsto, el número de plazas necesario y la clase de uso que tendrá el aparcamiento, integrándolo dentro del ámbito de la ciudad y con las claves de gestión integral de aparcamiento.

El objetivo final, es doble: la construcción de los edificios de aparcamiento necesarios (tanto para residentes como para el funcionamiento de la ciudad) y la ordenación del estacionamiento y su gestión integral, para coadyuvar a la ordenación del tránsito y a la eficacia del sistema de transporte público, favoreciendo la movilidad de la ciudad.

Sintéticamente los criterios de planificación del Plan parten de las siguientes ideas generales:

1. Definición de dos coronas de aparcamientos públicos en rotación, señalando emplazamientos donde se pueda insertar una doble red de aparcamientos disuasorios. Las diversas opciones evaluadas, por concretar en estudio de viabilidad, se insertarán en las dos rondas circulatorias que, más o menos concéntricas, puedan llegar a funcionar en un futuro en la ciudad, así como en unos ámbitos contiguos a los corredores de acceso en la periferia.
2. Determinación de ubicaciones de aparcamientos de residentes, organizadas en varias fases de desarrollo, según la prioridad o viabilidad.

### 3. Planificación de actuaciones y medidas urgentes:

- Construcción de aparcamientos para residentes en el centro.
- Construcción de aparcamientos públicos en rotación en la corona del centro histórico.
- Revisión estacionamiento libre y regulado en vía pública en el centro.
- Aparcamientos para otros vehículos (bicicletas, motos, vehículos privados y colectivos de personas con movilidad reducida, camiones...).

### 4. Propuesta de reordenación viaria y gestión unitaria e integral de los aparcamientos disuasorios y públicos en rotación:

- Propuesta de actuaciones prioritarias en áreas de intensa demanda originadas por las concentraciones de vehículos asociadas a zonas comerciales.
- Planificación de actuaciones en aparcamiento con horario vigilado (zona azul).

### 5. Programas de desarrollo complementario y otras medidas:

- Promoción de la participación ciudadana en el proceso.
- Mejora de la accesibilidad de los itinerarios peatonales del entorno próximo, física o funcionalmente.
- Comercialización.
- Avances técnicos en la gestión.
- Seguimiento.

### **4.3. Terminología**

Con el objeto de precisar algunos significados y adoptar un lenguaje común para el presente Plan, en el Anexo de Glosario de Términos se recogen unas definiciones sobre las distintas palabras que suelen ser utilizadas para referirse al hecho de depositar en un determinado lugar un vehículo.

Independientemente de la mayor definición que existe en el referido Anexo, queremos señalar que la diferencia básica entre estacionamiento y aparcamiento es la temporalidad de la finalidad. El espacio destinado a estacionamiento es susceptible de cambio de uso y puede pasar a ser calzada de tráfico o disponerse para otros usos en caso necesario. Sin embargo, un aparcamiento se crea y se construye con la finalidad de que sirva siempre como lugar de estancia de vehículos.

### **4.4. Tipología de aparcamientos**

Existen muy diferentes clasificaciones de los aparcamientos dependiendo de distintos factores, como el de las personas usuarias, la titularidad, su finalidad, la ubicación etc. En este apartado, hemos incluido solamente aquellos que están directamente relacionados con el contenido de este Plan. El resto se recoge en el Glosario antes referido.

Por el destino principal del aparcamiento diferenciaremos dos categorías:

#### **4.4.1. Aparcamiento de rotación**

Es el que está dedicado para uso público con aplicación de tarifas que controlan el tiempo de estancia del vehículo. Suele estar situado fuera de la vía pública, bien en el exterior o en el interior de edificios. Cuenta con los sistemas y mecanismos precisos para prestar el servicio correspondiente. Pueden incluirse en esta categoría también las plazas de aparcamientos reguladas en la vía pública.

#### **4.4.2. Aparcamiento de residentes**

Especialmente destinado para la utilización de los habitantes de una determinada zona, suele construirse en interior de edificio, con un régimen de compraventa, concesión de uso o alquiler. Puede englobar esta definición a los que se disponen en playas exteriores o en vía pública con una regulación preferente (zona verde o naranja).

Como otra subcategoría tendremos el aparcamiento de empresa o de trabajadores, que es el espacio destinado a guardar los vehículos de los empleados de la empresa o institución, ya sea de titularidad privada o pública, generalmente dentro de la parcela o edificio. La estancia de los vehículos suele durar toda la jornada de trabajo. Puede contar también con otros espacios de estacionamiento comercial o dotacional para visitantes o clientes, o compartirlos según demanda ocasional y, generalmente, no cobran por su estancia.

Y cuando se mezclan en una misma ubicación los dos destinos tenemos:

#### **4.4.3. Aparcamientos mixtos**

Referido al edificio que contiene unas plazas destinadas a una demanda foránea en rotación y otras plazas para residentes o trabajadores, normalmente diferenciadas por plantas para una mejor adecuación funcional.

A su vez, por la función del aparcamiento, el de rotación puede dividirse en otras subcategorías:

#### **4.4.4. Aparcamiento disuasorio y de frontera.**

Es el aparcamiento de uso público en rotación situado en un intercambiador de transporte principal próximo a los accesos de corredores viarios. Está especialmente destinado a albergar los vehículos que transborden con un transporte público, vehículo compartido, bicicleta, u otros con el fin de evitar que tengan que introducir su automóvil en el interior de la ciudad. El estacionamiento puede ser gratuito o de pago. En los de pago, es posible aplicar tarifas o bonos que incluyan el precio del transporte colectivo.

El aparcamiento de frontera entra dentro de los denominados disuasorios, de uso público o mixto, si bien tiene la función específica de contener los automóviles para que no penetren a un recinto de preferencia peatonal, como el centro histórico. Dispone de posibilidad de intercambio con otros sistemas de transporte (bicicleta, taxi, microbús...). En este Plan, los aparcamientos frontera no aparecen calificados como tales, ya que tienen esta consideración solamente por su ubicación.

#### **4.5. Criterios de localización y diseño**

Los criterios básicos considerados para la localización de los distintos tipos de aparcamiento ya se han recogido en puntos anteriores. Los de residentes vienen marcados por las necesidades detectadas de espacios para guardar los vehículos propios. Los aparcamientos de rotación se han previsto en zonas donde la actividad del área demanda aparcamientos temporales que alberguen los vehículos el tiempo de realizar ciertas actividades. Los mixtos son la suma de ambas demandas y han de compartir la compatibilidad de la finalidad. Por último, la ubicación de los aparcamientos disuasorios y los de frontera viene marcada por la necesidad de preservación de zonas determinadas al tráfico ajeno al residente.

A partir de estas consideraciones y, tras el análisis de la propia demanda ciudadana y de los condicionantes de la ciudad, se han obtenido unas ubicaciones zonales en determinados ámbitos. El análisis de esas zonas, considerando factores como lugares disponibles, accesos posibles, afecciones al tráfico local etc., se han determinado unos puntos concretos recogidos en este Plan.

Por todo ello, la propuesta de localización de los aparcamientos, tanto rotatorios como de residentes, es el reflejo de una estrategia integrada. Esta estrategia ha derivado de un estudio de la globalidad mediante el análisis del conjunto de las redes del transporte público, los flujos del tráfico, la demanda y el déficit, los niveles de congestión, etc. y las oportunidades de espacio.

En caso de inviabilidad de alguno de los aparcamientos propuestos, debido a consideraciones técnicas, arqueológicas, de incompatibilidad con otros objetivos ciudadanos etc., deberá compensarse con el redimensionado de uno próximo o con la localización de otro emplazamiento sustitutivo.

En caso de ejecución en superficie, las áreas previstas deberán quedar enmascaradas e integradas entre zonas arboladas y deberán atender a las características del entorno y, de modo especial, a los itinerarios peatonales y de carril bici, de modo que la incidencia en los mismos sea mínima y, en todo caso, se mejoren las condiciones existentes.

Para las ubicaciones destinadas a **rotación** debe ser preferencial la habilitación de las parcelas de suelo público. Se evitará la actividad de los aparcamientos informales, gestionados por personas no autorizadas en solares sin vallar. Se obstaculizará la ocupación de espacios ajardinados, residuales o acerados peatonales mediante resaltes y sencillos elementos de urbanización, que ofrezcan seguridad al viandante sin suponer un obstáculo o barrera arquitectónica o urbanística y disuadan a la persona de aparcar en lugares prohibidos.

Las figuras de planeamiento que se desarrollen en adelante deberían considerar elementos específicos de estacionamiento y aparcamiento coherentes con lo determinado en el presente Plan.



#### **4.6.Nuevos aparcamientos**

Las consideraciones expresadas desembocan en un programa de actuación con señalamiento de aparcamientos concretos.

Se realiza la siguiente propuesta a partir del diagnóstico general y del análisis preliminar de la oferta y la demanda estimada de aparcamiento en el conjunto del municipio, considerando tanto el aparcamiento en la vía pública como fuera de ella, así como los vectores de desplazamiento.

En el desarrollo operativo, se detallarán las propuestas de los nuevos aparcamientos, considerando la localización prevista, tamaño, capacidad, destino, plazas reservadas y régimen de explotación, que se valorarán bien individualizadamente, bien en grupo.

#### **Sistema de aparcamientos.**

Después del diagnóstico y análisis de alternativas, el sistema de aparcamientos propuesto en este Plan consta fundamentalmente de tres redes:

Red de aparcamientos **disuasorios**

Red de aparcamientos de **rotación**

Red de aparcamientos de **residentes**

Se califica como aparcamiento mixto al que alberga aparcamientos de residentes y en rotación.

En la planificación, se constata la necesidad de interrelación en estas redes entre los edificios contenedores de vehículos y las playas de aparcamiento al aire libre, así como las plazas de estacionamientos en vía pública.

En el siguiente cuadro, se recogen los aparcamientos previstos inicialmente. Figuran con una numeración que hace referencia al plano de situación. También se indica si son de iniciativa privada o pública y el número inicial de plazas previstas.

PROPUESTA DE APARCAMIENTOS											
nº	Ubicación	Distrito	Bienio	Iniciativa	usuarios		Nº Plazas		Reserva	Reserva	
							Rotac.	Resid.	bici.	discap.	
1	ARENAL	SURESTE	2010-2011	PÚBLICO	Rotación	-	350		53	7	
2	CINE ANDALUCÍA	CENTRO	2010-2011	PUBLICO	-	Residentes		120	18	3	
3	CEMENTERIO SAN RAFAEL	SURESTE	2010-2011	PÚBLICO	Rotación	-	100		15	2	
4	CONDE DE GAVIA	CENTRO	2010-2011	PÚBLICO	-	Residentes		150	23	3	
5	CUARTEL DE LEPANTO	LEVANTE	2010-2011	PÚBLICO	Rotación	Residentes	100	200	45	6	
6	FIGUEROA	NOROESTE	2010-2011	PÚBLICO	Rotación	Residentes		374	56	8	
7	FIGUEROA- APART.DOT.	NOROESTE	2010-2011	PÚBLICO	Rotación	Residentes	100	200	45	6	
8	MARÍA AUXILIADORA	CENTRO	2010-2011	PÚBLICO	-	Residentes		98	15	2	
9	MIRALBAIDA	NOROESTE	2010-2011	PÚBLICO	-	Residentes		300	45	6	
10	PAR. 3.15 PP RENFE_Valdeolleros	NORTE	2010-2011	PÚBLICO	Rotación	Residentes	100	150	38	5	
11	PLAZA DE TOROS	PONIENTE NORTE	2010-2011	PÚBLICO	Rotación	Residentes	100	200	45	6	
12	RONDA DEL MARRUBIAL	CENTRO-LEVANTE	2010-2011	PÚBLICO	Rotación	Residentes	100	150	38	5	
13	CAIRUÁN	CENTRO	2010-2011	PRIVADO	Rotación	-	194		29	4	
14	CALLE SEVILLA	CENTRO	2010-2011	PRIVADO	-	Residentes		171	26	4	
15	AVDA. DE AMERICA	CENTRO	2010-2011	PRIVADO	Rotación	Residentes	300	150	68	9	
16	PRETORIO	CENTRO	2010-2011	PRIVADO	-	Residentes		98	15	2	
17	OLLERIAS	CENTRO	2010-2011	PRIVADO	-	Residentes		61	9	2	
18	C. DEPORTIVO BRILLANTE	NORTE	2010-2011	PÚBLICO	Rotación	-	100		15	2	
							<b>inicio 2010-2011</b>	<b>1544</b>	<b>2422</b>	<b>598</b>	<b>82</b>
	COLÓN (alternativa a Av. Amer.)	CENTRO		PÚBLICO	Rotación	Residentes	300	100	60	8	
19	PALACIO DE CONGRESOS	SUR	2012-2013	PÚBLICO	Rotación	-	400		60	8	
20	AVDA. FRAY ALBINO	SUR	2012-2013	PÚBLICO	Rotación	Residentes	200	100	45	6	
21	PLAZA PELAGIO	SURESTE	2012-2013	PÚBLICO		Residentes		200	30	4	

22	PASAJE DE UBRIQUE	SUR	2012-2013	PUBLICO	Rotación	Residentes	100	100	30	4
23	ISLA FUERTEVENTURA	PONIENTE NORTE	2012-2013	PUBLICO	Rotación	-	150		23	3
24	LAGUNILLA	CENTRO	2012-2013	PRIVADO	-	Residentes		106	16	2
<b>inicio 2012-2013</b>							<b>850</b>	<b>506</b>	<b>204</b>	<b>27</b>

25	COSTANILLAS	CENTRO	2014-2015	PÚBLICO	-	Residentes		124	19	3
26	GOYA	NOROESTE	2014-2015	PÚBLICO	-	Residentes		130	20	3
27	PLZ. AMANECER DE FÁTIMA	LEVANTE	2014-2015	PÚBLICO	-	Residentes		200	30	4
28	PLAZA DE GIBRALTAR	LEVANTE	2014-2015	PÚBLICO	-	Residentes		150	23	3
29	RODRIGO	CENTRO	2014-2015	PRIVADO	-	Residentes		40	6	1
30	LINEROS	CENTRO	2014-2015	PRIVADO	Rotación	Residentes	125		19	3
31	CALLE TURQUESA	SURESTE	2014-2015	PRIVADO	-	Residentes		100	15	2
32	JARDÍN DE LA LUNA	LEVANTE	2014-2015	PUBLICO	-	Residentes		170	26	4
33	PERIODISTA RICARDO RODRIGUEZ	SURESTE	2014-2015	PUBLICO	-	Residentes		100	15	2
<b>inicio 2014-2010</b>							<b>125</b>	<b>1014</b>	<b>173</b>	<b>24</b>

34	BLAS INFANTE	LEVANTE	2016-2017	PÚBLICO	-	Residentes		250	38	5
35	EL CAIRO	LEVANTE	2016-2017	PÚBLICO	-	Residentes		100	15	2
36	GERENCIA URBANISMO	PONIENTE NORTE	2016-2017	PÚBLICO	Rotación	Residentes	100	80	27	4
37	GUARANI-CARLOS III	LEVANTE	2016-2017	PÚBLICO	-	Residentes		150	23	3
38	PLAZA DE BELÉN	LEVANTE	2016-2017	PÚBLICO	-	Residentes		150	23	3
39	V. ANGUSTIAS/ V. LINARES	NORTE	2016-2017	PÚBLICO	-	Residentes		220	33	4
40	SALESIANOS	CENTRO	2016-2017	PRIVADO	-	Residentes		200	30	4
41	ENRIQUE PUGA	SUR	2016-2017	PÚBLICO	Rotación	Residentes	900	900	270	36
42	NARANJO	NORTE	2016-2017	PÚBLICO		Residentes		150	23	3
<b>inicio 2016-2017</b>							<b>1000</b>	<b>2200</b>	<b>482</b>	<b>64</b>

**TOTAL PLAN DE APARCAMIENTOS 3394 6267 1457 198**

#### 4.6.1. Aparcamientos disuasorios y de frontera

Habrà de preverse la creaci3n de sistemas de aparcamientos disuasorios y de frontera, ligados a la movilidad sostenible y en concordancia con el Plan de Accesibilidad al Casco Hist3rico.

En este documento se incluyen solamente aquellos cuyo inicio està previsto a medio plazo, pero la red irà aumentando en funci3n de la evoluci3n de la planificaci3n de la restricci3n del tráfico y a las especificaciones que se deriven del futuro Plan de Movilidad Sostenible.

Se definen a continuaci3n una serie de criterios base para este tipo de aparcamientos.

##### 4.6.1.a. CRITERIOS DE LOCALIZACI3N Y DISEÑO

**Condiciones urbanísticas.** En adelante se deberìa observar en todo planeamiento de desarrollo que limite o contenga puntos de acceso a la red viaria principal o de transporte colectivo (estaciones, paradas de bus, etc) la necesidad de disponer aparcamientos disuasorios de rotaci3n.

**Situaci3n en la ciudad.** Para las localizaciones propuestas en el presente documento y las que pudieran proponerse en adelante, se

ha tenido en cuenta la proximidad al acceso de estaciones de transporte colectivo (bus interurbano, ferrocarril, tranvía...) o paradas de transporte pùblico (bus urbano, taxi, etc.) o a las autovías. Por tanto, estàn o deberàn estar situados preferentemente a menos de 200 metros del acceso a aquellas, aseguràndose en todo caso la accesibilidad del itinerario peatonal.

La existencia de playas informales de aparcamientos situados pr3ximos a carreteras, a paradas o a estaciones de transporte es un indicio que se ha tenido en cuenta para la propuesta de localizaciones y deberà ser tenido en cuenta en futuras propuestas.

En cuanto a los de frontera, es su cercanía a los límites del Centro Hist3rico lo que implica el caràcter de frontera, disponiéndose en anillo complementando parcialmente a los ya existentes.

**Ubicaci3n espacial.** En el caso de los disuasorios deberàn disponerse preferentemente en el interior del edificio que contenga la estaci3n de transporte, bien en solar propio, colindante o bien en manzana contigua, con acceso perfectamente seÑalizado para los autom3viles y los viandantes es. Si es posible, se habilitarà en planta baja una parte de las plazas de aparcamiento y el resto en s3tano o en otros niveles. La totalidad de los espacios de uso pùblico han de ser accesibles para cualquier persona. Si no existe espacio disponible o se trata de una actuaci3n posterior, se podrà localizar en una parcela pr3xima o, en defecto de aquella, bajo el viario pùblico o zonas verdes.

Los aparcamientos de frontera podràn disponerse bajo edificaciones de uso distinto al de aparcamientos, como es el caso de la Avda. Fray Albino o Avda. Am3rica, en edificio residencial o bajo la vía pùblica, como el caso de la Ronda del Marrubial.

**Criterios de diseÑO de los aparcamientos disuasorios.** No serà suficiente para establecer o comprobar su tamaÑO el hecho de satisfacer los estàndares de la normativa urbanística. Para

dimensionar el número de plazas se deberá evaluar, además de la demanda potencial, el tipo de vehículos y el modo de transporte alternativo al que vaya a servir de apoyo. La transferencia de personas y equipajes, así como la carga y descarga de mercancías, en su caso, deberán tenerse en consideración para que no incidan en el tráfico ni en el funcionamiento del aparcamiento.

Su diseño deberá integrarse en el entorno urbano donde se ubique cumpliendo la normativa específica de aplicación. En el caso de disponer de plazas al aire libre, se cuidará la disposición de arbolado y vegetación según los criterios generales expuestos anteriormente.

**Sobre el programa del aparcamiento.** El programa de un aparcamiento disuasorio deberá integrarse funcionalmente con el del intercambiador al que apoye y con las distintas plataformas asociadas de transporte, proponiendo las mejoras precisas en los accesos y enlaces a las vías principales de comunicación.

Se potenciará la facilidad de utilización por los viajeros y viajeras e integrará áreas comerciales y de ocio de calidad.

**Plazas específicas.** En los aparcamientos disuasorios vinculados a las estaciones, apeaderos o paradas de cierta relevancia del transporte público, se deberán incluir unos espacios de estacionamiento específico para vehículos adaptados, tanto privados como colectivos, motocicletas y bicicletas, situadas en los accesos a las mismas, con capacidad proporcional al *número de plazas de aparcamiento para automóviles*.

Se deberán prever espacios, generalmente semicubiertos, para albergar bicicletas en contenedores de almacenamiento seguros, y de este modo, potenciar el transporte público.

Se deberá garantizar la accesibilidad en todo el recinto para Personas con Movilidad Reducida o Diversidad Funcional, de

manera que se definirán itinerarios y accesos peatonales adecuadamente diseñados y señalizados.

**Funcionamiento de aparcamientos disuasorios en la actualidad.** Ante la falta de espacios y mientras se pueda resolver en algunos casos el déficit, se fomentará la posibilidad de utilización de algunos aparcamientos existentes para destinarlos a usos disuasorios.

Se ajustará la planificación por etapas de estos aparcamientos y el planeamiento reservará unos espacios específicos para ampliaciones en la misma parcela, cuando sea posible, y, en caso de no serlo, en parcelas próximas.

**Situación singular.** Desde el Plan de Accesibilidad, se ha denominado al aparcamiento disuasorio de la corona del conjunto histórico 'aparcamiento frontera', dado que, a través de él, se pretende evitar la entrada de vehículos particulares no residentes al centro.

**Otras condiciones.** Otras cuestiones como la reordenación viaria, la tarifación, la regulación en superficie y precio de estos estacionamientos, la reubicación de las plazas de aparcamiento reservadas con carácter específico a un vehículo para uso de Personas con Movilidad Reducida, etc., se observarán en los programas específicos.

#### 4.6.1.b. GUIÓN DE ANÁLISIS.

Tal como se ha hecho para establecer las ubicaciones contenidas en el presente documento, será necesario analizar la factibilidad de los emplazamientos futuros en cada caso, uno a uno o en grupos, siguiendo el esquema siguiente:

Titularidad y disponibilidad del suelo: confección de un plano parcelario de todos los emplazamientos y relación con los propietarios de bienes y derechos afectados, en el caso de que las superficies afectadas no sean de titularidad pública

Conformidad urbanística, tras su comprobación con la normativa de aplicación.

Viabilidad técnica y económica (que se determinará en estudio de viabilidad).

Servicios afectados: investigación de la localización de todos los posibles servicios urbanos afectados, como líneas de transporte de energía o comunicaciones, aéreas o subterráneas, conducciones... y descripción de sus características. La información será obtenida mediante investigación en trabajos de campo y en los organismos competentes correspondientes (Telefónica, compañías eléctricas o servicios municipales).

Propuesta tarifaria para los diversos modos de aparcamiento (ORA, subterráneo, frontera, disuasorio) y su relación con los precios del transporte público, además de las reformas susceptibles de implantar en la política de regulación.

Medidas medioambientales: posibles afecciones ambientales que puedan requerir modificaciones puntuales en las propuestas y/o la adopción de medidas correctoras (plantaciones, aplicación de técnicas de bioingeniería,...).

Diseño de estrategias atractivas para la ciudadanía, diseño de propuestas de fórmulas de pago, venta, alquiler, financiación, u otras que se consideren que puedan posibilitar económicamente el acceso a los nuevos aparcamientos.

Especificaciones técnicas de medidas de mejora de la accesibilidad en entornos de aparcamiento.

Programación temporal de la ejecución de los distintos emplazamientos y definición de régimen de gestión.

Todo ello se reflejará en un documento técnico autónomo denominado Plan operativo que constará como mínimo de los contenidos que se han especificado.

#### 4.6.1.c. CARACTERÍSTICAS FUNCIONALES

Para potenciar el uso de estos aparcamientos deben ser tenidas en cuenta, al menos, las siguientes características: deberán ser vigilados, con precios más económicos que la zona azul y los aparcamientos ubicados en el centro de la ciudad, incluso gratuitos o con precios ligados al billete del transporte, conectados directamente con la red de autobuses urbanos y al tranvía, con enlaces a los ejes terciarios y acceso rápido al cinturón que rodea el Centro Histórico.

El modelo ideal sería aquel que permitiera que la futura red metropolitana del bus, tranvía y microbús urbano esté conectada con el aparcamiento disuasorio.

Se diseñarán con infraestructuras que facilitan el depósito de motocicletas y bicicletas (*Bike and Ride*) y el estacionamiento de vehículos compartidos y especiales para favorecer que el usuario pueda optar por dejar su coche en el estacionamiento disuasorio y tomar en ese punto una furgoneta de empresa o montar en el de otra persona compartiendo vehículo (*car-pool*).

#### 4.6.1.d. PROPUESTA APARCAMIENTO DISUASORIOS

La red de aparcamientos disuasorios periféricos se planifica para los vehículos que proceden de fuera del municipio. Esta red se considera imprescindible para conseguir una reducción del número de vehículos que entra diariamente en Córdoba y que supera los 20.000 vehículos privados. Se tratará de ofrecer a los automovilistas aparcamientos, en los distintos corredores de acceso a Córdoba, con facilidad de conexión con el transporte público, para evitar su acceso hasta el centro. La existencia de estos aparcamientos reducirá la carga de tráfico, con la consiguiente mejora en el funcionamiento de vías interiores.

Estos aparcamientos serán colindantes o estarán dotados de servicios auxiliares y áreas comerciales atractivas para el viajero, alternativas al centro comercial más congestionado.

En la actualidad existen dos aparcamientos disuasorios: el aparcamiento de la estación central de ferrocarril y el de la estación de autobuses interurbanos. Ambos se encuentran muy próximos y en el interior de la ciudad.

En la planificación sobre nuevos estacionamientos disuasorios, se plantean varios posibles emplazamientos y se establecen las prioridades y horizontes orientativos que se reflejan en el siguiente cuadro.

Las vías que aportan el mayor número de vehículos foráneos son la comunicación Madrid-Córdoba, Sevilla/Málaga-Córdoba, carretera de Badajoz y carretera de Palma del Río. Por esta razón, las ubicaciones de los aparcamientos disuasorios deben estar próximas a las zonas de entrada de estas vías a la ciudad.

El Estudio de Viabilidad Técnica específico sobre estos nuevos estacionamientos disuasorios debe tener como objetivo el formular propuestas concretas de ubicación, dimensionamiento, características y forma de explotación de estas infraestructuras.

Es necesario que los nuevos estacionamientos tengan conexiones tanto con la línea de ferrocarril y el futuro tranvía como con la de autobús interurbano o el aeropuerto para colaborar con el objetivo de los intercambiadores urbanos.

La red actual de aparcamientos disuasorios de frontera compuesta por Cementerio de la Salud, Avda, Aeropuerto, Victoria, Vial Norte y Avda. de Barcelona, se complementa por el momento con los especificados en el cuadro siguiente con la intención de conformar un anillo perimetral en consonancia con las recomendaciones del Plan de Accesibilidad del Conjunto Histórico.

Una vez considerados todos estos criterios, los aparcamientos disuasorios y de frontera que se proponen, inicialmente, son:

PROPUESTA DE APARCAMIENTOS DISUASORIOS Y DE FRONTERA										
nº	Ubicación	Distrito	Bienio	Iniciativa	usuarios		Nº Plazas		Reserva bici.	Reserva discap.
							Rotac.	Resid.		
1	ARENAL (Disuasorio)	SURESTE	2010-2011	PÚBLICO	Rotación	-	350		53	7
12	RONDA DEL MARRUBIAL	CENTRO-LEVANTE	2010-2011	PÚBLICO	Rotación	Residentes	100	150	38	5
13	CAIRUÁN	CENTRO	2010-2011	PRIVADO	Rotación	-	194		29	4
14	CALLE SEVILLA	CENTRO	2010-2011	PRIVADO	-	Residentes		171	26	8
15	AVDA. DE AMERICA	CENTRO	2010-2011	PRIVADO	Rotación	Residentes	300	150	68	9
19	PALACIO DE CONGRESOS	SUR	2012-2013	PÚBLICO	Rotación	-	400		60	8
20	AVDA. FRAY ALBINO	SUR	2012-2013	PÚBLICO	Rotación	Residentes	200	100	45	6

Con actuaciones emprendidas	2010-2011
Inicio en segundo bienio	2012-2013



#### **4.6.2.Red de aparcamientos de rotación**

La serie de emplazamientos prevista en el presente documento ha considerado de manera fundamental la afección al tráfico del entorno en que se ubican y su relación con el transporte urbano. La disponibilidad de plazas de aparcamiento en destino es una de las condiciones para determinar la elección del vehículo privado en los desplazamientos a una zona concreta de la ciudad. Por consiguiente, la regulación y control del aparcamiento y del estacionamiento en superficie son factores que deben tenerse en cuenta conjuntamente para no incidir negativamente sobre la movilidad.

##### **4.6.2.a. CRITERIOS DE LOCALIZACIÓN Y DISEÑO**

La decisión sobre la localización de un nuevo aparcamiento de rotación, su tipología y su dimensionado no debe proyectarse solamente para solucionar un déficit de unos determinados edificios o actividades, sino que debe formalizarse conjuntamente con los instrumentos y medidas que consigan dar respuesta a un modelo de movilidad sostenible. Por eso, el estudio de viabilidad técnica ha de contemplar el conjunto y la individualidad.

Se han tenido en cuenta en primer lugar, los déficit de plazas contrastados en zonas comerciales de los barrios que circundan el centro histórico, de ahí se derivan los emplazamientos: Cementerio de San Rafael, Cuartel de Lepanto, Renfe-Valdeolleros, Plaza de Toros y Pasaje de Ubrique.

Otro aspecto determinante para la localización de nuevas propuestas han sido los focos de atracción que se generan con los nuevos equipamientos proyectados: Figuerola (Ciudad de la Justicia), Palacio de Congresos (CCC y C4), Isla de Fuerteventura (Edificio Junta de Andalucía en solar Noreña).

El refuerzo de la red de aparcamientos de frontera y disuasorios determina los siguientes emplazamientos: Arenal, Ronda del Marrubial, Cairuán, Avda de América y Avda. Fray Albino.

Y por último, vinculado a equipamientos en funcionamiento como la Gerencia Municipal de Urbanismo o usos que precisan de aparcamiento para si mismos y que pueden ofrecer plazas al exterior como el previsto en Enrique Puga o el Centro Deportivo El Brillante.

En cualquier caso, estos aparcamientos deben entenderse como alternativas susceptibles de insertarse en la estructura del sistema de transporte (o de intercambiadores) siempre que sea posible y atendiendo a las especificaciones del futuro Plan de Movilidad Sostenible.

##### **4.6.2.b. APARCAMIENTOS DE ROTACIÓN PROPUESTOS**

Teniendo en cuenta la consideración ya expuesta sobre la simultaneidad de uso entre el principal (bien sea residente o rotación) y el secundario, los aparcamientos de rotación–mixtos que se proponen inicialmente son:

**PROPUESTA DE APARCAMIENTOS (Se incluyen los aparcamientos mixtos con plazas de rotación y de residentes)**

nº	Ubicación	Distrito	Bienio	Iniciativa	usuarios		Nº Plazas		Reserva bici.	Reserva discap.
							Rotac.	Resid.		
1	ARENAL	SURESTE	2010-2011	PÚBLICO	Rotación	-	350		53	7
3	CEMENTERIO SAN RAFAEL	SURESTE	2010-2011	PÚBLICO	Rotación	-	100		15	2
5	CUARTEL DE LEPANTO	LEVANTE	2010-2011	PÚBLICO	Rotación	Residentes	100	200	45	6
6	FIGUEROA	NOROESTE	2010-2011	PÚBLICO	Rotación	Residentes		374	56	8
7	FIGUEROA- APART.DOT.	NOROESTE	2010-2011	PÚBLICO	Rotación	Residentes	100	200	45	6
10	PAR. 3.15 PP RENFE_Valdeolleros	NORTE	2010-2011	PÚBLICO	Rotación	Residentes	100	150	38	5
11	PLAZA DE TOROS	PONIENTE NORTE	2010-2011	PÚBLICO	Rotación	Residentes	100	200	45	6
12	RONDA DEL MARRUBIAL	CENTRO-LEVANTE	2010-2011	PÚBLICO	Rotación	Residentes	100	150	38	5
13	CAIRUÁN	CENTRO	2010-2011	PRIVADO	Rotación	-	194		29	4
15	AVDA. DE AMERICA	CENTRO	2010-2011	PRIVADO	Rotación	Residentes	300	150	68	9
18	C. DEPORTIVO BRILLANTE	NORTE	2010-2011	PÚBLICO	Rotación	-	100		15	2
19	PALACIO DE CONGRESOS	SUR	2012-2013	PÚBLICO	Rotación	-	400		60	8
20	AVDA. FRAY ALBINO	SUR	2012-2013	PÚBLICO	Rotación	Residentes	200	100	45	6
22	PASAJE DE UBRIQUE	SUR	2012-2013	PÚBLICO	Rotación	Residentes	100	100	30	4
23	ISLA FUERTEVENTURA	PONIENTE NORTE	2012-2013	PÚBLICO	Rotación	-	150		23	3
36	GERENCIA URBANISMO	PONIENTE NORTE	2016-2017	PÚBLICO	Rotación	Residentes	100	80	27	4
41	ENRIQUE PUGA	SUR	2016-2017	PÚBLICO	Rotación	Residentes	900	900	270	36

Con actuaciones emprendidas	2010-2011
Inicio en segundo bienio	2012-2013
Inicio en tercer bienio	2014-2015
Inicio en cuarto bienio	2016-2017

### 4.6.3. Aparcamientos para residentes

La ubicación de los aparcamientos para residentes atiende a la demanda actual y futura que puede plantearse en cada distrito. Las ubicaciones que se recogen se plantean con un número de plazas de aparcamiento orientativo y en un ámbito concreto en el barrio. La prioridad y el horizonte persiguen una distribución equilibrada en relación al conjunto de la ciudad.

En lo que se refiere a residentes, es muy importante igualmente la ordenación y optimización de las plazas existentes en la vía pública y la utilización de la regulación de este aparcamiento con expresa reserva para residentes (zona verde).

#### 4.6.3.a. CRITERIOS DE LOCALIZACIÓN

Para los aparcamientos de residentes se plantean los siguientes tipos de emplazamiento:

##### Aparcamientos en superficie

La localización de las plazas de aparcamientos de residentes podrá ser:

- \_En parcelas calificadas para tal fin
- \_En espacios exteriores comunitarios o semiprivados entre bloques
- \_En parcelas privadas o comunitarias

\_En vías públicas secundarias

\_Temporalmente será posible habilitar espacios destinados a otros usos, para resolver problema específico de forma provisional.

En estos casos será el Área del Ayuntamiento con competencias para actuar en dichos espacios, la que determine la viabilidad y modo de actuación de las mismas, siempre en coordinación con el equipo técnico de seguimiento del Plan.

##### En edificios de aparcamiento

Los edificios de aparcamiento para residentes deberán localizarse preferentemente en:

- \_En parcelas calificadas para tal fin
- \_En el subsuelo de dominio público (viarío o zona verde)
- \_En subsuelo de otros equipamiento
- \_En otras parcelas de uso compatible

##### En la vía pública

Como localización especial se estudiarán las plazas de estacionamiento reservado para residentes en la calzada, que deberán regularse como solución alternativa y ordenada en función de las características de cada barrio y atendiendo a lo establecido en el Plan de Accesibilidad.

#### 4.6.3.b. CRITERIOS DE DISEÑO

Para Actuaciones de ordenación viaria se deberá estudiar obligatoriamente en cada proyecto, la implementación de las siguientes medidas:

\_Supresión o reducción del estacionamiento en superficie, destinando los espacios liberados a sendas peatonales o zonas estanciales.

\_Potenciación del transporte público en vías principales, con carriles específicos para bicicleta, bus-moto, taxi, tranvía, etc.

\_Fomento del transporte alternativo en las vías secundarias o comerciales con carriles específicos en su caso, carril para bicicletas, coche compartido, patines, otros vehículos, etc.

\_Punto o bandas multi-funcionales (puntos de recogida y reciclaje)

\_Estacionamientos de bicicleta con detalle constructivo preciso.

\_Plazas de aparcamiento reservado para Personas con Movilidad Reducida, con detalles constructivos de las dimensiones, señalización y acceso a itinerarios peatonales.

\_Zonas verdes y alineaciones de arbolado con delimitaciones específicas de estacionamientos

\_Detalles constructivos para paradas de transporte público, que deberán ser accesibles, servicios de vehículos especiales y transporte alternativo.

\_Cumplimiento de normativas técnicas, CTE y mejoras tecnológicas y buenas prácticas en materia de accesibilidad para mejorar la movilidad de todos los usuarios y usuarias.

En áreas de intercambio modal y entrada a centro histórico además podrán disponer:

\_Espacios para estacionamiento de bicicletas privadas y, en su caso, de alquiler.

\_Espacios para otros vehículos de empresa de carácter alternativo (coches eléctricos, etc.).

\_Paradas de vehículos (microbús, bus, taxi, transporte adaptado colectivo, coches de caballos).

\_Reserva para vehículos especiales.

#### 4.6.3.c. APARCAMIENTOS PROPUESTOS

No se mencionan aquellas ubicaciones tales como los terrenos anejos a instalaciones deportivas (caso del Barrio del Naranjo), pues son susceptibles de ser acondicionadas para aparcamiento vinculado al uso concreto y a los residentes de la zona, pero con carácter no definitivo, en espera de ubicaciones específicas que pudieran obtenerse por desarrollos urbanísticos futuros y que podrán incorporarse en el seguimiento anual del Plan.

De acuerdo a las condiciones expresadas, se incluyen, inicialmente, los siguientes aparcamientos:

**PROPUESTA DE APARCAMIENTOS PARA RESIDENTES (Se incluyen los aparcamientos mixtos con plazas de rotación y de residentes)**

nº	Ubicación	Distrito	Bienio	Iniciativa	usuarios		Nº Plazas		Reserva bici.	Reserva discap.
							Rotac.	Resid.		
2	CINE ANDALUCÍA	CENTRO	2010-2011	PUBLICO	-	Residentes		120	18	3
4	CONDE DE GAVIA	CENTRO	2010-2011	PÚBLICO	-	Residentes		150	23	3
5	CUARTEL DE LEPANTO	LEVANTE	2010-2011	PÚBLICO	Rotación	Residentes	100	200	45	6
6	FIGUEROA	NOROESTE	2010-2011	PÚBLICO	Rotación	Residentes		374	56	8
7	FIGUEROA- APART.DOT.	NOROESTE	2010-2011	PÚBLICO	Rotación	Residentes	100	200	45	6
8	MARÍA AUXILIADORA	CENTRO	2010-2011	PÚBLICO	-	Residentes		98	15	2
9	MIRALBAIDA	NOROESTE	2010-2011	PÚBLICO	-	Residentes		300	45	6
10	PAR. 3.15 PP RENFE_Valdeolleros	NORTE	2010-2011	PÚBLICO	Rotación	Residentes	100	150	38	5
11	PLAZA DE TOROS	PONIENTE NORTE	2010-2011	PÚBLICO	Rotación	Residentes	100	200	45	6
12	RONDA DEL MARRUBIAL	CENTRO-LEVANTE	2010-2011	PÚBLICO	Rotación	Residentes	100	150	38	5
14	CALLE SEVILLA	CENTRO	2010-2011	PRIVADO	-	Residentes		171	26	8
15	AVDA. DE AMERICA	CENTRO	2010-2011	PRIVADO	Rotación	Residentes	300	150	68	9
16	PRETORIO	CENTRO	2010-2011	PRIVADO	-	Residentes		98	15	2
17	OLLERIAS	CENTRO	2010-2011	PRIVADO	-	Residentes		61	9	2
20	AVDA. FRAY ALBINO	SUR	2012-2013	PÚBLICO	Rotación	Residentes	200	100	45	6
21	PLAZA PELAGIO	SURESTE	2012-2013	PÚBLICO		Residentes		200	30	4
22	PASAJE DE UBRIQUE	SUR	2012-2013	PUBLICO	Rotación	Residentes	100	100	30	4
24	LAGUNILLA	CENTRO	2012-2013	PRIVADO	-	Residentes		106	16	2
25	COSTANILLAS	CENTRO	2014-2015	PÚBLICO	-	Residentes		124	19	3
26	GOYA	NOROESTE	2014-2015	PÚBLICO	-	Residentes		130	20	3
27	PLZ. AMANECER DE FÁTIMA	LEVANTE	2014-2015	PÚBLICO	-	Residentes		200	30	4
28	PLAZA DE GIBRALTAR	LEVANTE	2014-2015	PÚBLICO	-	Residentes		150	23	3

29	RODRIGO	CENTRO	2014-2015	PRIVADO	-	Residentes		40	6	1
30	LINEROS	CENTRO	2014-2015	PRIVADO		Residentes		125	19	3
31	CALLE TURQUESA	SURESTE	2014-2015	PRIVADO	-	Residentes		100	15	2
32	JARDÍN DE LA LUNA	LEVANTE	2014-2015	PÚBLICO	-	Residentes		170	26	4
33	PERIODISTA RICARDO RODRIGUEZ	SURESTE	2014-2015	PÚBLICO	-	Residentes		100	15	2
34	BLAS INFANTE	LEVANTE	2016-2017	PÚBLICO	-	Residentes		250	38	5
35	EL CAIRO	LEVANTE	2016-2017	PÚBLICO	-	Residentes		100	15	2
36	GERENCIA URBANISMO	PONIENTE NORTE	2016-2017	PÚBLICO	Rotación	Residentes	100	80	27	4
37	GUARANI-CARLOS III	LEVANTE	2016-2017	PÚBLICO	-	Residentes		150	23	3
38	PLAZA DE BELÉN	LEVANTE	2016-2017	PÚBLICO	-	Residentes		150	23	3
39	V. ANGUSTIAS/ V. LINARES	NORTE	2016-2017	PÚBLICO	-	Residentes		220	33	4
40	SALESIANOS	CENTRO	2016-2017	PRIVADO	-	Residentes		200	30	4
41	ENRIQUE PUGA	SUR	2016-2017	PÚBLICO	Rotación	Residentes	900	900	270	36
42	NARANJO	NORTE	2016-2017	PÚBLICO		Residentes		150	23	3

Con actuaciones emprendidas	2010-2011
Inicio en segundo bienio	2012-2013
Inicio en tercer bienio	2014-2015
Inicio en cuarto bienio	2016-2017

#### 4.6.5.Otros aparcamientos.

##### 4.6.5.a. APARCAMIENTO PARA BICICLETAS

A la hora de abordar los aparcamientos de bicicletas hay que considerar necesariamente el Plan Director de Bicicletas de la Ciudad de Córdoba aprobado en el año 1997, el cual se integra en el Plan General de Ordenación Urbanística de Córdoba, aprobado en el año 2001.

Por lo tanto se propone continuar con el desarrollo de implantación de los aparcamientos de bicicletas previstos en vigente Plan de Ordenación Urbana, el cual recoge la normativa sobre aparcamientos de bicicletas en la Sección 2ª del Capítulo Séptimo, Transporte y Comunicaciones.

De esta normativa (artículos 12.7.11 y 12.7.12) se extraen los siguientes datos sobre dotaciones mínimas exigibles en función de los usos:

- **Uso de vivienda:** En los edificios de viviendas se reservará una plaza por vivienda o por cada 100 m<sup>2</sup> construidos, incluidas zonas comunes, utilizando la más restrictiva de estas dos opciones.

Para viviendas de promoción pública, la dotación mínima será de una plaza por cada 100 m<sup>2</sup> construidos, incluidas zonas comunes.

- **Uso de oficinas:** La dotación mínima se fija en una plaza por cada 50 m<sup>2</sup> construidos.

- **Uso comercial:** La dotación mínima será de una plaza por cada 50 m<sup>2</sup> de superficie construida comercial, para establecimientos de más de 2.500 m<sup>2</sup>; y de una plaza por cada 100 m<sup>2</sup> de superficie construida comercial, para establecimientos de menos de 2.500 m<sup>2</sup>.

- **Industrias y almacenes:** La dotación mínima será de una plaza por cada 200 m<sup>2</sup> de superficie cubierta.

- **Teatros cubiertos o al aire libre, cines, salas de fiestas, de espectáculos, de convenciones y congresos, auditoriums, gimnasios y locales análogos:** la dotación mínima se establece en una plaza por cada 30 localidades, hasta un aforo de 500 personas, y a partir de esta capacidad, una plaza por cada 20 localidades.

- **Hoteles y residencias: Las reservas mínimas serán las siguientes:**

- Instalaciones de 5 estrellas..... 1 plaza por cada 6 habitaciones.
- Instalaciones de 4 estrellas..... 1 plaza por cada 8 habitaciones.
- Instalaciones de 3 estrellas..... 1 plaza por cada 10 habitaciones.
- Instalaciones de 2 o menos estrellas..... 1 plaza por cada 12 habitaciones.

- **Bibliotecas, galerías de arte y museos públicos:** La dotación mínima será de una plaza por cada 400 m<sup>2</sup> en establecimientos de más de 1.600 m<sup>2</sup>.

- **Edificaciones de aparcamiento:** En las edificaciones de garajes, con independencia de la titularidad y régimen de explotación, habrán de reservarse un número mínimo de plazas para bicicletas equivalente al 15% de las previstas para automóviles.

Para todos los usos anteriores, en el caso en que se sitúen en el Casco Histórico, las dotaciones mínimas indicadas se amplían al doble. Para las viviendas en el Casco Histórico, no es obligatoria la reserva de plazas de aparcamiento; en el caso en que éstos se construyan, habrán de reservarse el mismo número de plazas para bicicletas que para automóviles.

- **Usos dotacionales :** En los edificios de equipamiento y, en especial, en los de usos educativo, cultural y deportivo, la reserva de plazas de aparcamiento se establecerá en función de la demanda efectiva, con una dotación mínima en todos los casos de una plaza por cada 100 m<sup>2</sup> construidos.

En el caso de edificios destinados a diversos usos, el número mínimo de plazas de aparcamiento se determinará en función del número de plazas asignado a cada uso.

Estas disposiciones se aplicarán también a los edificios que sean objeto de ampliación de su volumen edificado. La cuantía de la previsión será la correspondiente a la ampliación. Igualmente se aplicarán estas reglas en los casos de modificación de los edificios que comporten cambio de uso.

Por otra parte, el Plan General define unas condiciones que deben cumplir las plazas para aparcamiento de bicicletas, con independencia del uso del edificio (artículo 13.2.28), que son las siguientes:

- Las reservas para aparcamientos de bicicletas podrán situarse bien en los mismos locales que los garajes, o en locales independientes con acceso propio o compartido con el de las viviendas u otros usos de los edificios. La ubicación en los edificios podrá ser en planta baja o primera planta de sótano.

- Se dispondrán en superficie de la planta, evitándose sistemas de colgar o similares.

- Las plazas se situarán de forma agrupada, en uno o varios grupos o recintos.

- Los aparcamientos contarán con algún dispositivo que permita la seguridad de la bicicleta, bien por amarre u otro procedimiento, debiendo permitirse la maniobrabilidad individual de cada bicicleta sin interferencias. Contarán igualmente con señalización informativa en cada grupo o recinto.

- Los aparcamientos quedarán situados en las zonas más próximas a los accesos a los garajes, y como máximo a una distancia de 25 m. de los mismos.



- La dimensión mínima correspondiente a cada plaza será de 1,00 m<sup>2</sup>.

Además de estas condiciones especificadas en el PGOU, se deberá tener en cuenta:

- Cuando se sitúen en la vía pública o espacios de uso público, la zona utilizada estará debidamente acotada y se localizarán de forma que no altere, invada o suprima la banda de itinerario peatonal que toma de referencia o transcurre próximo a la línea de fachada.

En la actualidad existen unos doscientos aparcamientos para bicicletas, que en total cuentan con 1.022 grapas, que posibilitan el aparcamiento a 2.044 bicicletas. La distribución de éstos es muy desigual, estando casi la mitad en el Distrito Centro, ubicados en la vía pública, o ligados a edificios dotacionales. El resto se localizan mayoritariamente en las zonas de nueva creación urbana e implantación del carril bici, en el Campus Universitario de Rabanales o en zonas de equipamientos deportivos, docentes y de ocio.

También existe un Servicio de Bicicleta Pública que cuenta con cuatro estaciones y 35 bicicletas, localizadas en emplazamientos circundantes del centro histórico de la ciudad.

La ubicación de los aparcamientos de bicicletas ha de tener dos objetivos básicos. El primero de ellos es la consecución de cobertura suficiente para acceder, desde dichos aparcamientos, a cualquier punto de la ciudad, con distancias no superiores al equivalente a unos cinco minutos de andadura, es decir, entre 150 y

250 metros. El segundo de ellos es servir de conexión con otros tipos de transportes: la intermodalidad en la que exista la bicicleta como parte del proceso, es uno de los caminos de futuro más interesantes a desarrollar.

En este documento, desde la nueva óptica que se plantea, los aparcamientos de bicicletas en espacios de concurrencia pública, se pueden clasificar en:

- **Aparcamientos de bicicletas** generalmente de carácter **privado**, vinculados a edificios de equipamiento o servicios de aparcamiento y a edificios residenciales (cuya reserva de espacios y regulación viene recogida en el PGOU- art. 12 y 13 de las ordenanzas de edificaciones en suelo urbano).

- **Aparcamientos de bicicletas** de ciudad, de carácter o uso **público**, que pueden ser espacios de aparcamientos vinculados a centros de atracción de viajes o centros intermodales de transporte, o a un sistema de préstamos de alquiler (que tendrá regulación específica).

Los aparcamientos de bicicletas de ciudad se organizarán en las siguientes redes:

- **Red de aparcamientos disuasorios de bicicletas.**

El Plan propone ampliar hasta 100 los enclaves donde ubicar aparcamientos para bicicletas, superando los 36 enclaves recogidos en el Plan Director de Bicicletas.

Los enclaves propuestos seguirán coincidiendo principalmente, con los orígenes de los carriles bici diseñados desde los distintos barrios y con los destinos en diversos centros de atracción, tales como áreas comerciales o monumentales, equipamientos de ocio y centros universitarios (Plano de red prioritaria del Centro Urbano).

Éstos se ubicarán, generalmente, en espacios públicos.

- **Red de aparcamientos de bicicletas de barrio.**

Servirá para atender principalmente los desplazamientos que se desarrollan en el interior de los barrios. Para la mejor eficacia del Plan, se deberá obligar normativamente a la instalación de las infraestructuras mínimas necesarias para albergar los aparcamientos de bicicletas dentro o junto a los centros de atracción de los viajes.

El número de ellos irá progresivamente en aumento, siendo obligatoria su construcción en espacios de acceso a centros públicos o actividades privadas de gran afluencia.

- **Red de Aparcamientos de Bicicletas Públicas.**

En la actualidad este servicio municipal de préstamo gratuito de bicicletas para su uso urbano, cuenta con cuatro estaciones: Paseo de la Victoria, frente a la Puerta Gallegos; Estación de RENFE, Campo Madre de Dios y Avenida de Libia, confluencia con la Avenida de Barcelona.

Así mismo, cuenta con un total de 35 bicicletas que pueden usarse en los siguientes horarios:

. Horario de Invierno: De octubre a marzo desde las 7'00 a las 20'00 horas.

. Horario de Verano: De abril a septiembre desde las 7'00 a las 22'00 horas.

Para acceder al servicio se debe obtener una tarjeta electrónica.

Desde el Ayuntamiento se pretende fomentar esta Red de Bicicletas Públicas, ampliando su número de estaciones y de bicicletas disponibles, a fin de poder llegar a más puntos la ciudad. Entre las zonas a tener en cuenta para disponer las nuevas paradas de bicicletas, estarán los accesos a las nuevas estaciones de transporte colectivo y las nuevas zonas de atracción.

#### 4.6.5.b. APARCAMIENTO PARA MOTOCICLETAS

Se plantea el reconocimiento de los aparcamientos de motocicletas en espacios de concurrencia pública. Se pueden clasificar en:

**Aparcamientos de motocicletas privados**, fuera de la vía pública, como parte de garajes o aparcamientos de un edificio residencial, de equipamiento o servicios de aparcamiento.

**Aparcamientos de motocicletas** de ciudad, de carácter o **uso público**, que pueden estar dispuestos en la vía pública o en espacios específicos vinculados a centros inter-modales de transporte o zonas de atracción de viajes, ordenados singularmente o compartiendo emplazamiento con otros vehículos

En vía pública, existen alrededor de 700 plazas señalizadas donde pueden aparcar este tipo de vehículos.

Las zonas de estacionamiento para motocicletas observarán especialmente las ubicaciones de equipamientos docentes, administrativos, etc., y estarán dispuestas como complemento de las actuales en el centro (Gran Capitán, Alfonso XIII, Capitulares o Caño), así como en Ciudad Jardín, la Viñuela y Santa Rosa, entre otros lugares.

Se estudiará en el planeamiento de desarrollo el incremento de las zonas delimitadas como plazas de aparcamiento de motocicletas en sus distintas modalidades. Se ha de disponer zonas de aparcamiento específico junto a las zonas de atracción y, así, evitar que se ocupen las aceras y que resulten inhábiles para el viandante.

Con estos aparcamientos específicos se evitará también que las motos accedan por los vados para viandantes a los acerados y aparquen de forma descontrolada en cualquier lugar.

Además, en los centros de transporte público inter-modal, existente y futuro, se preverán espacios de estacionamiento de rotación y disuasorio.

Características:

- Se localizarán en espacios apropiados, seguros al tráfico, con amarres o cepos específicos, y que permitan una adecuada maniobrabilidad. No deberán ubicarse en espacios destinados a sendas peatonales o a aceras de menos de tres metros de anchura, ni en lugares en que puedan afectar la percepción de bienes de interés arquitectónico, de valor ambiental o cultural.
- Cuando se sitúen en la vía pública o espacios de uso público, la zona utilizada estará debidamente acotada y se localizarán de forma que no altere, invada o suprima la banda de itinerario peatonal que toma de referencia o transcurre próximo a la línea de fachada.

#### 4.6.5.c. APARCAMIENTOS RESERVADOS

La utilización de un medio de transporte distinto de los medios de transporte públicos es para muchas personas con discapacidad el único medio para desplazarse de manera autónoma con vistas a una integración profesional y social; en determinadas circunstancias y respetando la seguridad vial, procede permitir que estas personas puedan aparcar su vehículo sin deber realizar a continuación grandes desplazamientos.

El Plan Municipal de Actuación Integral con Personas con Discapacidad cuenta entre sus objetivos con la promoción de aparcamientos reservados para Personas con Movilidad Reducida que dispongan de la tarjeta de aparcamiento.

Se pueden distinguir dos tipos de uso:

**Uso genérico.** Cualquier persona poseedora de la tarjeta de estacionamiento puede hacer uso de la misma.

**Uso específico.** Se asocia a una matrícula, tras la solicitud al Área de movilidad y tráfico. La justificación se realiza por cercanía al domicilio familiar y/o al lugar de trabajo o estudios.

Las características técnicas de las plazas serán las indicadas en la normativa de referencia Decreto 293/2009. (*Artículo 30. Condiciones técnicas de las plazas reservadas.*)

*1. Las plazas reservadas deberán cumplir las siguientes condiciones:*

*a) Estarán situadas tan cerca como sea posible de los accesos peatonales accesibles y de las entradas accesibles a edificios, centros de medios de transporte público y servicios públicos de la zona y se señalarán de forma visible.*

*b) Estarán señalizadas, horizontal y verticalmente, con el Símbolo Internacional de Accesibilidad establecido en el Anexo IV y la prohibición de aparcar en las mismas a personas sin discapacidad. La señalización horizontal será antideslizante. No obstante, en los espacios naturales la señalización se podrá ajustar a las peculiaridades paisajísticas del entorno.*

*c) Sus dimensiones mínimas serán en batería o semibatería de 5 x 3,60 metros y en línea de 6,50 x 3,60 metros, estando incluida en esta última dimensión la zona de transferencia.*

*d) La zona de transferencia de la plaza reservada se comunicará de manera accesible con el itinerario peatonal.)*

Para vehículos de transporte colectivo adaptado se han de reservar plazas de dimensiones adecuadas, con espacio suficiente para la transferencia de personas y ayudas a su movilidad.

Se ha de garantizar el acceso a los itinerarios peatonales mediante vado que cumpla con los requerimientos técnicos de la normativa de referencia.

#### **4.6.5.d. APARCAMIENTO PARA VEHICULOS INDUSTRIALES**

Junto a los centros de transportes de mercancías, se dispondrán aparcamientos de uso público para albergar vehículos pesados e industriales. Serán complementarios a los que las propias empresas e industrias posean en polígonos industriales. También pueden incluirse en este grupo los aparcamientos de áreas de servicio en ruta.

Se tratará de evitar las ocupaciones indeseables, tanto en zonas urbanas residenciales como en suelos no urbanizables, en zonas industriales sin regularizar, en donde en la actualidad se almacenan sin disponer de servicios adecuados.

En la actualidad, existen el aparcamiento de Mercacórdoba, ubicado en el Arenal, que dispone de 300 plazas para abonados y el del parque logístico de Córdoba, en la carretera de Palma del Río, con 355 plazas.

Podrán disponerse como aparcamientos de agrupamiento, en la periferia de la ciudad, próximos o centros logísticos, en polígonos industriales o estaciones de transporte de mercancías. Permitirán la transferencia de materiales a vehículos de menor tamaño para su distribución o reparto de mercancías por el interior de la ciudad.

Uno de estos aparcamientos se ubicará, complementariamente a los referidos, en el ámbito próximo al Polígono de la Torrecilla, en la nueva expansión de los PAU de las Quemadillas, y en la zona sureste sobrepasada la autovía, frente al Polígono del Granadal.

Además, deberán preverse otras localizaciones más periféricas con buen acceso a autovías y carreteras principales.

Previo a la propuesta definitiva de este último o de cualquier otro emplazamiento de estas características, deberá estudiarse el grado de utilización de los existentes de titularidad pública.

#### **4.6.5.e. APARCAMIENTO PARA OTROS VEHICULOS**

Igualmente, deberán programarse la paulatina ubicación de estacionamientos o paradas de otros vehículos con incidencia especial en el tráfico y el estacionamiento. A continuación, se relacionan algunas indicaciones preliminares.

##### **Aparcamiento de Coches de Caballos**

De uso principalmente turístico, su localización, tal como sucede en la actualidad, debe ser próxima a los lugares de atracción turística. Deberán contar con un diseño de urbanización específico y un punto de servicio para el correcto mantenimiento y limpieza.

##### **Paradas de Autobuses Urbanos**

Actualmente existen 17 líneas de autobuses urbanos, atendidas por la empresa municipal AUCORSA, además de otras cinco líneas que llegan a la periferia, subcontratadas a dos empresas privadas. La central y cocheras se encuentran cerca de la avenida Agrupación, cerca de la carretera de Badajoz.

Cada línea tiene entre 30 y 40 paradas, y de cuatro a seis coches las menos cargadas, o 10 ó 12 vehículos las más transitadas (líneas 2 y 6). Cuentan con diferente tratamiento urbano, que debe modificarse en algunas situaciones para mejor acceso y seguridad

del viandante. Se puede controlar el paso de los coches en tiempo real gracias a un sistema vía satélite.

Las líneas periféricas llegan a Cerro Muriano, Trassierra y Alcolea-Barriada El Ángel, además de a Villarrubia (línea 01) y al Higuero (línea 02).

Se deberá prever la posible ubicación de nuevas paradas en una reestructuración de las líneas e incluso la posibilidad de una línea de circunvalación ligada a las estaciones de transporte disuasorio, así como al aeropuerto –cuando su funcionamiento lo exija- y la interconexión con los aparcamientos disuasorios periféricos que se planifican.

El crecimiento futuro de la red de autobuses urbanos hace necesaria la previsión de ubicación de un nuevo centro de cocheras y mantenimiento en la zona de poniente, para la que se estima como localización más favorable el sector O1, actualmente en desarrollo.

#### Aparcamiento para autocaravanas

La autocaravana es un automóvil que incluye un mobiliario básico en su interior, homologado para ser usado como vivienda durante los viajes y para realizar un estacionamiento habitado donde se permite estacionar a un vehículo turismo o en los campamentos o *campings*.

Se han detectado dos o tres emplazamientos donde las autocaravanas han ido accediendo de forma más o menos agrupada.

El Plan prevé determinar ubicaciones concretas para áreas de aparcamiento de autocaravanas. Estas áreas van destinadas al viajero de autocaravana que quiera estacionar en el interior del casco urbano porque su objetivo sea una visita a la zona

monumental y comercial de la ciudad. Este espacio puede compartirse con otros tipos de vehículos. Su uso debe ser para un tiempo concreto y determinado, puesto que sólo se trata de favorecer una primera y rápida ubicación antes de buscar acomodo de estacionamiento con menor premura. Por ello, Las instalaciones deberán preverse para un número aproximado de ocho a 16 autocaravanas, que tendrán que contar con los servicios necesarios para que la breve estancia se produzca en las condiciones necesarias de habitabilidad. Además, podrán disponer de algunos servicios complementarios de información turística y servicios auxiliares.

Se fija la ubicación de una reserva para estos vehículos en el aparcamiento de El Arenal.

#### Paradas para microbús

El microbús es un vehículo de transporte público más pequeño que un autobús urbano. El tamaño más reducido facilita la circulación en calles estrechas y en tránsito pesado.

La previsión a largo plazo de introducción de este tipo de vehículo en el conjunto histórico, deberá contar con un diseño adecuado de las paradas para recogida de pasajeros, donde el acceso, seguridad y ordenación viaria serán fundamentales. El número y localización de paradas habrá de interconectarse con otros medios de transporte hacia el exterior del conjunto histórico.

## 5. Ejecución y seguimiento del Plan

### 5.1. Propuesta de ejecución de aparcamientos

En el presente Plan se han establecido unos primeros objetivos para la construcción de aparcamientos, que se irán complementando durante su desarrollo. Las prioridades se han marcado considerando tres grandes líneas de actuación:

**Áreas con demanda contrastada de aparcamiento residencial.** Se han incluido, en principio, aquellos puntos en los que está contrastada y evaluada la demanda de aparcamientos por parte de residentes.

**Corona disuasoria del Casco Histórico.** Se han considerado, inicialmente, las necesidades más urgentes que faciliten los objetivos de restricción de tráfico en el Casco Histórico.

**Apoyo a ejes terciarios o de equipamiento.** Estos aparcamientos están relacionados con la necesidad, mencionada en puntos anteriores, de establecer lugares estratégicos para aparcamientos que potencien los ejes terciarios y algunos de los equipamientos existentes.

Estas líneas de actuación han dado lugar, inicialmente, al establecimiento de los aparcamientos que figuran en el punto 4 de este documento y sobre los que se va a actuar a más corto plazo. Este Plan es un documento avalado por los estudios y análisis previos llevados a cabo, pero no es un documento cerrado en sus resultados, puesto que la puesta en práctica de las propuestas aquí establecidas y la modificación de las condiciones del entorno pueden provocar adaptaciones del mismo.

### 5.2. Estudios de viabilidad

Para que VIMCORSA acometa la construcción de un aparcamiento de los contemplados en el presente Plan se deberá emitir resolución por la misma declarando la viabilidad del aparcamiento en cuestión.

Esta declaración de viabilidad deberá sustentarse en cuatro informes previos:

1. Informe de movilidad, donde se estudien en primer lugar las alternativas posibles a la construcción del aparcamiento en cuestión, refuerzo del transporte público, posibilidad de aumento de plazas en aparcamientos cercanos, regulación de estacionamiento en superficie... Tras el análisis detallado de estas posibilidades, llegado a la conclusión de la necesidad de un nuevo aparcamiento, se estudiará al menos, la afección a la movilidad de la zona en cuanto a recorridos y sendas peatonales y afección al tráfico rodado.
2. Informe comercial, que valorará la viabilidad comercial del aparcamiento en función de las peticiones recibidas, así como en función de la prospección de mercado que se realice.
3. Informe técnico, que valorará la viabilidad constructiva del aparcamiento con especial referencia a sobrecostes que puedan originarse como consecuencia de la necesidad de emplear soluciones constructivas especiales.

4. Informe económico-financiero, que, a partir de los dos informes anteriores, dictamine la viabilidad económica del aparcamiento, posibles vías de financiación, así como la fórmula jurídica-contractual idónea que se pueda aplicar en el caso concreto.

La declaración de viabilidad podrá ser revocada con posterioridad, si las condiciones que sustentaron los distintos informes previos experimentasen alteraciones suficientes como para hacer inviable el aparcamiento al que eran referidos.

En todo caso, cuando el aparcamiento en cuestión se fuese a ejecutar bajo la modalidad de concesión de obra, se deberán cumplir las actuaciones preparatorias que, para esta figura jurídica, establecen los artículos 112 y siguientes de la Ley de Contratos del Sector Público

Establecida la viabilidad de un aparcamiento conforme al apartado anterior, deberán cumplirse, así mismo, las condiciones que se desarrollan a continuación.

### **5.3. Condiciones jurídicas y urbanísticas**

Antes de estudiar la viabilidad de un emplazamiento para un aparcamiento, deben comprobarse las condiciones jurídicas y urbanísticas del suelo.

Primeramente, se ha de verificar la disponibilidad del suelo, es decir identificar la titularidad, si es privada o pública, y si

pertenece o no al inventario de patrimonio municipal, regional o estatal, o bien se trata de dominio público. A partir de ahí, habrá que vislumbrar si es necesaria alguna mutación demanial, desafectación o segregación.

Desde el punto de vista urbanístico la comprobación es básica. La compatibilidad urbanística se deduce del conocimiento de la calificación urbanística que le da el Plan General o el Plan Especial. De esa manera, se sabe con anticipación si es preceptiva o necesaria la modificación de alguna ordenanza, del planeamiento o bien el desarrollo previo de plan especial o estudio de detalle.

Urbanísticamente, se deberá distinguir con claridad si el emplazamiento se sitúa en un sistema (espacios sin aprovechamiento lucrativo, generalmente de dominio y uso público) o en una zona de actividad lucrativa (de uso privado normalmente y con carácter residencial, industrial o terciario).

El completo desajuste con el planeamiento y la imposibilidad de promover una innovación del mismo hará inviable la ubicación prevista.

En el municipio de Córdoba y dentro de la comprobación urbanística, es de especial relevancia analizar las posibles afecciones arqueológicas que pueden condicionar la viabilidad del proyecto de aparcamiento, que deberá cumplir las normas de protección del patrimonio del capítulo II del Plan General.

Independientemente del informe arqueológico conjunto que emita

la autoridad de supervisión sobre el Plan de Aparcamientos, en su caso, las siguientes actuaciones y las sometidas a licencia municipal deberán seguir el trámite contemplado en la normativa urbanística. La información de carácter arqueológico que se emita con carácter previo expresará las cautelas de supervisión e intervención arqueológica que condicionarán la viabilidad del emplazamiento, siendo previsiblemente más viables en las zonas de bajo riesgo arqueológico, según las cotas de aparición de los restos arqueológicos. En algunos casos, puede plantearse la aparición de estos restos que haga compleja la excavación y que, incluso, obliguen a reformular el proyecto.

### **5.3.1 Condiciones técnicas de implantación**

Se tratará de proceder a un primer análisis sobre la normal dificultad técnica, soluciones complejas, desvíos de servicios, etc., con los estudios siguientes:

\_Estudio de las infraestructuras (cauces, líneas de fuerza, conducciones de agua y saneamiento, caminos) del área y de su entorno, desde los puntos previsibles de conexión de las redes generales

\_Estudio de los usos actuales del área y del entorno afectado (edificaciones, actividades y otros usos)

\_Estudio de los itinerarios peatonales accesibles y flujos peatonales.

\_Estudio de servidumbres existentes y previstas de protección de actividades

\_Definición de áreas con indicación de cotas máximas y mínimas para abastecimiento y saneamiento, sin necesidad de bombeos

\_Estudio del parcelario actualizado con usos asignados

\_Estudio Geotécnico

\_Estudio Arqueológico

### **5.3.2. Condiciones ambientales**

Toda construcción de aparcamientos públicos en rotación tendrá que evaluar los efectos ambientales ocasionados por la actuación, su viabilidad ambiental y las condiciones en que deberá realizarse, para lo que es preceptivo la elaboración de un documento de Análisis Ambiental, de acuerdo con la Ley 7/2007 de Gestión Integrada de Calidad Ambiental de Andalucía. El Análisis Ambiental se presentará junto con el proyecto para la obtención de la licencia municipal, en el trámite de calificación



ambiental. Si el aparcamiento es de interés metropolitano requerirá de una autorización ambiental unificada por parte de la Consejería de la Junta de Andalucía.

En el documento de análisis se preverán las condiciones y medidas que se deban adoptar antes, durante y después de las obras con el fin de minimizar los efectos ambientales negativos, tanto atmosféricos, acústicos como lumínicos, y fomentar el reciclaje y el control de los residuos.

En los pliegos de contratación de obras y explotación de servicios, se otorgará preferencia en la puntuación a las empresas que cuenten con distintivo de calidad ambiental de la administración de la Junta de Andalucía y a las que inviertan en tecnologías menos contaminantes para reducir el impacto ambiental a favor del desarrollo sostenible.

### ***5.5. Participación ciudadana***

El contacto con la ciudadanía es una de las acciones o trabajos previos necesarios para proceder al proyecto y construcción de un determinado aparcamiento. Esta acción participativa está encaminada a tener la certeza de que el aparcamiento en cuestión es necesario y está dimensionado de acuerdo con la demanda real. La constatación de esta necesidad, junto con la comprobación de que es factible jurídica y técnicamente y de que

es viable desde el punto de la inversión inicial y de la posterior explotación, determina el inicio de la iniciativa.

Se trata de pulsar entre la ciudadanía las opiniones sobre el aparcamiento en concreto, su necesidad, efectos etc. Esta toma de contacto con la opinión de la ciudadanía en general, y de los vecinos del emplazamiento en particular, se llevará a cabo a través de la estructura y de los recorridos existentes para ordenar la participación en la ciudad.

Los derechos sociales recogidos en el marco legislativo se podrán ejercer por el movimiento vecinal antes, durante o después de plantearse un aparcamiento en un área de la ciudad.

Dicho movimiento vecinal podrá ejercer su protagonismo sobre el aparcamiento mediante su intervención a través de los cauces establecidos. Su labor será la de advertir o confirmar las impresiones sobre los déficit, proponer ubicaciones, y colaborar en el estudio de la demanda real y en las campañas divulgativas de comercialización.

### ***5.6. Directrices para estudio de demanda y mercado***

Como se ha fijado anteriormente, al tratar los estudios previos a la

declaración de viabilidad, uno de los aspectos fundamentales para determinar la viabilidad de un aparcamiento será conocer, con la mayor exactitud posible, la demanda potencial que pueda generar. En el caso de aparcamiento para vehículos en rotación, el estudio de demanda y de mercado será obligado. En aparcamientos de residentes, será, cuando menos, recomendable. En otros casos, se hará una evaluación similar.

### **5.6.1. Áreas de influencia de la demanda**

Se proponen las presentes directrices orientativas. Como mínimo, se han de contemplar los dos escenarios habituales: el nocturno, en el que básicamente se concentra la demanda residencial, y el diurno, que contendría la demanda foránea, es decir, la que tiene su lugar de trabajo en la zona.

Se estimará el área de captación que se estime más acorde con la situación concreta (y, en su defecto, la comprendida en un círculo de 250 a 500 metros de radio). En este ámbito, se tendrá en cuenta la incidencia de otros aparcamientos existentes, así como sus características intrínsecas.

### **5.6.2. Oferta de aparcamiento actual**

Se deberá igualmente realizar un inventario exhaustivo de los

aparcamientos con el fin de cuantificar la oferta existente en la zona, tanto en la calzada como fuera de ella.

En el recuento de las plazas existentes en la calle se tendrá en cuenta si están reguladas, así como si existen zonas de carga y descarga, y zonas reservadas.

Igualmente, se evaluarán los aparcamientos públicos que admitan vehículos en rotación y los aparcamientos privados o comunitarios, normalmente de uso residencial (como máximo, se determinará una plaza y media por vivienda, en caso de no poder contar con información exacta).

### **5.6.3. Cálculo de demanda residencial**

Se obtendrá del Ayuntamiento el número de vehículos censados en el área. De ahí, se calcularán indicadores como el número de turismos por vivienda y el número de turismos por 1000 habitantes o por Km<sup>2</sup>, que servirán para determinar el número de vehículos totales existentes en el área de trabajo o de influencia.

Además, se debe analizar el nivel de utilización de la oferta de aparcamientos y garajes de residentes existentes, el régimen (venta, alquiler) y el precio de venta o sus tarifas.

#### 5.6.4. Encuesta de mercado

Se deberá valorar la demanda potencialmente activa para el edificio de aparcamiento que se proyecta.

La metodología de la encuesta la propondrá la empresa consultora y podrá ser de tipo personal, a través de comunidades de vecinos o por vía telefónica.

#### 5.6.5. Cálculo de la demanda foránea (rotación)

La evaluación de la demanda no residencial requerirá cruzar los datos del trabajo de campo con los del estudio de la demanda foránea existente en los actuales aparcamientos en activo. Se obtendrá, así, la demanda teórica real en el ámbito estudiado.

Asimismo, se analizará esta demanda sobre el estacionamiento de las calles de ese ámbito o sobre las más representativas. Se deberá hacer un estudio en horario diurno, de las 06.00 horas a las 22.00 horas, por ejemplo, con el fin de averiguar las rotaciones que tiene una plaza de estacionamiento en la calzada. Habrá que distinguir también entre días laborables y festivos..

Igualmente, se hará el estudio con las plazas reguladas para ver cuántos vehículos cumplen, cuántos sobrepasan el tiempo, etc.

En el caso de que se detecten estacionamientos ilegales, habrá que considerarlos e incluirlos en la demanda potencial.

Los resultados diagnosticados nos ofrecerán indicadores precisos de cara al estudio de viabilidad.

#### **5.7. Sistema de financiación de la construcción de edificios de aparcamientos**

Según aconsejen las circunstancias de cada caso concreto, la construcción de cada aparcamiento de iniciativa pública se podrá llevar a cabo a través de varias figuras contractuales, lo que incidirá directamente sobre la financiación del mismo.

**\_Obra financiada por una o varias administraciones, con o sin fondos de cohesión europea.**

**\_Obra construida mediante contrato de obra con suministro de materiales,** en la que VIMCORSA actuará como promotor y, por tanto, la financiará con recursos propios o mediante financiación ajena.

**\_Construcción y explotación de obra pública en régimen de concesión,** en la que, bajo la tutela y control de la administración, son la iniciativa y capital privados quienes toman el protagonismo principal.

Como ya se ha apuntado en párrafos anteriores, para llegar a la Declaración de Viabilidad de un aparcamiento concreto habrá que

obtener diversos informes previos, dentro de los cuales, cobra especial relevancia, el de viabilidad económica-financiera.

La obtención de recursos y créditos tendentes a financiar la construcción, se detallará en el estudio de viabilidad específico y las previsiones de financiación contemplarán normalmente medios de financiación ajenos e inversiones externas.

Sólo en casos muy específicos se podrá contar con financiación municipal interna bien de los recursos propios de VIMCORSA, o bien de transferencias de capital por parte del Ayuntamiento de Córdoba.

La fórmula de la concesión de obra pública será el medio habitual para obtener recursos. Es un modelo de cooperación entre administraciones y empresas privadas para la ejecución de una obra pública, como es un edificio de aparcamientos. La concesión constituye la forma preferente en la obtención de recursos financieros para la construcción de la obra y su posterior explotación, que compensará la inversión realizada, que siempre será a riesgo y ventura del concesionario.

#### **5.7.1. Obtención de recursos por enajenación de plazas**

Los aparcamientos para residentes se podrán financiar, alternativamente, a través de la promoción y venta de plazas de aparcamiento a sus destinatarios.

Este modelo de construcción y financiación de aparcamientos

para residentes comenzó hace ya algunos años a popularizarse en algunos ayuntamientos de nuestro país. En la actualidad, se ha convertido en una importante alternativa a la financiación tradicional.

Así, por una parte, esta vía permite, una vez realizadas las desafectaciones y segregaciones pertinentes, que los usuarios y usuarias finales puedan adquirir los aparcamientos. Y, por otra parte, también permite que los propios compradores finales acudan a una financiación bancaria ordinaria, incluso con garantía hipotecaria, sobre la plaza en cuestión.

VIMCORSA lleva ya bastante tiempo estudiando esa modalidad y sus formas de implantación, tanto en su vertiente técnica como jurídica. Se presenta como una importante solución de cara al futuro, ya que solventa dos riesgos existentes en toda construcción de un aparcamiento: el comercial y el financiero.

Conviene especificar que en todo caso, los aparcamientos promovidos por VIMCORSA en cualquiera de las modalidades antedichas implican aportación económica, bien sea por alquiler o canon mensual, anual, por el total de la concesión, cobro por minutos o venta de las plazas.

#### **5.8. Seguimiento del plan**

Tal como se ha dicho en el apartado 3.2 (Vigencia y revisión), las condiciones del entorno en el que se desarrolla el Plan se irán

modificando en diferentes aspectos a lo largo del tiempo. Ello implica que el documento ha de ser vivo, adaptable, en todo momento, a las circunstancias de su desarrollo. Por tanto, el Plan tendrá un seguimiento anual para comprobar la evolución del modelo de planificación implantado.

### **5.8.1. Modo de seguimiento**

Con motivo del desarrollo del conjunto de programas previstos en el Plan y de las posibles modificaciones o revisiones que puedan producirse, VIMCORSA deberá proponer la ejecución de los estudios de viabilidad o planes operativos previstos y analizar el cumplimiento de las prioridades establecidas y el efecto de las correcciones realizadas. Todo ello a partir del proceso de seguimiento que se especifica a continuación.

VIMCORSA remitirá un Informe de Evaluación anual, conforme al apartado 5.9, en el primer trimestre de cada año al Consejo del Movimiento Ciudadano (CMC).

En atención al Reglamento de Participación Ciudadana, el CMC deberá emitir un informe en el plazo de un mes donde se recojan las sugerencias que se estimen oportunas en relación a nuevos emplazamientos, modificación de las características de los propuestos, distinta temporización de los mismos, etc. así como todas aquellas consideraciones que se consideren oportunas y que estén dentro de su ámbito de actuación.

### **5.8.2. Equipo técnico de planificación, coordinación y seguimiento**

La función de este Equipo Técnico es la de asesorar e informar sobre la evolución del Plan de Aparcamientos, así como de las modificaciones o sugerencias emitidas desde los órganos de participación y consultivos.

Entre sus funciones estará la de emitir un Informe de Evaluación anual en el primer trimestre de cada año con el contenido especificado en el siguiente apartado.

Este Equipo Técnico, designado por VIMCORSA, estará formado por técnicos municipales de las distintas áreas, organismos y empresas afectadas en materia de aparcamientos, así como de otras administraciones si se estimara oportuno, dependiendo, en cada momento, su constitución del carácter de las consultas o modificaciones que deba informar.

A los efectos de funcionamiento interno, esta Comisión será presidida por un técnico designado por VIMCORSA.

### **5.9. Evaluación Del Plan**

Para llevar a cabo las modificaciones necesarias en el Plan en función de los cambios urbanísticos o de cualquier índole que se produzcan en su ámbito de aplicación se estima necesario un análisis periódico de dichas circunstancias.

Esta evaluación será anual y será elaborada por el Equipo Técnico con el fin de elevarla a los Órganos de Participación.

El informe de evaluación contendrá información, al menos, sobre las siguientes circunstancias:

\_Modificaciones urbanísticas en la ciudad sobre el periodo anterior (posibles innovaciones, planeamientos parciales aprobados, obras de urbanización de sectores finalizadas etc.)

\_Nuevos equipamientos.

\_Construcción de aparcamientos solicitados, finalizados, en marcha o aparcamientos cuya necesidad haya sido planteada desde la ciudadanía.

\_Proceso interno del propio Plan con las modificaciones o adaptaciones que haya habido lugar.

\_Análisis somero del funcionamiento de los aparcamientos existentes (grado medio de ocupación, procesos de ventas de plazas para residentes, tarifas etc.).

Este informe será elevado a la Presidencia de VIMCORSA para su conocimiento y efectos y para que sirva de base a las sugerencias que se remitan desde los órganos de participación.

Por iniciativa propia el Equipo Técnico podrá producir informes cuando lo considere necesario, bien de tipo general o bien específicos sobre algún tema determinado. Dichos informes deberán ser elevados a la Presidencia de VIMCORSA.

ANEXO 1. GLOSARIO DE TÉRMINOS.

## GLOSARIO DE TÉRMINOS.

Distinguiremos primeramente las definiciones de estacionamiento, aparcamiento, cochera, parking y garaje, a veces empleados de forma indistinta.

**Estacionamiento:** es el espacio destinado a la permanencia temporal de un vehículo, normalmente referido a la vía pública. Se define como estacionar al acto de dejar inmovilizado y desocupado un vehículo por un tiempo indeterminado cualquiera. La plaza de estacionamiento es también el lugar, más o menos delimitado, en donde se realiza tal acción.

**Aparcamiento:** es el espacio destinado a la estancia de vehículos. Por tanto puede referirse tanto a la plaza o sitio para aparcar un vehículo al aire libre, como al espacio edificado. En este caso, se entiende aparcamiento al local o parte de un edificio destinado a almacenar vehículos automóviles, que se dispone normalmente en sótano de edificio destinado a otro uso más principal, o en edificio exclusivo.

**Garaje:** es un término en desuso, que se refería en décadas anteriores local de aparcamiento que incluía servicios de valor añadido: seguridad, servicio de estacionamiento y de taller (limpieza y reparación) que normalmente se realizaban por un empleado de la propiedad. Se utiliza también la expresión garaje-aparcamiento, para denominar el uso

**Cochera:** es un local o sitio donde se encierran uno o varios coches y otros vehículos. Se utiliza frecuentemente este término cuando es de propiedad o utilización individual, y se denomina cochera colectiva, la que tiene varias persona usuarias o propietarias.

**Parking:** anglicismo que significa aparcamiento o estacionamiento, de uso muy extendido, pero que no se encuentra en el diccionario español, por lo que rehuiremos de este vocablo anglosajón.

**Horquilla, cepe o amarre:** son los mecanismos habituales para el estacionamiento de bicicletas o motocicletas.

Se definen en este apartado aquellos términos relacionados con el aparcamiento, con objeto de precisar sus significados y tener un lenguaje común, dado que, algunos de ellos no están suficientemente extendidos en los manuales especializados de planificación urbanística.

1. Por su titularidad jurídica:

**Aparcamiento público,** régimen jurídico implica la propiedad de una administración pública (local, regional o estatal) y un sistema



propio de uso y protección. Puede estar destinado o no a uso propio.

**Aparcamiento privado**, que no es de propiedad pública, sino que pertenece a particulares o a sociedades mercantiles, y está destinado al uso propio tanto individual como colectivo, o bien a una explotación comercial.

**Aparcamiento mixto**, en esta acepción, es el que explota comercialmente una empresa de accionariado mixto público-privado.

**Aparcamiento comunitario**, es una variante del aparcamiento de propiedad privada dispuesto en el interior de un edificio o bien en playa o zona exterior al aire libre, para uso de varios copropietarios de las plazas, que se controlan a través de ciertos mecanismos deliberativos o de representación democrática.

**Aparcamiento en condominio o compartido**, cuyo dominio y/o utilización es común para dos o más vehículos, según se refiera a plazas de aparcamientos en propiedad o al uso compartido de un estacionamiento.

2. Por el destino principal del aparcamiento diferenciaremos dos categorías:

**Aparcamiento de rotación**, es el que está dedicado para uso público con aplicación de tarifas que controlan el tiempo de estancia del vehículo. Suele estar situado fuera de la vía pública, bien en el exterior o en el interior de edificios. Cuenta con los sistemas y mecanismos precisos para prestar el servicio correspondiente. Pueden incluirse en esta categoría también las plazas de aparcamientos reguladas en la vía pública.

**Aparcamiento de residentes**, especialmente destinado para la utilización de los habitantes de una determinada zona, suele construirse en interior de edificio, con un régimen de compraventa, concesión de uso o alquiler. Puede englobar esta definición a los que se disponen en playas exteriores o en vía pública con una regulación preferente (zona verde o naranja).

Como otra subcategoría tendremos el **aparcamiento de empresa** o de personal laboral, es el espacio destinado a guardar los vehículos del personal empleado de la empresa o institución, ya sea de titularidad privada o pública, generalmente dentro de la parcela o edificio. La estancia de los vehículos suele durar toda la jornada de trabajo. Puede contar también con otros espacios de estacionamiento comercial o dotacional, para visitantes o clientes, o compartirlas según demanda ocasional, y generalmente no cobran por su estancia.

Y cuando se mezclan en una misma ubicación los dos destinos tenemos:

**Aparcamiento mixto**, referido al edificio que contiene unas plazas destinadas a una demanda foránea en rotación y otras plazas para residentes o personal laboral, normalmente diferenciadas por plantas para una mejor adecuación funcional.

A su vez a por la función del aparcamiento, el aparcamiento de rotación puede subdividirse en otras subcategorías:

**Aparcamiento disuasorio**, es el aparcamiento de uso público en rotación situado en un intercambiador de transporte principal o próximo a los accesos de corredores viarios. Está especialmente destinado a albergar los vehículos que transborden con un transporte público, vehículo compartido, bicicleta, etc y no tengan que introducir su automóvil en interior de la ciudad. El estacionamiento puede ser gratuito o de pago, aplicando tarifas o bonos que pueden incluir el precio del transporte colectivo.

**Aparcamiento frontera**, es también un aparcamiento disuasorio, de uso público o mixto, que tiene la función de contener los automóviles para que no penetren a un recinto de preferencia peatonal, como el centro histórico. Dispone de posibilidad de intercambio con otros sistemas de transporte (bicicleta, taxi, microbús).

**Aparcamiento de agrupamiento**, de uso rotatorio público, se denomina al aparcamiento que sirve de punto de reunión, destinado a conductores/as que comparten un mismo vehículo para desplazarse a un destino común, ubicado a varios kilómetros de los centros de atracción. Puede ir ligado a un aparcamiento disuasorio y ser de titularidad pública o privada.

**Aparcamiento remoto**, se denomina al aparcamiento localizado en zonas alejadas de la demanda, donde el suelo está disponible y es más barato; destinado a conductores/as que aparcan por largos períodos y no utilizan el vehículo de forma habitual, o pueden conectar con un servicio de transporte público en lanzadera, Reduce el tráfico en áreas centrales aunque implica un desplazamiento largo hasta el punto de destino.

**Aparcamiento comercial**, dedicado al uso público para los clientes de un establecimiento comercial o de ocio, que funciona normalmente durante su horario de apertura y generalmente de titularidad privada y gran rotación.

**Aparcamiento dotacional**, destinado al las personas que hacen uso de un servicio administrativo, que se presta durante un horario determinado, normalmente con una gran rotación. Este estacionamiento puede ser gratuito. Entre estos servicios dotacionales está el administrativo, el asistencial, el sanitario, el docente, etc

**Aparcamiento turístico o de visitantes**, es un espacio de estacionamiento público temporal, que puede ser al aire libre,

situado bien en los accesos a la ciudad o en espacios naturales no restringidos, dedicado al estacionamiento de autobuses turísticos, autocaravanas y otros vehículos similares, contando con algunos servicios complementarios.

3. En la vía pública tenemos por su régimen de uso de la plaza:

**Aparcamiento de uso libre**, es el que admite de forma gratuita el estacionamiento sin límite de duración, de cualquier tipo de usuario/a, normalmente localizado en la vía pública, o en su caso, fuera de ella.

**Aparcamiento regulado**, es el situado en la vía pública con una limitación temporal máxima de estacionamiento. Se ha denominado tradicionalmente como aparcamiento rotatorio o zona azul, ORA, OTA, y puede tener varios tipos, en función que tenga la limitación en horario comercial, administrativo o turístico. Además puede regularse la demanda residencial, estableciéndose otras modalidades como la zona verde (mixta) o naranja, para residentes normalmente sin limitación horaria..

**Aparcamiento para carga y descarga**, espacio reservado especialmente en la vía pública para atender las operaciones de carga y descarga vinculadas al normal funcionamiento y actividad de establecimientos, empresas y viviendas. Puede situarse también fuera de la vía pública.

**Aparcamiento reservado**, situado en la vía pública para el estacionamiento de vehículos de servicios o actividades especiales: taxi, ambulancia, policía, seguridad, minusválidos, etc.

**Aparcamiento de uso público para abonados**, es cuando se beneficia la persona usuaria de un servicio preestablecido como disponer de una plaza durante una franja horaria concreta predeterminada (o en unos días concretos), fuera de esta franja la plaza puede ser usada por otras personas.

4. Por su caracterización espacial, se diferencian los siguientes tipos de aparcamiento:

**Edificio de aparcamiento**, es la construcción para albergar vehículos bajo y/o sobre rasante, de carácter público o privado, disponiendo de los correspondientes mecanismos de acceso para vehículos, plazas delimitadas y pasos comunes e instalaciones específicas.

**Playa de aparcamiento**, es una superficie al aire libre, de titularidad pública o privada, dispuesta fuera de la red viaria, a la que se conecta a través de uno o varios accesos, contando con el diseño y acondicionamiento correspondiente.

**El aparcamiento rural**, es el aparcamiento, normalmente en playa, situado en una zona rural o entorno natural, donde es conveniente

el control para no distorsionar la percepción de los valores paisajísticos.

**Cápsula de aparcamiento**, cuando se trata de un contenedor o espacio que envuelve al vehículo, que puede ser de estructura fija o transportable.

5. Por la localización física podemos distinguir:

**Aparcamiento en la vía pública**, es el que se localiza en la calzada, generalmente en línea o banda longitudinal en el encintado, o en batería, si su disposición es transversal u oblicua respecto al acerado.

**Aparcamiento fuera de la vía pública**, es el que se encuentra en espacio parcelado público o privado, generalmente en estructura, subterráneo o en superficie.

6. Los edificios de aparcamientos por su ubicación espacial pueden clasificarse en:

**Aparcamiento subterráneo**, cuando se desarrolla exclusivamente en uno o varios niveles bajo rasante o en semisótano, tanto si se ubica bajo viario, bajo espacios libres o en parcela. En su cubierta pueden desarrollarse a veces usos dotacionales.

**Aparcamiento en estructura**, o en plataforma, es el que se dispone en una o varias plantas, para el estacionamiento sobre rasante, pudiendo además disponer con niveles en sótano. Los cerramientos suelen ser ligeros, transparentándose, a veces, los vehículos.

**Aparcamiento en estructura de estacionamiento abierto**, se usa para referirse a una estructura diseñada para el almacenamiento de automóviles, que tiene suficientes aberturas en las paredes que no es necesario sistemas mecánicos de ventilación o de rociadores contra incendios, en contraposición a estructura de estacionamiento cerrado o con cerramiento, que normalmente requiere ventilación mecánica o mayores dispositivos contra incendios, pero no exige aberturas en los cerramientos.

**Aparcamiento en edificio exclusivo**, es el edificio en estructura abierta o cerrada con cerramiento, que está destinado al uso de estacionamiento de vehículos, sin otro uso diferente.

**Aparcamiento integrado**, el dispuesto en un edificio que comparte en sus diversos niveles o plantas varios usos o actividades diferentes. Generalmente se yuxtapone el aparcamiento con locales comerciales y viviendas.

**Aparcamiento en la cubierta** o terraza, es aquel que exclusivamente se dispone en la cubierta de un edificio, normalmente comercial o dotacional.

7. Por el tipo de vehículos al que está destinado:

**Aparcamiento para vehículos automóviles** grandes, medianos y pequeños. En función de las dimensiones de los turismos, podrá contar con diferentes medidas. Así mismo podrán estar simplemente delimitadas con pintura en el pavimento o cerradas mediante distintos dispositivos de forma singular, por grupo de vehículos o por sectores o edificios.

**Aparcamiento para motocicletas**, cuya plaza deberá estar delimitada y provista o no de amarres. Podrá estar igualmente guardadas en cajas o contenedores especiales. Existen algunas variantes y dispositivos como el sidecar.

**Aparcamiento para bicicletas**, que podrá ser delimitada y provista de cepo o amarre. En caso de depósito más prolongado, podrá ubicarse en el interior de una caja o contenedor con llave. En algunos

**Aparcamiento para patinetes eléctricos**, o vehículos de dos ruedas, generalmente eléctricos, que podrá disponer de dispositivos de amarre o caja para almacenamiento, según su ubicación.

**Aparcamiento para vehículos de minusválidos**, es aquella plaza que cuenta con unas dimensiones según normativa, pasillos de acceso y localización especial.

**Aparcamiento para taxis**, también denominada parada, está compuesta normalmente por varias plazas, con una delimitación de reserva especial, y en algunos casos, con dispositivos como teléfono, visera de sombreado, y pilonas de delimitación.

**Aparcamiento para autobuses**, con dimensiones especiales según su tamaño y número de pasajeros. Por un lado distinguiremos las paradas de un servicio de transporte, de las propias cocheras de empresa. No se incluye en esta clasificación a los autobuses interurbanos turísticos.

**Aparcamiento para autocaravanas**, es un espacio, que puede compartirse con otros vehículos, y que puede estar dotado de algunos servicios (electricidad, desagüe, etc) donde el visitante inclusive pernoctar en el interior del vehículo.

**Aparcamiento para vehículos industriales pesados**, como los camiones de mediano y gran tonelaje, con o sin remolque, y ligeros, del tipo de camionetas, furgonetas o camiones con caja pequeña. Estos podrán ser a su vez de empresa o públicos, es decir que puedan en rotación ser usados en ruta, o para abonados, presentando algunas con variantes.

**Aparcamientos para otros vehículos.** Que contemplarán las peculiaridades de los mismos.

8. Dentro de los edificios de aparcamiento, según su sistema o tipología constructiva:

**Aparcamiento tradicional**, construido con elementos estructurales, de partición y de terminación tradicionales (como es la estructura de hormigón ejecutado in situ y los cerramientos de fábrica como bloques o ladrillos), y si posee varias plantas se comunican mediante rampas o elevadores.

**Aparcamiento prefabricado**, total o parcialmente, es aquel que está construido con elementos prefabricados de taller, tanto en su estructura como particiones (losas alveolares pretensadas, pilares y vigas de hormigón prefabricadas, acabados de placas vistas de hormigón, etc. A veces algunos elementos, como los muros perimetrales u otros se realizan en obra, y entonces el aparcamiento se puede denominar parcialmente prefabricado. También pueden considerarse aparcamiento prefabricado el aparcamiento construido con otros elementos, como perfiles y chapas metálicas, atornilladas o desmontables. En ambos casos, el salvar grandes luces sin pilares y la rapidez de su montaje son dos ventajas respecto al sistema tradicional.

**Aparcamiento desmontable**, compuesto normalmente por una estructura metálica estandarizada, con soportes apoyados en el suelo, jácenas metálicas atornilladas y forjado plano de paneles

nervados. Las rampas y escaleras son también prefabricadas. Suele utilizarse para duplicar la capacidad de un aparcamiento en superficie existente, para situar en solar provisional o cuando se requiere una gran rapidez en su puesta en funcionamiento. Se puede desmontar para su traslado a otra ubicación

9. Por su sistema de funcionamiento, los aparcamientos pueden resolver la movilidad interna de los vehículos con un sistema convencional o mecánico:

**Aparcamiento convencional estático**, es aquel aparcamiento en el cual los vehículos se desplazan autónomamente y estacionan en una plaza a través de un pasillo, y ambos no tienen dispositivos de desplazamiento, es decir son pisos o forjados fijos. Pueden contar a veces con ascensores o elevadores verticales, que sustituyan a rampas de comunicación entre plantas.

**Aparcamiento con plataformas móviles**, es también convencional, pero favorece la creación de plazas en desuso o en pasillos, de zonas de estacionamiento existentes o nuevas, mediante la incorporación de una o varias plataformas, a nivel de suelo, movidas eléctricamente para liberar la plaza deseada. Es conocido como aparcamiento sobre "pallets".

**Aparcamiento mecánico robotizado**, es el que cuenta con un sistema de dispositivos mecánicos y automáticos, para almacenar vehículos en estanterías estáticas o dinámicas situadas en varios niveles, tanto bajo suelo como sobre suelo, o en una combinación de ambos. Cuenta con una o varias cabinas de acceso y se transfiere directamente o por vía elevador hasta una unidad de recogida que lo traslada automáticamente al espacio disponible

más cercano. Suele requerir la construcción de menos volumen y menos superficie que una instalación convencional con la misma capacidad. However, the cost of the mechanical equipment within the building that is needed to transport cars internally needs to be added to the lower building cost to determine the total costs. Sin embargo, el costo de las instalaciones mecánicas en el edificio que se necesita para el transporte de vehículos internos es mayor.

**Aparcamiento mecánico semirobotizado o semiautomático,** incorpora plataformas metálicas móviles en el espacio de estacionamiento, cuyo acceso puede ser convencional por rampa o ascensor. Sirven para apilar vehículos, uno encima de otro, y de un lado a otro. Según el sistema y equipos que incorporan y su fabricante, puede proporcionar unas características u otras. Exige unas simples condiciones constructivas de partida y tiene varios precios según el grado de automatismo y compartimentación.

10. Por el régimen económico:

**Aparcamiento en propiedad,** cuando goza su titular de la capacidad de disponer sobre el mismo, sin más limitaciones que las que imponga la ley.

**Aparcamiento en arrendamiento o alquiler,** donde la persona usuaria de la plaza o cochera paga al arrendador un precio con carácter generalmente mensual, y el arrendador no responde de los daños que pueda sufrir el vehículo, ni del robo de éste o de los objetos que se encuentre en su interior.

**Aparcamiento de pupilaje,** se denomina a la modalidad de contrato de alquiler de un lugar para estacionar un automóvil, donde generalmente el titular del aparcamiento responde de la integridad, robo y daños del vehículo durante la ocupación, así como de los elementos fijos y accesorios que obligatoriamente debe incorporar el vehículo. No responde, en cambio, de los objetos que se encuentre en el interior del vehículo y que no tengan la consideración de elementos fijos o de accesorios, salvo contrato de depósito expreso.

**Aparcamiento en concesión de uso,** es aquel donde media un contrato de derecho público, bilateral, en virtud del cual la administración pública crea a favor de un particular, el concesionario, un derecho real de uso, sobre un bien público de dominio privado de la administración.

**Aparcamiento gratuito,** donde se estaciona sin que medie el pago de ningún precio.

## CONCEPTOS DE MOVILIDAD

Se entiende por **políticas de movilidad** a aquellas actuaciones de las administraciones para facilitar el acceso de los ciudadanos al trabajo, al estudio, a los servicios y al ocio mediante diversos modos de transporte: a pie, en bicicleta, en vehículos privados motorizados y en transporte público.

La equidad (acceso universal sin discriminaciones), la reducción de la congestión y el respeto al medio ambiente han generalizado políticas denominadas de "**movilidad sostenible**" que intentan conjugar la máxima libertad de acceso con la estabilización o reducción del consumo de combustibles fósiles (para evitar el calentamiento global) o electricidad nuclear (para evitar el daño al medio ambiente provocado por la generación de electricidad por energía nuclear) para vehículos eléctricos o híbridos.

Un **vehículo** es un medio que permite el traslado de un lugar a otro. Cuando traslada a personas u objetos es llamado vehículo de transporte, puede contar con o sin motor, y se incluye en esta definición a los transportes de animales. Puede a su vez ser público o privado, según se use o no para una actividad.

Un **automóvil** o coche es un vehículo de propulsión propia destinado al transporte de personas, animales y objetos, generalmente con cuatro ruedas y capacidad entre una y nueve plazas.

El **tráfico** (también llamado tráfico vehicular, o tránsito vehicular) es el fenómeno causado por el flujo de vehículos en una vía, calle o autopista.

En castellano suele utilizarse "tránsito" para describir el flujo de **elementos con movilidad** y "tráfico" a los **elementos transportados** por otro medio.

Se define como aparcamiento o **estacionamiento de disuasión o intercambio** (en inglés como Park and Ride, o sea estacionar y montar) a los espacios de aparcamiento para automóviles situados en la periferia de las ciudades y cuyo fin es alentar a los conductores/as a aparcar su vehículo privado y acceder al centro de las ciudades mediante el trasbordo en transporte público. Este tipo de aparcamientos se construyen próximos a estaciones de autobús o ferrocarril, constituyéndose como intercambiadores que fomentan la intermodalidad entre el transporte privado y el transporte colectivo. En ocasiones suelen ser aparcamientos gratuitos.

La Ordenanza para la Regulación de Aparcamientos (ORA) es una **ordenanza municipal** aplicada en varias ciudades españolas por las que se establecen ciertas zonas de estacionamiento en las que la persona usuaria debe adquirir un billete para su vehículo. Aunque estas áreas suelen estar delimitadas por líneas azules -de ahí que se les llame **zona azul**- en la actualidad algunas ciudades dividen el estacionamiento entre residentes -**zona verde**- y visitantes -zona azul-, permitiendo a los no residentes estacionar también en las plazas de éstos aunque a mayor precio y menor límite de tiempo.

En todo caso, en la **zona regulada** se fija un tiempo máximo de estacionamiento en función de la cantidad abonada. Con estas



zonas lo que se pretende es el aprovechamiento al máximo de las plazas de aparcamiento facilitando la rotación de vehículos, sobre todo en las zonas más céntricas de las grandes ciudades donde el aparcamiento supone un grave problema.

Corresponde el control de los vehículos estacionados en zonas ORA, así como el procedimiento de denuncia a los que de una u otra manera infringen la normativa, a personal específicamente encargado para esta tarea (controlador) o a agentes de la Policía local.

La obtención del ticket de estacionamiento se lleva a cabo en las máquinas expendedoras denominadas parquímetros instaladas para tal fin en las cercanías de las zonas de aparcamiento.

En algunos lugares se conoce como OTA (Ordenanza de Tráfico y Aparcamiento), OLA (Ordenanza Limitadora del Aparcamiento) o ESRO (ESTacionamiento ROTativo o ESTacionamiento regulado de ROTación).

Sistemas Inteligentes de Transporte (Inglés: Intelligent Transportation Systems (ITS)) es un conjunto de soluciones tecnológicas de las telecomunicaciones y la informática) diseñadas para mejorar la operación y seguridad del transporte terrestre, tanto para carreteras urbanas y rurales, como para ferrocarriles. Este conjunto de soluciones telemáticas también pueden utilizarse en

otros modos de transporte, pero su principal desarrollo ha sido orientado al transporte terrestre

**Tarifa de congestión** (en inglés: "congestion pricing" o "congestion charges"): es un concepto que se refiere a la utilización de un mecanismo de precios con el propósito de cobrar a las personas usuarias las externalidades negativas generadas por la demanda en las horas pico, cuando la oferta disponible de un bien público es insuficiente para satisfacer esa demanda.

**Vigilancia automática** de infracciones y aparcamiento. Las soluciones ITS han sido utilizadas en el área de seguridad vial al permitir una mayor eficiencia de la vigilancia policial para controlar a los infractores de las leyes de tránsito. Las dos principales aplicaciones son para el control de exceso de velocidad y el control de vehículos cruzando una intersección durante la luz roja del semáforo.

El **transporte público** comprende los medios de transporte en que los pasajeros no son los propietarios de los mismos, siendo servidos por terceros. Los servicios de transporte público pueden ser suministrados tanto por empresas públicas como privadas.

Los **medios de transporte público urbano** en una ciudad procuran el desplazamiento de personas de un punto a otro en el área de esa ciudad. La gran mayoría de las áreas urbanas de medio y gran tamaño poseen algún tipo de transporte público urbano. Su suministro adecuado, en varios países, es, generalmente, de responsabilidad municipal, aunque el municipio pueda conceder licencias, a veces acompañadas de subsidios, a las compañías particulares.

El transporte público urbano es parte esencial de una ciudad. Disminuye la contaminación, ya que se usan menos automóviles para el transporte de personas, además de permitir el desplazamiento de personas que, no teniendo coche y necesitan recorrer largas distancias. Por los atascos o las dificultades de aparcar se tiende a potenciar transporte público.

**Estación de autobús**, instalación en la que se turnan las salidas de autobuses a diferentes sitios, los cuales se colocan en dársenas en las que apean y suben diferentes pasajeros. Las estaciones de autobús pueden pertenecer al transporte privado o público.

**Terminal de bus**, es el nombre de un servicio el cual esta destinado para el estacionamiento de buses y así poder dar la bajada y subida de pasajeros. Los terminales de buses también incluyen diferentes servicios comerciales como restaurantes, heladerías y tiendas de ropa, los cuales sirven a las personas que viajan grandes distancias.

**Estación ferroviaria, de ferrocarril o de tren**, se denomina al espacio de acceso de viajeros y mercancías del ferrocarril, eventualmente con las instalaciones adicionales para las operaciones ferroviarias, donde se coordinan los procesos de circulación de los trenes o ferrocarriles.

**Gasolinera o estación de servicio**, es un punto de venta de combustible y lubricantes para vehículos de motor, generalmente gasolina o gasóleo, derivados del petróleo, y butano. Puede

disponer de otros servicios a personas y vehículos.

**Área de servicio**, cuando la estación de servicio se ubica en un emplazamiento amplio y presta otros servicios complementarios, como tiendas de conveniencia, túneles de lavado, aparcamiento de vehículos de agrupamiento, aparcamiento de camiones, moteles, transporte a la carta, etc. Se convierte en una verdadera área de servicios múltiples para las personas viajeras y disuasorio para el conductor/a.

**Andén de recarga para baterías eléctricas**. Con la llegada de los coches eléctricos y coches de batería recargable, "gasolineras" o "estaciones" en breve ofrecer muelles de carga para estos coches. De hecho, algunas estaciones en los Estados Unidos ya ofrecen estos servicios.

**Depósito de almacenamiento de vehículos**, donde se almacenan provisionalmente los vehículos. Destacaremos el depósito municipal, que controlado por la policía local, guarda los vehículos que son retirados de la vía pública por el servicio de grúa municipal por obstaculizar la circulación (abandonos, accidentes, etc...)

**Centro de tratamiento de Vehículos**, es una instalación que efectúa el desguace, descontaminación y destrucción de los vehículos dados de baja, en cumplimiento de la normativa medioambiental. Cuenta con una playa de aparcamiento y se localiza en lugares especialmente indicados y alejados de las zonas residenciales.

**Plataforma de distribución de mercancías**, es un centro o almacén intermedio para la distribución de mercancías, generalmente ubicado en la corona del casco histórico, de mediano tamaño, preparado para facilitar el almacenaje, carga y descarga a comercios y locales, ubicados en zonas de preferencia peatonal. Dichos repartos se realizan con vehículos de carga ligeros o de dimensiones reducidas.

### **Centro de transporte intermodal**

En la planificación de un sistema de transporte público urbano es preciso tener en cuenta su eficiencia, permitiendo a las personas usuarias tomar el mínimo de rutas posibles o la menor distancia posible. El sistema necesita también ser económicamente viable para sus usuarios/as y estar interconectado.

El transporte de mercancías se realiza por dos o más modos diferentes de transporte, desde un lugar donde el operador del transporte multimodal se hace cargo de las mercancías a otro lugar designado para su entrega, situado en un país diferente.

**Centro de transporte de mercancías** es un área de transporte de mercancías en la que, tanto por las exigencias derivadas de la dimensión y calidad de las prestaciones demandadas por las personas usuarias y empresas del sector como por su función cualificadora de la ordenación territorial, se requiere el establecimiento de una plataforma logística compleja, integradora de las empresas del sector del transporte y de los espacios dotacionales públicos destinados a prestar servicios al mismo, en las condiciones y con las características que se establecen en los apartados siguientes.

**Dársena o embarcadero**, es la zona de un muelle donde además de facilitarse el atraque y amarre de embarcaciones y sirven para el estacionamiento, dentro del medio acuático.

## 2. TIPOS DE VEHÍCULOS

**Vehículo** es un medio que permite el traslado de un lugar a otro. Cuando traslada a personas u objetos es llamado vehículo de transporte, como por ejemplo el tren, el automóvil, el camión, el carro, el barco, el avión, la bicicleta y la motocicleta, entre otros.

**Automóvil**, a menudo abreviado como **auto**, **coche** o **carro** es un vehículo de propulsión propia destinado al transporte de personas, animales y objetos, generalmente con cuatro ruedas y capacidad entre una y nueve plazas. Las ruedas delanteras pueden cambiar su orientación hacia los lados para permitir giros y tomar curvas.

**Turismo**, un automóvil de turismo es el tipo de automóvil tradicional, con dos filas de asientos para pasajeros y un maletero para transportar objetos. Suele tener entre cuatro y seis plazas.

El término engloba a las carrocerías hatchback, liftback, sedán y familiar, y contrasta con el concepto de *camioneta*, que puede referirse a una pickup, un automóvil todoterreno, una furgoneta o un monovolumen. Generalmente un automóvil de turismo es más bajo que una camioneta; los primeros rondan actualmente entre los 1,40 m y 1,50 m, mientras que los segundos suelen superar los 1,60 m.

Un cupé y un descapotable se agrupan bajo el término automóvil deportivo. Muchos automóviles de turismo tienen variantes con carrocería cupé o descapotable. Otro derivado de los turismos son los monovolúmenes que suelen tener tres filas de asientos convertibles en espacios de carga.

**Furgoneta**, es un vehículo automóvil cubierto, más pequeño que el camión, destinado al reparto de mercancías y combinado de pasajeros hasta 9 plazas, incluyendo a la persona que conduce. Consideraremos en esta definición al automóvil de altura inferior a 1,80 m, carga máxima inferior a 1000 kg, que se corresponde con un volumen de carga comprendida entre 3 y 5 m<sup>3</sup>, que suelen tener una tamaño similar al turismo y encontrarse habitualmente aparcado en lugares similares.

**Furgón**, cuando la furgoneta tiene un tamaño mayor, siendo utilizada como vehículo industrial para el transporte mercancías o combinado, con 9 plazas incluida la persona que conduce. La carga máxima será superior a 1000 Kg y su volumen puede alcanzar hasta los 20 m<sup>3</sup>. Puede tener el techo sobreelevado y una longitud próxima a los 7 m.

**Camión**, es un vehículo motorizado de cuatro o más ruedas, concebido y construido para el transporte de bienes y mercancías, cuya cabina no está integrada en el resto de la carrocería y con un máximo de 9 plazas incluida la persona que conduce. A diferencia de los coches, que suelen tener una construcción monocasco, muchos camiones se construyen alrededor de una estructura resistente llamada chasis. La mayoría están formados por un chasis portante, generalmente un marco estructural, una cabina y una estructura para transportar la carga.

**Remolque**, también conocido como *acoplado* o **tráiler** es un vehículo de carga no motorizado que consta como mínimo de chasis, ruedas, superficie de carga y, dependiendo de su peso y dimensiones, de frenos propios. No se puede mover por sus propios medios sino que es arrastrado y dirigido por otro vehículo. Puede transportar más de 10 Toneladas y su longitud total no puede superar los 18 m, incluyendo la cabeza tractora.

**Semirremolque**, es un vehículo no autopropulsado concebido para ser acoplado a un automóvil, sobre el que reposará parte del mismo, transfiriéndole una parte sustancial de su masa.

**Tractor** industrial o **tractocamión**, es un vehículo especial autopropulsado que se usa para arrastrar o empujar principalmente semirremolques con aperos u otra maquinaria o cargas pesadas. Se destina a diferentes tareas como la agricultura, la construcción o tareas especializadas.

**Motocicleta**, comúnmente conocida con la abreviatura **moto**, es un vehículo de dos o tres ruedas asimétricas, provisto de un motor de cilindrada superior a 50 cm<sup>3</sup>, si es de combustión interna, y con una velocidad máxima por construcción de 45 km/h. El cuadro y las ruedas constituyen la estructura fundamental del vehículo. La rueda directriz es la delantera y la rueda motriz es la trasera. La motocicleta puede transportar hasta dos personas, y tres si están dotadas de sidecar.

**Ciclomotor**, es un vehículo de dos o tres ruedas, provisto de un motor con una cilindrada no superior a 50 cm<sup>3</sup>, si es de combustión interna, y con una velocidad máxima por construcción de 45 km/h. Para la Dirección general de Tráfico se incluye en esta definición los de 4 ruedas cuya masa en vacío no sea superior a 350 Kg

(excluida la masa de las baterías en el caso de vehículos eléctricos), con las mismas limitaciones de cilindrada y velocidad.

**Bicicleta**, es un vehículo de dos ruedas, que suelen ser ambas del mismo tamaño y dispuestas en línea. Sirve para el transporte, gracias a la fuerza que se ejerce sobre los pedales, se transmite al piñón en la rueda trasera a través de una cadena de eslabones planos y así se produce el movimiento de las ruedas.

**Tranvía**, es un medio de transporte de pasajeros que circula por la superficie en áreas urbanas, en las propias calles, sin separación del resto de la vía ni senda o sector reservado. Puede disponer de catenarias exteriores o no. En algunos casos la vía férrea del tranvía puede transitar por vías públicas exclusivas y a veces se puede soterrar parcialmente, confundándose con el metro.

El tranvía, denominado también a veces **metro ligero o tren ligero** se integra en la ciudad, y además su plataforma no presenta ni barreras longitudinales ni transversales y comparte la misma rasante que el resto de la calzada. Sus vehículos circulan en gran parte de su trazado por una plataforma reservada pero no exclusiva, ya que en algunos tramos, comparte la vía tanto con el transporte rodado público y privado como con los peatones.

Los cruces con los demás vehículos y peatones se encuentran debidamente señalizados. Como cualquier otro vehículo, está sujeto a señalización obligatoria mediante semáforos. Las señales

luminosas de intersección (semafóricas) regulan el tráfico. Las situadas en los extremos de las paradas y en los pasos peatonales señalizados disponen de botón de solicitud para paso de peatones.

**Bus o autobús**, es un automotor de transporte público y trayecto fijo que se utiliza en el servicio urbano e interurbano. Suele tener dos ejes. Su capacidad puede variar entre 40 y 50 pasajeros. El autobús o bus colectivo hace referencia al transporte urbano, mientras que el autocar u ómnibus lo hace al interurbano.

**Microbús o mini bús**, es un vehículo de transporte público más pequeño que un autobús o medibús. El tamaño más reducido facilita la circulación en calles estrechas y en tránsito pesado. Es un transporte más veloz, sin embargo puede llevar pocos pasajeros. Los hay eléctricos, híbridos o de gasoil.

**Midibús**, es el autobús de tamaño medio, con longitudes entre 8 y 11 metros de largo, que no llega a identificarse como minibús ni como autobús de tamaño completo. Se utiliza en muchas partes del mundo, el Midibus es quizás el más usual en secciones de calles estrechas pero con una capacidad de traslado de pasajeros mayor que el microbús.

**Autobús Multi-eje** de es un autobús o autocar que lleva, en vez del estándar de dos ejes, por lo general tres (tri-eje de autobús) o más raramente, cuatro (quad-eje). Estos ejes normalmente se añaden por razones de restricción de peso, o para dar cabida a diferentes diseños de vehículos, tales como la articulación, o raramente, a fin de aplicar remolque a autobuses

Dentro de los nuevos sistemas de transporte urbano de tránsito rápido, el **metrobús o ferrobús**. Su instalación es más económica que el tranvía (no hacen falta vías ni catenarias), las paradas cuentan con andenes a los que se accede pagando el importe del viaje en las canceladoras (el conductor/a no pierde tiempo en cobrar), circula sobre una plataforma reservada con semaforización propia con lo que gana en velocidad comercial, los vehículos son autobuses articulados de gran capacidad con motores híbridos no contaminantes, los carriles bus se asfaltan con neumáticos reciclados que reducen el ruido de los buses al circular.

**Taxi**, es el automóvil de alquiler con conductor que se utiliza en el servicio público de transporte de personas, cuya finalidad es trasladar una o más personas, que en forma conjunta contratan el servicio y que en general realizan trayectos cortos o medios, puerta a puerta.

**Coche de caballos**, es el carruaje tirado por cuadrúpedos, con asientos para dos o más personas, utilizado para ocasiones

especiales o con propósitos turísticos.

**Autocaravana**, es un automóvil, que incluye un mobiliario básico en su interior, homologado para ser usado como vivienda durante los viajes y para realizar un estacionamiento habitado en donde se permite estacionar a un vehículo turismo, o acudir a los campamentos o “campings”.

**Ferrocarril**, es el sistema de transporte terrestre guiado sobre carriles o rieles, normalmente de acero o hierro, que hacen el camino o vía férrea sobre la cual circulan los trenes. El ferrocarril puede ir por rieles (que es el tren convencional), con cables (teleférico) u otras vías diseñadas para la levitación magnética. Pueden tener una o varias locomotoras, pudiendo estar acopladas en cabeza o en configuración “push pull” (una en cabeza y otra en cola) y vagones, o ser automotores en cuyo caso los vagones , todos o algunos, son autopropulsados.

**Tren**, se denomina al medio de transporte compuesto por uno o más vagones o coches y uno o varios motores y que generalmente circula sobre carriles, destinado al transporte ferroviario aunque no únicamente, pues existe un tren de carretera.

**Barco** o barca es un vehículo capaz de flotar en el agua y que se puede utilizar como medio de transporte. En el término, el medio acuático puede ser fluvial o embalsado. Barco, por consiguiente, es un término genérico con el que se puede referir tanto a una ligera canoa como al resto de embarcaciones. Se usó hasta no hace mucho tiempo este medio en el río Guadalquivir para el trasbordo de pasajeros de una orilla a otra. En la actualidad e

**Otros vehículos:**

**Patinete eléctrico**, es un vehículo eléctrico de transporte de peatones, de uso sencillo, formado por una pequeña plataforma con dos ruedas y un manillar. Se acciona balanceando el cuerpo asido al manillar, gracias a un giroscopio, alcanzando hasta los 20 Km/hora. Resulta algo caro, aunque se está implantando para visitas turísticas y otros servicios de empresas y municipios.

**Vehículo de carga ligera**, compuesto por una cabina monoplaza y un remolque con una caja de menos de un metro de ancho, normalmente, que se utilizan para el reparto de mercancías por

calles estrechas de un conjunto histórico. Generalmente es de combustible híbrido o eléctrico.

**Vehículo ecológico**, además de diseños vanguardistas, los automóviles del futuro incorporan fuentes de energía alternativa como los **electroimanes** o la **turbina eólica**, que carga una batería eléctrica.

**Vehículo híbrido**, es aquél que combina dos motores, uno eléctrico mediante baterías y otro de explosión de combustible convencional, de tal forma que ambos, de forma individual o conjunta, participen en algún momento en la tracción del mismo, no sólo en el arranque, consiguiendo un bajo consumo energético y menores emisiones que un vehículo tradicional con las mismas prestaciones.

**Coche compartido**, en inglés: carpool o carpooling, es la práctica de compartir por turnos el uso de un automóvil por dos o más personas, generalmente para viajar juntos durante las horas pico hacia el trabajo o un centro educativo. Los participantes son propietarios de un automóvil y alternando su uso, economizan en gastos de viaje y reducen la congestión de tránsito.



**VIMCORSA (Viviendas Municipales de Córdoba, S.A.)**

*Presidenta*

VICTORIA FERNÁNDEZ DOMÍNGUEZ

*Gerente*

RAFAEL OBRERO GUIADO

*Consejeros*

ROSA MARÍA CANDELARIO RUIZ

RAFAEL MORALES POZO

TRINIDAD MORENO MORENO

MERCEDES MUÑOZ SANTOS

VICENTE PALOMARES CANALEJO

ANDRÉS POZUELO MOYA

DULCENOMBRE RODRIGUEZ GARCÍA

MIGUEL A. TORRICO POZUELO

*Director Técnico:*

PEDRO COSANO ROMERO

*Director Administrativo:*

MIGUEL A. CECILIA ESQUETA

*Gabinete de Prensa:*

ANA ROSA GÓMEZ DEL MORAL

**El Plan de Aparcamientos de Córdoba ha sido redactado por VIMCORSA con la colaboración de:**

*Antonio Luis Bolivar Galiano. Arquitecto.*

*Gerencia Municipal de Urbanismo*

*Área de Movilidad y Tráfico del Ayuntamiento de Córdoba*

*Aucorsa*

*C.P.D. Ayuntamiento de Córdoba*

**Han participado en el proceso de redacción de este documento:**

*Consejo del Movimiento Ciudadano*

*Juntas Municipales de Distrito*

*Consejos de Distrito*

*Federación de Asociaciones de vecinos Al-Zahra*

*Federación Provincial de Comercio de Córdoba*

*Asociaciones y Colectivos Vecinales y Sectoriales*