

8 GRUPO DE ACTUACIÓN APARCAMIENTOS.

Se agrupan en este apartado todos los programas y propuestas de acción que contemplen la gestión y explotación más eficiente de los aparcamientos existentes, así como la creación de nuevos aparcamientos de disuasión, ya estén contemplados en el “Plan de Aparcamientos de Córdoba” o propuestos por el PMUS. Además se incluirán las propuestas de gestión del aparcamiento en superficie con la aparición de la zona de aparcamiento residencial.

También se tendrán en cuenta las acciones que conlleven la intermodalidad como solución en los aparcamientos.

8.1 Objetivos específicos.

Los objetivos específicos de este grupo de acción son los siguientes:

- Establecer de forma progresiva la implantación de sistemas de control tarifario y de residentes, consiguiendo un uso más eficiente del espacio urbano.
- Gestión de aparcamientos de residentes y visitantes, garantizando las dotaciones de aparcamiento para los residentes.
- Reducir el aparcamiento ilegal.
- Potenciar el aparcamiento disuasorio y su intermodalidad.
- Reducir la presencia de vehículos en el espacio público, reduciendo su uso.
- Discriminar las diferentes modalidades de aparcamientos en función de su impacto en la movilidad y en el espacio público.

8.2 Programas.

Dentro del grupo de actuación de aparcamientos se van a proponer un conjunto de acciones que se aglutinan en unos programas adecuados a cada uno de

los sectores o protagonistas a los que va dirigido, que a fin de cuentas serán los que se verán afectados o beneficiados por las mismas.

Estos programas de actuación irán acompañados de distintas campañas publicitarias o públicas por parte del Ayuntamiento de Córdoba, de forma que se den a conocer y que se fomente la participación ciudadana en los mismos, creando una comunicación bilateral entre los ciudadanos y las entidades públicas responsables de poner en marcha cada una de las propuestas que pertenecen a dichos programas.

En el caso del grupo de acción de ordenación del tráfico motorizado (vehículo privado) la distribución de los programas y propuestas serán las siguientes:

- Gestión de aparcamientos en el Casco Histórico.
 - APO1.- Establecimiento de coronas tarifarias.
 - APO2.- Gestión de aparcamientos de hoteles. Web.
- Gestión de aparcamientos en superficie.
 - APO3.- Regulación de aparcamientos en superficie.
 - APO4.- Aparcamientos Polígonos Industriales y Centros de Trabajo.
 - APO5.- Directrices de aparcamientos PMR.
- Aparcamientos disuasorios.
 - APO6.- Nuevos aparcamientos disuasorios. Sistemas Park and Ride.
- General de aparcamientos.
 - APO7.- Señalización de aparcamientos y plazas.

8.3 Propuestas.

8.3.1 AP01.- Establecimiento de coronas tarifarias.

Unos de los principales motivos por los que los desplazamientos al centro de la ciudad en transporte motorizado privado son tan numerosos es porque existe una gran oferta de aparcamientos públicos en el mismo, lo que casi asegura una plaza de aparcamiento al usuario del coche. El precio de estos aparcamientos no difiere de los existentes en el resto de la ciudad, por lo que aparcar en el centro es más “rentable” en tiempo y económicamente hablando, que aparcar en algún aparcamiento disuasorio y utilizar el transporte público.

Teniendo en cuenta que la situación actual no disuade del uso del vehículo privado en los desplazamientos interiores de la ciudad, no cabe esperar un menor uso del vehículo privado.

Una forma de disuasión del uso del coche es establecer tarifas más altas en la zona centro de la ciudad e ir bajando las mismas conforme nos alejamos de dicho centro, así como establecer aparcamientos de disuasión en la coronas exteriores de la ciudad, habilitando para ello una intermodalidad con el transporte público, de tal forma que el visitante de la ciudad no circule por la misma en busca de aparcamiento.

A la hora de la aplicación de las tarifas de los aparcamientos hay que cuidar la práctica, ya que si se penaliza las estancias largas pero no las cortas, el nivel de rotación aumenta con lo que en vez de disminuir los desplazamientos, aumentan, ya que la probabilidad de encontrar aparcamiento aumenta. Además de la afluencia de vehículos a los aparcamientos, en estos casos, hay que sumar aquellos que buscando aparcamiento no lo encuentran y prosiguen su marcha deambulando en busca de esa plaza libre que seguro tiene en otro aparcamiento.

Si por el contrario, se penaliza las estancias cortas y no las largas, aseguras que el nivel de rotación es menor, ya que el vehículo que estaciona en una plaza de aparcamiento, lo hace para mayor tiempo y se evitan rotaciones indeseables.

Por tanto, a la hora de establecer las tarifas de estacionamiento hay que establecer un baremo adecuado que asegure que ejerce disuasión del uso del vehículo privado y no genere más movimientos o rotaciones de las existentes.

Actualmente los precios de medios de Córdoba, independientemente de si la situación del aparcamiento está en el centro o en otra parte de la ciudad son:

Primer minuto:	0,05 €.
30 minutos:	1,10 €.
1 hora:	1,90 €.
2 horas:	3,70 €.
24 horas:	14,10 €.

Según del estudio de la diagnosis, el precio de los aparcamientos de Córdoba son alrededor de un 30% más baratos que sus semejantes en otras ciudades españolas.

Lo que se plantea en la presente propuesta en el establecimiento, en los aparcamientos públicos o que dependan de la administración, de unas coronas de tarifas crecientes, de tal forma que se incentiva el uso de los aparcamientos disuasorios y externos y se disuade del uso de los aparcamientos más cercanos al centro.

Proponiendo una tarifa progresiva según se indica en la siguiente tabla, disminuyendo el precio actual en los más alejados y casi duplicando los situados en el centro de la ciudad.

Aparcamientos exteriores o disuasorios:

Primer minuto:	0,02 €.
30 minutos:	0,50 €.
1 hora:	0,95 €.
2 horas:	1,90 €.
24 horas:	10,00 €.
Abono mensual:	50,00 €.

Aparcamientos corona media:

Primer minuto:	0,05 €.
30 minutos:	1,10 €.

1 hora:	1,90 €.
2 horas:	3,70 €.
24 horas:	14,10 €.

Aparcamientos centro de la ciudad:

Primer minuto:	0,15 €.
30 minutos:	1,60 €.
1 hora:	2,70 €.
2 horas:	5,00 €.
24 horas:	25,00 €.

En los aparcamientos intermedios entre las dos coronas mostradas se aplicarían precios intermedios.



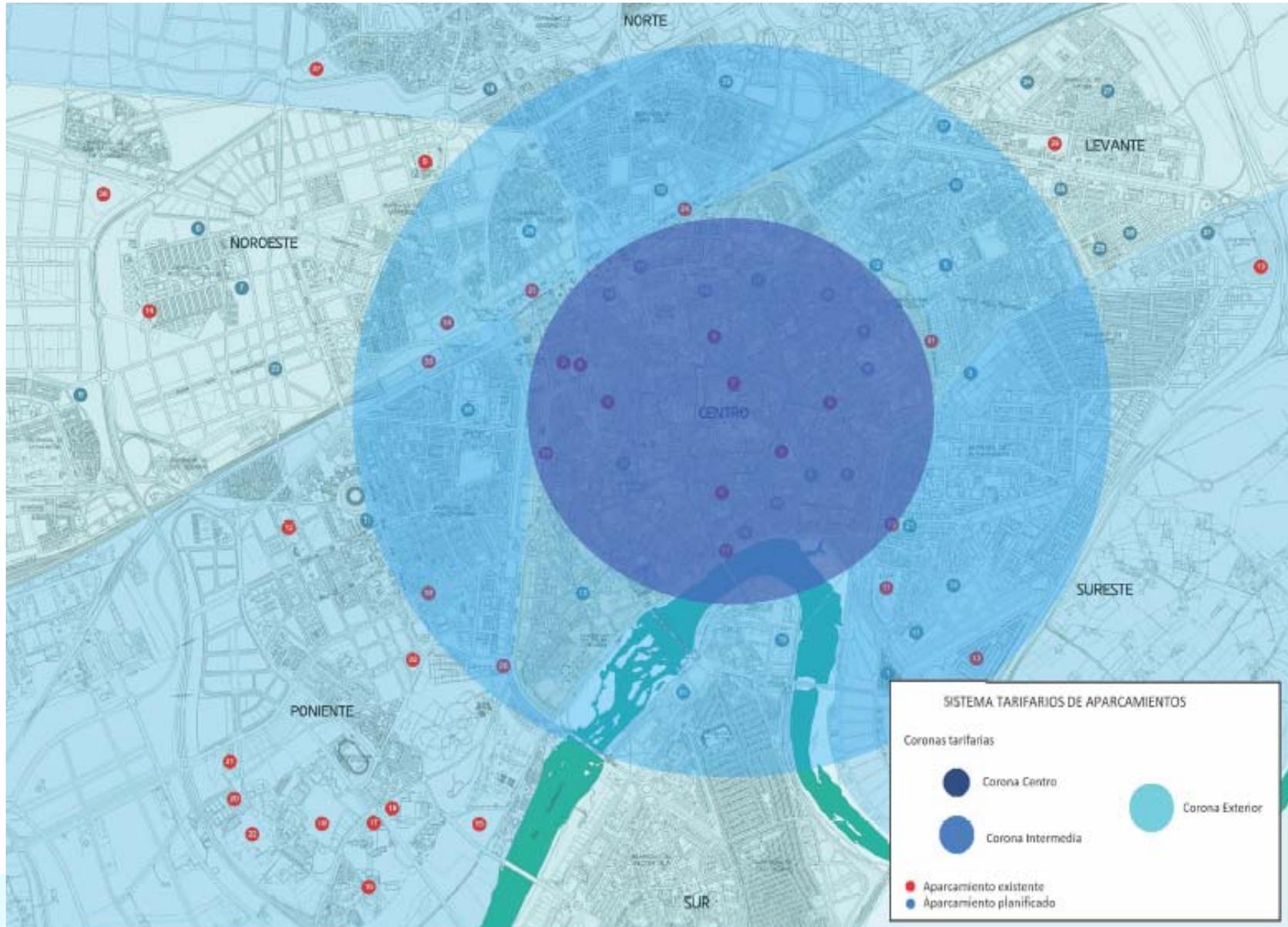


Figura 77 Coronas de tarifas en aparcamientos públicos.

8.3.2 AP02.- Gestión de aparcamientos de hoteles. Web.

Como centro turístico y de gran interés que está considerado el conjunto histórico de la ciudad de Córdoba, recibe una gran cantidad de visitas turísticas y de sus propios ciudadanos para su uso y disfrute, por lo existen un elevado número de instalaciones y comercios de servicios, entre los que cabe destacar a los hoteles, ya que son centros atractores de vehículos motorizados de aquellos huéspedes que llegan a los mismos a través de sus vehículos propios o de alquiler.

Algunos de estos hoteles disponen de aparcamientos propios que ponen a disposición de los huéspedes y otros usuarios, recibiendo a cambio una remuneración económica.

Muchos de estos hoteles se encuentran en la zona A.C.I.R.E. o de acceso restringido, con lo cual para llegar a ellos se ha de atravesar alguno de los controles existentes.

En la propuesta TF08.- Gestión de permisos de entrada al C.H. de la ciudad, se plantea no permitir el acceso a los usuarios de hoteles que no se hayan registrado en los hoteles y hayan dado de alta sus matrículas en la página web de gestión de la movilidad.

Por tanto, el objeto de la presente propuesta es habilitar un sistema de gestión de los permisos de entrada a la zona A.C.I.R.E para los aparcamientos de los hoteles, de tal forma, que desde un enlace en la página web de la movilidad (ver propuesta GM03.- Elaboración, gestión y explotación de la página web de la movilidad), se acceda a una base de datos de gestión de clientes y vehículos, donde se registrarán las matrículas de los vehículos que vayan a usar el aparcamiento del hotel, para así habilitar de forma automática los permisos de paso de los usuarios de estos aparcamientos.

Con la gestión de estos datos y vehículos, se evitan desplazamientos innecesarios en busca de aparcamientos y demás. Para agilizar los trámites se les indicará a los gestores de los hoteles que en sus reservas señalen a sus clientes, y agencias de viajes colaboradoras, la situación de circulación restringida y que si no se dan de alta no será posible el acceso a los aparcamientos de los hoteles. En el caso de ser coches alquilados, que no tengan referencia de la matrícula hasta que no recojan en la empresa de alquiler, no existe ningún problema al respecto, porque al ser un servicio automatizado y de acceso web, la gestión del permiso se podría hacer hasta un minuto antes de proceder al acceso a la zona restringida.

8.3.3 AP03.- Regulación de aparcamientos en superficie.

Una de las medidas en destino para la disuasión de la utilización del vehículo privado es la utilización de aparcamientos regulados en superficie, la llamada Zona Azul, aumentando la capacidad de los aparcamientos, mejorando la movilidad de los transportes públicos al eliminar las ilegalidades, se promueve la redistribución modal y se potencian las actividades terciarias.

Existen varias tipologías de plazas de aparcamientos regulados:

Rotación (Zona Azul).- Tarifa y limitación de la duración máxima de estacionamiento.

Residentes (Zona Naranja).- Solo pueden estacionar los residentes acreditados, pago anual y pago al uso.

Mixtas.- Estacionan residentes acreditados en las mismas condiciones que en la zona verde exclusiva y el resto de usuarios con el mismo tratamiento de la zona azul.

Prioritarias para el Residente (Zona verde).- Los foráneos que aparcen en estas zonas pagan más y para ellos la duración máxima pueden ser menor a las plazas de rotación.

Actualmente en la ciudad de Córdoba, solo hay un tipo de aparcamiento regulado, Zona Azul, diferenciando solo si es zona comercial o administrativa, que las diferencia solo y exclusivamente el horario de aplicación.

Zona A Comercial.- de lunes a viernes de 9:00 a 14:00 h y de 17:00 a 21:00 h. Los sábados de 9:00 a 14:00 h.

Zona B Administrativa.- de lunes a viernes de 9:00 a 14:00 h.

La ubicación de esta zona azul de regulación del aparcamiento se encuentra se muestra en el siguiente plano:

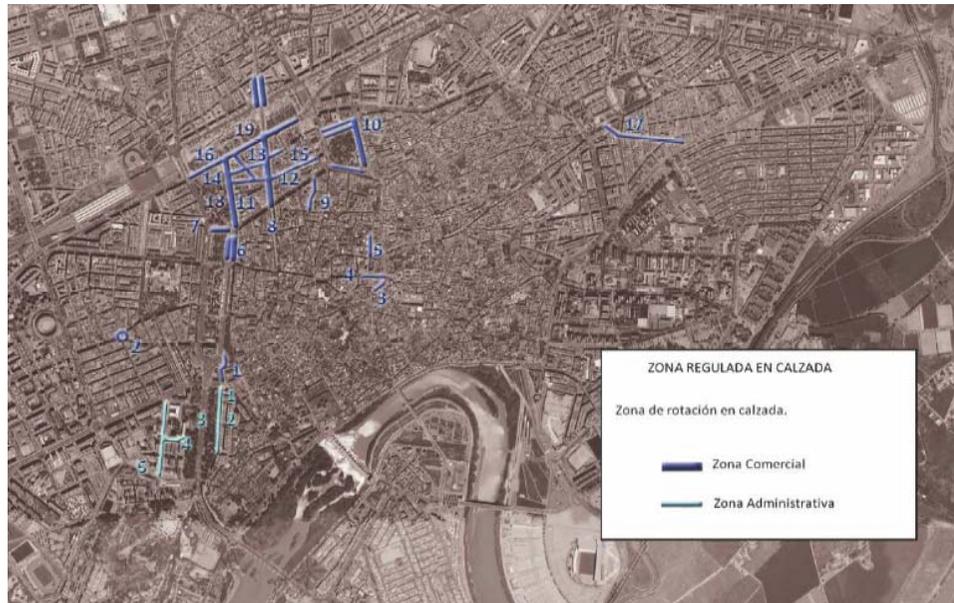


Figura 78 Situación zona azul.

Con varias actuaciones propuestas en el PMUS, como por ejemplo la TF03.- Reordenación de la Avda. Ronda de los Tejares, se eliminan aparcamientos existentes de la zona centro de la ciudad, cambiándoles la operatividad o simplemente, prescindiendo de esas plazas de aparcamientos.

Además, para conseguir un efecto mayor en la disuasión del uso del vehículo privado, se plantea en la presente propuesta la ampliación de la zona azul a otras vías de la ciudad, así como aplicar otros dos tipos de zonas, la naranja y la verde, dando prioridad de uso al residente y no al visitante esporádico, de tal forma, que no se asegura una plaza de aparcamiento a aquel que de forma esporádica visite otra zona de la ciudad que no sea su distrito.

Según el tipo de regulación que se implante se obtendrán unas ventajas o inconvenientes, según la siguiente tabla:

	Rotación Zona Azul	Rotación con Residentes
Inconvenientes	<ul style="list-style-type: none"> Limitación en la extensión del sistema. En las plazas sin regulación se genera: <ul style="list-style-type: none"> Tráfico de agitación. Invasión del motivo de trabajo. Falta de control 	<ul style="list-style-type: none"> Complejidad administrativa del sistema. Por su extensión, mayor coste de gestión.
Ventajas	<ul style="list-style-type: none"> Mayor rotación en los ejes terciarios. Fácil comprensión. Economía y eficiente gestión de la oferta. 	<ul style="list-style-type: none"> Poca flexibilidad a la demanda. Adecuación de la vigilancia y los medios materiales al tipo de plaza. Control de los efectos bucles.

Tabla 10 Ventajas e inconvenientes aparcamientos regulados.

Con lo que se propone la siguiente configuración de plazas de aparcamientos regulados según la siguiente imagen:



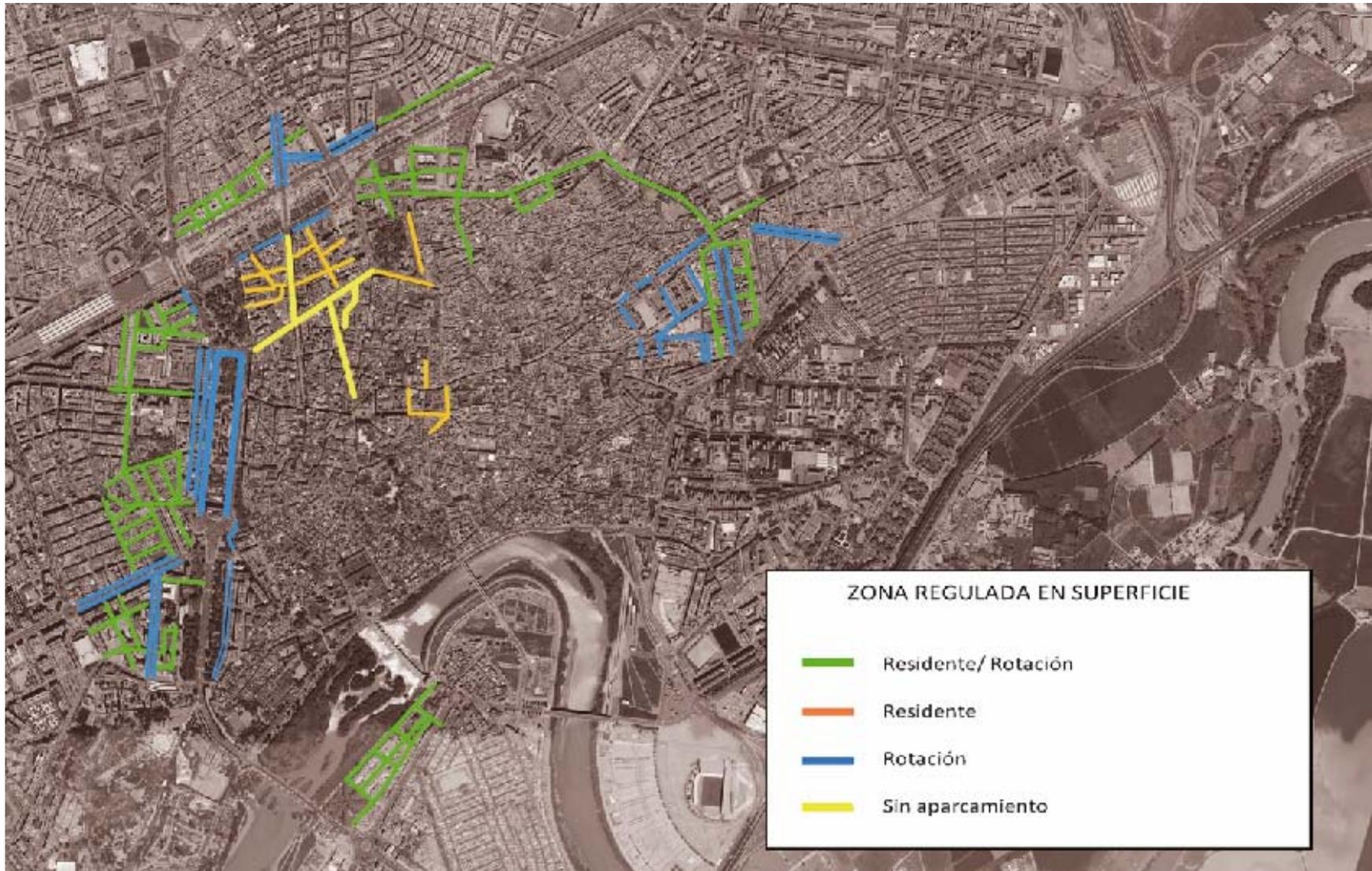


Figura 79 Propuesta de aparcamiento regulado.



Sobre estos aparcamientos se aplicará lo estipulado en la “Ordenanza Fiscal nº 407.- Tasa por estacionamiento de vehículos de tracción mecánica en las vías públicas municipales”, sobre todo a lo convenido en referencia al régimen de residentes.

Si bien, sobre este régimen de residentes hay que hacer una salvedad, se crearán zonas de aparcamientos, que bien puedan coincidir con distritos o barrios (según quiera regular el Área de Movilidad), para evitar que titulares de la acreditación de residentes, aprovechen dicha situación para utilizar el vehículo privado en desplazamiento entre zonas, a sabiendas de que tienen una alta probabilidad de encontrar aparcamiento en destino, y este no va a tener una repercusión económica.

El sistema de regulación del estacionamiento debe entenderse como una parte más de la gestión integral del aparcamiento que complete además:

- El control por parte de los vigilantes de la zona regulada de la indisciplina, como la carga y descarga, doble fila y pasos de peatones.
- El establecimiento de un sistema de gestión y cobro de denuncias eficiente y rápido.
- La coordinación con el servicio de arrastre de vehículos.
- La implantación de campañas de concienciación.
- La coordinación con otras actuaciones de mejora de la movilidad peatonal, ciclista o transporte público.

8.3.4 APO4.- Aparcamientos Polígonos Industriales y Centros de Trabajo.

Los Polígonos Industriales concentran parte de la actividad laboral de ciudad.

Del resultado de la diagnosis realizada se extrae que la mayoría de los desplazamientos a estos emplazamientos laborales se realizan en vehículo privado.

De ahí que se detecte el problema generalizado en los Polígonos Industriales existentes en Córdoba de altas demandas de aparcamientos en superficie.

Los estacionamientos se realizan, en muchos casos, de forma indiscriminada e ilegal, dándose aparcamientos en doble fila, invadiendo las aceras, los vados de entrada de las empresas.

Lo que compromete la seguridad del propio tráfico motorizado, y de viandantes de la zona. Esto agravado por la circulación de vehículos especiales para carga y descarga, furgonetas, camiones, y otros, que además requieren de un espacio especial para su estacionamiento y realización de operaciones de carga y descarga.

Con este programa, se pretende marcar unas medidas generales y acciones específicas dirigidas a la regulación del aparcamiento en superficie en las áreas industriales de la ciudad.

Con ello, se garantiza de otro lado, la circulación fluida del transporte público por los mismos, y se pretende disminuir la tendencia a realizar ilegalidades, incidiendo en las que cruces peatonales, transporte público y seguridad vial afectan.

Para ello se propone:

- Eliminación de la oferta de aparcamiento en los espacios próximos a las paradas de autobuses y colocación de plataformas en dichas paradas de los polígonos, disuadiendo de estacionamientos ilegales que repercutan en el transporte público.
- Potenciación del aparcamiento en línea frente al aparcamiento en batería, al menos en las calles por las que discurre el autobús público, por la diferencia de ancho de sección que conllevan con lo que ganar espacio del viario para la circulación.
- Reforzar y acondicionar las señalizaciones vinculadas a los estacionamientos, tanto horizontal como vertical, de forma que las zonas restringidas estén perfectamente indicadas, a aplicar en todo el área industrial.
- Delimitar un espacio para el estacionamiento en calzada de vehículos de distribución de mercancías, camiones, furgonetas y vehículos especiales, donde la prioridad sea para los mismos y deban realicen el estacionamiento.

Las propuestas van encaminadas a la regulación y con ello limitación del estacionamiento de vehículos privados en los Polígonos.

Esta medida está reforzada y complementada con la propuesta de creación de lanzaderas de transporte público dirigidas a los mismos, TP03 Lanzaderas en horas punta a Polígonos Industriales, que reduzca el acceso en coche particular y la consecuente demanda de estacionamientos en los Polígonos Industriales.

8.3.5 AP05.- Directrices de aparcamientos PMR.

De acuerdo con los objetivos de accesibilidad e integración en la movilidad de todos los colectivos de la ciudad, se debe garantizar a las personas de movilidad reducida el estacionamiento de su vehículo sin la necesidad de realizar grandes desplazamientos para el acceso a los centros atractores, así como a su propia residencia.

Este colectivo es uno de los que más sufren los conflictos y externidades asociadas al modelo de movilidad actual, que afecta al conjunto de la población, como es la invasión del espacio público y las consecuencias de las ilegalidades que a diario entorpecen los trayectos.

Es objetivo del presente Plan la promoción la promoción de aparcamientos reservados para Personas con Movilidad Reducida, el establecimiento de las características mínimas que deben cumplir los mismos y los criterios de diseño generales para estos aparcamientos.

Con lo cual se propone:

- Publicación y difusión oficial de la ubicación de todas las plazas reservadas existentes en municipio.
- Establecer una proporción entre las plazas reservadas de uso genérico y plazas totales de cumplimiento en municipio. Se propone un valor de referencia de 1 plaza por cada 50 totales, de acuerdo con la normativa vigente.
- Implantación de un número mínimo de plazas reservadas, a determinar, en los todos los centros dotacionales y equipamientos, como educativos, sanitarios, comerciales y de ocio, administrativos, edificios oficiales, etc.
- Refuerzo de control de las invasiones ilegales del aparcamiento reservado.

Según indica la normativa correspondiente de referencia, Decreto 293/2009 , Artículo 30. Condiciones técnicas de las plazas reservadas de uso específico serán las que siguen:

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 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.



Figura 80. Plazas reservadas Existentes.

8.3.6 AP06.- Nuevos aparcamientos disuasorios. Sistemas Park and Ride.

El sistema de aparcamientos de vehículos privados condiciona en gran medida las medidas de regulación del uso de éste.

Desde el fomento de la intermodalidad, se busca favorecer el cambio de modo y opciones de desplazamiento hacia las más sostenibles, en las que los estacionamientos, su ubicación y régimen de gestión desempeñarán un papel cada vez más atractivo.

Se establecen, asociados a la creación de pequeños nodos intermodales la implantación de aparcamientos de carácter disuasorio, que inciten al usuario a dejar su vehículo y continuar su trayecto en otros modos de desplazamiento, entre los que destacará el papel fundamental del transporte público colectivo.

Los objetivos que con esta estrategia se plantean son los siguientes:

- Conseguir el máximo grado de inmovilización del parque de vehículos de la ciudad en las zonas urbanas.
- Disuadir de la penetración de vehículos en las áreas centrales y densas de la ciudad.
- Dar carácter terminal a determinadas áreas de las zonas de acceso al municipio.
- Liberar de coches el espacio público de la ciudad.
- Consolidar sistemas intermodales de intercambio del vehículo privado con otros modos, en especial con el transporte público.

Para ello se plantea una estrategia de implantación de un programa de estacionamientos disuasorios, que se han dividido en dos redes disuasorias.

- Aparcamientos de frontera.
- Aparcamientos disuasorios periféricos.

Es de aplicación dentro de esta acción el indicar la necesidad de revisar las características y condiciones de los aparcamientos de disuasión existentes para mejorar su infraestructura, equipamiento, señalización, acceso y cobertura de transporte público.

Para su funcionamiento y promoción, deben ser favorecidos económicamente, por lo que se propone un sistema tarifario asociado al billete de transporte público colectivo, de manera que trabajando en coordinación las áreas de Ayuntamiento de Córdoba con las empresas de transporte, urbano e interurbano, se bonifique al usuario, bien mediante la expedición de un título de transporte gratuito al usuario del aparcamiento disuasorio, o bien, mediante la reducción de la tarifa de aparcamiento para el usuario del transporte público. Del mismo modo, en el caso concreto de los aparcamientos disuasorios del Centro Urbano, los denominados aparcamientos de Frontera, se podrían llegar a acuerdos tarifarios de modo que los usuarios de los mismos se beneficien de reducciones de la tarifa de estacionamiento por haber realizado compras en los establecimientos del Centro Urbano o realizado la visita de alguno de los Centros Históricos y Culturales de la ciudad.

Por otro lado, el sistema tarifario debe favorecer los tiempos de estacionamiento largos, pues la intención es que el coche permanezca aparcado la mayor parte del tiempo.

Ha de estudiarse muy bien la ubicación de la ciudad donde se sitúen, pues se tienen referencias de otras ciudades, donde se ha producido un tráfico de paso de vehículos privados atraídos por estos estacionamientos. Además, deben ser de rápido acceso desde la red básica de circulación.

En línea con lo expuesto, la oferta, conexiones y cobertura general del transporte público en los mismos debe ser estudiada, y en su caso, reforzada, de manera que se ofrezcan frecuencias de paso óptimas y atractivas para los usuarios y conexión a las áreas más importantes de la ciudad y principales centros atractores.

Aparcamientos disuasorios periféricos.

Van destinados a la disuasión de los desplazamientos en vehículo privado motorizado atraídos desde la periferia y el exterior.

Se trata de aparcamientos de disuasión emplazados en las vías de acceso a la ciudad, alejadas de la actividad de la misma, desde el cual se estimularía el uso del transporte colectivo para los viajes de acceso a la ciudad.

El objetivo de esta red es la reducción del número de vehículos del exterior que llegan cada día la ciudad, y la reducción de la carga del viario interno de la misma.

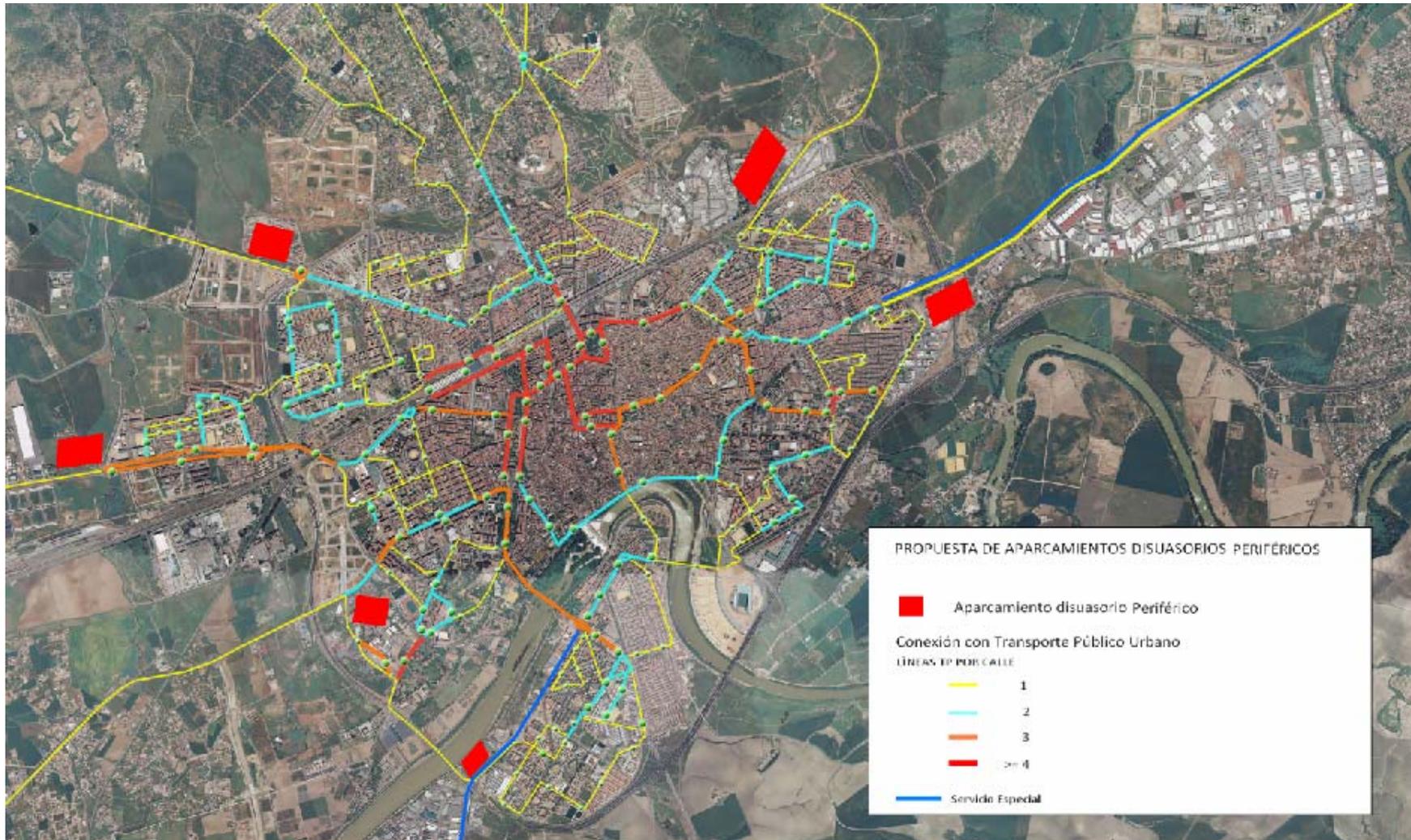


Figura 81. Propuesta de ubicación de Aparcamientos de Disuasorios periféricos



Se proponen la implantación de seis aparcamientos disuasorios periféricos, emplazados en las ubicaciones localizadas en la figura, que de forma general son las siguientes.

- Acceso desde Carretera de Sta María de Trassierra.
- Acceso desde Carretera a Palma del Río.
- Acceso desde Avenida del Aeropuerto.
- Acceso desde Avenida de Cádiz.
- Acceso desde Carretera de Madrid.
- Acceso desde Carretera N-432

Aparcamientos de frontera del Casco Histórico.

Se consideran aparcamientos de frontera los aparcamientos que dentro de la categoría de disuasorio, tiene la función específica de contener el tráfico motorizado de acceso al Centro Histórico.

El Plan de Aparcamientos de Córdoba, de acuerdo con el Plan de Accesibilidad al Conjunto Histórico de Córdoba, planifica la creación de nuevos estaciones disuasorios, que complementando los que ya existen, conforman una corona perimetral alrededor del Centro, que supongan la última etapa de acceso al mismo, de manera que se deje el vehículo privado y se continúe en transporte público o por alguna de las redes no motorizadas para el acceso a los principales destino del Conjunto Histórico.

Estos deben tener una buena conexión con el transporte público, y en su momento, con el servicio de microbuses del centro.

Se deben dotar con aparcamientos para bicicletas y tener acceso próximo al servicio de alquiler-préstamo de bicicletas de la ciudad.

Con esto, la red propuesta por el Plan se considera adecuada, marcando en esta actuación la necesidad de su realización y cumplimiento de los horizontes temporales establecidos.

La figura muestra los aparcamientos disuasorios de frontera, distinguiendo los aparcamientos existentes de los planificados de nueva construcción.

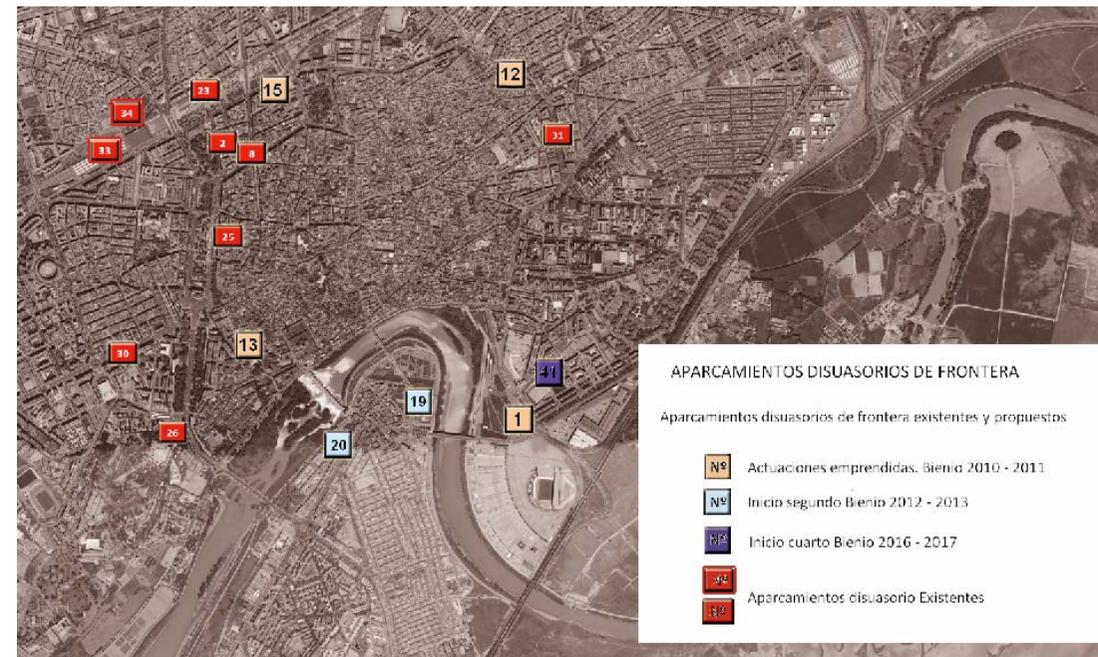


Figura 82. Aparcamientos disuasorios de frontera existentes y proyectados.

Las características de los aparcamientos de frontera existentes y los propuestos para completar la red de muestran a continuación.

Nº	APARCAMIENTO	Nº PLAZAS
33	Estación de ferrocarril	300
34	Estación de autobuses	200
2	Calle La Bodega	40
8	El Corte Inglés	160
23	Aparcamiento Plan Renfe	395
25	Paseo de la Victoria	450
26	Cementerio de la Salud	574
30	Avda del Aeropuerto	346
31	Avenida de Barcelona	328
TOTAL		2.793
TOTAL DISUASIÓN		500
TOTAL FRONTERA		2.293

Tabla 11 Aparcamientos existentes Disuasión y disuasorios de frontera.

PROPUESTA DE APARCAMIENTOS DISUASORIOS Y DE FRONTERA									
nº	Ubicación	Distrito	Bienio	Iniciativa	usuarios	Nº Plazas		Reserva bicl.	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
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
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
41	INSTALACIONES ENRIQUE PUGA	SURESTE	2016 - 2017	PÚBLICO	Rotación	Residentes	900	900	270

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

Tabla 12 Propuesta de Aparcamientos disuasorios de frontera.

8.3.7 AP07.- Señalización de aparcamientos y plazas.

Uno de los problemas más acusados a la hora de la realización de desplazamientos motorizados en vehículo privado en la zona de destino, es encontrar el lugar de estacionamiento del vehículo, ya que en caso de no encontrar dicha plaza de aparcamiento se genera lo que se llama tráfico de agitación o de incertidumbre, lo que provoca que las externalidades del coche aumenten por existir más vehículos circulando durante más tiempo.

La forma de evitar este tipo de tráfico de agitación es informando al conductor del vehículo privado de la existencia de aparcamientos públicos y la disposición de plazas libres, para que el conductor, durante el trayecto de su desplazamiento decida su punto de destino, a sabiendas de que existe una plaza de aparcamiento disponible para su vehículo.

Además, este tipo de información, se puede gestionar de tal forma que se canalice al conductor hacia los aparcamientos disuasorios, promoviendo la intermodalidad y el uso del transporte público en el recorrido llamado “de la última milla”.

Este sistema de información al usuario obliga a una gestión total de los aparcamientos y sus plazas, de tal forma, que desde el sistema o software de gestión de cada uno de los aparcamientos se tendrá que mandar de alguna forma, generalmente por vía net, la información del estado del mismo, para que desde el sistema centralizado de gestión del tráfico, se pueda enviar la información a los paneles de información de indicación de plazas libres.

El tipo de panel a usar es como los que actualmente se encuentran instalados en la ciudad de Córdoba, ubicados en la Avenida del Corregidor hacia la Avenida del Conde Vallellano, en Paseo de la Victoria y en Avenida de la Libertad intersección con Gran Capitán.

En el mercado existen distintos tipos de paneles, que principalmente difieren en el tipo de comunicaciones utilizado para su gestión. Los instalados en Córdoba pueden comunicarse a través de la red de comunicaciones existente en la ciudad propiedad del ayuntamiento de Córdoba, conectados a una red virtual privada por un proveedor de Internet, por sms, por GRS o incluso por una red virtual privada a través de telefonía móvil vía Internet.

Tras la revisión de los puntos donde existen, la ubicación de los aparcamientos existentes y en construcción, así como los principales flujos de vehículos, se propone la siguiente ubicación de los paneles de indicación de plazas libres:

- Carretera de Santa María de Trasierra.
- Avenida de Arroyo del Moro.
- Calle Periodista Quesada Chacón.
- Avenida del Aeropuerto.
- Avenida de la Agrupación de Córdoba.
- Avenida de Libia.

Según se muestra en la siguiente figura:



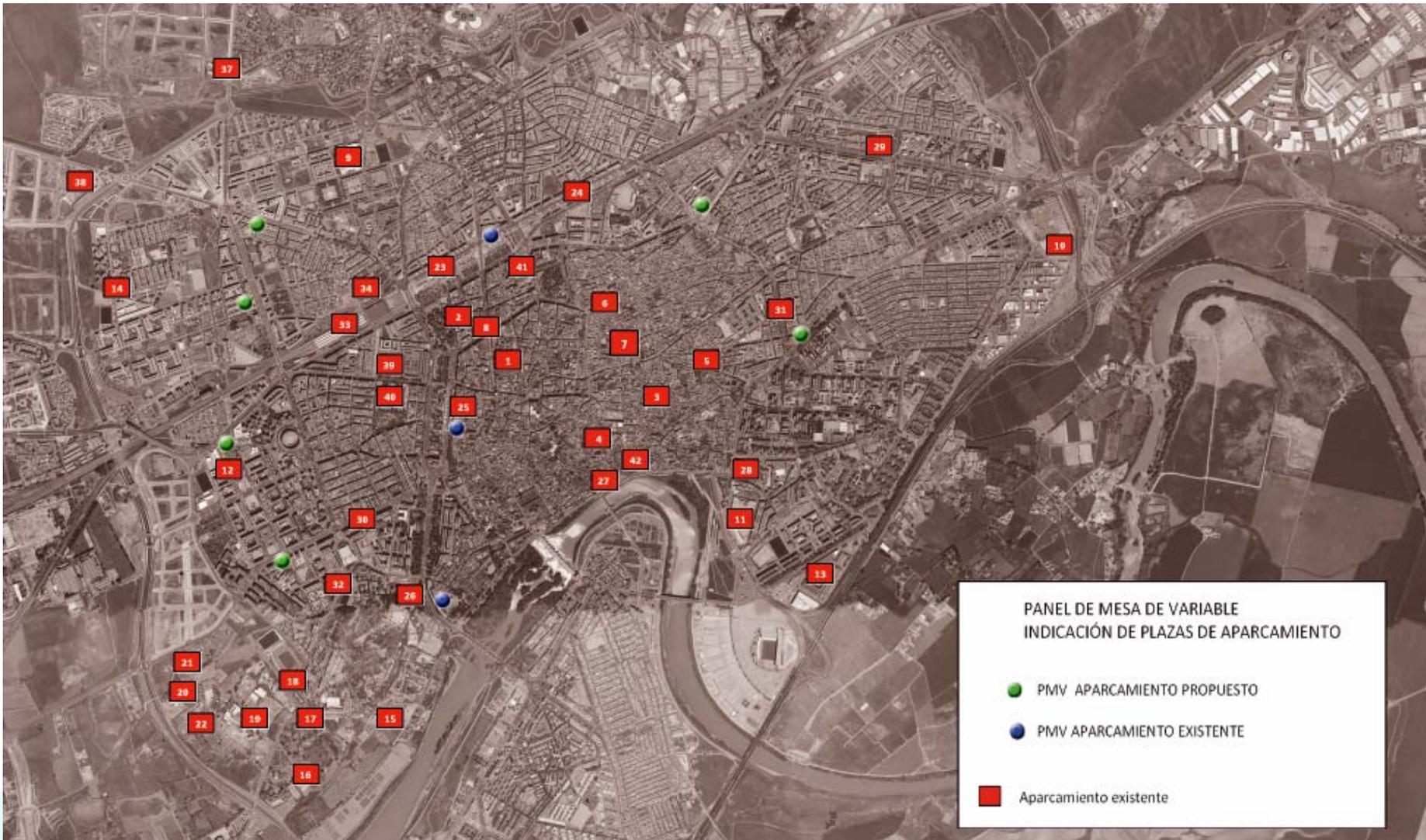


Figura 83 Ubicación de PMV de plazas de aparcamientos. Existentes y propuestos.