



penelope bacchus

Promoting Energy efficiency to Local Organisations  
through dissemination Partnerships in Europe

Best Actions for Collaboration in Countries  
for a High efficient Use of energy in Structural funds

- [Print](#) - [Close](#) -

# PROHIBIR EL APARCAMIENTO CONTANDO CON LA APROBACIÓN PÚBLICA - Bridgend - United

Kingdom

Bridgend diseñó un plan de movilidad para peatonalizar el centro de la ciudad y trasladar las plazas de aparcamiento existentes, al objeto de racionalizar el gran número de veraneantes que visita sus playas.

Grupos objetivo	Sector	Field
- Autoridades locales - Decisores	- Transporte	- Equipos/ electrodomésticos - Información

## ANÁLISIS

### CONTEXTO

Bridgend (130.000 habitantes) es una autoridad local que incluye el área costera de Porthcawl, que alberga un gran número de veraneantes. Los problemas que surgían de los vehículos que buscaban el acceso al centro de la ciudad o al mar persistían a pesar de ciertas actuaciones, de modo que tanto Bridgend como Porthcawl decidieron introducir un nuevo sistema de gestión de tráfico.

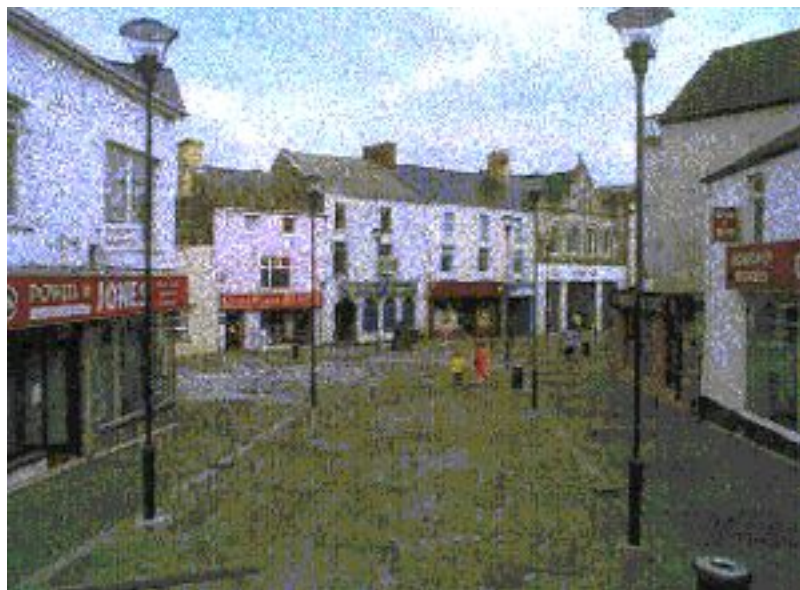
### CRONOLOGÍA DEL SISTEMA IMPLANTADO

- Abril de 1995: publicación del plan local para hacer peatonal el centro de la ciudad;
- Comienzos de 1998: conclusión de la construcción de una carretera de circunvalación;
- Diciembre de 1998: diseño por parte del comité de las primeras propuestas para la gestión del tráfico y sometimiento de las mismas a consulta pública;
- Agosto de 1999: cambios en el proyecto derivados del proceso de consulta;
- Abril de 2000: puesta en marcha de la normativa local sobre aparcamiento;
- Noviembre de 2000: cambios basados en la experiencia obtenida durante la fase experimental.

## ACCIONES EMPRENDIDAS

La peatonalización del centro de la ciudad de Bridgend ya había sido propuesta como parte del plan local diseñado por el municipio, pero solamente se llevó a cabo en 1998.

A raíz de la construcción de un centro comercial a las afueras de la ciudad a finales de los años 90, las autoridades locales se animaron a llevar a cabo alguna actuación para hacer más atractivo el centro de la ciudad. Se construyeron tres aparcamientos cerca de la zona peatonal que resolvieran las necesidades de aparcamiento. Los aparcamientos existentes en el centro de la ciudad se reservaron para discapacitados y para actividades de carga y descarga. Se hicieron peatonales la mitad de las calles y se instaló un carril especial reservado sólo para autobuses, bicicletas y taxis. El plan se aprobó tras un período de prueba de tres meses. Se introdujeron nuevos aspectos conforme a la experiencia que se iba adquiriendo. Además, se cambió la distribución de algunas áreas de aparcamiento y se redujo la duración de la prohibición de estacionamiento.



Calle después de prohibir el aparcamiento y hacerla peatonal

## COSTES Y BENEFICIOS

### EVALUACIÓN

En términos generales, la peatonalización del centro de la ciudad ha sido un acierto y la prohibición del estacionamiento ha sido aceptada por la población local. Sin embargo, ha sido muy difícil controlar el aparcamiento en los espacios reservados para los minusválidos y una gran cantidad de personas ha infringido la regulación. Por ello, se prohibió con posterioridad aparcar a los minusválidos en zonas peatonales, lo que supone un verdadero problema para los 11.000 conductores minusválidos (pero está claro que si una renuncia, destinada a ayudar a aquellos más necesitados, se concede a demasiada gente, el beneficio que se pensaba conferir se pierde).

## PARTENARIADOS

El Ayuntamiento de Bridgend diseñó el plan de movilidad de forma conjunta con los departamentos locales competentes, pero es necesario señalar que la población local fue un socio clave en este proyecto.

El extenso informe realizado, la importancia dada a los comentarios de los residentes, así como los cambios realizados en el proyecto después de la fase experimental, ayudaron a hacer los cambios más aceptables para los habitantes.

## RECOMENDACIONES

---

### SIN APARCAMIENTO EN LA CALLE COMERCIAL

Tras la presentación del proyecto para peatonalizar el centro de la ciudad, se levantó una fuerte oposición. El proyecto implicaba transformar la calle comercial en una zona peatonal y prohibir el acceso a los coches, eliminando así todos las plazas de aparcamiento. Sin embargo, excluir la posibilidad de aparcamiento en esta calle provocó un alto nivel de indignación entre los residentes. La población de Bridgend comprende bastante gente mayor y una gran cantidad de personas minusválidas, quienes se opusieron a la prohibición de aparcar cerca de las tiendas. Después de largas negociaciones, se alcanzó un compromiso y, finalmente, se autorizó el acceso a la calle comercial para carga y descarga y para los minusválidos antes de las 11:00 y después de las 17:00

### IMPORTANTE CONSULTAR A LOS RESIDENTES

En términos generales, hay que señalar que la introducción de medidas para regular el aparcamiento y el acceso al centro de la ciudad, provocó un desacuerdo que se solucionó con el tiempo, de modo que la iniciativa llegó a tener un gran éxito entre casi todos los residentes. El método usado en Bridgend, que tuvo en cuenta las reacciones de los residentes a las propuestas, es ejemplar y ayuda a evitar problemas importantes. La mayoría de las sugerencias realizadas por los residentes se consideraron válidas y la fase experimental del proyecto permitió comprobar cómo la nueva organización podía aplicarse en este campo.

La experiencia de Bridgend demuestra la importancia de desarrollar un proyecto detallado cuando se trata de la gestión de aparcamientos. En efecto, no se puede considerar sin tener en cuenta la opinión pública y debe ser una parte esencial de cualquier proyecto que se proponga limitar el acceso al centro de ciudad.

## PARA MÁS INFORMACIÓN

---

Name organisation [Bridgend County Borough Council](#)

:

Phone number : [+44 1656 642 524](tel:+441656642524)

E-mail : [toozem@bridgend.gov.uk](mailto:toozem@bridgend.gov.uk)

Website : <http://>

## INFORMACIÓN PRÁCTICA

---

List of Internet sites

[english / http://www.bridgend.gov.uk](#)

## EL CASO HA SIDO PREPARADO POR

Organisation : [Energie-Cités](#)

E-mail : [cmaurer@energie-cites.org](mailto:cmaurer@energie-cites.org)

Internet : <http://www.energie-cites.org>

Published : 31/7/2002

[back to top](#) ▲

Penelope Project Good Practice Database  
© Energie-Cités 2001 - 2002 / [Webmaster](#)

