

**CONVOCATORIA DE CONSULTA PRELIMINAR AL MERCADO
PREVIA A LA LICITACIÓN DE DIVERSOS APARCAMIENTOS EN
RÉGIMEN CONCESIONAL EN LA CIUDAD DE SEVILLA.**

Sevilla, julio de 2021

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	1/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



ÍNDICE.

MEMORIA GENERAL.

ANEXO 1. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD.

ANEXO 1.1. CAPÍTULO 7: APARCAMIENTO PMUS.

ANEXO 1.2. PLANOS DE ZONAS PROPUESTAS.

ANEXO 2. FORMULARIO GENERAL DE LA CONSULTA.

ANEXO 3. FORMULARIO ESPECIFICO DE LA CONSULTA SECTOR FINANCIERO

ANEXO 4. FORMULARIO ESPECIFICO DE LA CONSULTA SECTOR ASEGURADOR.

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31	
Observaciones		Página	2/78	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==			

MEMORIA GENERAL

1. Entidad pública convocante.

La Gerencia de Urbanismo y Medio Ambiente del Ayuntamiento de Sevilla es una agencia pública administrativa local, según lo dispuesto en el art. 85.2 de la ley 7/1985 de Bases de Régimen Local y por adaptación a lo dispuesto en la Ley 5/2010, de 11 de junio, de Autonomía Local de Andalucía.

En particular, de conformidad con sus estatutos (cuya última modificación fue aprobada por el Excmo. Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el 27 de julio de 2018 y publicada por el Boletín Oficial de la provincia de Sevilla. Número 215 Sábado 15 de septiembre de 2018) ostenta la competencia de planificación y ejecución de toda clase de obras necesarias para la renovación, reparación y conservación de equipamientos urbanos, (4.2.b), para la redacción de proyectos técnicos de obras que se ejecuten en aparcamientos, y equipamientos urbanos en coordinación con las otras Áreas municipales competentes, (4.2.m) y para el otorgamiento de concesiones en la vía pública (4.2.n).

Asimismo, de acuerdo con las resoluciones de Alcaldía sobre organización municipal y estructura competencial de áreas dictadas para la corporación 2019, la Gerencia de Urbanismo y Medio Ambiente ostenta competencias para el desarrollo y construcción de aparcamientos en régimen de concesión de obra pública.

La presente Consulta Preliminar del Mercado (CPM) tiene por objeto obtener información de los operadores del mercado, a fin de poder disponer de conocimientos suficientes y necesarios para la más adecuada definición de los pliegos, ante una eventual contratación de la construcción de diversos aparcamientos en régimen de concesión de obra pública en desarrollo de las políticas de movilidad municipales.

Según lo previsto al efecto en el artículo 115 de la Ley de Contratos del Sector Público”, por el que “Los órganos de contratación podrán realizar estudios de mercado y dirigir consultas a los operadores económicos con la finalidad de preparar correctamente la licitación e informar a los citados operadores económicos acerca de sus planes y de los requisitos que exigirán para concurrir al procedimiento (...)”, se convoca la presente Consulta Preliminar del Mercado cuyo procedimiento, necesidad/es tecnológica y formulario, se detallan en la presente memoria y en los Anexos adjuntos.

El Órgano que aprobará la presente consulta, es la Comisión Ejecutiva de la Gerencia de Urbanismo, como Órgano de Contratación de la Gerencia de Urbanismo y Medio Ambiente conforme al apartado 19 de sus estatutos, sin perjuicio de la posibilidad, una vez finalizada la consulta, de optar por cualquier fórmula de actuación que se encuentre excluida de la LCSP.

2. Convocatoria

Se convoca una Consulta Preliminar al Mercado previa a la posible licitación de la construcción de diversos aparcamientos públicos en régimen concesional en el marco de las propuestas de mejora de la movilidad de la ciudad de Sevilla incluidas en las determinaciones del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (en adelantes PMUS) impulsado recientemente por la Dirección General de Movilidad del Ayuntamiento de Sevilla.

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	3/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



La presente convocatoria, supone la asunción por la Administración Municipal de la iniciativa pública de las futuras licitaciones de aparcamientos que en su caso se convoquen sobre las ubicaciones contenidas en el PMUS, siendo inaplicable por tanto el régimen de iniciativa particular para las concesiones de obra pública o concesiones de dominio público contenidas en los art. 247.5 LEY 9/2017, de 8 de noviembre, y 65 del Decreto 18/2006, de 24 de enero respectivamente.

3. Objeto.

El objeto de la presente Consulta Preliminar del Mercado es obtener la información necesaria para preparar un eventual procedimiento de licitación de conformidad con la normativa aplicable de contratación pública, en el marco del desarrollo del PMUS de la ciudad de Sevilla.

Esta Consulta busca promover la participación y el intercambio de información técnica de interés por los operadores económicos activos en el mercado que puedan dar respuesta/s a la necesidad que se describe en el Anexo 1 de esta convocatoria.

Concretamente se pretende que, a partir de los resultados de esta Consulta, el Ayuntamiento de Sevilla disponga del conocimiento sobre las soluciones e interés existentes en el mercado y de información suficiente que le permita la mejor definición de las especificaciones técnicas y funcionales de los eventuales proyectos/alcances a licitar.

4. Participantes.

La convocatoria es abierta y se dirige a personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, si bien se persigue fundamentalmente conocer el posicionamiento previo de los operadores del mercado con solvencia técnica en la promoción y construcción de aparcamientos en régimen concesional de cara a generar una licitación con el mayor nivel de concurrencia posible y que incorpore las prescripciones y innovaciones tecnológicas y de sostenibilidad más interesantes según el estado de la técnica actual.

Se admitirá la presentación de varias respuestas por una misma persona física o jurídica, ya sea individualmente o de forma conjunta con otras.

No obstante lo anterior, a la vista de la pluralidad de aspectos que inciden en una actuación de aparcamientos bajo rasante, y al objeto de promover el enriquecimiento de la futura licitación con las aportaciones de varios sectores del mercado, se formalizará invitación a empresas representativas en varios sectores de interés, identificadas por su volumen de negocio o presencia activa en el mercado, siendo inicialmente invitadas las siguientes entidades:

- A) Sector de la construcción: Al efecto de obtener información de utilidad relativa al contenido técnico y tecnológico, I+D, identificación de costes, medidas correctivas y demás aspectos de interés, se formaliza la invitación a las siguientes empresas representativas:

ACCIONA
FERROVIAL
ACS
MARTÍN CASILLAS
SANDO
SACYR
DIBEIN
EMPARK

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	4/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



GRUPO RUSVEL
INTERPARKING
SABA
AUSSA
ASEPAN

B) Sector financiero: Al efecto de obtener información de utilidad relativa a los requisitos de acceso a la financiación hipotecaria por las futuras licitadoras, se propone formalizar invitación, a las siguientes empresas representativas:

BBVA
SANTANDER
CAIXABANK
SABADELL

C) Sector asegurador: Al efecto de obtener información de utilidad relativa a los instrumentos de aseguramiento más adecuados a los riesgos presentes, se formaliza la invitación a las siguientes empresas representativas:

CORREDURIAS:
MARSH
AON
WILLIS
ASEGURADORAS:
MAPFRE
AXA
GENERALLI

Sin perjuicio de las empresas de los sectores financiero, asegurador y de la construcción, citadas anteriormente con carácter meramente enunciativo y no exhaustivo, podrá presentar respuesta a esta consulta preliminar del mercado cualquier otra entidad de los citados sectores u operador del mercado con solvencia técnica en la promoción y construcción de aparcamientos en régimen concesional.

5. Presentación de respuestas.

La información podrá consultarse en el siguiente enlace de la página Web de la Gerencia de Urbanismo y Medio Ambiente: <https://www.urbanismosevilla.org/>

Para la presentación de las respuestas, los participantes se ceñirán a las siguientes reglas:

- Los participantes deberán formular sus respuestas cumplimentando el formulario que se encuentra en el Anexo 2 de la presente convocatoria. Se podrá acompañar el formulario con la documentación complementaria que se estime oportuna, donde se podrá desarrollar la respuesta con mayor detalle, si bien se ruega atenerse al formulario para facilitar su análisis.
- Las respuestas se enviarán a la siguiente dirección de correo electrónico: consultapreliminaraparcamientos@urbanismo-sevilla.org
- Las respuestas se identificarán con el acrónimo que quedará claramente expuesto en el asunto del correo electrónico.

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	5/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



- Se podrán enviar sucesivas versiones de una respuesta a la consulta, con el mismo acrónimo, pero cada respuesta enviada sustituirá completamente a la anterior. Por ello, la nueva respuesta deberá incluir todo lo que se considere que sigue siendo válido de las anteriores.
- En caso de que una respuesta se presente de forma conjunta por un grupo de personas o entidades, deberá emplearse una única dirección de correo electrónico para los efectos de identificación de la respuesta e interlocución con los participantes.
- La Gerencia de Urbanismo y Medio Ambiente del Ayuntamiento de Sevilla no se obliga a financiar ni a aceptar las respuestas presentadas en esta convocatoria.
- Los costes derivados de la participación en la consulta correrán a cargo de los participantes.

6. Aplicación de los principios de transparencia, igualdad de trato y no discriminación ni falseamiento de la competencia.

La participación en la Consulta Preliminar del Mercado, los contactos mantenidos con los participantes o los intercambios de información se regirán bajo los principios comunitarios de transparencia, igualdad de trato y no discriminación, sin que puedan tener como efecto restringir o limitar la competencia, ni otorgar ventajas o derechos exclusivos en una eventual licitación posterior.

La participación en la Consulta Preliminar del Mercado no otorgará derecho ni preferencia alguna respecto de la adjudicación de los contratos que puedan celebrarse con posterioridad en el ámbito del objeto de esta convocatoria y, como consecuencia de ello, no conlleva ninguna obligación de financiación o aceptación de las respuestas presentadas.

Si se considerara necesario, la Gerencia de Urbanismo y Medio Ambiente del Ayuntamiento de Sevilla podrá contactar con participantes concretos para recabar más información sobre su respuesta a la consulta, aclarar dudas o solicitar demostraciones.

Asimismo, se podrán realizar jornadas informativas, reuniones con los participantes, y cualesquiera otras actuaciones de comunicación y difusión que se estimen oportunas.

Sin perjuicio del empleo de otros canales, toda la información actualizada sobre la consulta estará disponible en el citado sitio Web.

Durante el desarrollo de la consulta se podrá publicar aquella parte de la información intercambiada con los participantes que no revele las respectivas soluciones propuestas por los mismos y garantice el cumplimiento de los principios de transparencia, igualdad de trato y no discriminación. Esta información podrá hacerse pública, a través del sitio Web antes citado, así como mediante jornadas públicas, documentos de información u otros medios destinados a tal efecto por la Gerencia de Urbanismo y Medio Ambiente del Ayuntamiento de Sevilla.

Sin perjuicio de lo anterior, en ningún caso durante el periodo de consultas el órgano de contratación podrá revelar a los participantes del mismo las soluciones propuestas por los otros participantes, siendo las mismas solo conocidas íntegramente por aquel.

Finalizada la consulta, además del informe de las actuaciones realizadas, se podrá publicar con suficiente antelación, la futura o futuras contrataciones que se pretendan convocar fruto

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	6/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



de la consulta, a los efectos de informar al mercado para que pueda preparar las oportunas ofertas con tiempo suficiente, facilitando la planificación y la reducción del riesgo.

7. Plazo y actualizaciones de la Consulta Preliminar del Mercado.

El plazo para la presentación de respuestas comenzará el día siguiente al de publicación de esta Convocatoria en la Plataforma de Contratación del Estado y finalizará el día **31 de octubre de 2021**.

La Gerencia de Urbanismo y Medio Ambiente del Ayuntamiento de Sevilla podrá publicar actualizaciones de las necesidades de la presente convocatoria mediante la publicación de una modificación sobre los Anexos de la misma. Podrá por tanto añadir nuevas necesidades, o reformular las necesidades publicadas fruto de la evolución del propio proceso de consulta al mercado.

Se avisará de estas actualizaciones a todos los que hayan participado hasta ese momento en la consulta a través de la dirección de correo electrónico desde la que se envió la respuesta. Además, se publicarán, al menos, en el sitio Web antes citado.

El cierre de la consulta se determinará para cada necesidad cuando la Gerencia de Urbanismo y Medio Ambiente del Ayuntamiento de Sevilla estime que:

- Dispone de información suficiente sobre las respuestas para esa necesidad como para iniciar un eventual proceso de contratación pública, o
- Considere que tal necesidad no ha generado suficiente interés en el mercado como para mantener la consulta, o
- Considere que la oportunidad de plantear esa necesidad ha pasado.

Se podrá revocar el aviso de cierre de una necesidad en cualquier momento informando de ello por los mismos medios con los que se comunicó su cierre.

8. Resultado de la Consulta Preliminar del Mercado.

La Gerencia de Urbanismo y Medio Ambiente del Ayuntamiento de Sevilla estudiará las respuestas que se presenten y podrá utilizarlas para definir las especificaciones funcionales o técnicas detalladas que se puedan emplear en los procedimientos de contratación que con posterioridad se puedan convocar.

9. Protección de datos personales y confidencialidad.

La Gerencia de Urbanismo y Medio Ambiente del Ayuntamiento de Sevilla almacenará los datos de contacto de los participantes en el procedimiento a los meros efectos de establecer un canal de comunicación con los participantes durante el proceso de Consulta Preliminar del Mercado.

Para asegurar la transparencia del proceso, la disponibilidad de la mayor información posible y el intercambio eficaz de experiencias y opiniones, los participantes harán constar expresamente su conformidad para que la Gerencia de Urbanismo y Medio Ambiente del Ayuntamiento de Sevilla mantenga accesible y actualizada la información necesaria, total o

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	7/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



parcial, sobre sus respuestas, sin perjuicio de aquella que haya sido marcada como confidencial.

Para ello, los participantes indicarán la documentación o la información técnica o comercial de su respuesta que tiene carácter confidencial, no siendo admisible que efectúen una declaración genérica o declaren que toda la información tiene carácter confidencial. Este carácter confidencial protege, en particular, a los secretos técnicos o comerciales y a los aspectos confidenciales de las soluciones.

El contenido de la información incluida en el formulario de los Anexos en ningún caso podrá ser calificado como confidencial y únicamente los adjuntos a ese formulario podrán designarse como tales.

10. Derechos de Explotación de la Propiedad Intelectual e Industrial.

El uso del contenido de las respuestas se limita exclusivamente a su posible inclusión en las especificaciones funcionales o técnicas de un eventual procedimiento de contratación posterior.

11. Contratación pública.

A partir de las ideas de soluciones recogidas como resultado de esta convocatoria, la Gerencia de Urbanismo y Medio Ambiente del Ayuntamiento de Sevilla podrá definir las especificaciones técnicas y/o funcionales, que servirán de base para la definición, con el grado de concreción necesario, del objeto de contratación del correspondiente procedimiento de contratación pública ulterior.

Este eventual procedimiento posterior estará abierto a todas las ofertas que cumplan, en su caso, las condiciones de tal procedimiento, hayan participado o no en esta Consulta Preliminar del Mercado.

Sevilla, en la fecha indicada en el pie de firma

EL DIRECTOR TÉCNICO

Fdo.: Jorge A. Almazán Fernández de Bobadilla

SERVICIO DE CONTRATACIÓN Y GESTIÓN FINANCIERA

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	8/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



ANEXOS

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31	
Observaciones		Página	9/78	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==			

ANEXO 1. MEMORIA DESCRIPTIVA DE LA NECESIDAD

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible 2030 del municipio de Sevilla, (en adelante PMUS), en su *Documento Estratégico (I). Propuestas*, dedica el capítulo 7 a plantear diversas propuestas para resolver los problemas de aparcamiento de las distintas zonas de la ciudad.

Aunque al final de este Anexo se inserta el citado capítulo 7, los documentos del PMUS pueden consultarse en el siguiente enlace Web:

<https://www.sevilla.org/servicios/movilidad/pmus/plan-de-movilidad-urbana-sostenible>

Dentro de las propuestas, el PMUS define una red de aparcamientos públicos mediante rotación, aunque debido al déficit de algunas zonas indica que puedan destinarse algunas plazas a residentes.

Los aparcamientos se desarrollarán mediante el régimen de concesión de obra pública y por tanto el desarrollo y priorización de las distintas localizaciones aconseja conocer previamente el posicionamiento del mercado ante las distintas alternativas y localizaciones posibles.

Por tanto, y aunque en el PMUS se realizan unas propuestas de localización, régimen de funcionamiento y número de plazas, la demanda y las características asociadas a las distintas localizaciones está interrelacionada.

Durante la etapa de redacción del PMUS, diversos interesados han manifestado el interés en concurrir a posibles licitaciones sobre aparcamientos en régimen concesional, estudiando para ello localizaciones concretas.

Aprovechando la figura de la Consulta Preliminar del Mercado, interesa conocer en un procedimiento en concurrencia la posición de todos aquellos operadores del mercado interesados de forma previa a la posible licitación de una o varias localizaciones propuestas en el PMUS.

Por tanto, el objetivo que se persigue con esta Consulta Preliminar del Mercado es conocer del mercado:

- la valoración previa a efectos de interés de las distintas localizaciones estudiadas por el Ayuntamiento.
- la distribución más aconsejable a efectos de la viabilidad económica – financiera de la concesión entre plazas de rotación y plazas para residentes.
- La identificación de los costes presentes y los ingresos previstos en el modelo concesional propuesto.
- las distintas opciones aconsejadas para favorecer la proporción de plazas para residentes en las distintas opciones concesionales.
- las posibles innovaciones de carácter constructivo y tecnológico que se puedan incorporar a la licitación.

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	10/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



- las posibles limitaciones actuales a efectos de concurrencia en materia de solvencia técnica, solvencia económica financiera y características y modalidades del canon de explotación.
- la localización y modalidad concesional más conveniente que consideren los operadores en las siguientes zonas de estudio:
 - o Zona PRADO
 - o Zona TRIANA
 - o Zona ENTORNO CASCO ANTIGUO

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31	
Observaciones		Página	11/78	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==			

ANEXO 1.1 CAPÍTULO 7: APARCAMIENTO PMUS

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31	
Observaciones		Página	12/78	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==			

7. Aparcamiento

7.1. Introducción

Las propuestas que se plantean para resolver los problemas de aparcamiento que se producen en las distintas zonas de la ciudad, son diferentes según el tipo de problemática detectada y, por tanto, están adaptadas a la misma. Así, esta problemática y sus propuestas asociadas se puede agrupar en tres grandes bloques:

- Zonas en las que únicamente se ha detectado un déficit importante de aparcamiento nocturno, correspondiendo básicamente a zonas residenciales en las que sus habitantes, ante la falta de plazas de aparcamiento durante la noche, estacionan en lugares no permitidos, de forma que por la mañana retiran el vehículo, evitando así la situación de infracción en la que se encontraban y utilizándolo para sus desplazamientos. En estos casos, las propuestas van encaminadas a la disposición de mayor número de plazas de aparcamiento para residentes, con el objeto de que éstos puedan dejar estacionados sus vehículos durante el día y utilicen el transporte público u otros modos en sus desplazamientos.
- Zonas con déficit de aparcamiento durante el día debido a que son atractoras de viajes (estudios, trabajo, médicos, compras, etc.), pero que durante la noche no presentan dicho problema. Para estas situaciones las propuestas planteadas tienen el objetivo de disuadir del uso del vehículo privado para acceder a ellas, fomentado por el contrario el uso del transporte público. Entre estas medidas se engloban las de implantación de zonas de estacionamiento regulado en superficie.
- Zonas con déficit de aparcamiento durante el día y la noche, que se corresponde con aquellas que son de atracción de viajes pero que a la vez presentan déficit de aparcamiento para residentes, identificándose esta situación básicamente con el Casco Antiguo de la ciudad. Ante la alternativa de aumentar el número de plazas de aparcamiento en estas zonas con el consiguiente efecto llamada que ello originaría para la entrada a las mismas de mayor número de vehículos, lo que en la práctica incrementaría el actual problema, la otra opción es discriminar en según qué momento del día y bajo qué circunstancias se da ese déficit de aparcamiento, para conseguir paliarlo en aquellos casos en los que realmente sea necesario, como sucede con los residentes, de modo que las medidas planteadas persiguen este último objetivo.

En efecto el Casco Antiguo, que es la zona con mayor atracción de viajes de toda la ciudad, tiene un déficit importante de aparcamiento incluso para los propios residentes, lo cual justifica que, junto con la sección de viario disponible, se establezca en el mismo una zona de tráfico restringido y a su vez se limite el estacionamiento en la vía pública únicamente para los residentes o los vehículos autorizados para acceder. Esto implica que habrá de generarse en el Casco Antiguo una oferta extraordinaria de estacionamientos de rotación para que se puedan utilizar en lugar de los actuales estacionamientos libres en superficie.

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	13/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



Por otra parte, en el diagnóstico también se ha detectado una zona con un elevado déficit de aparcamiento en rotación en el entorno del hospital Virgen Macarena.

En el resto de zonas de la ciudad no se considera necesaria la aplicación de esta medida porque no existe ese déficit tan importante de estacionamiento, no constituyen focos tan importantes de atracción de viajes, ni se va a prohibir acceder o estacionar en la vía pública, más allá de la restricción que supone la zona regulada.

El tipo de propuestas adoptadas en cada caso, hacen ver claramente que éstas van encaminadas a la consecución de un modelo de movilidad basado en modos de transporte sostenibles para la ciudad de Sevilla, en el que se apueste por el uso de transporte público en detrimento del vehículo privado, potenciando a la vez los desplazamientos a pie y en bicicleta, empleando para ello técnicas de penalización del vehículo privado en destino.

7.2. Aparcamientos disuasorios metropolitanos

7.2.1. Justificación y Objetivos

El municipio de Sevilla mantiene fuertes lazos de unión y comunicación con las localidades de su área metropolitana, existiendo una gran población residente en ésta que se desplaza diariamente a la ciudad. Los vehículos movilizados por estos desplazamientos, junto a los que proceden de zonas más externas, suponen el 46% del total de vehículos que soporta el núcleo urbano de Sevilla.

La comarca del Aljarafe, perteneciente a dicha área metropolitana y situada al oeste del término municipal de Sevilla, está formada por una conurbación que en su conjunto reúne cerca de 400.000 habitantes, constituyéndose como uno de los principales generadores de tráfico con destino la ciudad de Sevilla.

Dentro de esta zona, hay que diferenciar entre el Aljarafe Sur, donde encontramos municipios como Mairena del Aljarafe, San Juan de Aznalfarache, Coria del Río y Gelves, cuyos desplazamientos en vehículo privado se realizan principalmente a través de las carreteras A-8058 y A-8057 y que cuentan además con la línea 1 de Metro para acceder a Sevilla, y el Aljarafe Central, con municipios como Bormujos, Castilleja de la Cuesta, Espartinas, Gines, Bollullos de la Mitación, etc, que se comunican con la ciudad de Sevilla a través de la A-49, que presenta una IMD de 117.158 veh/día, muy superior a los registros en la A-8058 y A-8057 que tienen 39.190 y 34.763 veh/día respectivamente (datos de IMD correspondientes al año 2016). Esto permite deducir que la mayoría de los desplazamientos procedentes de la zona Oeste de la ciudad son canalizados a través de la A-49, cuya entrada natural a la misma se realiza por el Puente del Patrocinio.

Por el lado este de Sevilla, la segunda fuente más importante de aportación de vehículos desde el exterior al núcleo central lo constituye la aglomeración urbana de Alcalá de Guadaíra. En efecto, la autovía A-92 que comunica dicho municipio con el de Sevilla, tiene una IMD antes de llegar a Alcalá de Guadaíra de 26.912 veh/día, siendo la IMD en la estación de aforo más cercana a la SE-30 de

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	14/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



59.582 veh/día, de forma que podemos concluir que gran parte del tráfico que accede a Sevilla por la A-92 procede de Alcalá de Guadaíra y de municipios adyacentes.

Otra de las vías de entrada desde la zona este es la A-376, que aglutina la mayor parte de los desplazamientos procedentes de Montequinto y Dos Hermanas, que además cuentan con la línea 1 de Metro y línea C-1 de Cercanías de Renfe respectivamente como transporte público para acceder a Sevilla.

Al Norte y Sur de Sevilla se registran IMD inferiores a las registradas en los casos anteriores en las vías de comunicación con la ciudad.

Por tanto, según lo indicado, queda claro que los principales aportes de vehículos desde el exterior a la ciudad de Sevilla se originan en las aglomeraciones situadas al oeste y este de la misma, de forma que toda iniciativa que se plantee para reducir el tránsito de vehículos dentro de la ciudad debe considerar obligatoriamente actuaciones con las que se reduzca el tráfico de vehículos desde estas dos fuentes principales.

En línea con este último razonamiento, la disposición de amplias superficies acondicionadas situadas en las principales entradas de la ciudad, comunicadas con el centro de la misma u otros puntos atractores de viajes mediante transporte público y vías ciclistas, y que puedan actuar como aparcamientos disuasorios se presenta como una alternativa acertada, si bien la misma debe de complementarse necesariamente con medidas de penalización del estacionamiento en destino, que se desarrollarán más adelante, si se pretende que las mismas resulten exitosas.

En efecto, la implantación de estos aparcamientos disuasorios no alcanzaría el objetivo buscado de reducción del número de vehículos privados que circulan dentro de la ciudad si esta medida no va acompañada de otras con las que se penalice el aparcamiento en su interior.

Así, los objetivos a conseguir con esta propuesta son:

- Reducir la aportación de vehículos que acceden al casco urbano de Sevilla cada día desde su área metropolitana.
- Reducción de tráfico de agitación que se origina por los vehículos que circulan por la ciudad buscando aparcamiento, así como las molestias y situaciones de peligro que provocan los vehículos mal estacionados.
- Facilitar la intermodalidad entre vehículo privado y bicicleta y vehículo privado transporte público.
- Como uso complementario, estos aparcamientos podrían ser utilizados en caso de activación de los planes establecidos con la activación de medidas anticontaminación si procediese, de forma que serviría de lugar de estacionamiento de los vehículos a los que se le hubiera restringido el acceso a la ciudad.

7.2.2. Descripción de la medida

Se proponen los siguientes aparcamientos disuasorios metropolitanos:

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	15/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



Tabla 50. Propuesta de aparcamientos disuasorios metropolitanos

Aparcamiento	Nº Plazas aparcamiento
Puente Patrocinio	3.800
Sevilla Este-Torreblanca	800

Aparcamiento disuasorio metropolitano a la entrada a Sevilla desde la A-49 para vehículos procedentes del Aljarafe.

Como se indica, la zona prevista para este aparcamiento disuasorio se sitúa junto al puente del Patrocinio y dispondría de 95.000 m² de superficie, lo permitiría disponer de hasta 3.800 plazas.

Este aparcamiento se encontraría muy cerca del trazado previsto para las futuras líneas 2 y 4 de Metro de Sevilla.



Figura 112. Propuesta de ubicación para aparcamiento disuasorio metropolitano a la entrada de Sevilla desde la autopista A-49

La principal ventaja de la zona elegida radica en su excelente ubicación dada la proximidad a la que se encuentra respecto a la Autovía A-49, a la que serviría principalmente y a la ronda de circunvalación SE-30. Además, la cercanía del mismo respecto al centro del Distrito de Triana (1,5 km) y centro de La Cartuja (1,7 km), y el hecho de estar conectado con la red ciclista de la ciudad facilitan que, en muchos casos, se pueda realizar a pie o en bicicleta el trayecto final desde el aparcamiento al lugar de destino, fomentándose así la movilidad no motorizada.

Otra ventaja que presenta su ubicación es que ya se está utilizando actualmente como lugar de estacionamiento, por lo que es conocida por muchos de sus potenciales usuarios.

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	16/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



En el vigente PGOU esta superficie está clasificada como de uso Dotacional para Espacios Libres.



Figura 113. Clasificación del suelo según PGOU de la zona propuesta para aparcamiento disuasorio metropolitano a la entrada de Sevilla desde la autopista A-49

Aparcamiento disuasorio metropolitano a la entrada a Sevilla desde la autovía A-92 para vehículos procedentes de Alcalá de Guadaíra y municipios adyacentes.

En este caso, la zona prevista para el aparcamiento disuasorio se encuentra entre los barrios de Sevilla Este y Torreblanca, a 400 m de la estación de cabecera de la futura línea 2 del metro, y dispondría de unos 20.000 m² de superficie y una capacidad de 800 plazas. La clasificación del suelo según PGOU es de uso dotacional.



Figura 114. Propuesta de ubicación para aparcamiento disuasorio metropolitano a la entrada de Sevilla desde la autovía A-92

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	17/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



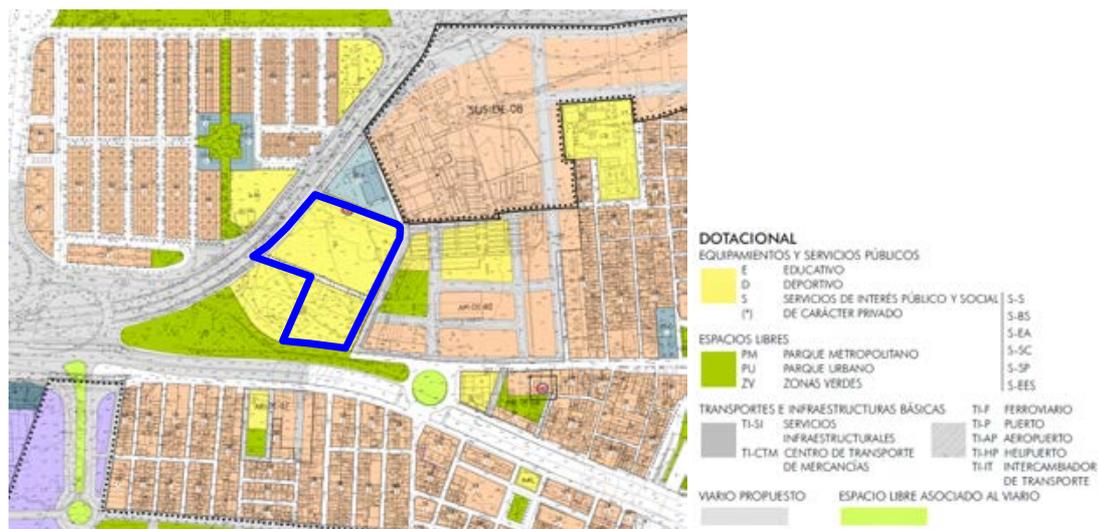


Figura 115. Clasificación del suelo según PGOU de la zona propuesta para el aparcamiento disuasorio metropolitano a la entrada de Sevilla desde la autovía A-92

Su proximidad a la autovía A-92 y a la futura línea 2 de Metro, y el hecho de estar conectada con la red ciclista, hacen de esta ubicación una alternativa muy favorable para conseguir los objetivos propuestos.

En todo caso, para que las dos propuestas de aparcamientos disuasorios cumplan la función para la que están pensados, su puesta en servicio exige la implantación en paralelo de un servicio de transporte público que permita acceder desde el mismo, de forma rápida y económica, a los puntos de destino finales de los desplazamientos de los que se pretende eliminar al vehículo privado como modo de transporte. Para ambos aparcamientos estos requisitos se cumplirán una vez que se pongan en servicio las líneas de metro proyectadas. En caso contrario, es decir, si una que vez estos aparcamientos disuasorios estén finalizados y puestos en servicio, no se han terminado a su vez las obras de las líneas de metro que los apoyan, deberían estudiarse de forma conjunta con la empresa de transporte público urbano las alternativas para comunicar de forma rápida y eficiente dichos estacionamientos con los puntos de destino de sus usuarios.

7.3. Regulación del aparcamiento en superficie

7.3.1. Justificación y Objetivo

Actualmente el Aparcamiento Regulado en Sevilla recibe el nombre de GES (Gestión del Estacionamiento en Superficie) y se encuentra gestionado por AUSSA.

El estacionamiento regulado es una herramienta disuasoria para el uso del vehículo privado en aquellos focos atractores donde se pretende potenciar el uso del transporte público gracias al precio y limitación horaria para aparcar. Esta herramienta permite influir de forma directa en la elección del modo de transporte en los viajes con motivo de movilidad obligada y a su vez favorece la rotación en

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	18/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



entornos comerciales, de servicios, etc. Esto es, para los viajes de movilidad obligada, estudio o trabajo, actividades con una duración que supera normalmente el tiempo máximo de estacionamiento permitido, que sean realizadas en la zona de estacionamiento regulado el usuario se plantea el modo de desplazamiento hasta ese destino ya que se verá condicionado por la restricción de dinero para poder aparcar unido a la limitación de tiempo máximo que no cubre las necesidades del usuario.

En la actualidad se regula el estacionamiento en superficie en varias áreas de Sevilla: **El Arenal, Viapol, Los Remedios, Bami, Luis Montoto, Pirotecnia y Macarena**. Con un total de **6.693** plazas inventariadas (según datos proporcionados por AUSSA a fecha diciembre 2019) lo que supone un 4% de la longitud total de los estacionamientos disponibles en Sevilla (831 kilómetros)

Dentro de las plazas de estacionamiento regulado se distinguen tres tipologías:

Zona MAR (Muy Alta Rotación): en vías públicas en las que se ubican edificios de cualquiera de las administraciones públicas, edificios de oficinas o comercios que generan una gran demanda de estacionamiento para la realización de gestiones o encargos.

Zona Azul (Alta Rotación): en vías públicas en las que existe gran demanda, aunque menor que en las zonas MAR, teniendo características similares.

Zona Verde (Media/Baja Rotación): en vías públicas más alejadas de los edificios antes citados, dentro de la zona regulada. Destinadas preferentemente a los residentes.

TARIFA ROTACIÓN				TARIFA RESIDENTES (CON DISTINTIVO AUTORIZADO)		
	ZONA MAR (Muy Alta Rotación)	ZONA AZUL (Alta Rotación)	ZONA VERDE (Media/Baja Rotación)		ZONA AZUL (Alta Rotación)	ZONA VERDE (Media/Baja Rotación)
35 minutos	0,60 €	0,45€		Día o Fracción	0,90 €	0,35€
60 minutos	1,25 €	0,75€	0,65€	Abono Semanal Lunes/Viernes	3,00 €	1,60€
120 minutos		1,70 €	1,25 €	Sábado	0,00 €	0,00 €
180 minutos			2,00 €	Abono Anual	79,90 €	79,90 €

Figura 116. Tarifas estacionamiento regulado recogidas en la Ordenanza Fiscal 2017 vigentes en 2020.

El horario general es en la zona MAR los laborables de lunes a viernes de 9:00-14:00 horas y el resto de horarios y días aplica la regulación de zona azul y verde, siendo el horario los laborables de lunes a viernes de 9:00-14:00 horas y de 17:00-20:00 horas, sábados de 10:00-14:00 horas, domingos y festivos no se presta servicio.

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	19/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



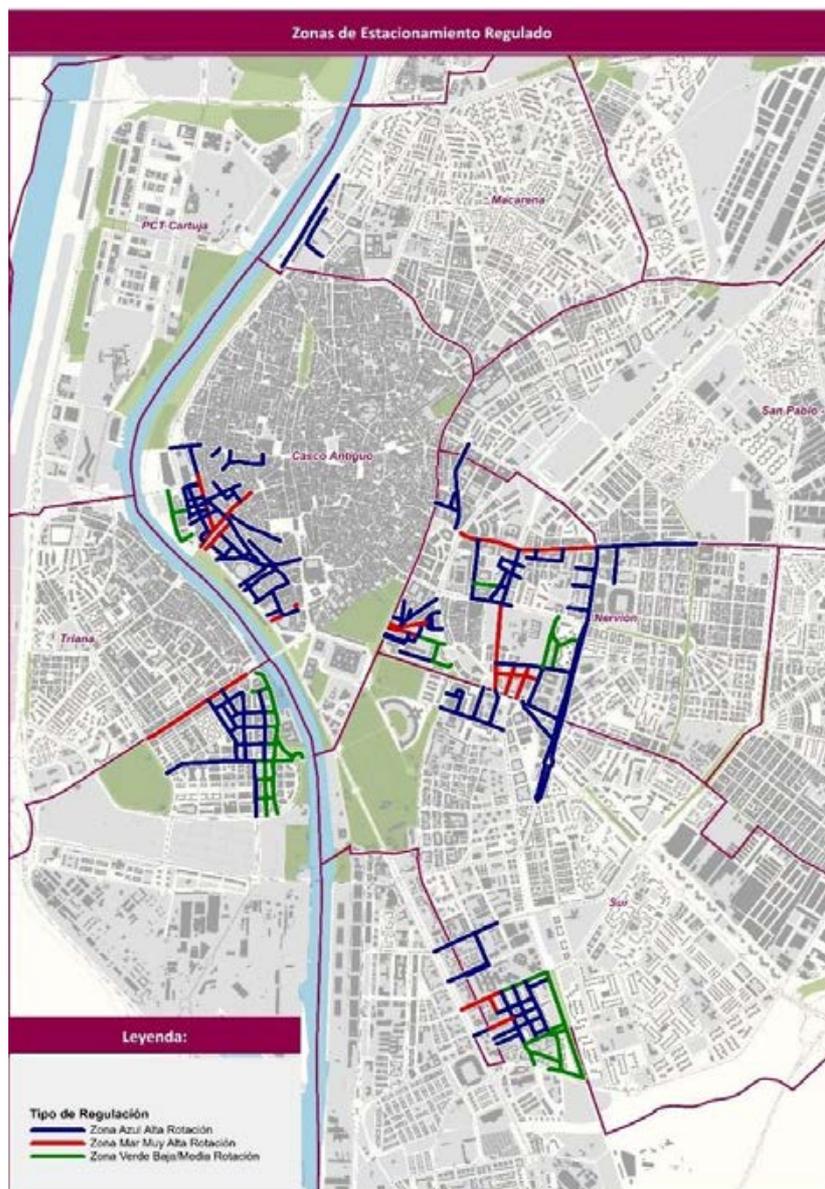


Figura 117. Zonas de estacionamiento regulado en superficie actuales

Uno de los problemas asociados a la actual implantación del Estacionamiento Regulado es el **“Efecto frontera”**. Debido a la falta de continuidad geográfica de las zonas donde está implantado el estacionamiento regulado y al no estar dispuestas de forma concéntrica al foco atractor existen calles donde no existe regulación tarifaria a pocos minutos a pie del centro atractor. Estas vías se convierten en zonas saturadas de aparcamiento con los consiguientes problemas para los residentes de la zona que no encuentran plazas disponibles y para la circulación creando un tráfico de agitación en la búsqueda de aparcamiento.

Otro de los principales problemas de la actual GES es el **control del tiempo máximo** de estacionamiento. Según se recoge en el Artículo 133 de la actual Ordenanza de Circulación de Sevilla,

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	20/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



“la duración del estacionamiento no podrá exceder de la marcada en el tique, y en ningún caso del tiempo máximo especificado para cada zona. Transcurrido este tiempo, el vehículo no podrá ser estacionado en un radio inferior a 250 metros del lugar que ocupaba”. Por cómo están estructuradas las zonas de regulación no es posible controlar que un vehículo aparca fuera de un radio de 250 metros del lugar que ocupaba una vez excedido el tiempo máximo.

Con el ánimo de solventar estos dos grandes problemas que impiden que la actual regulación del estacionamiento en superficie cumpla de manera satisfactoria con su función principal de disuadir del uso del vehículo privado con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos y a su vez generar un escenario que invite al uso del transporte público, se propone una **nueva ordenación y regulación del aparcamiento en superficie orientada** al tipo de usuario (residentes), definiendo una nueva área de servicio que además minimice el efecto frontera y que permita un control efectivo de la duración máxima del estacionamiento. La Gestión del Estacionamiento en Superficie (GES) se configura con el objetivo de servir como un instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible integrando para ello consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación.

7.3.2. Descripción de la medida

En la medida propuesta para la nueva ordenación y regulación del aparcamiento en superficie se propone una nueva delimitación territorial del área de servicio de estacionamiento regulado subdividida a su vez en distintas zonas, así como una propuesta tarifaria del servicio que ayude a disuadir del uso del vehículo privado en los desplazamientos fomentando el estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en superficie para los no residentes o usuarios ocasionales.

Estas propuestas que componen la medida serán desarrolladas en detalle en los siguientes puntos.

7.3.2.1. Propuesta de área de servicio de estacionamiento regulado y división por zonas

En la definición de la delimitación del área de servicio del estacionamiento regulado en superficie (Área GES) se ha buscado minimizar en la medida de lo posible el efecto frontera que se crea entre zonas reguladas y no reguladas, creando una zona con continuidad geográfica y compacta para evitar el tráfico de agitación en las calles adyacentes que no tengan regulación. Para ello se han tenido en cuenta los principales centros atractores de la ciudad considerando su área de influencia, en cuanto al estacionamiento se refiere, entendiendo esta como la distancia máxima a la que un ciudadano estaría dispuesto a estacionar su vehículo para acceder al centro atractor.

Para ello se han calculado las **áreas de influencia isócronas de los centros atractores**, esto es el área desde la cual se puede acceder al centro atractor dentro de un tiempo máximo de desplazamiento a pie de 10-12 minutos lo que equivale a una distancia máxima de 900 metros, distancia asumible a pie desde el lugar de estacionamiento del vehículo. El área de influencia isócrona es un método mucho más preciso y fiel a la realidad que el área de influencia circular, ya que considera el desplazamiento a pie sobre viario teniendo en cuenta las barreras urbanas, zonas despobladas, accidentes geográficos...

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	21/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



Los centros atractores considerados para el análisis son los recogidos en la siguiente tabla:

Tabla 51. Principales centros atractores de Sevilla

Tipo	Macrozona	Zona	Denominación	ID
Educativo	Casco Antiguo	8	Facultad de Bellas Artes	1
Educativo	Casco Antiguo	9	Rectorado y facultades de Filología, Geografía e Historia	2
Educativo	Macarena	10	Facultades de Enfermería, Fisioterapia, Podología y Odontología	3
Educativo	Macarena	11	Facultad de Medicina	4
Educativo	Macarena	17	E.U. de Enfermería Cruz Roja	5
Educativo	Nervión	29	Facultades de Económicas y Empresariales, Filosofía, Psicología, Turismo y Finanzas	6
Educativo	Nervión	33	Centro Internacional	7
Educativo	Sur	37	Centro Universitario EUSA	8
Educativo	Sur	39	E.U. Enfermería "Virgen del Rocío"	9
Educativo	Sur	40	Facultades de Ciencias de la Educación, Ciencias del Trabajo y Derecho	10
Educativo	San Pablo - Santa Justa	25	Centro Asociado de la UNED	11
Educativo	Palmera - Bellavista	73	Facultades de Biología, Farmacia, Física, Matemáticas y Química y ETS de Arquitectura, Ingeniería Edificación e Ingeniería Informática	12
Educativo	Palmera - Bellavista	125	Universidad Loyola Andalucía	74
Educativo	PCT Cartuja	82	Facultad de Comunicación y ETS Ingeniería	13
Educativo	PCT Cartuja	83	Universidad Internacional de Andalucía	14
Educativo	Los Remedios	95	Escuela Politécnica Superior	15
Educativo	Exterior	0	Universidad Pablo de Olavide	16
Sanitario	Casco Antiguo	4	Clínica Nuestra Señora de Aránzazu	17
Sanitario	Macarena	17	Hospital Victoria Eugenia de la Cruz Roja Española	18
Sanitario	Macarena	11	Hospital General Universitario Virgen Macarena	19
Sanitario	Norte	15	Hospital Provincial de San Lázaro	20
Sanitario	Nervión	32	Hospital San Juan de Dios de Sevilla	21
Sanitario	Nervión	28	Clínica Santa Isabel	22
Sanitario	Sur	45	Hospital Quirón Sagrado Corazón	23
Sanitario	Sur	79	Hospital Quirón Sagrado Corazón	24
Sanitario	Sur	39	Hospital General Universitario Virgen del Rocío	25
Sanitario	Palmera - Bellavista	73	Hospital Duques del Infantado	26
Sanitario	Palmera - Bellavista	141	Hospital General Universitario Virgen de Valme	27
Sanitario	Palmera - Bellavista	72	Hospital Fátima	28
Sanitario	Palmera - Bellavista	78	Hospital Santa Ángela de la Cruz	29
Sanitario	Palmera - Bellavista	75	Hospital Fremap Prevención y Rehabilitación	30
Sanitario	Triana	90	Hospital Quirón Salud Infanta Luisa	31
Deportivo	Palmera - Bellavista	75	Ciudad deportiva del Real Betis Balompié	40
Deportivo	Palmera - Bellavista	124	Ciudad deportiva del Sevilla	41
Deportivo	Palmera - Bellavista	75	Estadio "Benito Villamarín "	42
Deportivo	Nervión	36	Estadio "Ramón Sánchez Pizjuán"	43
Deportivo	PCT Cartuja	80	Estadio olímpico de la Cartuja	44
Administrativo	Casco Antiguo	7	Agencia Estatal de Administración tributaria	48
Administrativo	Casco Antiguo	8	Ayuntamiento de Sevilla	49

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	22/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



Tipo	Macrozona	Zona	Denominación	ID
Administrativo	Casco Antiguo	118	Consorcio De Transportes Del Área De Sevilla	50
Administrativo	Nervión	29	Juzgado de Primera Instancia	51
Administrativo	Nervión	29	Juzgado de Violencia sobre la Mujer	52
Administrativo	Nervión	29	Tribunal Superior de Justicia	53
Administrativo	Palmera - Bellavista	71	Delegación de Hacienda	57
Comercial	Nervión	29	Centro Comercial Viapol Center	61
Comercial	Nervión	35	El Corte Inglés Nervión (C/ Luis Montoto)	62
Comercial	Nervión	36	Centro Comercial Nervión Plaza	63
Comercial	Sur	126	Alcampo Sevilla	64
Comercial	Distrito Norte	109	Carrefour Macarena	65
Comercial	San Pablo - Santa Justa	22	Centro Comercial y Media Mark El Mirador de Santa Justa	66
Comercial	San Pablo - Santa Justa	24	Centro Comercial, Hipercor y Toysrus Los Arcos	67
Comercial	Este - Alcosa - Torreblanca	58	MercaSevilla e Hipercor Sevilla Este	68
Comercial	Este - Alcosa - Torreblanca	60	Centro Comercial y Carrefour San Pablo	69
Comercial	Este - Alcosa - Torreblanca	70	Alcampo y centro comercial AlEste	70
Comercial	Palmera - Bellavista	124	Carrefour y centro comercial Montequinto	71
Comercial	Palmera - Bellavista	125	Centro Comercial Lagoh Palmas Altas	72
Comercial	PCT Cartuja	84	Torre Sevilla	73

Aparte de los centros atractores anteriores se ha considerado todo el Casco Antiguo de Sevilla como un gran centro atractor por su reconocimiento oficial como **Centro Comercial Abierto (CCA)** de Andalucía concedido en 2013 por la Junta de Andalucía.

Se ha realizado un mapa de calor, en el que los colores más cálidos muestran zonas con mayores solapes de áreas de influencia isócronas de distintos centros atractores, lo que indica que esas zonas tendrán una mayor demanda de estacionamiento. En la figura siguiente se observa hasta donde debería llegar la delimitación del área de estacionamiento regulado la cual debería incluir las zonas con mayores solapes, es decir las correspondientes a los colores rojo, naranja y amarillo.

Este estudio se completa analizando el mismo concepto de solapes de isócronas pero esta vez observando los barrios con mayor solape, de esta manera se podrá delimitar con mayor exactitud el área de servicio GES y la subdivisión en zonas que permita el control de la duración máxima del estacionamiento. Los barrios considerados tienen como base la división recogida en el portal de descargas de información geográfica de la Junta de Andalucía, IDE Andalucía, adaptándola para respetar lo máximo posible las macrozonas correspondientes a los Distritos de la ciudad.

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	23/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



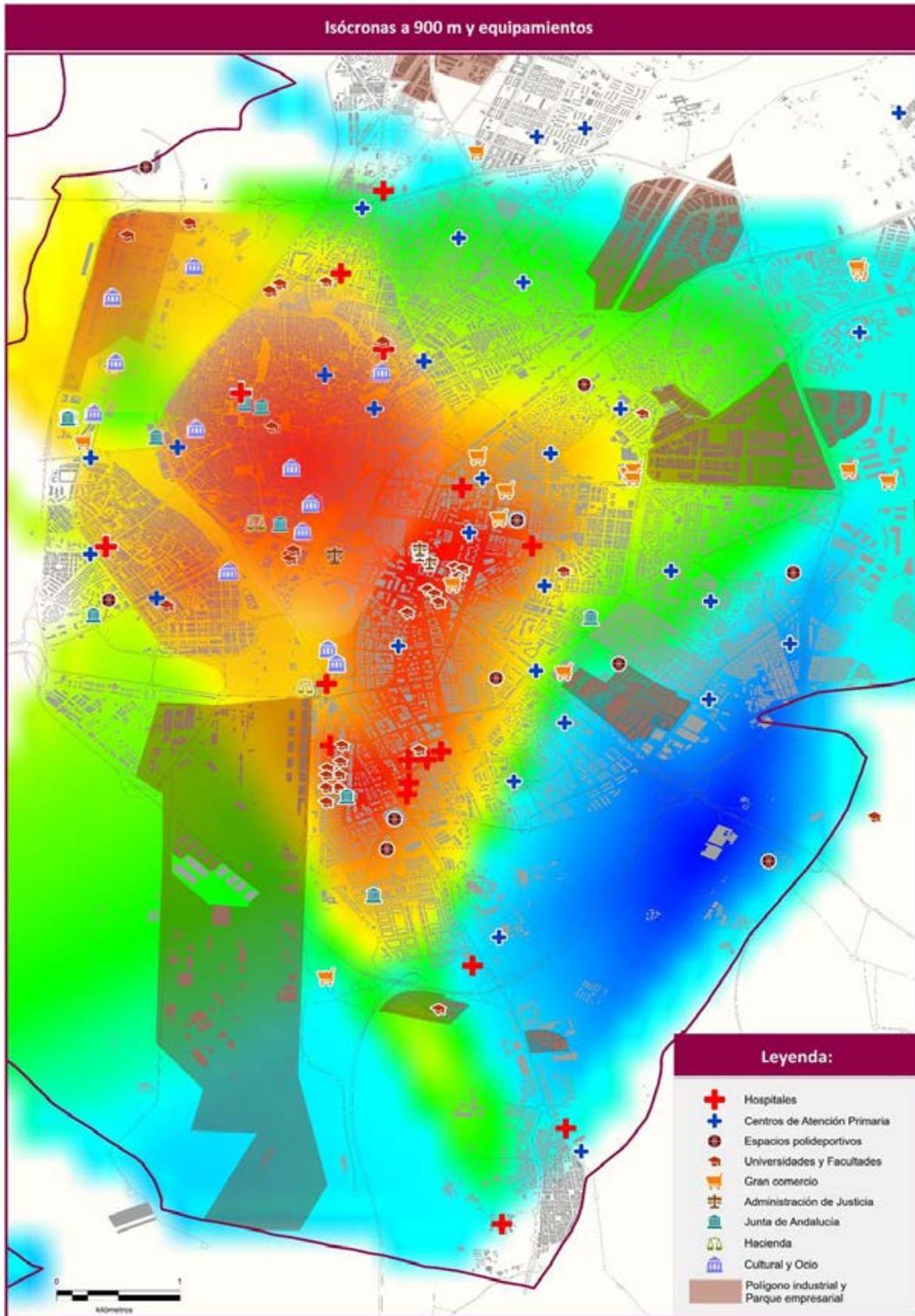


Figura 118. Mapa de calor de las zonas de demanda de estacionamiento según área de influencia isócrona de los centros atractores

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	24/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



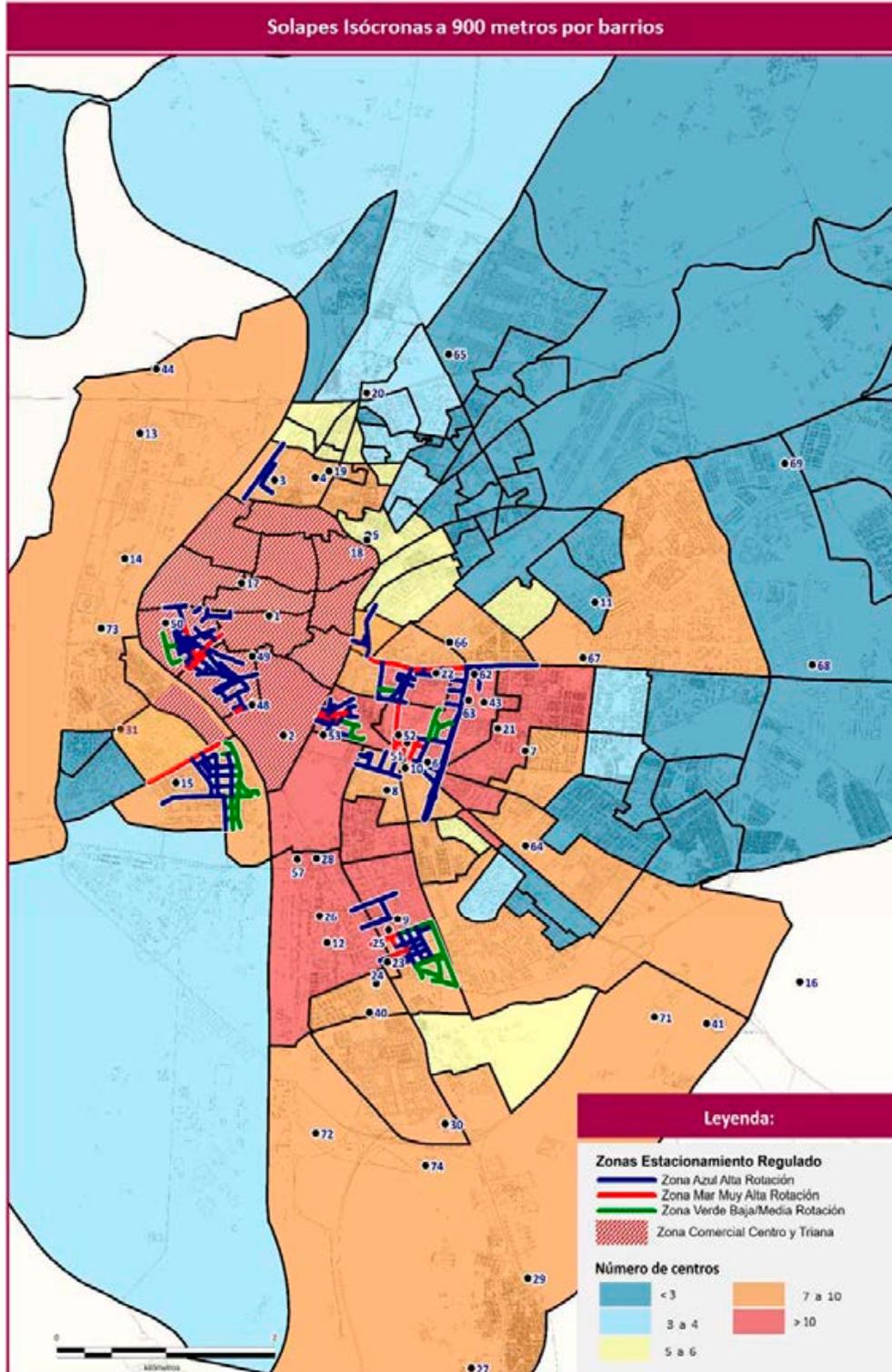
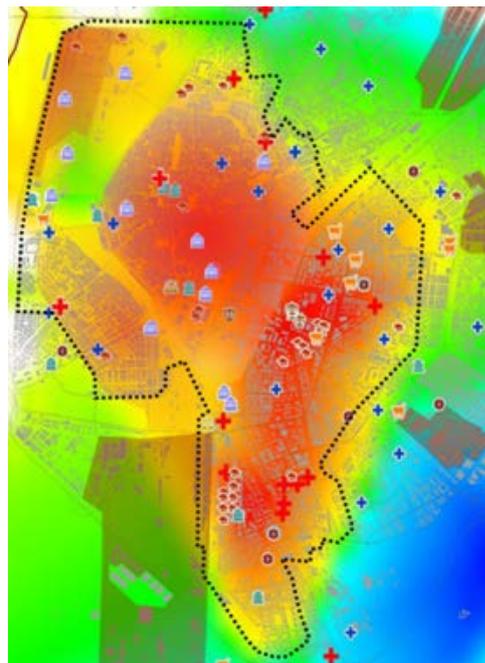


Figura 119. Número de solapes por barrio de las áreas de influencia isócrona de estacionamiento desde centros atractores

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	25/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



De los análisis anteriores, y con el objetivo de delimitar una zona compacta y con continuidad geográfica que evite los problemas del modelo de zona de estacionamiento regulado actualmente en funcionamiento, deberían de tenerse en cuenta de cara a la definición de las futuras nuevas áreas de servicio GES, aquellos barrios con la influencia de cuatro o más centros atractores (barrios asignados con los colores rojo, naranja o amarillo) o aquellos que aun teniendo una menor influencia de centros se encuentren rodeados de barrios de mayor influencia con la intención de crear un área compacta y evitar la saturación de estas zonas.



En aquellos barrios con una superficie muy extensa y zonas con poca densidad poblacional, deberá de considerarse la parte del barrio más próxima a los centros atractores teniendo en cuenta el mapa de calor que muestra la demanda de estacionamiento según área de influencia isócrona de los centros atractores.

La propuesta de subdivisión del área de regulación GES en zonas deberá de tener como base la división por barrios de Sevilla antes mencionada, respetando las macrozonas correspondientes a los distritos y teniendo en cuenta las vías principales de la ciudad como ejes de división entre zonas.



Hay que señalar que, aunque el Casco Antiguo y Casco Histórico de Triana se han incluido en la división por zonas del área tendrá un tratamiento especial en cuanto a políticas de estacionamiento con la futura implantación la Zona de Tráfico Restringido, además de incluir 3 zonas que actualmente son parcialmente peatonales y con tráfico restringido a residentes, carga y descarga, transporte público, etc. (Alfalfa, Santa Cruz y San Bartolomé).

Dado que la gestión de estacionamiento en superficie (GES) es un servicio que se presta en régimen de concesión, el análisis llevado a cabo debería de servir como base a la hora de abordar, en el momento en que finalice la actual concesión, la redacción del futuro Pliego de Prescripciones Técnicas que rija el contrato de gestión del servicio público de ordenación y regulación de los aparcamientos en superficie.

En este sentido, el nuevo contrato debería de contemplar las previsiones y flexibilidad necesarias para que la implantación de dichas zonas se pueda ejecutar por fases atendiendo a la programación que se establezca, y/o su vinculación con el cumplimiento de otros hitos, como la puesta en servicio de líneas de transporte público de alta capacidad u otros que justificasen la reordenación del

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	26/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



estacionamiento regulado en superficie de determinadas zonas, no debiendo de entenderse la propuesta analizada en este apartado como una propuesta de implantación inmediata ni indivisible, sino modulable en el tiempo y en su extensión atendiendo a los factores que finalmente se establezcan.

En los siguientes documentos del Plan se analizará no obstante la periodificación temporal de las medidas propuestas, estableciéndose de este modo tanto la oportunidad de la entrada en vigor, total o parcial, de las distintas propuestas en el tiempo, como su posible vinculación al cumplimiento de otros hitos, todo ello dentro del marco establecido para el cumplimiento de los objetivos recogidos en el presente Plan de redistribución del reparto modal a favor de otros modos de transporte más sostenibles y reducción de emisiones contaminantes.

En este sentido, la puesta en servicio de futuras líneas de Metro serán considerados como posibles hitos de referencia a la hora de abordar la planificación en la implantación y/o reordenación de las zonas de estacionamiento regulado en superficie como elemento de apoyo para reforzar el trasvase de usuarios del modo vehículo privado al modo transporte público en aquellas zonas donde los análisis den como resultado la existencia de una red alternativa de transporte público suficiente y de calidad para dar respuesta a las necesidades de desplazamiento como consecuencia de los viajes atraídos y/o generados por las zonas de transporte afectadas.

7.3.2.2. Propuesta de regulación del aparcamiento en superficie y tarifas del servicio.

Una vez establecidos los criterios para la delimitación del área de gestión de estacionamiento en superficie (Área GES) y su subdivisión por zonas/barrios, se propone un cambio en la concepción de la regulación del aparcamiento en superficie orientándola hacia los residentes. De esta manera se distinguirá entre plazas de estacionamiento regulado para residentes y no residentes, distinguiendo los siguientes tipos de plazas:

- **Plazas verdes:** Destinadas a los residentes que podrán estacionar sin límite de tiempo dentro de su barrio/zona. El resto de usuarios podrán estacionar durante un tiempo máximo de dos horas. Alcanzado este máximo, no podrán volver a estacionar en la misma zona hasta que no haya transcurrido una hora desde la hora de fin del estacionamiento.
- **Plazas azules:** Destinadas a los usuarios no residentes que podrán estacionar un máximo de cuatro horas, una vez alcanzado el tiempo máximo no se podrá volver a estacionar en la misma zona hasta transcurrido una hora desde la hora fin del estacionamiento. Los residentes podrán estacionar en las zonas azules dentro de su barrio en la última hora del servicio.
- **Ámbitos Diferenciados:** Espacios territoriales que, por sus peculiares características, hacen aconsejable permitir el estacionamiento por un tiempo superior al general y precisan de una regulación diferenciada. Se podrán crear Ámbitos Diferenciados para uso disuasorio en espacios caracterizados por encontrarse fuera de zonas de alta ocupación residencial o rotacional, pero que presentan una fuerte demanda de estacionamiento.

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	27/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



La **distribución de las plazas** se hará en función de la tipología de las distintas zonas/barrios y con objeto de adecuar la oferta y la demanda de plazas destinadas preferentemente a los residentes, se establece como norma general que el porcentaje mínimo de plazas verdes será del 75% del total de las plazas de estacionamiento regulado disponibles en cada zona/barrio, número que se contrastará con el número de autorizaciones de residentes recibidas con el fin de adecuar oferta y demanda, pudiendo variar dicho porcentaje en función de ello.

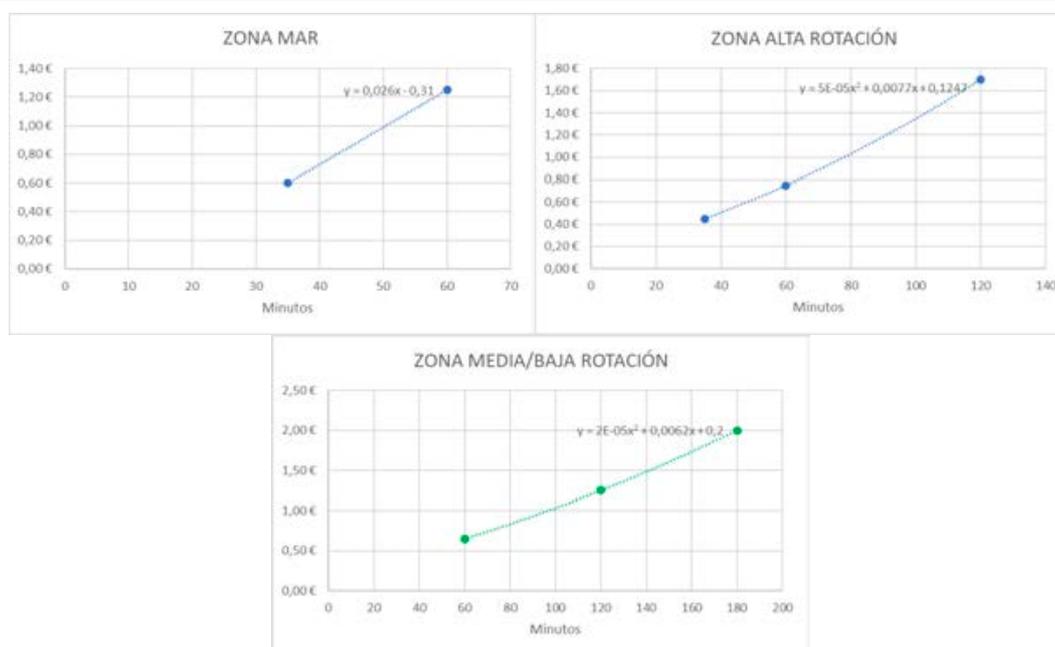
La **ubicación de las plazas** azules será en las vías principales y en las que rodeen los centros atractores mientras que las plazas verdes estarán ubicadas en vías locales que dan acceso a los residentes con el fin de minorizar el tráfico de agitación en la búsqueda de estacionamiento.

En cuanto al **horario de regulación del estacionamiento** se propone unificarlo en todas las zonas del área GES (actualmente la zona de Bami tiene un horario diferente al resto de zonas por petición vecinal para evitar el problema de los aparcacoches ilegales). Se plantea el siguiente horario general del servicio de regulación, laborables de lunes a viernes de 9:00 a 20:00 horas y sábados de 9:00 a 14:00 horas. Domingos y festivos sin servicio.

Referente a la **regulación tarifaria** se analizan las tarifas actuales de la zona GES y se calculan las tarifas por minuto:

Tabla 52. Tarifas actuales zona GES Sevilla según Ordenanza Fiscal 2017 vigente en 2020

Minutos	AZUL				VERDE	
	MAR	€/minuto	ALTA ROTACIÓN	€/minuto	MEDIA/BAJA ROTACIÓN	€/minuto
35	0,60 €	0,01714	0,45 €	0,01286	-	
60	1,25 €	0,02083	0,75 €	0,01250	0,65 €	0,01083
120	-		1,70 €	0,01417	1,25 €	0,01042
180	-			-	2,00 €	0,01111



Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	28/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



Se observa en las gráficas anteriores que las tarifas son bastante lineales, aumentando el precio proporcionalmente al tiempo de estacionamiento. Con el afán de fomentar la rotación y minimizar el tiempo de estacionamiento en superficie de los no residentes se proponen tarifas que crezcan exponencialmente con el tiempo de estacionamiento, esto es fijar unos saltos en los rangos de tarifa en función del tiempo de estacionamiento de tal manera que a medida que se aumenta el tiempo se aumentan los €/minuto de la tarifa.

De cara a la nueva concesión, se propone rebajar el tiempo mínimo de estacionamiento en todas las zonas a 20 minutos (actualmente en zonas de muy alta y alta rotación es de 35 minutos y en las de media/baja rotación de 60 minutos).

Para garantizar el uso preferente de las plazas de estacionamiento disponibles por los residentes se plantea un cambio en las tarifas en el que las plazas azules tenga las tarifas más bajas y mayor tiempo máximo permitido de estacionamiento y las plazas verdes o residenciales tarifas más elevadas y menor tiempo máximo de estacionamiento permitido para los no residentes, no pudiendo aparcar los residentes en plazas azules salvo en la última hora del servicio (19:00 a 20:00 horas). De esta manera se anima al no residente a intentar en primer lugar estacionar en las plazas azules (tarifa menor y mayor tiempo de estacionamiento permitido) y en último lugar en las plazas verdes (mayor tarifa y menor tiempo de estacionamiento permitido) favoreciendo así la adecuada rotación en zonas más residenciales.

Para establecer la **nueva tarifa base** del servicio se parte de la tarifa mínima por minuto del actual régimen tarifario:

- Zona de Media/Baja rotación: 0,01042 €/minuto
- Zona MAR y Alta rotación: 0,01714-0,01286 €/minuto

Se han fijado unas tarifas mínimas de partida en base a las actuales siendo en las plazas verdes o residenciales de 0,01750€/minuto, algo superior a la actual tarifa por minuto de la zona de muy alta rotación, y en las plazas azules de 0,010€/minuto un poco inferior a la actual tarifa por minuto de las zonas de media/baja rotación, persiguiendo así fomentar el uso de las plazas azules por los no residentes. Estas tarifas mínimas crecen conforme una curva polinómica de grado 2, aumentando la tarifa-minuto con el aumento del tiempo de estacionamiento. Los intervalos de tiempo entre dos tarifas se han fijado en 30 minutos, salvo el primer salto en las zonas verdes o residenciales que se produce al pasar de 20 a 30 minutos. De esta manera la tarifa-minuto del primer intervalo de tiempo es menor que la del siguiente y así sucesivamente, favoreciendo la rotación con tiempos de estacionamiento pequeños.

Será conveniente también la **coordinación de tarifas del estacionamiento regulado y aparcamientos públicos** en las zonas más demandadas, de manera que las tarifas establecidas potencien las estancias cortas (inferiores a dos horas) en superficie y las largas estancias en aparcamientos subterráneos. Siendo más económico el minuto a partir de las dos horas de estacionamiento en aparcamiento público subterráneo que en superficie fomentando de esta manera el estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie.

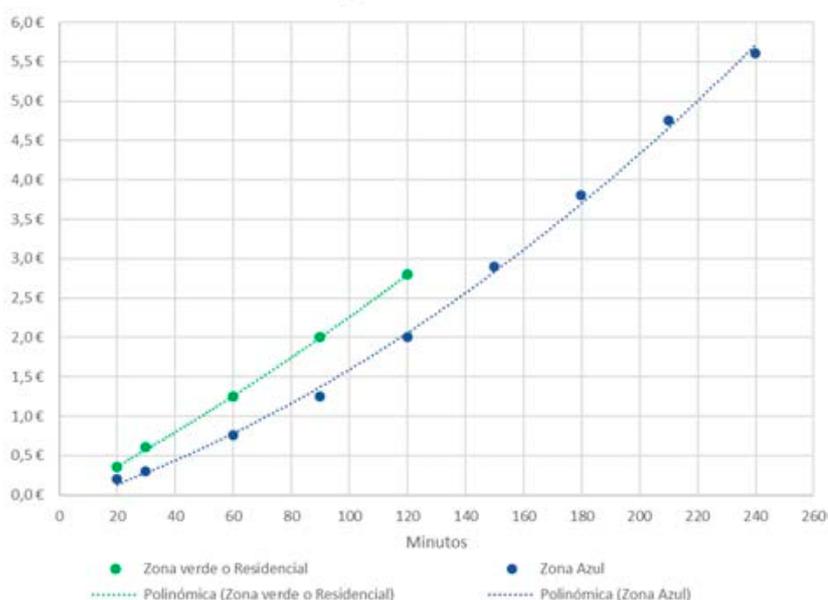
Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	29/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



Tabla 53. Propuesta tarifa base estacionamiento regulado en superficie

Minutos estacionamiento	Zona verde o Residencial	€/minuto	Zona Azul	€/minuto
20	0,35	0,01750	0,20	0,01000
30	0,60	0,02000	0,30	0,01000
60	1,25	0,02083	0,75	0,01250
90	2,00	0,02222	1,25	0,01389
120	2,80	0,02333	2,00	0,01667
150	-	-	2,90	0,01933
180	-	-	3,80	0,02111
210	-	-	4,75	0,02262
240	-	-	5,60	0,02333

Propuesta tarifaria



A esta tarifa base se le aplicarán reducciones o recargos según **nivel de ocupación y tipología de vehículo**. En la siguiente tabla se muestran las variaciones a la tarifa base según el nivel de ocupación de la zona:

Tabla 54. Reducciones/recargos a la tarifa base según nivel de ocupación de la zona

Nivel de Ocupación	Ocupación	% Ocupación	Reducción/Recargo
A	Baja	<40%	-10%
B	Media	40%-65%	-
C	Alta	65%-80%	10%
D	Muy Alta	>80%	20%

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	30/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



De esta manera la tarifa se adapta a la demanda real de la zona de estacionamiento regulado, calculándose el nivel de ocupación de la zona (plazas ocupadas/plazas totales) cada hora en punto a partir de la primera hora del servicio y hasta una hora antes del fin del mismo (laborables de lunes a viernes de 10:00-19:00 y sábados de 10:00-13:00).

A la tarifa base se le aplican las siguientes reducciones y recargos según la **tipología del vehículo**:

Tabla 55. Reducciones/recargos a la tarifa base según tipología del vehículo

Tipología vehículo	0 Emisiones	Eco	C	B	Sin etiqueta
Reducción	100%	50%			
Recargo				25%	50%

La información relativa al tipo de vehículo se obtendrá a través de la información facilitada por el parquímetro, mediante la correspondiente conexión a los datos de la Dirección General de Tráfico una vez se introduzca la matrícula del vehículo a estacionar y, en su caso, los demás datos solicitados, tales como el tipo de plaza o el tiempo durante el que se quiere estacionar. En caso de no disponer de los datos necesarios para la determinación de los recargos o reducciones aplicables según la tecnología del vehículo se aplica la tarifa base.

En cuanto al **control de la duración del estacionamiento**, la autorización de las personas no residentes obtenida en el parquímetro o mediante los sistemas tecnológicos habilita para estacionar exclusivamente dentro de la zona/barrio para el cual se ha obtenido siempre y cuando hayan abonado la tasa que corresponda al tipo de plaza en el que esté estacionado el vehículo. La autorización habilita a estacionar durante el tiempo abonado y hasta un tiempo máximo de cuatro horas en plazas azules o de dos horas en plazas verdes, no permitiendo estacionar en la misma zona/barrio una vez excedido el tiempo máximo permitido hasta que no haya transcurrido una hora desde la hora de fin del estacionamiento.

La autorización de las personas residentes habilita para estacionar sin limitación de tiempo en las plazas verdes de su barrio o zona de residencia y en las plazas azules de la zona entre las 19:00 y las 20:00 horas. Se propone una **reducción del 10% en las tarifas para los residentes** en base a las actuales pudiendo obtener autorización anual o mensual:

Tabla 56. Propuesta tarifas GES para Residentes

Tarifas GES para residentes	Euros
Autorización de residentes anual	72,00
Autorización de residentes mensual (por mes o fracción)	6,00

En el caso del PCT La Cartuja, por sus características diferenciadas del resto de la ciudad, se propone que dicha zona, en el momento en que se considere que reúne las condiciones adecuadas para la implantación de zona GES, disponga de un **ámbito diferenciado de estacionamiento regulado**, con un tiempo superior al permitido para el resto de la ciudad, y unas tarifas que si bien permitan servir como elemento disuasorio para los usuarios del uso del vehículo privado y el fomento del transporte público, permitan a los usuarios cuya alternativa de transporte público resulte poco ventajosa, poder

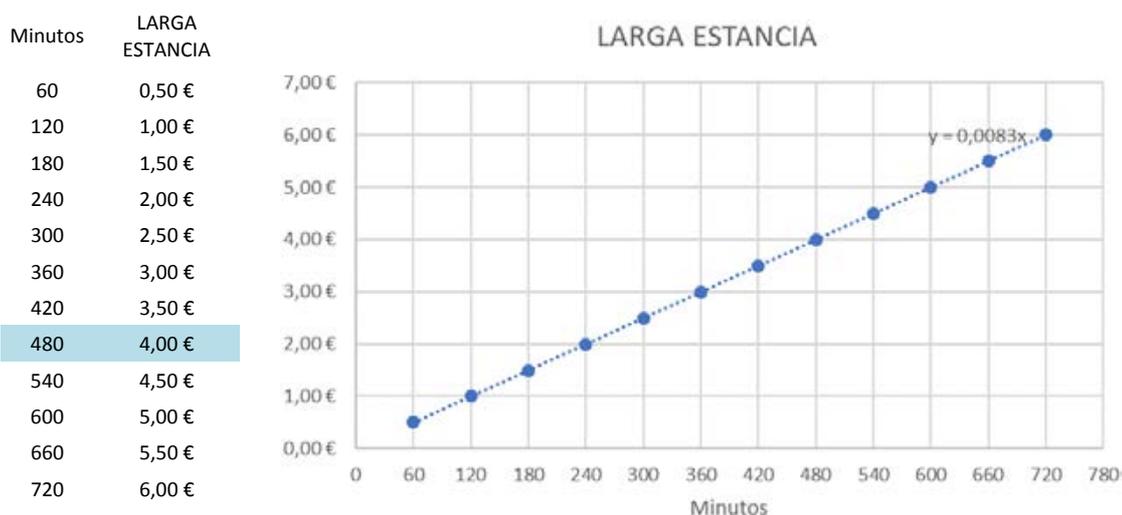
Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	31/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



estacionar en la zona mediante el pago de una tasa reducida frente a las existentes en el resto de la ciudad.

Las tarifas en estas zonas serían, tal y como se ha comentado anteriormente tarifas de larga estancia, con un tiempo mínimo de 60 minutos y máximo de 12 horas, con un aumento lineal de las tarifas con el tiempo. Enfocadas a la gente que va a estar en esta zona un tiempo prolongado ya sea por trabajo o estudios.

Tabla 57. Propuesta tarifas larga estancia ámbito diferenciado



Se observa que, con una jornada laboral de 8 horas, la tarifa base de estacionamiento sería de 4€, lo cual podría animar al trabajador o estudiante a utilizar el transporte público habitualmente, pero que a su vez supone una reducción del entorno del 65% respecto de las tarifas ordinarias en el resto de zonas de estacionamiento regulado.

Se propone igualmente la convivencia de zonas de larga estancia, con zonas reguladas convencionales tipo zona verde en calle (tiempo máximo de 2 horas) enfocadas a aquellos usuarios que van a la Cartuja a realizar alguna gestión y van a estar poco tiempo y tratarse de una zona con alta demanda de aparcamiento.

7.4. Red de aparcamientos públicos de rotación

7.4.1. Justificación y Objetivos

En el diagnóstico realizado se ha puesto de manifiesto el problema de aparcamiento que se origina en el Casco Antiguo de la ciudad, una zona de por sí compleja en la circulación y con escasa oferta de estacionamiento libre en superficie, como consecuencia del intento de acceder al mismo por parte de 43.000 vehículos diarios.

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	32/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



La falta de respeto de las restricciones de acceso vigentes desde el año 2011 genera elevada circulación de vehículos de no residentes en busca de aparcamiento, muchas veces irregular.

Esto da lugar a una serie de efectos desfavorables para movilidad y habitabilidad en esta zona:

- Inseguridad e incomodidad para los peatones al verse obligados a circular por zona de calzada por la presencia de vehículos mal estacionados.
- Problemas de seguridad vial para los usuarios de la bicicleta por la presencia de dichos vehículos.
- Ruidos de motores de los vehículos y de rodadura en las calles con pavimentos de adoquín.
- Emisión de partículas contaminantes en un entorno de calles estrechas, lo que dificulta su volatilización y potencia su efecto pernicioso, afectado tanto a la salud de residentes y visitantes como a la conservación de los numerosos monumentos y edificios protegidos existentes.
- Pérdidas de tiempo en el intento de encontrar aparcamiento libre.
- Daños al patrimonio histórico, mobiliario urbano, pavimento y señalización existente provocados por los vehículos mal estacionados.
- Ocupación de espacio público.
- Falta de disponibilidad de aparcamientos para los residentes.

Por tanto, los objetivos a alcanzar con esta medida son los de revertir todos los efectos negativos enumerados, de forma que el Casco Antiguo se convierta en un entorno amable tanto para la estancia como para moverse por él a pie o por cualquier medio no motorizado.

Así, es necesario poner en marcha una serie de medidas que, combinadas con la creación de una zona de tráfico restringido, se consiga una disminución en el número de vehículos que acceden diariamente a esta zona.

Una de ellas es la implantación de aparcamientos disuasorios situados en el entorno de la almendra central del Casco Antiguo, de forma que constituyan una opción atractiva para las personas que se dirigen al mismo, frente a la alternativa de estar transitando por el mismo en busca de una plaza de aparcamiento disponible.

En este sentido, la restricción de acceso ya implica de facto una restricción de estacionamiento en la vía pública que queda reservado en la práctica para los residentes y vehículos autorizados.

Además, como ya se ha indicado al principio de este capítulo, en el diagnóstico también se ha detectado una zona con un elevado déficit de aparcamiento en rotación en el entorno del hospital Virgen Macarena, por lo que para la misma también se considera oportuna la construcción de un aparcamiento público de rotación.

7.4.2. Descripción de la medida

Se proponen los siguientes aparcamientos públicos de rotación en el entorno del Casco Antiguo:

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	33/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



Tabla 58. Propuesta de red aparcamientos públicos de rotación en el entorno del Casco Antiguo

Aparcamiento	Nº Plazas aparcamiento (1) (2)
Marqués de Paradas	258
Torneo-Barqueta	171
Zona El Cid	249
San Laureano	400 (3)

- (1) Estos datos se han extraído de las propuestas de construcción de aparcamiento mediante iniciativa privada presentadas por determinadas empresas en la zona. No obstante, y dado que en ese momento no estaba prevista la implantación de una zona de tráfico restringido las mismas podrían variar para adoptarse a las nuevas necesidades.
- (2) Dado el déficit existente en muchas de las zonas del Casco Antiguo debería estudiarse la posibilidad de que una parte de las plazas de estos aparcamientos subterráneos pudieran destinarse a su comercialización para residentes. El número de estas plazas se decidirá a partir del estudio económico-financiero que se realice.
- (3) En el caso del aparcamiento de San Laureano, éste se ubicará debajo de la zona prevista para el Centro Logístico, en dos plantas bajo rasante destinadas al mismo con las que se ha estimado que se podrá disponer del número de plazas aproximadas indicado en la tabla, aunque no obstante podrá variar una vez que se realicen los estudios de detalle que correspondan para el análisis de viabilidad económico-financiera de la construcción y explotación del edificio.

Los aparcamientos de rotación propuestos se sitúan en aquellos sitios en los que existe un claro eje de conexión peatonal con las zonas de mayor atracción. De esta forma, la relación entre los aparcamientos indicados y las zonas de influencia a las que daría servicio cada uno de ellos sería la indicada a continuación:

Tabla 59. Relación entre aparcamientos públicos de rotación en el entorno del Casco Antiguo y sus zonas de influencia

Aparcamiento	Zona de influencia
Marqués de Paradas	Eje Magdalena-Tetuán
Torneo-Barqueta	Alameda de Hércules
Zona El Cid	Eje Constitución-Plaza Nueva
San Laureano	La Campana-Duque

Con estas opciones se consigue que la distancia a recorrer desde ellos al Casco Antiguo sea en todos los casos atractiva para realizarla a pie o en bicicleta, lo que se considera básico para el éxito de la propuesta.

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	34/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



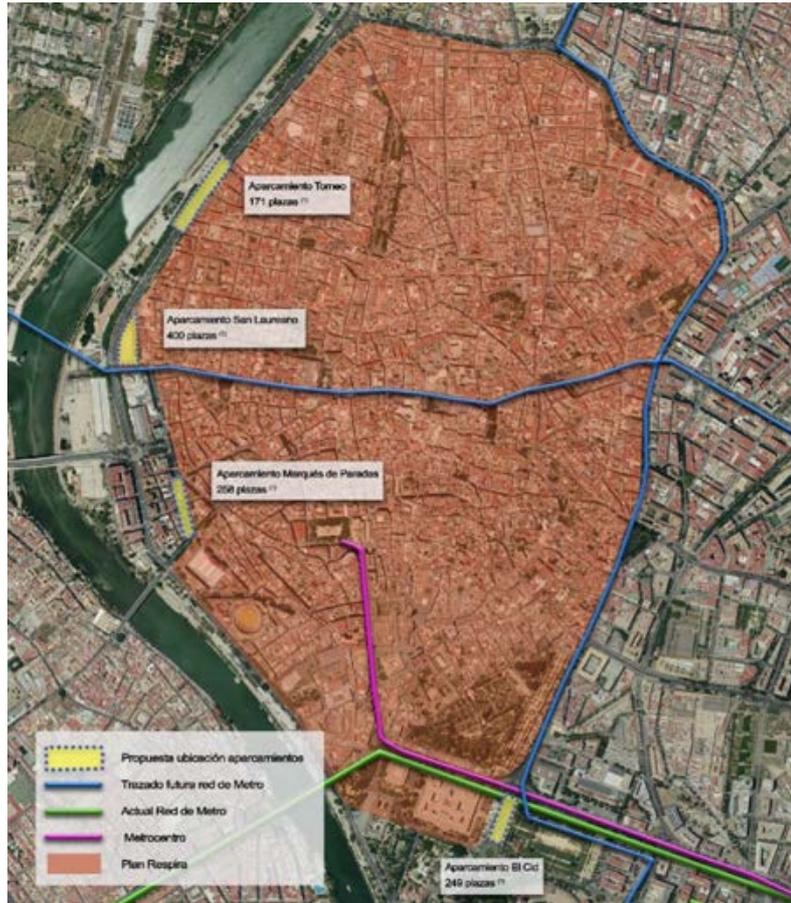


Figura 120. Distribución de aparcamientos públicos de rotación en el entorno del Casco Antiguo

- (1) Estos datos se han extraído de las propuestas de construcción de aparcamiento mediante iniciativa privada presentadas por determinadas empresas en la zona. No obstante, y dado que en ese momento no estaba prevista la implantación de una zona de tráfico restringido las mismas podrían variar para adoptarse a las nuevas necesidades.

Marqués de Paradas (opción en proyecto).

Consistiría en un aparcamiento subterráneo bajo rasante de la calle. La distancia desde el mismo hasta la calle Tetuán es de unos 500 m aproximadamente (6 min a pie), que se considera óptima para recorrerla a pie.

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	35/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		





Figura 121. Propuesta de aparcamiento público de rotación en Marqués de Paradas

La capacidad estimada para este aparcamiento es de unas 258 plazas, la cifra indicada podría variar para adaptarse a las nuevas necesidades surgidas con la implantación de la zona de tráfico restringido.

De acuerdo con PGOU este aparcamiento se ubicaría en suelo clasificado como Sistema General Viario.

El acceso y salida del mismo de los vehículos que proceden del exterior de Sevilla se realizaría a través del puente del Cristo de la Expiración, siguiendo la actual ordenación del tráfico, de forma que no se produciría ninguna afección a éste.

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	36/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



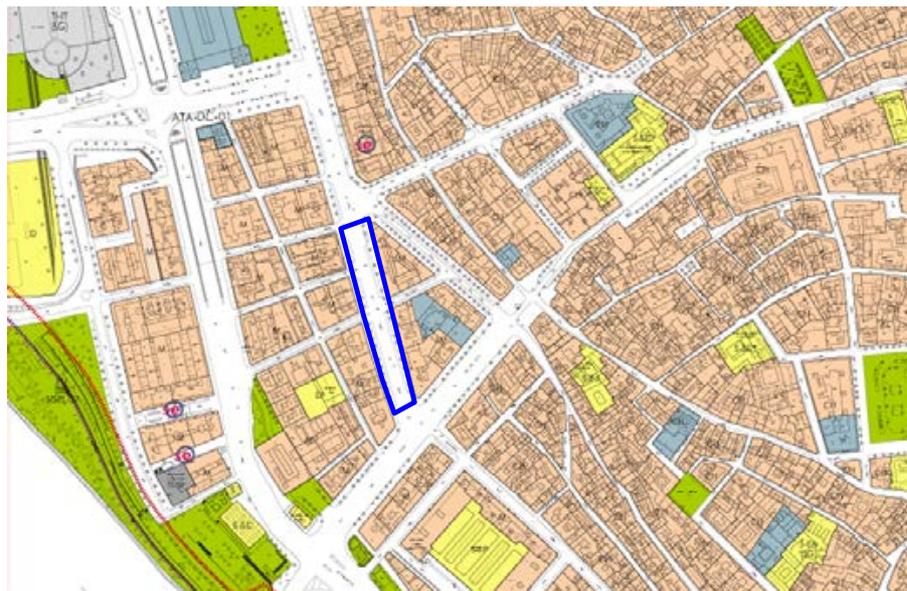


Figura 122. Clasificación del suelo según PGOU de la zona propuesta para el aparcamiento público de rotación en Marqués de Paradas

Torneo-Barqueta (opción en proyecto)

Este aparcamiento se situaría en la calle Torneo, frente al auditorio de la Cartuja, a una distancia de 550 m (7 min a pie) aproximadamente de la Alameda de Hércules, por lo que el recorrido entre ambos puntos puede realizarse fácilmente caminando.



Figura 123. Propuesta de aparcamiento público de rotación en Torneo-Barqueta

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	37/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



La entrada y salida del mismo se realizaría por la calle Torneo y a través de esta se comunicaría con las vías exteriores de acceso a la ciudad, bien hacia el puente del Patrocinio o bien hacia el puente del Alamillo o Ronda Norte.

La capacidad de este aparcamiento, de acuerdo con la opción que se está estudiando sería de 171 plazas, aunque la cifra indicada podría variar para adaptarse a las nuevas necesidades surgidas con la implantación de la zona de tráfico restringido.

En el vigente PGOU esta superficie está clasificada como de uso Dotacional para Espacios Libres.



Figura 124. Clasificación del suelo según PGOU de la zona propuesta para el aparcamiento público de rotación en Torneo-Barqueta

Zona El Cid

Este aparcamiento, también subterráneo y con una capacidad de 249, se ubicaría en la zona de El Cid, quedando a una distancia de 500 m de la Avda. de la Constitución (6 min a pie), apta para su recorrido a pie.

Además, se sitúa junto a una parada de la Línea 1 del Metro, otra del Metrocentro y paradas de TUSSAM, por lo que queda garantizada su conexión con el transporte público urbano.

La comunicación del mismo con el exterior podría realizarse a través de los corredores de los que forman parte la Avenida Menéndez Pelayo, Avenida de Portugal y Avenida de María Luisa, dependiendo de la zona de procedencia de los vehículos.

La capacidad de este aparcamiento, según la opción actualmente en estudio es de 249 plazas, aunque la cifra indicada podría variar para adaptarse a las nuevas necesidades surgidas con la implantación de la zona de tráfico restringido.

Para su ubicación exacta se están estudiando actualmente varias propuestas, entre las que se encuentra una en la propia Avenida de El Cid, otra en el entorno de la calle Manuel Bermudo Barrera y otra en la Plaza del Ejército Español.

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	38/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



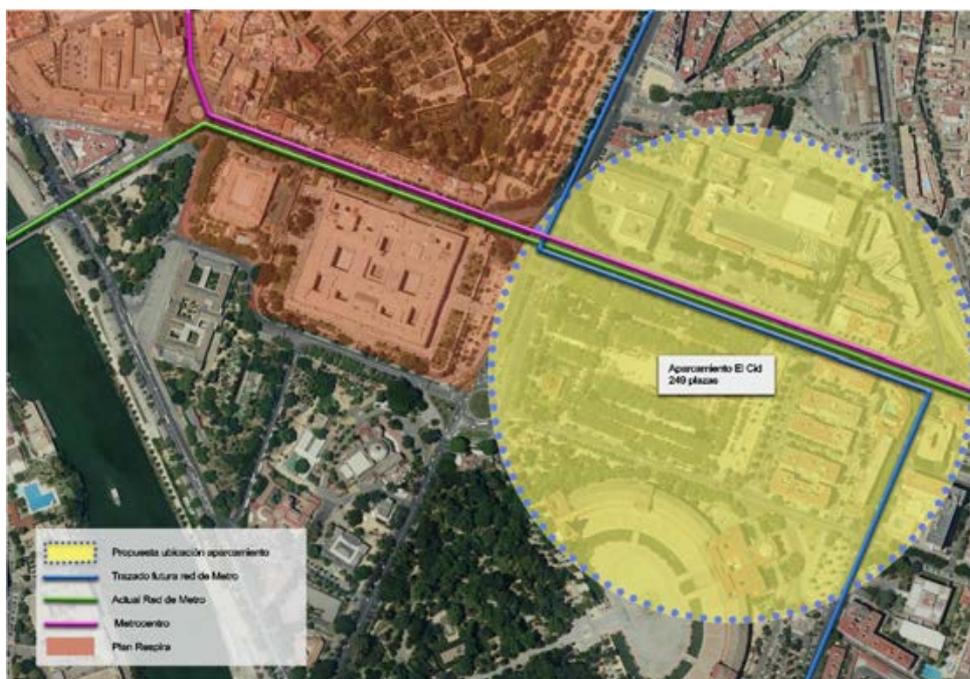


Figura 125. Propuesta de aparcamiento público de rotación en Zona El Cid

San Laureano

Se situaría en la intersección entre las calles San Laureano y Marqués de Paradas, aprovechando la superficie de suelo, clasificada por el PGOU como de uso dotacional para servicios de interés público y social. Como se ha comentado se construiría bajo rasante en el nuevo Centro Logístico. Desde el mismo, hay menos de 600 m de recorrido hasta la plaza del Duque (7 min a pie), por lo que también en este caso se podría hacer del trayecto final hasta el centro a pie. Además, se encuentra muy próximo al trazado proyectado para la futura Línea 2 del Metro, lo que supone un importante incentivo para su uso.

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	39/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		





Figura 126. Propuesta de aparcamiento público de rotación en calle San Laureano

Se dispondría en dos plantas de unos 6.000 m² cada una, lo que podría permitir disponer de unas 400 plazas de aparcamiento, aunque la cifra indicada podría variar para adaptarse a las nuevas necesidades surgidas con la implantación de la zona de tráfico restringido.



Figura 127. Clasificación del suelo según PGOU de la zona propuesto para el aparcamiento público de rotación en San Laureano

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	40/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



Dependiendo de dónde se coloquen las entradas y salidas del mismo, el acceso se realizaría a través de la calle Torneo o la calle San Laureano.

Con las cuatro propuestas comentadas se obtendrían unas 1078 plazas de aparcamiento público de rotación, y a muy poca distancia de los puntos de mayor actividad del Casco Antiguo (500-600 m que significan unos 6-7 min de recorrido a pie). Esta cifra es el resultado de la suma de todas las plazas que se obtendrían de acuerdo con las propuestas presentadas actualmente por la iniciativa privada.

No obstante, como ya se ha mencionado previamente, la cifra indicada podría variar para adaptarse a las nuevas necesidades surgidas con la implantación de la zona de tráfico restringido. En todo caso, la intención es obtener un valor total situado en el entorno de las 1.200 plazas, que son el resultado de considerar la suma total de plazas que se obtendrían si estos cuatro aparcamientos de rotación situados en las principales vías de acceso al Casco Antiguo contaran con una capacidad de unas 300 plazas, que se considera un valor manejable para la explotación de este tipo de aparcamientos y que también deberán ser ratificadas por los estudios económico-financieros que se realicen para cada uno de ellos.

Aparcamiento público de rotación en Hospital Universitario Virgen Macarena

Finalmente, junto con los cuatro aparcamientos públicos de rotación propuestos en el entorno del Casco Antiguo, se propone uno más en el Hospital Virgen Macarena para cubrir la demanda detectada en esta zona.

Este aparcamiento, con una capacidad prevista máxima de 350 plazas aproximadamente que deberá ser ratificado con posteriores estudios económico-financieros, estaría situado en la superficie existente en la confluencia de la calle Don Fadrique y la Avenida Sánchez Pizjuán, y su conexión con la red viaria se realizaría, por tanto, a través de éstas.

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	41/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		





Figura 128. Propuesta de aparcamiento público de rotación en el Hospital Universitario Virgen Macarena

El PGOU clasifica la superficie propuesta como Dotacional para servicios de interés público y social y de espacios libres.



Figura 129. Clasificación del suelo según PGOU de la zona propuesto para el aparcamiento del Hospital Universitario Virgen Macarena

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	42/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



7.5. Red de aparcamientos para residentes

7.5.1. Justificación y Objetivos

En el diagnóstico realizado sobre la situación del aparcamiento en la ciudad, se ha comprobado que la casuística de los problemas existentes para residentes es diferente dependiendo del distrito y del horario que se consideren, ya que hay una serie de variables, como el número total de plazas disponibles en vía pública, la existencia de focos de atracción de viajes, la presencia de zonas reguladas, la tipología edificatoria, etc., que influyen en ello.

En cualquier caso, como diagnóstico general puede afirmarse que hay más plazas de aparcamiento que vehículos en la ciudad, pero evidentemente hay desajustes por zonas de aparcamiento en horario diurno y horario nocturno que son la que deben resolverse.

El déficit de plazas detectado a nivel de distrito es el reflejado en la siguiente tabla:

DISTRITO	Déficit de plazas nocturnas ^(*)	Déficit de plazas diurnas ^(**)
Casco Antiguo	3.883	14.839
Triana	-	11.054
Macarena	2.695	-
Los Remedios	5.472	-
Nervión	-	-
Bellavista-La Palmera	-	9.778
Sur	-	-
San Pablo-Santa Justa	3.771	-
Cerro-Amate	-	-
Este-Alcosa-Torreblanca	-	-
Norte	-	8.023
Cartuja	-	562

Para justificar las actuaciones propuestas en este apartado se resume a continuación, por distritos, la problemática detectada respecto a la disponibilidad de plazas de aparcamiento para residentes.

Casco Antiguo

Durante la noche existe un déficit de plazas, pero dicho déficit resulta muy inferior al obtenido en aplicación de los criterios objetivos considerados en el diagnóstico, y se concentra principalmente en la zona norte del Casco Antiguo, donde la tipología edificatoria no permite disponer de aparcamiento privado o no en número suficiente al número de vehículos por habitante. Igualmente sucede en el entorno de la Casa de la Moneda.

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	43/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



Estos datos se confirman con la ocupación del aparcamiento del Valle, y el de la Torre de la Plata, así como con la escasez de aparcamiento en las zonas aledañas a la Alameda de Hércules.

Los problemas de aparcamiento indicados se ven agravados durante el día como consecuencia de la gran cantidad de viajes atraídos a una zona ya de por sí compleja en la circulación y con escasa oferta de estacionamiento libre en superficie.

A la hora de plantear nuevos aparcamientos para residentes en el Casco Antiguo, debe ponerse de manifiesto, por un lado, la práctica imposibilidad que ello supone al no disponer de ubicaciones viables para ello y, por otro, que la red de aparcamientos exteriores al Casco Antiguo, ya comentada antes, preverá un porcentaje, que habrá de determinarse, de plazas de aparcamientos para residentes.

Por último, el hecho de que la prohibición, en la práctica, de estacionamiento en la vía pública de aquellos vehículos que no sean de residentes o autorizados como consecuencia de la restricción de acceso, también va a permitir más posibilidades a los residentes de encontrar una plaza para aparcar en la calle.

Triana

En horario nocturno, si bien a nivel de macrozona no se detecta déficit de plazas, un análisis a nivel de barrio y de los datos de ocupación del cupo de residentes del aparcamiento de la Plaza del Altozano ponen de manifiesto que la zona comprendida entre Santa Cecilia-San Vicente de Paul-San Jacinto-Castilla, y en menor medida en el entorno de Evangelista-Trabajo, presenta un déficit de plazas.

Por el contrario, durante el día este distrito se vuelve muy deficitario, detectándose que muchos de los vehículos estacionan en el mismo, colapsando sus calles, por su cercanía con el Casco Antiguo,

Macarena

Durante la noche se detecta un déficit que se reparte a lo largo de la extensión de todo el distrito, aunque se puede apreciar una mayor concentración en el entorno de las zonas aledañas al hospital Macarena donde la población flotante del complejo hospitalario aporta además una mayor concentración de vehículos, y en menor medida en el entorno de la Avenida de la Cruz Roja-León XIII-Fray Isidoro.

Durante el día no se presentan problemas de estacionamiento a nivel de macrozona, aunque a menor escala sí que se detectan problemas en el entorno del hospital, especialmente en horario de mañana.

Además, en el entorno de la Facultad de Odontología se genera un efecto frontera por la existencia de zonas de estacionamiento regulado.

Los Remedios

Durante la noche se detecta un déficit cuya explicación reside principalmente en un exceso del número de vehículos y en menor medida en un déficit en la oferta de plazas.

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	44/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



Además, los Remedios cuenta con una de las ofertas más bajas de plazas por habitante, después de San Pablo Santa Justa, debido fundamentalmente a la escasez de edificios con plazas privadas. Por el contrario, la oferta de aparcamientos de residentes es de las más altas de la ciudad junto con Triana y Casco Antiguo.

En horario diurno este distrito no presenta problemas a nivel de macrozona, si bien la existencia de zonas reguladas y no reguladas en el mismo ámbito genera un efecto frontera, de forma que los vehículos colapsan las zonas sin regulación.

Nervión

En este distrito no se presenta problema déficit de aparcamiento nocturno gracias fundamentalmente al elevado número de plazas en edificio privado, consecuencia de la menor edad de los edificios, entre otras cuestiones.

En la zona de Ciudad Jardín, se presenta un ligero déficit debido a la escasa sección de muchas de sus calles, así como con el entorno del mercado de Las Palmeritas.

Durante el día este distrito no presenta problemas de estacionamiento a nivel de macrozona, al existir una oferta suficiente de plazas, pero el hecho de que muchas de ellas sean de pago y la aversión al pago por estacionar existente en la ciudad provocan, sin embargo, problemas de ocupación masiva del aparcamiento en vía pública, principalmente en el entorno de los principales focos de atracción, muchos de ellos con zona de estacionamiento regulado, pero en un ámbito muy pequeño, lo que traslada el problema a los vecinos de calles limítrofes.

Bellavista-La Palmera

Tampoco en este caso se produce déficit de aparcamiento nocturno, principalmente a que el número de aparcamientos privados en edificios se encuentra ligeramente por encima de la media y el de aparcamientos en vía pública es el más alto de la ciudad.

Durante el día existe un déficit importante de plazas consecuencia de dos importantes focos de atracción de viajes en la zona, como son el Campus de Reina Mercedes y diversos equipamientos hospitalarios.

La existencia de zona de estacionamiento regulado en Bami hace que muchos trabajadores de la zona acudan al otro lado de la Avenida de la Palmera para estacionar sus vehículos sin limitación horaria, generando de nuevo un importante efecto frontera como consecuencia de un mejorable diseño de la zona de estacionamiento regulado. Este hecho, junto con la existencia de una amplia oferta de plazas y la existencia de un Campus Universitario genera un efecto llamada del vehículo privado que termina por colapsar la zona en busca de estacionamiento.

Sur

Si bien a nivel de macrozona no se detecta déficit de plazas durante la noche, la peculiaridad de este distrito sí arroja datos que descompensan la media a nivel de macrozona. La existencia de la Ciudad Sanitaria Virgen del Rocío, que congrega a un importante número de trabajadores y población flotante las 24 horas del día y aporta vehículos que pernoctan y sin embargo no se encuentran

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	45/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



registrados a nivel de pago del impuesto de vehículos de tracción mecánica. A ello hay que añadir, que la oferta de plazas incluye las plazas ubicadas en vía pública en el interior del Polígono Sur, segregado del resto del distrito tanto por importantes vías principales, como por las vías del tren, por lo que las mismas no pueden tenerse en cuenta a nivel de oferta.

De dicho análisis, así como del análisis llevado a cabo por parte de la Dirección de Movilidad en los estudios de viabilidad para el Proyecto de Terminación y Explotación de Rafael Salgado se obtiene que existe un ligero déficit en la zona de Bami que, no obstante, se verá cubierto con la puesta en funcionamiento del mencionado aparcamiento.

Las actuaciones llevadas a cabo en la zona de Tiro de Línea mediante la reordenación de aparcamientos y vías en sentido único han equilibrado igualmente la oferta y la demanda en esta zona que inicialmente se presentaba con un ligero déficit.

No presenta problemas de oferta de plazas de aparcamiento en horario diurno a nivel de macrozona. Sin embargo, sufre un elevado número de desplazamientos por movilidad obligada en vehículo privado que, ante la implantación de zona de estacionamiento regulado en el entorno de los hospitales, busca refugio al otro lado de la Avenida de la Palmera. Por otra parte, los estacionamientos públicos existentes en la zona llegan al completo puntualmente a lo largo del día, así como los días de partido del Betis.

San Pablo-Santa Justa

Presenta déficit de plazas de aparcamiento nocturno ya que, si bien la oferta de plazas en vía pública se sitúa en la media de la ciudad, el número de plazas privadas en vado es muy bajo.

Este distrito alberga el barrio de Santa Clara con un modelo urbanístico disperso de baja densidad cuya movilidad suele estar basado en el empleo del vehículo privado, y que en muchas ocasiones no dispone de plazas privadas en el interior de las parcelas.

Igualmente, recoge el denominado como Barrio A en el entorno de la Avenida de la Soleá, compuesto por numerosas edificaciones sin aparcamiento privado y cuyo estacionamiento se lleva a cabo en pequeños espacios libres interiores, en muchas ocasiones insuficientes.

En situación similar se encuentra el resto del Polígono San Pablo y las edificaciones existentes en el entorno de Pedro Romero.

Las reordenaciones de la ordenación de los aparcamientos en La Soleá y Pedro Romero han venido a paliar parcialmente la situación, sin que exista, sin embargo, ubicación con capacidad suficiente en el entorno cercano para la implantación de un estacionamiento para residentes, salvo en la zona situada a la espalda del Polideportivo San Pablo, cuya distancia a las viviendas resulta excesiva.

En lo que respecta a la zona norte del distrito, comprendida entre la estación de Santa Justa y la carretera de Carmona, se pueden distinguir dos zonas a su vez. Por un lado, la zona limítrofe con José Laguillo, con edificaciones más renovadas que cuentan con garaje privado y donde además existe un aparcamiento de uso mixto con 169 plazas destinadas a residentes, y la zona comprendida entre San Juan Bosco y Manuel del Valle, a lo largo de la calle Arroyo y calle Tharsis, donde existe un ligero déficit de plazas.

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	46/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



Durante el día, a nivel de macrozona no presenta problemas de oferta de plazas de estacionamiento, localizándose únicamente problemas puntuales en el entorno de la zona de Santa Justa por aglutinarse en ella usos comerciales, terciarios y administrativos, así como la propia estación que constituye por sí misma un importante foco de atracción de viajes.

Cerro-Amate

A nivel de macrozona no se detecta déficit de plazas en horario nocturno, aunque a nivel de barrio si se producen algunas carencias.

Así, en la calle Amor existe un aparcamiento de residentes que se encuentra completo pese a lo cual es habitual en horario nocturno encontrar carriles completos de calles en doble fila y vehículos en infracción a lo largo de la calle Satsuma y en los viarios limítrofes con la Avenida de Andalucía.

La zona de La Calesera y Los Gavilanes presentan igualmente tipologías edificatorias en altura y sin garajes privados, existiendo un ligero déficit de plazas de estacionamiento, aunque inferior a la zona de Santa Aurelia al combinar con pequeñas edificaciones tipo unifamiliar y contar con dos aparcamientos para residentes en la Revoltosa y Puerto de los Alazores.

El resto de zonas del distrito, si bien presentan en general una baja densidad de viviendas, cuenta con la problemática de que la sección de sus calles no permite el estacionamiento sin infracción, y no existen espacios que permitan la construcción de estacionamientos.

En horario diurno, a nivel de macrozona no presenta problemas de oferta de plazas de estacionamiento.

Este-Alcosa-Torreblanca

A nivel de macrozona no se detecta déficit de plazas en horario nocturno, aunque a nivel de barrio si se producen algunas carencias.

En efecto, un estudio más pormenorizado de los barrios permite identificar las zonas en las que existe cierto déficit como Torreblanca y Alcosa. En el caso de Torreblanca, al no existir aparcamiento en vía pública debido a la sección de sus calles. En el caso de Alcosa, porque la única oferta de aparcamiento es la situada en vía pública, aunque sí que existen espacios que podrían albergar un estacionamiento para residentes. No obstante, sería necesario llevar a cabo estudios específicos de viabilidad que permitiesen analizar si el número de plazas y la repercusión de los costes de construcción serían atractivos en la zona atendiendo al déficit real de plazas y las condiciones del suelo.

Durante el día únicamente puede existir un ligero déficit en la zona de Sevilla Este en las inmediaciones de zonas con mayor concentración de usos terciarios, pero que en cualquier caso se disipa a escasos minutos a pie de los centros de trabajo.

Norte

A nivel de macrozona no presenta problemas de aparcamiento en horario nocturno, concentrándose en el eje de camino de los Toros y calle Sembradores las zonas que sufren un mayor déficit.

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	47/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



Igualmente, se detecta un ligero déficit en la zona de Corral de la Caridad entre Corral del Agua y Mar de Alborán, en el entorno de la conocida como Plaza del Óvalo y el Centro Deportivo José López Soto, así como en la zona de Las Almenas y Profesor Tierno Galván.

Por el día, la zona presenta déficit de aparcamiento provocado por las zonas de uso industrial y terciario existentes en el distrito y, en menor medida, en Torneo Parque Empresarial, debido en parte a la poca acogida que el transporte público tiene en estas zonas.

Cartuja

No existe déficit de aparcamiento nocturno dado que se trata de una zona exclusivamente de uso terciario. Durante el día existe un ligero déficit de aparcamientos, aunque las superficies habilitadas por el Ayuntamiento y gestionadas por el Parque se encuentran en muchas ocasiones a media ocupación debido a la preferencia de los usuarios de estacionar en las inmediaciones al destino.

Así, la elevada participación del vehículo privado es síntoma de una oferta de aparcamientos suficiente, pues en caso contrario la participación del transporte público sería muy superior.

Por tanto, el objetivo principal a alcanzar con la implantación de los aparcamientos para residentes que se proponen en los diferentes distritos de la ciudad es cubrir la demanda existente de los mismos durante el día o la noche, sin que en ningún momento supongan un reclamo para el acceso a dichos distritos de vehículos procedentes de zonas exteriores a ellos.

7.5.2. Descripción de la medida

Se propone la implantación de los siguientes aparcamientos para residentes distribuidos entre los diferentes distritos que componen la ciudad:

Distrito	Aparcamiento	Nº Plazas aparcamiento (*)
Casco Antiguo	Torneo-Barqueta	171
Triana	Monte Pirolo	380
Macarena	San Lázaro	200
	La Barzola	215
Los Remedios	Puerto Mercantil	360
	Virgen de Luján-Virgen de La Victoria	215
Nervión	Las Palmeritas	245
Sur	Rafael Salgado	607
San Pablo-Santa Justa	Tharsis-Arroyo	485
Cerro Amate	Satsuma	260
Sevilla Este-Alcosa-Torreblanca	Turia	388
Norte	Sembradores	205
	Corral de la Caridad	140
	Las Almenas	300

(1) El número final de plazas deberá justificarse con estudios de demanda y viabilidad más detallados.

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	48/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



Casco Antiguo

Se propone un aparcamiento:

- Torneo-Barqueta.



Figura 130. Propuesta de aparcamientos para residentes en el distrito Casco Antiguo

Este aparcamiento, con una capacidad máxima de 171 plazas, ya se ha descrito en el apartado de la red de aparcamiento público de rotación, y se explotaría reservando un número de plazas para residentes y otro para uso rotacional.

Triana

Se propone la construcción de un aparcamiento subterráneo para residentes en la Plaza del Monte Pirolo, con una capacidad máxima de 380 plazas aproximadamente, que deberá ser ratificada con posteriores estudios económico-financieros, de forma que se incorporaría a la oferta disponible un número considerable de plazas.

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	49/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		





Figura 131. Propuesta de aparcamiento para residentes en Triana

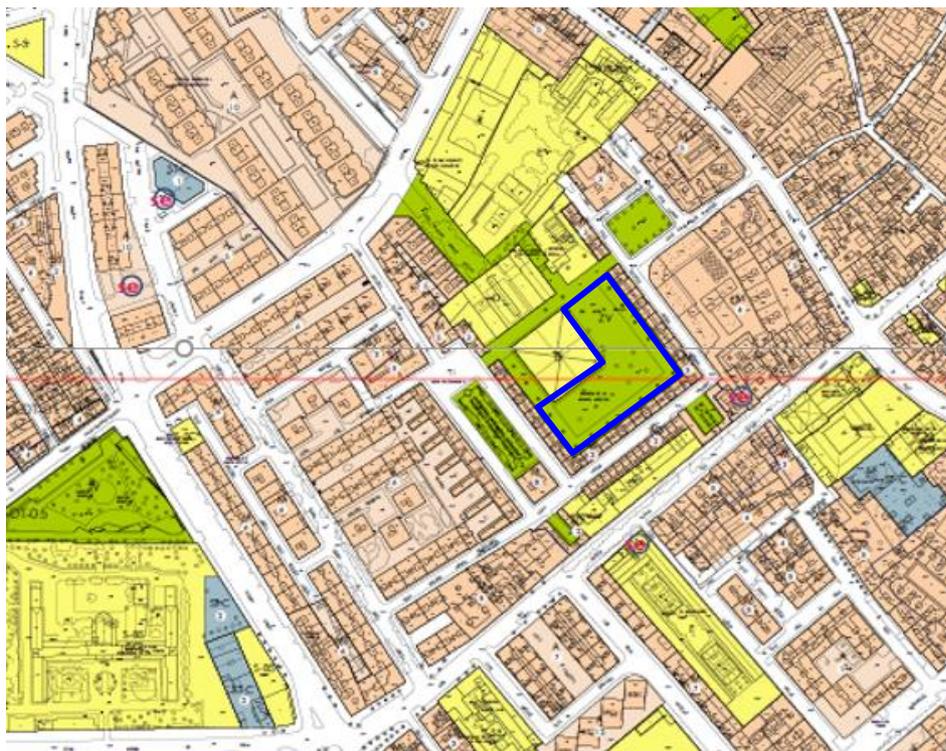


Figura 132. Clasificación del suelo según PGOU de la zona propuesta para el aparcamiento de la plaza del Monte Pirolo

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	50/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



Para acceder al mismo podría seguirse la misma ordenación de tráfico que existe actualmente o podría estudiarse otra diferente si la disposición de entradas y salidas al mismo así lo hicieran necesario.

De acuerdo con el planeamiento vigente, el suelo donde se propone su ubicación está clasificado como Zona Verde, aunque actualmente está siendo utilizado como aparcamiento en superficie, ocupando una extensión de 4.760 m².

Macarena

Se propone la construcción de los siguientes aparcamientos para residentes, situados en distintas zonas del distrito, tal como se muestra en la figura:

- San Lázaro
- La Barzola



Figura 133. Propuesta de aparcamiento para residentes en la Macarena

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	51/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



El aparcamiento de San Lázaro, con una capacidad máxima prevista de 200 plazas aproximadamente, (considerando 30 m² por plaza), cifra que deberá ser ratificada con posteriores estudios económico-financieros, distribuidas en dos plantas en una superficie de unos 3.000 m² con uso dotacional zona verde según el planeamiento vigente, se ubicaría en la confluencia de la calle Dr. Fedriani con Av. Trabajadores.

Este aparcamiento daría servicio a los edificios residenciales incluidos aproximadamente en la zona limitada al norte por la Ronda Urbana Norte, al oeste por la Avda. Sánchez Pizjuán, al este por la Avda. Pueblo Palestino y Trabajadores Inmigrantes y al sur por la calle Los Romero.



Figura 134. Clasificación del suelo según PGOU de la zona propuesta para el aparcamiento de la Avenida San Lázaro

El acceso y salida del mismo no plantearía ninguna dificultad desde las calles que lo bordean.

Por su parte, el aparcamiento de La Barzola se construiría sobre una superficie disponible de 3.200 m² aproximadamente, por lo que si se considera un ratio habitual por plaza de 30 m² y un máximo de dos plantas para el mismo, pues no se considera que sea viable un mayor número de plantas, se obtendrían unas 215 plazas aproximadamente como máximo, cifra que deberá ser definida con exactitud con los posteriores estudios económico-financieros que se realicen. La comunicación de este aparcamiento con las vías principales de la ciudad se podría realizar a través de las calles Fray Isidoro de Sevilla, Manuel Villalobos y Dr. Jiménez Díaz, manteniendo la actual ordenación del tráfico.

La clasificación que hace el PGOU de la superficie en la que se propone el aparcamiento subterráneo es de Dotacional educativo y espacios libres.

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	52/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		





Figura 135. Clasificación del suelo según PGOU de la zona propuesta para el aparcamiento de La Barzola

Los Remedios

Se proponen los siguientes aparcamientos para residentes:

- Parking Puerto Mercantil (adjudicado).
- Virgen de Luján-Virgen de la Victoria



Figura 136. Propuesta de aparcamiento para residentes en Los Remedios

El primero de ellos ocupa una superficie de unos 5.400 m² situada entre el puente de Los Remedios y las instalaciones del Círculo Mercantil e Industrial de Sevilla. Su ubicación le permitirá disfrutar de una excelente accesibilidad, pues tiene comunicación directa con la Avenida Presidente Adolfo Suárez. La capacidad máxima del mismo sería de 360 plazas, cifra que deberá ser definida con exactitud con los posteriores estudios económico-financieros que se realicen.

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	53/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



De acuerdo con el PGOU, el suelo en el que se implanta está clasificado como de uso Dotacional y de Espacios Libres.



Figura 137. Clasificación del suelo según PGOU de la zona propuesta para el aparcamiento de Puerto Mercantil

El otro aparcamiento propuesto se ubicaría en la confluencia de la calle Virgen de Luján y la calle Virgen de la Victoria (Plaza del Sargento Provisional), ocupando una superficie de 3.200 m². Tendría una capacidad máxima de 215 plazas, que deberá ser ratificada con posteriores estudios económico-financieros, que se añadirían a las del aparcamiento existente en la calle Virgen de Luján, junto al que se sitúa. La conexión del mismo con la red viaria de la ciudad se realizaría en la calle Virgen de Luján, manteniendo la actual ordenación del tráfico.



Figura 138. Clasificación del suelo según PGOU de la zona propuesta para el aparcamiento de Virgen de Luján-Virgen de la Victoria

Este aparcamiento subterráneo se situaría bajo la rasante de la calle Virgen de Luján, que de acuerdo con el PGOU tiene clasificación de Sistema General Viario.

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	54/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



Nervión

Se propone un aparcamiento para residentes en el mercado de Las Palmeritas (Ciudad Jardín), ocupando una superficie de 3.691 m², que permitiría disponer de un máximo de unas 245 plazas distribuidas en dos plantas, cifra que deberá ser ratificada con posteriores estudios económico-financieros.



Figura 139. Propuesta de aparcamiento para residentes en Nervión

La conexión con la red principal de la ciudad se realizaría a través de la Avenida Ciudad Jardín, a la que se accedería por las calles que delimitan la superficie ocupada por el aparcamiento.

De acuerdo con el planeamiento, el suelo bajo el que se propone ubicar este aparcamiento se clasifica como Dotacional para Servicios de Interés Público y Social, y Sistema General Viario.

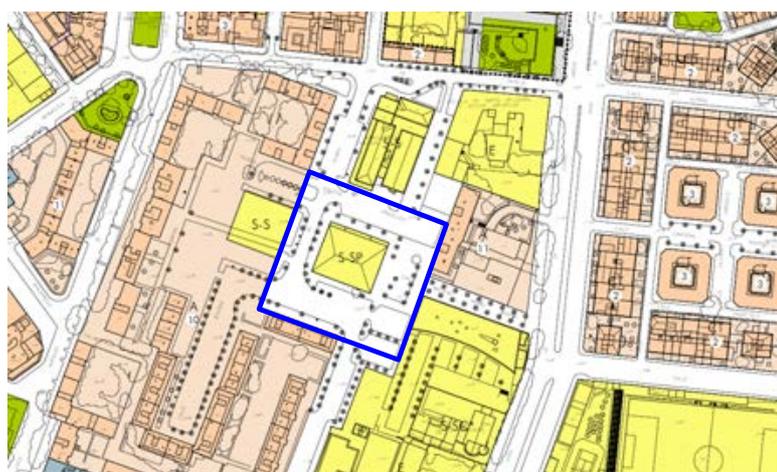


Figura 140. Clasificación del suelo según PGOU de la zona propuesta para el aparcamiento de Las Palmeritas (Ciudad Jardín)

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	55/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



Sur

Se propone la finalización y puesta en servicio del aparcamiento de la calle Rafael Salgado, que ya se está ejecutando, en Bami, de forma que pueda ser utilizado, para disponer plazas de aparcamiento de residentes.



Figura 141. Propuesta de aparcamiento para residentes en distrito Sur

Este aparcamiento consta de cuatro plantas, previéndose que las dos primeras sean gestionadas en régimen de rotación, mientras que las dos restantes se reservarán para residentes, comerciantes y trabajadores de los centros hospitalarios de la zona, estimándose, por tanto, que, de las 607 plazas previstas, al menos la mitad puedan destinarse a estos últimos usuarios.

San Pablo-Santa Justa

Se propone la ejecución de un aparcamiento subterráneo en la calle Tharsis, en el tramo comprendido entre la calle Arroyo y la calle Luis Ortega Bru.

El aparcamiento propuesto tendría una capacidad máxima de 485 plazas distribuidas en dos plantas bajo una superficie de 7.250 m² aproximadamente, cifra que deberá ser ratificada con posteriores estudios económico-financieros.

Los accesos al mismo estarían conectados con la calle Tharsis, a partir de la cual se comunicaría con el resto del viario.

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	56/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		





Figura 142. Propuesta de aparcamiento para residentes en San Pablo-Santa Justa

Según el planeamiento vigente, el suelo afectado por el mismo pertenece al Sistema General Viario.



Figura 143. Clasificación del suelo según PGOU de la zona propuesta para el aparcamiento de calle Tharsis

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	57/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



Cerro Amate

Se propone la ejecución de un aparcamiento subterráneo para residentes bajo rasante de la calle Satsuma, con una capacidad máxima de 260 plazas distribuidas en dos plantas, cifra que deberá ser ratificada con posteriores estudios económico-financieros, que ayudarían a solucionar el problema de aparcamiento detectado en este barrio durante la noche.

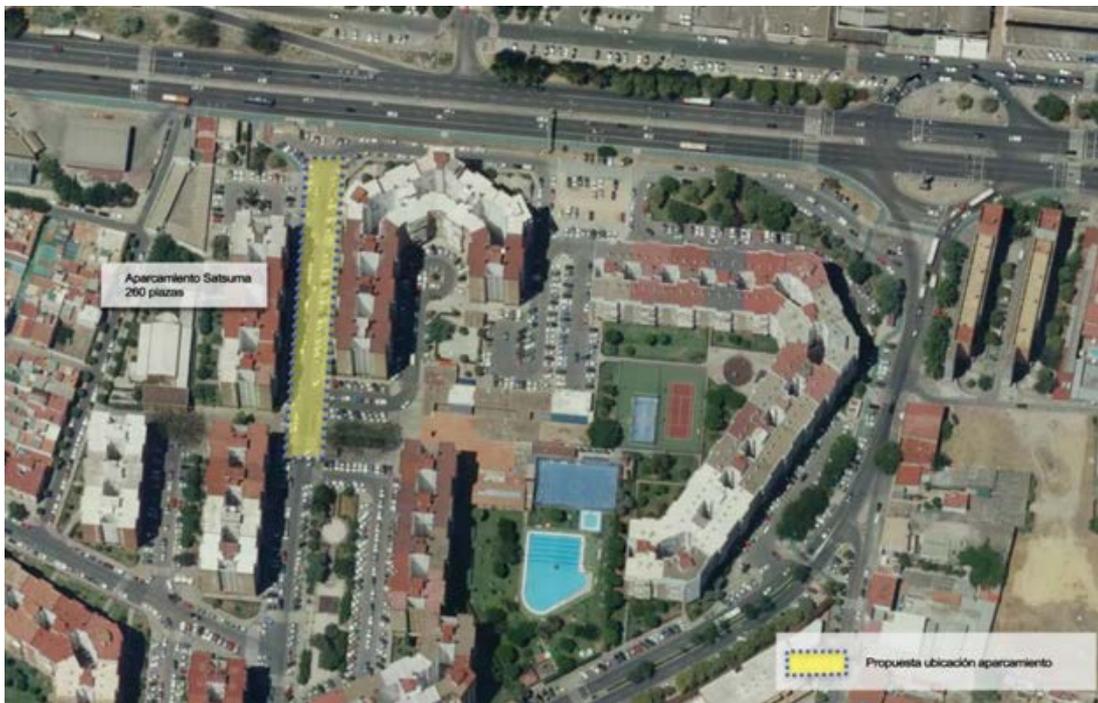


Figura 144. Propuesta de aparcamiento para residentes en Cerro Amate

La conexión con el viario principal de la ciudad se realizaría a través de la calle Amor, a la que se accedería desde dicho aparcamiento por la propia calle Satsuma bajo la que se implanta.

De acuerdo con el planeamiento vigente, el suelo donde se propone el aparcamiento está clasificado como Sistema General Viario.

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	58/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



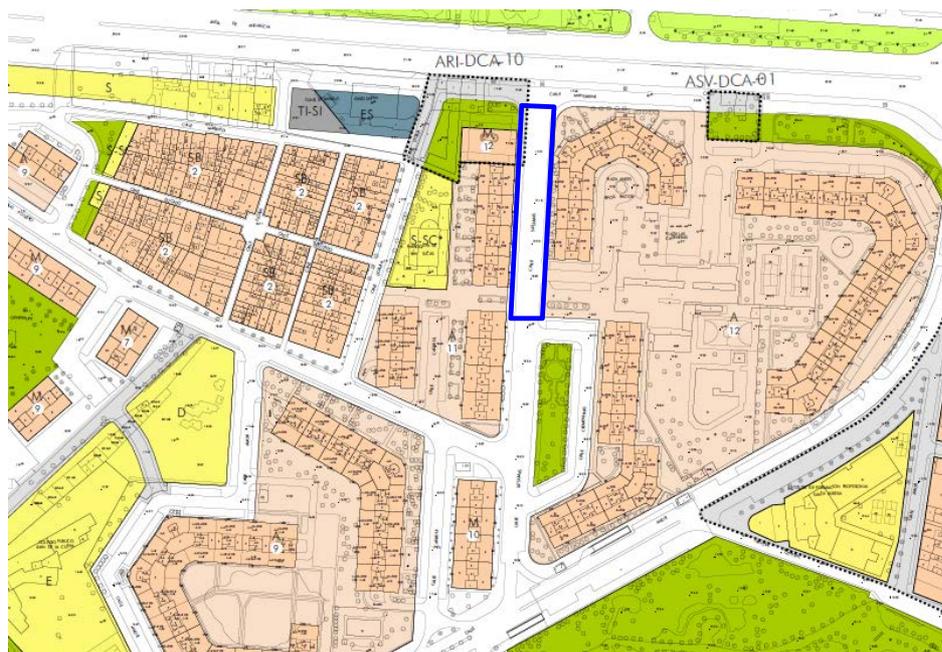


Figura 145. Clasificación del suelo según PGOU de la zona propuesta para el aparcamiento de calle Satsuma

Sevilla Este-Alcosa-Torreblanca

Se propone la ejecución de un aparcamiento subterráneo para residentes en Parque Alcosa, en el solar existente junto a la calle Turia con una superficie de 5.820 m².

La capacidad máxima del mismo sería de 388 plazas distribuidas en dos plantas, cifra que deberá ser ratificada con posteriores estudios económico-financieros, y su conexión con la red viaria se realizará a través de la propia calle Turia y calle Liria, que enlaza con la carretera Hospital de San Pablo.



Figura 146. Propuesta de aparcamiento para residentes en Parque Alcosa

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	59/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



De acuerdo con el PGOU, el suelo de la parcela bajo la que se ubicaría el aparcamiento está clasificado como Dotacional para Servicios de Interés Público y Social y de Espacios Libres



Figura 147. Clasificación del suelo según PGOU de la zona propuesta para el aparcamiento de calle Turia

Norte

En este distrito se proponen tres aparcamientos para residentes, situados en las tres zonas en las que se ha detectado déficit de este tipo de plazas durante la noche.

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	60/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		





Figura 148. Propuesta de aparcamiento para residentes en distrito Norte

El primero se situaría bajo rasante en la calle Sembradores, en su tramo comprendido entre las calles Agricultores y Delineantes, con una capacidad máxima de 205 plazas, cifra que deberá ser ratificada con posteriores estudios económico-financieros.

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	61/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



Esta alternativa se encuentra en una posición muy céntrica dentro del barrio y en el punto en el que se producen los principales problemas de aparcamiento.

Además, su conexión con la Ronda Super Norte se puede hacer directamente desde la calle Agricultores, por lo que no se considera que su implantación origine ninguna alteración de importancia en el tráfico de su entorno.

De acuerdo con el PGOU, el aparcamiento se ubicaría en suelo clasificado como de Sistema General Viario.



Figura 149. Clasificación del suelo según PGOU de la zona propuesta para el aparcamiento de calle Sembradores

La segunda de las propuestas de aparcamiento se ubicaría en la zona conocida como Plaza del Óvalo, bajo las pistas deportivas del centro deportivo José López Soto, en las calles Corral de la Caridad y Corral del Acabose, donde existen diversas edificaciones sin estacionamiento subterráneo, con una capacidad aproximada de unas 140 plazas ubicadas en una sola planta, con acceso y salida a través de las calles indicadas

De acuerdo con el PGOU, el uso de los suelos bajo los que se implantaría este aparcamiento es Dotacional Deportivo.

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	62/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		





Figura 150. Clasificación del suelo según PGOU de la zona propuesta para el aparcamiento en Centro Deportivo José López Soto

La última de las propuestas de aparcamiento se ubicaría al Sur de la Ronda Urbana Norte, en el barrio de Las Almenas, bajo las pistas deportivas del instituto de educación secundaria de Pino Montano, con una capacidad máxima de 300 plazas para residentes distribuidas en dos plantas, cifra que deberá ser ratificada con posteriores estudios económico-financieros.

El acceso y salida del mismo se realizaría desde la calle Cortijo de la Albarrana, y a través de esta con la Ronda Urbana Norte, de forma que en este caso tampoco se ocasionarían alteraciones al tráfico de la zona donde se sitúa.

De acuerdo con el PGOU, el uso de los suelos bajo los que se implantaría este aparcamiento es Dotacional Deportivo.

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	63/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		





Figura 151. Clasificación del suelo según PGOU de la zona propuesta para el aparcamiento de Las Almenas

Todo lo indicado en este apartado se ha realizado atendiendo a criterios técnicos, es decir, a criterios de análisis de oferta y demanda de aparcamientos en cada zona y espacio disponible para su construcción, y no atendiendo a criterios económicos, pues estos deberán analizarse en estudios de viabilidad económico-financieros específicos para cada aparcamiento que deberán de desarrollar las empresas que en función de los mismos puedan estar interesadas en el desarrollo de estos mediante la presentación de propuestas para su ejecución por iniciativa privada.

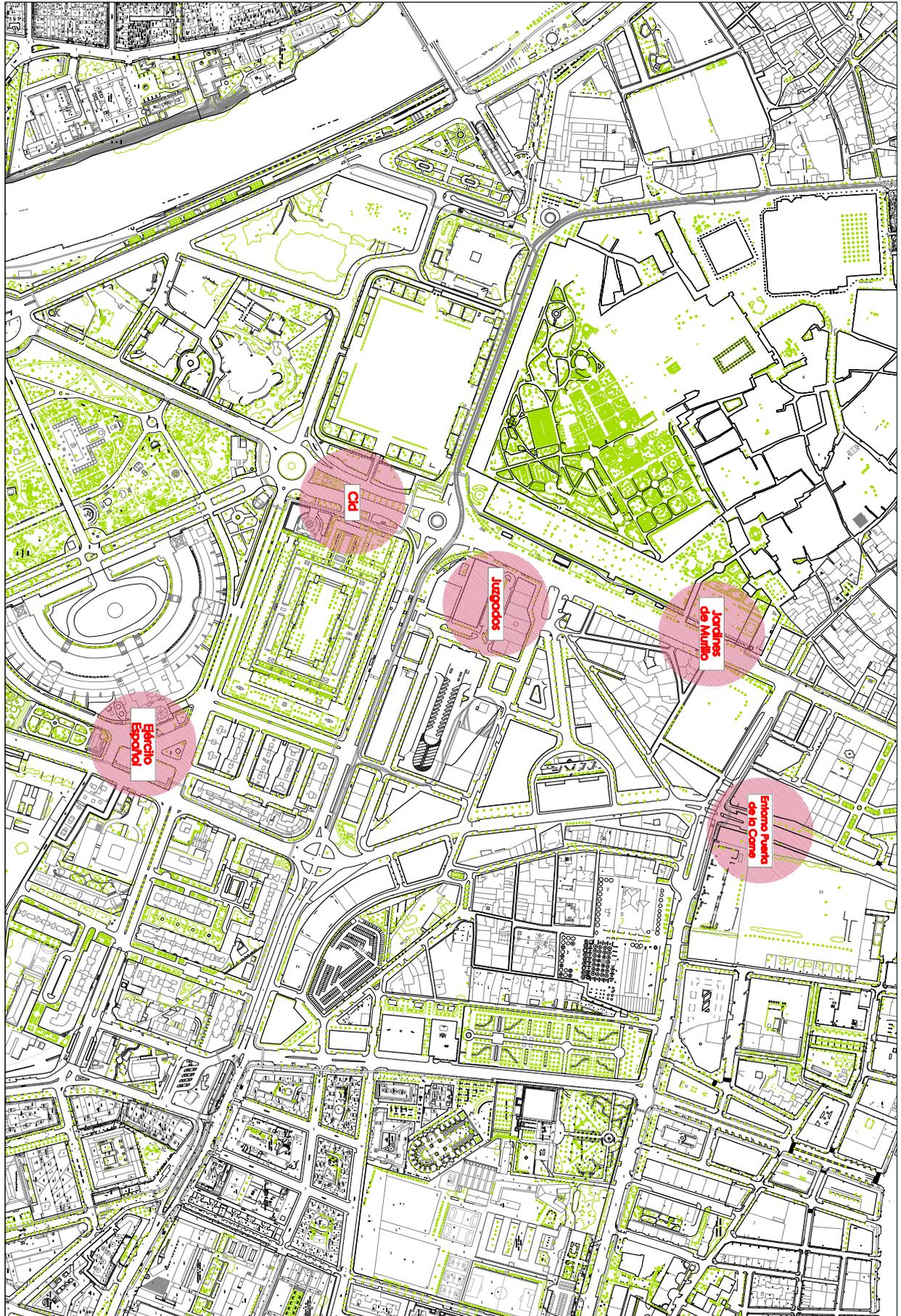
Las ubicaciones recogidas para los estacionamientos de residentes propuestos deben de entenderse a título orientativo y no limitativo, así como la capacidad de los mismos, atendiendo al análisis anteriormente indicado de oferta y demanda, por lo que no deben de descartarse ubicaciones alternativas o complementarias a las indicadas en caso de que la iniciativa privada que los desarrolle así lo solicitase atendiendo tanto a la disponibilidad de terrenos, como a criterios de viabilidad económico financiera en función de la demanda prevista, y los costes e ingresos de las operaciones.

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	64/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



ANEXO 1.2 PLANOS LOCALIZACIONES PROPUESTAS

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31	
Observaciones		Página	65/78	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==			



Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	66/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		





Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	67/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		





ESCALA 1:5.000

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	68/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



ANEXO 2. FORMULARIO GENERAL DE CONSULTA

1. DATOS DE CONTACTO

Empresa/Organismo	
Actividad empresarial	
Cargo	
Teléfono de contacto	
Email	
Nombre y Apellidos de la persona de contacto	

2. CONSENTIMIENTOS PARA LA CONSULTA.

Manifiesto mi consentimiento para que la Gerencia de Urbanismo y Medio Ambiente pueda almacenar los datos de contacto facilitados con ocasión de la presente consulta.	SI	NO
Manifiesto mi consentimiento para que la Gerencia de Urbanismo y Medio Ambiente pueda difundir los datos de contacto facilitados con ocasión de la presente consulta.	SI	NO
Manifiesto mi consentimiento para que la Gerencia de Urbanismo y Medio Ambiente pueda actualizar y difundir de forma anónima los datos incluidos en el formulario de la presente consulta. Se recuerda que la información incluida en el formulario no puede calificarse como confidencial, tan sólo los datos adjuntos al mismo.	SI	NO

3. DESCRIPCIÓN SOLVENCA TÉCNICA SOBRE EL OBJETO DE LA CONSULTA.

Descripción de la solvencia técnica sobre el objeto de la consulta

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	69/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



4. PRIORIDAD DE LAS ZONAS PROPUESTAS

Según criterios de mercado ordene a su juicio prioritariamente las zonas propuestas . Si considera que alguna carece de interés para la implantación del aparcamiento indique los motivos.						
ZONAS PROPUESTAS	1	2	3	Sin interés. (Especifique motivos)		
Prado						
Triana						
Entorno Casco Antiguo						
Según criterios de mercado ordene a su juicio las localizaciones más interesantes en la Zona Prado . Si considera que alguna carece de interés para la implantación del aparcamiento indique los motivos.						
ZONAS PROPUESTAS	1	2	3	4	5	Sin interés. (Especifique motivos)
Cid						
Jardines de Murillo						
Mercado Puerta de la Carne						
Plaza Ejército Español						
Juzgados						
Según criterios de mercado ordene a su juicio las localizaciones más interesantes en la Zona Triana . Si considera que alguna carece de interés para la implantación del aparcamiento indique los motivos.						
ZONAS PROPUESTAS	1	2	3	4	Sin interés. (Especifique motivos)	
Monte Pirolo						
San Martín de Porres						
Avenida de Coria						
Plaza del Zurraque						
Según criterios de mercado ordene a su juicio las localizaciones más interesantes en la Zona entorno Casco Antiguo . Si considera que alguna carece de interés para la implantación del aparcamiento indique los motivos.						
ZONAS PROPUESTAS	1	2	3	Sin interés. (Especifique motivos)		
Torneo - Barqueta						
Torneo - San Laureano						
Marqués de Paradas						

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	70/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



5. MODELOS DE APARCAMIENTO EN LAS ZONAS PROPUESTAS

Según criterios de mercado indique el modelo de aparcamiento más adecuado (rotación, mixto, residentes) y en su caso, la proporción máxima aconsejada rotación - residentes en la Zona Prado . Igualmente indique las cuestiones que considere de interés según el modelo propuesto.			
ZONAS PROPUESTAS	Modelo	Proporción rotación - residentes	Observaciones
Cid			
Jardines de Murillo			
Mercado Puerta de la Carne			
Plaza Ejército Español			
Juzgados			
Según criterios de mercado indique el modelo de aparcamiento más adecuado (rotación, mixto, residentes) y en su caso, la proporción máxima aconsejada rotación - residentes en la Zona Triana . Igualmente indique las cuestiones que considere de interés según el modelo propuesto.			
ZONAS PROPUESTAS	Modelo	Proporción rotación - residentes	Observaciones
Monte Pirolo			
San Martín de Porres			
Avenida de Coria			
Plaza del Zurraque			
Según criterios de mercado indique el modelo de aparcamiento más adecuado (rotación, mixto, residentes) y en su caso, la proporción máxima aconsejada rotación - residentes en la Zona entorno Casco Antiguo . Igualmente indique las cuestiones que considere de interés según el modelo propuesto.			
ZONAS PROPUESTAS	Modelo	Proporción rotación - residentes	Observaciones
Torneo - Barqueta			
Torneo – San Laureano			
Marqués de Paradas			

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	71/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



6. PROPUESTAS PARA LA LICITACIÓN EN LAS DISTINTAS ZONAS

Realice la propuesta que considere más adecuada para la licitación de un aparcamiento en la **Zona Prado**, indicando la localización, el modelo (rotación, mixto o residentes), la proporción máxima rotación – residentes, las innovaciones constructivas y tecnológicas, así como cualquier otro dato que considere de interés.

Localización (incluyendo plano de situación)			
Modelo propuesto	ROTACIÓN	MIXTO	RESIDENTES
Indique en su caso la proporción máxima aconsejada por el mercado rotación – residentes			
Innovaciones constructivas y tecnológicas			

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	72/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



Realice la propuesta que considere más adecuada para la licitación de un aparcamiento en la **Zona Triana**, indicando la localización, el modelo (rotación, mixto o residentes), la proporción máxima rotación – residentes, las innovaciones constructivas y tecnológicas, así como cualquier otro dato que considere de interés.

Localización (incluyendo plano de situación)			
Modelo propuesto	ROTACIÓN	MIXTO	RESIDENTES
Indique en su caso la proporción máxima aconsejada por el mercado rotación – residentes			
Innovaciones constructivas y tecnológicas			

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	73/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



Realice la propuesta que considere más adecuada para la licitación de un aparcamiento en la **Zona entorno Casco Antiguo**, indicando la localización, el modelo (rotación, mixto o residentes), la proporción máxima rotación – residentes, las innovaciones constructivas y tecnológicas, así como cualquier otro dato que considere de interés.

Localización (incluyendo plano de situación)			
Modelo propuesto	ROTACIÓN	MIXTO	RESIDENTES
Indique en su caso la proporción máxima aconsejada por el mercado rotación – residentes			
Innovaciones constructivas y tecnológicas			

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	74/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



7. CONSIDERACIONES ECONÓMICO – ADMINISTRATIVAS QUE PUDIERAN SER LIMITANTES PARA LA CONCURRENCIA.

Enumere las consideraciones económico – administrativas que pudieran ser limitantes para la concurrencia al procedimiento de licitación.

8. OTRAS OBSERVACIONES.

Indique cualquier otra observación o recomendación que considere de interés para tener en cuenta en el futuro procedimiento de licitación.

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	75/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



ANEXO 3. FORMULARIO ESPECÍFICO DE CONSULTA AL SECTOR FINANCIERO

1. DESCRIPCIÓN DE LAS CONDICIONES O REQUISITOS EXIGIDOS PARA HIPOTECAR LA FUTURA CONCESION.

Se solicita detalle de las condiciones de financiación hipotecaria por su entidad, requisitos exigidos, garantías exigidas, costes de financiación, tipos de interés, etc.

En particular, se solicita cuanta información pueda ofrecer sobre:

Importes máximos (no podrá superar el valor de la concesión)	
Plazos máximos (nº de meses) (no podrá superar el plazo de la concesión)	
Tipos de interés aplicables	
Comisiones aplicables.	
Importes totales de responsabilidad máxima y su desglose	

2. POSIBLES INCIDENCIAS DERIVADAS DE LA COMPOSICIÓN SUBJETIVA DEL CONTRATISTA.

Se solicita descripción de los posibles condicionantes para la suscripción y obtención de financiación por entidades compuestas como Uniones Temporales de Empresas o sociedades constituidas expresamente para la gestión de la propia concesión, u otro tipo de entidades compuestas.

--

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	76/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



ANEXO 4. FORMULARIO ESPECÍFICO DE CONSULTA AL SECTOR ASEGURADOR

1 DESCRIPCIÓN DE LAS MODALIDADES DE ASEGURAMIENTO DE RIESGOS POR DAÑOS.

Al objeto de identificar los requisitos de aseguramiento exigidos en los futuros pliegos, se solicita una descripción de los productos más adecuados a los riesgos presentes o previsibles en una actuación de aparcamiento bajo rasante, así como una identificación de sus posibles costes durante las fases de ejecución y explotación.

Se solicita descripción de aquellos productos o pólizas de aseguramiento que mejor se adecuen a las actuaciones objeto de la presenta consulta, identificando los riesgos que estimen presentes, o aquellos previsibles, límites de indemnización más adecuados, así como sus costes de contratación, con y sin franquicias.

Con carácter enunciativo, no limitativo, se solicita información relativa al aseguramiento más adecuadas, para cubrir los siguientes riesgos:

Responsabilidad Civil (Explotación, Patronal, Cruzada, Contratistas y Subcontratistas, Post-trabajos, Profesional, Contaminación Medioambiental, Dirección Jurídica, Fianzas Civiles y Penales, etc.).	
Todo riesgo construcción.	
Pólizas para el aseguramiento de la integridad estructural y de daños ocasionados por movimientos del terreno, sobre propiedades colindantes, en un radio adecuado al volumen de vaciado del terreno previsto, y que deberá comprender al menos unos 500 metros lineales desde el límite exterior de la actuación prevista.	
Pólizas para el aseguramiento de las posibles afecciones a los servicios públicos y privados preexistentes, aparentes o no.	

2 CONDICIONES GENERALES Y PARTICULARES.

En relación a las pólizas propuestas en el apartado anterior, se solicita información sobre las exclusiones previstas en las condiciones generales y particulares de contratación.

--

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	77/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		



3 POSIBLES DIFICULTADES O REQUISITOS DERIVADOS DE LA COMPOSICIÓN SUBJETIVA DEL CONTRATISTA.

Se solicita descripción de los posibles condicionantes para la suscripción de las anteriores pólizas por entidades compuestas como Uniones Temporales de Empresas, sociedades constituidas expresamente para la gestión de la propia concesión, o sociedades de economía mixta.

Entre los condicionantes o dificultades, deberá tenerse en cuenta la obligación de presentar la póliza suscrita como requisito previo a la adjudicación, y por tanto con carácter previo a la firma del contrato, a la formalización de la Unión Temporal de Empresas o a la constitución de la sociedad destinataria de la gestión de la concesión.

Entre la información solicitada, se solicita información de los productos relativos al aseguramiento de la actuación en base a la participación en entidad subjetiva compuesta como las Uniones Temporales de Empresarios.

--

Código Seguro De Verificación	WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Antonio Almazan Fernandez de Bobadilla	Firmado	09/07/2021 13:09:31
Observaciones		Página	78/78
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/WP6VaPHsdB2JvhQuW72iIA==		

