



5.5. PLAN DE ESTACIONAMIENTO

En la ciudad de A Coruña se registra de manera generalizada un elevado grado de estacionamientos indebidos, tal y como se constató en la fase de diagnóstico del presente plan.

Esta situación endémica se podrá corregir de forma paulatina gracias al desarrollo de programas que combinen educación, concienciación y disuasión, y que ofrezcan como alternativa una mejor gestión de las plazas de aparcamiento existentes y una menor dependencia del vehículo privado.

El objetivo prioritario es que el conductor sea consciente de los perjuicios que ocasiona cuando estaciona en doble fila, en una parada de autobús, en una acera, en zonas de carga y descarga u otras zonas reservadas.

Debe fomentarse el uso eficiente del estacionamiento en superficie, mediante la mejora de la gestión de las plazas en zona ORA, adecuando la ordenanza reguladora a los nuevos requerimientos del aparcamiento para residentes, niveles de rotación y demanda de zonas destinadas a Parking Express.

Por otro lado, A Coruña cuenta con un elevado número de aparcamientos públicos subterráneos, en ocasiones infrautilizados. Su mayor uso mejorará el espacio público en superficie, por lo que debe promoverse la homogenización de tarifas, unificación de oferta, información y visibilidad.

Reducir el tiempo de búsqueda de aparcamiento reduce las emisiones y la presencia de vehículos circulando y las nuevas tecnologías son herramientas eficaces que colaboran en la consecución de este objetivo.

Otro objetivo importante ha de ser la puesta en valor de la Ciudad Vieja como espacio urbano de calidad y, en consecuencia, es vital reducir la presencia de vehículos, tarea que debe llevarse a cabo de manera consensuada, garantizando la conservación de unos espacios públicos emblemáticos que fomenten el comercio local y la calidad de vida de sus residentes.

Por último, hay que tener en cuenta que la presión de los vehículos aparcados sobre el espacio público en los distritos centrales de la ciudad es especialmente alarmante en las zonas colindantes a las reguladas por el servicio ORA, debido a la gratuidad del estacionamiento.

Las propuestas en relación con la mejora del estacionamiento son:

- **E1** – Mejora de la gestión de la zona ORA.
- **E2** – Actualización de la Ordenanza Reguladora de la ORA.
- **E3** -Mejora del cumplimiento de la normativa de estacionamiento.
- **E4** – Optimización del uso de los aparcamientos subterráneos.
- **E5** - Gestión del estacionamiento en eventos.
- **E6** –Información en tiempo real y gestión de las plazas de aparcamiento disponibles.
- **E7** - Mejora de la accesibilidad a los aparcamientos subterráneos.
- **E8** – Reducción paulatina del estacionamiento en Ciudad Vieja.

Estas actuaciones pueden ejecutarse de manera independiente, pero el plan de estacionamiento tendrá una mayor eficacia si se llevan a cabo de forma conjunta, debido a la complementariedad del plan en su conjunto.



5.5.1. E1 – Mejora de la Gestión de la zona ORA

Objetivo y justificación

El elevado grado de estacionamientos indebidos en A Coruña es más acusado en zonas no reguladas por el servicio ORA, especialmente en áreas donde hay una mayor concentración de servicios dotacionales (colegios, hospitales, zonas comerciales...).

La mejora de la gestión de la zona ORA ha de estar basada en los siguientes principios y objetivos:

- Disminución del tráfico rodado, teniendo en cuenta que, para que la actuación sea eficaz es necesario proporcionar al usuario otras alternativas para efectuar los desplazamientos, ya sea mediante transporte público u otros modos no motorizados.
- Disminución del estacionamiento indebido, al regular el aparcamiento y vigilar su cumplimiento.
- Delimitación más ordenada de las áreas de estacionamiento regulado, apoyándose en el efecto barrera del viario distribuidor.
- Mayor facilidad de acceso a las zonas comerciales, así como a los equipamientos hospitalarios que demandan un elevado número de plazas de aparcamiento en horario laboral con elevada rotación.

El actual contrato de gestión de la zona ORA finaliza en el año 2015. Esto supone una oportunidad de mejora en su gestión y alcance, por lo que se propone que en la nueva licitación, se contemple:

- Adecuación del número de plazas destinadas a residentes o rotación, en función de las características actuales de cada zona, reevaluando las necesidades de cada distrito.
- Estudio de la posibilidad de ampliar el estacionamiento regulado a nuevas zonas con necesidades específicas de plazas de rotación o de residentes según proceda en cada caso. Las zonas en las que inicialmente se estima que pueden ser susceptible de estudio serían:
 - Zona 1: Ciudad Jardín, paseo de los Puentes y proximidades del estadio de Riazor.
 - Zona 2: inmediaciones del centro comercial Cuatro Caminos, el Corte Inglés y la Estación de Autobuses hasta delimitar con la ronda de Outeiro.
- Implantación de nuevos modos de gestión para alcanzar un uso eficiente del aparcamiento en superficie disponible.
 - Tarifas de carácter variable, que favorezcan la rotación e implantación de nuevas zonas de Parking Express.
 - Desarrollo flexible de zonas reguladas, especialmente las de Parking Express asociadas a zonas comerciales.
 - Posible uso de plazas de residentes en horario comercial por no residentes.
 - Modificación de las máquinas de pago de la ORA para la introducción del número de matrícula y posibilidad de anulación de denuncia.
 - Control centralizado de los vehículos estacionados y las plazas disponibles.
 - Posibilidad de abono con aplicación móvil.



- Mejora del procedimiento de tramitación de sanciones relacionadas con los usos irregulares de la zona ORA.

Descripción de la propuesta

Previamente a la mejora de la gestión de la zona ORA, se procederá al análisis de la situación del estacionamiento en la zona, determinando de manera específica los índices de motorización, las plazas de aparcamiento privadas, las públicas y las posibilidades de aparcamiento en superficie compatibles con las disposiciones del PMUS. También deberá caracterizar los usos de la zona y con toda la información, establecer la tipología y número de plazas de estacionamiento adecuadas.

Se proponen inicialmente dos zonas para realizar el estudio, donde la tipología de las plazas será de rotación o de residentes, según proceda en cada caso.

- **Zona 1:** en el barrio denominado Ciudad Jardín, ubicado en las proximidades del estadio de Riazor. La nueva área estará delimitada, por el límite oeste del sector 4 de la zona ORA y por las siguientes vías: avda. Buenos Aires, calle Manuel Murguía, calle Gregorio Hernández, paseo Ronda y paseo Puentes.

Esta área es de tipo residencial con viviendas unifamiliares, que en muchos casos disponen de garajes privados en su interior, aunque está dotada de una gran oferta de servicios sanitarios, así como de diversas instalaciones deportivas entre las que cabe destacar el Estadio de Riazor.

Esta circunstancia hace recomendable la implantación de la zona ORA para garantizar un adecuado nivel de rotación en el aparcamiento que favorezca a los usuarios de los distintos servicios

dotacionales del área, frente a los residentes, que, mayoritariamente disponen de espacio propio para estacionar.

Foto 29. Aparcamiento en calles Virrey Osorio y Pérez Lugín

C/ Virrey Osorio

C/ Pérez Lugín



Fuente: Google Street View

- **Zona 2:** Ampliación del actual sector 6 de la ORA en las inmediaciones del centro comercial Cuatro Caminos, el Corte Inglés y la Estación de Autobuses hasta delimitar con la ronda de Outeiro. En las zonas con un elevado número de locales comerciales (Cuatro Caminos), la tipología de las plazas de estacionamiento sería eminentemente de carácter rotacional, mientras que en las calles próximas a la ronda de Outeiro predominará el carácter residencial.

Foto 30. Aparcamiento en calles Marchesi y Dalmau y Ada. San Diego

C/ Marchesi y Dalmau

Av. San Diego



Fuente: Google Street View

Ilustración 44. Localización de las propuestas de ampliación del servicio
ORA



Fuente: Google Earth y elaboración propia

Ficha técnica de la propuesta

Propuesta	<i>E1 – Mejora de la gestión de la zona ORA</i>
Ámbito de Aplicación	<i>Municipio</i>
Agentes implicados	<i>Ayuntamiento Concesionaria de la ORA</i>
Horizonte de implantación	<i>Corto plazo</i>
Coste estimado	<i>Incluido en el servicio y Administración local</i>
Indicadores de Seguimiento	<i>Número de infracciones Rotación de las plazas de ORA general</i>



5.5.2. E2 - Actualización de la Ordenanza Reguladora de Aparcamiento (ORA)

Objetivo y justificación

Se considera necesaria la redacción de una nueva Ordenanza de la ORA en la ciudad de A Coruña, ya que en el año 2015 se debe de licitar el nuevo contrato.

La nueva ordenanza debe adaptarse a los cambios que se están impulsando en el Ayuntamiento de A Coruña en materia de movilidad, como las zonas de Parking Express o a la posibilidad de ampliación de las zonas ORA propuestas. También debe hacer compatible la equitativa distribución de los estacionamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles.

Descripción de actuaciones

La nueva ordenanza debe contemplar el uso predominante (comercial, residencial, dotacional...) de cada calle dentro de cada zona, para así poder ajustar la tipología de plazas existentes a cada uso específico. Asimismo, es recomendable valorar el posible estacionamiento de no residentes en determinados horarios (horario comercial) en plazas residenciales en las que se ha detectado una menor ocupación.

Otro factor importante a incluir en esta nueva Ordenanza es el establecimiento de un sistema que consolide las notificaciones de infracción de los vigilantes de la ORA con la ratificación que le otorga la autoridad sancionadora de la Policía Local, en caso de producirse incumplimientos por parte de los usuarios, utilizando las nuevas tecnologías.

Ficha técnica de la propuesta

Propuesta	<i>E2 – Actualización de la Ordenanza Reguladora de Aparcamiento (ORA)</i>
Ámbito de Aplicación	<i>Municipio</i>
Agentes implicados	<i>Ayuntamiento</i>
Horizonte de implantación	<i>Corto plazo</i>
Coste estimativo	<i>Administración local</i>
Indicadores de Seguimiento	<i>Redacción de una nueva ordenanza de la ORA que se ajuste a las necesidades de movilidad de la ciudad de A Coruña</i>



5.5.3. E3 - Mejora del cumplimiento de la normativa de estacionamiento

Objetivo y justificación

La vigilancia y control de los estacionamientos indebidos es una tarea imprescindible para la mejora de la circulación del transporte público y privado. Además, un control más estricto de los estacionamientos indebidos propicia también la disminución de la utilización del vehículo privado.

De igual manera, se facilitan los desplazamientos peatonales persiguiendo el estacionamiento indebido tanto en la acera como en los pasos de cebra, que además de dificultar el paso de los peatones supone un riesgo para su seguridad debido, entre otras causas, a que dificulta la visión por parte de otros conductores que circulan por la vía.

Descripción de actuaciones

- **Actuación 1: Modificación de las máquinas de pago de la ORA**

Se propone la modificación de las máquinas de pago de la ORA, implantando un sistema de control de estacionamiento que permita las siguientes acciones:

- Registro por parte del usuario del número de matrícula del vehículo al adquirir tiempo de estacionamiento.
- Control de manera centralizada, por parte de las autoridades, de los vehículos estacionados en cada una de las plazas y la duración del estacionamiento.

- Posibilidad de anulación de sanciones en la hora posterior a la denuncia con el abono de un sobrecoste.

Esta actuación está encaminada a favorecer la rotación, impidiendo el estacionamiento en el mismo sector durante periodos de tiempo superiores al tiempo permitido.

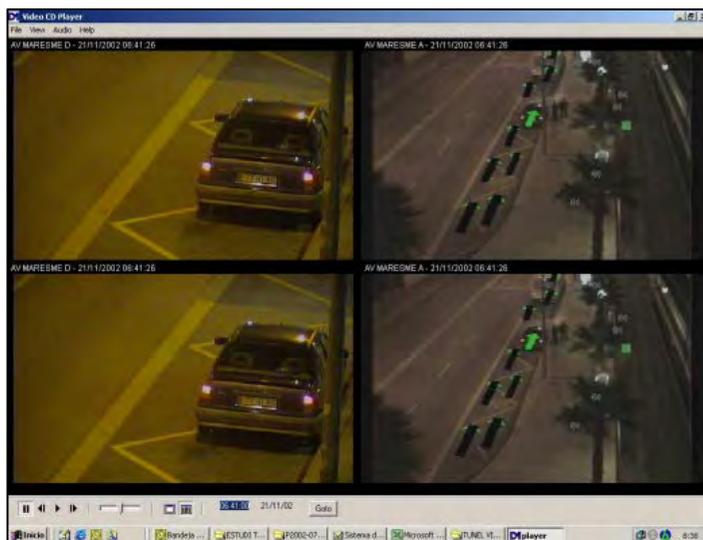
- **Actuación 2: Incremento de la vigilancia y control de los estacionamientos indebidos en las calles colindantes a la zona ORA**

Se ha detectado la necesidad de que la Policía local incremente la vigilancia y control ante el incremento de los estacionamientos indebidos en las calles colindantes con la zona ORA.

- **Actuación 3: Apuesta por la Vía Prioritaria Vigilada como herramienta para combatir el estacionamiento irregular**

Como ya se ha comentado previamente en el *Plan de Fomento del Transporte Público*, se propone la ampliación de la Red Urbana Eficiente (REDe) con nuevas Vías Prioritarias Vigiladas (VPV). Dicha propuesta de ampliación, se menciona también en el presente plan de estacionamiento puesto que se trata de una herramienta para combatir el estacionamiento indebido, especialmente en las **vías distribuidoras** del tráfico rodado en la ciudad donde es más patente esta problemática. Sin embargo, no se consideran los costes de ampliación de la VPV en el presupuesto de esta propuesta.

Foto 31. Sistema de video detección de la VPV



Fuente: Ayuntamiento

El sistema de video-vigilancia de la VPV detecta los estacionamientos indebidos que se producen en las zonas de carga y descarga, paradas de autobús o estacionamiento en doble fila, entre otros, procediendo al envío de las infracciones detectadas a una sala de gestión donde se verifica y tramita la infracción, para posteriormente ser verificada y firmada por la Policía Local. Es necesario dotar a este instrumento de tecnología de alta visibilidad, al objeto de prevenir el estacionamiento irregular.

- **Actuación 4: Campañas de concienciación ciudadana.**

Habida cuenta de mal hábito detectado en la ciudad respecto al estacionamiento irregular, se considera necesario acometer campañas de concienciación ciudadana, para que la sociedad sea consciente de los perjuicios que genera el estacionamiento indebido en sus diversas modalidades: doble fila, ocupación del carga y descarga, ocupación de la zona de parada del autobús, estacionamiento en aceras y esquinas, etc.

Es imprescindible lograr una concienciación sobre los perjuicios que genera este tipo de comportamientos insolidarios para poder lograr un uso adecuado del espacio público. El civismo y la educación vial en este aspecto deben ir de la mano para lograr un consenso social en la asunción y comprensión de las medidas sancionadoras.

Ficha técnica de la propuesta

Propuesta	<i>E3 – Mejora del cumplimiento de la normativa de estacionamiento</i>
Ámbito de Aplicación	<i>Municipio</i>
Agentes implicados	<i>Ayuntamiento, Concesionaria de la ORA y Policía Local</i>
Horizonte de implantación	<i>Corto-medio plazo</i>
Coste estimativo	<i>Concienciación: 155.000€ VPV: Parcialmente incluido en Smart Coruña ORA: incluido en nuevo contrato de concesión de gestión</i>
Indicadores de Seguimiento	<i>Campañas de concienciación Número de infracciones Km de VPV Rotación de las plazas de ORA general</i>



5.5.4. E4 - Optimización del uso de los aparcamientos subterráneos

Objetivo y justificación

Se proponen una serie de mejoras en la gestión y aprovechamiento de los aparcamientos subterráneos con el objetivo optimizar el uso de las instalaciones existentes y mejorar el servicio de cara al usuario.

Para llevar a cabo esta serie de actuaciones es necesario un intercambio fluido de información entre las empresas concesionarias de los aparcamientos de promoción municipal y el Ayuntamiento

Descripción de las actuaciones

- **Actuación 1: Replantear el reparto de plazas de los aparcamientos**

Esta actuación consiste en posibilitar la modificación de las condiciones de la concesión para permitir la variación en el reparto de las plazas entre las destinadas a uso de rotación y residencial.

Esta modificación debe realizarse de manera consensuada entre el Ayuntamiento y la empresa concesionaria con el objetivo de alcanzar un reparto de plazas óptimo para ambas partes, que responda a las necesidades de los ciudadanos.

- **Actuación 2: Desarrollar un sistema de gestión de plazas**

Se plantea la articulación de un acuerdo entre el Ayuntamiento y las diferentes empresas que operan en la ciudad, que permita a éstas, en caso de estar interesadas, ceder a uso público, a tiempo parcial o completo, parte de sus plazas de aparcamiento subterráneo.

- **Actuación 3: Promover una imagen común con bonos multi-parking**

Se propone promover bonos unificados que permitan el acceso a la mayor parte de aparcamientos, favoreciendo la rotación de los vehículos y su estancia fuera de la vía pública. Es fundamental transmitir claridad en las tarifas que se aplican, puesto que actualmente cada parking genera un gran número de ellas difícilmente comparables. Entre los distintos tipos de tarifas bonificadas, se proponen a modo de ejemplo los siguientes:

- Abonos laborables
- Tarifas nocturnas
- Plan de aparcamiento de fin de semana
- Tarifa comercio, relacionada con las zonas comerciales y orientada al estacionamiento de poca duración
- Monedero de horas

Ficha técnica de la propuesta

Propuesta	<i>E4 – Optimización del uso de los aparcamientos subterráneos</i>
Ámbito de Aplicación	<i>Municipio</i>
Agentes implicados	<i>Ayuntamiento Concesionaria de los aparcamientos</i>
Horizonte de implantación	<i>Medida permanente a implantar con la puesta en marcha del Plan de Movilidad Urbana Sostenible</i>
Coste estimativo	<i>150.000€</i>
Indicadores de Seguimiento	<i>Aprovechamiento de las plazas de los aparcamientos subterráneos Establecimiento de un diálogo fluido entre las concesionarias y el Ayuntamiento</i>

5.5.5. E5 - Gestión del estacionamiento en eventos

Objetivo y justificación

Se ha detectado en la fase del diagnóstico la necesidad establecer un plan específico que regule y facilite el estacionamiento en ciertas zonas de la ciudad durante la celebración de eventos especiales, especialmente los días de partido del Deportivo de A Coruña en Riazor, teniendo en cuenta que hay que corregir la permisividad histórica que ha permitido el aparcamiento en zonas inadecuadas, como aceras, garajes con vado permanente, paradas de autobús o esquinas.

Para paliar esta situación, el Ayuntamiento y los responsables de varios parkings de la ciudad se han puesto en contacto para presentar una iniciativa de aparcamientos de bajo coste para los días de fútbol: **Parking Low Cost Forza Dépor**, una iniciativa que permite a los conductores estacionar a un precio muy económico, con una oferta total de 5.433 plazas de aparcamiento; y de manera paralela se han puesto en marcha dispositivos especiales de tráfico para los días de partido.

A partir de estos antecedentes se abren expectativas, estructurándose un plan específico para regular y facilitar el estacionamiento en eventos especiales en 3 actuaciones, que se describen a continuación:

Descripción de las actuaciones

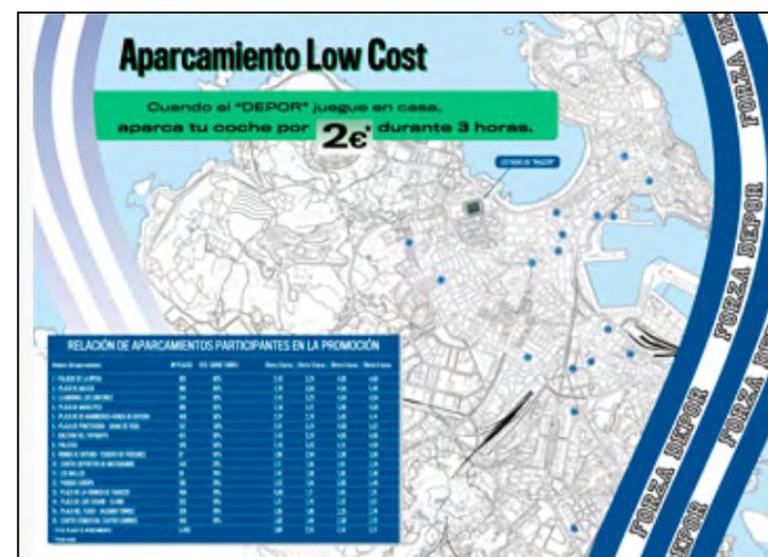
- **Actuación 1: Servicio de autobuses a los aparcamientos**

Coordinación de los autobuses urbanos con los aparcamientos asociados a estas iniciativas.

- **Actuación 2: Desarrollo de otras iniciativas similares y difusión**

Desarrollo de iniciativas semejantes a Low Cost Forza Dépor en momentos de alta demanda (San Juan, Navidades, fiestas, Cabalgata de Reyes, etc), así como difusión de las mismas.

Ilustración 45. Iniciativa Aparcamiento Low Cost



Fuente: Ayuntamiento



- **Actuación 3: Incrementar el control de la policía local en las calles próximas al Estadio de Riazor**

El plan específico para el estacionamiento de vehículos durante la celebración de eventos especiales se completa con un refuerzo de la vigilancia por parte de la Policía Local en los alrededores del lugar de celebración, con el objetivo de prevenir y vigilar los posibles estacionamientos indebidos.

Ficha técnica de la propuesta

Propuesta	<i>E5 – Gestión del estacionamiento en eventos</i>
Ámbito de Aplicación	<i>Municipio</i>
Agentes implicados	<i>Ayuntamiento Compañía de Tranvías de A Coruña Policía Local</i>
Horizonte de implantación	<i>Medida permanente a implantar con la puesta en marcha del Plan de Movilidad Urbana Sostenible</i>
Coste estimativo	<i>100.000 €</i>
Indicadores de Seguimiento	<i>Ocupación de los aparcamiento adheridos a la iniciativa Disminución del tráfico de agitación Menor número de infracciones en el aparcamiento</i>

- 5.5.6. **E6 - Información en tiempo real y gestión de las plazas de aparcamiento disponibles**

Objetivo y justificación

El plan Smart Coruña apuesta por un modelo nuevo de ciudad, con una forma de gestión apoyada en las nuevas tecnologías, dando protagonismo a la ciudadanía, permitiendo implementar y desarrollar importantes proyectos tecnológicos, cuyas aplicaciones en el medio ambiente, la movilidad, el consumo energético, la asistencia social, etc., constituirán un verdadero revulsivo para modernizar el funcionamiento de la ciudad.

Dentro del Plan Piloto de Smart Coruña se apuesta por una mejora en la gestión de plazas en los aparcamientos subterráneos, recibiendo información en tiempo real en un centro de control establecido a este efecto para conocer la realidad de los aparcamientos y el número de plazas libres con la finalidad de trasladar la información al usuario, bien a través de paneles informativos instalados en las vías de la ciudad, bien a partir de una aplicación móvil.

Descripción de las actuaciones

- **Instalación de paneles informativos de plazas de aparcamiento**

Los paneles de información variable a ubicar en el ámbito urbano descritos en la propuesta TV5, incorporarán información relativa al estacionamiento en las vías principales de acceso a la ciudad. Proporcionarán información de los aparcamientos subterráneos de la ciudad e incluso pueden contemplar la posible integración de información de aparcamiento en superficie.

Esto repercute en una mejora en la congestión del tráfico, en la optimización en el uso de los aparcamientos y en la disminución del tiempo en los desplazamientos, lo que supone una mejora en las condiciones ambientales y en la calidad de vida de los ciudadanos.

Foto 32. Paneles informativos de plazas de aparcamiento subterráneo



Fuente:Dinyconsistema

- **Desarrollo de una aplicación para la mejora de la gestión de las plazas de aparcamiento subterráneo.**

Desarrollo de una aplicación para la mejora de la gestión de las plazas de aparcamiento subterráneo con información sobre la situación, ocupación, tarifas, promociones, etc.

La herramienta podrá incluir servicios como detección y señalización de las plazas así como las rutas que conducen a las que se encuentren libres.

Ilustración 46. Ejemplo de herramienta de gestión de aparcamientos



Fuente:Dinyconsistemas



Ficha técnica de la propuesta

Propuesta	<i>E6 – Información en tiempo real y gestión de las plazas de aparcamiento disponibles</i>
Ámbito de Aplicación	<i>Municipio</i>
Agentes implicados	<i>Ayuntamiento Aparcamientos subterráneos de A Coruña</i>
Horizonte de implantación	<i>Corto-medio plazo</i>
Coste estimativo	<i>Incluido en el Piloto de Smart Coruña</i>
Indicadores de Seguimiento	<i>Ocupación de los aparcamiento Menor número de infracciones en el aparcamiento Disminución en el tráfico de agitación</i>

5.5.7. E7 - Mejora de la accesibilidad a los aparcamientos subterráneos

Objetivo y justificación

La Constitución española en su artículo 9.2 obliga a los poderes públicos a promover las condiciones para que la libertad y la igualdad del individuo y de los grupos en los que se integra sean reales y efectivas, y a remover los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud.

En este contexto, tal y como se ha reflejado en el diagnóstico, los aparcamientos subterráneos de promoción municipal presentan deficiencias en materia de accesibilidad para las personas de movilidad reducida (PMR).

Hay que reseñar que algunos de los aparcamientos públicos han sido edificados con anterioridad a las actuales normas en materia de accesibilidad universal; sin embargo, se considera que se debería realizar una apuesta por la movilidad y la accesibilidad de las personas llevando a cabo una serie de reformas para conseguir este objetivo.

Es evidente que las limitaciones que presentan estas construcciones pueden ser de diversa índole; sin embargo muchos de los requisitos de accesibilidad se pueden cumplir sin tener que realizar grandes obras, como la reserva de plazas para mujeres embarazadas o para vehículos con carritos de niños; y ello con independencia de las condiciones de accesibilidad universal que requieren por ejemplo movilidad vertical mediante ascensor o rampas adecuadas.



Descripción de las actuaciones

- FASE I: IDENTIFICACIÓN DE LAS DEFICIENCIAS EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD

Durante la Fase I se identificarán las deficiencias de los aparcamientos que no han podido ser analizados por la Empresa Municipal Vivienda, Servicios y Actividades (EMVSA).

- FASE II: SUBSANACIÓN DE LAS DEFICIENCIAS

Durante la Fase II se procederá a la subsanación de las barreras detectadas durante la Fase I. Para ello, se presentará un plan integral de acción detallando las actuaciones necesarias y particularizadas para cada aparcamiento así como una asignación presupuestaria acorde con las necesidades detectadas.

Los aparcamientos deben cumplir con las siguientes cualidades:

- Reserva de plazas para personas de movilidad reducida (PMR) o para mujeres embarazadas en el caso de aparcamientos con un número reducido de plazas, etc.
- Comunicación horizontal: La movilidad horizontal entre espacios situados en edificios o instalaciones de uso público permitirá el desplazamiento y maniobra de personas con limitaciones.
- Comunicación vertical: Para facilitar la movilidad vertical entre espacios situados en edificios o instalaciones de uso público, la comunicación entre plantas se realizará como mínimo mediante un ascensor o una rampa.
- Accesos adaptados.

Para poder realizar las reformas propuestas en el anterior plan es necesaria la colaboración entre el Ayuntamiento y las empresas concesionarias de los distintos aparcamientos.

- FASE III: EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO

Una vez ejecutado el plan, se realizará una evaluación de sus resultados, y un seguimiento que garantice el correcto funcionamiento de las actuaciones llevadas a lo largo de los años.

Ficha técnica de la propuesta

Propuesta	<i>E7 – Mejora de la accesibilidad a los aparcamientos subterráneos</i>
Ámbito de Aplicación	<i>Municipio</i>
Agentes implicados	<i>Ayuntamiento Empresas concesionarias de los aparcamientos</i>
Horizonte de implantación	<i>Medio-largo plazo</i>
Coste estimativo	<i>250.000 €</i>
Indicadores de Seguimiento	<i>Cumplimiento con la reserva de plazas de aparcamiento para PMR Accesos adaptados Movilidad vertical Movilidad Horizontal</i>



5.5.8. E8 – Reducción paulatina del estacionamiento en Ciudad Vieja

Objetivo y justificación

La Ciudad Vieja de A Coruña, al contrario que la mayoría de los cascos históricos de ciudades de mayor, igual o menor tamaño, **no se ha peatonalizado**. Se trata de una situación muy poco común, inaudita en zonas históricas de similar calidad e importancia patrimonial y turística, máxime teniendo en cuenta la especial relevancia que durante siglos ha tenido ese estratégico enclave, no solo para la ciudad, sino también para toda su área de influencia como recuerda una inscripción en la fachada del Palacio Municipal de María Pita *“muy noble y muy leal ciudad de La Coruña, cabeza, guarda y llave, fuerza y antemural del Reino de Galicia”*.

La Ciudad Vieja se emplaza en un promontorio que linda por el Oeste con la plaza de María Pita, singular espacio que sirve de nexo de unión entre el recinto intramuros y la zona de Pescadería. La transición de niveles entre el promontorio de la ciudad vieja y la plaza de María Pita se realiza mediante escalinatas en el viento Oeste y existen varias conexiones con tránsito rodado, una de ellas incluso se realiza a través de los pórticos de la esquina Sureste de la propia plaza de María Pita.

La **fuerte presencia de vehículo privado** en la superficie de la Ciudad Vieja, es incompatible con los objetivos de recuperación patrimonial de nuestra sociedad y que desde hace décadas están implantados en otras ciudades. Esa circunstancia tampoco permite potenciar los puntos fuertes relacionados con la movilidad en la Ciudad Vieja, como son su ubicación privilegiada, la disponibilidad de plataformas únicas y la singularidad de su

entorno, evidenciando en cambio la escasa sección que es característica de ese tipo de entornos.

La experiencia de otras ciudades ha demostrado que los centros históricos con mayor actividad económica y social son aquellos en los que se produce una efectiva limitación del tránsito rodado; sin embargo la falta de ordenación de la Ciudad Vieja de A Coruña, no ha permitido su puesta en valor como **atractivo turístico**, ni la promoción de un **comercio local** activo, dificultándose en cambio los accesos y operaciones logísticas asociadas a un entorno privilegiado e históricamente relevante.

El estacionamiento de residentes en los cascos históricos es uno de los obstáculos para lograr la retirada de vehículos, sin embargo, en la Ciudad Vieja de A Coruña, el estacionamiento de vehículos no se ciñe únicamente a residentes, sino que está autorizado el estacionamiento libre.

La retirada del estacionamiento en Ciudad Vieja es necesaria para lograr un espacio de calidad que permita nuevas oportunidades para el comercio local y mejore la calidad de vida de sus residentes y ello debe lograrse procurando el máximo consenso.

En la actualidad se están llevando a cabo actuaciones de **recuperación patrimonial** del recinto amurallado, de humanización de espacios en la fachada marítima de la Marina, está finalizándose la construcción del parking subterráneo de El Parrote y se ha decidido también acometer el proceso de retirada de vehículos de la Ciudad Vieja, disponiéndose por lo tanto del siguiente marco:



- Está en fase de aprobación el Plan Especial de Protección y Reforma Interior (PEPRI), que ofrece una visión y solución integral del ámbito.
- En 2014 estará disponible el parking subterráneo de El Parrote que ofrecerá 600 plazas al sur de Ciudad Vieja.
- En 2015 finalizarán las obras de los túneles de La Marina y El Parrote, que mejorarán el espacio de La Marina potenciándolo para el tránsito peatonal.
- Está prevista la mejora de la conexión peatonal con la zona de As Ánimas y Paseo Marítimo, y por ende, con los aparcamientos del entorno.

Sin embargo, parece necesario dar a los residentes de Ciudad Vieja, una alternativa para el estacionamiento de bajo coste en el entorno más inmediato de la muralla.

Descripción de las actuaciones

Se propone alcanzar los objetivos en tres fases, planteándose las dos primeras a corto plazo.

- **FASE I: ESTACIONAMIENTO AUTORIZADO SÓLO A RESIDENTES**

Una vez finalizadas las obras del aparcamiento del Parrote, la oferta de plazas de estacionamiento para no residentes se verá incrementada sustancialmente.

En estas circunstancias, se considera viable promover el estacionamiento permitido solo a residentes, aunque se continúe permitiendo la circulación.

Esta fase puede realizarse con modificación de la señalización, control policial y otras medidas complementarias orientadas a reducir la presión del vehículo privado en la Ciudad Vieja.

- **FASE II: ESTACIONAMIENTO Y CIRCULACIÓN AUTORIZADA SÓLO A RESIDENTES**

Se propone implantar un sistema de control de accesos con lectura de matrícula u otros, permitiendo el acceso sólo a residentes y con posibilidad de habilitar “ventanas” de acceso a familiares de residentes o a otros usuarios autorizados.

- **FASE III: CIRCULACIÓN AUTORIZADA SÓLO A RESIDENTES, ASOCIADA AL DESARROLLO DE APARCAMIENTO EN SUPERFICIE PARA RESIDENTES**

Una vez reorganizado el aparcamiento, limitado y controlado el acceso; se acometerá la total retirada del estacionamiento en Ciudad Vieja, continuando autorizada la circulación solamente a residentes y a otros usuarios autorizados en las “ventanas” y horarios permitidos.

Estas medidas, deberán ir acompañadas de mejoras en la oferta de transporte público del entorno, pudiendo contemplarse el empleo de vehículos mejor adaptados a la circulación en entornos de estas características como son: microbuses (de 7 a 8 metros y unas 20 plazas) o midibuses: (de 8 a 11 metros y unas 40 plazas)



Ficha técnica de la propuesta

Propuesta	<i>E8 – Reducción paulatina del estacionamiento en Ciudad Vieja</i>
Ámbito de Aplicación	<i>Municipio</i>
Agentes implicados	<i>Ayuntamiento Asociaciones vecinales y de comerciantes</i>
Horizonte de implantación	<i>Corto-medio plazo</i>
Coste estimativo	<i>Reducción paulatina del estacionamiento en Ciudad Vieja 400. 000 €</i>
Indicadores de Seguimiento	<i>Número de vehículos estacionados Nº plazas para residentes habilitadas Incremento tránsito peatonal Nº de locales comerciales con actividad</i>