

6. APARCAMIENTO

ÍNDICE

6. APARCAMIENTO.....	2
6.1. INVENTARIO DE APARCAMIENTO.....	2
6.1.1. APARCAMIENTO RESIDENCIAL.....	3
6.1.2. APARCAMIENTO DE CARGA Y DESCARGA.....	3
6.1.3. APARCAMIENTO DE DISUASIÓN.....	3
6.1.4. APARCAMIENTO ASOCIADO A CENTROS ATRACTORES O NODOS.....	3
6.1.5. APARCAMIENTO PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA.....	5
6.1.6. ZONA AZUL.....	5
6.2. CARACTERIZACIÓN DEL APARCAMIENTO EN LAS VÍAS PÚBLICAS. TOMA DE DATOS IN SITU.....	5
6.3. DEMANDA DE APARCAMIENTO.....	13
6.3.1. DEMANDA EXISTENTE.....	13
6.3.2. ANÁLISIS DE LA DEMANDA RESIDENTE.....	16
6.3.3. APARCAMIENTO DE CARGA Y DESCARGA.....	17
6.3.4. APARCAMIENTO DE DISUASIÓN.....	17
6.3.5. APARCAMIENTO ILEGAL.....	17
6.4. CONCLUSIONES DEL DIAGNÓSTICO.....	17
6.4.1. ASPECTOS FUNDAMENTALES.....	18
6.4.2. FORTALEZAS Y DEBILIDADES.....	18
6.4.3. OPORTUNIDADES Y AMENAZAS.....	18
6.4.4. CONCLUSIONES.....	18

ÍNDICE DE TABLAS

<i>Tabla 1. Tabla de oferta y demanda de aparcamientos. Fuente: Toma de datos in situ y listado de licencias de vados y entradas de vehículos facilitado por el Ayuntamiento de Alcalá la Real.....</i>	<i>15</i>
---	-----------

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

<i>Ilustración 1. Distritos y secciones censales del núcleo de Alcalá la Real. Fuente: Datos Espaciales de Referencia de Andalucía. Elaboración propia.....</i>	<i>2</i>
<i>Ilustración 2. Tarifación del aparcamiento subterráneo Los Álamos.....</i>	<i>3</i>
<i>Ilustración 3. Campaña de fomento del aparcamiento de Los Álamos.....</i>	<i>3</i>
<i>Ilustración 4. Aparcamiento público en C/Real.....</i>	<i>4</i>
<i>Ilustración 5. Aparcamiento público en C/Monjas.....</i>	<i>4</i>
<i>Ilustración 6. Aparcamiento para personas con movilidad reducida en C/Real.....</i>	<i>5</i>
<i>Ilustración 7. Aparcamiento para personas con movilidad reducida en C/Utrilla.....</i>	<i>5</i>
<i>Ilustración 8. Señal informativa de Zona Azul en C/Real.....</i>	<i>5</i>
<i>Ilustración 9. Señal informativa de Zona Azul en C/Álamos.....</i>	<i>5</i>
<i>Ilustración 10. Fotografías de aparcamiento ilegal.....</i>	<i>17</i>

6. APARCAMIENTO

La falta de aparcamiento es uno de los problemas más importantes que afectan tanto a las grandes ciudades como a las pequeñas. En el caso Alcalá la Real, no se ha detectado déficit general de aparcamiento, aunque sí existe esta problemática en zonas del casco histórico - antiguo y del Norte de la localidad. La orografía de estas zonas y la urbanización típica de los cascos antiguos dan lugar a calles estrechas con elevadas pendientes y viviendas sin garajes particulares.

Otro factor importante que influye en la falta de aparcamiento, sobre todo en algunas zonas, es la época del año y la influencia de determinadas fiestas locales de importancia en las que destacan la Semana Santa, Feria de San Mateo, Feria de San Antonio, Fiestas Patronales y Festival Etnosur. Durante estos eventos la población y el parque móvil de vehículos aumentan de forma considerable, lo que implica una reducción significativa del número de aparcamientos disponibles. Por ejemplo, en Semana Santa, se eliminan durante periodos de tiempo determinados parte de los aparcamientos situados, en su mayoría, en el casco histórico. Durante el Festival Etnosur, se eliminan el aparcamiento de la avenida de Andalucía en el entorno del Ferial, lo mismo sucede durante los períodos de feria.

Otro factor importante que influye en la problemática del aparcamiento es la hora, sobre todo en aparcamientos de atracción y disuasión.

La población de Alcalá la Real, según el censo del INE del 1 de enero de 2019, es de 21.605, siendo el número de turismos de 10.893, según las estadísticas del parque de vehículos de 2019 de la DGT. Se ha estimado un número de turismos en el núcleo de Alcalá la Real de 8.636, teniendo en cuenta que su población es de 17.128, según las tablas de población por distritos y secciones facilitadas por el Ayuntamiento. El número total de plazas de aparcamiento en sus distintas formas es de 11.530 plazas (datos aportados por el Ayuntamiento de Alcalá la Real para garajes cerrados y comprobados in situ por el equipo redactor del presente documento). Esto conlleva un exceso de aparcamiento de 2.894 plazas. Este dato arroja, en principio, una situación positiva sobre el estado de aparcamiento. Sin embargo, la distribución de las plazas es muy desigual entre los distritos que componen el núcleo, existiendo zonas próximas a centros atractores donde se han detectado problemas específicos de déficit de aparcamientos.

6.1. INVENTARIO DE APARCAMIENTO

En esta apartado se realiza un inventario del aparcamiento existente en el casco urbano de Alcalá la Real por Distritos y Secciones Censales, aportando datos más concretos del tipo de aparcamiento, así como del déficit o superávit del mismo.

El núcleo urbano de Alcalá la Real se divide en cinco Distritos, y cada uno de estos en varias Secciones Censales. A continuación, se definen por calles, los distintos Distritos y Secciones consideradas, y que se pueden apreciar en el siguiente mapa de elaboración propia. Esta división responde a la metodología empleada, ya que la asignación de vehículos se realiza en función de la población registrada en el censo:

- Distrito 1: Comprende la zona noroeste del núcleo, entre la Carrera de las Mercedes, calle Tejuela, carretera de Jaén y la Fortaleza de la Mota. Es uno de los distritos mayores en cuanto a superficie. Engloba parte del casco histórico de Alcalá la Real y esta subdividido en 3 secciones.
- Distrito 2: Ocupa la zona noreste de la localidad, delimitado por la Carrera de las Mercedes, calle Tejuela, carretera de Jaén y el paraje de Los Llanos. Esta subdividido en 2 secciones.
- Distrito 3: Es el menor de los distritos en cuanto a superficie, comprendiendo la parte central del núcleo urbano, entre la calle Juan XXIII y la avenida de Andalucía. Está formado por 2 secciones.
- Distrito 4: Es uno de los distritos con mayor superficie y se encuentra en la zona sureste del núcleo urbano. Está dividido en 3 secciones.
- Distrito 5: Este distrito engloba las calles situadas en el suroeste del núcleo de Alcalá la Real. Está dividido en 2 secciones.

En el Anexo 2. Toma de datos del viario se pueden consultar las calles que conforman cada sección y distrito

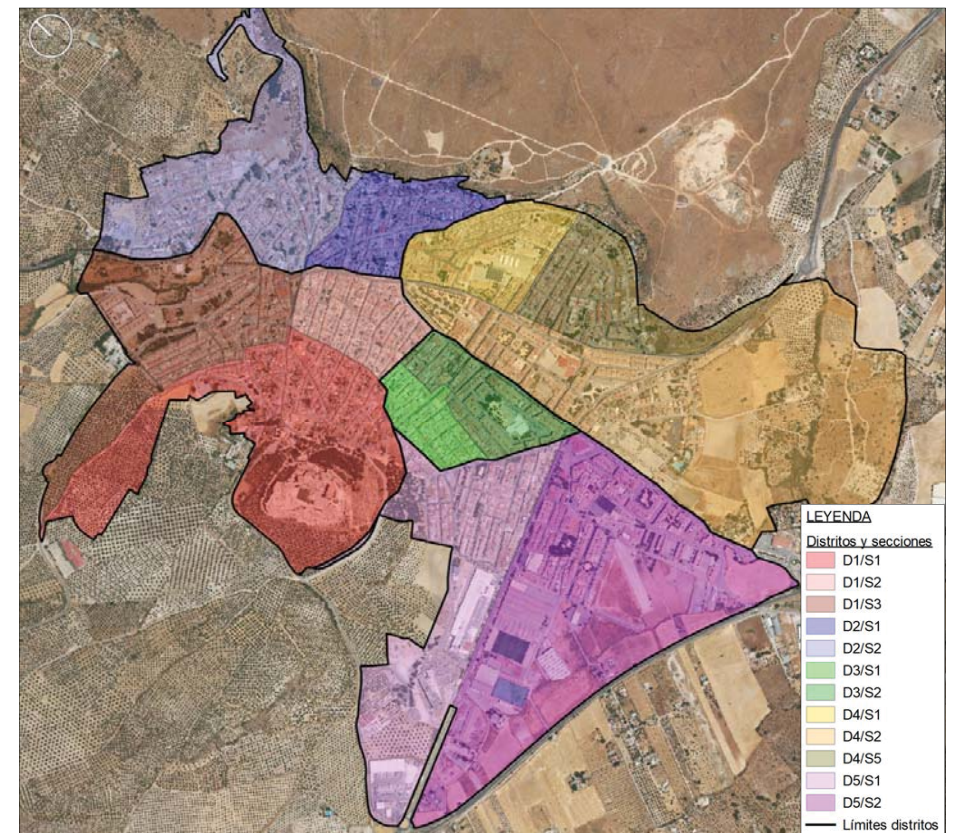


Ilustración 1. Distritos y secciones censales del núcleo de Alcalá la Real. Fuente: Datos Espaciales de Referencia de Andalucía. Elaboración propia.

En el Plano 6.7. Censo de Aparcamiento por Distritos se presenta el estado de exceso o déficit de aparcamiento en cada sección.

6.1.1. APARCAMIENTO RESIDENCIAL

El aparcamiento residencial es aquel destinado a albergar los vehículos de residentes. Este aparcamiento se puede dar en los viales, en los aparcamientos públicos, ya sea en superficie o construidos, o aparcamientos privados dentro de los edificios.

En el apartado 6.2 del presente capítulo se realiza un análisis completo de la oferta de este tipo de aparcamiento.

6.1.2. APARCAMIENTO DE CARGA Y DESCARGA

Es el destinado a las operaciones de carga y descarga asociados a actividades y centros atractores, entendiéndose por carga y descarga toda actividad que esté ligada necesariamente al uso del vehículo, tanto para el reparto de bienes o servicios, como su uso como herramienta de trabajo para el traslado de personas o equipos. Estos aparcamientos están localizados en los viales, tal y como se indica en los planos.

En Alcalá la Real existe una regulación y control de las operaciones de carga y descarga que establece delimitaciones horarias, según la cual se podrán realizarse estas actividades entre las 9:30 y las 17:30 h durante cualquier día y en cualquier calle de la localidad. Además, podrán realizarse operaciones de carga y descarga en zonas habilitadas para ello los días laborables de 9 a 14 horas y de 16 a 19 horas.

6.1.3. APARCAMIENTO DE DISUASIÓN

Se trata de los aparcamientos que ofrecen alternativas a los aparcamientos de los centros atractores, con objeto de evitar desplazamientos en coche hacia zonas de la ciudad que están congestionadas. Se suelen ubicar en las afueras de las ciudades y están vinculados a las vías principales de comunicación para su acceso en coche y a los distintos modos de transporte, de forma que faciliten la comunicación con los centros urbanos, y disminuyendo así el desplazamiento en coche.

En Alcalá la Real no existen aparcamientos disuasorios propiamente dichos ya que, las zonas de aparcamiento situadas en las áreas más alejadas del centro de la ciudad, como puede ser en la avenida de Iberoamérica, junto al Polideportivo Municipal, no se encuentran comunicadas con éste mediante transporte público u otros modos de transporte. La accesibilidad a la zona de la avenida de Iberoamérica es muy buena, desde la N-432, y se sitúa junto a tres centros de atracción (Polideportivo, Centro Hospitalario y Zona Industrial).

6.1.4. APARCAMIENTO ASOCIADO A CENTROS ATRACTORES O NODOS

Los aparcamientos de centros de atracción o nodos, son aquellos destinados a albergar los vehículos que se dirigen a dicho punto y que, por diferentes razones, deben aparcar en sus inmediaciones.

En relación con la movilidad, estos aparcamientos son fundamentales los que se refieren a nodos, ya que permiten estacionar el vehículo en un punto no conflictivo para cambiar a otro modo de movilidad más sostenible. En Alcalá la Real sólo existe un nodo de este tipo asociado a la Estación de Autobuses.

Los Centros de Atracción tienen diferentes usos, pudiéndose diferenciar entre centros de atracción obligados, como pueden ser los administrativos o los de salud, o bien de libre elección, como los de ocio y compras. Otra diferencia

fundamental es la posición del centro, ya que será muy diferente una ubicación en las afueras, donde desde el punto de vista de la movilidad tendrá más lógica el aparcamiento, que, en el centro, donde se pretende evitar el desplazamiento de coches.

No obstante, la sostenibilidad en la movilidad viene condicionada por la necesidad de equilibrar la realidad social y económica y la defensa del medio ambiente. Desde este punto de vista las ubicaciones en extrarradio de los centros de atracción de ocio y compras, que se da fundamentalmente en las capitales, son contrarias al concepto de ciudad mediterránea concentrada y daña su tejido comercial y de ocio, que la sustenta. Por ello, ante la disyuntiva de operar bajo criterios estrictos de movilidad sostenible, es preferible dar respuesta a unas mínimas necesidades que apoyen una ciudad más sostenible, al tiempo que se fomenta un cambio de hábitos en la población, que condena a las ciudades a depender del vehículo para desplazarse a los extrarradios por el fracaso coyuntural del modelo tradicional.

En este sentido, para conseguir el fomento de centros comerciales abiertos, se hace hincapié en la necesidad de dotar a la ciudad de aparcamientos cómodos para los clientes, que lo son por elección propia. Ello debe proporcionarse no a toda costa, sino siempre que las circunstancias lo permitan. Dicha comodidad se cifra en la cercanía y en la accesibilidad para el peatón. A su vez, deben implementarse aparcamientos de disuasión con el suficiente atractivo y comodidad para que sean una alternativa real.

En Alcalá la Real, el aparcamiento subterráneo de Los Álamos se localiza en el centro de la ciudad, junto al Paseo de los Álamos. Su situación permite el aparcamiento para los usuarios de diferentes centros atractores, como puede ser el propio Paseo, el Ayuntamiento, la Biblioteca Municipal, el Teatro Martínez Montañés y la principal zona comercial de esta zona de la ciudad. Este aparcamiento cuenta con 171 plazas de rotación y 170 plazas privadas repartidas en dos plantas. Según los datos aportados por la empresa que gestiona este aparcamiento subterráneo, la ocupación de la planta de rotación en horario de mañana ronda el 70%, de la cual, el 45% corresponde a abonados. En horario de tarde, la ocupación de la planta de rotación se sitúa en torno al 30%. Para fomentar el uso del aparcamiento público de Los Álamos y el consumo en el centro de la ciudad, el Ayuntamiento ha lanzado numerosas campañas en las que, por consumir en los comercios de Alcalá, la primera hora del aparcamiento durante la mañana tiene un coste reducido de 0,50 € durante la primera hora, siendo el mismo precio para las dos primeras horas durante el horario de tarde.



Ilustración 2. Tarificación del aparcamiento subterráneo Los Álamos



Ilustración 3. Campaña de fomento del aparcamiento de Los Álamos

En el núcleo de Alcalá la Real existen los siguientes aparcamientos asociados a los centros atractores o nodos:

- Estación de Autobuses: Junto a la estación de autobuses, situada en la intersección de la Avenida de Andalucía y la Avenida de Iberoamérica, existe una zona de aparcamiento libre que cuenta con un total de 8 plazas. Este aparcamiento es utilizado principalmente por los clientes de los bajos comerciales existentes en el edificio de la estación.

Entendemos que la capacidad de este aparcamiento de nodo de transporte es INSUFICIENTE, ya que no cumple su función de estacionar el vehículo en un punto no conflictivo para cambiar a otro modo de movilidad más sostenible.

- Centro Hospitalario de Alta Resolución: Se encuentra en las afueras de la ciudad, en la Avenida de Iberoamérica. Cuenta con un aparcamiento en superficie dentro del complejo hospitalario con 148 plazas. También se pueden tener en cuenta la Avenida de Iberoamérica, desde la que se da acceso al hospital en su zona más cercano a él, que cuenta con 143 plazas, situados junto al Polideportivo Municipal.

Según el análisis de la capacidad del aparcamiento del Centro Hospitalario es SUFICIENTE, pues asume el volumen demandado.

- Centro de Salud: Este centro de salud que cumple las labores de ambulatorio se encuentra en la C/San Juan de Dios. Cuenta con una zona de aparcamiento en superficie en su acceso desde la Avenida de Europa y en la propia C/San Juan de Dios, con un total de 28 plazas. Estas plazas parecen, en principio INSUFICIENTES ya que la situación de este centro de salud, a las afueras de la ciudad y en una cota elevada, hace que los desplazamientos a este sean fundamentalmente en vehículo privado.
- Centro de Salud Alcalá Norte: Se encuentra en la C/Utrilla, por lo que no cuenta con zona de aparcamiento para los usuarios, por lo que el aparcamiento se considera INSUFICIENTE.
- Centro Municipal de Deporte y Salud: Este centro, que engloba una piscina climatizada y gimnasio, además de otros servicios de deporte y salud, se localiza en la calle Juan de Aranda nº4 y cuenta con una amplia zona de aparcamiento público en superficie con 36 plazas. A esta zona, se le añade el aparcamiento de la propia calle Juan de Aranda y calle Ginés Martínez, que rodean las instalaciones, y en los que existen otras 115 plazas.

Este aparcamiento de atracción del uso "ocio" se considera SUFICIENTE, teniendo en cuenta el volumen de uso. Es importante indicar, que, además del uso "ocio" propio de las instalaciones, es usado como aparcamiento de atracción del uso "comercial", ya que se encuentra junto a la zona comercial de la ciudad, situada en las calles Avda. de Andalucía, Fernando el Católico, Calle Torre del Farol, Alfonso XI y Miguel de Cervantes.

- Polideportivo Municipal: Este centro deportivo se localiza en la Avenida de Iberoamérica y engloba tanto un pabellón cubierto, como pistas de fútbol y hockey. Cuenta con una zona de aparcamiento público bastante amplia en superficie con 143 plazas.

Este número de plazas se considera SUFICIENTE para esta zona de atracción de uso "deportivo".

- Supermercado Mercadona: Dispone de una planta de aparcamiento subterráneo bajo sus instalaciones, con un total de 72 plazas y una zona de aparcamiento en superficie con 22 plazas, estando su uso vinculado al del supermercado mediante la compra de algún artículo.

Del análisis de la capacidad como aparcamiento de atracción del uso "comercial" es SUFICIENTE.

- Supermercado Lidl: Este establecimiento comercial se encuentra en la Avenida de Andalucía, junto a la rotonda que da acceso al Polígono Industrial Fuente Granada. Cuenta con un aparcamiento gratuito en superficie con 105 plazas, Este número de plazas, como centro de atracción del uso "comercial" es SUFICIENTE.
- Supermercado DIA: Este supermercado está localizado en la Avenida de Iberoamérica y cuenta con una amplia zona de aparcamiento gratuito en superficie con 60 plazas. Estas plazas, como centro de atracción del uso "comercial" es SUFICIENTE.
- Mercadillo: El mercadillo se localiza en el recinto Ferial, situado en la Avenida de Andalucía, frente a la Estación de Autobuses. No dispone de una zona de aparcamiento propiamente asociado a su uso, existiendo en las calles situadas en sus inmediaciones plazas de aparcamiento libre en superficie, que deberán corresponder a un uso residencial. Por tanto, la capacidad como aparcamiento de atracción del uso "comercial" es INSUFICIENTE, al ser inexistente.
- Ayuntamiento: En el centro del núcleo, y en su zona de influencia se produce una mayor demanda de aparcamiento, generada tanto por los usuarios como por los trabajadores de los servicios que en esta zona existen, especialmente los comercios, administración local y servicios bancarios. La zona, que engloba la Carrera de las Mercedes, C/Real y el entorno de la Plaza del Ayuntamiento y Calle Veracruz, se caracteriza por tener poco estacionamiento, por tratarse de calles de poco ancho, en la que solo existe la calzada y acerados, sin zonas de aparcamiento. En la C/Real, el aparcamiento está regulado mediante zona azul con un total de 21 plazas y una ocupación del 100%. Recientemente se han habilitado dos aparcamientos en superficie públicos en un solar de la C/Monjas, con 26 plazas y en otra parcela sin edificar en C/Real, con 17 plazas.



Ilustración 4. Aparcamiento público en C/Real



Ilustración 5. Aparcamiento público en C/Monjas

Aunque como objetivo se busque la reducción del uso del modo mecanizado privado como forma de desplazamiento en el núcleo de Alcalá la Real, hay que tener en cuenta que:

- La mayor parte de los que se realizan desde la comarca hacia Alcalá la Real con motivo comercial se producen mediante vehículos privados.
- No existe un aparcamiento disuasorio que permita un fácil acceso al centro del núcleo, donde se encuentran la mayor parte de los servicios administrativos, bancarios y comerciales, por lo que los desplazamientos a

estos centros atractores tienen a buscar aparcamiento en el propio centro, lo que conlleva problemas de circulación por la falta de plazas.

6.1.5. APARCAMIENTO PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

En Alcalá la Real, según los datos recogidos in situ por el equipo redactor del PMUS, confirmados por el Ayuntamiento, hay un total de 63 plazas de aparcamiento públicas reservadas para personas con movilidad reducida en las distintas calles y viales que componen el núcleo urbano de la ciudad. Estas plazas se reparten en los distintos distritos y secciones de la siguiente forma:

- Distrito 1: 9 plazas (1 plaza en la sección 1 y 4 plazas en la sección 1 y 4 plazas en la sección 3).
- Distrito 2: 10 plazas (4 plazas en la sección 1 y 6 plazas en la sección 2).
- Distrito 3: 9 plazas (2 plazas en la sección 1 y 7 en la sección 2).
- Distrito 4: 19 plazas (3 plazas en la sección 1, 13 en la sección 2 y 3 en la sección 5).
- Distrito 5: 16 plazas (4 en la sección 1 y 12 en la sección 2).

Muchas de estas plazas públicas reservadas se encuentran ubicadas en las inmediaciones de los principales centros de atracción, tales como: Zona industrial Tagleef Industrias (1 plaza), Centro Hospitalario de Alta Resolución (4 plazas), Centro de Salud (1 plaza), Centro Municipal de Deporte y Salud (3 plazas), Polideportivo Municipal (1 plaza), Club del Pensionistas (1 plaza), Casa de la Juventud (1 plaza), Colegio José Garnica (4 plazas), Centro de Mayores (1 plaza), Oficina INEM (1 plaza),.....



Ilustración 6. Aparcamiento para personas con movilidad reducida en C/Real



Ilustración 7. Aparcamiento para personas con movilidad reducida en C/Utrilla

También cuentan con plazas reservadas los principales supermercados de Alcalá la Real que cuentan con parking propio para sus usuarios. En el Mercadona existen 3 plazas, en el supermercado MAXI DIA, 3 plazas y en el Lidl 4 plazas reservadas para personas con movilidad reducida.

Se observa que hay una distribución considerable de plazas en la vía pública, con el fin de ofrecer un aparcamiento adecuado a personas de movilidad reducida según demandas de particulares.

6.1.6. ZONA AZUL

La zona azul en Alcalá la Real lleva vigente desde hace más de diez años, con un funcionamiento correcto, sin variaciones en los viales asignados, que son la C/Real y el Paseo de los Álamos.

Actualmente existen un total de 57 plazas de zona azul, de las cuales 21 se sitúan en la C/Real y 33 en el Paseo de los Álamos, con 1 plaza para personas con movilidad reducida.

El horario establecido para su uso es de lunes a viernes de 9:00 a 14:00 horas. El precio de su uso es 0,60 €/hora, realizándose el pago mediante los controladores situados en estas calles al no existir máquinas expendedoras.

El grado de ocupación diario de estas zonas azules es del 100% en el caso de la C/Real y de en torno al 70% en la C/Álamos, según los datos facilitados por la empresa que los gestiona.



Ilustración 8. Señal informativa de Zona Azul en C/Real



Ilustración 9. Señal informativa de Zona Azul en C/Álamos

6.2. CARACTERIZACIÓN DEL APARCAMIENTO EN LAS VÍAS PÚBLICAS. TOMA DE DATOS IN SITU

En este apartado se realiza un estudio pormenorizado del estado del aparcamiento en las vías de Alcalá la Real, agrupándolas en las secciones de cada distrito.

El inventario del tipo y número de aparcamientos por cada calle se puede consultar en el Anexo 3. Inventario de aparcamientos.

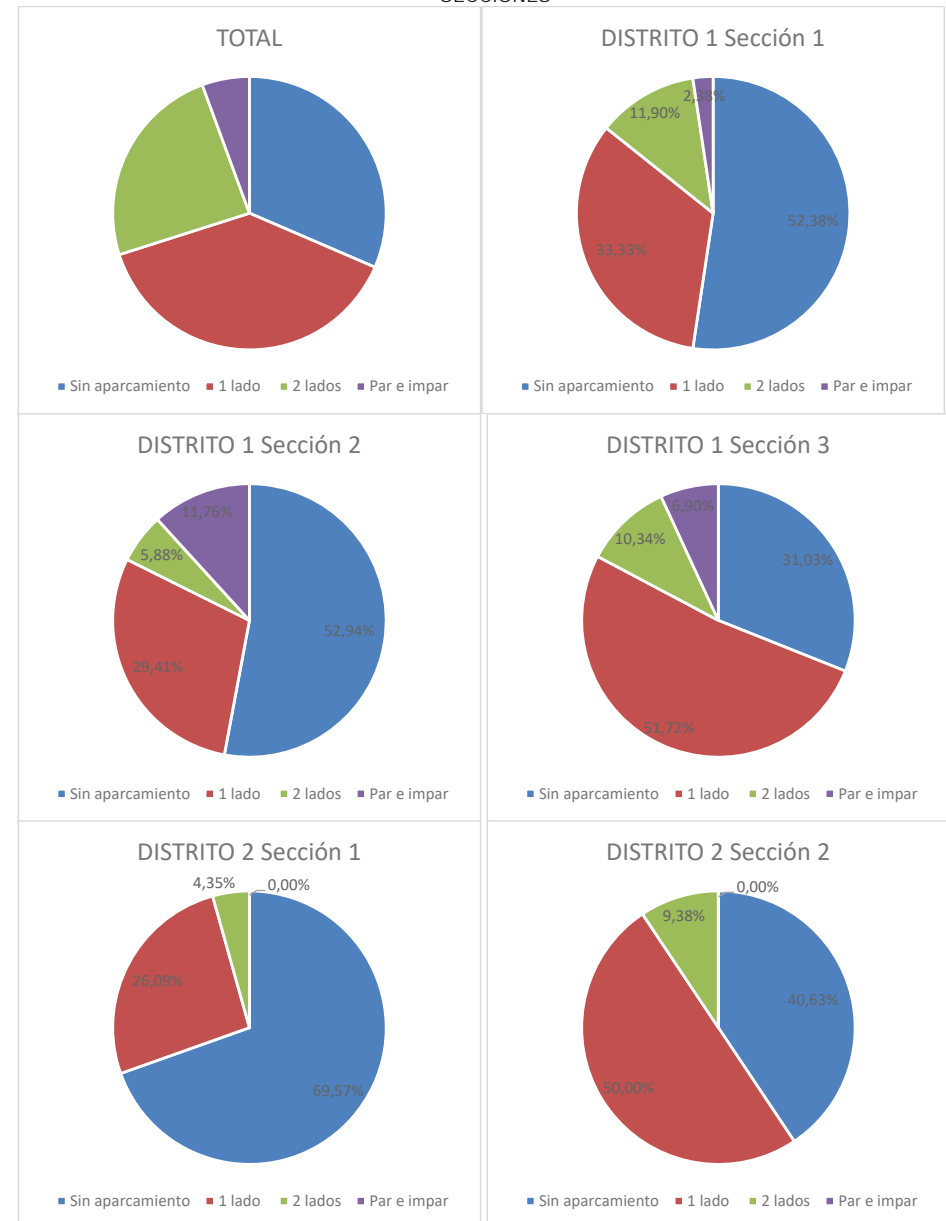
A continuación, se muestran los resultados obtenidos del estudio:

- Gráficas que representan el porcentaje de distribución de aparcamientos por secciones.
- Gráficas que representan el porcentaje de calles con aparcamientos para motos por secciones.
- Gráficas que representan el porcentaje de calles con aparcamientos de bicicletas por secciones.
- Gráficas que representan el porcentaje de calles con aparcamientos de carga y descarga por secciones.
- Gráficas que representan el porcentaje de calles con aparcamientos para personas con movilidad reducida por secciones.

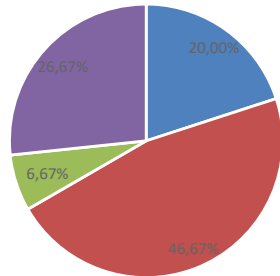
La caracterización del aparcamiento de cada distrito se puede consultar en los siguientes planos:

- Plano 6.2. Caracterización de aparcamiento Distrito 1.
- Plano 6.3. Caracterización de aparcamiento Distrito 2.
- Plano 6.4. Caracterización de aparcamiento Distrito 3.
- Plano 6.5. Caracterización de aparcamiento Distrito 4.
- Plano 6.6. Caracterización de aparcamiento Distrito 5.

DISTRIBUCIÓN EN PORCENTAJE DE CALLES SEGÚN TIPO DE APARCAMIENTOS POR DISTRITOS Y SECCIONES

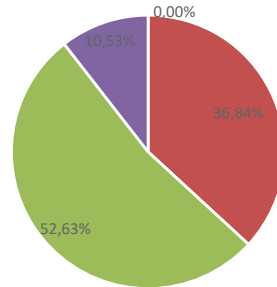


DISTRITO 3 Sección 1



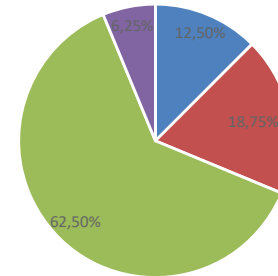
■ Sin aparcamiento ■ 1 lado ■ 2 lados ■ Par e impar

DISTRITO 3 Sección 2



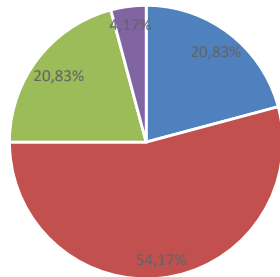
■ Sin aparcamiento ■ 1 lado ■ 2 lados ■ Par e impar

DISTRITO 5 Sección 2



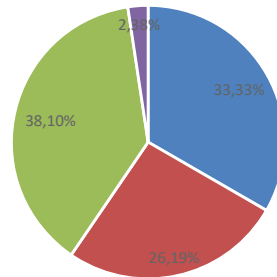
■ Sin aparcamiento ■ 1 lado ■ 2 lados ■ Par e impar

DISTRITO 4 Sección 1



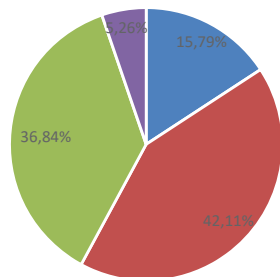
■ Sin aparcamiento ■ 1 lado ■ 2 lados ■ Par e impar

DISTRITO 4 Sección 2



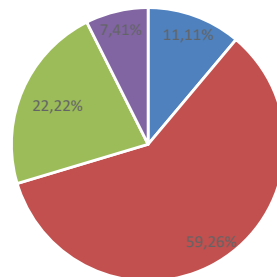
■ Sin aparcamiento ■ 1 lado ■ 2 lados ■ Par e impar

DISTRITO 4 Sección 5



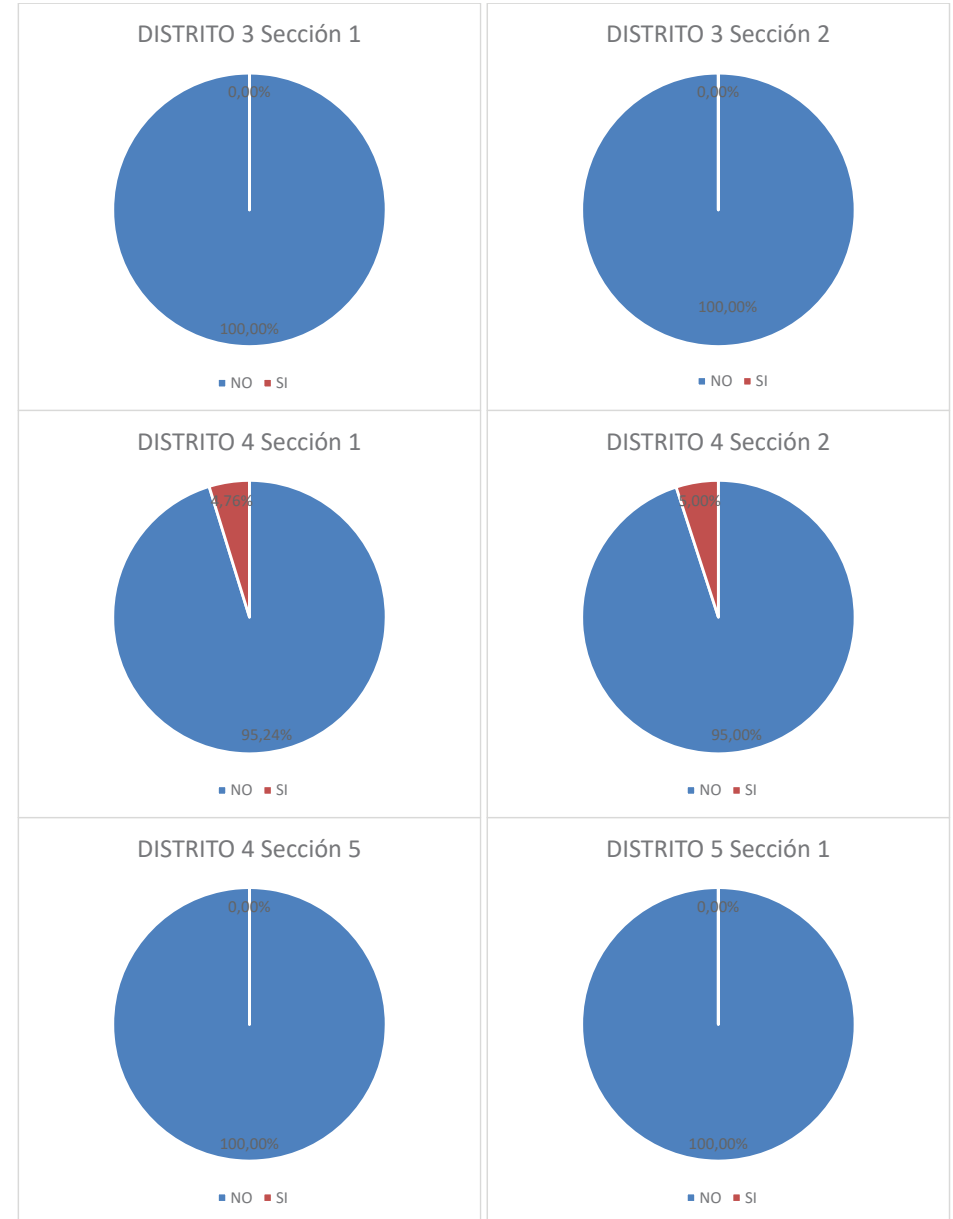
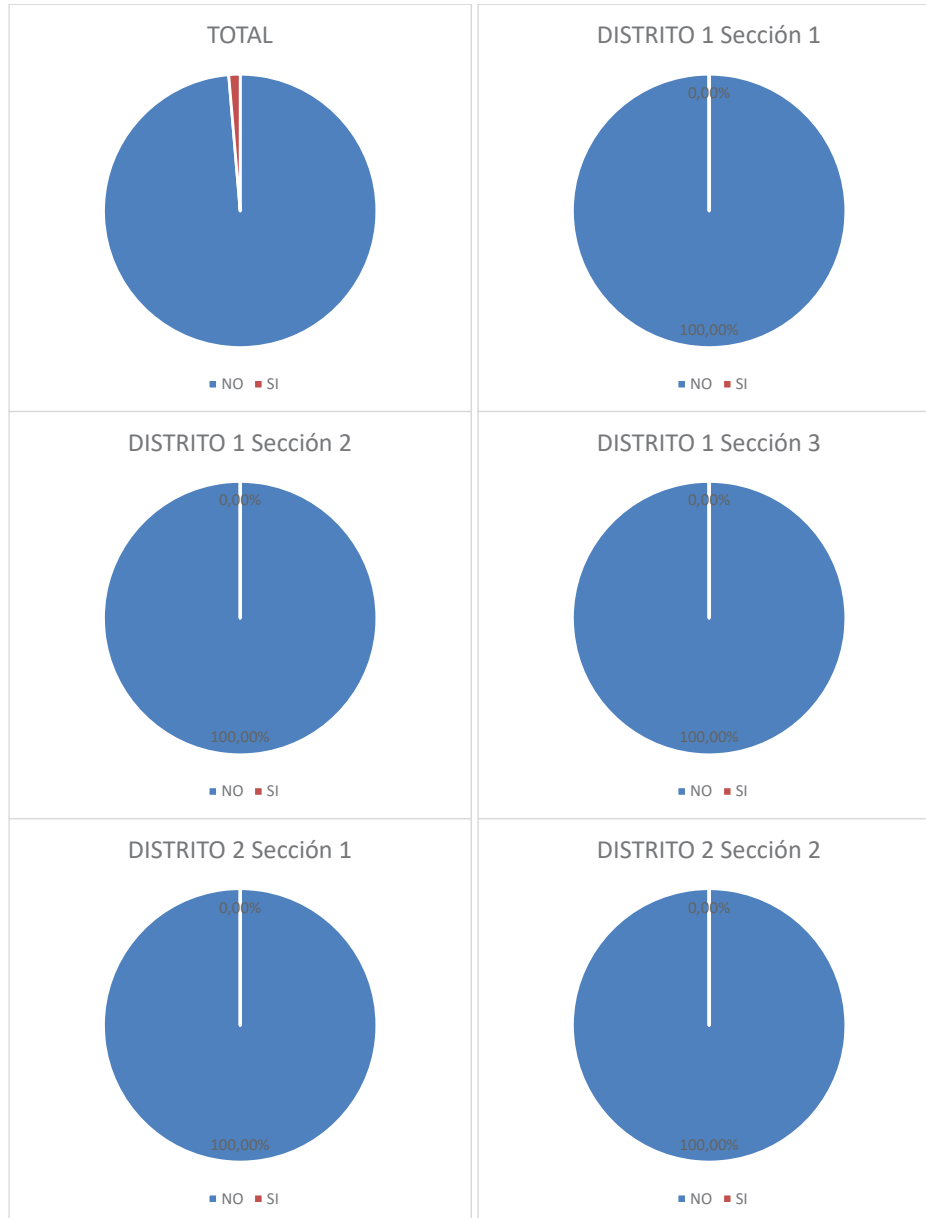
■ Sin aparcamiento ■ 1 lado ■ 2 lados ■ Par e impar

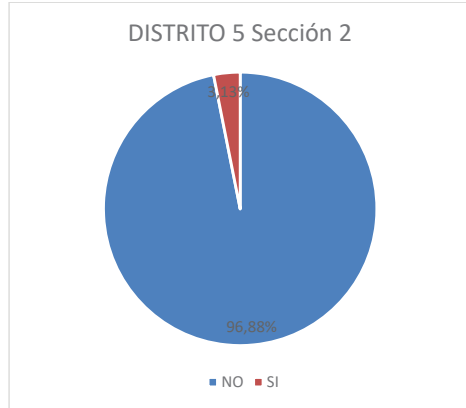
DISTRITO 5 Sección 1



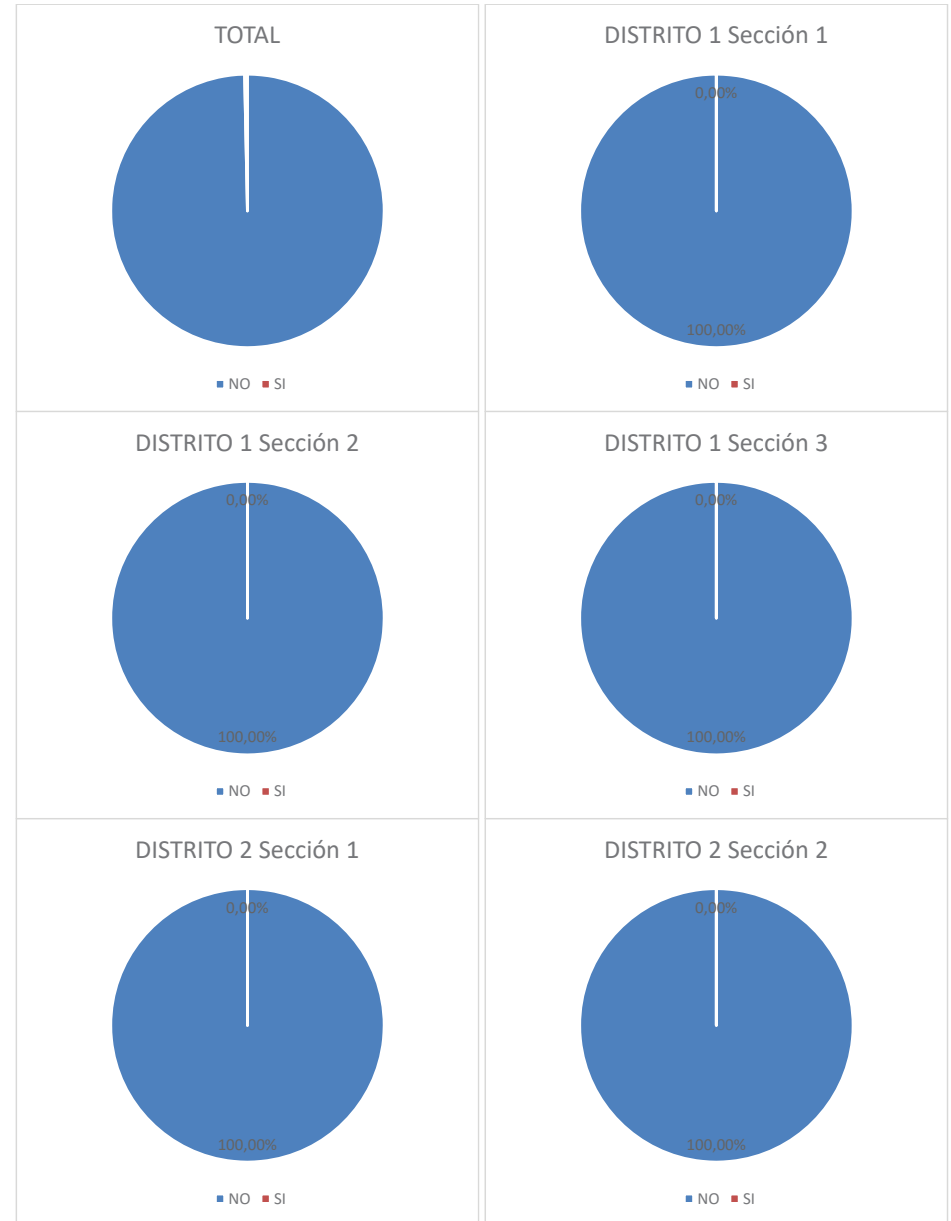
■ Sin aparcamiento ■ 1 lado ■ 2 lados ■ Par e impar

DISTRIBUCIÓN EN PORCENTAJE DE CALLES CON APARCAMIENTOS DE MOTOS POR DISTRITOS Y SECCIONES

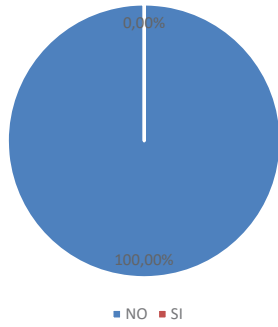




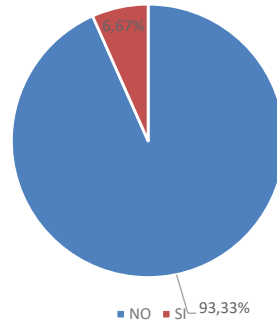
DISTRIBUCIÓN EN PORCENTAJE DE CALLES CON APARCAMIENTOS DE BICICLETAS POR DISTRITOS Y SECCIONES



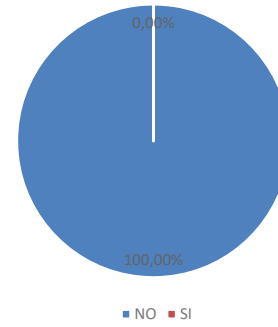
DISTRITO 3 Sección 1



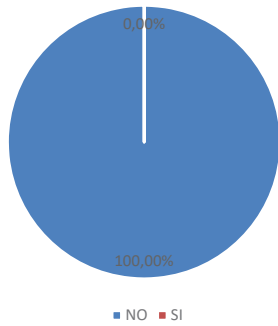
DISTRITO 3 Sección 2



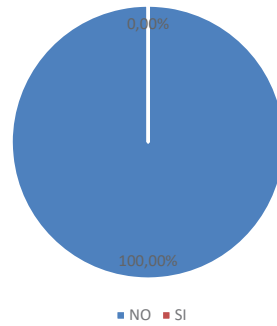
DISTRITO 5 Sección 2



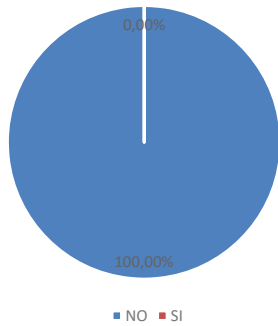
DISTRITO 4 Sección 1



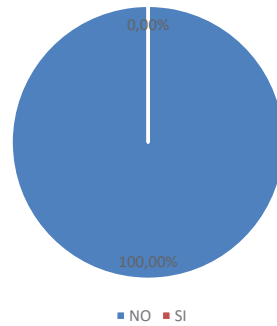
DISTRITO 4 Sección 2



DISTRITO 4 Sección 5



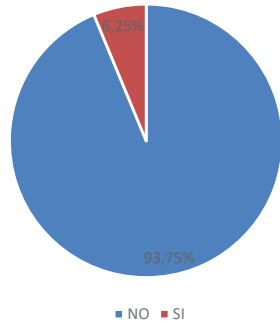
DISTRITO 5 Sección 1



DISTRIBUCIÓN EN PORCENTAJE DE CALLES CON APARCAMIENTOS DE CARGA Y DESCARGA POR DISTRITOS Y SECCIONES

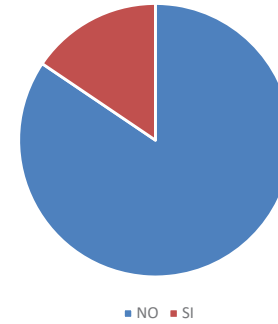


DISTRITO 5 Sección 2

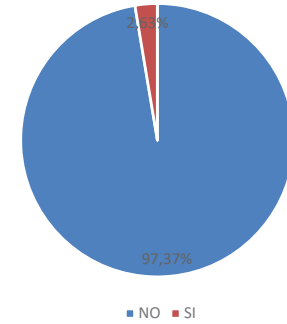


DISTRIBUCIÓN EN PORCENTAJE DE CALLES CON APARCAMIENTOS PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA POR DISTRITOS Y SECCIONES

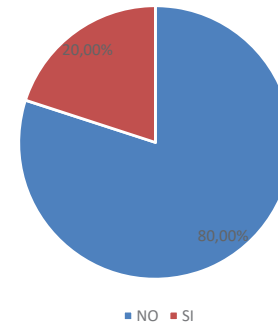
TOTAL



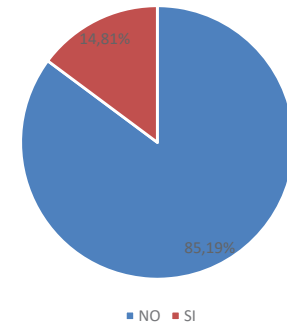
DISTRITO 1 Sección 1



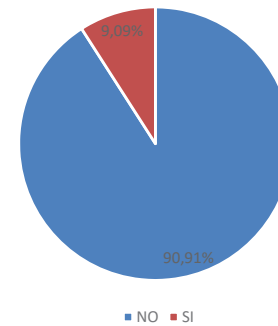
DISTRITO 1 Sección 2



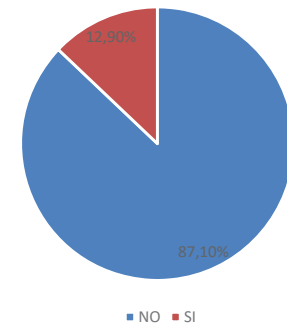
DISTRITO 1 Sección 3



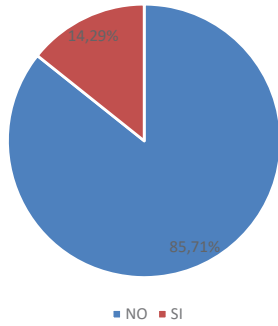
DISTRITO 2 Sección 1



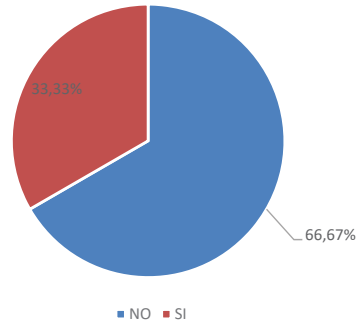
DISTRITO 2 Sección 2



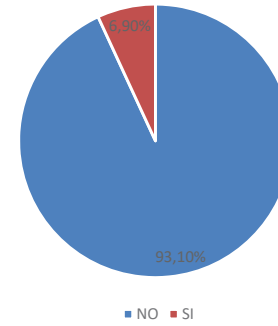
DISTRITO 3 Sección 1



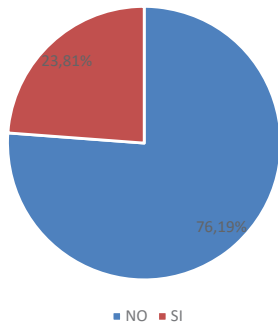
DISTRITO 3 Sección 2



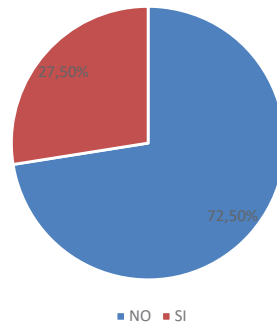
DISTRITO 5 Sección 2



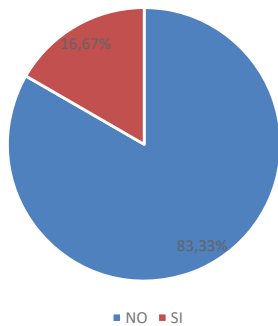
DISTRITO 4 Sección 1



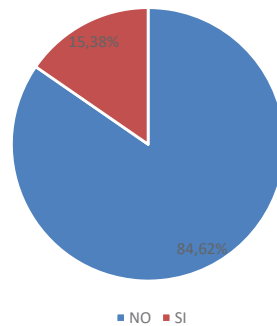
DISTRITO 4 Sección 2



DISTRITO 4 Sección 5



DISTRITO 5 Sección 1



6.3. DEMANDA DE APARCAMIENTO

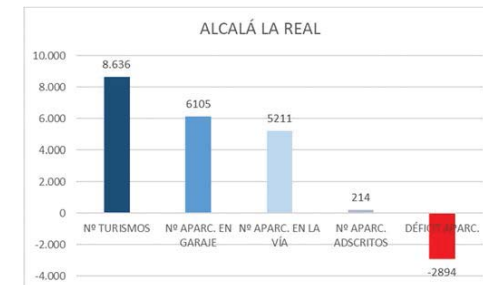
6.3.1. DEMANDA EXISTENTE

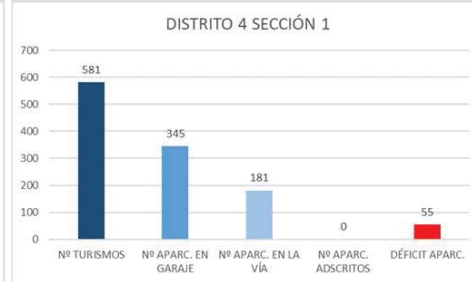
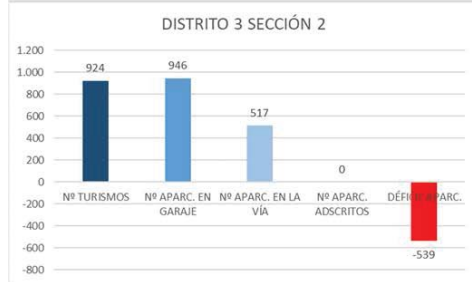
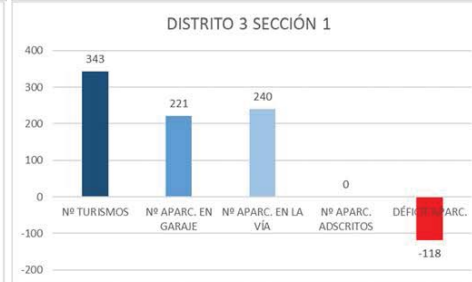
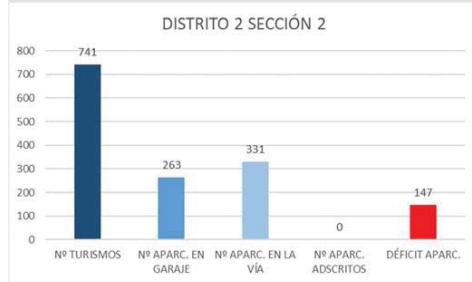
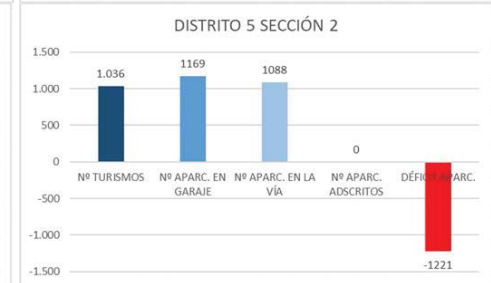
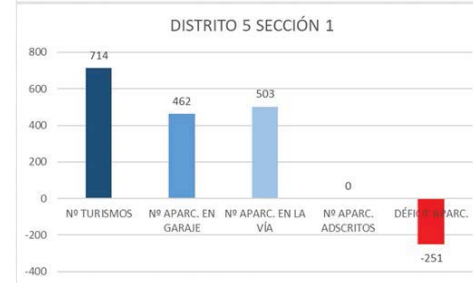
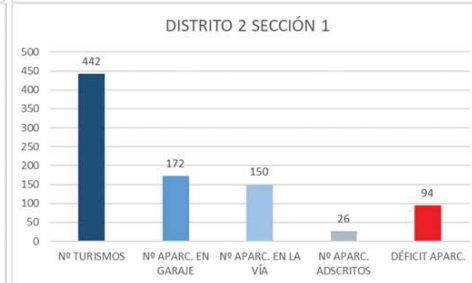
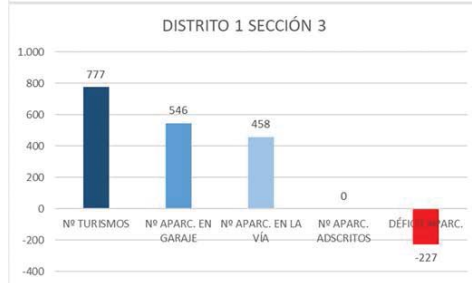
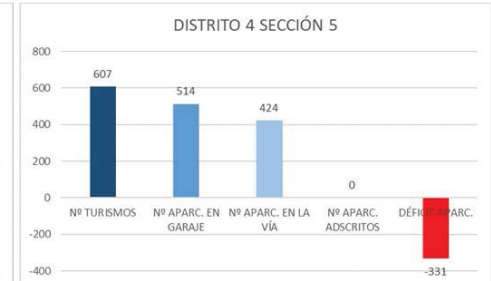
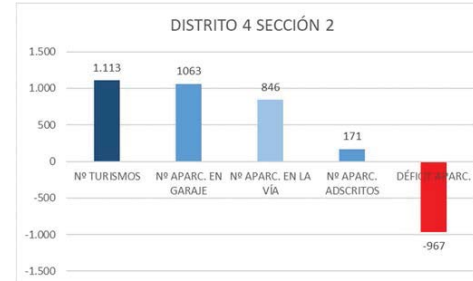
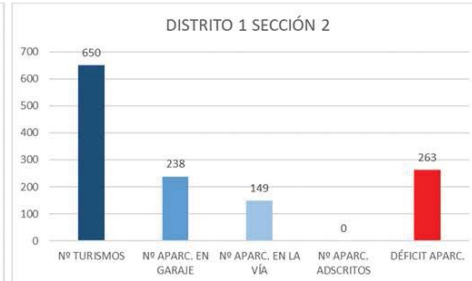
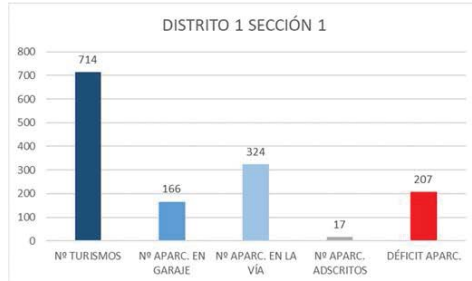
Para calcular la demanda de aparcamiento se ha seguido la siguiente metodología:

- Se ha considerado la división zonal en distritos y secciones según el padrón municipal.
- Se ha considerado la distribución de habitantes en cada una de las zonas anteriores.
- Se ha realizado la asignación del número de turismos por habitante correspondiente a la media de la ciudad.

Se ha considerado como demanda de aparcamiento, la correspondiente a los vehículos existentes distribuidos uniformemente en la población. Esta demanda se considera que tendría que quedar satisfecha por la oferta de aparcamiento en la vía pública y por la oferta de garajes privados o públicos.

Para el análisis de la demanda de aparcamiento se han elaborado tablas segmentadas por distritos y secciones, en las que se indica la demanda, la oferta y el déficit (valor positivo si existe déficit y negativo si hay superávit). Los resultados obtenidos de este análisis se detallan a continuación:





		Nº HABITANTES	Nº TURISMOS	Nº PLACAS INDIVIDUALES	APARC. EN GARAJES MÚLTIPLES HASTA 10	APARC. EN GARAJES MÚLTIPLES DE 11 A 20	APARC. EN GARAJES MÚLTIPLES >20	Nº APARC. EN GARAJE	Nº APARC. EN LA VÍA	Nº APARC. ADSCRITOS	DÉFICIT APARC.	ÍNDICE PMUS (DEF/HAB)	% APARC. PÚBLICO ACTUAL
ALCALÁ LA REAL		17.128	8.636	2414	532	1009	2150	6105	5211	214	-2894	-0,17	0,63
DISTRITO 1		4.244	2.141	554	74	146	176	950	931	17	243	0,06	0,45
DISTRITO 1	SECCIÓN 1	1.415	714	166	0	0	0	166	324	17	207	0,15	0,48
DISTRITO 1	SECCIÓN 2	1.288	650	121	47	41	29	238	149	0	263	0,21	0,23
DISTRITO 1	SECCIÓN 3	1.541	777	267	27	105	147	546	458	0	-227	-0,15	0,59
DISTRITO 2		2.344	1.183	279	67	34	55	435	481	26	241	0,11	0,43
DISTRITO 2	SECCIÓN 1	875	442	100	17	0	55	172	150	26	94	0,11	0,4
DISTRITO 2	SECCIÓN 2	1.469	741	179	50	34	0	263	331	0	147	0,11	0,45
DISTRITO 3		2.511	1.267	351	100	141	575	1167	757	0	-657	-0,27	0,6
DISTRITO 3	SECCIÓN 1	680	343	203	18	0	0	221	240	0	-118	-0,18	0,7
DISTRITO 3	SECCIÓN 2	1.831	924	148	82	141	575	946	517	0	-539	-0,3	0,56
DISTRITO 4		4.561	2.301	691	150	355	726	1922	1451	171	-1243	-0,28	0,71
DISTRITO 4	SECCIÓN 1	1.152	581	169	31	45	100	345	181	0	55	0,05	0,32
DISTRITO 4	SECCIÓN 2	2.207	1.113	176	83	264	540	1063	846	171	-967	-0,44	0,92
DISTRITO 4	SECCIÓN 5	1.202	607	346	36	46	86	514	424	0	-331	-0,28	0,7
DISTRITO 5		3.468	1.750	539	141	333	618	1631	1591	0	-1472	-0,43	0,91
DISTRITO 5	SECCIÓN 1	1.415	714	354	19	62	27	462	503	0	-251	-0,18	0,71
DISTRITO 5	SECCIÓN 2	2.053	1.036	185	122	271	591	1169	1088	0	-1221	-0,6	1,06

Nº habitantes:

Padrón por distritos y secciones

Nº turismos:

Distribución de los existentes entre la población

Nº de placas individuales:

Plazas de aparc. en garajes de 1 ó 2 veh.

Nº aparc. en garajes múltl:

Plazas de aparc. en garajes para varios veh.

Nº aparc. en garaje:

Suma de los anteriores

Nº aparc. en la vía:

Aparcamientos contabilizados en la vía pública

Nº aparc. adscritos:

Plazas de aparcamiento públicas

Déficit aparc.:

Total de turismos menos total de aparcamientos

Índice PMUS:

Déficit de aparcamientos dividido por nº de habitantes

% aparc. público actual:

Nº de aparcamientos en vial y adscritos dividido entre nº de turismos

Tabla 1. Tabla de oferta y demanda de aparcamientos. Fuente: Toma de datos in situ y listado de licencias de vados y entradas de vehículos facilitado por el Ayuntamiento de Alcalá la Real.

6.3.2. ANÁLISIS DE LA DEMANDA DE APARCAMIENTO

En el análisis global hay que destacar que en Alcalá la Real existe un superávit de plazas de aparcamiento, sumando las plazas en garajes privados, las plazas disponibles en la vía pública y las plazas disponibles en aparcamientos públicos. Este superávit se estima en unas 2.900 plazas con respecto a los turismos existentes en la población. No obstante, esta situación no es homogénea en todas las zonas del núcleo, ya que existen zonas donde sí se aprecia déficit.

Cuentan con superávit de aparcamiento las siguientes secciones:

- Sección 2 del Distrito 5:
Se trata de una zona de expansión con viviendas plurifamiliares de nueva construcción. El urbanismo típico de estas zonas, con calles y avenidas anchas, da lugar a una amplia superficie de aparcamiento en las vías públicas. Las viviendas cuentan con superficies importantes de garajes privados. Estas circunstancias facilitan que exista en esta zona un superávit estimado de 1.221 plazas. Esta sección se encuentra alejada del centro, por lo que no suele ser una zona habitual de aparcamiento para las personas que se trasladan a Alcalá la Real desde otras poblaciones.
- Sección 2 del Distrito 4:
Es la sección con mayor número de habitantes de Alcalá la Real. Esta sección se puede dividir en dos partes diferenciadas según su urbanismo. Una parte está constituida por edificaciones residenciales de varias plantas que cuentan con espacios de aparcamiento privado. La otra parte está conformada por viviendas unifamiliares separadas con vías públicas amplias, lo que da lugar a zonas importantes de aparcamiento en superficie. Además, a estas plazas se suman las existentes en el aparcamiento subterráneo de Los Álamos que, entre plazas privadas y públicas, cuenta con 341 aparcamientos. Se estima que en esta sección existe un superávit de 967 plazas de aparcamiento, aunque las disponibles en vía pública se concentran en la zona de casas unifamiliares, la cual se encuentra más alejada del centro, siendo más complicado encontrar aparcamiento en la zona de viviendas plurifamiliares, las cuales se encuentran más próximas o en el mismo centro de la localidad.
- Sección 2 del Distrito 3:
Se corresponde con una zona de viviendas plurifamiliares de varias plantas con superficies de garajes privados. En esta sección se ubica el Centro Municipal de Deportes y Salud, el cual cuenta con una zona de aparcamientos en la vía pública, tanto en la urbanización del propio centro como en las calles colindantes. Estas condiciones facilitan la existencia de un superávit de 539 aparcamientos.
- Sección 5 del Distrito 4:
Sección de características similares a la Sección 2 del Distrito 4, con una zona de viviendas plurifamiliares con aparcamientos privados y otra zona de viviendas unifamiliares separadas con vías públicas anchas que facilitan la existencia de aparcamientos. Tiene un superávit de 331 plazas.
- Sección 1 del Distrito 5:
En esta las calles son más estrechas, lo que da lugar a mayor número de las mismas con aparcamiento solo en uno de los márgenes. Las viviendas de esta zona también cuentan en su mayoría con aparcamientos privados, lo que favorece un superávit de 251 plazas.
- Sección 3 del Distrito 1:

La mayor parte de esta sección está formada por zona de expansión al norte de la localidad, incluyendo la Avenida de Portugal. Al igual que en las secciones anteriores, la presencia de calles anchas y las construcciones residenciales con plazas de aparcamiento privadas favorecen un superávit de 227 plazas. Es la única sección del Distrito 1 con esta situación de superávit.

- Sección 1 del Distrito 3:
La proximidad de esta sección con la Fortaleza de la Mota, y debido a su orografía, hace que su configuración esté formada por un entramado de calles más estrecho y empinado. No obstante, la existencia de calles paralelas y perpendiculares favorece el aparcamiento en, al menos, uno de los márgenes en la mayoría de ellas. Esto, sumado a la existencia de viviendas plurifamiliares con zonas de aparcamiento privado, favorece que exista un superávit de 118 plazas de aparcamiento.

Cuentan con déficit de aparcamiento las siguientes secciones:

- Sección 1 del Distrito 4:
Una parte importante de esta sección está urbanizada en la ladera de Los Llanos, lo que da lugar a una orografía con importantes pendientes. Esta situación favorece una configuración de las calles algo más caótica, con inclinaciones de rasante importantes y calles estrechas. Esto genera que en algunas de sus calles no existan zonas de aparcamiento y, en las que sí existen, el estacionamiento sea posible en uno de sus márgenes. En cuanto a la existencia de aparcamientos privados, en esta sección se aprecia un número muy inferior con respecto a otras secciones con un volumen de población parecido. Estas circunstancias generan un déficit de aparcamiento de 55 plazas.
- Sección 1 del Distrito 2:
Esta sección está formada en gran parte por el barrio conocido como el de Las Cruces. El callejero característico de este barrio destaca por sus pendientes elevadas y estrecheces, con calles peatonales en las zonas más altas. Esta configuración dificulta la existencia de aparcamiento en la vía pública, concentrándose la mayoría de éste en la calle Utrilla. Dado que esta zona se corresponde con una urbanización más antigua y en su mayoría de casas unifamiliares o pisos de pocas plantas, existe poca oferta de garajes privados, por lo que el déficit de esta sección se estima en 94 plazas.
- Sección 2 del Distrito 2:
Esta sección recoge la zona norte del núcleo de Alcalá la Real. Se detecta que para la población que hay registrada en ésta, el número de aparcamientos en la vía pública y el número de garajes privados es muy inferior a las secciones de expansión de la zona sur con poblaciones similares, lo que da lugar a la existencia de un déficit de 147 plazas de aparcamiento.
- Secciones 1 y 2 del Distrito 1:
Las secciones 1 y 2 del Distrito 1 se analizan conjuntamente ya que tienen características muy similares. Se corresponden con la zona del casco antiguo, configurando su trama urbana por la ladera desde la Fortaleza de la Mota hasta la Carrera de las Mercedes. Presenta un urbanismo típico de casco histórico, con calles estrechas, empinadas y viviendas antiguas. Muchas de las calles de esta zona carecen de espacios que faciliten el aparcamiento en la vía pública y la mayoría de viviendas no disponen de garajes privados, por lo que se presentan déficit de aparcamiento importantes, de 207 plazas en la Sección 1 y de 263 en la Sección 2. A esta situación, se suma que en esta zona de la localidad confluyen varios centros

atractores, lo que genera un volumen de personas importante que demandan aparcamiento en esta zona, aparte de los propios residentes. No obstante, el aparcamiento público de Los Álamos se encuentra en las inmediaciones del Distrito 1, el cual suele disponer de plazas libres.

La metodología empleada, aunque puede acercarse a la realidad, no puede ser tenida en cuenta como la distinta distribución de vehículos entre la población, normalmente, en función del poder adquisitivo. Eso provocaría algunos desajustes respecto a lo descrito anteriormente, especialmente en las zonas de mayor poder adquisitivo.

El cálculo del aparcamiento privado existente en cada sección puede ser inexacto al poder existir menos plazas que las definidas por cada una de las licencias otorgadas.

Por tanto, existiendo situaciones favorables y desfavorables para el cálculo realizado, entendemos que los datos obtenidos son válidos como punto de partida, a falta de un registro más eficiente del reparto de vehículos de plazas de aparcamiento privadas.

Lo ideal sería que la mitad de los aparcamientos necesarios estuvieran disponibles, bien en vial, bien en aparcamientos públicos. Sin embargo, hay zonas que difícilmente alcanzarán esta ratio, especialmente en la zona del casco antiguo y norte, por lo que requerirán un mayor esfuerzo respecto al aparcamiento privado.

6.3.3. APARCAMIENTO DE CARGA Y DESCARGA

No se ha detectado una problemática específica con las zonas de aparcamiento de carga y descarga habilitadas.

6.3.4. APARCAMIENTO DE DISUASIÓN

No se ha estimado demanda de este tipo de aparcamiento, ya que aspiran a sustituir a todos los aparcamientos relacionados con los centros de atracción situados en el centro de la ciudad o que se encuentren congestionados.

6.3.5. APARCAMIENTO ILEGAL

El aparcamiento ilegal está unido a la falta de aparcamiento de residentes en aquellas secciones donde se ha constatado déficit de aparcamiento. Según se ha podido comprobar en el capítulo de seguridad vial, la infracción más habitual en cuanto a la movilidad se debe a motivos de estacionamiento.



Ilustración 10. Fotografías de aparcamiento ilegal.

6.4. CONCLUSIONES DEL DIAGNÓSTICO

Del análisis de la información recogida se obtiene un conjunto de conclusiones que darán soporte a las medidas que constituyen el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alcalá la Real. A continuación, se recopilan los aspectos fundamentales obtenidos de estos datos, determinando las fortalezas y debilidades, así como las oportunidades y amenazas, y por último las conclusiones a las que llegamos tras el análisis.

6.4.1. ASPECTOS FUNDAMENTALES

Son aspectos fundamentales que determinarán qué medidas llevar a cabo las siguientes:

- Globalmente no se detecta déficit de aparcamiento, aunque sí existe en secciones del casco antiguo, en secciones de la zona norte y en algunos centros atractores.
- Los centros de atracción ubicados en la zona sur disponen de plazas de aparcamiento suficiente, a excepción de la Estación de Autobuses, el Centro de Salud y el mercadillo, el cual atrae a un volumen de personas tal que las plazas disponibles de las calles aledañas no permiten asumir la demanda.
- No existen aparcamientos de disuasión unidos a un sistema de transporte público eficiente que favorezcan una la reducción del uso de vehículos por la zona centro.
- No se ha detectado un déficit de zonas de carga y descarga.
- La existencia de aparcamientos habilitados para bicicletas, patinetes o motos es testimonial. Esto, unido a la falta de itinerarios habilitados para las bicicletas y patinetes, desincentivan su uso.
- En el artículo 29 del Decreto 293/2009, de 7 de julio, por el que se aprueba el reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía se determina que en todas las zonas de estacionamiento de vehículos en las vías o espacios públicos, de titularidad pública o privada, destinadas a concurrencia pública, se reservará como mínimo 1 plaza para personas con movilidad reducida por cada cuarenta plazas. Se consideran aparcamientos destinados a concurrencia pública aquellos asociados a los centros atractores. En la mayoría de ellos se ha comprobado que existen plazas suficientes.

6.4.2. FORTALEZAS Y DEBILIDADES

Los diversos aspectos que forman parte de la realidad del aparcamiento analizada constituyen elementos favorecedores de las posibles estrategias de consecución de los objetivos de movilidad, a los cuales denominamos FORTALEZAS, o barreras que dificultan la consecución de estos objetivos, en cuyo caso los denominamos DEBILIDADES. Los más destacados son:

FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> • La localidad cuenta con superávit de plazas de aparcamiento, concentradas las zonas de expansión. • El aparcamiento público de Los Álamos se encuentra muy próximo al casco antiguo, el cual padece el mayor déficit de aparcamiento. • Las distancias entre origen y destino dentro de la localidad son pequeñas. • Los principales centros de trabajo se encuentran fuera del casco urbano, lo que favorece el intercambio de estacionamiento en el casco urbano durante el horario laboral. 	<ul style="list-style-type: none"> • El abuso del vehículo particular para acudir al centro agrava la problemática de déficit existente en estas zonas. • A pesar de tener plazas disponibles, la ciudadanía rechaza el uso del aparcamiento de Los Álamos, lo que aumenta la demanda de aparcamiento en las zonas del centro y casco antiguo. • No existe concienciación ni infraestructuras que favorezcan el uso de otros modos de desplazamiento diferentes al coche. • No existe transporte colectivo urbano.

FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> • La mayoría de los centros atractores ubicados fuera del casco antiguo cuentan con aparcamiento suficiente para la demanda que existe 	<ul style="list-style-type: none"> • Los centros atractores ubicados en el centro y casco urbano demandan mayor superficie de aparcamiento en estas zonas.

6.4.3. OPORTUNIDADES Y AMENAZAS

Los diferentes aspectos que forman la realidad del aparcamiento que influyen en la movilidad de Alcalá la Real son elementos o medios oportunos para conseguir los objetivos de movilidad, por lo que los denominamos OPORTUNIDADES, mientras que otros aspectos que suponen una posible causa de riesgo o perjuicio para su consecución, denominándolas AMENAZAS. Los más destacados son:

OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> • La adopción de otros modos de desplazamiento que se están imponiendo en otros municipios, como la bicicleta o el patinete, favorecen la reducción de la demanda de aparcamiento. • Los Fondos Europeos para la Recuperación y Resiliencia contemplan como uno de sus ejes la movilidad sostenible, por lo que se pueden favorecer políticas orientadas a ello. • La sostenibilidad cada vez es más valorada por el ciudadano. • La climatología juega a favor de los modos de transporte a pie, bicicleta o patinete. • Éxito de las políticas sancionadoras en la modificación de hábitos en el uso de los medios de transporte. 	<ul style="list-style-type: none"> • La dificultad que supone cambiar los hábitos adquiridos por la ciudadanía. • La peatonalización o la falta de espacios para el aparcamiento puede desincentivar el comercio en el casco antiguo si no se cambian los hábitos adquiridos por la ciudadanía. • Ausencia de estrategias de la política local para el fomento de la movilidad sostenible.

6.4.4. CONCLUSIONES

Después de analizar los datos obtenidos podemos concluir que es preciso cambiar los hábitos en cuanto a la movilidad de la ciudadanía, incentivar el uso del aparcamiento de Los Álamos e implantar superficies de aparcamiento público en aquellas zonas que se ha detectado déficit de aparcamiento residencial. Para ello se proponen las siguientes actuaciones:

- Fomentar la creación de aparcamientos privados residenciales o bolsas de aparcamiento público en el casco antiguo, para suplir el déficit de aparcamiento residencial detectado y disminuir los hábitos de aparcamiento ilegal.
- Adoptar medidas de incentivo del uso del aparcamiento de Los Álamos para aquellas personas que acuden al centro a realizar gestiones o a consumir en el comercio local.
- Estudiar la implantación de un sistema de transporte público colectivo junto con aparcamientos disuasorios en aquellas zonas donde exista superávit de aparcamiento.

- Establecer zonas azules que estén ligadas a zonas comerciales y administrativas, de forma que se consiga rotación de estacionamientos.
- Reordenar el tráfico y el aparcamiento en aquellas calles estrechas que actualmente son de doble sentido.
- Fomentar modos de desplazamiento más sostenibles que reduzcan el uso de vehículos particulares, los cuales requieren mayores superficies destinadas al aparcamiento.