

Título 1



MEMORIA
de Información

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA Centro de Algeciras



ALGECIRAS

Título 1:

MEMORIA DE INFORMACIÓN

I. INTRODUCCIÓN.

- 1.1. El entendimiento de la ciudad de Algeciras. *Pag. 2*
- 1.2. El ámbito de actuación. *Pag. 3*
- 1.3. El Plan Especial dentro de la Ley de Ordenación Urbana de Andalucía. *Pag. 4*
- 1.4. El Plan Especial de Movilidad Urbana de la Zona Central de Algeciras. *Pag. 5*
- 1.5. El contenido del Plan Especial de Movilidad Urbana del Centro de Algeciras. *Pag. 6*

II. JUSTIFICACIÓN DEL PLAN

- 2.1. Determinaciones del planeamiento vigente. *Pag. 8*
 - 2.1.1 Movilidad interior. *Pag. 8*
 - 2.1.2 Accesibilidad y movilidad urbana. *Pag. 9*
 - 2.1.3 Criterios de diseño del viario. *Pag. 9*
 - 2.1.4 Criterios de diseño de los sistemas metropolitanos. *Pag. 10*
 - 2.1.5 Los sistemas generales. *Pag. 10*
 - 2.1.6 Plan especial de movilidad urbana. *Pag. 11*
- 2.2. Objeto del estudio. *Pag. 13*
- 2.3. Concreción del objeto. Estrategias básicas de actuación. *Pag. 15*

III. FASES Y CONTENIDOS.

- 3.1. Primera fase. información y diagnóstico. *Pag. 17*
 - 3.1.1 Recogida de la Información. *Pag. 17*
- 3.2. Segunda fase. avance de políticas y actuaciones. *Pag. 18*

IV. METODOLOGÍA Y DESARROLLO DEL TRABAJO.

- 4.1. Recogida de la información. *Pag. 22*
- 4.2. Análisis Urbanístico. *Pag. 23*
 - 4.2.1 Desarrollo histórico. *Pag. 23*
 - 4.2.2 El proceso de crecimiento urbano. *Pag. 23*
- 4.3. Análisis de Movilidad. *Pag. 26*
- 4.4. Síntesis. *Pag. 26*

V. RECOGIDA DE LA INFORMACIÓN.

- 5.1. Unidades funcionales. *Pag. 28*
 - 5.1.1 Definición. *Pag. 28*
 - 5.1.2 Criterios de delimitación. *Pag. 28*
 - 5.1.3 Unidades funcionales. *Pag. 28*
- 5.2. Centros generadores de viajes. *Pag. 30*

- 5.2.1 Síntesis. *Pag. 31*
- 5.3. Inventario funcional de Viario. *Pag. 32*
- 5.4. Circulación rodada. Situación actual. *Pag. 34*
 - 5.4.1 Flujos extra metropolitanos. *Pag. 34*
 - 5.4.2 Flujos interurbanos. *Pag. 34*
 - 5.4.3 Red urbana municipal. *Pag. 34*
 - 5.4.4 Red del viario en el área de actuación. *Pag. 35*
 - 5.4.5 Síntesis. *Pag. 35*
- 5.5. El aparcamiento. Situación actual. *Pag. 36*
 - 5.5.1 Aparcamientos sin regulación.
 - 5.4.4 Aparcamientos regulados. *Pag. 36*
 - 5.4.5 Síntesis. *Pag. 36*
- 5.6. El transporte público. *Pag. 38*
 - 5.6.1 Transporte público externo. *Pag. 38*
 - 5.6.2 Transporte público interno. *Pag. 38*
 - 5.6.3 Síntesis. *Pag. 39*
- 5.7. Planeamiento y Actuaciones. *Pag. 40*
 - 5.7.1 Reordenación del "Llano amarillo". *Pag. 40*
 - 5.7.2 Acceso central. *Pag. 40*
 - 5.7.3 Reordenación del Río de la Miel. *Pag. 40*
 - 5.7.4 Actuación portuaria sobre la "Playa de los Ladrillos". *Pag. 40*
 - 5.7.5 Actuación urbanística "Los Cuarteles". *Pag. 41*
 - 5.7.6 Síntesis. *Pag. 41*

VI. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

- 6.1. El tráfico motorizado en el Centro urbano de Algeciras. *Pag. 43*
- 6.2. Circulación Rodada Motorizada. *Pag. 44*
 - 6.2.1 Flujos de Tráficos de paso. *Pag. 44*
 - 6.2.2 Determinación de los Flujos en Tránsito. *Pag. 46*
 - 6.2.3 Flujos en las principales vías e intersecciones de distribución de tráfico motorizados en el Centro Urbano. *Pag. 50*
- 6.3. Análisis del Aparcamiento en viario en la Zona Centro. *Pag. 55*
 - 6.3.1. Inventario Estático de Aparcamiento. *Pag. 68*
 - 6.3.2. Inventario Dinámico de Aparcamiento. *Pag. 75*
- 6.4. Sobre el modelo de movilidad. *Pag. 76*
- 6.5. Existe un desequilibrio funcional entre los viajes realizados en transporte público y en transporte privado. *Pag. 77*
- 6.6. Sobre la ausencia de jerarquía del sistema viario de la ciudad. *Pag. 78*
- 6.7. Sobre la debilidad de criterios de intermodalidad en el sistema de transportes. *Pag. 79*
- 6.8. Sobre el criterio de los aparcamientos en superficie y subterráneos. *Pag. 79*
- 6.9. Sobre el transporte público colectivo. *Pag. 80*
- 6.10. Sobre los modos no motorizados: La deficiente estructura y criterios sobre la mejora de los recorridos peatonales en Algeciras. *Pag. 80*

Título 2:

MEMORIA DE ORDENACIÓN

I. RÉGIMEN JURÍDICO

- 1.1. Soporte legislativo del Plan Especial. *Pag. 2*
- 1.2. Plan Especial de Movilidad Urbana del Centro de Algeciras. *Pag. 3*
- 1.3. Contenidos del Plan Especial de Movilidad Urbana del Centro de Algeciras. *Pag. 3*

II. ÁMBITO DE AFECCIÓN DEL PLAN ESPECIAL

- 2.1. El ámbito de actuación. *Pag. 5*

III. OBJETIVOS DEL PLAN ESPECIAL

- 3.1. Objetivos generales para mejorar la accesibilidad desde criterios de sostenibilidad en las áreas centrales de Algeciras. *Pag. 7*
- 3.2. Objetivos generales para mejorar la accesibilidad desde la sostenibilidad en el ámbito de actuación. *Pag. 9*
- 3.3. La movilidad sostenible: un camino coherente hacia la intermodalidad. *Pag. 10*

IV. ESTRATEGIAS Y OPORTUNIDADES

- 4.1. Estrategias generales. *Pag. 12*
- 4.2. Estrategias específicas. *Pag. 12*
- 4.3. Estrategias particulares. El tráfico motorizado. *Pag. 12*
- 4.4. Estrategias particulares. El transporte público. *Pag. 12*
- 4.5. Estrategias particulares. El peatón. *Pag. 13*
- 4.6. Estrategias particulares. La bicicleta. *Pag. 13*

V. CRITERIOS DE ACTUACIÓN

- 5.1. Criterios de intervención para una nueva accesibilidad e intermodalidad en Algeciras. *Pag. 15*
- 5.2. La definición de la intermodalidad en el nuevo sistema de Movilidad. *Pag. 17*

VI. NUEVO ESQUEMA DE ACCESOS RODADOS

- 6.1. La nueva accesibilidad interior. La funcionalidad del sistema viario interior y su papel dentro de la accesibilidad interna del centro de Algeciras. *Pag. 19*
- 6.2. Criterios para definir la nueva jerarquía del sistema viario. *Pag. 20*
- 6.3. Nueva Jerarquía del Sistema Viario del Centro Urbano. *Pag. 22*

VII. SISTEMA DE APARCAMIENTOS

- 7.1. Los nuevos aparcamientos de rotación y residentes dentro del esquema de intermodalidad y accesibilidad y las restricciones al aparcamiento de superficie en el área central. *Pag. 27*
- 7.2. El sistema de aparcamientos para la accesibilidad al Centro de Algeciras. *Pag. 29*

VIII. TRANSPORTE PÚBLICO

- 8.1. La posición de los intercambiadores de transporte: la base de la formación del sistema de comunicaciones en sus diferentes escalas. *Pag. 33*
- 8.2. Los corredores básicos para implantar plataformas reservadas al transporte colectivo de viajeros. *Pag. 34*

IX. MOVILIDAD PEATONAL Y CICLISTA

- 9.1. El sistema peatonal y ciclista. *Pag. 36*
- 9.2. Red Peatonal y de Espacios Libres. *Pag. 36*
- 9.3. La red urbana de bicicletas complementaria con el sistema peatonal. *Pag. 41*

ACTUACIONES DE ADECUACIÓN Y PLAN DE ETAPAS

I. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LAS ACTUACIONES DE ADECUACIÓN PROPUESTAS.

- 1.1. Eje Blas Infante. *Pag. 46*
- 1.2. Eje Avenida Fuerzas Armadas. *Pag. 47*
- 1.3. Eje Capitán Ontañón Zona de ensanche Blas Infante-Ontañón. *Pag. 47*
- 1.4. Barrio de ensanche Zona Hipercor. *Pag. 48*
- 1.5. Borde Sur Zonas Estaciones Renfe-Bus. *Pag. 49*
- 1.6. Casco Histórico. *Pag. 49*

II. CRITERIOS PARA LA VALORACIÓN ECONÓMICA Y LA PROGRAMACIÓN DEL PLAN ESPECIAL.

- 2.1. Contenido y estructura. *Pag. 50*
- 2.2. Metodología y alcance. *Pag. 51*
- 2.3. Criterios de valoración de las actuaciones propuestas en el Plan Especial *Pag. 51*
- 2.4. Sistema de aparcamientos para mejorar la accesibilidad al Centro. *Pag. 52*
- 2.5. Criterios de prioridad para la programación de las actuaciones propuestas. *Pag. 52*

III. VALORACIÓN ECONÓMICA Y PROGRAMACIÓN DEL PLAN ESPECIAL.

Pag. 53

Título 3: **ORDENANZAS**

ORDENANZA DE MOVILIDAD Y USO DE ESPACIOS PÚBLICOS Y RED VIARIA

TÍTULO I.- DISPOSICIONES GENERALES. *Pag. 3*

TÍTULO II.- NORMAS DE COMPORTAMIENTO EN LA CIRCULACIÓN. *Pag. 5*

Capítulo 1º.- normas generales. *Pag. 5*

Capítulo 2º.- estacionamientos. *Pag. 7*

Capítulo 3º.- regímenes diversos y de transportes. *Pag. 12*

Capítulo 4º.- servicios de urgencias. *Pag. 14*

TÍTULO III.- ACTIVIDADES DIVERSAS EN LAS VÍAS PÚBLICAS *Pag. 15*

Capítulo 1º.- disposiciones generales. *Pag. 15*

Capítulo 2º.- procesiones y otras manifestaciones de índole religiosa. *Pag. 15*

Capítulo 3º.- cabalgatas, pasacalles, ramerías, convoyes circenses, de espectáculos y electorales. *Pag. 16*

Capítulo 4º.- verbenas, festejos, espectáculos estáticos y similares (equilibristas, globos aerostáticos, etc.). *Pag. 16*

Capítulo 5º.- reuniones y manifestaciones. *Pag. 16*

Capítulo 6º.- convoyes militares. *Pag. 16*

Capítulo 7º.- pruebas deportivas. *Pag. 16*

Capítulo 8º.- recogidas de residuos urbanos, reciclables o no, por empresas públicas o particulares. *Pag. 17*

Capítulo 9º.- obras, instalación de andamios, vallas, grúas y otras operaciones especiales (rodaje de películas, etc.). *Pag. 17*

Capítulo 10º.- veladores, quioscos y comercio ambulante. *Pag. 17*

Capítulo 11º.- carga y descarga. *Pag. 18*

Capítulo 12º.- otras actividades. *Pag. 18*

TÍTULO IV.- OTRAS NORMAS. *Pag. 18*

**ORDENANZA PARA EL CONTROL DE ACCESO
DE VEHÍCULOS A LOS BARRIOS DEL CASCO HISTÓRICO
CUANDO SE PLANTEEN RESTRICCIONES.** *Pag. 20*

Título 4: **PLANOS**

PLANOS DE INFORMACIÓN:

- Plano nº1 - Situación y ámbito de afección del Plan Especial
- Plano nº1 bis - El Centro Urbano en la Ciudad
- Plano nº2 - Ámbito del Plan y tratamientos actuales de viario
- Plano nº3 - Ordenación actual de tráfico motorizados

PLANOS DE ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO:

- Plano nº4 - Jerarquía viaria actual y Zonificación Funcional
- Plano nº5 - El Modelo de Movilidad actual

PLANOS PROPUESTAS DE ORDENACIÓN:

- Plano nº6 - El nuevo modelo de Accesibilidad y Movilidad
- Plano nº7 - Nueva Jerarquía del Espacio Viario
Ordenación viaria y accesos al Centro Urbano
- Plano nº8 - Sistema de Aparcamientos para el nuevo Modelo de Movilidad
- Plano nº9 - Transporte Público. Corredores básicos y sistemas de intercambiadores.
- Plano nº10 - Red peatonal y de espacios libres
- Plano nº11 - Red de itinerarios ciclistas
- Plano nº12 - Actuaciones Propuestas

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA

Centro de Algeciras

Título 1

MEMORIA

de Información

El presente Plan Especial de Movilidad del Centro de Algeciras se realiza por encargo del Excelentísimo Ayuntamiento de Algeciras (Cádiz).

El presente Plan Especial de Movilidad ha sido realizado por la empresa CONTORNO S.A. participando en su redacción:

- José Luis Cañavate. Urbanista.
- Indalecio de la Lastra. Ingeniero de Caminos.
- Antonio Arriaza. Técnico de Tráfico.
- Luis Manuel Morillo. Arquitecto.
- José Antonio Moreno. Arquitecto.

Inventarios y trabajo de Campo:

- Óscar Titos. Técnico Informático
- María José Linares. Ambientóloga
- Susana Navarro. Ambientóloga
- Sergio Sánchez. Ambientólogo



**MEMORIA DE INFORMACIÓN
INTRODUCCIÓN**

I. INTRODUCCIÓN

1.1. El entendimiento de la ciudad de Algeciras.

Nuestras ciudades se han visto sometidas a una evolución "natural" propiciado por el avance de las tecnologías. Este desarrollo de las tecnologías amenaza a las ciudades por hechos y actos que van en contra de toda la percepción y uso de la misma, de la ciudad como nuestra "casa" más amplia.

Así, desde el mismo planteamiento vigente, se requiere recuperar la ciudad para el uso y disfrute de los ciudadanos, en contraposición a la invasión masiva y feroz de los medios de transporte que, salvajemente, han ocupado nuestras ciudades.

Por ello se requiere volver a recuperar las ciudades con unos objetivos claros de disfrute para todos, con una mejora sensible de las condiciones de:

- a. Habitabilidad, para la mejora sustancial de la calidad de vida de residentes y visitantes. Para ello se requiere favorecer y potenciar los distintos usos a los que se destina el medio urbano: residencial, comercia y estancial.
- b. Accesibilidad, para conseguir un sistema equilibrado de los modos de transporte en la movilidad urbana. De esta forma, se priorizan y dan mayor preponderancia e importancia a los llamados "modos verdes" (peatón, bicicleta, transporte público,...), con el objetivo que la ciudad se viva más y mejor desde la óptica y uso de la persona.
- c. Espacio y entorno urbano. La vuelta de la ciudad como estancia del ciudadano, a su servicio. Para lo cual se han de recuperar las calles y plazas tanto desde el punto de vista ambiental (para la mejora del medio ambiente urbano) como funcional (para resolver las necesidades del usuario de la ciudad), retomando consecuentemente las finalidades urbanas de paso, estancia, residencia,..., todas ellas en consecuencia de las actividades urbanas (ocio, recreo, comercio, residencia,...).

En resumen, volver a asumir que la ciudad, la urbe, está al servicio de los ciudadanos y no de las máquinas que tergiversan el uso, disfrute y significado de las ciudades. Recuperar la ciudad para las personas.

De acuerdo con esta primera reflexión, el

Planeamiento General vigente, prevé en sus determinaciones relativas al sistema viario y las infraestructuras de transporte, formular los denominados "planes especiales de movilidad urbana", para desarrollar una herramienta útil para el desarrollo equilibrado, coherente y sostenible de los esquemas y planteamientos urbanos.

Sin embargo, no podemos ni debemos quedarnos en una mera reforma de los sistemas de transporte, sino que ha de estar encaminada al uso del ciudadano. De esta manera, para conseguir este objetivo inicial, desde el plano de la Movilidad y el Transporte, se plantea el Plan Especial de Movilidad para la ciudad de Algeciras, estableciendo una serie de directrices encaminadas a facilitar el transvase intermodal hacia modos más humanos, menos contaminantes y más amables (y acordes) con el entorno urbano en el cual se desarrollan, de acuerdo con el grado de vulnerabilidad ambiental que sufre Algeciras.

Así, hemos de tener en cuenta las características morfológicas y funcionales intrínsecas del término municipal de Algeciras. Término municipal que se define morfológicamente a través de su indudable relación con la costa en la que se aposenta.

Históricamente, esta relación ha configurado una ciudad fundamentalmente en paralelo a la línea de costa, donde se produce una inadecuada concatenación de crecimientos discontinuos, sin un orden preestablecido, sin concierto, siendo la consecuencia de elementos diversos que se van superponiendo sin la realización de un esquema claro y comprensible para la ciudad que crece en el futuro.

Así, nos encontramos ante un lugar en el coexisten patrones urbanos sobre un viario denso, con zonas de ensanches que presionan, especialmente sobre las demandas de un tráfico intenso que sigue manteniendo un diseño transversal, condicionando históricamente cualquier planeamiento urbano en los necesarios criterios de respeto a las preexistencias del momento y a su desarrollo posterior, especialmente en la articulación de las funciones residenciales consolidadas, unidas al carácter de espacio colectivo para el ocio, el recreo y la cultura.

Este mismo planteamiento de desarrollo urbanístico ha condicionado la ciudad de Algeciras de forma que no mira al mar. La referencia inequívoca del lugar no tiene encuentro con la ciudad.

Así, debemos actuar sobre este aspecto fundamen-

talmente, la regeneración de la ciudad, desde el punto de vista de la Movilidad, para que vuelva a tener el significado y la relación hacia el mar cercano en el que se encuentra.

Por eso, las nuevas estrategias que se generaran deben marcar unas reglas que, junto a criterios estructurales de crecimiento y desarrollo, garanticen adecuados niveles de empleo y economía, debiendo quedar recogidas en un documento consensuado entre la Administración y los Usuarios del Municipio.

Debido a estas razones, el Análisis y Diagnóstico de la Movilidad para el término Municipal de Algeciras, debe ser en principio generado desde los objetivos del Planeamiento General (pronto a ser revisado), recogiendo planteamientos más ambiciosos que la simple ordenación del tráfico motorizado.

Por esto, como punto de partida que no es específico de un Plan de Movilidad, se plantea la vuelta de Algeciras al mar. Objetivo genérico que, sin duda, será asumido por la revisión del Planeamiento General de la ciudad, como elemento principal de acción.

1.2. El ámbito de actuación.

Sin embargo, teniendo en cuenta todo lo anteriormente expresado, la zona de actuación se acota, se reduce significativamente, debido a la imposibilidad física de realizar una primera actuación completa sobre todo el conjunto de la ciudad.

Esto no cae dentro de contradicciones dentro de los planteamientos teóricos de ciudad realizados en el apartado anterior, sino que lo refuerza. El ámbito de actuación corresponde a la zona que podemos denominar Casco Histórico de la ciudad, así como la zona de Ensanche anexa al Centro de la Ciudad.

Las razones de actuación son varias:

- a. La misma formulación del encargo por parte de

la Administración Municipal.

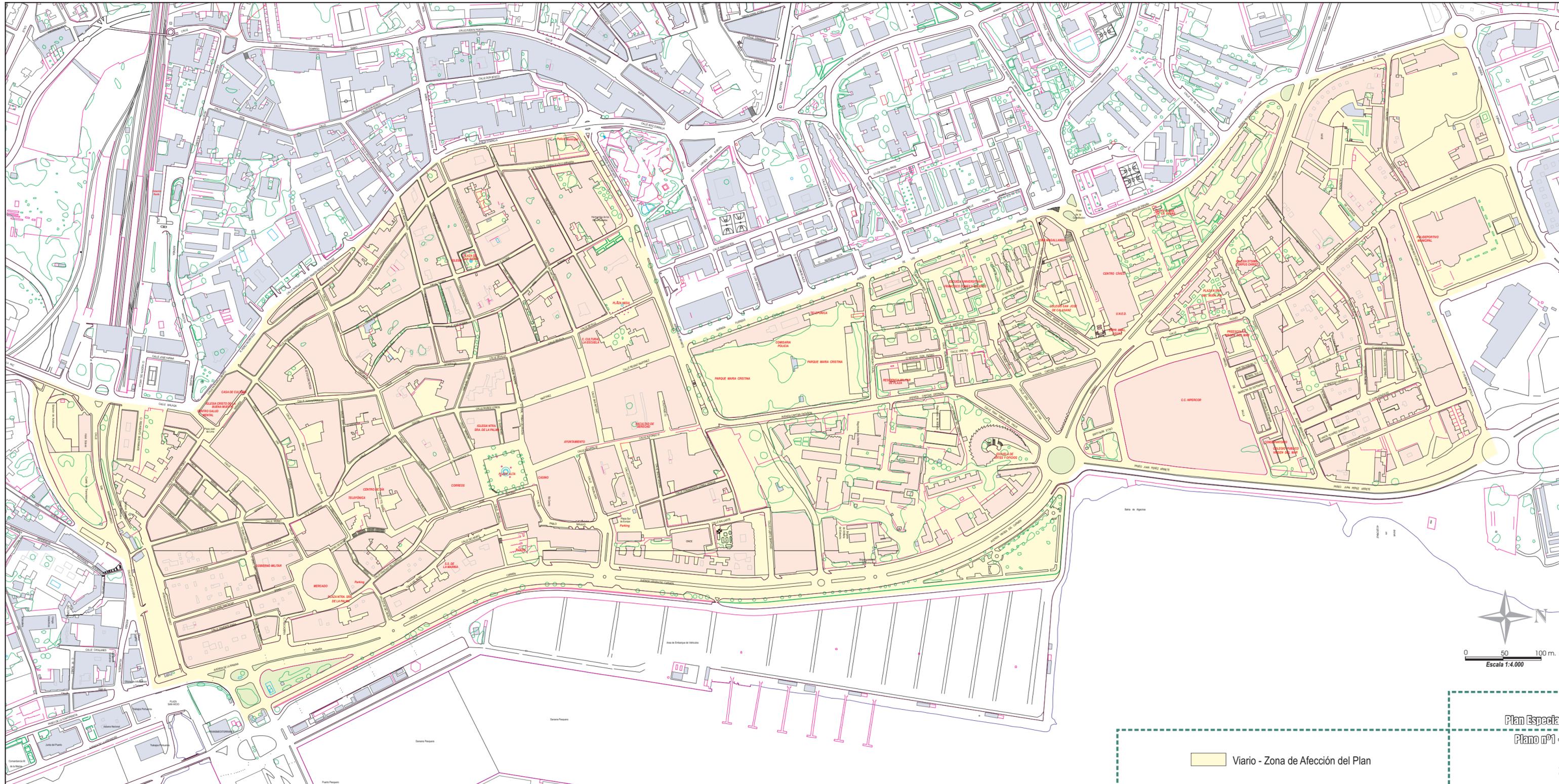
- b. El entendimiento del problema de Movilidad que sufre el Municipio.
- c. La comprensión que una actuación como la que se propone es lo suficientemente importante para tener consecuencias totalmente favorables al resto de la ciudad.
- d. La consideración de que esta actuación será el motor que "impulse" la ciudad, creando un desarrollo y una vuelta de la ciudad a sus orígenes: los propios de un ente urbano y los genéricos de Algeciras.

Atendiendo a todo lo expresado anteriormente, los límites físicos de la actuación son los que siguen:

- ▶ Al Este, el Puerto, representado por la Avenida de la Virgen del Carmen.
- ▶ Al Oeste, por parte de la antigua traza de la Carretera Cádiz-Málaga, así como por la Avenida de las Fuerzas Armadas.
- ▶ Al Sur por la zona que se configura como centro de intercambio de transporte principal de Algeciras, encabezado por la estación de RENFE. Además, corresponde a una zona de entrada - salida al Puerto.
- ▶ Al Norte por el Barrio de El Rosario, próximo a la otra zona de entrada-salida al Puerto.

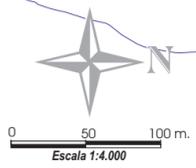
Estos límites se muestran gráficamente a continuación





ÁMBITO DE AFECCIÓN

Plan Especial de Movilidad Urbana del Centro de Algeciras



Ámbito de afección
Plan Especial de Movilidad del Centro
Plano nº1 - Memoria de Ordenación
marzo 2006

Viario - Zona de Afección del Plan

1.3. El Plan Especial dentro de la Ley de Ordenación Urbana de Andalucía.

Tal como expresa la Ley de Ordenación de Andalucía en su artículo 14, los Planes Especiales deben cumplir una serie de condiciones, finalidades y características. Para una mejor comprensión de estos aspectos, pasamos a exponer el contenido de la Ley para la realización de Planes Especiales.

"1. Los Planes Especiales pueden ser municipales o supramunicipales y tener por objeto las siguientes finalidades:

- a. Establecer, desarrollar, definir y, en su caso, ejecutar o proteger infraestructuras, servicios, dotaciones o equipamientos, así como implantar aquellas otras actividades caracterizadas como Actuaciones de Interés Público en terrenos que tengan el régimen del suelo no urbanizable.
- b. Conservar, proteger y mejorar el medio urbano y, con carácter especial, el patrimonio portador o expresivo de valores urbanísticos, arquitectónicos, históricos o culturales.
- c. Establecer la ordenación detallada de las áreas urbanas sujetas a actuaciones u operaciones integradas de reforma interior, para la renovación, mejora, rehabilitación o colmatación de las mismas.
- d. Vincular el destino de terrenos o construcciones a viviendas de protección oficial u otros regímenes de protección pública, o a otros usos sociales.
- e. Conservar, proteger y mejorar el medio rural, en particular los espacios con agriculturas singulares y los ámbitos del Hábitat Rural Diseminado.
- f. Conservar, proteger y mejorar el paisaje, así como contribuir a la conservación y protección de los espacios y bienes naturales.
- g. Establecer reservas de terrenos para la constitución o ampliación de los patrimonios públicos de suelo.
- h. Cualesquiera otras finalidades análogas.

2. Los Planes Especiales tendrán por objeto:

- a. Cualquiera de las finalidades del apartado anterior, cuando se formulen en desarrollo de Planes Generales de Ordenación Urbanística.

b. Las finalidades previstas en las letras a), b), e) y f) del apartado 1, cuando se formulen en ausencia de Plan General de Ordenación Urbanística. En el caso de la letra f) no podrán afectar a las condiciones de uso y aprovechamiento.

c. Las finalidades previstas en las letras a), e) y f) del apartado 1, cuando se formulen en desarrollo directo de Planes de Ordenación del Territorio.

d. La finalidad prevista en la letra g) del apartado 1, en el supuesto del artículo 73.1 b).

3. Los Planes Especiales desarrollan y complementan las determinaciones del Plan General de Ordenación Urbanística, pudiendo modificar las pertenecientes a su ordenación pormenorizada potestativa.

4. Los Planes Especiales tendrán el contenido necesario y adecuado a su objeto y deberán redactarse con el mismo grado de desarrollo, en cuanto a documentación y determinaciones, que los instrumentos de planeamiento que complementen o modifiquen.

Asimismo, cuando su finalidad sea la de establecer infraestructuras, servicios básicos, dotaciones o equipamientos generales, o la de habilitar Actuaciones de Interés Público en terrenos que tengan el régimen del suelo no urbanizable, los Planes Especiales deberán valorar y justificar de manera expresa la incidencia de sus determinaciones con las que, con carácter vinculante, establezcan los planes territoriales, sectoriales y ambientales.

5. En ningún caso podrán los Planes Especiales sustituir a los Planes de Ordenación del Territorio ni a los Planes Generales de Ordenación Urbanística en su función de instrumentos de ordenación integral del territorio, sin perjuicio de las limitaciones de uso que puedan establecer."

1.4. El Plan Especial de Movilidad Urbana de la Zona Central de Algeciras.

De acuerdo con lo expresado anteriormente y, antes de empezar a desarrollar el documento del presente Plan Especial, incidiremos sobre los aspectos o valores que recoge la Ley De Ordenación Urbana de Andalucía, que se desarrollaran.

Estos aspectos se citan a nivel teórico, que se verán desarrollados en los capítulos posteriores, con las actuaciones necesarias.

1.4.1.- FINALIDAD.

El presente Plan Especial de Movilidad tiene como finalidades:

- ▶ Establecer, desarrollar y definir la ejecución y/o protección de las infraestructuras, servicios, dotaciones o equipamientos o cualquier otra actividad de interés público encaminada a realizar la implantación de una Movilidad y Accesibilidad Sostenible en el ámbito de actuación.
- ▶ Conservará, protegerá y mejorará el medio urbano de Algeciras, especialmente en lo relativo al patrimonio portador o expresivo de valores urbanísticos, arquitectónicos, históricos o culturales.
- ▶ Igualmente conservará, protegerá y mejorará el

medio ambiente de Algeciras.

- ▶ Establecerá una ordenación detallada de las áreas urbanas que integran el ámbito de actuación en lo relativo a Movilidad y Accesibilidad.
- ▶ Conservará, protegerá y mejorará el paisaje, así como contribuirá a conservar y proteger los espacios y bienes culturales.

1.4.2.- OBJETO.

El presente Plan Especial de Movilidad tiene como objeto:

- ▶ Desarrollar cualquiera de las finalidades enunciadas anteriormente y formuladas es el Planeamiento General vigente de Algeciras.

1.4.3.- DETERMINACIONES.

El presente Plan Especial de Movilidad desarrollará y complementará las determinaciones expuestas en el Planeamiento Municipal vigente, como se expresa en capítulos posteriores.



1.5. El contenido del Plan Especial de Movilidad Urbana del Centro de Algeciras.

El contenido del Plan Especial de Movilidad Urbana del Centro de Algeciras, se basa en un programa de trabajo con un carácter integral dirigido, fundamentalmente, hacia la realización de unos esquemas de Accesibilidad.

Sin embargo, debemos de tener en consideración que estos esquemas de Accesibilidad se realizan para generar el Programa de Actuaciones en todas las áreas que afecten a la gestión del espacio viario, así como para la determinación de los elementos y normativas de gestión que lo hagan viable.

De esta manera, el presente Plan Especial de Movilidad Urbana del Centro de Algeciras expresará, al menos, los siguientes contenidos:

a. Políticas de control y ordenación del tráfico.

Se desarrollan unas políticas de control y ordenación del tráfico centrándose en los siguientes aspectos:

- ▶ En el tejido viario existente, se realizarán políticas y ordenaciones de los modos colectivos y no motorizados del tráfico.
- ▶ Se analizarán los efectos que, sobre la movilidad, plantean las infraestructuras que se están realizando en la actualidad, así como las previstas a corto plazo.
- ▶ En zonas exteriores a las del ámbito de estudio, se estudiarán los tránsitos estratégicos que plantean el transporte pesado de alto impacto.

b. Políticas de aparcamiento.

En este apartado, nos centraremos en los siguientes apartados:

- ▶ Análisis del estacionamiento sobre el viario, así como los aspectos concernientes a la carga y descarga de mercancías.
- ▶ Aparcamientos en garajes de edificación y en espacios no edificados, en superficie y subterráneos, incluyendo áreas de borde del ámbito de actuación, especialmente en relación con las vías

que posean mayor velocidad y respetando la vulnerabilidad de las zonas interior del ámbito de actuación.

c. Transporte colectivo.

Este importante apartado, plantea la situación de las líneas de transporte colectivo, así como su posible mejora, para lo cual se analiza la mejora de la accesibilidad a las líneas de autobuses, estudiando las rutas, paradas y puntos de intercambio con modos de transporte no motorizados.

d. Recuperación de la calidad ambiental y funcional del espacio público.

Se trata de realizar los estudios pertinentes para el diseño de espacios e itinerarios específicamente realizados para la movilidad peatonal y ciclista.

Espacios e itinerarios que se han de convertir en elementos de acceso a los diversos "centros de atracción" de Algeciras, así como en la red de espacios estanciales, comerciales, de ocio,... de la ciudad.



**MEMORIA DE INFORMACIÓN
JUSTIFICACIÓN DEL PLAN**

II. JUSTIFICACIÓN DEL PLAN

Para la justificación del Plan de Movilidad del Centro de Algeciras, hemos de tener en consideración una serie de factores que se explican a continuación.

2.1. Determinaciones del planeamiento vigente.

2.1.1 MOVILIDAD INTERIOR.

En el documento de Planeamiento General vigente para la ciudad de Algeciras, se realiza una primera reflexión sobre la Movilidad Interior, encuadrado en un capítulo general centrado en las infraestructuras.

En un primer acercamiento, el planeamiento vigente, señala que los puntos débiles sobre movilidad son:

- Adecuación del transporte público.
- Peatonalización escasa.
- Congestión del centro.
- Falta de estacionamiento y la estrechez de muchas calles.
- En menor medida, son citados con valoración negativa algunos puntos concretos: falta de rapidez de algunas vías (Blas Infante- Avenida del Carmen), congestión producida por el puerto, etc.

De esta forma se considera que la definición y creación de cinturones viales pueden introducir mejoras sustanciales, como forma de crecimiento ordenado de la ciudad, eliminando, además, el tráfico de paso o en tránsito por el casco urbano.

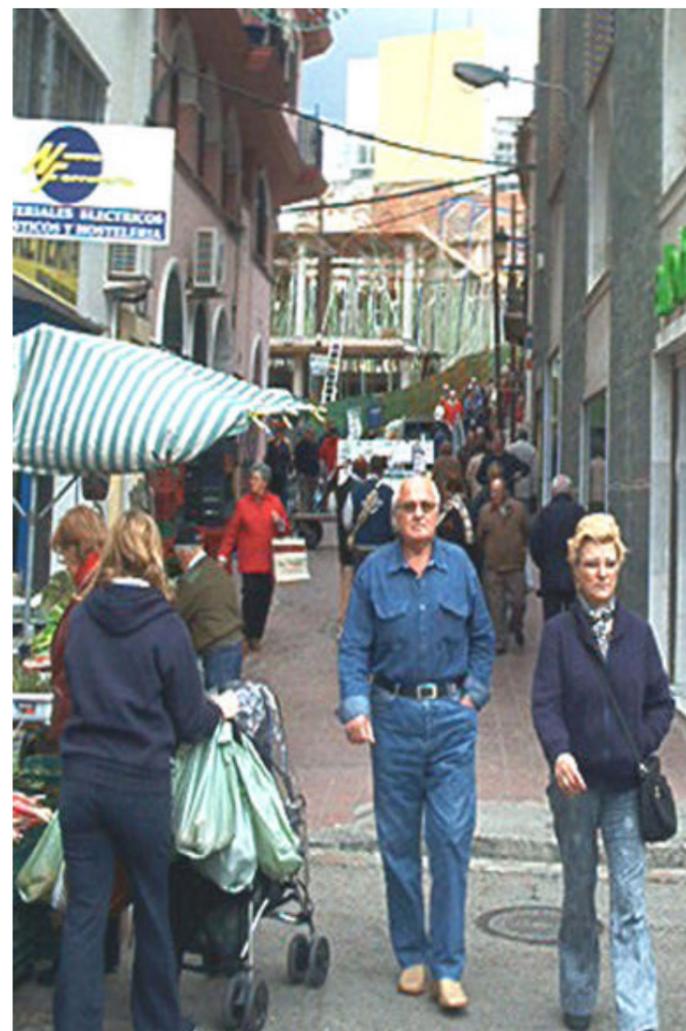
Sin embargo, todas las propuestas de movilidad se refieren a la creación de nuevas infraestructuras, sin tener en cuenta, en ningún modo, una posible regulación del tráfico y del reparto de mercancías, que podría dotar a Algeciras de una Movilidad y Accesibilidad superior y más sostenible.

Las reacciones de los grupos ciudadanos en relación a la Movilidad Interior siempre inciden sobre el predominio del vehículo de transporte privado motorizado, aunque con ciertos matices:

- Siempre subyacen las actuaciones de aparcamientos disuasorios al borde del casco histórico

frente a otras opciones.

- Las propuestas de regulación del estacionamiento y el reparto de tráfico son aceptadas, pero sólo como medidas complementarias de otras.
- También son aceptadas la mejora y calidad del transporte público y un uso de un carril bici.
- Aumentar los espacios peatonales en el centro, pero siempre asociados a los aparcamientos oportunos.



2.1.2 ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD URBANA.

Según el planeamiento vigente, para el conjunto del término municipal de Algeciras, en cuanto al análisis de la accesibilidad y movilidad urbana, se tienen que realizar las siguientes consideraciones:

- ▶ Existe una clara diferencia entre las áreas con planeamiento previo y las de edificación espontánea. En las primeras la movilidad interior está resuelta de manera más o menos afortunada, mediante una trama viaria razonablemente dimensionada. En las segundas, la trama urbana es el resultado residual del aprovechamiento lucrativo del suelo.
- ▶ En la zona del Casco Antiguo se produce una situación intermedia entre lo planificado y lo espontáneo, al ser fruto de un crecimiento desarrollado a la largo de más de seis siglos. Aquí se puede considerar una movilidad correcta.



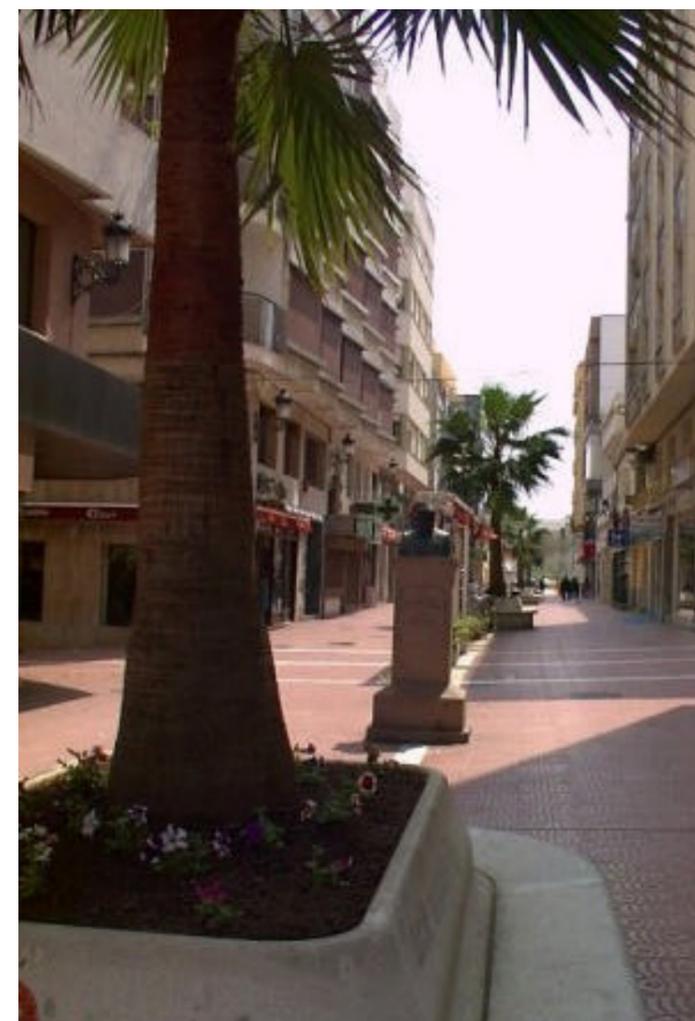
- ▶ En este caso, la movilidad como grado de utilización del espacio público es independiente de la dimensión urbanística de calles y plazas, que adquieren carácter por los usos de los edificios, especialmente en las plantas bajas.
- ▶ Además, existe la carencia de un espacio público como lugar de relación de los habitantes del Centro. Espacio que, de crearse, no solo cubriría esta carencia de espacio público de relación sino mejoraría el atractivo del Centro como zona comercial-administrativa.
- ▶ Los desplazamientos motorizados se realizan, mayoritariamente, por motivos laborales, estableciéndose los principales flujos se producen de dos formas: exclusivamente entre zonas de uso residencial y zonas industriales o entre el resto de la Ciudad y su Centro administrativo.
- ▶ En el primer caso, la accesibilidad a la red fundamental es mala, pero la movilidad es correcta, no cuestionándose la dotación de aparcamientos en las respectivas áreas.
- ▶ En el segundo caso, es correcta la Accesibilidad al Casco Antiguo siendo mínimas las condiciones de movilidad para desplazamientos motorizados. Con esto se recomienda la disponibilidad de aparcamientos periféricos que permitan mejorar los movimientos interiores, limitando los tránsitos de vehículos al servicio público, los residentes y las actividades de carga y descarga.
- ▶ En los casos de barrios de edificación espontánea resolver los problemas de accesibilidad y movilidad es muy difícil por la escasez de suelo para resolver estos problemas.

2.1.3 CRITERIOS DE DISEÑO DEL VIARIO.

El sistema viario se constituye en el componente que configura en la mayor medida la forma general de la ciudad. Con esta idea el análisis y diagnóstico previo del planeamiento vigente sobre el viario de Algeciras se realiza desde una doble perspectiva:

- ▶ Desde una aproximación funcional.
- ▶ Desde una perspectiva capaz de interpretar los distintos sectores espaciales que generanciaidad.

Ambas lecturas están necesariamente unidas, mostrando que las vías existentes no han resuelto la conectividad de los distintos sistemas de la ciudad, ni la accesibilidad entre sus partes.



2.1.4 CRITERIOS DE DISEÑO DE LOS SISTEMAS METROPOLITANOS.

La propuesta del planeamiento vigente sobre Algeciras, al valorar el territorio en diversas escalas, es también una propuesta (parcialmente) de ordenación del territorio comarcal, en un territorio con fuertes amenazas de disgregación en su estructura por acumulación de tensiones.

Por el hecho de ser Algeciras el auténtico centro neurálgico del Campo de Gibraltar, el planeamiento

vigente integra una serie de criterios:

- ▶ Las funciones de la ciudad como puerto y como puerta han entrado en conflicto entre sí y con la propia ciudad en forma progresiva con su crecimiento y con la intensificación de los tráficos de paso.
- ▶ El ferrocarril debe permanecer en la ciudad siendo imprescindible para el desarrollo del futuro puerto, pero integrado en la ciudad y no como una barrera infranqueable. De igual forma, el

ferrocarril se propone como base y eje de transporte que funcione como un sistema complejo de intercambios modales: estación de término, terminal de autobuses, "Avenida Metropolitana" y aparcamiento de vehículos privados.

- ▶ Se propone una nueva solución de circunvalación comportando ventajas para la separación de tráficos de paso y urbano, permitiendo reurbanizar como "Avenida Metropolitana" el actual trazado de la carretera nacional.

2.1.5 LOS SISTEMAS GENERALES.

Los Sistema Generales están configurados como los elementos que van estructurando el territorio y, especialmente, la ordenación urbana de él.

En cuanto al sistema general que más nos interesa, el viario, el planeamiento vigente de Algeciras nos expresa que el sistema viario debe estar concebido para resolver dos de los problemas principales de Algeciras:

- ▶ En primer lugar resolver la radialidad de los desplazamientos, puesto que una gran parte de los viajes motorizados diariamente tienen origen y/o destino el Casco Histórico.
- ▶ En segundo lugar dar respuesta a las diferentes periferias urbanas que carece de la necesaria continuidad.

Partiendo de la red existente se propone otra red que amplía, mejora y complementa la anterior. Más que proponer nuevas vías de carácter primario, el mayor número de innovaciones y modificaciones se introduce en el protagonismo que adquiere el viario de carácter secundario, como complemento de canales más especializados.



2.1.6 PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA.

A los efectos de establecer una red viaria soporte de un sistema integrado de transporte colectivo de pasajeros, de la regulación y reestructuración del transporte de mercancías y de incrementar y propiciar los medios alternativos de transporte, tales como la bicicleta, se propone desde el planeamiento vigente la elaboración de un Plan Especial de Movilidad Urbana, que atenderá a las siguientes directrices generales:

- EL TRANSPORTE COLECTIVO.

El transporte colectivo debe orientarse hacia la construcción de un sistema integrado que asocie la localización de actividades, el empleo, los equipamientos, las áreas de mayores densidades y áreas recreativas con la circulación y el estacionamiento, de forma que los desplazamientos se estructuren en un sistema de integración modal.

Con la implantación gradual de un sistema integrado de transporte colectivo se busca potenciar áreas deprimidas mejorando su accesibilidad y su dotación de infraestructura y equipamiento. Específicamente se trata de actuar en los factores de eficiencia del servicio, posibilitando el abaratamiento de los costos del transporte, el aumento de la captación de usuarios, y la reducción de los desplazamientos en vehículos de transporte individual. Esta reducción provocará una descongestión del sistema vial general y particularmente del centro de la ciudad.

El modelo debe contemplar una enérgica priorización del transporte colectivo con líneas estructurales, con paradas distanciadas, en carriles exclusivos en áreas conflictivas para la optimización de ascenso y descenso de los pasajeros. El sistema debe diseñarse con el objetivo de reducir los tiempos de viaje en los corredores más importantes de mediana distancia, tanto a nivel radial hacia el centro de la ciudad, como a nivel transversal.

El modelo, igualmente, debe recualificar las vías portadoras del transporte troncal. La recalificación de estas vías, de muy variada conformación inicial, tiene como horizonte la implementación de carriles

exclusivos para los vehículos del transporte colectivo cuya circulación será priorizada con respecto a otro tipo de vehículos.

Complementariamente deberán preverse medidas de: prohibición de estacionamiento, reducción de intersecciones, adecuación de la regulación y señalización vial, adecuación de carga y descarga de pasaje y carga privados en las vías comerciales, equipamiento para el ascenso y descenso de pasajeros del sistema y adecuación del tipo de vehículo de transporte colectivo. Igualmente se estudiarán los mecanismos de interconexión modal con los estacionamientos así como las líneas locales y de larga distancia.

- SISTEMA INTEGRADOR MULTIMODAL DEL ÁREA METROPOLITANA.

La reestructuración del transporte urbano de Algeciras debe integrarse en un plan global del transporte en el área metropolitana, en el que intervengan los diferentes organismos administrativos competentes.

- TRANSPORTE DE CARGAS.

El proceso de regulación del transporte y circulación de cargas en la ciudad intentará proteger las actividades urbanas de interés general, así como las áreas de altas densidades residenciales preservando los tejidos urbanos y facilitando el mantenimiento y desarrollo de la actividad productiva, comercial, y de servicios en el municipio.

En función de los usos e intensidad de uso del suelo, densidades de población y demanda de accesibilidad, se establecerán sectores de la ciudad con límites de peso para vehículos de carga que circulen en sus vías de tránsito, previendo para ello la necesaria instalación de terminales de fraccionamiento de cargas, y adecuando mediante el mencionado Plan Sectorial la normativa que rige actualmente para todo el término municipal, previa evaluación de los impactos de esta medida.

Se trata de vincular la malla especializada portadora de carga con el sistema regional y metropolitano, con las principales localizaciones de actividades y de empleo y con las principales centralidades, racionalizando los desplazamientos en la trama urbana y el acceso al Puerto.

- CICLOVÍAS.

Se tratará de privilegiar y acondicionar los trayectos ciclistas de acuerdo a:

- ▶ Como medio complementario al transporte colectivo. Permitiría la accesibilidad a las líneas troncales al constituirse en un complemento del desplazamiento formal en sus primeros tramos locales. En general, esto no requeriría vías especiales, pero sí estacionamiento de bicicletas integrado a las paradas de transporte colectivo.
- ▶ Como transporte alternativo, para los desplazamientos generales de la población, vinculando áreas diversas de la ciudad. Se canalizaría mediante vías de prioridad ciclista próximos a los trazados de las vías troncales del transporte colectivo.



- ▶ -Como actividad deportiva y recreativa poniendo en valor zonas de interés natural. El sistema se asocia también a cruces del transporte colectivo, pero generando un ámbito específico de ciclovías de características predominantemente recreativas como complemento a la accesibilidad de parques, márgenes fluviales y la costa.

La planificación de ciclovías deberá desarrollarse como parte del Plan Sectorial de Movilidad Urbana, contemplándose cuatro tipos de actuación:

- ▶ Vías de prioridad del carril-bici en el viario existente.
- ▶ Sendas diferenciadas en el viario actual.
- ▶ Sendas exclusivas en áreas verdes.
- ▶ Áreas de estacionamiento de bicicletas.

- APARCAMIENTOS.

La creciente motorización de nuestra sociedad provoca necesidades incrementadas de estacionamiento en áreas urbanas de origen y destino de desplazamientos. Estos crecientes requerimientos serán atendidos mediante la implementación de modalidades complementarias de actuación, tales como:

- ▶ Estacionamiento tarifado en la vialidad existente de manera que posibilite una mayor rotación de usuarios, espacios y locales de estacionamiento.
- ▶ Normativas de exigencia acorde con la evolución de la gestión global del tránsito y con los impactos generados por zonas y sitios especialmente generadores de demanda de estacionamiento.
- ▶ Adecuación realista de los estándares de provisión interna de estacionamiento en las edificaciones, particularmente con destino a vivienda en propiedad horizontal, oficinas, comercios y grandes equipamientos.



2.2. Objeto del estudio.

Tras los criterios expuestos por el Planeamiento vigente de Algeciras, se esboza a continuación el objeto del trabajo que incide, no sobre la generalidad del municipio de Algeciras, sino sobre una parte acotada del municipio.

Esta zona se centra en el Casco Histórico, así como en la zona de ensanche más primigenia. Aunque nos centremos en este ámbito de trabajo, cabe expresar nuestra convicción que los problemas de accesibilidad de esta zona sólo se pueden resolver desde la generalidad del municipio e, incluso, desde la totalidad del Área Metropolitana en la que se inserta.

En algunas ocasiones, a pesar de las directrices del Planeamiento vigente, nos hemos visto obligado a retomar y reelaborar estas directrices para, sin entrar en contradicción con ellas, proponer actuaciones y modelos que contribuyan a la mejora de la Movilidad y la Accesibilidad del ámbito de actuación que, sin embargo, provocan la mejora de estos aspectos en la ciudad de Algeciras.

De esta forma, el objeto del estudio consiste en la realización del análisis-diagnóstico y las posteriores, y consecuentes, estrategias para el nuevo modelo de accesibilidad interior y exterior al ámbito de estudio dentro del municipio de Algeciras. Si bien hay que insistir que estas estrategias marcan líneas de actuación para el resto del municipio.

Aunque sea un objeto y objetivo claro y directo, las referencias están ligadas directamente con el modelo territorial que se quiere, que en todo caso y prescindiendo de las determinaciones que el Planeamiento General en su próxima revisión genere, consiste en integrar la sostenibilidad del sistema de desplazamiento y comunicaciones, junto con la calidad del medio ambiente, las medidas de eficiencia y ahorro energético.

De esta manera, se trata, en definitiva, de considerar que estamos ante una parte de Algeciras que se encuentra en un ecosistema complejo que transforma la energía y los recursos naturales para su actividad y producción interna.

Consecuencia de este proceso, la ciudad tendrá un coste energético, social y de contaminación aérea produciendo unos efluentes en respuesta a los ciclos de generación - transformación, afectando consecuentemente al soporte territorial próximo. Con esto, el resultado final afectará a la huella ecológica asociada como expresión de los recursos comprometidos en este proceso.

Hay que tener en cuenta que en una ciudad equilibrada que apuesta por una ciudad peatonal, como la que queremos para Algeciras, la proporción transporte público-transporte privado tendrá un coste energético entre 3 y 5 veces inferior que la ciudad actual basada en la prioridad del automóvil.

Así, buscamos un modelo de ciudad que encuentra la relación de equilibrio más adecuada entre su propio sistema productivo con las necesidades de desplazamiento. De esta manera, en definitiva, mejoramos la habitabilidad de la zona de la ciudad en su entorno y en relación con el conjunto de Algeciras.

En la medida que se consiga esto, el resultado final se acercará a la sostenibilidad urbana, obteniéndose una Algeciras más saludable, amable, respetuosa con las generaciones futuras, integradora y, en definitiva,

más humana.

En principio, sobre la base de la configuración territorial y urbana de Algeciras, se podrían agrupar estos criterios bajo dos marcos conceptuales genéricos:

- La necesidad de integrar las diferentes escalas que deben definir la relación del individuo con el territorio en procesos más compactos que los definidos en los últimos 20 años.
- La urgente necesidad de volver a integrar sistemas urbanos en sus relaciones horizontales, proceso, que ha partido de visiones sectoriales de la ciudad y que han terminado convirtiéndose en perversos procesos de gestión sectorial de lo urbano.

La especialización en la gestión de estos procesos, unido a la complejidad del tratamiento de lo urbano junto a lo territorial y a los nuevos ritmos aparecidos en la utilización del territorio andaluz, está generando una serie de conflictos en la relación de los sistemas urbanos y sus usuarios, que han fagocitado la práctica totalidad de los recursos de gestión de los ayuntamientos simplemente en mantener unos niveles mínimos de movilidad razonables.

Naturalmente la insatisfacción ciudadana sobre el plano funcional de las ciudades, alcanza niveles que rozan lo absoluto cuando estos aspectos se refieren directa o indirectamente a la movilidad, y es en este sector, precisamente, donde estos procesos han derivado hacia planteamientos más desequilibrados que exigen una revisión conceptual más urgente.

El diseño de un nuevo modelo de accesibilidad urbana y territorial para Algeciras exige asumir la revisión de algunos de los conceptos que hasta ahora se han venido utilizando como base en el diseño metodológico utilizado para la resolución de los problemas convencionales de tráfico y transporte.

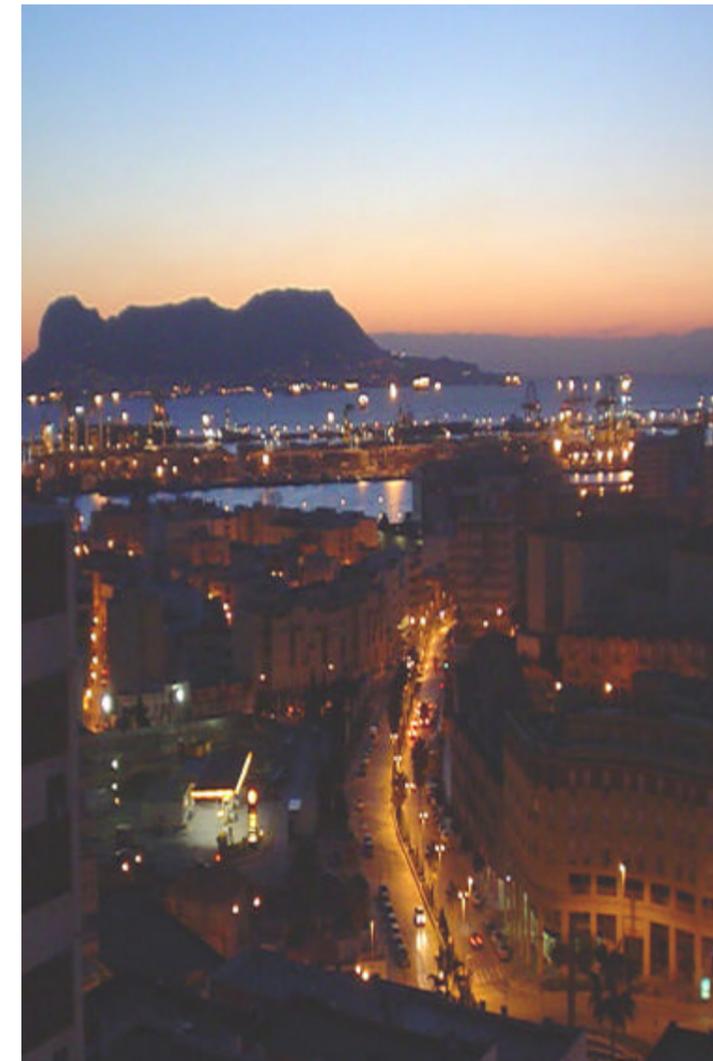
Sobre los problemas de accesibilidad urbana, y en lo referente a los desequilibrios de escalas, es necesario revisar los criterios doctrinales "al uso" en las jerarquizaciones convencionales del sistema viario, incluyendo en los análisis y diagnosis, por un lado, los intervalos correspondientes a peatones y ciclistas y por otro lado, la coexistencia entre modos motorizados y no motorizados como principio de ordenación y diseño en las tramas de espacios urbanos públicos.



La concepción clásica del sistema viario como una estructura independiente focalizada en la resolución de la movilidad-automóvil, debe ampliarse hacia un nuevo sistema que incluya los desplazamientos en cortos recorridos, los desplazamientos de cierta entidad en modos no motorizados y sobre todo, la concepción del desplazamiento como una cadena de desplazamientos.

Estos planteamientos deben proyectarse hacia el reconocimiento de nuevas tipologías de espacios en la escala de lo urbano, que se traducirán en la recuperación del espacio del viario público en elementos de carácter estancial, invirtiendo las prioridades del tráfico del automóvil hacia el transporte colectivo y la mejora de las condiciones para "lo peatonal". Esto se traducirá también en transformar tramos dedicados al viario y al tráfico por tramos de calles en coexistencia, y en nodos cuya función articuladora sea orientada hacia el peatón.

Naturalmente estos criterios no hacen más que recuperar viejas referencias de lo urbano como "el barrio", "el vecindario", "la calle" y "la plaza" frente a (o junto a) las vías, la rotonda, los grandes complejos residenciales y, quizás una de las claves que no hemos sabido utilizar en el reciente urbanismo debe ser la introducción de mecanismos de coexistencia entre estos sistemas y, precisamente, es donde se deben dirigir los nuevos enfoques urbanos.



2.3. Concreción del objeto. Estrategias básicas de actuación.

El objetivo específico desarrollado anteriormente a un nivel teórico-filosófico claro y obvio, se ha de concretar en una serie de decisiones y prioridades.

Así, se potencia una nueva forma de entender la utilización de los espacios públicos (perdida con la modernidad mal entendida de la actualidad), dando prioridad a modos de transportes hasta ahora considerados alternativos, blandos o verdes, es decir, el peatón por encima de la bicicleta, ésta en un escalón superior al transporte público; y el transporte público colectivo, por supuesto, se superpone al salvaje uso del vehículo privado.

Con tal finalidad, se establecen unas estrategias de actuación básicas que pretende, y consigue, lo siguiente:

a. Redefinir los sistemas de transportes hacia un modelo integral.

En la aplicación específica más inmediata de nuevos principios que generan propuestas concretas que favorezcan y generen nuevos sistemas de transporte, potenciando los mecanismos de migración necesarios entre ellos, para lo que se plantearán:

- Intercambiadores que faciliten el trasvase hacia modos de transporte no motorizados.
- Corredores peatonales que den soporte a una red peatonal, esquemas y directrices para su diseño e implantación.
- Propuestas de programa de restricción selectiva del transporte en el vehículo privado, creando áreas de coexistencia.

b. Restringir selectivamente el tráfico rodado en las áreas más vulnerables.

Esto no se puede realizar sin el planteamiento de esquemas claros y básicos de circulación que respetan los principios de capacidad ambiental para el tránsito motorizado, estableciendo una jerarquización en función de las demandas por modos de transporte y equipamiento zonal. Para ello se plantean:

- Generar espacios no edificados con carácter

público, asignando a cada tramo límites ambientales de tráfico que no deberán ser superados.

- Crear propuestas inteligentes de circulación, así como las debidas restricciones selectivas de circulación motorizada, mediante los necesarios mecanismos de ordenaciones espaciales (creando espacios públicos reales), sistemas de control de accesos (creando una mejora medioambiental), diseñar viarios en coexistencias (formalizando una configuración funcional mejor de la ciudad), ...
- Definir el sistema de aparcamiento más adecuado, en función de la tipología de usuarios (prevaleciendo los residentes ante todo), así como un uso de los mismos de manera disuasorio para la implementación más adecuada de los trayectos peatonales a crear dentro del ámbito de actuación.

Por todo lo anterior, se realizarán esquemas y propuestas para la configuración de los denominados "ejes de barrio", así como las calles residenciales y las vías de coexistencia.

c. Potenciación de los modos de transporte no motorizados.

Para todo lo anterior es preciso potenciar los modos de transporte no motorizados, planteando un nuevo e independiente sistema, para la circulación no motorizada.

Este sistema se basará en rutas y nodos (estanciales y/o intercambiadores modales) de soporte para generar sistemas de movilidad sostenible. Por ello se ha de trabajar en las siguientes líneas:

- Potenciar el aparcamiento disuasorio y definir la ubicación de las terminales de transporte público, mediante la estructuración del nuevo sistema.

- Implantar redes de circulación que respondan a las necesidades de cada área, ya sea comercial, servicios, residencial,... siempre en función de los equipamientos como elementos principales de generación de los desplazamientos.
- Enfatizar los trayectos "pre" y "post" transporte público posibilitando el sistema peatón-transporte público-peatón o, en su defecto, bicicleta-transporte público-peatón.

De esta forma, se plantean todos los elementos necesarios que garanticen un funcionamiento estable del sistema no motorizado y, con ello, de la ciudad, sirviendo de soporte al desarrollo posterior y más detallado en cada zona del ámbito de actuación y de Algeciras.

d. Adecuación del modelo de transporte a las áreas de centralidad.

Se plantearán a nivel de esquema general los trazados, paradas y demás características del sistema, localización y criterios con que deben ser planteados los intercambiadores.

Los intercambiadores como elementos que faciliten el trasvase hacia modos de transporte no motorizados.

Para lo cual, se plantea un plan de etapas para la adecuación al modelo existente, generando el menor impacto posible al ciudadano.





**MEMORIA DE INFORMACIÓN
FASES Y CONTENIDOS**

III. FASES Y CONTENIDOS

Las fases y contenidos que conforman este Plan Especial de Movilidad Urbana del Centro de Algeciras se concretan en dos, como sigue:

3.1. Primera fase. INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO.

En esta primera fase, incluida en el documento "Memoria de Información", se realizan labores de recogida de datos, así como una primera detección de los problemas que existen en la zona central de Algeciras para su posterior solución.

3.1.1 INFORMACIÓN.

En consecuencia con este planteamiento, para poder obtener datos fiables sobre la movilidad actual, sus problemas y consecuencias, se propone un "trabajo de campo" para el ámbito de actuación dentro del municipio de Algeciras que, aunque de tamaño controlable, como toda unidad urbana debería funcionar como tal también para la movilidad motorizada.

Aunque pueda escapar del ámbito de actuación, hemos de tener en cuenta la importancia de Algeciras en el sistema urbano regional (con carácter de pertenecer al Área Metropolitana de Bahía de Algeciras), por lo que tomaremos en consideración este hecho.

De esta manera, analizaremos elementos de ámbito metropolitano que nos puede dar propuestas de actuación sobre el ámbito en el que trabajamos, especialmente si se eliminan tráficos de paso por el interior de las vías locales.

Igualmente, se realizará un inventario de características físicas y funcionales de determinadas vías, que definen unidades funcionales y de interés para su actuación más profunda, en donde se recojan todos los aspectos de movilidad motorizada, aparcamiento, infraestructura peatonal, accesibilidad y localización de paradas de autobús, así como de los aspectos medioambientales y de la funcionalidad estancial del espacio público.

3.1.2 DIAGNÓSTICO.

El diagnóstico contendrá los aspectos siguientes relativos a los diferentes aspectos de la movilidad:

a. Circulación rodada.

Se realizarán esquemas de itinerarios de acceso desde el exterior y recorridos interiores de distribución local, con sus problemas de tráfico de paso, congestiones, aparcamientos indebidos, distribución de mercancías, estudio de intersecciones conflictivas, etc.

b. Aparcamiento.

Hemos de tener en cuenta el posible déficit de aparcamiento residencial, diurno en horario de oficina, rotacional relacionada con el motivo, acceso de vehículos pesados, carga/ descarga, ..., para hacer notar las posibles soluciones a este apartado.

c. Transporte colectivo.

La posible disfuncionalidad de rutas por congestiones de tráfico y aparcamiento indebido, giros problemáticos, deficientes refugios y esperas de viajeros, problemas de accesibilidad peatonal y de "barreras", centran este apartado del diagnóstico.

d. Movimiento peatonal.

La deficiente infraestructura peatonal, aceras pequeñas, pavimentos inadecuados, rotura de la "continuidad peatonal", espacios estanciales con problemas de accesibilidad, son aspectos a tener en cuenta para su solución posterior.

e. Movilidad ciclista.

Hay que tener en consideración los problemas del ciclista que utiliza el viario, para las propuestas posibles que generarán este sistema de transporte sostenible.

f. Aspectos medioambientales.

Tráfico rápido, estrechez viaria, ruido, ocupación espacial y obstrucción visual por elementos de la movilidad motorizada, son hechos que nos darán indicios de las soluciones a proponer.

3.2. Segunda fase. AVANCE DE POLÍTICAS Y ACTUACIONES.

En la segunda fase, se esbozan las líneas de actuación que se consideren necesarias para la implementación de nuevas políticas urbanas destinadas a conseguir una ciudad accesible desde la sostenibilidad, todo ello irá recogido en la correspondiente "Memoria de Ordenación" del presente Plan Especial.

Estas líneas de actuación se definirán, como mínimo, para las diferentes "redes y elementos para la accesibilidad", movilidad motorizada (tráfico y aparcamiento), transporte público, movilidad peatonal y ciclista, espacio público y aspectos medioambientales.

Durante la fase de Avance se irán acordando con la dirección del Estudio las líneas estratégicas a proponer tanto en los criterios de actuación, como en las medidas de infraestructura (urbanización, ordenación del tráfico, mejoras de transporte colectivo, medidas peatonales,...). Igualmente, se tendrán en cuenta aspectos de normativas e instrumentos para la gestión del mismo y que se podrán concretar en programas sectoriales de gestión que permitan un desarrollo propio dentro del cumplimiento de los objetivos generales.

Este planteamiento hace posible acercar su gestión al funcionamiento de la administración municipal con diferentes competencias radicadas en servicios distintos y también favorece su aplicación en diferentes ejercicios presupuestarios.

Las actuaciones que se proponen como desarrollo de las correspondientes medidas de ordenación y gestión son:

a. Propuestas de actuación sobre la circulación y estructura de la red viaria.

Consiste en el establecimiento de una jerarquización en el uso del viario para los medios motorizados organizando un sistema basado en:

- Vías de acceso hacia el interior del ámbito de actuación, sin tener que atravesar el mismo, pero si dando servicio a los puntos de generación/atracción de viajes, así como a aparcamientos en edificios o las áreas con cierto número de plazas.
- Viario de distribución local que recorren cada "área ambiental" en bucle evitando los tráficos de paso de carácter rápido y poco compatible con los peatones.
- Calle locales, de acceso a los edificios y generalmente para diseñar con prioridad peatonal y en "coexistencia".

La decisión del tipo de calle se realizará atendiendo a criterios de las medidas físicas para "moderar" el tráfico en número y en velocidad, haciendo posible la compatibilidad del "uso diverso o multifuncional" del espacio viario.

Las medidas a proponer van desde la modificación de la sección transversal del viario, a la incorporación de elementos que ayuden a la continuidad peatonal, frente al vehículo motorizado.

b. Propuestas de actuación sobre la reordenación del aparcamiento,

Especialmente en la calle, respondiendo a las medidas propuestas en el apartado anterior, con

posibilidades de establecer:

- Regulación de las dotaciones (máximas y mínimas) de aparcamiento en edificación como elemento para conseguir "dotaciones residenciales" y así poder compatibilizar las actuaciones de movilidad sostenible.
- Zonas de aparcamientos para residentes en espacio sin edificación, dadas las dificultades existentes para "alojar" en el subsuelo aparcamientos de cierto tamaño.
- Ordenar el aparcamiento de rotación, tanto los existentes, como proponer nuevos aparcamientos de rotación, especialmente en las afueras del ámbito de actuación.

c. Propuestas de actuación sobre el modelo de transporte público.

Para ello se recomendará la reorganización de rutas, paradas y "terminales de intercambio" dentro y fuera de las distintas áreas funcionales definidas en la fase de Diagnóstico, de forma coordinada con las actuaciones de la "red peatonal", para que se responda satisfactoriamente a las demandas de accesibilidad del usuario.

Para ello:

- Se definirán las líneas estratégicas para relacionar el transporte colectivo al uso prioritario peatonal. Igualmente, se realizarán las consideraciones oportunas sobre las características de la flota necesarias en áreas de especial vulnerabilidad.
- Se realizarán propuestas tipo "puertas peatonales y del transporte público" que utilicen la intermodalidad, acercamiento del centro y



recorrido "a pie" hasta los destinos interiores al mismo, acercamientos a zonas de paseo, áreas comerciales y parques.

d. Propuestas de actuación sobre el espacio peatonal.

Una vez analizados los datos de diagnóstico y en desarrollo de las líneas estratégicas y actuaciones del avance se propondrá la creación de una red peatonal y de espacios libres, compuesta, al menos, por los siguientes elementos:

- Itinerarios de barrio, los denominados "ejes de barrio" que, en cada área funcional, son elementos a recuperar para mejorar las actividades de ocio, comerciales, y todas aquellas que sirvan para la mejora de la calidad urbana del barrio.
- Áreas de prioridad peatonal, con un concepto más amplio en el que tienen cabida los tratamientos de "coexistencia" de manera generalizada a cada "área ambiental".
- Ampliaciones de acera, principalmente en los viarios de distribución local y de accesibilidad a las zonas comerciales y centrales.
- Áreas estanciales, plazas y pequeños espacios "ganados al automóvil" que junto a los caminos e itinerarios de prioridad peatonal forman parte de la "red peatonal y de espacios libres".
- Eliminación de conflictos, discontinuidades y barreras arquitectónicas.

e. Propuestas de actuación sobre la bicicleta.

Se propondrán medidas puntuales en calles y encuentros que resuelvan conflictos con otros modos de transporte. Además, se elaborarán propuestas para implantación de infraestructuras como "amarres" en lugares estratégicos; se esbozarán propuestas de sistemas de alquiler de bicicletas que fomenten su uso; y se definirán las directrices de actuación para la creación de los "itinerarios en coexistencia", de uso compartido bici-peatón o bici-automóvil.

f. Propuestas de Adaptación Normativa.

Las distintas propuestas de actuación llevarán asociadas sus correspondientes normativas (carga y descarga, vehículos pesados, supresión de barreras,...)

Así mismo, adaptación de la Ordenanza Municipal si es el caso de verse afectada por los nuevos sistemas de actuación planteados y considerarse necesarios para la mejora de la movilidad urbana.





**MEMORIA DE INFORMACIÓN
METODOLOGÍA Y DESARROLLO**

IV. METODOLOGÍA Y DESARROLLO DEL TRABAJO

Una vez tenida en cuenta las referencias anteriores, el trabajo tiene como soporte fundamental una metodología basada en el entendimiento de las diferentes escalas de territorio que interactúan no sólo en el ámbito de actuación, sino también en la ciudad de Algeciras, es decir, sobre el conocimiento profundo de los diferentes escalones de la demanda de desplazamientos asociada.

Se viene considerando el ámbito urbano como una entidad dissociada del territorio, un elemento que se "posa" en el suelo sin tener en cuenta otros condicionantes. Por esto, se ha de tomar en valor de nuevo la Bahía de Algeciras. Este valor intrínseco de la ciudad de Algeciras, perdido en la actualidad por el desarrollo urbanístico, hemos de recuperarlo por encima de todo, es decir, volver la ciudad hacia la bahía, hacia el Mar.

Igualmente, la definición del ámbito urbano, debe ser revisada bajo principios que incorporen la sostenibilidad y la intermodalidad como camino hacia la reducción del consumo energético en términos globales dentro de la ciudad. De esta manera se integran todas las nuevas escalas y nuevas visiones alejándose del concepto clásico de movilidad.

El déficit en infraestructuras, los modelos de ocupación extensiva, las políticas sectoriales orientadas desde sectores privados, son consecuencia de una visión demasiado a corto plazo, condicionada por un tamaño excesivo de los problemas para la capacidad de gestión de una legislatura de cuatro años.

Se hace, por tanto, necesario incluir referencias con una visión a largo plazo que permita diseñar políticas territoriales-urbanas más estables, sobreviviendo a los temibles ciclos de cuatro y ocho años.

Por ello es necesario revisar las proyecciones que realizábamos hace unos pocos años sobre el modelo de transporte, sobre el modelo de ocupación territorial y, sobre todo, sobre el modelo de relación mutua entre ambos procesos.

De esta manera, el marco de la movilidad clásica

comienza a ser replanteado aceptando nuevas posibilidades a favor de la llamada "movilidad sostenible", principio que establece una aproximación a los problemas clásicos desde el transporte público antes que el transporte privado y que incorpora a dimensión de lo "no motorizado" como clave para el tratamiento de la accesibilidad sobre la movilidad.

El criterio de fomentar la proximidad urbana, recuperando las relaciones de cercanía en las escalas de barrio y vecindario, y los principios de intermodalidad, entendiendo el desplazamiento como una cadena de viajes, junto con el principio de la sostenibilidad, que prioriza lo no motorizado sobre lo motorizado y lo público sobre lo privado, y el principio del espacio público como parte del espacio viario, son las claves para empezar a hablar en Algeciras de la implantación de la "movilidad sostenible".

Por esto, quizás la esencia del problema actual de Algeciras sea una incorrecta lectura de las escalas y sus relaciones, junto a una incorporación del automóvil como modo prioritario de transporte. Estos dos elementos están íntimamente entrelazados puesto que una excesiva simplificación en la lectura de las escalas de territorio y ciudad, induce a la comprensión global de las demandas de movilidad como parámetros homogéneos, cuando precisamente se debe tender a separar estas demandas para poder tratarlas adecuadamente.

Una correcta lectura de ciudad desde el punto de vista funcional, debe tratar de incorporar las variadas relaciones existentes y sus características.

Analizando las distintas escalas de la movilidad de la ciudad de Algeciras, podemos comprobar que:

- Existen unas demandas de movilidad en el macroterritorio de Andalucía que, aun estableciendo relaciones tangenciales con Algeciras, no plantea ninguna vinculación directa con ella.
- En otra escala, existen relaciones de desplazamiento en las que Algeciras aparece como origen o destino final del trayecto.
- En una escala más menuda comprobamos que en el interior de la ciudad se definen unas relaciones tangenciales entre áreas periféricas, relaciones pendulares con las zonas centrales,

relaciones específicas entre equipamientos, relaciones funcionales internas dentro de cada zona,... que, normalmente, se excluyen en los análisis de movilidad.

Es por ello que hay que realizar un análisis coherente sobre las diversas escalas de las demandas, valorando la importancia de cada hecho, de cada escala, valorándolas y estableciendo rangos de prioridades en la asignación de recursos y en el espacio disponible para la movilidad en la ciudad.

A continuación, pasamos a exponer los distintos aspectos a analizar y recopilar información, para llevar a cabo el Plan Especial de Movilidad del Casco Histórico de Algeciras.

4.1. Recogida de la información.

Los métodos por los que se ha realizado la recogida y recopilación de información para la elaboración del presente Plan de Movilidad, se pueden clasificar de la siguiente manera:

- Entrevista y recogida de documentación en los organismos competentes (Ayuntamiento, Entidades Locales, Organismos, Asociaciones, etc.).
- Análisis de la documentación anteriormente citada, señalando los posibles puntos conflictivos.
- Trabajo de campo, donde se analiza en el propio terreno las distintas problemáticas, anteriormente analizadas en la documentación dada por los distintos organismos.

Fundamentalmente las referencias bibliográficas que hemos tenido en consideración a la hora de realizar este estudio son las que siguen:

- Plan General de Ordenación Urbana de Algeciras vigente.
- Avance del plan de transportes comarcal.
- Líneas de transporte público.
- Listado de aparcamientos públicos.
- Proyectos de entidad.



4.2. Análisis Urbanístico.

En este apartado vamos a realizar un breve análisis de la evolución urbana y urbanística de la ciudad de Algeciras. Para ello, desarrollaremos una breve historia de Algeciras, con un somero análisis del desarrollo demográfico y una breve visión del crecimiento urbano.

4.2.1 Desarrollo histórico.

Los primeros habitantes de Algeciras fueron los tirios, que se encargaron de difundir la peligrosidad de las aguas del estrecho de Gibraltar.

La primitiva y romana Algeciras, se sitúa en la antigua "Porto Albo", junto al río de la Miel, casa de postas situada en la calzada romana que conducía de Málaga a Cádiz.

Asociada a la producción de salazones, la producción agrícola y la construcción naval, la comarca adquiere gran importancia comercial, que llega hasta el Siglo III, con la decadencia política y militar, los desórdenes sociales y la aparición de la piratería. Esto conlleva el lento pero continuo abandono del litoral hacia la seguridad interior.

Durante el periodo islámico, Algeciras se convierte en la ciudad administradora del territorio que comprendía el actual Campo de Gibraltar, además de otros territorios cercanos (Estepona, Gaucín,

Casares, Alcalá de los Gazules).

Además, se convirtió en punto de confluencia de los caminos de la "cora" que los unían a la Bahía de Cádiz, Jerez, Ronda y Córdoba.

En este periodo, los límites de la ciudad se ciñen al inicio de la Villa Vieja y al ocupado por razones estratégicas la Villa Nueva (actual Casco Antiguo).

En el periodo cristiano, Algeciras adquiere un gran valor estratégico, convertida por Alfonso XI (desde su conquista en 1.344) en cabecera de los territorios castellanos del Área del Estrecho y en base militar y administrativa de la Andalucía Meridional.

Sin embargo, en 1.379, con el abandono por parte de los nazaríes de la ciudad, se produce el desmantelamiento de las murallas y el legado del puerto.

La ciudad se abandona, concentrando los términos que fueron de Algeciras por parte de Gibraltar, hasta 1.704.

Con la conquista inglesa, la población se desplaza a los territorios de la Algeciras medieval, construyendo los actuales municipios de San Roque, Los Barrios y Algeciras.

A partir de 1.750, la población empieza a evolucionar en positivo, convirtiéndose Algeciras en el puerto de la Bahía y futuro centro administrativo y económico de la Comarca.

Con la entrada de la edad contemporánea, la evolución urbanística de Algeciras está condicionada por su crecimiento demográfico, sin que se produzca un avance importante hacia el exterior de la "Ciudad Vieja". Se traspasa los niveles de esta ciudad antigua bien entrado el Siglo XX.

El crecimiento demográfico ha fluctuado siempre en función de la actividad económica, oferta de empleo y, especialmente, de la dependencia económica de Gibraltar.

Con los movimientos migratorios se produce un crecimiento heterogéneo,

hasta que en 1.965 empieza a recuperar población. Es entonces cuando se produce un acontecimiento fundamental que provoca una transformación radical en la estructura de la comarca: el cierre de la Verja de Gibraltar en 1.969. Esto provoca la rotura de la enorme dependencia económica con la "Roca". Aunque, paradójicamente, Algeciras es el único municipio que experimenta un crecimiento demográfico.

Pero, no es hasta 1.980, con la implantación de unas infraestructuras económicas y sociales más adecuadas, comienza un crecimiento sostenido que deriva en el desarrollo de la comarca, de forma heterogénea, en función de la posición de cada ciudad respecto de los asentamientos industriales. Este proceso hace que Algeciras asimile la mayor parte de la población dedicada a esta actividad a expensas de otros municipios situados en la periferia.



4.2.2 El proceso de crecimiento urbano.

El proceso de crecimiento urbano de la ciudad de Algeciras ha estado condicionado por los factores naturales, esto es:

- Al Este, el borde litoral.
- Al Oeste las elevaciones topográficas.
- Al Sur, las depresiones.

Además de estos condicionantes de tipo natural, al Oeste y al Sur, se sitúan barreras económicas importantes, como son las grandes propiedades patrimoniales de terrenos.

De esta forma, el territorio, obviamente, influye notablemente en el asentamiento de Algeciras desde sus comienzos, así como en la posterior evolución urbanística.

Se conforman de esta manera dos puntos estratégicos desde el primer momento de la conformación de la urbe: las dos colinas situadas en ambos márgenes del Río de la Miel.

Su proceso de ocupación, de forma heterogénea a lo largo de toda la historia de Algeciras, ha permitido que perduren dos núcleos con características propias: la Villa Vieja y la Villa Nueva.

Estos dos núcleos primigenios, amurallados, provocan el desarrollo interior, en un principio, y hacia

el exterior cuando se desbordan por el crecimiento demográfico (especialmente bien entrado el Siglo XX), apoyándose en el frente de la Isla Verde. El Río de la Miel aparece como el embrión del puerto.

Los arrabales exteriores al recinto amurallado de los dos núcleos empiezan a conformarse a finales del Siglo XVIII y comienzos del Siglo XIX, constituyéndose el interior amurallado como la base del trazado urbano actual.

Podemos agrupar el desarrollo urbano de Algeciras en una serie de momentos fundamentales como sigue:

- ▶ **Hasta la conclusión de la Guerra Civil**, el área urbana se limita aún por los dos núcleos existentes, más el frente litoral hasta la Playa de Los Ladrillos, junto a una franja que se apoya en la antigua estación de ferrocarriles. La Isla Verde aún conservaba su traza natural, sin rellenos.
- ▶ **Tras la contienda civil**, y hasta mediado de la década de los cincuenta, se empiezan a ocupar los terrenos situados al Oeste del Casco Histórico, debido a que las demandas de la población se acomodan a la estructura de la propiedad en esa dirección más fragmentada que en otras.

Esta época se caracteriza por una baja densidad de población pero con una alta ocupación del suelo, mediante viviendas unifamiliares en manzana cerrada apoyadas en la red viaria existente (CN-340 y vías pecuarias), así como en la topografía del terreno.

- ▶ **Entre 1.955 y 1.960**, se favorece las viviendas en altura, de promoción pública, debido al incremento demográfico. Estas edificaciones se sitúan al Oeste (Piñera) y al Norte (Reconquista y entorno del Campo de Fútbol) del Casco Histórico.

Frente a este crecimiento más o menos planificado,

en las direcciones Oeste, Noroeste y Sudoeste, proliferan desarrollos marginales.

De forma simultánea y paralela, se va ocupando lenta pero sostenidamente los terrenos del Rinconcillo y Acebuchal-Los Pinos, originando una estructura de la propiedad fragmentada y fácilmente segregables. Se desarrollan como segunda residencia asociada a la explotación agrícola, aunque derivando a primera vivienda por la ausencia de una topografía más suave.

- ▶ **Entre 1.960 y 1.975**, se realizan actuaciones planificadas hacia Norte y Sur satisfaciendo demandas de niveles socioeconómicos medios. Igualmente en estos años se consolidan los crecimientos marginales reseñados anteriormente.

En este periodo el crecimiento se concentra en un proceso de renovación del Casco Antiguo,



provocando una densificación y una pérdida de los valores históricos y ambientales.

En los últimos años de este periodo se sientan las bases de crecimiento hacia el Sur para niveles socioeconómicos más altos que se ven atraídos por el valor ambiental del territorio, su planificación desde el primer momento y la ausencia de asentamientos marginales.

▶ **Hasta 1.985** el proceso de crecimiento se caracteriza por un proceso de renovación desconsiderado hacia cualquier tipo de valor urbano, amparado en una interpretación del planeamiento existente totalmente especulativa.

Se produce la consolidación del crecimiento hacia el Sur, produciéndose con un ritmo paulatino la edificación de carácter marginal sobre suelo publico, así como la conformación de parcelaciones clandestinas.

En el suelo urbano consolidado se rellenan los huecos existentes, siendo los usos mayoritarios que acogen estos huecos los rotacionales, con lo que se agrava la desestructuración de la trama urbana, con el agravante de añadir nuevas demandas al aumentar enormemente la densidad.

▶ **En la actualidad**, se desvelan hechos fundamentales, tal como se han puesto de manifiesto en el diagnóstico previo a la Revisión del Plan General.

Este diagnóstico plantea la alternativa de crecimiento controlado, de saneamiento y mejora del municipio en los niveles estructurales estableciendo como objetivos el reequipamiento del suelo urbano, la implantación de actividades productivas y la producción de viviendas sociales.



4.3. Análisis de Movilidad.

Los análisis que han servido para realizar la caracterización de los parámetros básicos de movilidad, hemos acudido a las bases para el término municipal de Algeciras, obteniendo los datos que siguen:

Como se muestra en la tabla I, en el municipio de Algeciras los principales motivos de viaje son:

- Trabajo (28,1%).
- Estudios (26,5%).
- Compras (18,5%).

Dentro del motivo trabajo, los modos de transporte más empleados son los que siguen:

- Coche es el más importante con una cuota del 49%, con una distribución de desplazamiento del conductor del 92,1%, y del 7,9% para el acompañante.
- El modo peatonal es de 29,6%.
- Finalmente el modo transporte público (autobús) asume el 4,6 %.

La distribución del motivo estudio es como sigue:

- Un 74,9% de los viajes realizados a pie.
- Un 8,3% en Coche acompañante.
- Un 8,7% en Autobús (2,8% regular y 5,9% discrecional).

Dentro del motivo Compras, la distribución es como sigue:

- Un 76,4 % de viajes a pie.
- Un 13,5 % como Coche conductor.
- Un 5,4% como Coche acompañante.
- Un 4,3% en autobús.

La distribución de los viajes por modos es la que se expone en la tabla II.

4.4. Síntesis.

Los datos expresan unos hechos incontestables, el trabajo y los estudios son los motivos principales de desplazamientos.

El principal modo de desplazamiento es a pie. seguramente estos desplazamientos se realicen para motivos que implican una cercanía entre origen y destino.

De los datos, podemos desprender la posibilidad de realizar trasvases de modos de viajes de forma que se produzca un descenso de la motorización, incrementando el pobre 3.3% de viajes en Bus regular.

Distribución de viajes por motivos	Porcentaje
Trabajo	28.1
Estudios	26.5
Compras	18.5
Acompañante	9.9
Personal	8.6
Ocio	4.7
Médico	2.9
Gestiones de trabajo	0.8

Tabla I

Tabla II

Distribución de viajes por Modos	Porcentaje
A pie	57.3
Coche-conductor	23.1
Coche acompañante	8.1
Moto Acompañante	0.5
Moto conductor	3.6
Bus Regular	3.3
Taxi, otros	2.0
Bus Discrecional	2.0
Bicicleta	0.1



MEMORIA DE INFORMACIÓN
RECOGIDA DE LA INFORMACIÓN

V. RECOGIDA DE LA INFORMACIÓN

En este apartado se plasma toda la información que se ha recopilado de las distintas áreas municipales sobre aquellos elementos que nos van a definir las condiciones del modelo que en la actualidad determina la movilidad y accesibilidad en el Centro y Casco Histórico de Algeciras. Esta información se presenta de manera sectorizada en los puntos de los que consta este apartado V y que a continuación se presenta.

5.1. Unidades funcionales.

En primer lugar se va a realizar la definición de lo que se denomina Unidades funcionales.

5.1.1 Definición.

Se definen como Unidades Funcionales, aquellas zonas o áreas que tienen unas características comunes. Estas características comunes son fundamentalmente de tipo urbanístico, que permiten una definición concreta y exacta de las mismas.

Si bien, por la categoría y especificidad del Plan Especial de Movilidad, esto se ve matizado por otra serie de elementos o hechos diferenciales. Hechos tan diferentes como el nivel de ocupación de la calle, el flujo que tienen las mismas,...

5.1.2 Criterios de delimitación.

Los criterios que se han tenido en cuenta a la hora de establecer las distintas unidades funcionales corresponden a lo que se explica y sobre lo que se incide a continuación:

- Factores urbanísticos, son los factores que determinan una homogeneidad espacial de las distintas zonas.
- Funcionalidad diferenciada con accesos y características comunes de los flujos.
- Trama y dimensiones del viario de cierta homogeneidad.
- Usos principales dominantes del suelo.
- Delimitación espacial de las zonas.

5.1.3 Unidades funcionales.

Las unidades funcionales definidas como fundamentales dentro de nuestro ámbito de trabajo son las que se definen y se grafían a continuación.

En estos gráficos se pueden mostrar las unidades funcionales dentro del ámbito de actuación y en comparación con el total del mismo.

- **Unidad funcional I.** Mercado. Esta unidad funcional se configura en torno al Mercado de Abasto.



- **Unidad Funcional II.** Entorno Plaza Alta. Se configura alrededor de la Plaza Alta, hasta llegar a la Avenida de Blas Infante.



- **Unidad Funcional III.** Centro histórico. Esta unidad funcional se define por exclusión de las anteriores.



- **Unidad Funcional IV.** Avenida del Carmen. Corresponde a las manzanas anexas a la Avenida del Carmen, entendiéndose también que entra a formar parte de esta unidad funcional el denominado "Llano Amarillo".



- **Unidad Funcional V.** Río de la Miel. Se delimita por las actuaciones que se prevén en esta zona, así como su continuidad con la actuación "Acceso Central".



- **Unidad Funcional VI.** Ensanche Cuarteles. Es la unidad funcional en la que se encuentra la actuación denominada de "Los Cuarteles".



- **Unidad Funcional VII.** Ensanche Hipercor. Se define esta unidad como a la zona o área delimitada desde el centro comercial Hipercor, hasta el Polideportivo Municipal.



5.2. Centros generadores de viajes.

Otro hecho importante a la hora de realizar un Plan Especial de Movilidad, es la detección de los centros generadores de la misma, es decir, aquellos lugares e hitos urbanos que provocan desplazamientos de los ciudadanos hacia ellos.

Sitios tan concretos como un estadio de deportes o un polideportivo, generan una atracción, aunque sea puntual, que debe tenerse en cuenta.

Estos centros generadores de viajes, se evidencian en la concentración o no de comercio, servicios profesionales, servicios públicos, elementos de patrimonio histórico, industria, equipamientos de ocio,...

Por ello hemos de descubrirlos, por lo que significan dentro de la ciudad de Algeciras y, concretamente, dentro de nuestro ámbito de estudio, los principales centros generadores de viaje son los que siguen:

- **Equipamiento de servicios públicos.** Los principales equipamientos de servicios públicos que se encuentran en el ámbito de actuación corresponden a los equipamientos de carácter local, es decir, dependencias municipales, encabezadas por lo que se conoce en Algeciras como "los cuatro ayuntamientos".

Sin embargo, existen otros equipamientos que generan atracción a la zona en la que vamos a

actuar, y no solamente de personas que vienen desde otras partes de Algeciras, sino, especialmente de personas externas al municipio, puesto que en la zona de actuación existen dos puntos de interés en cuanto a centros generadores de viajes:

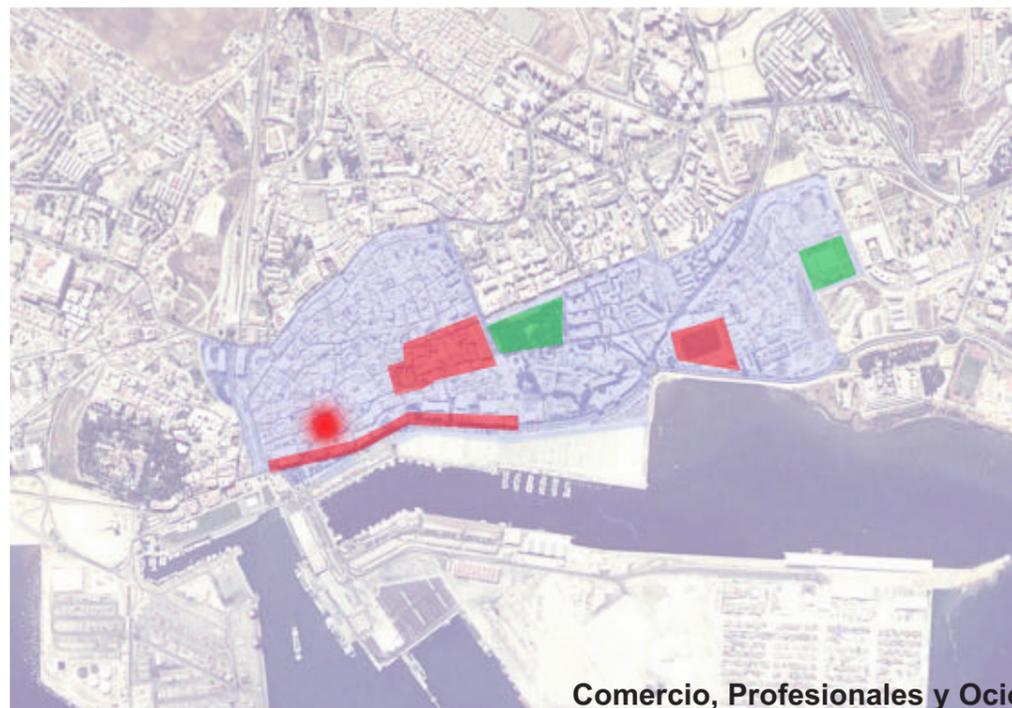
- Centros universitarios, como la Escuela de Turismo, el centro de la Universidad a distancia y la Escuela de Artes y Oficios.
- Sede de la Administración de Justicia, situado en la Avenida del Carmen. Esta sede tiene ámbito metropolitano.

Estos equipamientos se grafían en amarillo el esquema anexo.

- **Elementos del patrimonio histórico.** Los elementos de patrimonio histórico se centran en el casco histórico propiamente dicho. Existen los siguientes hitos fundamentales:

- La Iglesia Parroquial de Nuestra Señora de la Palma, situado en las inmediaciones de la Plaza Alta.
- La Capilla de Nuestra Señora de Europa, situada en la Avenida del Carmen.
- Las murallas merinies, situada en la prolongación de la Avenida de Blas Infante.
- El Mercado de Abastos del Ingeniero Eduardo Torroja.
- El Parque de María Cristina.

Estos elementos se



Comercio, Profesionales y Ocio

muestran en color azul, en el gráfico anexo.

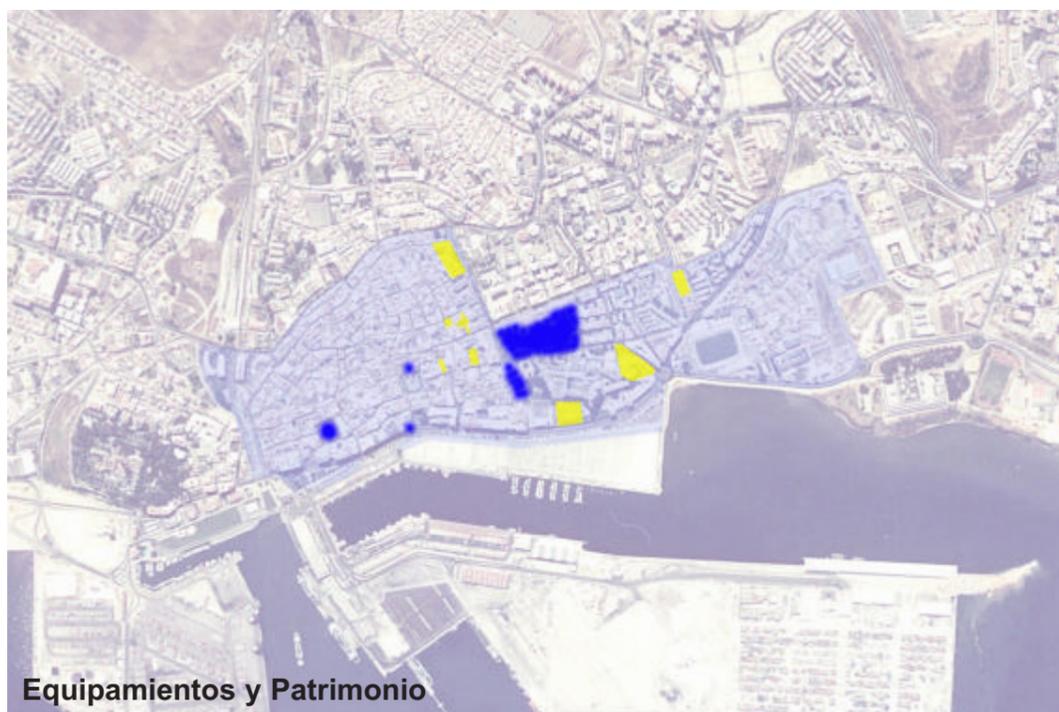
- **Concentración de comercio y profesionales.** La concentración fundamental de este comercio, así como de los principales servicios profesionales, se realiza dentro del casco Histórico de la ciudad de Algeciras:

- En la zona situada entre la Plaza Alta a la Avenida de Blas Infante, se concentra la mayoría del comercio de mayor calidad, con franquicias de tiendas de reconocido prestigio.
- En la Avenida del Carmen se produce una concentración de negocios de carácter profesional ligado al Puerto.
- En las inmediaciones del Mercado de Torroja, se produce una concentración de tiendas de carácter tradicional, pequeños locales de tiendas al por menor.

Sin embargo hay que introducir un elemento de atracción fundamental en la zona de estudio: la implantación del Centro Comercial Hipercor.

Las zonas de comercio y de concentración de profesiones liberales, se encuentran grafíadas en color rojo en la ortofoto anexa.

- **Equipamiento de ocio.** El equipamiento de ocio que se encuentra en esta zona consta, fundamentalmente de dos elementos:



Equipamientos y Patrimonio

- El Parque de María Cristina.
- El polideportivo municipal.

Los equipamientos de ocio se muestran en color verde dentro del área de estudio.

Además de estos dos elementos puntuales, hay que introducir la zona de ocio, en lo concerniente a la restauración.

5.2.1 Síntesis.

De la localización de los centros generadores de viajes en el Casco Histórico de Algeciras que se muestran en los gráficos anteriores, podemos percibir que la mayor concentración de estos lugares se sitúan en la periferia de las unidades funcionales.



5.3. Inventario funcional de Viario.

Este inventario funcional de viario es muy importante para la implementación adecuada del Plan Especial de Movilidad del Casco Histórico de Algeciras, puesto que nos va a marcar pautas en cuanto a la detección de los problemas que presenta el ámbito de estudio en cuanto a Movilidad.

Formalmente, desde el punto de vista de la estructura, este inventario consta de dos partes.

- *Datos cuantitativos* sobre las características físicas del viario, son los datos urbanísticos y aspectos físicos.
- *Datos cualitativos* sobre las características funcionales del mismo, expresados en las características de los flujos y los aspectos ambientales.

Este inventario se encuentra suficientemente desarrollado en el anexo correspondiente. Sin embargo, vamos a introducir una serie de aclaraciones al contenido del citado inventario.

Dentro de los definidos como **aspectos urbanísticos**, se engloban una serie de datos que definen físicamente el viario, siendo:

- Tipología funcional de la vía, corresponde al uso principal y prioritario de la vía. Se definen los siguientes tipos: vías interurbanas, vías de acceso, eje viario principal, distribuidor de áreas funcionales y vías locales.
- La funcionalidad de la vía concreta si la vía es de tráfico rodado privado, si es una vía de transporte público exclusivo, si es peatonal, si tiene aparcamiento, si es una vía de coexistencia,...
- Los usos del espacio inmediato nos expresan si las edificaciones que existan son de uso residencial, industrial, comercial, si existen equipamientos docentes, si hay algún tipo de administración pública, etc.
- Tipología constructiva del entorno. Este apartado se centra en la definición de aspectos de la fachada que define la calles, esto es, la densidad edificatoria que presenta, el tipo de construcción (medianera, plurifamiliar, unifamiliar adosada,...), las alturas que poseen, si existen plazas públicas en la vía, la existencia de garajes,...

En cuanto a los llamados **aspectos físicos**, expresan datos sobre la configuración física de las vías. Estos datos son:

- Espacio transversal. Este aspecto se manifiesta mediante la información específica en cuanto a número de carriles, suficiencia-insuficiencia de anchura, arcones,...
- Longitud aproximada de la vía en cuestión.
- Traza de la vía, especificando si es recta, sinuosa,...
- Continuidad en los extremos con otras vías.
- Homogeneidad de las características del trazado.
- Tipo de pavimento que posee la vía, especialmente su tipo, estado,...
- Aceras, en cuanto a su existencia, su tipo, estado, calidad, continuidad, escalones, ...
- Mobiliario urbano, con especial énfasis en todos los elementos que incidan en una movilidad adecuada, es decir, existencia de parada de autobuses, contenedores dispuestos, árboles, señalizaciones de tráfico y/o publicidad,...

En el apartado denominado como **características de los flujos**, se obtiene información acerca del uso de la vía en cuanto a agentes motorizados o no. Esta información se concreta en los siguientes datos:

- Densidad de los flujos estimada, calificándose de baja, media, alta y/o muy alta.
- Sentidos de circulación, en uno o los dos sentidos.
- Tipos de vehículos usuarios de las vías, desde tráfico pesado a viandantes.
- Puntos conflictivos que presentan las vías, como pueden ser cruces, retenciones, ausencia de pasos de cebra o semáforos,...

Un cuarto apartado trata de los **aspectos ambientales** de las vías. En este apartado nos centraremos en los siguientes aspectos:

- Accesibilidad peatonal, analizando la continuidad peatonal, los riesgos que tienen los peatones,...
- Ocupación del viario por aparcamientos

indebidos, contenedores, mobiliario urbano que interfiere la movilidad peatonal, existencia de barreras arquitectónicas no eliminadas,...

- Niveles de ruido que presenta la vía, no sólo debido al tráfico, sino a todo elemento distorsionador, como puede ser una industria. Se califica de buena, aceptable, baja y/o muy baja.

Satisfechos todos estos apartados, se agrega otro más, que nos va dando idea de las posibles soluciones o actuaciones sobre las calles, cuando una persona simplemente pasea por ella. Englobado en el apartado observaciones, se expresan las distintas posibilidades de actuaciones que se pueden dar sobre la vía en cuestión.

El inventario se completa con una o varias fotografías de la vía a analizar, así como esquemas o croquis de la sección de la calle y un pequeño plano de situación dentro de la zona de actuación en el Centro de Algeciras.

Antes de seguir analizando otros aspectos, hay que indicar que este inventario recoge las características de las vías que presentan mayor interés. Esto se debe a que existen muchas calles con características muy similares entre sí, proximidad, aspectos urbanísticos, aspectos físicos,... y que no tiene un especial sentido repetir una información que no aporta nada de interés para nuestro estudio.

Este inventario funcional que se dispone en el anexo, tiene el formato que se muestra a continuación.

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas plurifamiliares con garajes privados

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal:	2 carriles
Longitud aproximada:	11 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

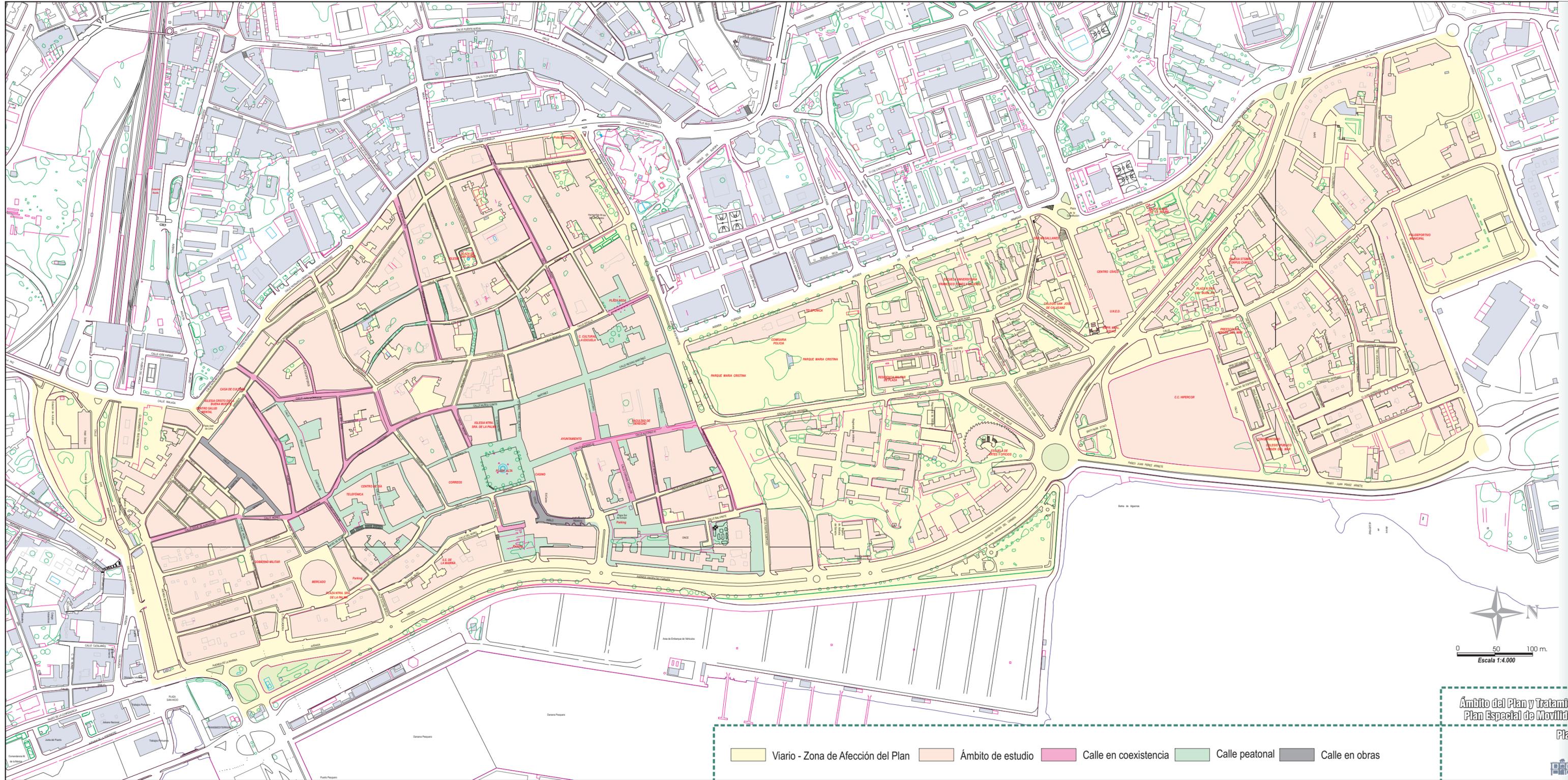
Densidad estimada:	Media
Sentidos de circulación:	Dos
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Extremos y cruces

- ASPECTOS AMBIENTALES:

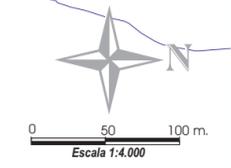
Accesibilidad peatonal:	Aceras estrechas
Ocupación del viario:	Coches aparcados en aceras
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE SEGISMUNDO MORET
 UNIDAD FUNCIONAL I (MERCADO)



- Vario - Zona de Afección del Plan
- Ámbito de estudio
- Calle en coexistencia
- Calle peatonal
- Calle en obras



Ámbito del Plan y Tratamiento actual del viario
 Plan Especial de Movilidad Urbana del Centro
 Plano nº2 - Información
 Situación Actual
 marzo 2006

Ámbito del Plan y tratamientos actuales de viario Plan Especial de Movilidad Urbana del Centro de Algeciras

5.4. Circulación rodada. Situación actual.

Se establecen una serie de categoría de flujos en cuanto a circulación rodada o motorizada, como se muestra a continuación.

5.4.1 Flujos extra metropolitanos.

El acceso al Campo de Gibraltar se realiza a través de cuatro ejes:

- El tramo occidental de la N-340, entrando por Tarifa, comunica el Campo de Gibraltar con la vertiente atlántica de la provincia y con la capital, Cádiz.
- El tramo oriental de la N-340 entrando por San Roque, comunica con Málaga, la Costa del Sol y el resto de la vertiente mediterránea de Andalucía. La N-340 está desdoblada como Autovía desde la Costa del Sol hasta Algeciras. Además paralela a la N-340 desde San Enrique

(límite de la provincia de Cádiz) hasta Málaga capital está en servicio la autopista de peaje A-7.

- La carretera autonómica A-381 que procedente de Jerez de la Frontera, atraviesa el Parque Natural de los Alcornocales intersectando a la N-340 en los Barrios. Sigue el Tramo de la antigua C-440. Está prevista su entrada en funcionamiento como autovía para el verano de 2004, comunica la Bahía de Algeciras con Jerez de la Frontera en menos tiempo que la alternativa costera de la N-340 a través de la bahía de Cádiz.
- La carretera autonómica A-369 que procedente de Ronda y el valle del Guadiaro, comunica Jimena de la Frontera con Castellar de la Frontera intersectando con la N-340 en la bahía de Algeciras. La A-369 es el camino más directo de entrada al centro peninsular.

5.4.2 Flujos interurbanos.

Los flujos interurbanos, se articulan sobre la Carretera N-340, que conecta directamente Tarifa, Algeciras y San Roque.

Como se ha comentado anteriormente, la N-340 tiene características de autovía desde Málaga hasta Algeciras. En la intersección de la autovía con la N-340, parten la carretera nacional N-351, las autonómicas A-381, A-369, y A-383 y la local CA-221.

Estas vías se configuran como sigue:

- La carretera nacional N-351, se bifurca de la N-340, constituyendo el acceso oeste de La Línea de la Concepción.
- La carretera autonómica A-381, sigue el tramo de la antigua C-440. Dentro del Campo de Gibraltar, comunica el municipio de los Barrios con la Bahía de Algeciras, soportando este tramo la mayor intensidad de tráfico de toda la futura autovía.
- La carretera autonómica A-369, sigue desde su cruce con la N-340 el Tramo de la antigua C-3331 hasta Jimena de la Frontera y desde ahí el de la antigua C-341 hasta la ciudad de Ronda. En el ámbito que nos ocupa comunica Jimena de la Frontera con Castellar de la Frontera y a las dos con la Bahía de Algeciras.
- La carretera autonómica A-383, constituye el acceso norte a la Línea de la Concepción, bifurcándose de la N-340.

Los niveles de flujos en estas conexiones, se pueden ver en el gráfico adjunto.

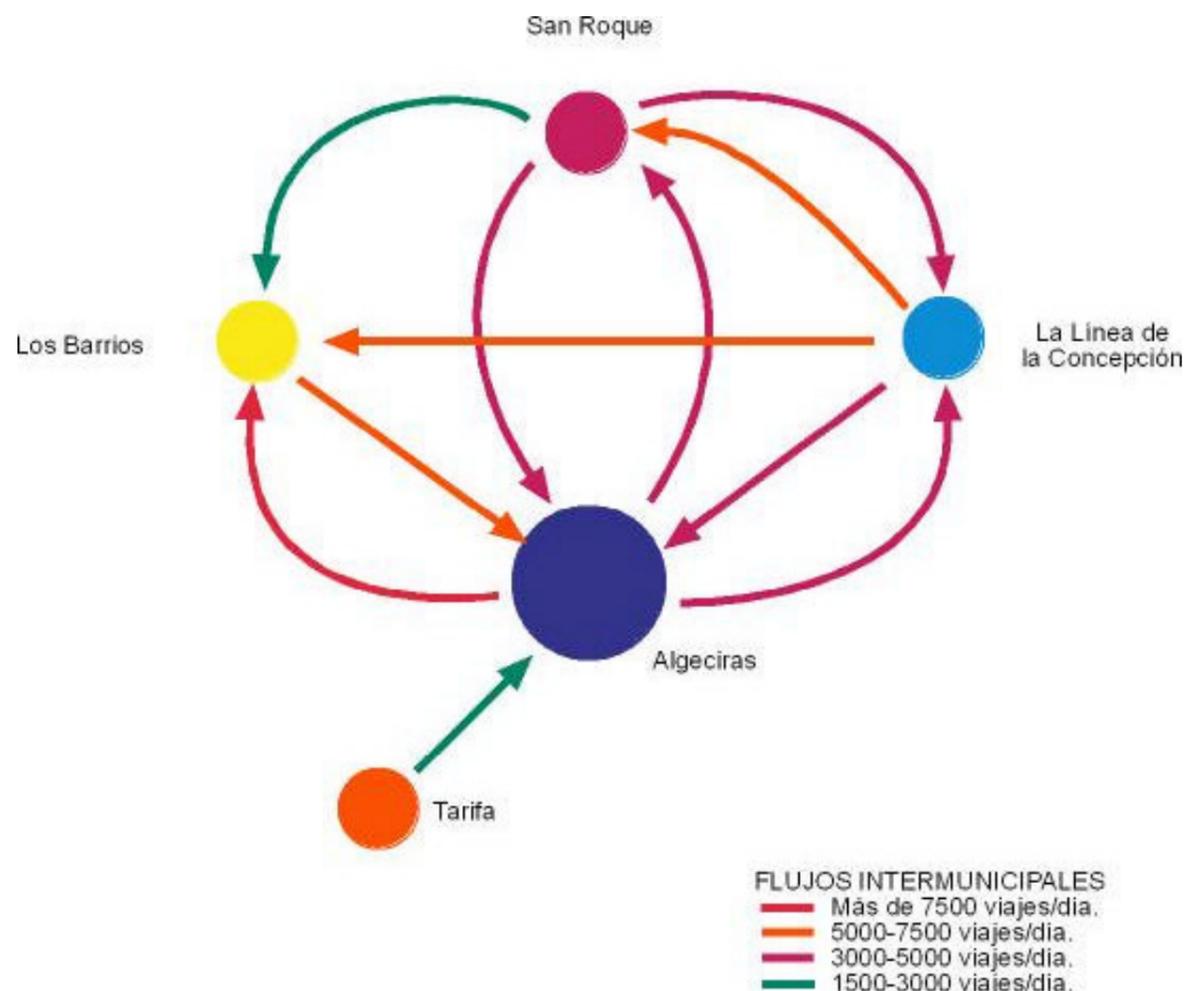
Del análisis somero de estos flujos, podemos constatar la importancia de Algeciras en cuanto al tráfico interurbano, siendo la ciudad de la que parten y a la que llegan el mayor número de viajes.

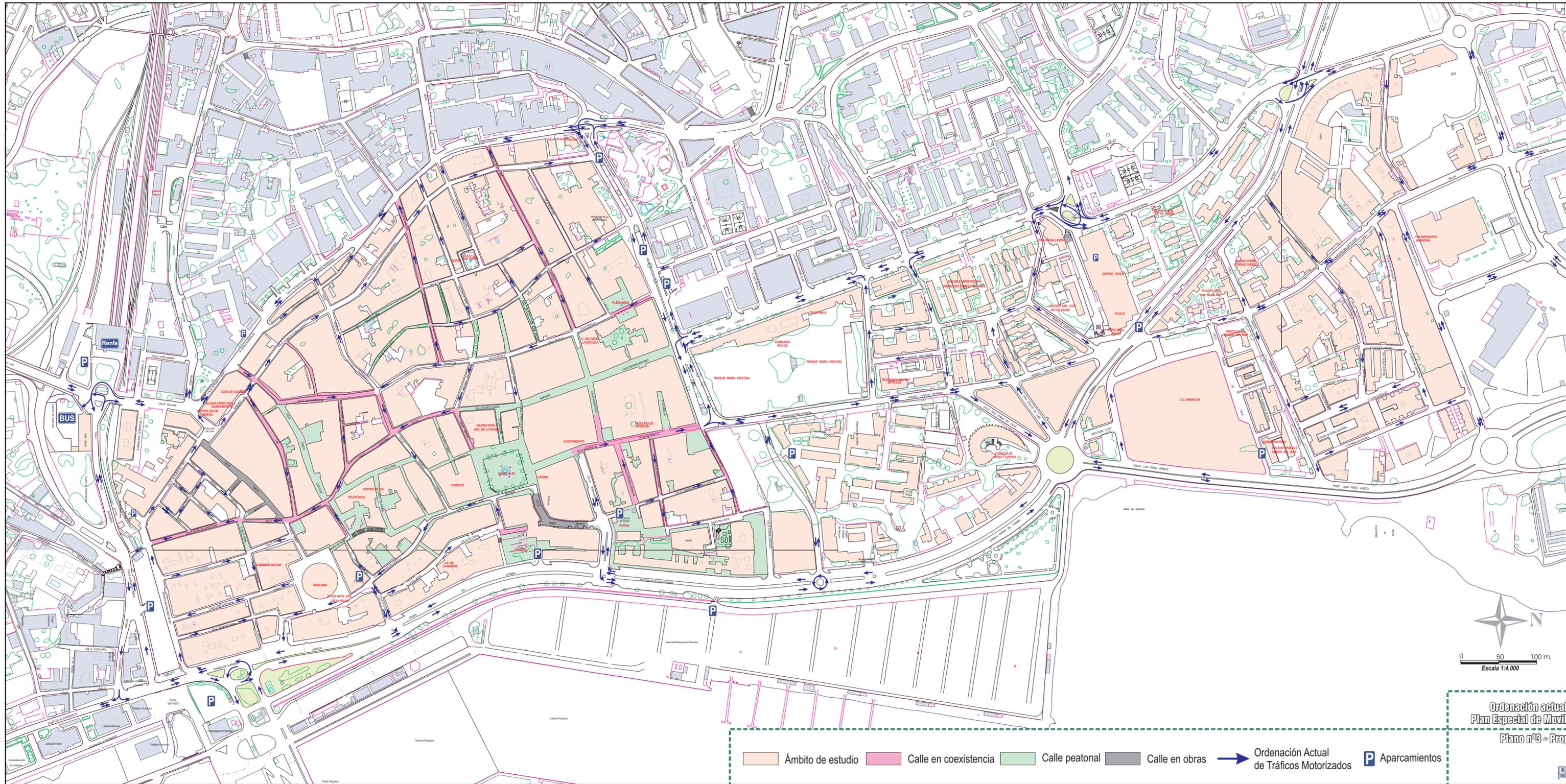
Además, punto importante de este hecho es el recorrido que pueden realizar estos flujos, especialmente por el interior de Algeciras y, más concretamente, por las inmediaciones e interior de nuestra zona de trabajo.

5.4.3 Red urbana municipal.

La red urbana de Algeciras se configura a través de dos ejes fundamentales:

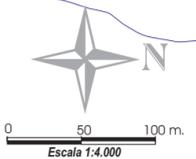
- El primero es la antigua travesía de la N-340,





Ordenación actual de Tráficos Motorizados

Plan Especial de Movilidad Urbana del Centro de Algeciras



Ámbito de estudio

 Calle en coexistencia

 Calle peatonal

 Calle en obras

 Ordenación Actual de Tráficos Motorizados

 P
 Aparcamientos

Ordenación actual del Tráfico Motorizado
 Plan Especial de Movilidad Urbana del Centro
 Plano nº3 - Propuestas de Actuaciones
 Situación Actual
 marzo 2006



que la recorre de norte a sur funcionando como colector del resto del sistema viario.

- El segundo eje queda constituido por el eje constituido por la carretera de acceso al puerto, la Avenida del Carmen y la Carretera del Rinconcillo que, paralelamente a la N-340, canaliza la mayor parte (por no decir toda la totalidad) de los tráficos urbanos por el borde de la Bahía. Por el oeste, la variante de la N340 funciona como vía rápida de comunicación de

barriadas periféricas.

El resto del viario es secundario y se pueden diferenciar distintas estructuras:

- En primer lugar, destaca el centro de la ciudad con un viario compacto y una trama e s c a s a m e n t e jerarquizada.
- En segundo lugar, los distintos ensanches al núcleo antiguo con secciones más amplias.
- Por último, las barriadas periféricas, con un esquema de

viario principal en forma de malla, sobre la que se superpone otra malla de carácter secundario.

5.4.4 Red del viario en el área de actuación.

La red viaria en nuestra zona de estudio, se puede mostrar en los dos gráficos anexos.

En el primero, dentro del esquema de red urbana, podemos apreciar la importancia de las dos vías que “cortan” el ámbito de actuación (grafiado en color verde).

Este viario de carácter secundario dentro de la trama de la ciudad, configuran las mallas de las barriadas que dan acceso a los residentes a través de redes con direcciones Norte-Sur y Este-Oeste.

Sobre estas direcciones se configuran la red interior de las distintas unidades funcionales (gráfico segundo).



5.4.5 Síntesis.

El estudio de la red viario, no sólo de la zona de actuación sino también de la totalidad del municipio de Algeciras, nos lleva a hacer dos distinciones fundamentales para la concepción de las propuestas de actuación posteriores:

- El primer comentario es la importancia que adquiere la red viaria principal, especialmente en nuestro ámbito de estudio. Esta importancia ha definido la Avenida de la Virgen del Carmen como un no-lugar en el que sólo es posible la velocidad. Vía municipal que ha tomado un ámbito de conexión intermunicipal, en contra de todos los esfuerzos por la vuelta de Algeciras al Mar.
- El segundo punto a analizar es la importancia de las direcciones del viario Norte-Sur y Este-Oeste. Especialmente la primera puesto que configura todas las relaciones de movilidad entre los distintos elementos. Este hecho nos debe llevar a replantear el posicionamiento de la ciudad ante el entorno en el que se inserta.

5.5. El aparcamiento. Situación actual.

Respecto al aparcamiento hay que incidir en dos aspectos fundamentalmente, los aparcamientos no reglados y los aparcamientos reglados.

Los primeros corresponden a los aparcamientos que se sitúan en la calle, es decir, donde se han dispuesto tradicionalmente, sin que estén regulados por nadie.

En cuanto a los segundos son aquellos específicamente reglados, ya sean en superficie con servicios de vigilancia o en edificaciones ex proceso para este tipo de uso.

5.5.1 Aparcamientos sin regulación.

Esta tipología de aparcamiento corresponde a la clásica de aparcamiento en cordón o en batería, donde se pueda realizar por la misma configuración de la calle.

Se convierte en una calle al servicio única y exclusivamente para el uso y "disfrute" del tráfico motorizado en todas sus acepciones.

Este tipo de aparcamiento se distribuye por todo el área de actuación, sin ninguna regulación, salvo en las calle, en las que por la colocación de bolardos, se ha prohibido físicamente el aparcamiento.

Si bien, la picaresca del automovilista, ha conducido a que los vehículos se "metan" en cualquier mínimo lugar que pueda, llegando a invadir el acerado dispuesto para el peatón.

Se ha podido comprobar cómo en algunas calles se han cortado los bolardos metálicos para que puedan introducirse vehículos de cualquier forma.

5.4.4 Aparcamientos regulados.

Los aparcamientos reglados se han configurado como un elemento importante dentro de la definición de la ciudad de Algeciras.

En este apartado, sólo mencionaremos los aparcamientos de cierta entidad y de uso público, sin tener en cuenta los aparcamientos o garajes que se insertan en las edificaciones y son de uso único y exclusivo para residentes.

Existen cinco aparcamientos en zonas muy próximas a la Avenida del Carmen:

- Aparcamiento del Río de la Miel. Es un aparcamiento a extinguir con la reordenación

de la zona.

- Edificio aparcamiento Mercado, en las proximidades del Mercado de Torroja, a unos cincuenta metros de la Avenida del Carmen, hacia el interior de la zona de actuación.
- Aparcamiento Escalinata, en la Avenida del Carmen.
- Aparcamiento Baluarte, a unos quince metros de la Avenida del Carmen, hacia el interior de la zona objeto del Plan.
- Aparcamiento en el recinto portuario. Este aparcamiento se reubicará bajo rasante, con la reordenación del llamado "Llano Amarillo".

En el interior de la zona de actuación, existen tres aparcamientos de importancia:

- El aparcamiento del Hipercor, que sólo tiene horario comercial.
- El aparcamiento Marqués de Verboom, que se encuentra en construcción. Este aparcamiento se encuentra en una actuación denominada

"Los Cuarteles", que se encuentra en ejecución en estos momentos.

- El aparcamiento del centro cívico Menfis (UNED), en zonas próximas al aparcamiento de Hipercor.

En zonas limítrofes se sitúan dos aparcamientos bajo rasante, son:

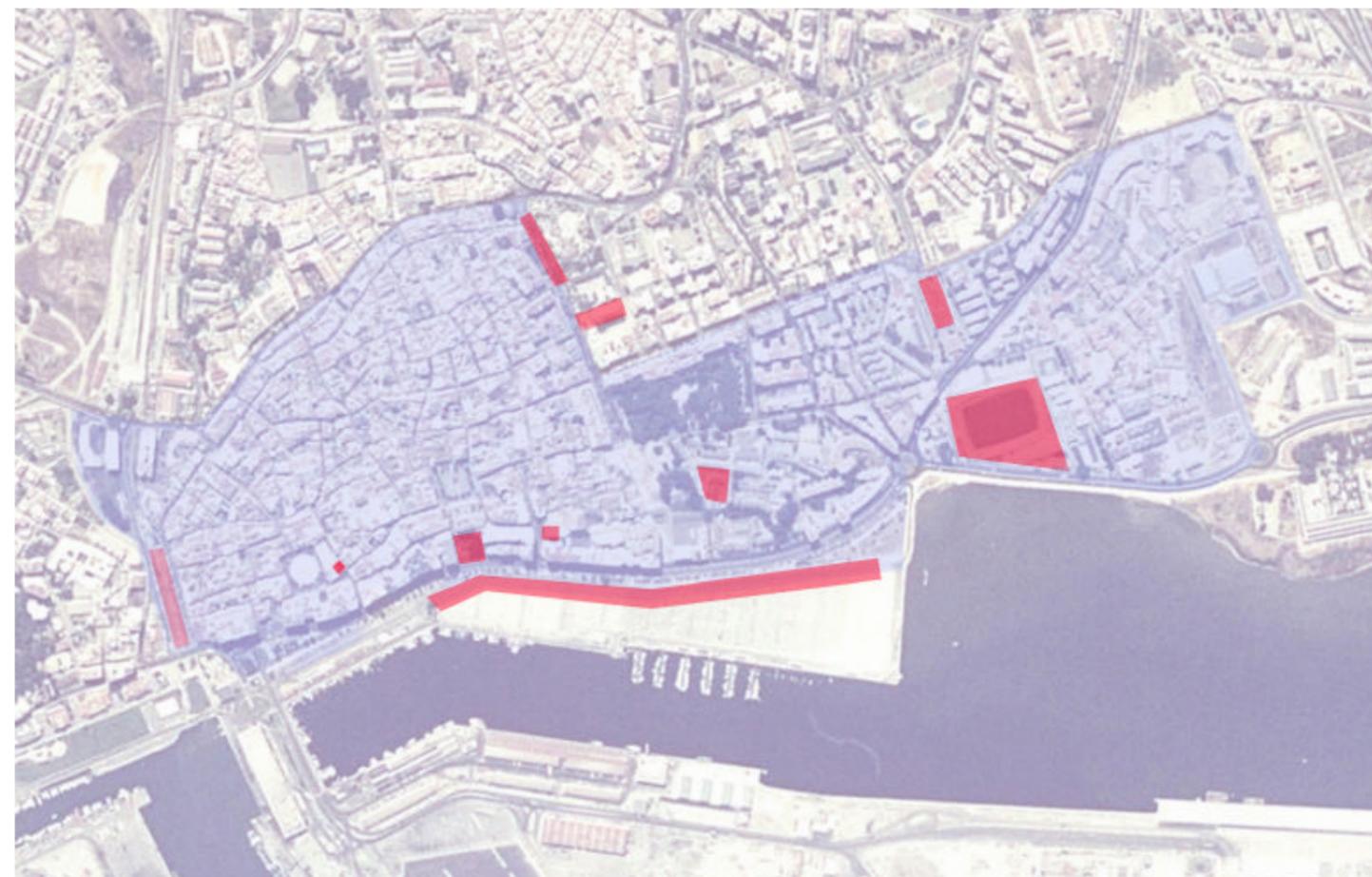
- Aparcamiento Menéndez Tolosa.
- Aparcamiento Plaza de Andalucía.

La cuantificación de las plazas de aparcamiento (sólo plazas asignadas a rotación) son las se señalan en la tabla III.

Los aparcamientos se pueden ver grafiados en el gráfico anterior.

5.4.5 Síntesis.

De la disposición y números de aparcamientos podemos ver que la mayor parte de ellos, así como la mayor parte de las plazas de aparcamientos se encuentran situados en las periferias de las unidades funcionales.



Destacan los aparcamientos de Hipercor por su temporalidad (sólo accesible en horario comercial), así como su uso dudoso para un aparcamiento de residente.

Igualmente destaca sobremanera el aparcamiento de la Escalinata por su buen estado (en contraposición con otros como el edificio Parking Mercado), su gran número de plazas, su disposición privilegiada y su capacidad para absorber los aparcamientos en una posición de ventaja para una accesibilidad notable hacia la zona central de Algeciras.

El aparcamiento del recinto portuario, con su remodelación con la actuación del “Llano Amarillo”, presenta el problema de su desmantelamiento durante un periodo de tiempo relativamente largo.

Igualmente el futuro aparcamiento de Marqués de Verboom, destaca por su atracción de residente en la actuación de “Los Cuarteles”, no tanto como su capacidad para acoger aparcamiento rotatorio, de servicio a la zona histórica de Algeciras.

Ubicación	Plazas rotación
Plaza de Andalucía	315
Menéndez Tolosa	120
Baluarte	208
Plaza Palma (Mercado)	120
Río de la Miel	120
Renfe	88
Menfis (UNED)	80
Carteya (tras H. Octavio)	70
Puerto	800
LLano Amarillo (sustituirá al Puerto)	2000 (en proyecto)
Escalinata	325
Marqués de Verboom	(en construcción)

Tabla III

5.6. El transporte público.

Vamos a realizar una evaluación previa del transporte público en dos aspectos fundamentales, a nivel externo a la ciudad de Algeciras y a nivel interno.

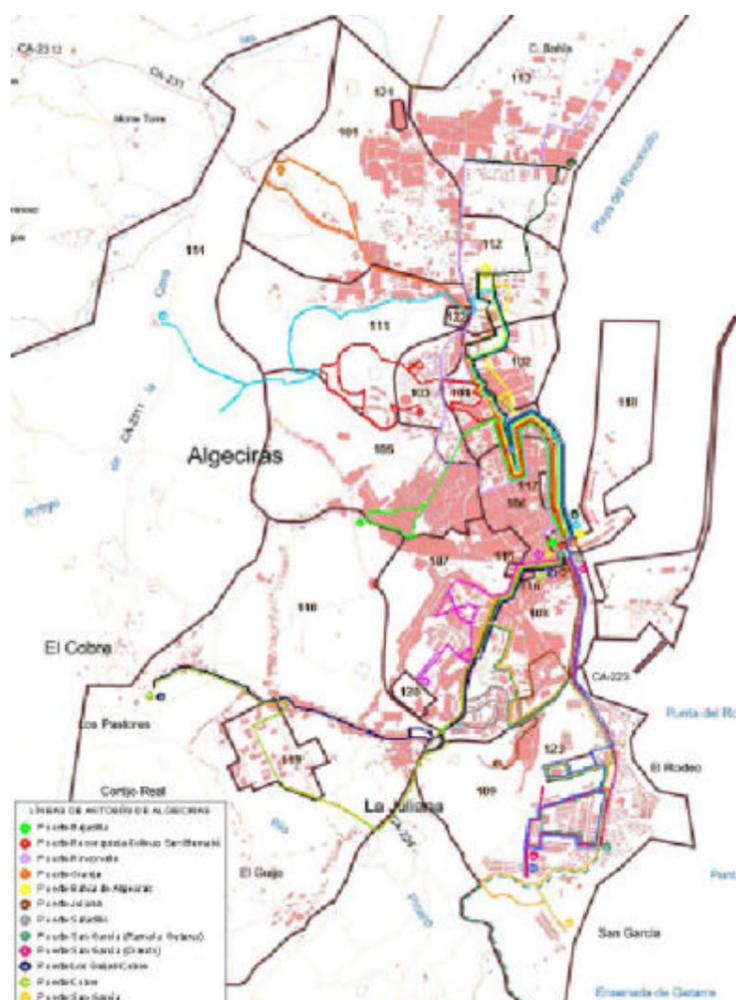
5.6.1 Transporte público externo.

En una primera aproximación, vemos la relación del transporte público de Algeciras en relación con las distintas poblaciones que componen el denominado Campo de Gibraltar.

En el esquema se muestra la importancia cualificada de Algeciras como punto de unión entre las partes diferenciadas del denominado Campo de Gibraltar.

Además, como lugar central de esta aglomeración urbana, hemos de tenerla en consideración por la cantidad de flujo de tráfico que genera.

El hecho más inmediato es la importancia que adquiere el intercambiador primario que se encuentra situado en las inmediaciones de la estación de ferrocarriles, definido por la citada



estación y por la estación de autobuses San Bernardo.

La importancia reside en los aspectos que siguen:

- Ser el centro de todos los viajes de tipo público que se establecen con destino Algeciras.
- Ser el núcleo de reparto de las conexiones de transporte público con el resto de municipios que componen el área metropolitana de la Bahía de Algeciras.

Por estar situado este intercambiador físicamente en uno de los extremos de nuestra actuación, genera un tránsito muy alto de entrada y salida del transporte público por la Avenida del Carmen.

5.6.2 Transporte público interno.

En un segundo nivel hay que hacer constar la situación actual del transporte urbano en la ciudad de Algeciras. Aunque se salga de nuestro ámbito de actuación, hay que hacer notar que es importantísimo este apartado puesto que todas las líneas de autobuses urbanos tienen parte del recorrido interior o en las inmediaciones del área de actuación.

Por ello pasamos a disponer el listado de líneas que tiene la ciudad de Algeciras, sin entrar en la disposición de las paradas y su denominación,

aunque exponiendo en el gráfico adjunto un desarrollo de las líneas.

- LINEA nº 1 BAJADILLA-PAJARETE.
- LINEA Nº 2 COLINAS-SAN BERNABE-RECONQUISTA.
- LINEA Nº 3 RINCONCILLO.
- LINEA Nº 4 LA GRANJA.
- LINEA N 5 BAHIA DE ALGECIRAS ,
- LINEA Nº 6 JULIANA.
- LINEA Nº 7 SALADILLO.
- LINEA Nº 8 SAN GARCIA / SALADILLO.
- LINEA Nº 9 SAN GARCIA DIRECTO.
- LINEA Nº 10 COBRE POR CTRA. COBRE.
- LINEA Nº 11 PIÑERA.
- LINEA nº 12 SAN GARCIA VARIANTE PLAYA.
- LINEA CEMENTERIO - CENTRO PENITENCIARIO
- LINEA Nº 18 CORTIJO VIDES-PIÑERA.
- LINEA Nº 19 PUERTO-SAN JOSÉ ARTESANO-RINCONCILLO.
- LINEA nº 21 SAN GARCIA-PARQUE.

Como se muestra la mayoría de las líneas, por no decir todas, transcurre por el exterior o en las inmediaciones del área de actuación.

Además, como se aprecia con el trazado rojo, el transporte público colectivo, se dispone con mucha importancia (en número de líneas) por la Avenida de la Virgen del Carmen y la Avenida de las Fuerzas Armadas, desabasteciendo al resto de la zona.

Estas líneas de transporte urbano colectivo presentan un aspecto muy deficiente en cuanto a líneas, carriles,...

Se realiza de forma caótica, llegando a tener tramos en los que se triplica el recorrido de la línea por dar un "servicio" mejor, fruto del caos de circulación que ronda por la ciudad de Algeciras.

Por todo ello se hace necesario un replanteamiento de las líneas para una mayor eficacia del transporte público colectivo.

5.6.3 Síntesis.

El primer aspecto que hay que tener en cuenta es el deficiente sistema de transporte público colectivo de la ciudad de Algeciras.

Esta deficiencia se manifiesta en el inadecuado funcionamiento y, especialmente, uso de la red de transporte público colectivo.

Como se puede ver en los esquemas y gráficos anexos, se produce una sobreposición de líneas de autobuses municipales, sin que cubra de manera eficiente la totalidad del municipio de Algeciras.

Estas redes realizan una distribución de viajeros en un sentido, casi exclusivamente, longitudinal en paralelo a la costa (dirección Norte-Sur). De esta manera se hacen complicadas las conexiones transversales al municipio (Este-Oeste).

Introduciéndonos en la zona objeto de estudio, podemos comprobar la existencia de una "vía" en la que discurren la mayor parte de las líneas de autobuses.

La implementación de esta vía provoca un recorrido triple, con lo que es inevitable la reformulación de la misma, puesto que este triple recorrido solapa la zona abastecida, de manera que hace inútil el itinerario triple que provoca.

Además, esta vía se desarrolla por cauces o calles

que no tienen la implementación necesaria y suficiente para un adecuado uso del sistema público colectivo de transporte, ya no sólo por el tráfico privado que existe (y que provoca un inadecuado funcionamiento del servicio público) sino por la misma configuración física de las calles, plantean problemas de circulación.

Otro aspecto que hay que resaltar es la falta de comunicaciones hacia el Oeste. La mayor parte de conexiones se producen en la fachada litoral de Algeciras, dejando de lado la zona interior, es decir, las conexiones transversales son insuficientes y no solamente por la magnitud física de las vías, sino especialmente por el poco uso que pueda propiciar.

Esta mala conexión interior impide el trasvase de viajes en transporte privado motorizado hacia el transporte público colectivo al no responder a las posibles demandas de desplazamientos transversales con un servicio más directo desde los barrios situados al Oeste hacia el frente marítimo, Virgen del Carmen y el resto de la zona Centro .

De esta manera, se hace necesaria una reestructuración de las líneas de autobuses municipales de la ciudad de Algeciras.



5.7. Planeamiento y Actuaciones.

En este apartado lo primero que hay que indicar es que próximamente se va a producir una revisión del Planeamiento de carácter general sobre el municipio de Algeciras.

Esto nos lleva a reconducir este Plan Especial de Movilidad del Casco Histórico de Algeciras, puesto que el presente documento puede, y debe, proponer actuaciones que sean asumidas por el nuevo Plan General de Ordenación Urbana.

Por esta razón, creemos razonable no centrarnos más en este punto. Sin embargo, aspectos a tener en cuenta son las grandes actuaciones previstas, especialmente, dentro del ámbito de estudio y en su periferia más cercana.

Estas actuaciones, algunas con un carácter muy importante a nivel metropolitano, son las que siguen:

5.7.1 Reordenación del "Llano amarillo".

Esta reordenación está promovida por la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, Dirección General de Urbanismo, Ayuntamiento de Algeciras y la Autoridad Portuaria

de la Bahía de Algeciras, a través de la gestión de la Empresa Pública del Suelo de Andalucía.

Se trata de un espacio de 83.000 metros cuadrados. El proyecto integrará esta zona en el sistema general de espacios libres de la ciudad y se destinará a zona de ocio, y equipamiento cultural, además de lograr poner en valor la zona del frente marítimo en la trama urbana de la ciudad.

El proyecto recupera 500 metros del frente marítimo y contempla también un nuevo trazado de la avenida Virgen del Carmen, bajo la cual se proyecta la construcción de un aparcamiento subterráneo con 1.200 plazas.

La propuesta ganadora (Cruz y Ortiz) proponen un espacio libre a modo de paseo flanqueado por pequeñas dotaciones y rematado en un equipamiento de mayor envergadura.

Se apoya en un nuevo trazado de la avenida Virgen del Carmen, suprimiendo parte del rellano sobre el litoral y disponiendo un gran aparcamiento público bajo rasante, frente al actual de la Escalinata y comienzo de la calle Trafalgar.

5.7.2 Acceso central.

Actuación prevista en el Plan General que se ha

comenzado a desarrollar mediante acuerdo entre Ayuntamiento y Junta de Andalucía.

Aunque esta actuación se enmarca fuera de los terrenos de la zona de estudio, al considerarse como el proyecto emblemático y más importante de la ciudad para el siglo XXI (el Acceso Central o Puerta de Andalucía), hemos de considerarla en este documento.

Este proyecto va a transformar por completo Algeciras, planteando un nuevo diseño urbanístico de la ciudad, al integrar un nuevo trazado del ferrocarril y un nuevo acceso, sustituyendo a los actuales accesos a la ciudad que, en la actualidad, son eminentemente portuarios.

En el catálogo de actuaciones destaca la operación ferroviaria prevista con el Plan Especial, que supondrá el desmantelamiento de la actual infraestructura ferroviaria y la creación de una nueva.

Se incluye también la construcción de una gran estación intermodal próxima al puerto Bahía de Algeciras y accesible desde todos los puntos de la ciudad.

Un viario de conexión entre la variante intermedia-exterior y el frente urbano hacia el mar articula un desarrollo residencial para 2000 viviendas.

El proyecto destina un importante esfuerzo a la remodelación urbanística de las zonas afectadas, con la creación de nuevos viales, zonas verdes, espacios libres públicos, el desvío y canalización de los servicios afectados y las conexiones exteriores del eje central.

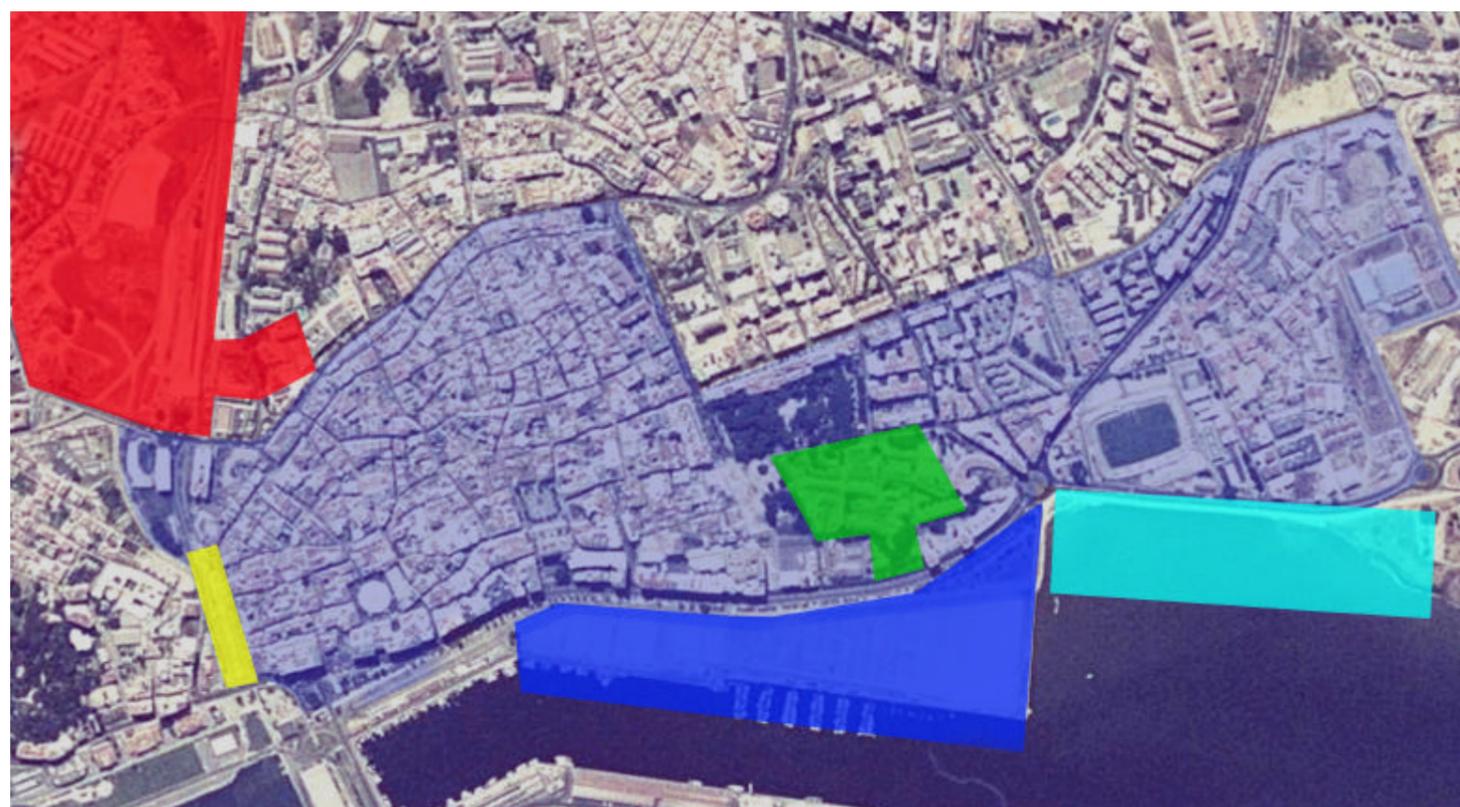
En la actualidad se encuentra redactado el Plan Especial, aunque está sin tramitar pendiente de acuerdos con el Ministerio de Fomento.

5.7.3 Reordenación del Río de la Miel.

Se trata de modificar la configuración actual del espacio urbano entre el final de la actuación anterior, que coincide con la CN 340, y la Avenida de la Marina, junto al recinto portuario. Entre otros aspectos debe suponer la supresión del aparcamiento sobre el antiguo cauce del río de la Miel.

5.7.4 Actuación portuaria sobre la "Playa de los Ladrillos".

Situada frente a Hipercor, plantea un tratamiento de



espacio libre sobre diversas plataformas creadas sobre el borde marítimo. Se encuentra adjudicado el concurso por parte de la Autoridad Portuaria y pendiente de concretar su ejecución.

5.7.5 Actuación urbanística "Los Cuarteles".

Situado en los antiguos Cuarteles del Ejército, es una actuación que está en fase de ejecución avanzada, en la que se realizan un número aproximado de seiscientos viviendas, junto a mil plazas de aparcamiento.

Además se ejecuta una plaza pública con aparcamientos bajo rasantes, el denominado anteriormente aparcamiento de "Marqués de Verboom".

La ubicación física de estas actuaciones se muestra en el esquema mostrado anteriormente.

5.7.6 Síntesis.

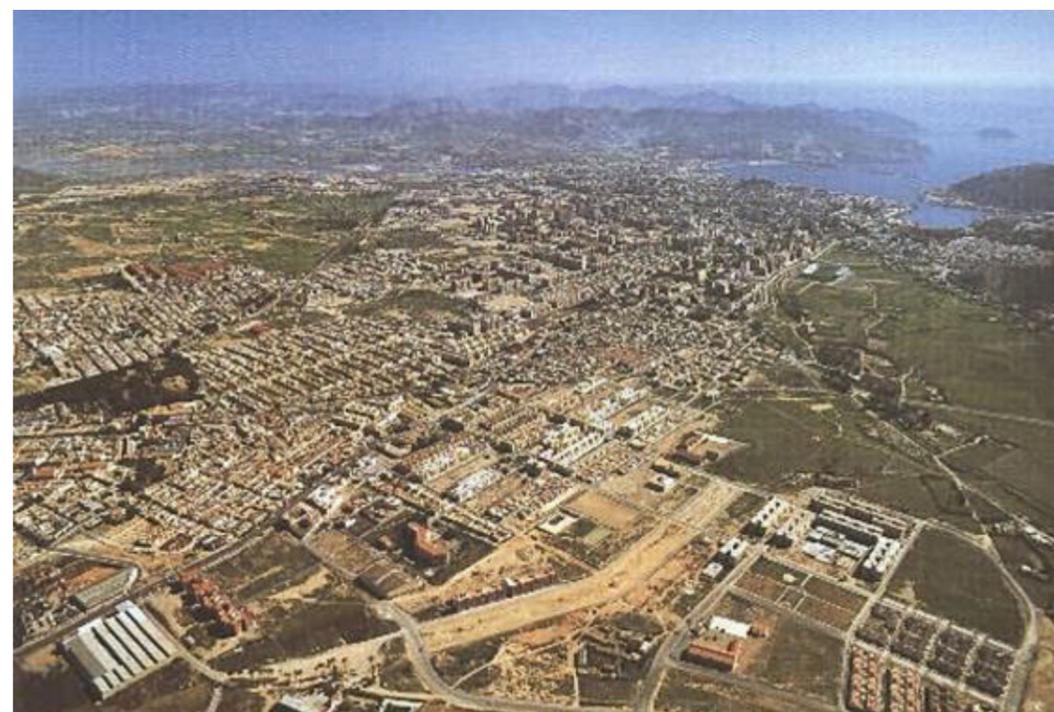
Como se puede ver, las principales actuaciones que se van a realizar en Algeciras, se disponen en las inmediaciones de la zona de actuación, a excepción de la actuación de "Los Cuarteles" (en ejecución en la actualidad).

Estas actuaciones tienen gran importancia en el Plan Especial de Movilidad que estamos realizando puesto que suponen la creación de zonas generadoras de viajes.

Todas las actuaciones ponen en valor la fachada marítima de Algeciras, en especial el tramo de la Avenida de la Virgen del Carmen, potenciándola.

Esta nueva potencia que adquiere la Avenida del Carmen, pone de manifiesto dos aspectos:

- El carácter que tiene que adquirir la citada Avenida, que indudablemente debe estar en consonancia con la tríada HABITABILIDAD CALIDAD AMBIENTAL - ACCESIBILIDAD.
- La potenciación a medio plazo que adquieren los aparcamientos que se disponen en la citada Avenida Virgen del Carmen, para que el eje vertebrador de la fachada sea real, dentro de los calores de accesibilidad, movilidad y sostenibilidad.





**MEMORIA DE INFORMACIÓN
ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO**

VI. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

Análisis de flujos de tráfico motorizado y evaluación del aparcamiento

6.1. El tráfico motorizado en el Centro urbano de Algeciras.

El análisis del funcionamiento actual del tráfico motorizado y sus implicaciones para el resto de los modos de transporte se ha llevado a cabo a partir de dos tipos de estudios, uno mediante el reconocimiento del viario y de los espacios públicos anejos con la toma de los datos referentes a sus características físicas y funcionales; y un segundo, a partir de los conteos de tránsitos de vehículos en diferentes intersecciones, a partir de los cuales podremos determinar distintos parámetros del tráfico del Casco Histórico y Centro urbano de Algeciras, que nos ayudarán a definir y comprender los flujos que determinan el funcio-

namiento actual de la movilidad motorizada de carácter privado.

El primero de los análisis realizados en el marco del presente estudio, se ha organizado en un inventario que ha quedado reflejado y organizado en el **ANEJO I "Inventario Funcional de Viario"**, en el que se indican datos que sirven para evaluar la funcionalidad de las calles principales y secundarias del municipio, estos datos se reflejan en el apartado posterior de análisis y diagnóstico de la situación actual.

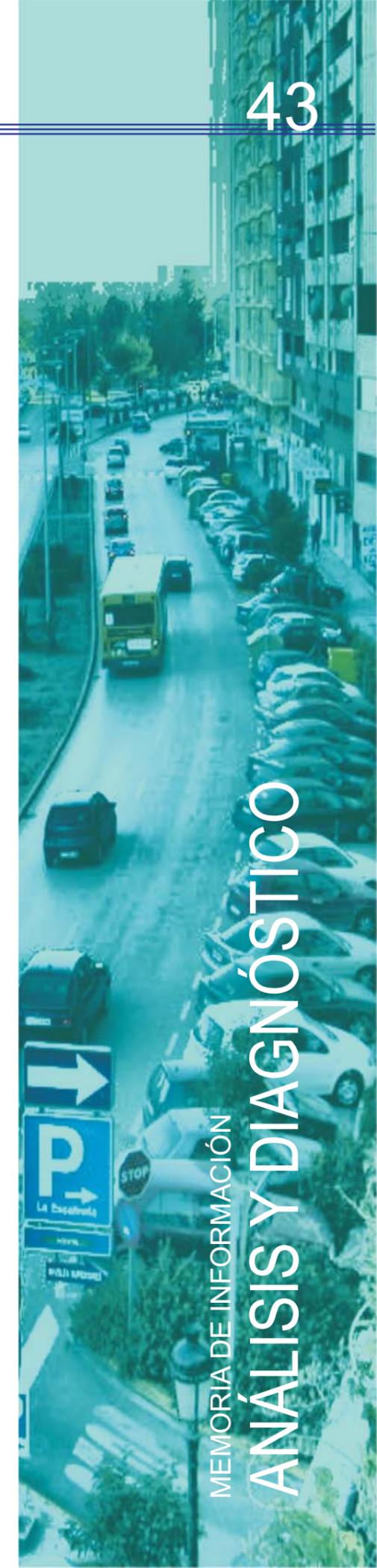
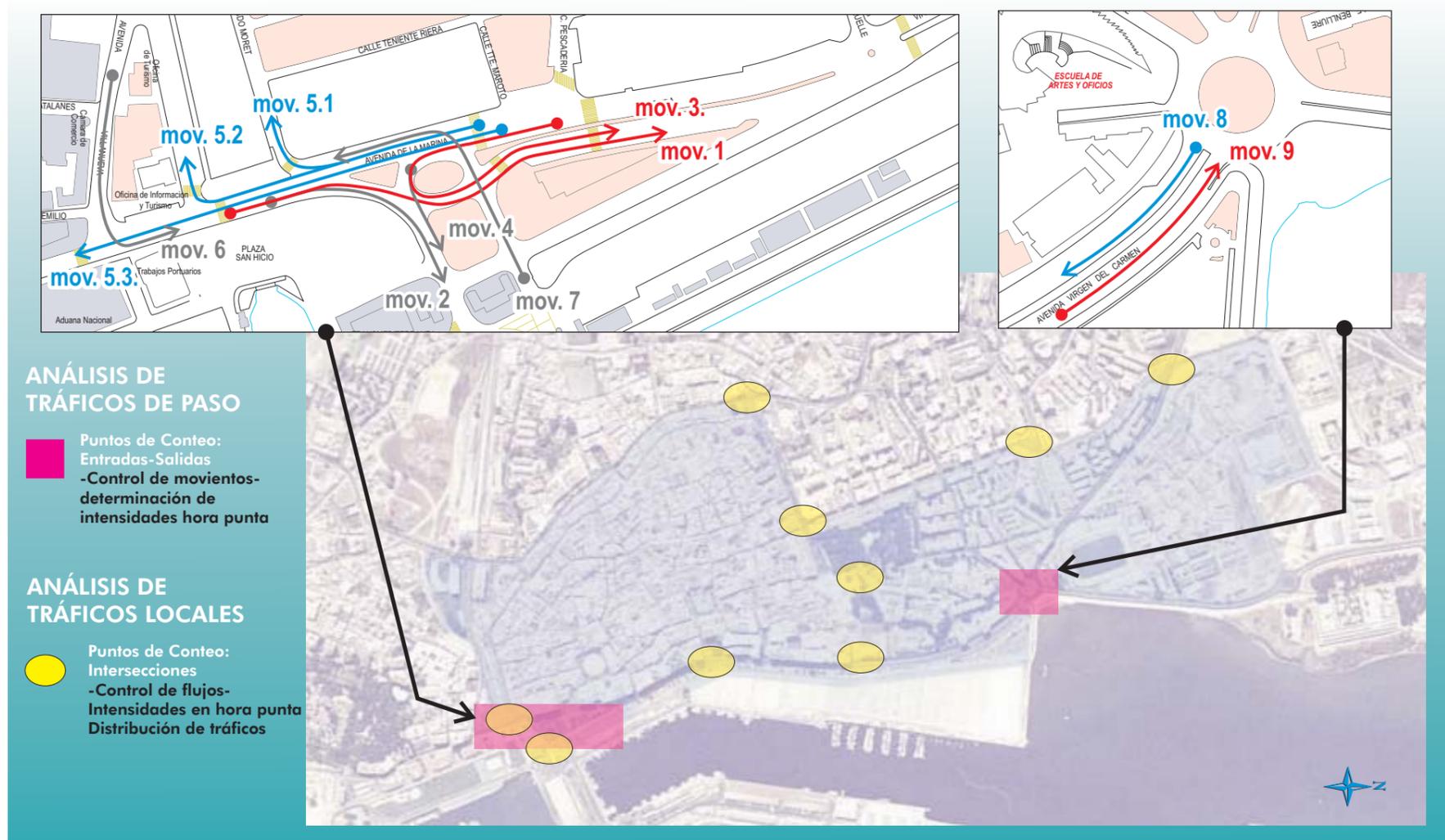
El segundo tipo de análisis, el **Estudio de flujos de tránsito**, se basa en la observación y toma de datos de varias intersecciones que cumplen un papel importante en la movilidad motorizada urbana.

La definición de los trabajos de campo para la obtención de flujos circulatorios se llevó a cabo por la dirección técnica del trabajo una vez realizadas las primeras observaciones sobre la funcionalidad viaria.

La planificación del trabajo de campo se ha diseñado de acuerdo con los objetivos de partida, establecer los principales parámetros definitorios de la movilidad rodada motorizada:

- ▶ **Determinar los tráficos de paso**, aquellos que, sin origen ni destino en el Centro Urbano de Algeciras, utilizan este viario urbano en sus viajes diarios.
- ▶ **Determinar intensidades en hora punta y distribución de tráficos locales** en aquellas intersecciones que articulan la movilidad motorizada interior, así como en las vías principales que cruzan el centro urbano.

La toma directa de datos en el viario se ha llevado a cabo en los siguientes puntos:



6.2. Circulación Rodada Motorizada

El Plan de Movilidad del Casco Histórico de Algeciras pretende detectar, con ayuda de los análisis realizados sobre la funcionalidad viaria, aquellos tráficos ajenos al Centro Urbano que utilizan las calles que dentro del esquema viario de ordenación circulatoria actual, posibilitan evitar itinerarios principales más largos, recorridos periféricos o extraurbanos exteriores, más adecuados para canalizar este tipo de tráficos, evitando conflictos y superposición de funciones, que dificultan e imposibilitan las posibilidades de desarrollo funcional vocacional que deben asumir las calles del centro urbano.

Los tráficos, en parte generados por un potente foco generador de viajes a escala regional como es el Puerto, unido a la gran vocación comercial del Centro de Algeciras, a la ubicación del Mercado, alguna gran superficie comercial y áreas de ocio-restauración-bares, etc. del entorno del Casco Histórico, atraviesan el Centro en dos orientaciones:

► Norte - Sur:

- Avda. Virgen del Carmen
- El eje definido por las calles Príncipes de España - Avda. Ejército Español - Blas Infante

► Este - Oeste:

- Blas Infante - nuevo viario junto a ruinas, que conecta directamente la ronda Oeste de Casco (Ruiz Zorrilla) con la Avda. Virgen del Carmen al Este.

► **Otros itinerarios de menor entidad**, pero bastante perversos, que atraviesan el Casco Histórico por itinerarios tortuosos, como pueden ser, en sentido W-E, por Juan Morrison - General Castaños - Canovas del Castillo - hasta la zona del Mercado, en sentido E-W calle Trafalgar - Alfonso XI hacia Blas Infante o hacia Capitán Ontañón, y otro itinerario utilizado para evitar itinerarios principales más largos, es desde Avda. de la Marina por Segismundo Moret - Cayetano del Toro y por Plaza Juan de Luna acceder a la ronda de Casco o hacia Agustín Bálamo.

En estos últimos casos, se llevan a cabo por itinerarios más o menos tortuosos cuyas tramas viarias son propias del viario local, y como tal, únicamente deberían tener tráficos locales de acceso a los destinos

situados en su entorno.

Los principales “**flujos de paso**” se concentran en el itinerario Paseo Juan Pérez Arriete - Avda. Virgen del Carmen - Avda. de la Marina - Paseo de la Confederación tanto en sentido Norte-Sur como Sur-Norte.

También la distribución interior del tráfico y de acceso al centro, utiliza enclaves importantes para el tráfico como el eje Fuerzas Armada - Blas Infante y Blas Infante hacia el nuevo viario junto a las ruinas, para acceder a la Avda. Virgen del Carmen, o bien, por Capitán Ontañón hacia Fray Tomás del Valle para acceder a la glorieta de Hipercor y desde aquí, generalmente, hacia Juan Pérez Arriete, calle que soportan también un importante volumen de tráficos de paso para evitar recorridos más largos por viarios principales.

En cuanto a las intersecciones, existen en la zona de estudio cuatro nudos que distribuyen y articulan la mayor parte de los tráficos motorizados, tanto los interiores de accesos a barrios y centro como los de paso, tal es el caso de la intersección Juan Pérez Arriete - Avda. Virgen del Carmen - Fray Tomás del Valle - José Carlos de Luna, donde confluyen la mayor parte de los flujos de distribución interior, de salida y entrada al Centro Urbano y un alto índice de tráfico de paso generando importantes flujos en horas punta.

Otra intersección que articula la movilidad rodada motorizada en el centro del municipio es el área de influencia de la Avda. de la Marina, donde confluyen las calles de salida del Casco, Pescadería Tte. Maroto, con la Avda. del Carmen de continuación hacia Avda. de la Conferencia o para realizar cambio de sentido o para acceder al Puerto, en sentido contrario regula las entradas desde Avda. de la Conferencia hacia Virgen del Carmen o hacia el Puerto.

Otra intersección que distribuye, al igual que las anteriores, tanto tráficos locales como exteriores, es la definida por la calle Ruiz Zorrilla Blas Infante Don Bosco, para tráficos locales de acceso al Centro y barrios periférico y de paso con destino a Virgen del Carmen o Capitán Ontañón.

La conexión de la ctra. de la Granja con Virgen del Carmen y su acceso hacia Príncipes de España es también, uno de los itinerarios más utilizados para acceder al centro urbano desde viario exterior de gran capacidad (A-7), a través del eje Príncipes de

España Ejército Español. En menor proporción es utilizado el giro a la izquierda desde Avda. Virgen del Carmen para acceder al eje mencionado. Este nudo distribuye, en gran parte, tráficos locales de acceso a los barrios más densos de la ciudad que se desarrollan en esta zona, aunque también es muy utilizado como acercamiento al Centro y búsqueda de aparcamiento en la Avda. Fuerzas Armadas.

Los resultados y el análisis de los datos obtenidos en los distintos conteos se presentan en los apartados siguientes.

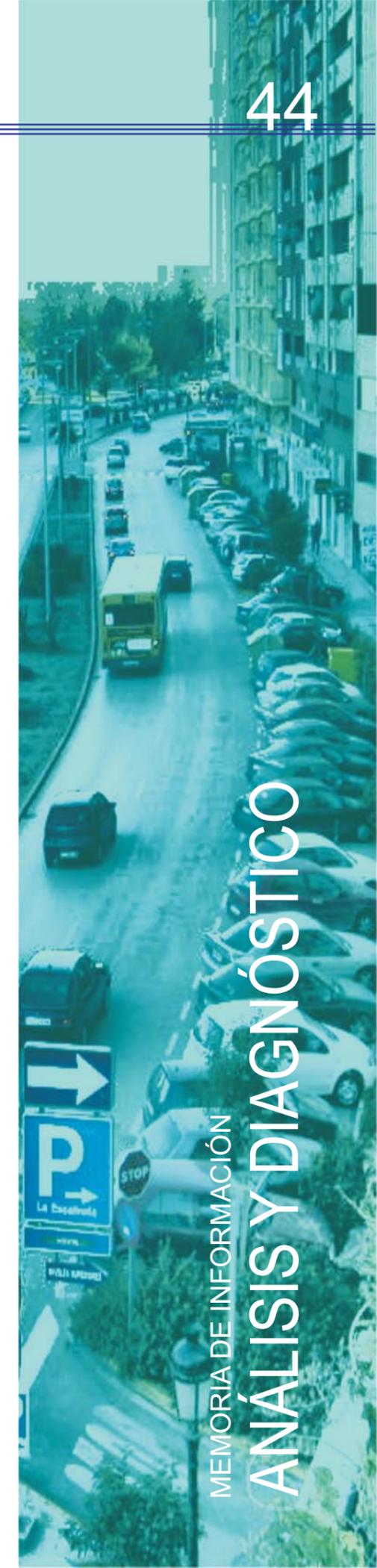
6.2.1 Flujos de Tráficos de paso.

En el presente estudio se han intentado detectar los flujos de tránsito, vehículos que atraviesan el Centro por motivos ajenos a los que deben tener los viajes que acceden al centro y a los distintos barrios, y por tanto poco beneficiosos para los vecinos o usuarios del centro urbano.

Los conteos se han llevado a cabo en diferentes periodos de un día laboral tipo, con el objetivo de detectar las variaciones y las características de los flujos en las distintas horas punta del día. No se han realizado inventarios de flujos rodados de día completo, los denominados aforos, en primer lugar porque por las metodologías de análisis utilizadas no son necesarios este tipo de datos al evaluar el funcionamiento en base a una hora, ya que el estándar vehículos / hora es el que se utiliza tanto para analizar la capacidad de paso de vehículos por un tramo como por una intersección.

En segundo lugar, porque no estamos en un estudio de ingeniería de tráfico sino en un estudio urbanístico en el que a la hora de tomar decisiones sobre la ordenación de un espacio viario hay que considerar otros elementos que condicionan el funcionamiento de las calles para los diversos modos de acceso, como es la mayor calidad del espacio público, lo que demanda la menor utilización de las calles para el tráfico automóvil.

Así, se han determinado los puntos de control fundamentales para poder determinar los movimientos de tráficos motorizados que a continuación se presentan junto con los datos obtenidos en los distintos conteos, (Ver **Esquema 1** “Tráficos en tránsito por Avenida Virgen del Carmen Flujos motorizados en Av. Virgen del Carmen. Principales Entradas y Salidas”).



Flujos y Movimientos Aforados

(Intensidades en hora punta de mañana, tarde y noche)

Entradas SUR:

- Movimiento 1 = 658 v/h
- Movimiento 2 = 77 v/h
- Movimiento 3 = 187 v/h
- Movimiento 4 = 294 v/h

Salidas SUR:

- Movimiento 5.1 = 125 v/h
- Movimiento 5.2 = 189 v/h
- Movimiento 5.3 = 708 v/h
- Movimiento 6 = 219 v/h
- Movimiento 7 = 87 v/h

Entrada Norte:

- Movimiento 8 = 1029 v/h

Salida NORTE:

- Movimiento 9 = 881 v/h

Tráficos de Paso

(Datos absolutos en num. de vehículos)

Datos en vehículos/hora (v/h)

- Tráficos de Paso: **de 8 hacia 5.1:**
 - mañana -> 58
 - tarde -> 26
 - noche -> 58
- TOTAL ----->142**
- Tráficos de Paso: **de 8 hacia 5.2:**
 - mañana -> 64
 - tarde -> 64
 - noche -> 114
- TOTAL ----->242**
- Tráficos de Paso: **de 8 hacia 5.3:**
 - mañana -> 308
 - tarde -> 330
 - noche -> 394
- TOTAL ----->1032**
- Tráficos de Paso: **de 1 hacia 9:**
 - mañana -> 330
 - tarde -> 268
 - noche -> 394
- TOTAL -----> 992**
- Tráficos de Paso: **de 3 hacia 9:**
 - mañana -> 54
 - tarde -> 106
 - noche -> 156
- TOTAL ----->316**

Entradas SUR:

- ▶ **Mov 1**
634 v/h en conteo de mañana
672 v/h en conteo de tarde
668 v/h en conteo de noche
Movimiento 1 = 658 v/h
- ▶ **Mov 2**
88 v/h en conteo de mañana
102 v/h en conteo de tarde
42 v/h en conteo de noche
Movimiento 2 = 77 v/h
- ▶ **Mov 3**
104 v/h en conteo de mañana
192 v/h en conteo de tarde
264 v/h en conteo de noche
Movimiento 3 = 187 v/h
- ▶ **Mov 4**
310 v/h en conteo de mañana
272 v/h en conteo de tarde
300 v/h en conteo de noche
Movimiento 4 = 294 v/h

Salidas SUR:

- ▶ **Mov 5.1**
120 v/h en conteo de mañana
112 v/h en conteo de tarde
142 v/h en conteo de noche
Movimiento 5.1 = 124 v/h
- ▶ **Mov 5.2**
130 v/h en conteo de mañana
170 v/h en conteo de tarde
266 v/h en conteo de noche
Movimiento 5.2 = 189 v/h
- ▶ **Mov 5.3**
626 v/h en conteo de mañana
704 v/h en conteo de tarde
794 v/h en conteo de noche
Movimiento 5.3 = 708 v/h
- ▶ **Mov 6**
242 v/h en conteo de mañana
222 v/h en conteo de tarde
192 v/h en conteo de noche
Movimiento 6 = 219 v/h

▶ **Mov 7**

- 52 v/h en conteo de mañana
- 98 v/h en conteo de tarde
- 112 v/h en conteo de noche
- Movimiento 7 = 87 v/h**

Entrada Norte:

▶ **Mov. 8**

- 1068 v/h en conteo de mañana
- 926 v/h en conteo de tarde
- 1094 v/h en conteo de noche
- Movimiento 8 = 1029 v/h**

Salida NORTE:

▶ **Mov. 9**

- 636 v/h en conteo de mañana
- 876 v/h en conteo de tarde
- 1132 v/h en conteo de noche
- Movimiento 9 = 881 v/h**



6.2.2 Determinación de los Flujos en Tránsito.

La identificación de los tráficos de paso en la Avenida Virgen del Carmen, como vía que asume actualmente funciones de nivel primario y, en consecuencia, una de las principales vías articuladoras de la movilidad motorizada del núcleo urbano de Algeciras, se ha realizado mediante el conteo directo de matrículas, para posteriormente cruzar los datos e identificar los tráficos en tránsito que utilizan este itinerario:

ENTRADA SUR: (vehículos de entrada)

- ▶ Conteo movimiento 1
 - Entrada en Avda. la Marina desde Paseo de la Conferencia y continuando hacia Avda. Virgen del Carmen.
- ▶ Conteo movimiento 3
 - Cambio de sentido en Avda. la Marina, para acceder a la Avda. Virgen del Carmen sentido Norte.
- ▶ Conteo movimiento 2 (solo flujos)
 - Vehículos procedente de Paseo de la Conferencia y giran hacia el Puerto
- ▶ Conteo movimiento 4 (solo flujos)
 - Vehículos con origen en Avda. del Carmen giran en la glorieta para acceder al Puerto
- ▶ Conteo movimiento 6 (solo flujos)
 - Son tráficos procedentes de la ronda exterior del Casco histórico que acceden a la Avda. de la Marina a través de Avda. Villanueva.

SALIDAS NORTE: (vehículos de salida)

- ▶ Conteo movimiento 9
 - Conexión de la Avda. Virgen del Carmen con la glorieta de Hipercor, que regula la intersección de esta vía con otras también de carácter primario, como son, Juan Pérez Arriete, continuación de Av. Virgen del Carmen dirección Oeste, y otras vías de menor rango, de acceso al centro y a los barrios, como son Fray Tomás del Valle y J. Carlos de Luna.

ENTRADA NORTE: (vehículos de entrada)

- ▶ Conteo movimiento 8
 - Entrada en Avda. Virgen del Carmen a través de la Glorieta de Hipercor, que regula las entradas a esta vía desde el Norte de viajes motorizados procedentes de vías de primer orden y que se han descrito en el apartado anterior.

SALIDAS SUR: (vehículos de salida)

- ▶ Conteo movimiento 5.1.
 - Vehículos procedentes de Avda. Virgen del Carmen por La Marina y giran hacia Avda. Segismundo Moret.
- ▶ Conteo movimiento 5.2
 - Vehículos procedente de Virgen del Carmen, sentido N-S a través de La Marina y giran a la derecha para acceder a Juan de la Cierva.
- ▶ Conteo movimiento 5.3.
 - Vehículos con origen en Avda. del Carmen que continúan hacia Paseo de la Conferencia.
- ▶ Conteo movimiento 7 (solo flujos)
 - Por este movimiento se incorporan a la Avda. de la Marina, sentido Sur hacia Paseo de la Conferencia, los tráficos motorizados procedentes del Puerto,

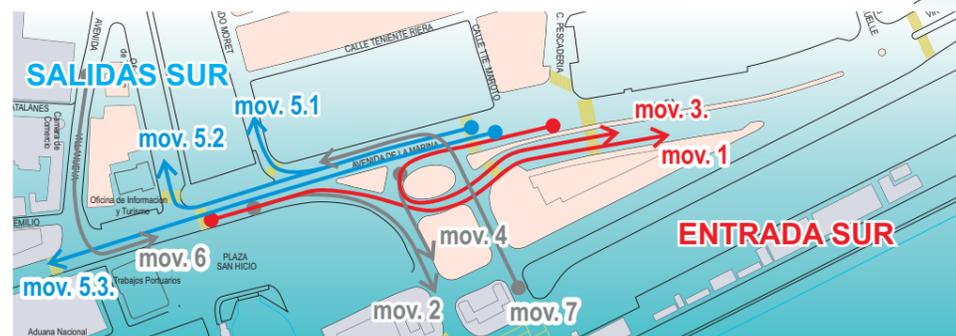
Como se puede comprobar hay ciertos movimientos en que solo se han controlado el flujo de vehículos para evaluar así intensidades en las horas de conteo y poder obtener datos adicionales en cuando a distribución de tráficos en el eje Virgen del Carmen-La Marina, es decir, poder discriminar y/o discernir el origen y destino de determinados flujos que no se han

controlado por resultar prácticamente imposible controlar todas las intersecciones, entradas y salidas, cambios de sentido, accesos a garajes, etc... pero esto nos garantizan movernos en un margen de error bastante aceptable.

Así tendremos las siguientes posibilidades, en lo que respecta a los tráficos de paso, entendidos como aquellos que entran por un acceso a la Avda. Virgen del Carmen, en el tramo correspondiente al Centro Urbano, área de influencia del presente estudio, y salen por otro, sin paradas intermedias, es decir, son tráficos sin origen ni destino en el Centro.

De acuerdo con esta premisa hemos cruzado los datos de la siguiente forma:

- ▶ los coches que entran por **1** o por **3**, pueden salir por **9**:
 - 1^{er} Cruce de datos: de **1** hacia **9**
 - 2^o Cruce de datos: de **3** hacia **9**
- ▶ los coches que entran por **8**, pueden salir por **5**:
 - 3^{er} Cruce de datos: de **8** hacia **5.1**
 - 4^o Cruce de datos: de **8** hacia **5.2**
 - 5^o Cruce de datos: de **8** hacia **5.3**



Flujos — Movimientos aforados		
Movimiento	Int. Hora punta	I.M. Hora Punta
Mov 1		
mañana	634	658
tarde	672	
noche	668	
	Volumen horario	1974
Mov 2		
mañana	88	77
tarde	102	
noche	42	
	Volumen horario	232
Mov 3		
mañana	104	187
tarde	192	
noche	264	
	Volumen horario	560
Mov 4		
mañana		294
tarde	310	
noche	272	
		300
	Volumen horario	882
Mov 5.1		
mañana	120	125
tarde	112	
noche	142	
	Volumen horario	374
Mov 5.2		
mañana	130	189
tarde	170	
noche	266	
	Volumen horario	566
Mov 5.3		
mañana	626	708
tarde	704	
noche	794	
	Volumen horario	2124
Mov 6		
mañana	242	219
tarde	222	
noche	192	
	Volumen horario	656
Mov 7		
mañana	52	87
tarde	98	
noche	112	
	Volumen horario	262
Mov. 8		
mañana	1068	1029
tarde	926	
noche	1094	
	Volumen horario	3088
Mov. 9		
mañana	636	881
tarde	876	
noche	1132	
	Volumen horario	2644
TOTAL CONTEO		13362

Datos obtenidos en los conteos:

	Intensidad HP (v/h)
Entradas SUR:	
Movimiento 1	658
Movimiento 2	77
Movimiento 3	187
Movimiento 4	294
Salidas SUR:	
Movimiento 5.1	125
Movimiento 5.2	189
Movimiento 5.3	708
Movimiento 6	219
Movimiento 7	87
Entrada Norte:	
Movimiento 8	1029
Salida NORTE:	
Movimiento 9	881

Cruce de Datos:

La explotación de los conteos de las puntas de mañana - tarde - noche, nos permite obtener los siguientes resultados, referidos al **volumen horario**, número total de vehículos:

Cruce de datos: de **1** hacia **9**:

- mañana 330
 - tarde 268
 - noche 394
- TOTAL ----->992

Cruce de datos: de **3** hacia **9**:

- mañana 54
 - tarde 106
 - noche 156
- TOTAL ----->316

Cruce de datos: de **8** hacia **5.1**:

- mañana 58
 - tarde 26
 - noche 58
- TOTAL ----->142

Hora en las que han realizado los conteos:

- mañana - de las 8:00 h. a las 9:00 h. a.m.
- tarde - de las 14:00 h. a las 15:00 h.
- noche - de la 20:00 h. a las 21:00 h.

Cruce de datos: de **8** hacia **5.2**:

- mañana 64
 - tarde 64
 - noche 114
- TOTAL ----->242

Cruce de datos: de **8** hacia **5.3**:

- mañana 308
 - tarde 330
 - noche 394
- TOTAL ----->1032

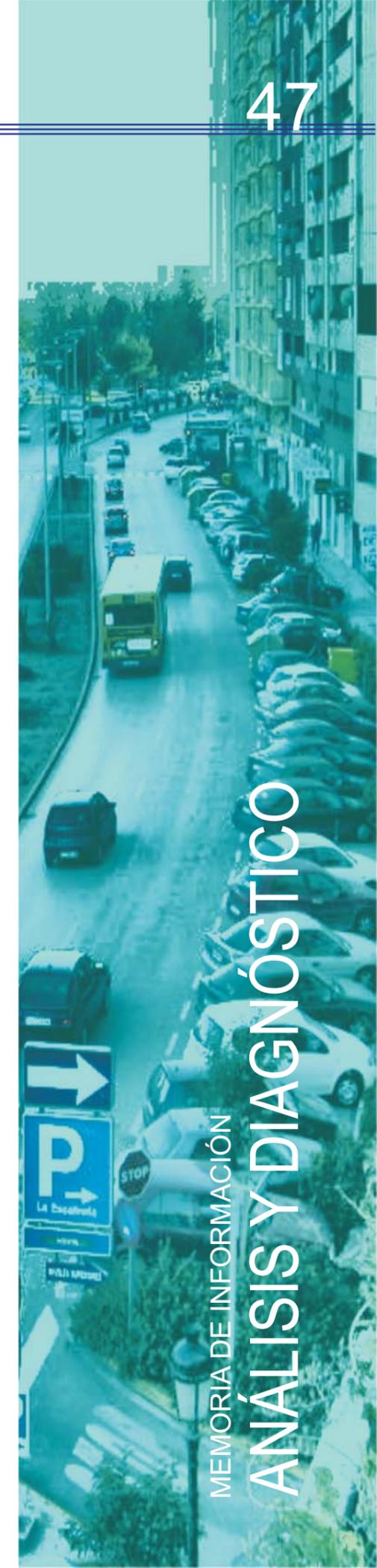
Los resultados se han plasmado gráficamente en los **esquemas**:

- **Nº 2** "Tráficos en tránsito por Av. Virgen del Carme. Análisis: Sentido N-S. Glorieta de Hipercor - Av. de la Conferencia"
- **Nº3** "Tráficos en tránsito por Av. Virgen del Carme. Análisis: Sentido S-N. Av. de la Conferencia - Glorieta de Hipercor"

Cabe destacar que el 46 % de los tráfico que entran desde la Glorieta de Hipercor hacia Avda. Virgen del Carmen salen por Avda. de la Marina, repartiéndose estos en un 33%, que continúan por Paseo de la Conferencia, y un 8% y un 5% por Juan de la Cierva y Segismundo Moret, respectivamente.

En sentido contrario S-N, los tráfico de paso suponen un 50% del total de los que entran por Paseo de la Conferencia hacia La Marina-Virgen del Carmen y, a su vez, estos suponen un 37% de los tráfico de salida por Avda. Virgen del Carmen hacia Glorieta de Hipercor.

De la explotación de los datos se deduce que solo el 51% de los tráfico que salen en sentido N tienen su origen en el Casco Histórico, el restante 12% recogen toda la Avda., haciendo cambio de sentido en la glorieta de La Marina para salir por el N de Virgen del Carmen. De igual manera, de las entradas por el N, tienen su destino en el Centro solamente un 31% de los tráfico motorizados que acceden desde la Glorieta de Hipercor a Virgen del Carmen.



Flujos y Movimientos Aforados
(Intensidades en hora punta)

Salidas SUR:

- Movimiento 5.1 = 125 v/h
- Movimiento 5.2 = 189 v/h
- Movimiento 5.3 = 708 v/h
- Movimiento 6 = 219 v/h
- Movimiento 7 = 87 v/h

- Movimiento 4 = 294 v/h

Entrada Norte:

- Movimiento 8 = 1029 v/h

- 314** = Tráficos con origen exterior y destino Centro
- 161** = Tráficos con origen exterior y destino Puerto (se pueden considerar también tráficos de paso, mov. 4)
- 81** = Tráficos con origen exterior y destino el aparcamiento Llano Amarillo
- 132** = Tráficos con origen Centro y destino Puerto (parte del flujo en mov 4.)
- 105** = Tráficos con origen Centro, realizan cambio de sentido (mov. 3) salen directamente por el Norte (mov. 9 Glorieta de Hipercor)
- 462** = Tráficos con origen Centro y aparcamiento Llano Amarillo, y destino exterior por mov. 5
- 87** = Tráficos con origen Puerto, y destino exterior por mov. 5

- %** = TRÁFICOS DE PASO N-S EN PORCENTAJE RESPECTO AL TOTAL DE TRÁFICOS DE ENTRADA
- 472** = TRÁFICOS DE PASO N-S EN vehículos/hora



Flujos y Movimientos Aforados
(Intensidades en hora punta)

Entradas SUR:

Movimiento 1 = 658 v/h

Movimiento 2 = 77 v/h

Movimiento 3 = 187 v/h

Salida NORTE:

Movimiento 9 = 881 v/h

251 = Tráficos con origen exterior y destino Centro o aparcamiento Llano Amarillo

77 = Tráficos con origen exterior y destino Puerto

81 = Tráficos con origen exterior (entran en movimiento 8 - Glorieta Hipercor) y destino el aparcamiento Llano Amarillo

105 = Tráficos con origen Centro, realizan cambio de sentido (mov. 3) salen directamente por el Norte (mov. 9 Glorieta de Hipercor)

445 = Tráficos con origen Centro Histórico y aparcamiento Llano Amarillo, y destino exterior por movimiento 9, Glorieta Hipercor

% = TRÁFICOS DE PASO S-N EN PORCENTAJE RESPECTO AL TOTAL DE TRÁFICOS DE ENTRADA O SALIDA RESPECTIVAMENTE

330 = TRÁFICOS DE PASO SENTIDO S-N (datos en v/h)

Datos: Intensidad Hora Punta: v/h



Tráficos en tránsito por Avenida Virgen del Carmen
ANÁLISIS: Sentido S-N. - Avda. de la Conferencia-Glorieta de Hipercor

6.2.3 Flujos en las principales vías e intersecciones de distribución de tráfico motorizado en el Centro Urbano.

Se han realizado conteos en los principales nudos de articulación de la movilidad motorizada urbana del Centro urbano de Algeciras, con el objetivo de cuantificar las intensidades en hora punta y obtener la distribución de tráfico en cada una de ellas, los datos se han graficado en los siguientes esquemas:

- ▶ **Nº 4** “Distribución de tráfico motorizado en Avda. Blas Infante”
- ▶ **Nº 5** “Distribución de tráfico motorizado en Eje: Avda. Fuerzas Armadas - Avda. Príncipes de España”
- ▶ **Nº 6** “Distribución de tráfico motorizado en Glorieta Hipercor: Avda. Virgen del Carmen - Juan Pérez Arriete”

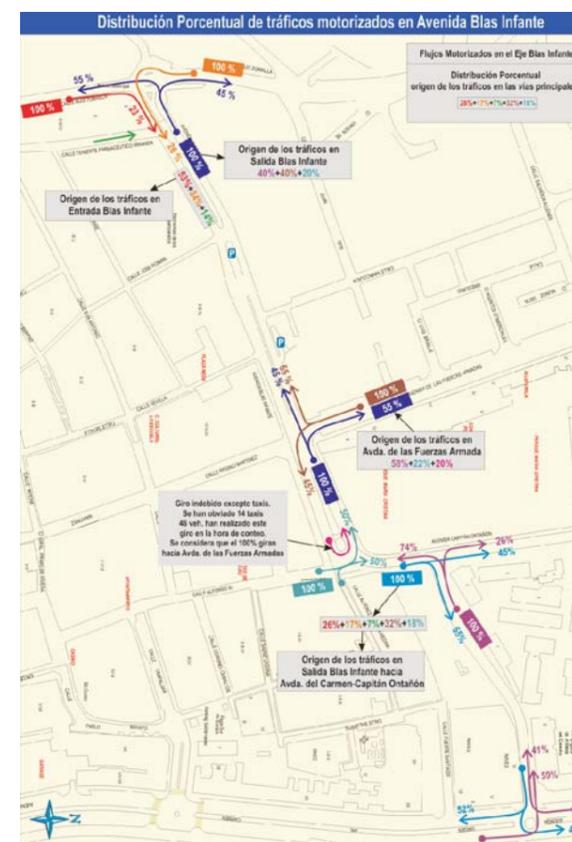
En los conteos de flujos de Blas Infante y el eje Fuerzas Armadas - Príncipes de España se han realizado *conteos en cadena sincronizados* de hora completa y cubriendo, para el mismo periodo de conteo, todas las intersecciones que regulan las entradas y salidas a dichos ejes, de tal manera que se puedan deducir “por donde y cuantos coches entran y por donde y cuantos salen”, diferenciando así los tráfico en tránsito de aquellos que tienen su origen o destino en el tramo o itinerario analizado.

Conteos Eje Blas Infante - Capitán Ontañón.

La explotación de los conteos en las puntas de primeras horas de la tarde nos permite obtener los siguientes resultados:

En **sentido Este**, desde la ronda de Ruiz Zorrilla entran en Blas Infante 280 vehículos (el 61% de ellos circulaban en sentido N por la ronda y el 39% en sentido S), 44 desde Tte. Farmacéutico, desde Avda. de las Fuerzas Armadas acceden 176 y desde el Casco Histórico (por Alfonso XI-Alférez Villalta) se incorporan 98 al eje sentido de salida hacia Ontañón, donde se obtiene la mayor intensidad de vehículos en el eje Blas Infante-Capitán Ontañón, que es de 552 v/h (en el primer tramo de la Avda. Capitán Ontañón antes de su conexión con el nuevo viario junto a las ruinas),

De los tráfico de Salida de Blas Infante, estimamos que:



- De ellos un 43% (237) son tráfico de paso que acceden desde Ruiz Zorrilla y atraviesan el eje sin detención para salir hacia Avda. Virgen del Carmen o continúan por Ontañón.
- Otro 32% (176) que proceden de Fuerzas Armadas y continúan hacia las salidas Avda. del Carmen o Glorieta de Hipercor, que en su mayor parte también se pueden considerar tráfico ajenos al centro que utilizan este itinerario para evitar otros exteriores de mayor recorrido.

A partir de este punto se distribuyen en un 45% que siguen por Ontañón, en su mayor parte hacia glorieta de Hipercor por Fray Tomás del Valle, y el restante 55% de los tráfico giran hacia Avda. Virgen del Carmen, donde se distribuyen de forma prácticamente proporcional, 52-48%, para cada sentido.

En **sentido Oeste**, la mayor intensidad de tráfico se registra justo antes de la intersección con Fuerzas Armadas, 404 vehículos/hora, de los cuales, 98 (24%) proceden del Centro Histórico, 46 (11%) realizan el giro indebido al final de la mediana de Blas Infante y el resto, un total de 260 (65%), proceden del acceso W principal, de Virgen del Carmen, a través del nuevo viario junto a las ruinas.

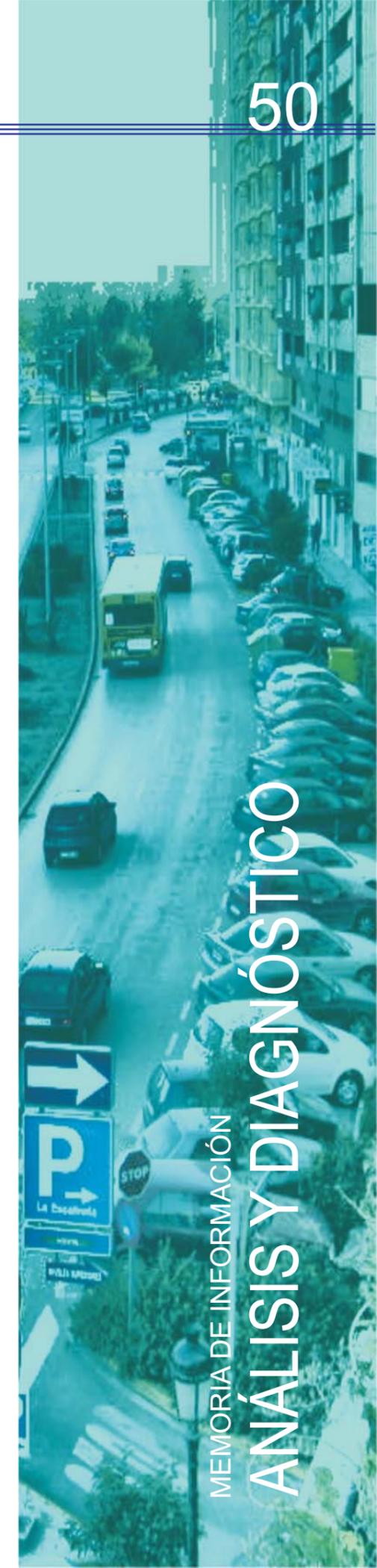
Desde aquí un 45% continúan hacia la ronda sentido Oeste, y un 55% giran hacia Fuerzas Armadas. De estos últimos, un total de 222, estimamos que el 58% (129) proceden de la Avda. Virgen del Carmen, el resto proceden del cambio de sentido indebido en Blas Infante (un 20%) y del Casco Histórico (un 22%).

De los tráfico de Salida de Blas Infante hacia la ronda Ruiz Zorrilla, que supone un flujo de 252 v/h, estimamos que:

- De ellos un 40% (101) pueden ser tráfico de paso que acceden desde Virgen del Carmen y atraviesan el eje sin detención para salir hacia la ronda Oeste.
- Otro 40% tienen su origen en Fuerzas Armadas y buscan la salida por Ruiz Zorrilla.

A partir de este punto se distribuyen en un 45% que salen por Ruiz Zorrilla en sentido Norte y el 55% lo hacen en sentido Sur.

TOTAL TRÁFICOS DE PASO EN BLAS INFANTE - sentido Este	
143	- acceden desde Ruiz Zorrilla sentido Norte
94	- acceden desde Ruiz Zorrilla sentido Sur
176	- acceden desde Fuerzas Armadas
que hacen un total de 413 vehículos, el 75% de los 552 vehículos contabilizados en el periodo horario 13 a 14 h. de la tarde	





Distribución de tráfico en el Eje Príncipes de España-Ejército Español:

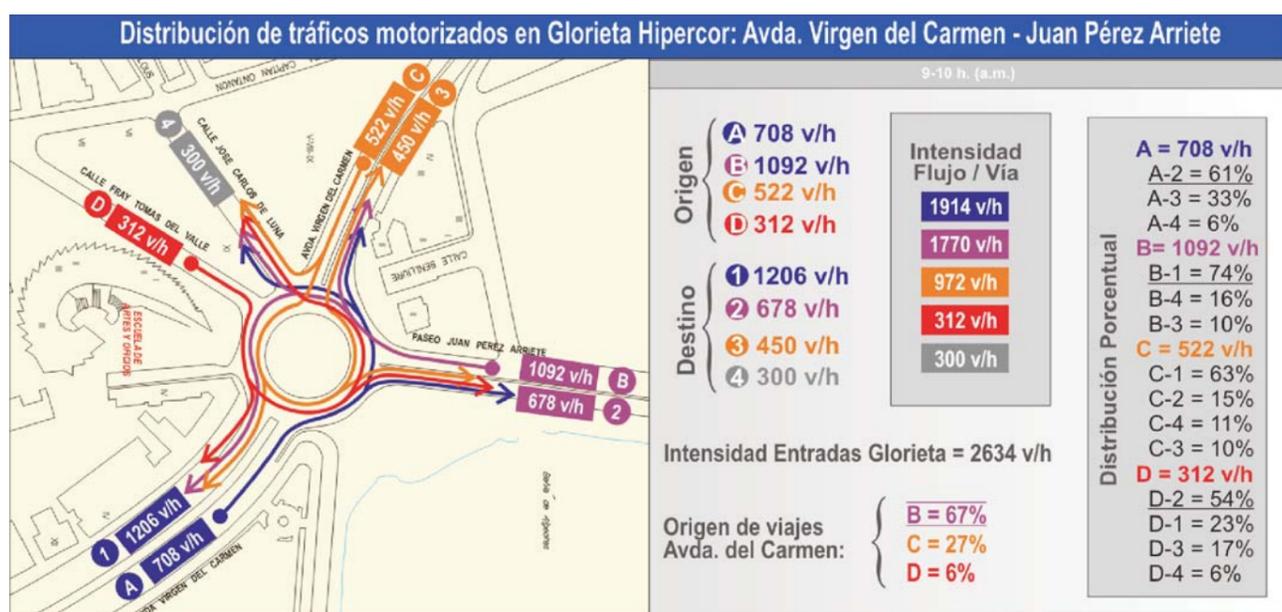
La explotación de los conteos en hora punta de tarde nos permite obtener los siguientes resultados:

Avda. Príncipes de España, desde el Norte, acceden un total de 338 v/h, siendo su principal origen aquellos que proceden de la crta. de La Granja que suponen un 46%, un 41% acceden desde Avda. Virgen del Carmen sentido Este y el restante 13% se incorporan también desde esta Avenida pero en sentido Oeste, realizando el giro a la izquierda, regulado con semáforo. En sentido Sur, hacia Plaza de la Constitución salen solamente 226, el resto, 112 un 33%, son tráfico locales de acceso a los barrios periféricos de la calle. El 67% de los tráfico en tránsito por la calle se distribuyen en la plaza de la Constitución en un 42% hacia Fray Bartolomé o Maestre de Santiago, hacia los barrios situados más al Oeste, y el 58% de los tráfico motorizados acceden a la Avenida Fuerzas Armadas.

En sentido Sur, acceden a esta vía desde la plaza de la Constitución un total de 212 v/h, procedentes en un 53% de la Avda. Ejército Español y un 47% de Fray Bartolomé y Maestre Santiago. Salen, durante la hora de conteo, hacia Avda. del Carmen un total de 386, lo que supone un balance de 174 vehículos que se incorporan desde los barrios aledaños en sentido Norte. La principal salida de estos tráfico es hacia la Ctra. de La Granja a donde se dirigen un 78%, repartiéndose los restantes de forma proporcional en ambos sentidos de la Avda. Virgen del Carmen.

Avda. de las Fuerzas Armadas, en la entrada desde Plaza de la Constitución es donde mayor intensidad horaria se ha registrado, 454 v/h. De ellos, el 70% proceden de Fray Bartolomé y Maestre de Santiago, el 28% acceden a través de Príncipes de España y el resto, un 2%, son tráfico que hacen cambio de sentido en la Plaza de la Constitución y vuelven a entrar en la Avenida, seguramente buscando plaza de aparcamiento. En este mismo sentido de circulación, salen por el Sur, hacia Blas Infante un total de 220 v/h (intensidad algo menor que en horario con más influencia comercial, como es el caso anterior, que se realizó durante las 13 y las 14 horas) de donde se deduce que se produce el mayor acceso de tráfico locales a viviendas situadas en los barrios aledaños esta vía, un total de 234 vehículos, que suponen más del 50% de los tráfico que acceden desde el Norte por Constitución al eje Fuerzas Armadas.

En sentido contrario, acceden a la calle 166 v/h desde Blas Infante, se incorporan 78 desde accesos locales a este vía y salen hacia Constitución un total de 244, de los cuales 124, un 51%, giran hacia Fray Bartolomé-Maestre Santiago y un 46% continúan por Príncipes de España. El restante 8%, se puede considerar tráfico de agitación, es decir, tráfico en busca de aparcamiento en la Avda. Fuerzas Armadas, salen y hacen cambio de sentido en Constitución para volver a entrar en la avenida.



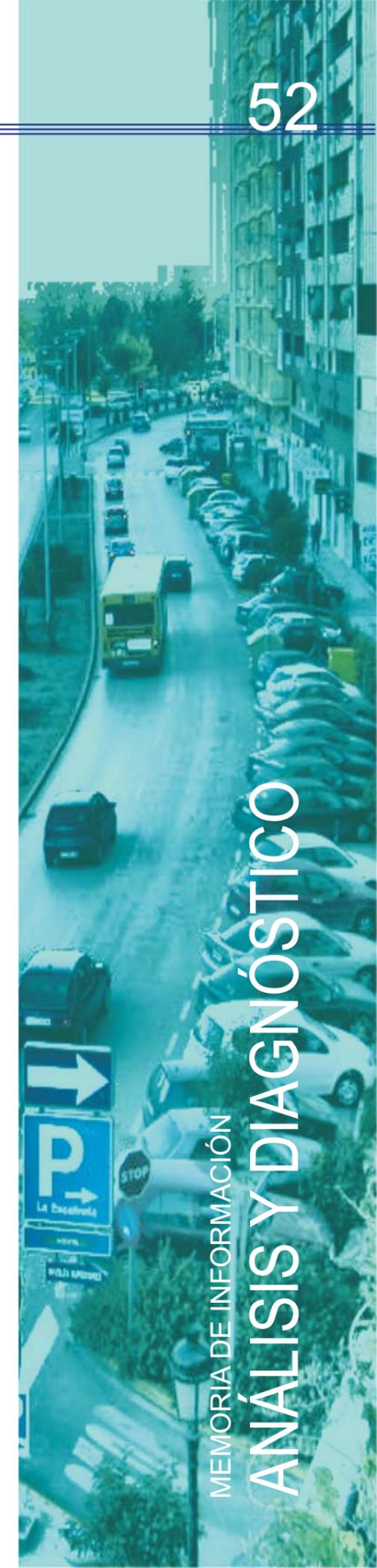
Distribución de tráfico en la Glorieta de Hipercor:

Es el principal nodo de articulación y distribución de tráfico motorizado tanto de carácter local como en tránsito hacia otros destinos ajenos al Centro.

El flujo dominante de entrada al Centro por Avda. Virgen del Carmen se origina desde Juan Pérez Arriete, que aporta el 67% del total de viajes motorizados que en sus itinerarios diarios utilizan esta

vía, bien de acceso al Centro o en tránsito. El segundo en importancia, un 27%, procede de Avda. Virgen de Carmen, en su continuación hacia el Oeste.

En cuanto a las salidas desde Virgen del Carmen, predominan claramente las que se dirigen hacia Juan Pérez Arriete, que canaliza el 61% del total de vehículos que salen del Centro, un 33% continúan por Virgen del Carmen hacia el Oeste y el resto, un 6% se dirigen hacia José Carlos de Luna.

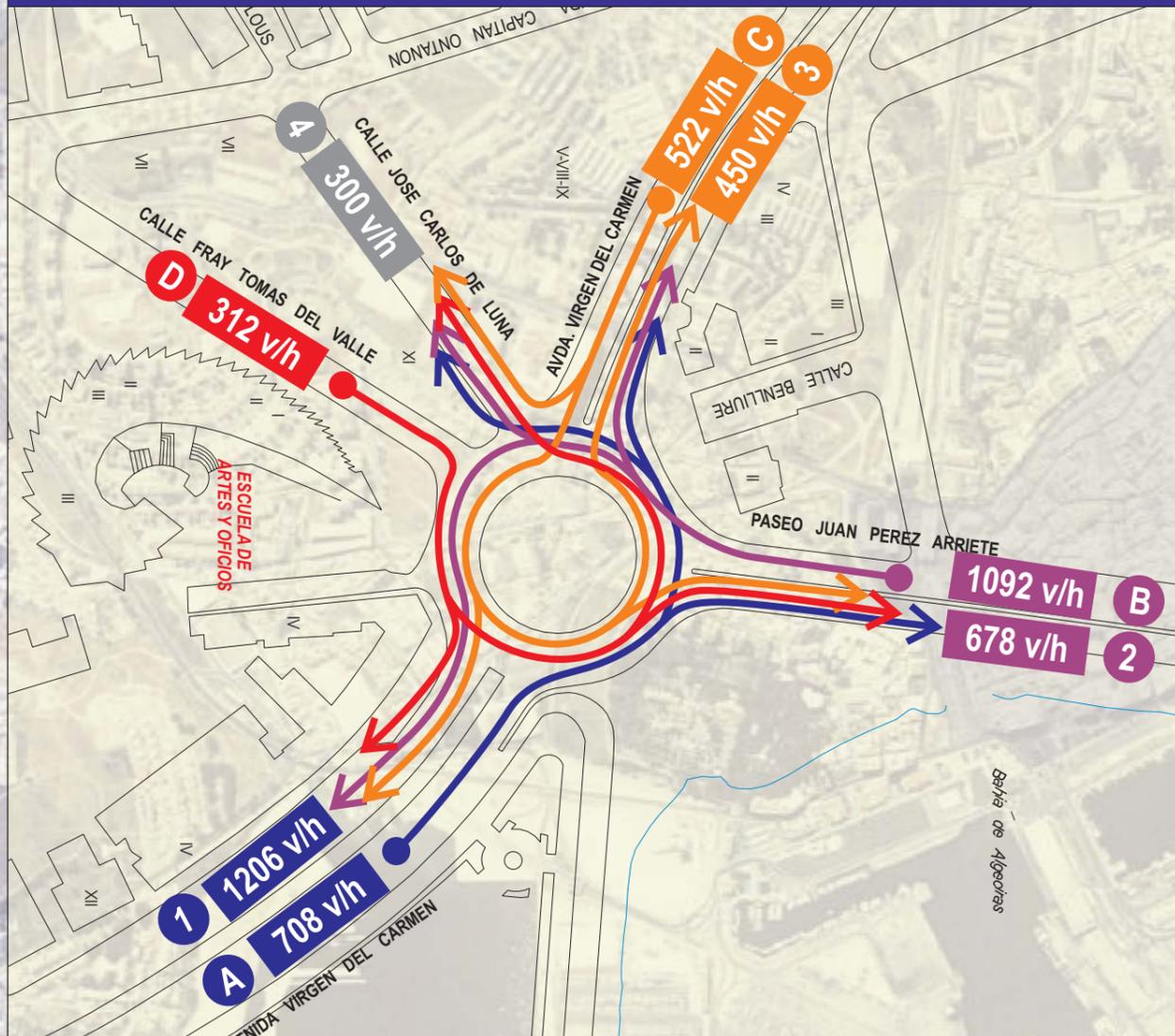


Distribución de tráfico motorizado en Eje: Avda. Fuerzas Armadas - Avda. Príncipes de España



Distribución de tráfico motorizado en Eje: Avda. Fuerzas Armadas - Avda. Príncipes de España

Distribución de tráfico motorizados en Glorieta Hipercor: Avda. Virgen del Carmen - Juan Pérez Arriete



9-10 h. (a.m.)

Origen	A 708 v/h	Intensidad Flujo / Vía	1914 v/h	Distribución Porcentual	A = 708 v/h
	B 1092 v/h		1770 v/h		A-2 = 61%
	C 522 v/h		972 v/h		A-3 = 33%
	D 312 v/h		312 v/h		A-4 = 6%
Destino	1 1206 v/h	Intensidad Entradas Glorieta = 2634 v/h	300 v/h	Distribución Porcentual	B = 1092 v/h
	2 678 v/h		B-1 = 74%		
	3 450 v/h		B-4 = 16%		
	4 300 v/h		B-3 = 10%		
Origen de viajes Avda. del Carmen:		B = 67%	Distribución Porcentual		C = 522 v/h
		C = 27%			C-1 = 63%
		D = 6%			C-2 = 15%
					C-4 = 11%
					C-3 = 10%
					D = 312 v/h
					D-2 = 54%
					D-1 = 23%
					D-3 = 17%
					D-4 = 6%

Distribución de tráfico motorizados en Glorieta Hipercor: Avda. Virgen del Carmen - Juan Pérez Arriete

6.3. Análisis del Aparcamiento en viario en la Zona Centro.

Durante varios días laborables de la segunda semana de diciembre se han llevado a cabo los inventarios de aparcamiento propuestos en el programa de trabajo. Se han realizado dos tipos de estudios en relación a la caracterización del aparcamiento de la zona centro de Algeciras, cada uno con distinta metodología para obtener conclusiones también diferentes:

- ▶ El **inventario estático** ayuda a localizar los datos referentes a ocupación del espacio público viario destinado al estacionamiento de vehículos, en franjas horarias concretas, y a establecer su relación con el desarrollo de determinadas actividades que generan movilidad de personas y mercancías. Nos caracteriza el aparcamiento en términos globales de una zona y calle concreta del área de estudio.
- ▶ El **inventario dinámico**, analiza la variación de utilización de las plazas de aparcamiento por distintos vehículos con sus tiempos de estancia, ayuda a relacionar cada tramo concreto de calle o área con la movilidad generada por si misma, y por tanto a diferenciarla de los flujos ajenos al Centro, que normalmente son los que causan mayores impactos ambientales en bastantes periodos del día.

En ambos casos el análisis del aparcamiento en el viario es la herramienta más eficaz en este tipo de estudio. En este sentido se han inventariado los siguientes aspectos:

- Vehículos Totales aparcados por tramo de calle, (Ver Planos-Esquemas nº 7-8-9-10-11-12-13) extendido a todas las calles del área de estudio y aquellas del entorno que se han determinado como posible “zonas de borde” en los trabajos de reconocimiento del terreno llevado a cabo por los técnicos redactores. Los datos se han tomado a diferentes horas de un día laborable medio y de los viernes, momento este en que suelen darse las mayores demandas en los centros urbanos.
- Estudios de Rotación de las Plazas de aparcamiento, (Ver Planos-Esquemas nº 14-15-16-17-18-19) en una muestra de plazas importante, que incluye prácticamente todo el espacio más central, que hemos considerado la Avda. Virgen del

Carmen, divida en tres tramos Norte-Centro-Sur. Los datos obtenidos entre primeras horas de la mañana de un miércoles hasta el mediodía del jueves en recorridos continuos, mediante toma de matrículas permiten, una vez explotados los datos, obtener todo tipo de estándares de ocupación, duración del aparcamiento y por tanto su relación con el motivo del viaje, pertenencia de vehículos a residentes o visitantes y otros aspectos que caracterizan el aparcamiento actual en la vía pública, como las dobles filas y aparcamientos indebidos, operaciones de carga / descarga, ...

En los cuadros adjuntos se incluyen los resultados obtenidos por calles y plazas definidas en unidades de estudio, con la caracterización del aparcamiento, estimación de la capacidad y la ocupación, valor absoluto y relativo, en los distintos conteos de mañana, tarde y noche.

Los inventarios se han llevado a cabo durante las horas de actividad y en periodo nocturno para determinar las necesidades de estacionamiento para residentes. Los resultados aparecen también en los esquemas de las paginas siguientes, así como la representación gráfica de la caracterización del aparcamiento y la ocupación del espacio viario para cada tramo de horario y que se presenta en las figuras adjuntas en las páginas siguientes (Ver Planos-Esquemas nº 7-8-9-10-11-12-13, Referidos al estudio llevado a cabo en relación al Aparcamiento Estático y los Esquemas nº 14-15-16-17-18-19, Referidos al estudio del aparcamiento Dinámico, o de Rotación).

El análisis del estacionamiento en vía pública se ha llevado a cabo atendiendo a los siguientes criterios:

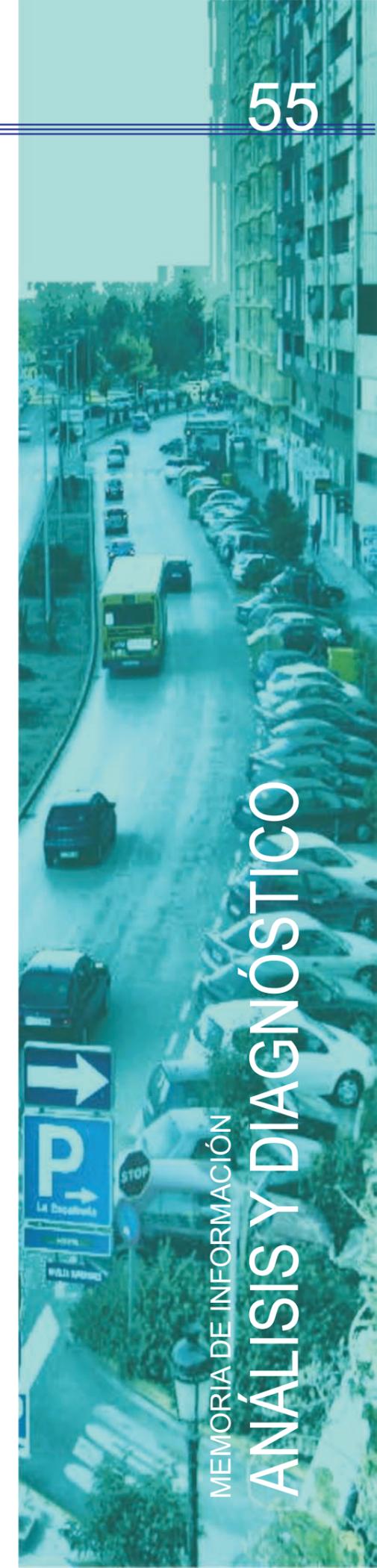
LEYENDA

- ▶ **U.E.: Unidad de Estudio.** (conjunto de plazas de aparcamiento de características similares en la misma localización) .Numeración para localización en croquis.
- ▶ **CA:** Capacidad aproximada actual. Nº de plazas.
- ▶ **PDR:** Plazas disponibles residentes. Plazas que pueden ser utilizadas por los vecinos del barrio en horario de noche actualmente.
- ▶ **OCUPACIÓN:** M: Mañana. T: Tarde. N: Noche.
- ▶ **MA-Muy Alta:** > 80% / **A-Alta:** 60-80% / **M-Media:** 40-60% / **B-Baja:** 20-40% / **MB < 20%.**

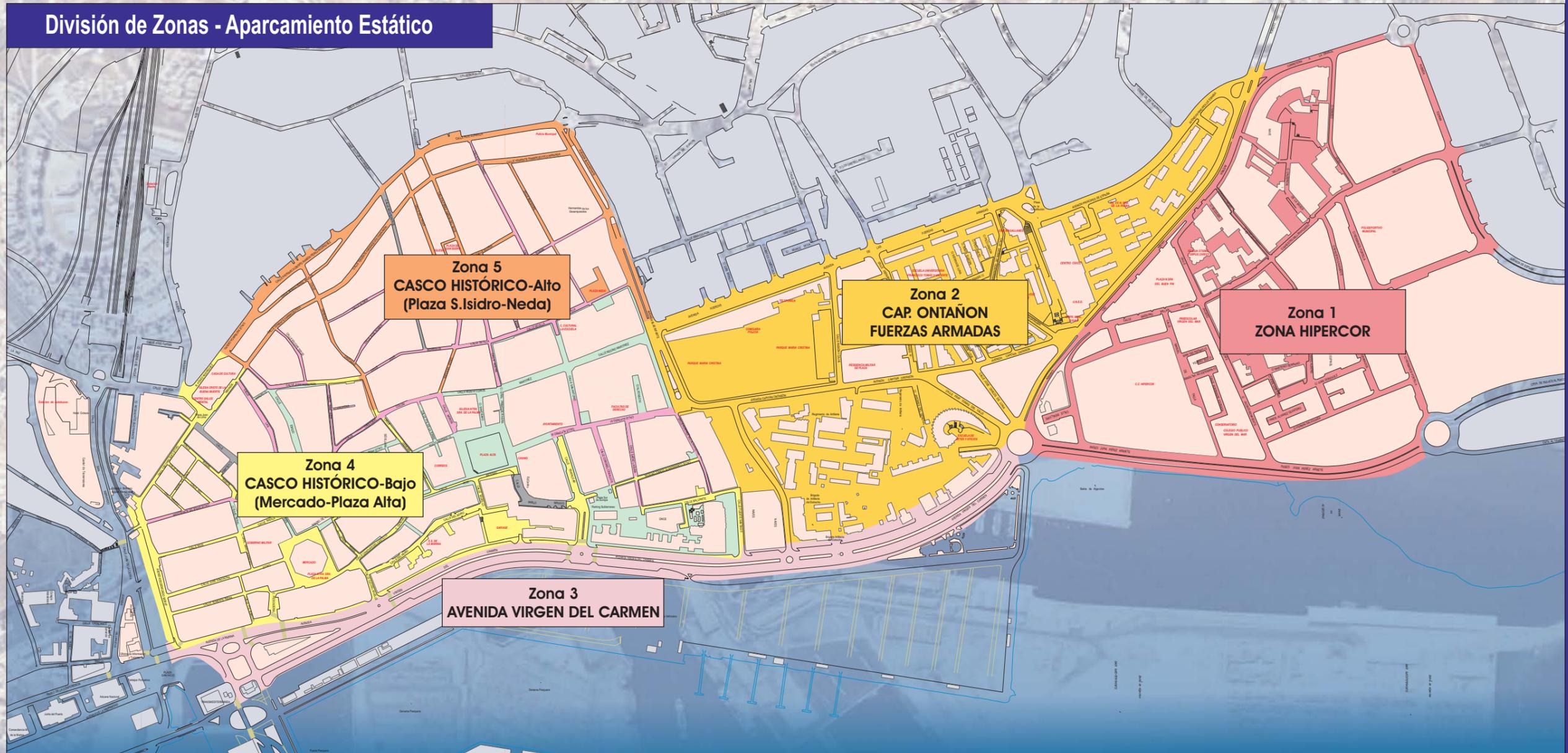
Caracterización del aparcamiento:

- ▶ **Aparcamiento adecuado (AD):** Supone un lugar indicado para cumplir la función de aparcamiento, aunque precise de alguna transformación para su buen funcionamiento.
- ▶ **Aparcamiento que precisa importante reestructuración (AR):** Son espacios utilizados como aparcamiento que pueden conservar su uso siempre que se apliquen correcciones como son: Reducción de plazas de aparcamiento, reserva parcial o total para Carga y Descarga, etc.
- ▶ **Aparcamiento indebido (IN):** Supone un lugar NO APTO como aparcamiento por su influencia negativa en la seguridad de las personas y fluidez de la movilidad, de acuerdo con las reglas generales del código de la circulación o determinación municipal.
- ▶ **Aparcamiento inadecuado (INA):** Se trata de espacios cuyo uso como aparcamiento conlleva un claro efecto negativo sobre el paisaje urbano, la habitabilidad, etc.

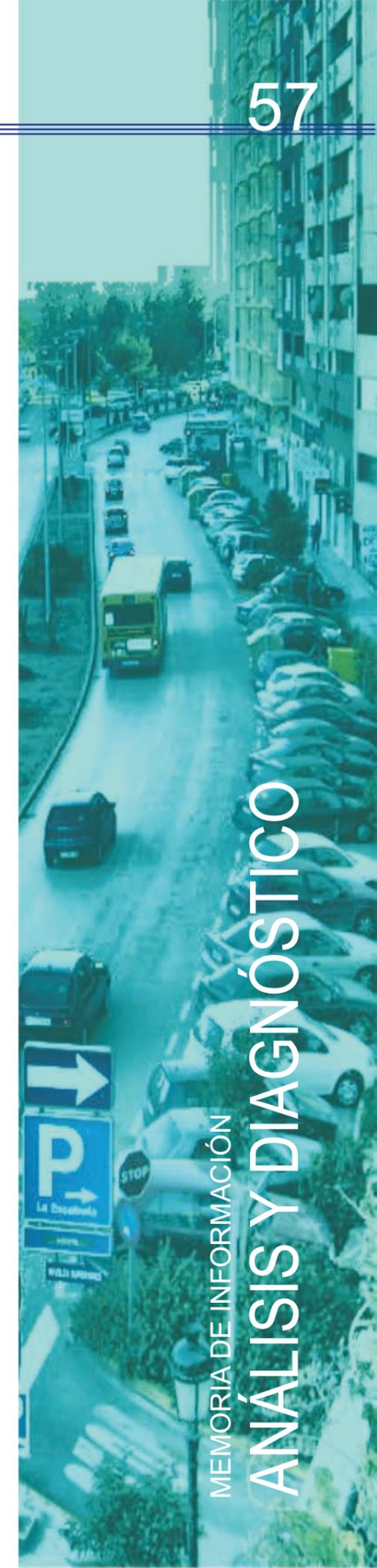
- Especialmente para los dos últimos casos es conveniente la supresión de los aparcamientos con búsqueda de espacios alternativos.
- Los puntos de Carga y Descarga (C y D) quedan a disposición de los vecinos en el horario nocturno.
- Se realizan conteos de tarde solo en algunos puntos testigo, para verificar si existieran comportamientos excepcionales.
- Los **números en rojo** denotan incapacidad física de acogida.



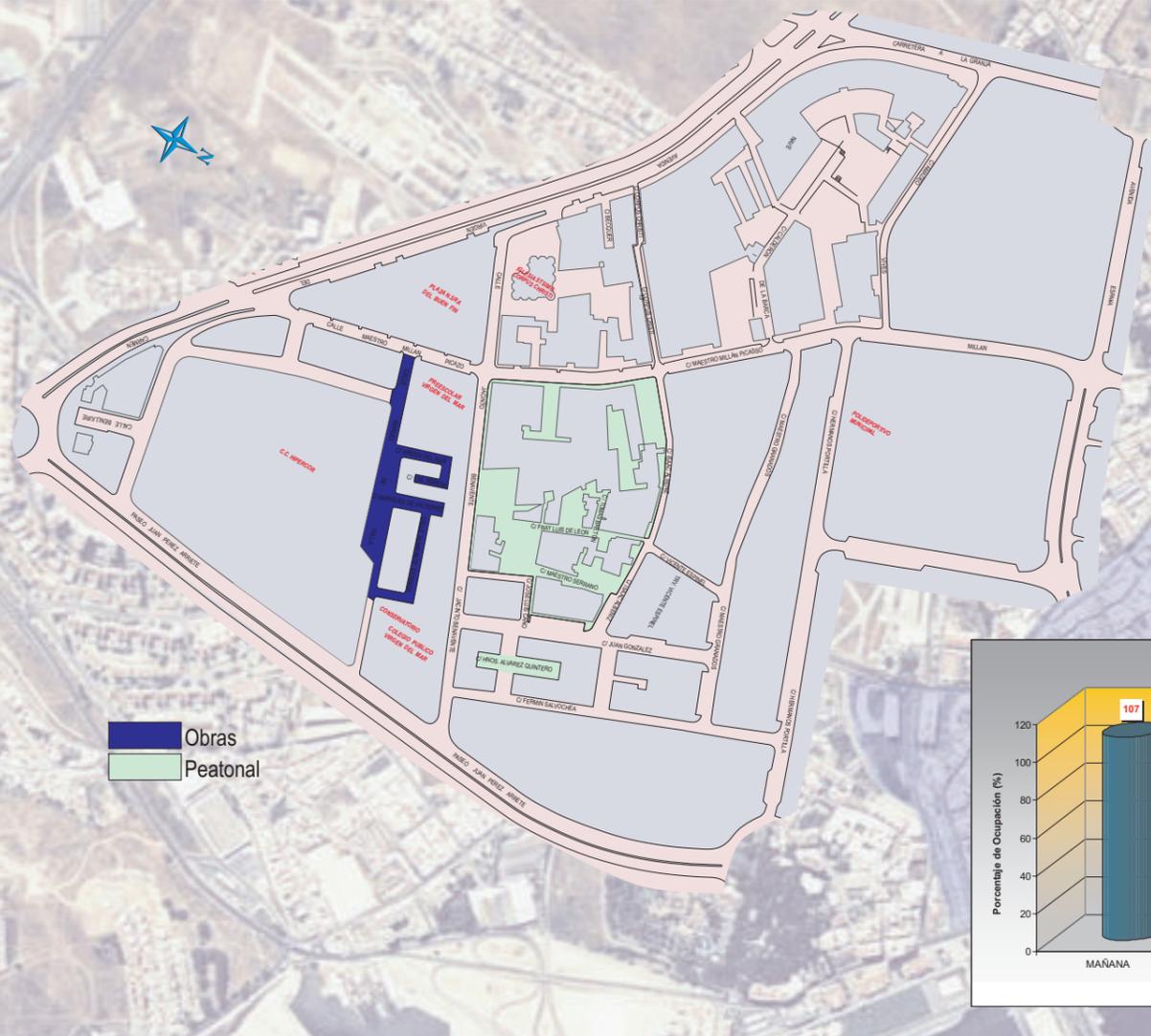
División de Zonas - Aparcamiento Estático



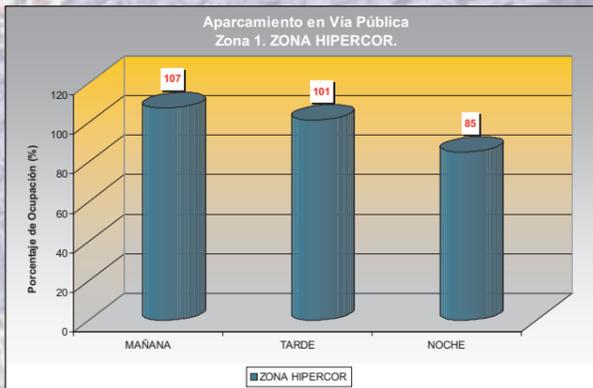
CONTROL DE APARCAMIENTOS ESTÁTICO – Zona 1- Área de Hiperacor – Algeciras (Cádiz)										
Zona 1 – ZONA DE HIPERCOR										
Nº UE	NOMBRE DE LA VÍA	CARACTERIZA.	CAPACIDAD	OCUPACIÓN						OBSERVACIONES
				MAÑANA		TARDE		NOCHE		
				%	nº	%	nº	%	nº	
1	Calle Maestro Millán Picaso	AD IN INA	98	120	118	107	105	104	102	Vehículos en doble fila y en vados. Vehículos en intersecciones obstaculizando la visión transversal. Zona en obras. Estacionamiento en línea.
2	Calle Jacinto Benavente	AD IN IN	93	99	92	97	90	85	79	Estacionamientos en línea y en batería, a veces sobre la acera o en línea amarilla.
3	Calle Amadeo Vives	AD IN IN	30	80	24	100	30	100	30	Estacionamiento en línea.
4	Calle Hermanos Portilla	AD IN IN	85	95	81	93	79	75	64	Estacionamiento en línea, doble sentido de circulación.
5	Calle Juan Pérez Arrete	AD IN A	51	122	62	110	56	80	41	Estacionamiento en batería. Vehículos aparcados sobre aceras y entre los árboles.
6	Calle Fermín Salvochea	AD IN A	44	130	57	111	49	84	37	Zona sin edificar en la que aparcen anárquicamente los vehículos. Estacionamiento en línea y en batería en algunas ocasiones. Doble sentido.
7	Calle Maestro Granados	AD IN IN A	96	92	88	81	78	76	73	Estacionamiento en línea y en batería. Iluminación insuficiente por la noche. Coches en fondo de saco, 15% en batería.
8	Calle Vicente Espinel	AD IN	8	188	15	150	12	100	8	Muchos de los vehículos aparcen sobre la acera. Estacionamiento en línea. Sobreocupación
9	Calle Isaac Albéniz	IN A AD	32	106	34	106	34	100	32	Estacionamiento en línea. Calle estrecha con aparcamiento a un lado.
10	Calle José Luis Cano	IN A	15	107	16	100	15	87	13	Línea y batería. Calle estrecha, espacio saturado.
11	Calle Juan González	IN A	62	119	74	111	69	97	60	Línea y batería. Estrecha y saturada de vehículos
12	Calle Corpus Christi	IN A	20	75	15	60	12	60	12	Calle estrecha
13	Calle Calderón de la Barca	IN A IN	14	93	13	71	10	79	11	Calle estrecha
14	Calle Avenida de España	AD IN A	36	89	32	83	30	81	29	Línea, doble sentido, amplia
15	Continuación Avenida España	IN	31	106	33	100	31	68	21	Línea, doble sentido
16	Sn nombre	IN A	35	114	40	137	48	77	27	Calle sobresaturada por cercanía al polideportivo y otros servicios existentes en la calle
17	Calle Carretera a la Granja	IN A	8	175	14	125	10	100	8	Calle en obras. aparcamientos en doble fila, sobre acera y línea amarilla
18	Calle Avenida Virgen del Carmen	AD IN AR	80	116	93	109	87	98	78	Ocupación zona reservada a discapacitados, coches en doble fila
19	Calle Benlliure	AD IN A	25	116	29	108	27	92	23	Calle en fondo de saco. Batería a ambos lados. Doble fila y en esquinas. Sobresaturada
20	Transversal Benlliure	AD	35	100	35	111	39	49	17	Batería.
21	Becquer, H. Alv. Quintero	0								Peatonales
22	Maestro Serrano	0								Peatonal
23	Tomás Bretón	0								Peatonal
24	Fray Luís de León	0								Peatonal



Aparcamiento Estático en vía pública. Zona 1 - Área de Hipercor



BARRIO CENTRO - ALGECIRAS								
Nº U.E.	NOMBRE DE LA VÍA	CAPA-CIDAD	OCUPACIÓN					
			MAÑANA		TARDE		NOCHE	
			%	nº	%	nº	%	nº
1	Maestro Millán Picasso	98	120	118	107	105	104	102
2	Jacinto Benavente	93	99	92	97	90	85	79
3	Amadeo Vives	30	80	24	100	30	100	30
4	Hermanos Portilla	85	95	81	93	79	75	64
5	Juan Pérez Arrete	51	122	62	110	56	80	41
6	Fermín Salvochea	44	130	57	111	49	84	37
7	Maestro Granados	96	92	88	81	78	76	73
8	Vicente Espinel	8	188	15	150	12	100	8
9	Isaac Albeniz	32	106	34	106	34	100	32
10	José Luís Cano	15	107	16	100	15	87	13
11	Juan Gonzalez	62	119	74	111	69	97	60
12	Corpus Christi	20	75	15	60	12	60	12
13	Calderón de la Barca	14	93	13	71	10	79	11
14	Avenida de España	36	89	32	83	30	81	29
15	Continuación Avenida España	31	106	33	100	31	68	21
16	Sin nombre	35	114	40	137	48	77	27
17	Carretera a la Granja	8	175	14	125	10	100	8
18	Avenida Virgen del Carmen	80	116	93	109	87	98	78
19	Benlliure	25	116	29	108	27	92	23
20	Transversal Benlliure	35	100	35	111	39	49	17
21	Becquer, H. Alv. Quintero	0	0	0	0	0	0	0
22	Maestro Serrano	0	0	0	0	0	0	0
23	Tomás Bretón	0	0	0	0	0	0	0
24	Fray Luis de León	0	0	0	0	0	0	0
Total Zona 1		898	107	965	101	911	85	765



Calles con sobreocupación de viario público por aparcamiento en conteo de MAÑANA



Calles con sobreocupación de viario público por aparcamiento en conteo de TARDE

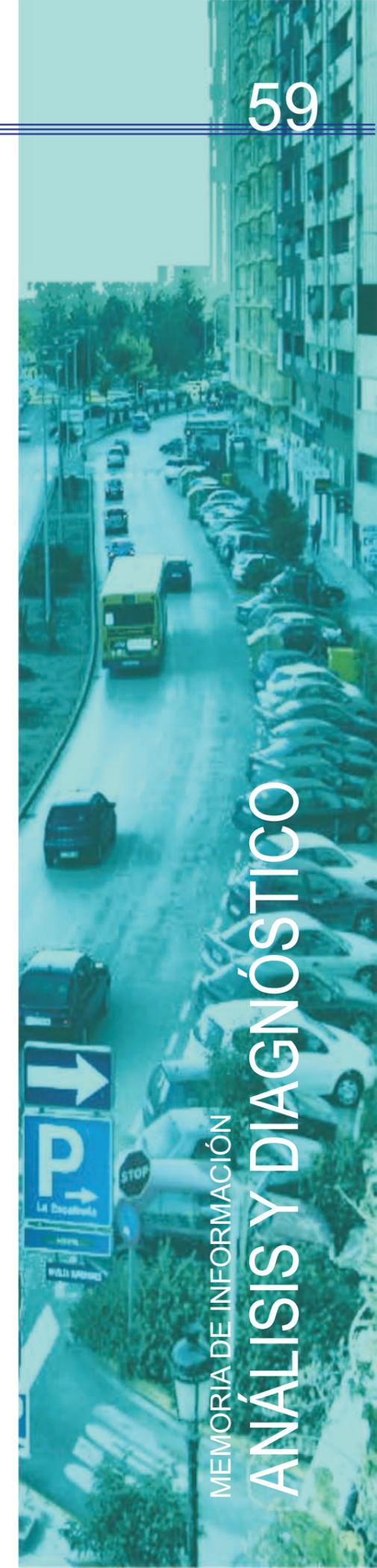


Calle con sobreocupación de viario público por aparcamiento en conteo de NOCHE

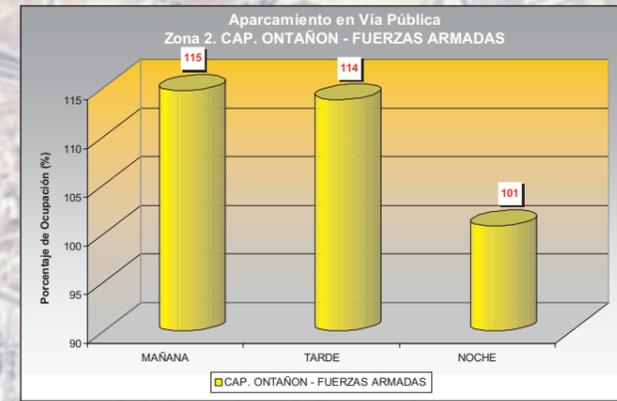
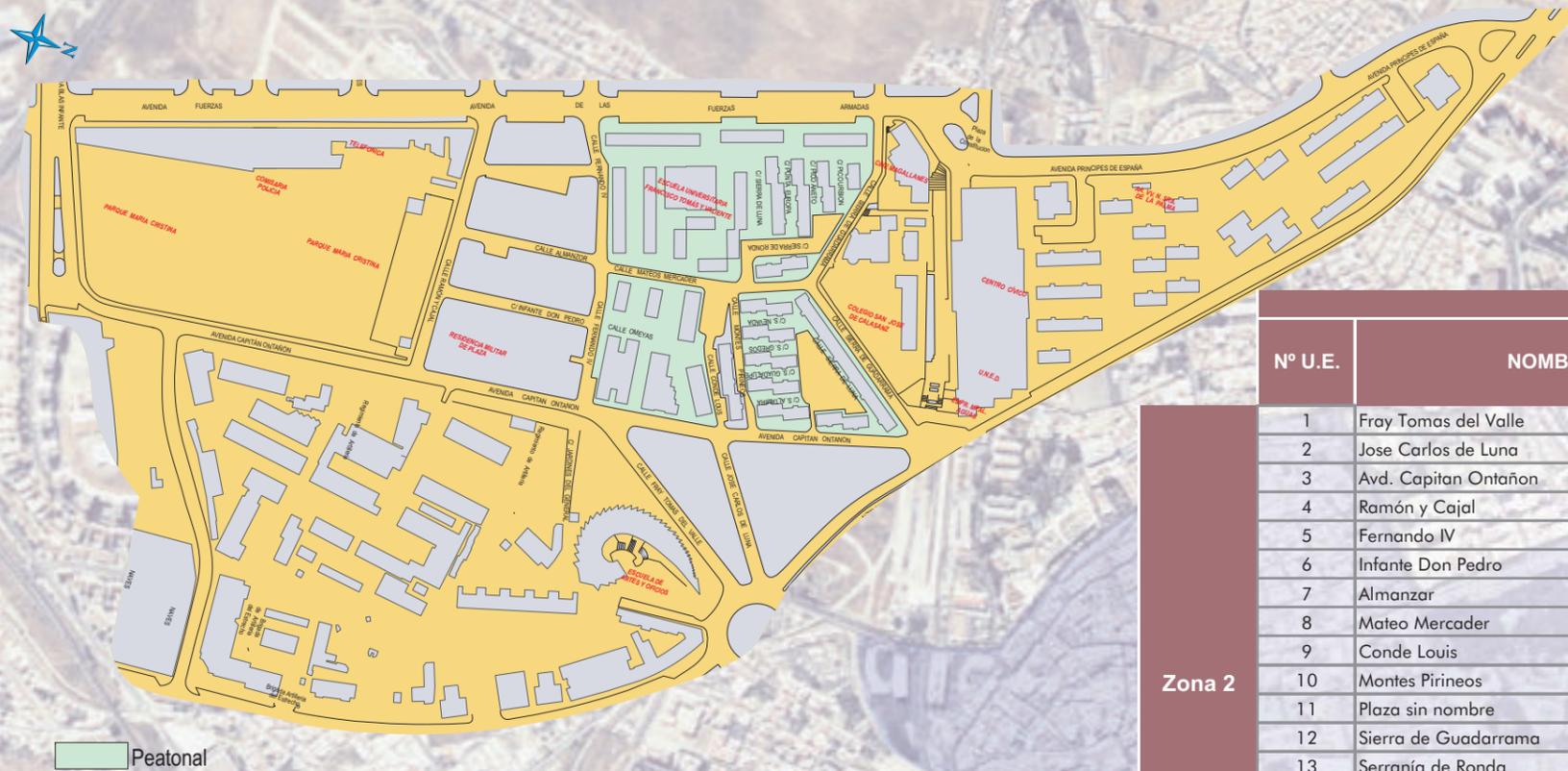


Aparcamiento Estático en vía pública: Zona 1. ZONA HIPERCOR

CONTROL DE APARCAMIENTOS ESTÁTICO – Zona 2- Capitán Ontañón-Fuerzas Armadas – Algeciras (Cádiz)										
ZONA 2 – Capitán Ontañón-Fuerzas Armadas										
Nº UE	NOMBRE DE LA VÍA	CARACTERIZA.	CAPACIDAD	OCUPACIÓN						OBSERVACIONES PROPUESTAS DE ACTUACIÓN
				MAÑANA		TARDE		NOCHE		
				%	nº	%	nº	%	nº	
1	Fray Tomas del Valle	ADARIN	17	118	20	124	21	106	18	Hay 17 plazas de aparcamiento en línea. El día de la medición había 1 plaza ocupada por contenedores de obra.
2	José Carlos de Luna	ADINAIND	30	93	28	90	27	93	28	Hay 30 plazas de aparcamiento en línea, de las cuales 2 están ocupadas por contenedores de obra.
3	Av. Capitán Ontañón.	ADINAIN	40	128	51	135	54	135	54	Las plazas de aparcamiento son en línea.
4	Ramón y Cajal	ADINAIN	40	108	43	108	43	90	36	
5	Fernando IV	ADINAIN	35	154	54	154	54	106	37	
6	Infante Don Pedro	ADINAIN	27	119	32	115	31	93	25	
7	Almanzor	AD-ININAIN	36	119	43	97	35	100	36	De las plazas disponibles 22 son en línea y 14 en batería. Por la tarde nos encontramos con 2 huecos y 1 indebido. Por la noche hay 1 hueco y 1 indebido.
8	Mateo Mercader	AD-IN	30	103	31	107	32	97	29	Las 30 plazas de aparcamiento son en línea.
9	Conde Louis	INAD	30	117	35	117	35	113	34	De las 30 plazas disponibles 15 son en línea y otras 15 en batería.
10	Montes Prineos	INAIN	14	107	15	107	15	100	14	Las 14 plazas disponibles son en línea, en un solo lado de la calle.
11	Plaza Sin Nombre	INAINAR	28	114	32	121	34	104	29	Las plazas están disponibles en batería, alrededor de la plaza y en el centro.
12	Serra de Guadarrama	INAIN	30	110	33	150	45	100	30	
13	Serranía de Ronda	INAIN	28	114	32	104	29	100	28	De las plazas disponibles 12 lo son en línea y 16 en batería.
14	Avd. Fuerzas Armadas. Tramo desde intersección con Avd. Blas Infante hasta esquina con calle Ramón y Cajal.	ADINAIN	105	119	125	115	121	100	105	Además de las 105 plazas hay otras 24 reservadas a la policía. Todas en batería.
15	Avd. Fuerzas Armadas. Tramo desde esquina con calle Ramón y Cajal, hasta calle Serra de Guadarrama.	ADINAIN	122	108	132	105	128	97	118	
16	Avd. Fuerzas Armadas desde calle Serra de Guadarrama, incluyendo la Plaza de la Constitución	INAIN	23	130	30	122	28	52	12	
17	Avd. Príncipes de España	INAINARIN	126	109	137	106	134	106	134	Esta calle incluye dos fondos de saco, el mas pequeño con una capacidad de 11 aparcamientos en batería y el mas grande con 23 en batería y 4 en línea.



Aparcamiento Estático en vía pública. Zona 2. Cap. Ontañón - Fuerzas Armadas



Nº U.E.	NOMBRE DE LA VÍA	CAPA-CIDAD	OCUPACIÓN					
			MAÑANA		TARDE		NOCHE	
			%	nº	%	nº	%	nº
1	Fray Tomas del Valle	17	118	20	124	21	106	18
2	Jose Carlos de Luna	30	93	28	90	27	93	28
3	Avd. Capitan Ontañón	40	128	51	135	54	135	54
4	Ramón y Cajal	40	108	43	108	43	90	36
5	Fernando IV	35	154	54	154	54	106	37
6	Infante Don Pedro	27	119	32	115	31	93	25
7	Almanzar	36	119	43	97	35	100	36
8	Mateo Mercader	30	103	31	107	32	97	29
9	Conde Louis	30	117	35	117	35	113	34
10	Montes Pirineos	14	107	15	107	15	100	14
11	Plaza sin nombre	28	114	32	121	34	104	29
12	Sierra de Guadarrama	30	110	33	150	45	100	30
13	Serranía de Ronda	28	114	32	104	29	100	28
14	Avd. Fuerzas Armadas hasta esquina con C/ Ramón y Cajal	105	119	125	115	121	100	105
15	Avd. Fuerzas Armadas hasta esquina con C/Sierra de Guadarrama	122	108	132	105	128	97	118
16	Avd. Fuerzas Armadas hasta incluir Plaza de la Constitución	23	130	30	122	28	52	12
17	Avd. Príncipes de España	126	109	137	106	134	106	134
Total Zona 2		761	115	873	114	866	101	767

Calles con sobreocupación de viario público por aparcamiento en conteo de MAÑANA



Calles con sobreocupación de viario público por aparcamiento en conteo de TARDE



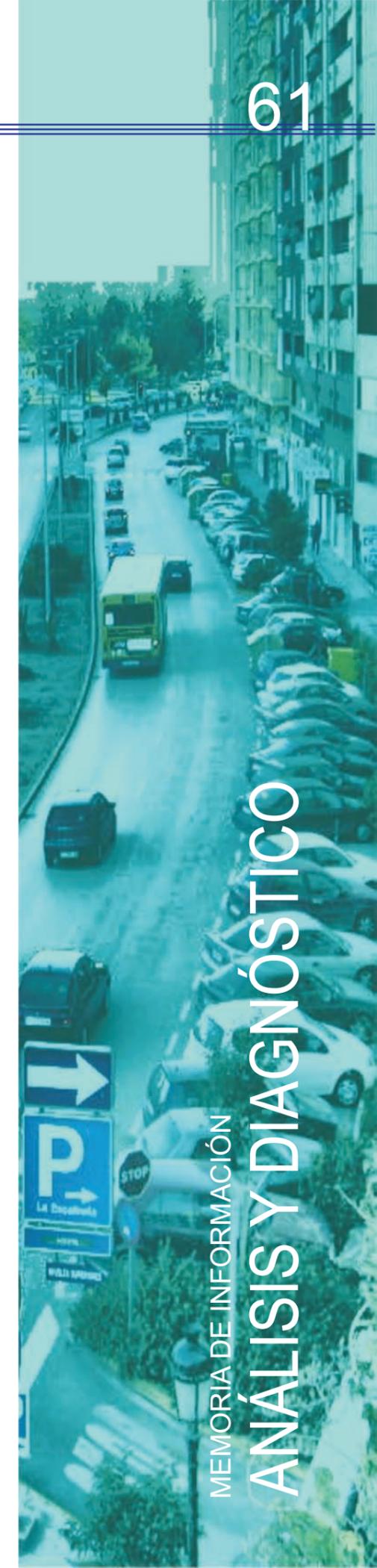
Calle con sobreocupación de viario público por aparcamiento en conteo de NOCHE



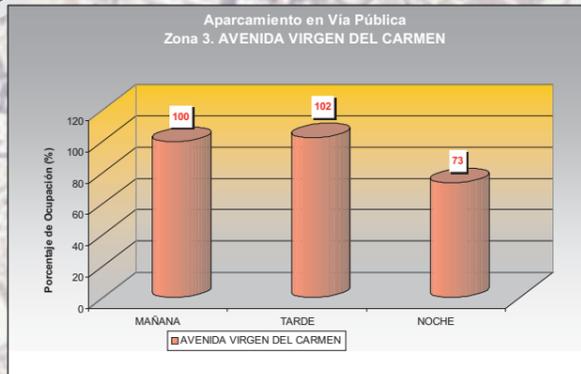
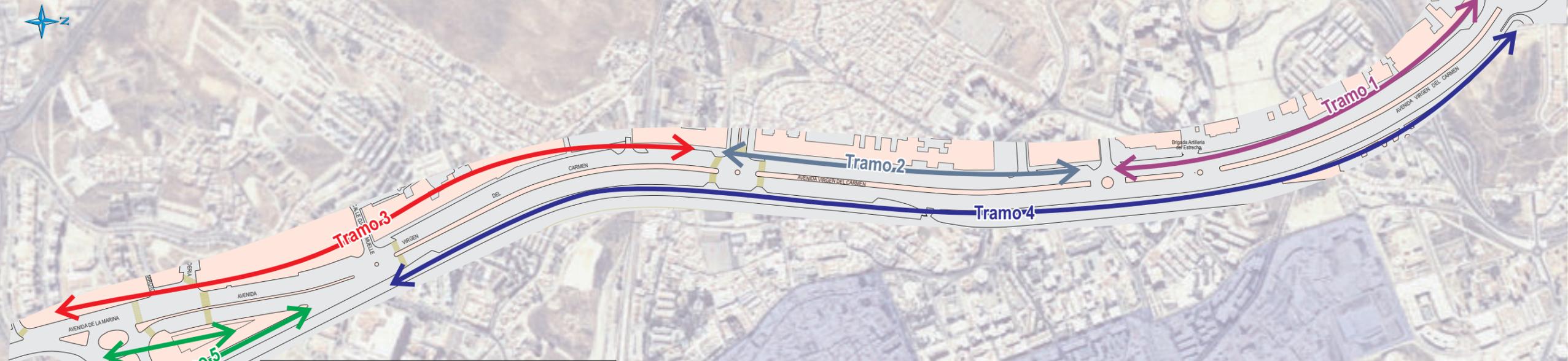
CONTROL DE APARCAMIENTOS ESTÁTICO – Zona 3 -Avda. Virgen Carmen – Algeciras (Cádiz)

Zona 3 – Avenida Virgen del Carmen										
Nº UE.	NOMBRE DE LA VÍA	CARACTERIZA.	CAPACIDAD	OCUPACIÓN						OBSERVACIONES
				MAÑANA		TARDE		NOCHE		
				%	nº	%	nº	%	nº	
tramo 1	Avda. Virgen Carmen	AR IN	60	103	62	101	61	78	47	En todas las zonas donde se excede el número de plazas es porque había coches mal aparcados en doble fila. En esta avenida se aparca tanto en línea como en batería. Al aparcar en batería, al incorporarse a la vía de circulación se interrumpe el tráfico y aumenta el riesgo de colisión debido a la incorporación marcha atrás a la corriente circulatoria y a que la visibilidad es estas condiciones es bastante reducida. También al ser una calle con mucho tránsito cualquier coche en doble fila ocasiona retenciones.
tramo 2	Avda. Virgen Carmen		53	102	54	107	57	96	51	
tramo 3	Avda. Virgen Carmen		54	104	56	120	65	95	51	
tramo 4	Avda. Virgen Carmen		288	98	282	97	281	63	184	
tramo 5	Avda. Virgen Carmen		40	100	40	107	43	75	30	

Nota: Aparcamiento llano amarillo: 376 coches estacionados en conteo nocturno.



Aparcamiento Estático en vía pública. Zona 3 - Avenida Virgen del Carmen

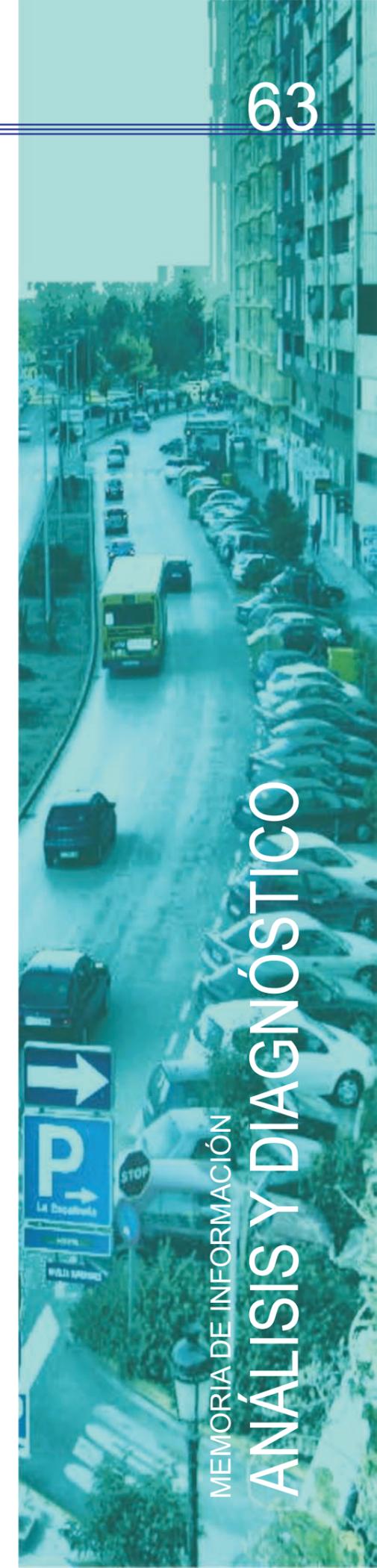


BARRIO CENTRO - ALGECIRAS									
Nº U.E.	NOMBRE DE LA VÍA	CAPA-CIDAD	OCUPACIÓN						
			MAÑANA		TARDE		NOCHE		
			%	nº	%	nº	%	nº	
Zona 3	tramo 1	Avda. Virgen Carmen	60	103	62	101	61	78	47
	tramo 2	Avda. Virgen Carmen	53	102	54	107	57	96	51
	tramo 3	Avda. Virgen Carmen	54	104	56	120	65	95	51
	tramo 4	Avda. Virgen Carmen	288	98	282	97	281	63	184
	tramo 5	Avda. Virgen Carmen	40	100	40	107	43	75	30
Total Zona 3			495	100	494	102	507	73	363

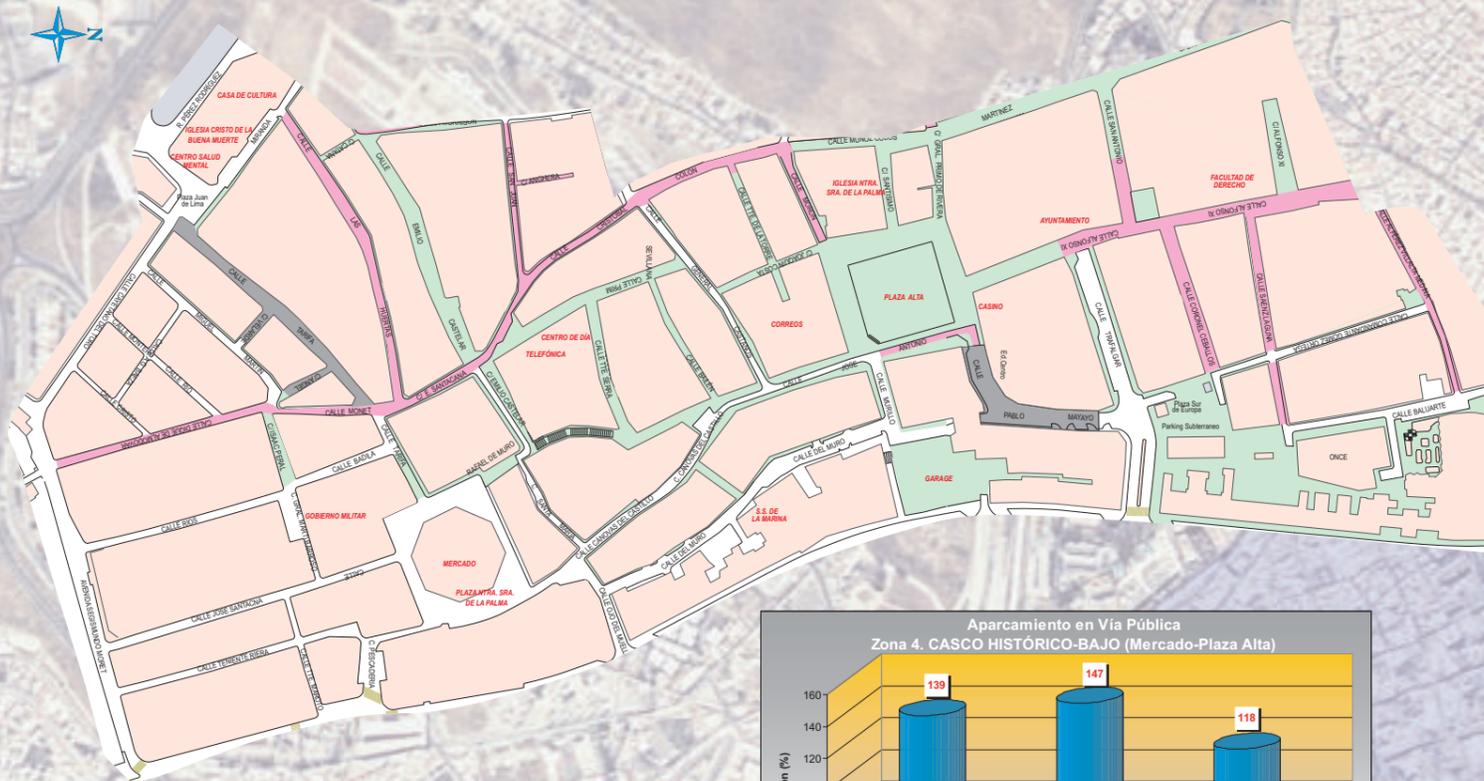


CONTROL DE APARCAMIENTOS ESTÁTICO										
Zona 4 – Casco Histórico – Bajo (Área Mercado – Plaza Alta)										
Nº UE	NOMBRE DE LA VÍA	CARACTERIZACION	CAPACIDAD	OCUPACION						OBSERVACIONES
				MAÑANA		TARDE		NOCHE		
				%	nº	%	nº	%	nº	
1	Calle Tte. Maroto	AR IN INA	0	0	0	200	2	200	2	En esta calle no se puede aparcar, es de un único sentido, y no hay lugar para aparcamientos. Como nota, podemos decir que en algunas ocasiones de tarde y noche hay coches aparcados en la acera que interrumpen bastante el tráfico.
2	Calle Tte. Rivera	AR IN INA	0	1600	16	1800	18	800	8	Esta calle es toda línea amarilla, por lo que no se puede aparcar, Todos los coches están aparcados en línea en las aceras y por lo tanto mal aparcados.
3	Calle Pescadería	AR IN	8 C/D	125	10	162	13	150	12	Esta es una calle entera de carga y descarga con una serie de horarios, también hay línea amarilla en algunos sitios. Generalmente en esta calle hay coches mal aparcados y en doble fila que ocasiona tráfico abundante, ya que es una calle muy transitada tanto como peatones como para coches, se puede decir que esta calle es un caos. Los coches aparcan en batería.
4	Calle José Santacna	AR	25	100	25	100	25	100	25	En esta calle están todos los aparcamientos (línea) ocupados siempre. Las veces que la hemos visitado para realizar el conteo, hay coches de carga descarga ya que hay comercios en la calle, y como no tienen un sitio señalado para realizarla, lo hacen en la propia calle, por lo que se genera cola.
5	Calle Gral. Martín Barroso	AD	9	100	9	100	9	55	5	En esta calle hay un sitio reservado para coches del gobierno militar solo pueden aparcar ese tipo de coches. La capacidad es de unos 9 o 10 coches aparcados en línea y batería, el aparcamiento esta vigilado por un militar.
6	Calle Badilla	AR IN INA	0	1100	11	1200	12	1000	10	Es una calle toda en línea amarilla pero que hay aparcados coches siempre, en ambas aceras. Generalmente hay aparcados en torno a unos 11 o 12 coches, varios de ellos en doble fila y ocupando toda la acera interrumpiendo así el paso de peatones. Aparcados en línea.
7	Calle Ríos	AR IN	22	100	22	109	24	86	19	En esta calle el aparcamiento esta en línea, generalmente todas las plazas de aparcamientos están ocupadas, no suele haber en doble fila, excepto en algunas ocasiones 2 o 3 que interrumpen tanto a peatones como al tráfico. También suele haber varios coches aparcados en línea amarilla.
8	Calle Cristo	AR IN	0	400	4	400	4	300	3	No se puede aparcar en esta calle, pero generalmente hay aparcados coches, suponemos que de residentes ya que son los mismos y situados en el mismo sitio. Los coches están aparcados en las aceras y en línea, interrumpiendo el paso de peatones por dichas aceras.
9	Calle A. G. Baeza	AR IN INA	0	1000	10	1000	10	700	7	De esta calle podemos decir como la anterior, es una calle en la que no se puede aparcar, pero siempre hay aparcados coches seguramente de residentes en las aceras y en línea. Estos coches interrumpen el tráfico tanto de peatones por las aceras, como del motorizado por la calzada.
10	Calle Montero	AR INA	5	100	5	100	5	100	5	Coches aparcados en línea, algunos en aceras que interrumpen el paso de peatones por las aceras, aunque en esta calle si se puede aparcar.
11	Calle Río	AR INA	7	100	7	100	7	85	6	Coches aparcados en línea, algunos en aceras que interrumpen el paso de peatones por las aceras, aunque en esta calle si se puede aparcar.
12	Calle M. Martín	AR	13	100	13	100	13	84	11	Coches aparcados en línea.
13	Calle Las Huertas	AR IN	0	300	3	200	2	0	0	Calle en coexistencia. Aunque hay varios mal aparcados que están realizando operaciones de carga y descarga.
14	Calle Miranda	AD	10	100	10	100	10	60	6	Es una calle en la cual solo pueden aparcar vehículos autorizados.
15	Pza. Lima	AR IN INA	10	160	16	180	18	120	12	Esta plaza es bastante conflictiva. Es una plaza en la cual hay obras, y material de obras que ocupa tanto aceras como calle para el tráfico. Es una calle bastante concurrida y en la que habitualmente la mayoría de los vehículos están mal aparcados (línea) y en doble fila.
16	Calle Cayetano Toro	AR IN INA	25	112	28	128	32	116	29	Todos los aparcamientos están ocupados tanto en batería como en línea. Generalmente hay vehículos en doble fila y mal aparcados en línea amarilla.
17	Calle Seg. Moret	AR IN INA	45	111	50	115	52	111	50	Esta avenida tiene coches aparcados en ambos lados. No hay nada que prohíba aparcar en esta calle, aunque es evidente por la estructuración de la calle que en la mayoría de las zonas deberían poner señales para que no se aparcase. Los vehículos aparcan en línea, y generalmente hay vehículos aparcados en aceras y doble fila.
18	Calle Canovas	AR IN	40	125	50	130	52	100	40	En esta calle suele haber muchos coches, los aparcamientos se hacen en línea, y también suele haber coches en doble fila.
19	Calle Castelar	AR IN								De esta calle podemos decir que hay unas 30 motos aparcadas en la acera a todas las horas, en la zona que no es peatonal.
20	Calle Trafalgar	AR IN INA	20	130	26	140	28	100	20	En esta calle se aparca tanto en línea como en batería, suele haber coches en doble fila, en línea amarilla y mal posicionados, interrumpiendo tanto tráfico peatonal como tráfico de coches
21	Calle Cte. Gómez Ortega	AD	17	100	17	100	17	100	17	Es una calle con toda su capacidad de aparcamientos en línea siempre llena.
22	Calle Baluarte	AR IN INA	4	525	21	525	21	450	18	Es una calle en línea amarilla y que se aparca tanto en línea como en batería, siempre llena aunque este prohibido aparcar.
23	Calle Murillo									Calle en obras, en la cual hay aparcadas indebidamente unas 20 motos en cualquier momento del día.
24	Calle Del Muro	AR IN INA	15	200	30	200	30	133	20	Hay muchos coches aparcados en aceras y en línea amarilla. El aparcamiento es en línea.

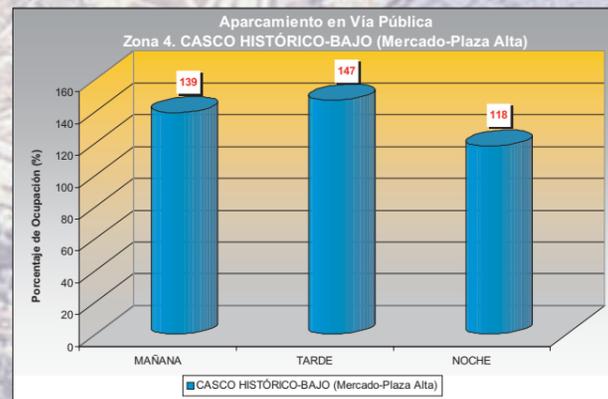
Nota: Plaza Ntra. Sra. de la Palma, en esta plaza hay coches aparcados en todos sitios, en batería y en línea, a ambos lados de las aceras, siempre esta lleno y con coches mal aparcados. Puede haber incluso hasta 80 o 90 coches, todos mal aparcados, en carga/descarga y línea



Aparcamiento Estático en vía pública. Zona 4. CASCO HISTÓRICO-Bajo (Mercado-Plaza Alta)



■ Calle en obras
■ Calle peatonal
■ Calle en coexistencia



BARRIO CENTRO - ALGECIRAS								
Nº U.E.	NOMBRE DE LA VÍA	CAPA-CIDAD	OCUPACIÓN					
			MAÑANA		TARDE		NOCHE	
			%	nº	%	nº	%	nº
1	Calle Tte. Maroto	0	0	0	200	2	200	2
2	Calle Tte. Rivera	0	1600	16	1800	18	800	8
3	Calle Pescadería	8	125	10	162	13	150	12
4	Calle José Santacana	25	100	25	100	25	100	25
5	Calle Gral. Martín Barroso	9	100	9	100	9	55	5
6	Calle Badilla	0	1100	11	1200	12	1000	10
7	Calle Ríos	22	100	22	109	24	86	19
8	Calle Cristo	0	400	4	400	4	300	3
9	Calle A. G. Baeza	0	1000	10	1000	10	700	7
10	Calle Montero	5	100	5	100	5	100	5
11	Calle Río	7	100	7	100	7	85	6
12	Calle M. Martín	13	100	13	100	13	84	11
13	Calle Las Huertas	0	300	3	200	2	0	0
14	Calle Miranda	10	100	10	100	10	60	6
15	Pza. Lima	10	160	16	180	18	120	12
16	Calle Cayetano Toro	25	112	28	128	32	116	29
17	Calle Seg. Moret	45	111	50	115	52	111	50
18	Calle Canovas	40	125	50	130	52	100	40
19	Calle Castelar	0						
20	Calle Trafalgar	20	130	26	140	28	100	20
21	Calle Cte. Gómez Ortega	17	100	17	100	17	100	17
22	Calle Baluarte	4	525	21	525	21	450	18
23	Calle Murillo	0						
24	Calle Del Muro	15	200	30	200	30	133	20
Total Zona 4		275	139	383	147	404	118	325

Zona 4

Calles con sobreocupación de viario público por aparcamiento en conteo de MAÑANA



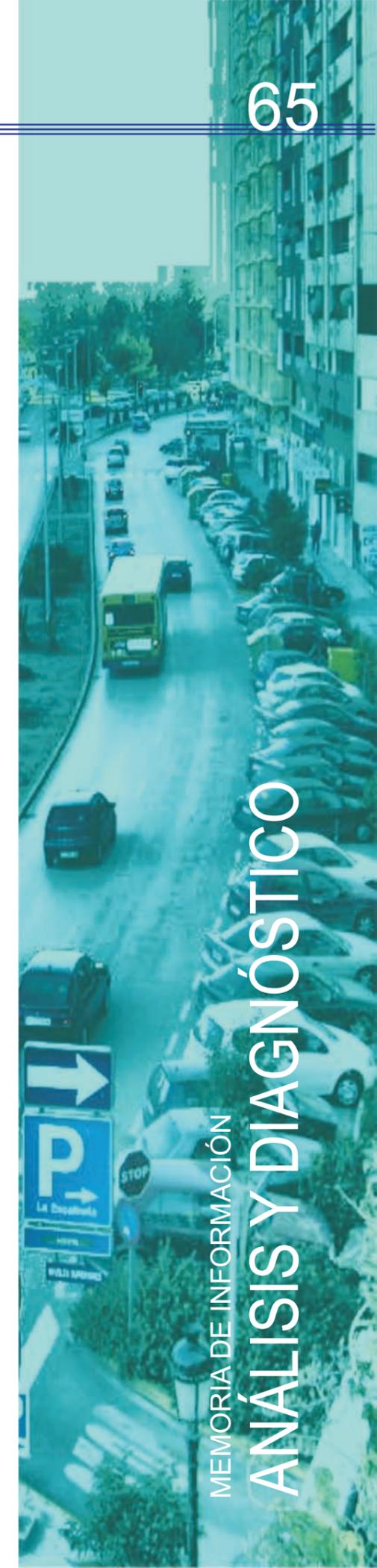
Calles con sobreocupación de viario público por aparcamiento en conteo de TARDE



Calle con sobreocupación de viario público por aparcamiento en conteo de NOCHE



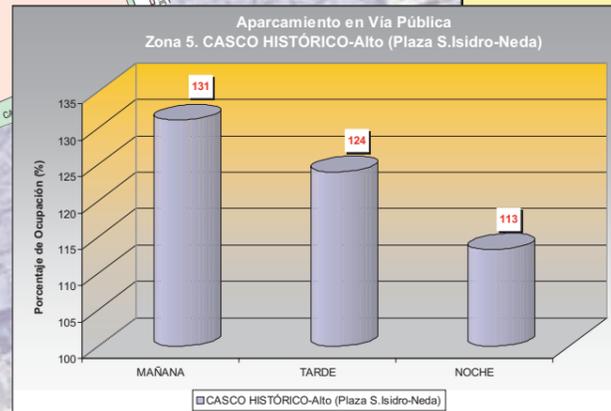
CONTROL DE APARCAMIENTOS ESTÁTICO										
Zona 5 - Casco Histórico – Alto (Área Plaza de S.Isidro – Plaza Neda)										
Nº UE	NOMBRE DE LA VÍA	CARACTERIZA.	CAPACIDAD	OCUPACIÓN						OBSERVACIONES
				MAÑANA		TARDE		NOCHE		
				%	nº	%	nº	%	nº	
1	Blas Infante	AD	17	141	24	124	21	112	19	Hay una amplia zona de taxi en donde hay coches aparcado de forma indebida. Aunque hay un aparcamiento subterráneo pocos usuarios lo utilizan
2	Buen Aire, desde teniente miranda hasta jose roman	AD IND	18	106	19	111	20	106	19	
3	Teniente Farmacéutico Miranda hasta San Antonio	AD IN	26	154	40	135	35	123	32	
4	Buen Aire, desde Jose Roman hasta Plaza media	AD	5	100	5	100	5	100	5	
6	Ventura	AD	8	88	7	100	8	88	7	
7	General Castaños	AD IN	10	100	10	170	17	150	15	
8	Benito Pérez Galdós	AD-IN	22	95	21	105	23	91	20	
9	Teniente Farmacéutico Miranda hasta Moneteneros	IN-AD	25	104	26	112	28	108	27	
10	Ruiz Tagle	AD	20	110	22	115	23	115	23	
11	Jose Roman	AD	2	200	4	200	4	300	6	Solo en el tramo que se encuentra entre San Antonio y Ruiz Tagle se puede aparcarse el resto de la calle es de coexistencia
12	Libertad	AD	2	100	2	100	2	250	5	
13	Gloria desde San Antonio hasta Ruiz Tagle	INA- AD-IN	9	200	18	144	13	122	11	En la Iglesia que al lado de la Plaza San Isidro, es normal ver coches indebidamente aparcados y tambien aparcados de forma inadecuada
14	Alferez Garcia del Valle	AD- INA- IN	26	104	27	104	27	96	25	En esta calle se incluye la Plaza San Isidro, en la cual podemos encontrar coches aparcados de forma inadecuada impidiendo algunas veces el tránsito por la plaza
15	Teniente Farmacéutico Miranda desde Monteneros	INA	43	137	59	128	55	105	45	En esta calle se han observado una gran afluencia de coches aparcados encima de la acera de una manera inadecuada y que en algunos casos pueden dificultar el tráfico de peatones
16	Gloria desde Ruiz Tagle	AD IN	4	175	7	175	7	175	7	El ultimo tramo de esta calle es de coexistencia
17	Juan Morrisón	INA	6	100	6	100	6	100	6	Es un tramo en coexistencia donde hay unos pocos aparcamientos adecuados pero normalmente hay muchos coches aparcados indebidamente
18	Patriarca Obispo Ramón Pérez Rodríguez	AD- IN- INA	66	164	108	135	89	118	78	De las plazas disponibles 63 plazas en Bateria y 3 en línea. Necesario la reordenación de la sección del viario, banda de aparcamiento y de rodadura, zonas verdes, etc. y facilitar los movimientos peatonales tanto longitudinales como transversales.



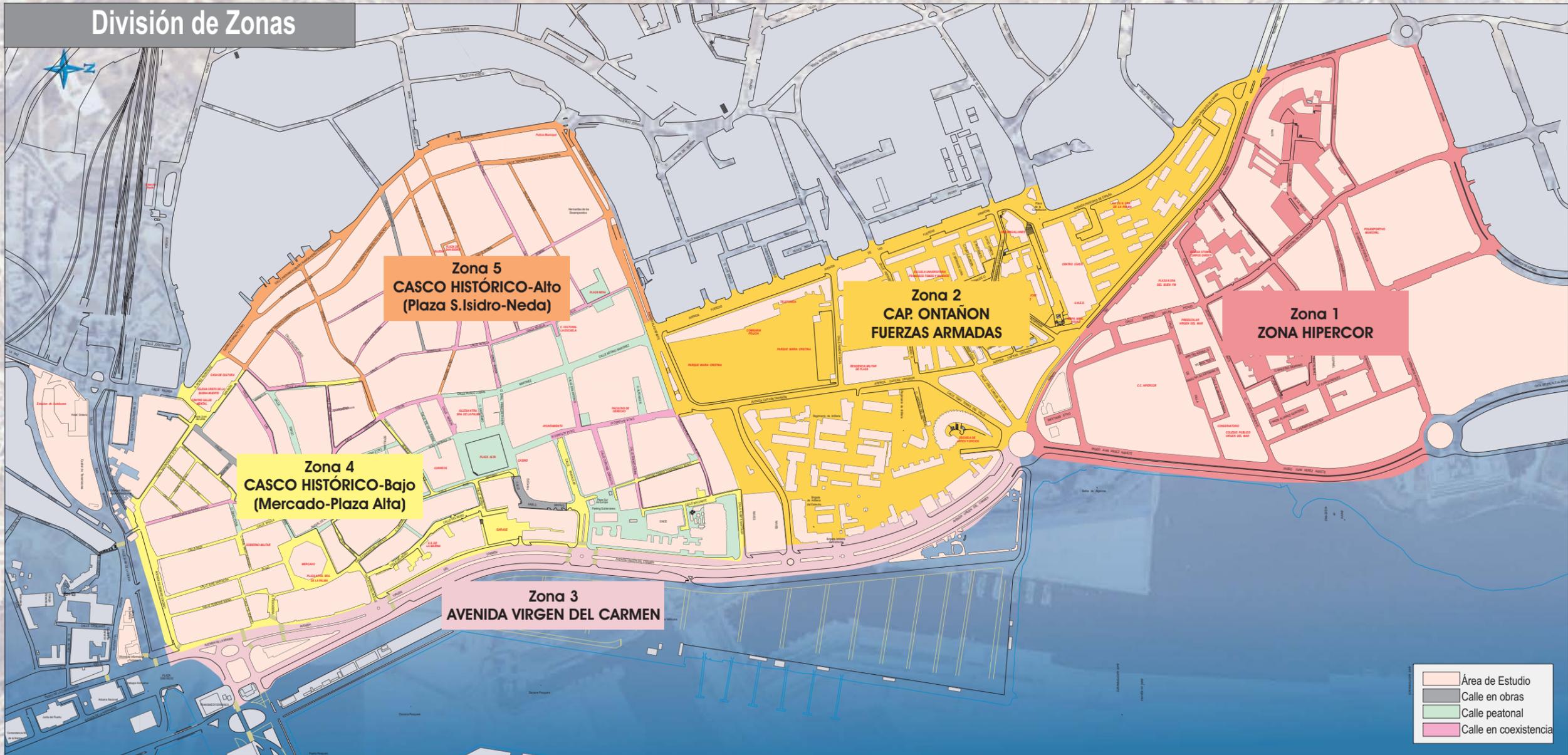
Aparcamiento Estático en vía pública. Zona 5. CASCO HISTÓRICO-Alto (Plaza S.Isidro-Neda)



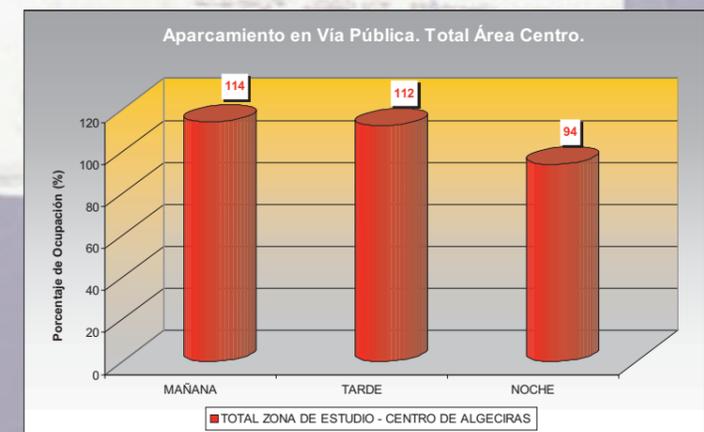
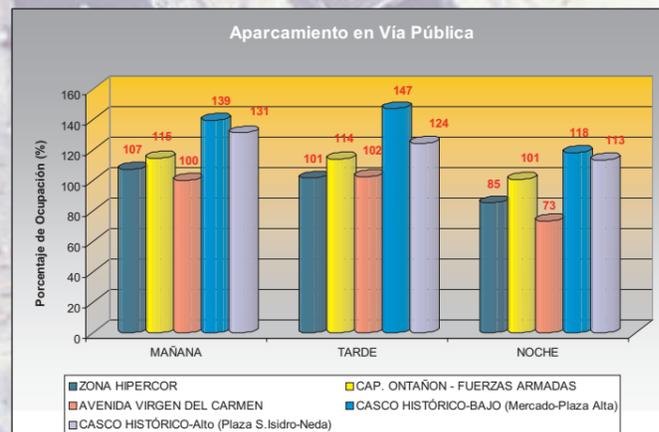
BARRIO CENTRO - ALGECIRAS								
Nº U.E.	NOMBRE DE LA VÍA	CAPA-CIDAD	OCUPACIÓN					
			MAÑANA		TARDE		NOCHE	
			%	nº	%	nº	%	nº
1	Blas Infante	17	141	24	124	21	112	19
2	Buen Aire, desde teniente miranda hasta jose roman	18	106	19	111	20	106	19
3	Teniente Farmacéutico Miranda hasta San Antonio	26	154	40	135	35	123	32
4	Buen Aire, desde Jose Roman hasta Plaza media	5	100	5	100	5	100	5
6	Ventura	8	88	7	100	8	88	7
7	General Castaños	10	100	10	170	17	150	15
8	Benito Pérez Galdós	22	95	21	105	23	91	20
9	Teniente Farmacéutico Miranda hasta Moneteneros	25	104	26	112	28	108	27
10	Ruiz Tagle	20	110	22	115	23	115	23
11	Jose Roman	2	200	4	200	4	300	6
12	Libertad	2	100	2	100	2	250	5
13	Gloria desde San Antonio hasta Ruiz Tagle	9	200	18	144	13	122	11
14	Alferez Garcia del Valle	26	104	27	104	27	96	25
15	Teniente Farmacéutico Miranda desde Monteneros	43	137	59	128	55	105	45
16	Gloria desde Ruiz Tagle	4	175	7	175	7	175	7
17	Juan Morrisón	6	100	6	100	6	100	6
18	Patriarca Obispo Ramón Pérez Rodríguez	66	164	108	135	89	118	78
Total Zona 5		309	131	405	124	383	113	350



Aparcamiento Estático en vía pública. Resumen de datos



BARRIO CENTRO - ALGECIRAS								
Nº U.E.	NOMBRE DE LA VÍA	CAPA-CIDAD	OCUPACIÓN					
			MAÑANA		TARDE		NOCHE	
			%	nº	%	nº	%	nº
Zona 1	ZONA HIPERCOR	898	107	965	101	911	85	765
Zona 2	CAP. ONTAÑÓN - FUERZAS ARMADAS	761	115	873	114	866	101	767
Zona 3	AVENIDA VIRGEN DEL CARMEN	495	100	494	102	507	73	363
Zona 4	CASCO HISTÓRICO-BAJO (Mercado-Plaza Alta)	275	139	383	147	404	118	325
Zona 5	CASCO HISTÓRICO-Alto (Plaza S.Isidro-Neda)	309	131	405	124	383	113	350
TOTAL		2738	114	3120	112	3071	94	2570
APARC.	APARCAMIENTO LLANO AMARILLO							376
			<i>Incluidos coches aparcamiento</i>				108	2946
11.875	TOTAL DE COCHES CONTADOS EN VÍA PÚBLICA							



BARRIO CENTRO - ALGECIRAS									
Nº U.E.	NOMBRE DE LA VÍA	CAPA-CIDAD	OCUPACIÓN						
			MAÑANA		TARDE		NOCHE		
			%	nº	%	nº	%	nº	
1	Maestro Millán Picasso	98	120	118	107	105	104	102	
2	Jacinto Benavente	93	96	92	97	90	85	79	
3	Amadeo Vives	30	80	24	100	30	100	30	
4	Hermanos Portilla	85	95	81	93	79	75	64	
5	Juan Pérez Arrete	5	122	62	110	56	80	41	
6	Fermin Salvochea	44	130	57	111	49	84	37	
7	Maestro Granados	96	92	88	81	78	78	73	
8	Vicente Espinel	8	188	15	150	12	100	8	
9	Isaac Albeniz	32	106	34	106	34	100	32	
10	José Luis Cano	15	107	16	100	15	87	13	
11	Juan Gonzalez	62	119	74	111	69	97	60	
12	Corpus Christi	20	75	15	60	12	60	12	
13	Calderón de la Barca	14	93	13	71	10	79	11	
14	Avenida de España	36	88	32	83	30	81	29	
15	Continuación Avenida España	31	106	33	100	31	68	21	
16	Sin nombre	35	114	40	137	48	77	27	
17	Carretera a la Granja	8	175	14	125	10	100	8	
18	Avenida Virgen del Carmen	80	116	93	109	87	98	78	
19	Beniliure	25	116	29	108	27	92	23	
20	Transversal Beniliure	35	100	35	111	39	49	17	
21	Becquer, H. Alv. Quintero	0	0	0	0	0	0	0	
22	Maestro Serrano	0	0	0	0	0	0	0	
23	Tomás Bretón	0	0	0	0	0	0	0	
24	Fray Luis de León	0	0	0	0	0	0	0	
Total Zona 1			898	107	965	101	911	85	765

BARRIO CENTRO - ALGECIRAS									
Nº U.E.	NOMBRE DE LA VÍA	CAPA-CIDAD	OCUPACIÓN						
			MAÑANA		TARDE		NOCHE		
			%	nº	%	nº	%	nº	
1	Fray Tomas del Valle	17	118	20	124	21	106	18	
2	Jose Carlos de Luna	36	95	28	90	27	93	28	
3	Avd. Capitan Oriol	40	128	51	135	54	135	54	
4	Ramón y Cajal	40	108	43	108	43	100	36	
5	Fernando IV	35	154	54	154	54	100	37	
6	Infante Don Pedro	27	119	32	115	31	93	25	
7	Almanzar	36	119	43	97	35	100	36	
8	Mateo Mercader	30	103	31	107	32	97	29	
9	Conde Luis	30	117	35	117	35	113	34	
10	Montes Pirineos	14	107	15	107	15	100	14	
11	Plaza sin nombre	28	114	32	121	34	104	29	
12	Sierra de Guadarrama	30	110	33	150	45	100	30	
13	Serranía de Ronda	26	114	32	104	29	100	28	
14	Avd. Fuerzas Armadas hasta esquina con C/ Ramón y Cajal	105	119	125	115	121	100	105	
15	Avd. Fuerzas Armadas hasta esquina con C/Sierra de Guadarrama	122	108	132	105	128	97	118	
16	Avd. Fuerzas Armadas hasta incluir Plaza de la Constitución	23	130	30	122	28	52	12	
17	Avd. Príncipes de España	124	109	137	106	134	106	134	
Total Zona 2			761	115	873	114	866	101	767

BARRIO CENTRO - ALGECIRAS									
Nº U.E.	NOMBRE DE LA VÍA	CAPA-CIDAD	OCUPACIÓN						
			MAÑANA		TARDE		NOCHE		
			%	nº	%	nº	%	nº	
tramo 1	Avda. Virgen Carmen	60	103	62	101	61	78	47	
tramo 2	Avda. Virgen Carmen	53	102	54	107	57	96	51	
tramo 3	Avda. Virgen Carmen	54	104	56	120	65	95	51	
tramo 4	Avda. Virgen Carmen	288	98	282	97	281	63	184	
tramo 5	Avda. Virgen Carmen	40	100	40	107	43	75	30	
Total Zona 3			495	100	494	102	507	73	363

BARRIO CENTRO - ALGECIRAS									
Nº U.E.	NOMBRE DE LA VÍA	CAPA-CIDAD	OCUPACIÓN						
			MAÑANA		TARDE		NOCHE		
			%	nº	%	nº	%	nº	
1	Calle Tte. Maroto	0	0	0	200	2	200	2	
2	Calle Tte. Rivera	0	1600	16	1800	18	800	8	
3	Calle Pescadería	8	125	10	162	13	150	12	
4	Calle José Santacna	25	100	25	100	25	100	25	
5	Calle Gral. Martín Barroso	9	100	9	100	9	55	5	
6	Calle Badilla	0	1100	11	1200	12	1000	10	
7	Calle Rios	22	100	22	109	24	86	19	
8	Calle Cristo	0	400	4	400	4	300	3	
9	Calle A. G. Baeza	0	1000	10	1000	10	700	7	
10	Calle Montero	5	100	5	100	5	100	5	
11	Calle Rio	7	100	7	100	7	85	6	
12	Calle M. Martín	13	100	13	100	13	84	11	
13	Calle Las Huertas	0	300	3	200	2	0	0	
14	Calle Miranda	10	100	10	100	10	60	6	
15	Pza. Lima	10	160	16	180	18	120	12	
16	Calle Cayetano Toro	25	112	28	128	32	116	29	
17	Calle Seg. Moret	45	111	50	115	52	111	50	
18	Calle Canovas	40	125	50	130	52	100	40	
19	Calle Castelar	0	0	0	0	0	0	0	
20	Calle Trafalgar	20	130	26	140	28	100	20	
21	Calle Cte. Gómez Ortega	17	100	17	100	17	100	17	
22	Calle Baluarte	4	525	21	525	21	450	18	
23	Calle Murillo	0	0	0	0	0	0	0	
24	Calle Del Muro	15	200	30	200	30	133	20	
Total Zona 4			275	139	383	147	404	118	325

CENTRO - ALGECIRAS									
Nº U.E.	NOMBRE DE LA VÍA	CAPA-CIDAD	OCUPACIÓN						
			MAÑANA		TARDE		NOCHE		
			%	nº	%	nº	%	nº	
1	Bias Infante	17	141	24	124	21	112	19	
2	Buen Aire, desde teniente miranda hasta jose roman	16	106	19	111	20	106	19	
3	Teniente Farmacéutico Miranda hasta San Antonio	26	154	40	135	35	123	32	
4	Buen Aire, desde Jose Roman hasta Plaza media	5	100	5	100	5	100	5	
6	Ventura	8	88	7	100	8	88	7	
7	General Castaños	10	100	10	170	17	150	15	
8	Benito Pérez Galdós	22	95	21	105	23	91	20	
9	Teniente Farmacéutico Miranda desde Monteneros	25	104	26	112	28	108	27	
10	Ruiz Tagle	20	110	22	115	23	115	23	
11	Jose Roman	2	200	4	200	4	300	6	
12	Libertad	2	100	2	100	2	250	5	
13	Gloria desde San Antonio hasta Ruiz Tagle	6	200	18	144	13	122	11	
14	Alferez Garcia del Valle	26	104	27	104	27	96	25	
15	Teniente Farmacéutico Miranda desde Monteneros	43	137	59	128	55	105	45	
16	Gloria desde Ruiz Tagle	4	175	7	175	7	175	7	
17	Juan Morrión	6	100	6	100	6	100	6	
18	Patriarca Obispo Ramón Pérez Rodríguez	65	164	108	135	89	118	78	
Total Zona 5			309	131	405	124	383	113	350

BARRIO CENTRO - ALGECIRAS									
Nº U.E.	NOMBRE DE LA VÍA	CAPA-CIDAD	OCUPACIÓN						
			MAÑANA		TARDE		NOCHE		
			%	nº	%	nº	%	nº	
Zona 1	ZONA HIPERCOR	898	107	965	101	911	85	765	
Zona 2	CAP. ONTAÑON - FUERZAS ARMADAS	761	115	873	114	866	101	767	
Zona 3	AVENIDA VIRGEN DEL CARMEN	495	100	494	102	507	73	363	
Zona 4	CASCO HISTÓRICO-BAJO (Mercado-Plaza Alta)	275	139	383	147	404	118	325	
Zona 5	CASCO HISTÓRICO-Alto (Plaza S.Isidro-Neda)	309	131	405	124	383	113	350	
TOTAL			2738	114	3120	112	3071	94	2570
APARC.		APARCAMIENTO LLANO AMARILLO						376	
		Incluidos coches aparcamiento						108	
11.875		TOTAL DE COCHES CONTADOS EN VÍA PÚBLICA							

6.3.1. Inventario Estático de Aparcamiento.

El área de estudio se ha dividido en cinco zonas, utilizando criterios tanto de homogeneidad funcional, como metodológicos, que nos facilitarán realizar los trabajos de campo y distribuir de forma proporcional la zona de análisis para el equipo de técnicos que han intervenido en su realización.

En total se han definido 88 unidades de estudio, que facilitan el análisis espacial de los datos. Se han realizado tres conteos, dos conteos en horario de máxima actividad de mañana (11-13 h.) y de tarde (18-20 h.), y otro a altas horas de la madrugada, contabilizando un total de 11.875 vehículos estacionados en espacio viario en el total de los tres conteos.

En el estudio realizado se han contabilizado, como ya hemos comentado, el total de vehículos aparcados tanto de noche como en horas diurnas con el fin de obtener por una parte, el número de vehículos de residentes que aparcan en vía pública y, por otro, las demandas totales de aparcamiento que se producen en horario comercial y de servicios.

De los inventarios y análisis realizados se deduce que todo el área central del municipio, incluida específicamente en este estudio, existe una ocupación media de vehículos estacionados en vía pública en conteo nocturno del 94% con sobreocupación en la mayoría de los tramos o unidades de estudio predefinidas.

En cuanto al aparcamiento de residentes en toda el área de estudio se concluye que se aparcan un total de 2.570 vehículos, que si incluimos los 376 que estacionan en el aparcamiento libre de Llano Amarillo por la noche, la ocupación en vía pública en conteo nocturno asciende al 108%. No se han contabilizado de forma específica los que están mal aparcados, indebidos o inadecuados, aunque sí se han caracterizado de forma cualitativa. En cambio, si se han

considerado los huecos que había en las bandas de aparcamiento, toda vez que la futura ordenación del sector incluirá criterios de ordenación del espacio viario para hacerlo accesible a todos los posibles viandantes, y por tanto, variarán las posibilidades de aparcamiento sobre todo en las calles con sección más estricta.

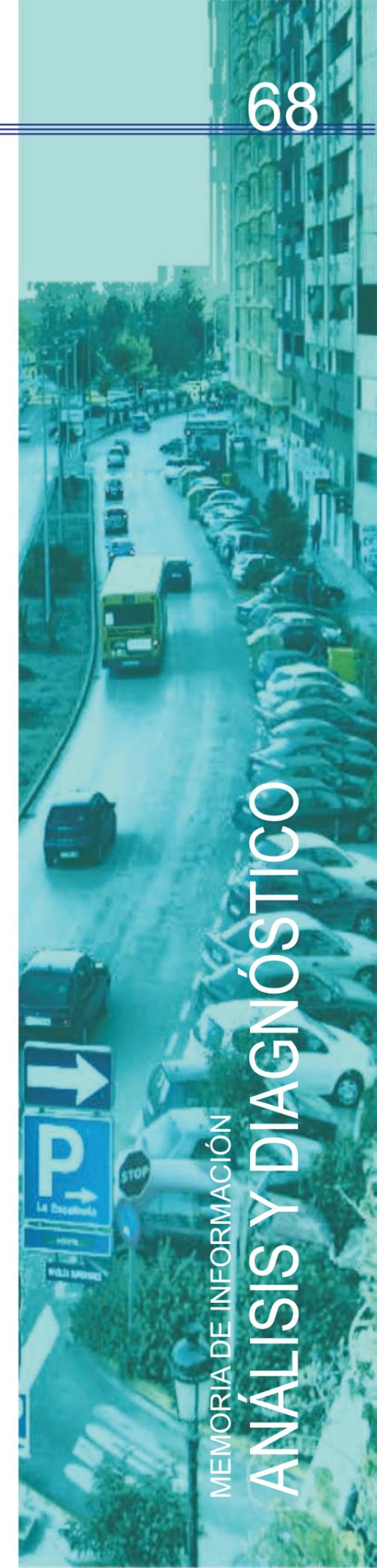
Siguiendo el conteo nocturno, se han contabilizado algunos huecos en la Zona 3, en el eje Virgen del Carmen, así como en la Zona 1, donde se dan unas ocupaciones nocturnas del 73% y del 85% respectivamente.

Durante las horas de actividad la ocupación obtenida es superior en la práctica totalidad de las calles a la obtenida, en el aparcamiento nocturno. Esta toma de datos refleja la situación estática de utilización del aparcamiento en viario y de sus resultados únicamente podemos deducir que las demandas son bastante superiores a la oferta disponible, en general un 114% de ocupación de mañana y un 112% de tarde. Es de destacar que los máximos índices de ocupación, en cualquier periodo del día, se dan en el Casco Histórico, lo que parece razonable toda vez que las áreas residenciales han ido creciendo y existe una tendencia a utilizar el automóvil para la mayor parte de las actividades de la vida diaria, entre otras para el acceso al Centro de la ciudad para motivos de consumo, ocio y de trabajo.

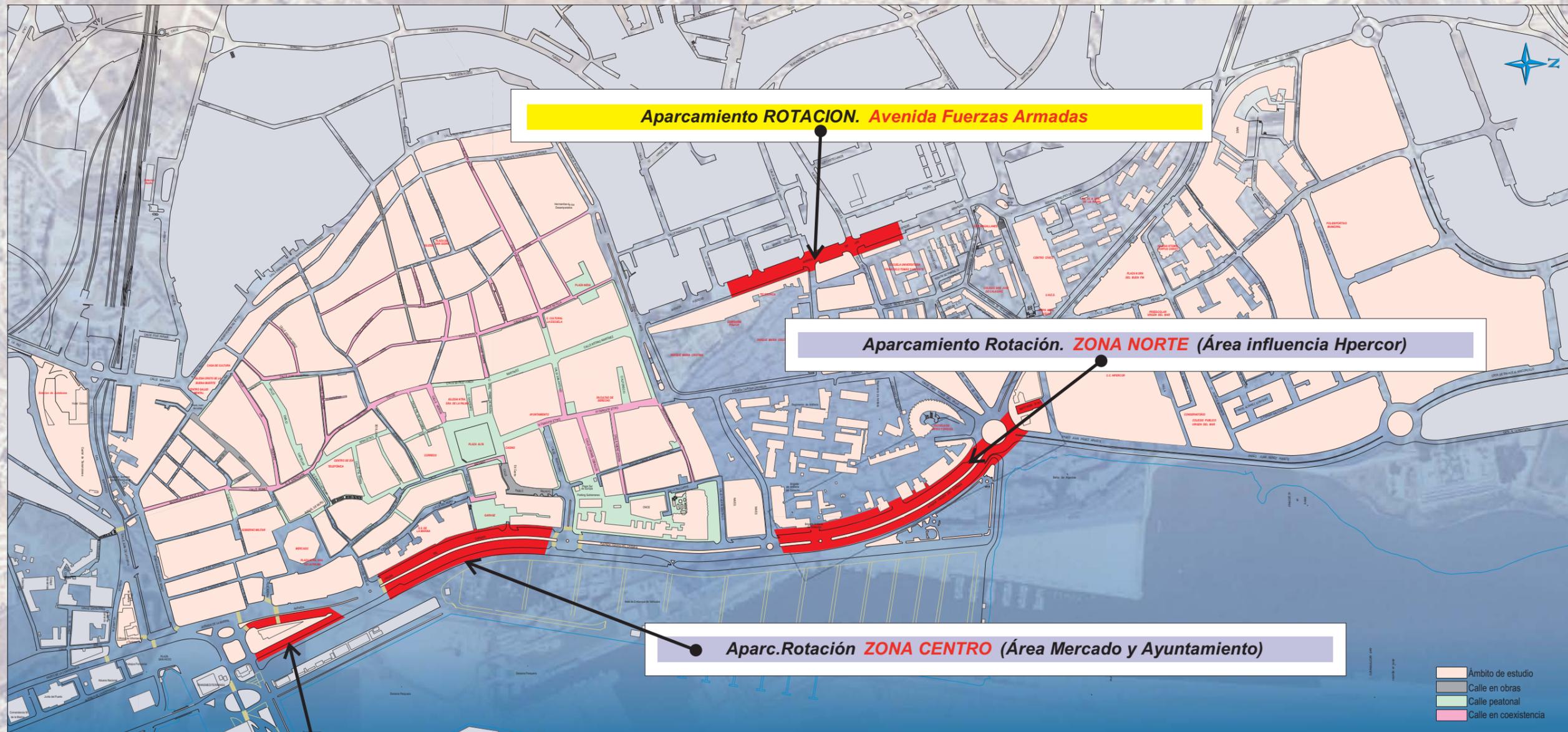
Si comparamos ambos conteos, nocturno y diurno, vemos que en horas de actividad aparcan hasta 550 vehículos más que por la noche, un total de 3.120 vehículos que aparcan por la mañana, frente a los 2570 que lo hacen por las noches. De ellos el 14% lo hacen indebidamente, subidos en la acera y en los encuentros en espacios donde obstruyen a los viandantes y causan inseguridad a los otros usuarios de la vía pública.

Para poder evaluar la importancia de los motivos en la atracción de viajes en automóvil al centro se llevarán a cabo una toma de los vehículos que aparcan en cada plaza de una muestra de 310 plazas situadas en el área más comercial del Centro, en las Avenidas Virgen del Carmen (226) y Fuerzas Armadas (81).

Los datos obtenidos así como los distintos análisis realizados se presentan en las siguientes páginas:



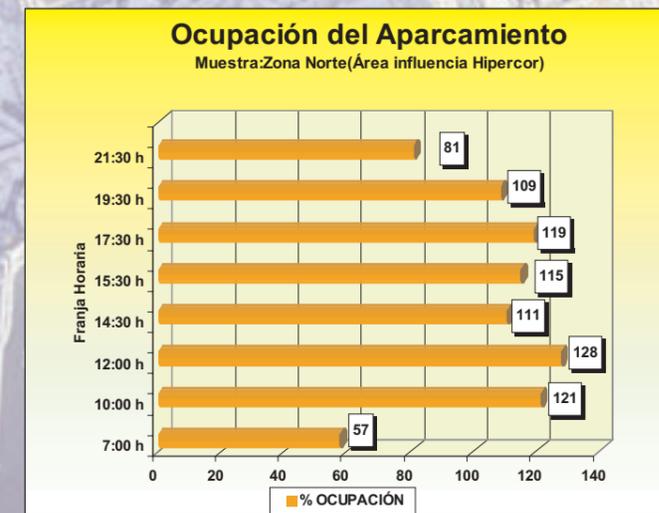
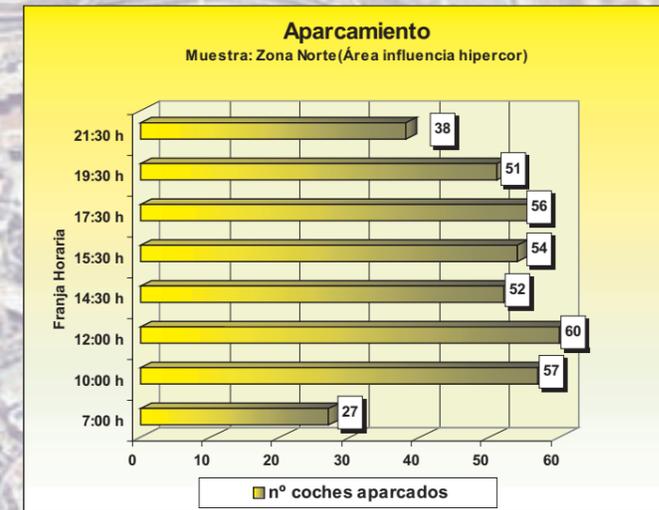
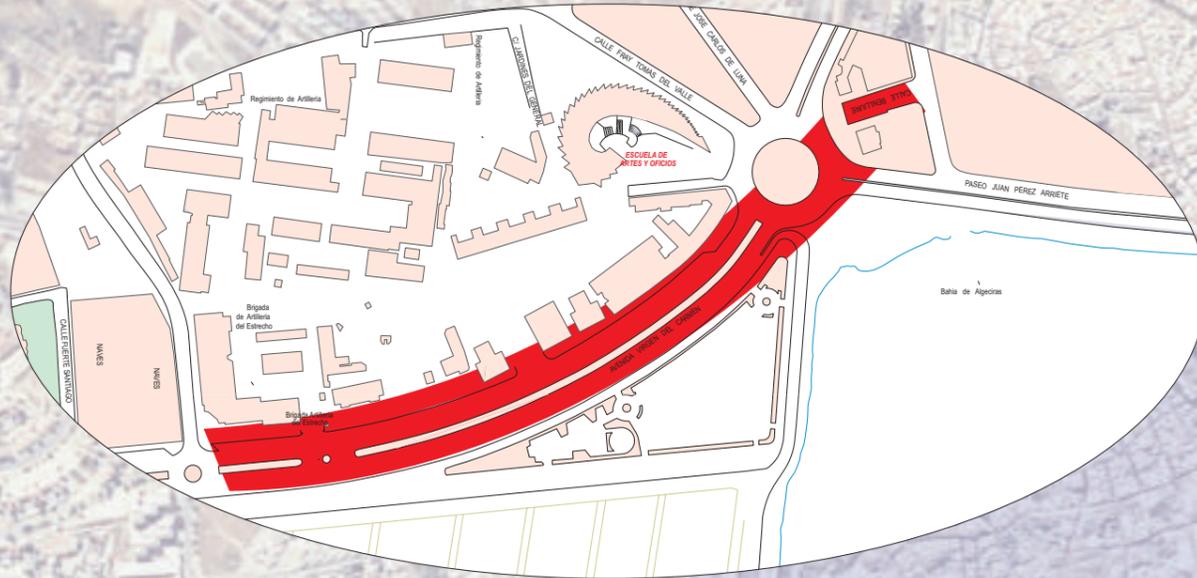
Aparcamiento de Rotación - Zonas de muestreo	Total plazas Muestra
Aparcamiento ROTACION. Avenida Fuerzas Armadas	84



Aparcamiento ZONA SUR (Área influencia mercado y puerto)

Aparcamiento de Rotación - Zonas de muestreo	Total plazas Muestra
Aparcamiento ZONA SUR (Área influencia mercado y puerto)	79
Aparc. Rotación ZONA CENTRO (Área Mercado y Ayuntamiento)	100
Aparcamiento Rotación. ZONA NORTE (Área influencia Hpercor)	47
Apar. ROTACION. Resumen AVDA. VIRGER DEL CAMEN	226

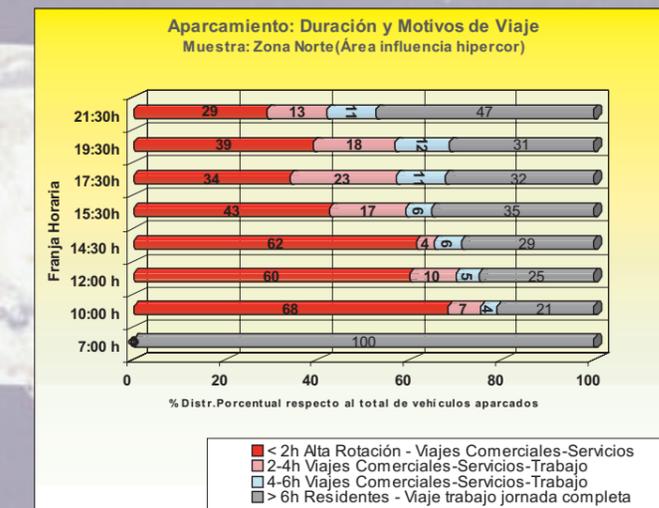
Aparcamiento Rotación. ZONA NORTE (Área influencia Hpercor)



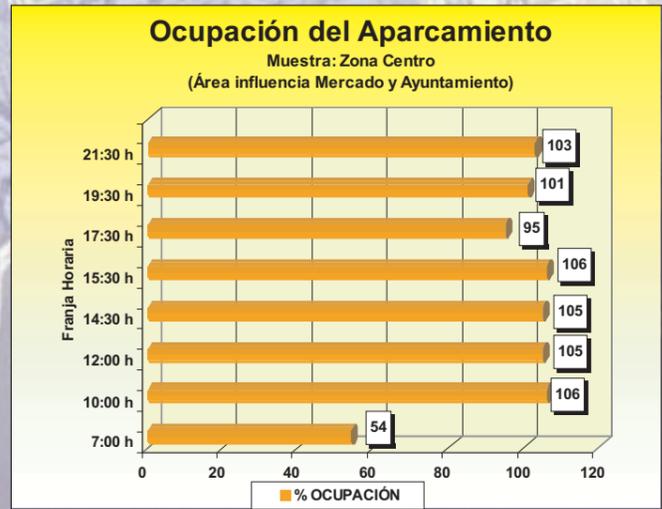
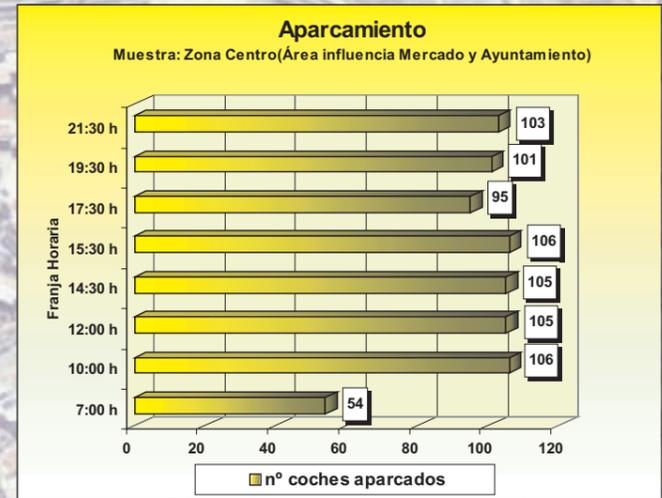
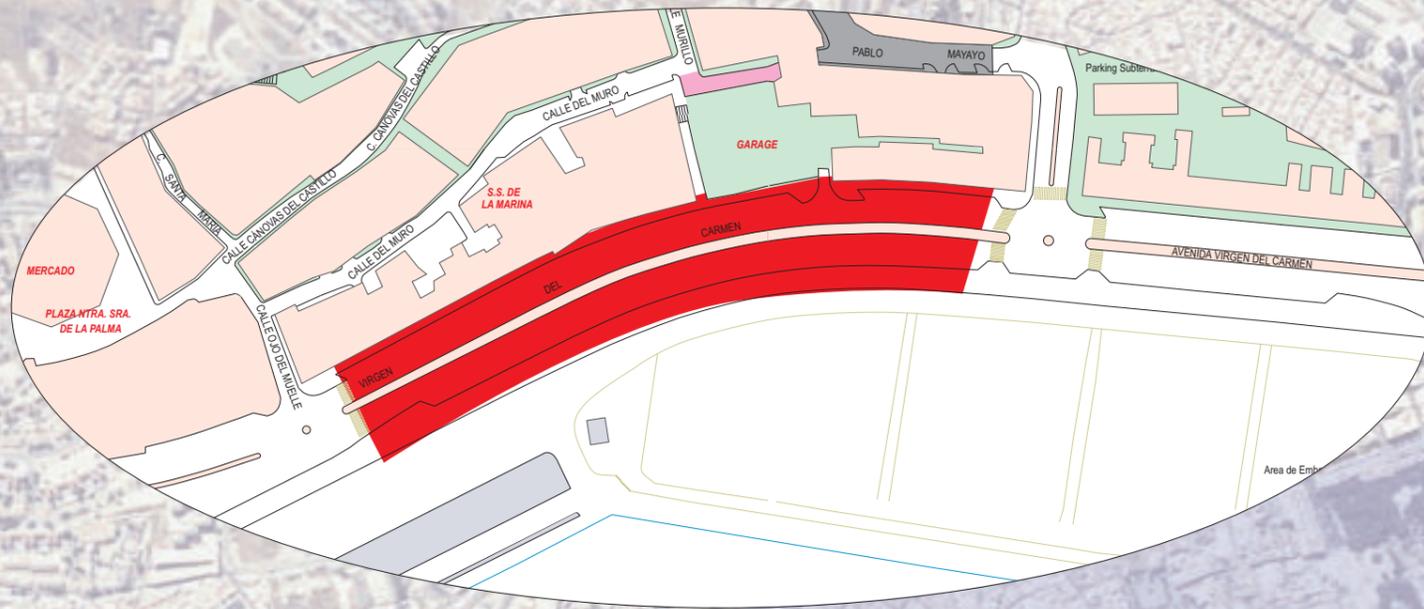
	Aparcamiento Rotación. ZONA NORTE (Área influencia Hpercor)								Distr. porcentual relación Ocupación - duración aparcamiento							
	7:00 h	10:00 h	12:00 h	14:30 h	15:30 h	17:30 h	19:30 h	21:30 h	7:00 h	10:00 h	12:00 h	14:30 h	15:30h	17:30h	19:30h	21:30h
Duración (< 2 h)	0	39	36	32	23	19	20	11	0	68	60	62	43	34	39	29
Duración (2-4 h)	0	4	6	2	9	13	9	5	0	7	10	4	17	23	18	13
Duración (4-6 h)	0	2	3	3	3	6	6	4	0	4	5	6	6	11	12	11
Duración (> 6 h)	27	12	15	15	19	18	16	18	100	21	25	29	35	32	31	47
TOTAL vehículos	27	57	60	52	54	56	51	38	100	100	100	100	100	100	100	100

Plazas de aparcamiento - real disponible en Muestra Zona NORTE - Avda. Avda. Virgen del Carme = 47

DURACION	Aparcamiento Rotación Muestra: ZONA NORTE (Área influencia Hpercor)															
	7:00 h		10:00 h		12:00 h		14:30 h		15:30 h		17:30 h		19:30 h		21:30 h	
	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%
< 2 h	0	0	39	68	36	60	32	62	23	43	19	34	20	39	11	29
2-4 h	0	0	4	7	6	10	2	4	9	17	13	23	9	18	5	13
4-6 h	0	0	2	4	3	5	3	6	3	6	6	11	6	12	4	11
> 6 h	27	100	12	21	15	25	15	29	19	35	18	32	16	31	18	47
TOTAL	27	100	57	100	60	100	52	100	54	100	56	100	51	100	38	100
% OCUPACIÓN	57		121		128		111		115		119		109		81	



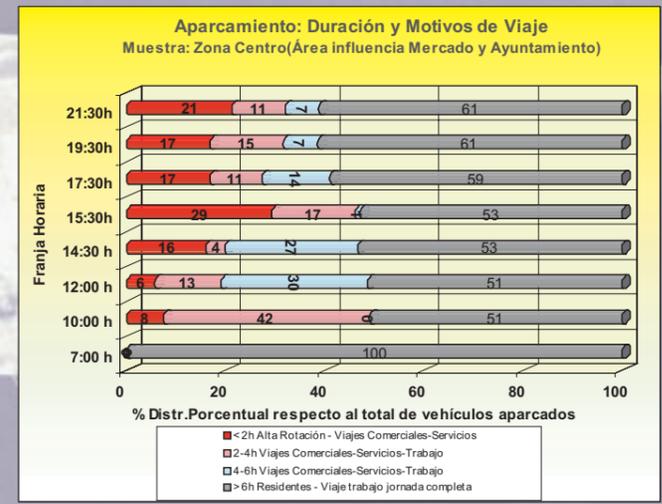
Aparc. Rotación ZONA CENTRO (Área Mercado y Ayuntamiento)



	Aparc. Rotación ZONA CENTRO (Área Mercado y Ayuntamiento)								Distr. porcentual relación Ocupación - duración aparcamiento							
	7:00 h	10:00 h	12:00 h	14:30 h	15:30 h	17:30 h	19:30 h	21:30 h	7:00 h	10:00 h	12:00 h	14:30 h	15:30 h	17:30 h	19:30 h	21:30 h
Duración (< 2 h)	0	8	6	17	31	16	17	22	0	8	6	16	29	17	17	21
Duración (2-4 h)	0	44	14	4	18	10	15	11	0	42	13	4	17	11	15	11
Duración (4-6 h)	0	0	31	28	1	13	7	7	0	0	30	27	1	14	7	7
Duración (> 6 h)	54	54	54	56	56	56	62	63	100	51	51	53	53	59	61	61
TOTAL vehículos	54	106	105	105	106	95	101	103	100	100	100	100	100	100	100	100

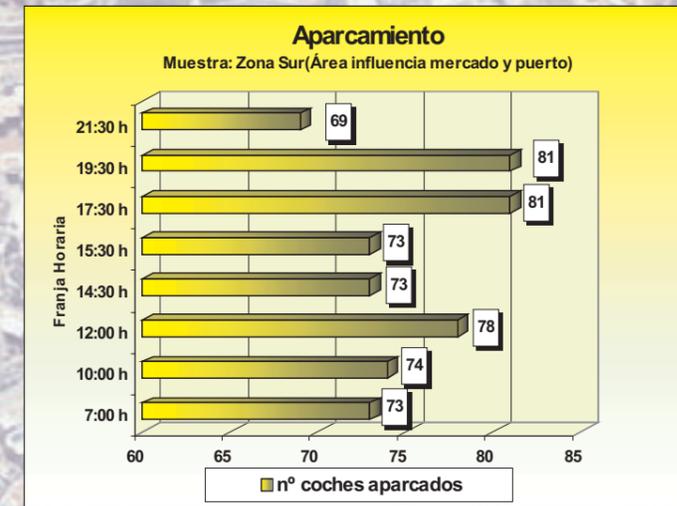
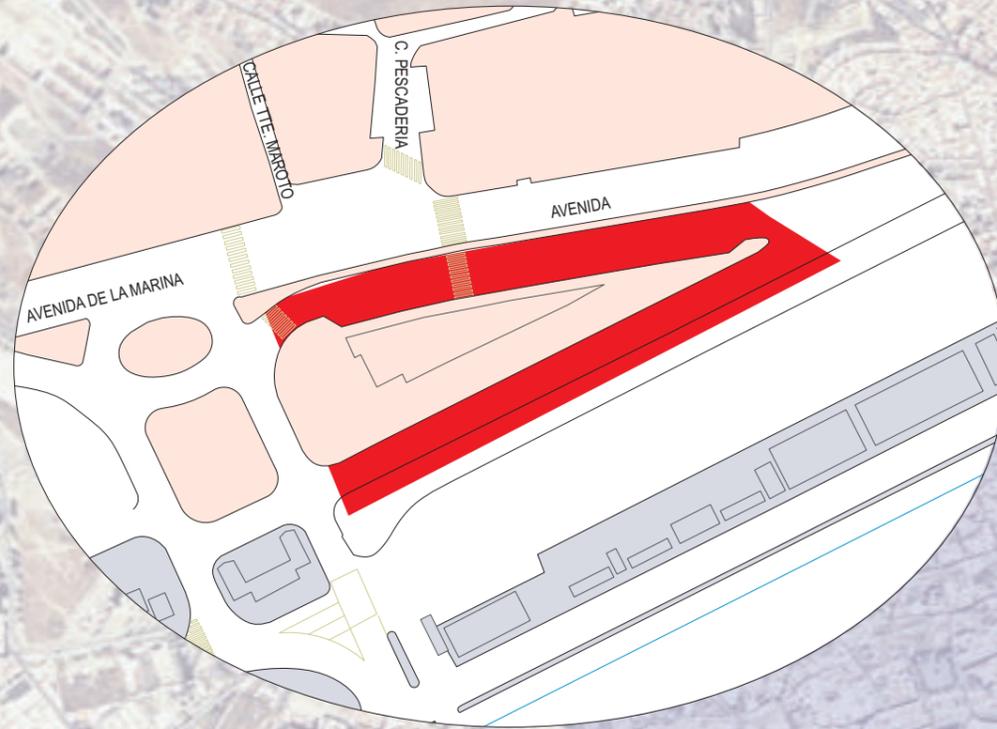
Plazas de aparcamiento - real disponible en Muestra Avda. Zona CENTRO-Avda. Virgen del Carme = 100

DURACION	Aparcamiento Rotación Muestra: ZONA CENTRO (Área influencia Mercado y Ayuntamiento)															
	7:00 h		10:00 h		12:00 h		14:30 h		15:30 h		17:30 h		19:30 h		21:30 h	
	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%
< 2 h	0	0	8	8	6	6	17	16	31	29	16	17	17	17	22	21
2-4 h	0	0	44	42	14	13	4	4	18	17	10	11	15	15	11	11
4-6 h	0	0	0	0	31	30	28	27	1	1	13	14	7	7	7	7
> 6 h	54	100	54	51	54	51	56	53	56	53	56	59	62	61	63	61
TOTAL	54	100	106	100	105	100	105	100	106	100	95	100	101	100	103	100
% OCUPACIÓN	54	106	105	105	106	95	101	103								



Aparcamiento de Rotación: Avda. Virgen del Carmen - Zona CENTRO

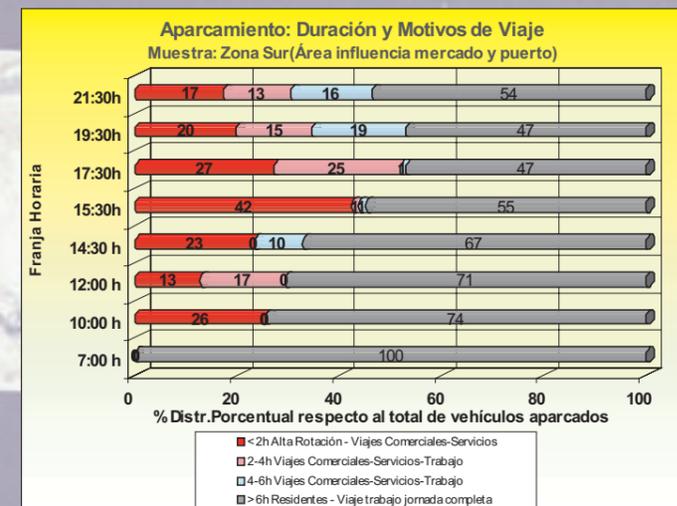
Aparcamiento ZONA SUR (Área influencia mercado y puerto)



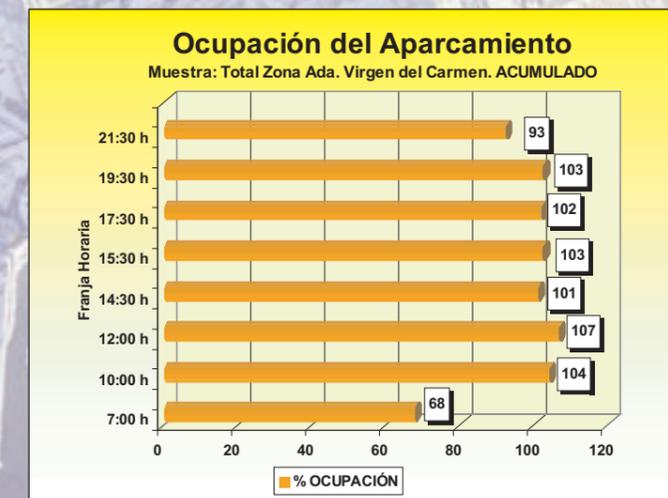
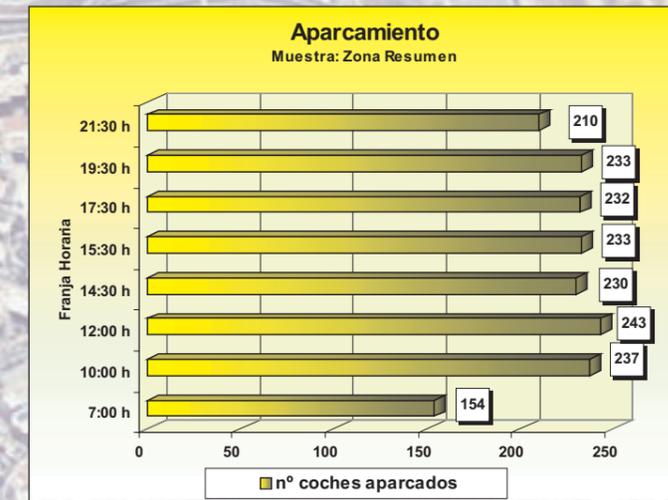
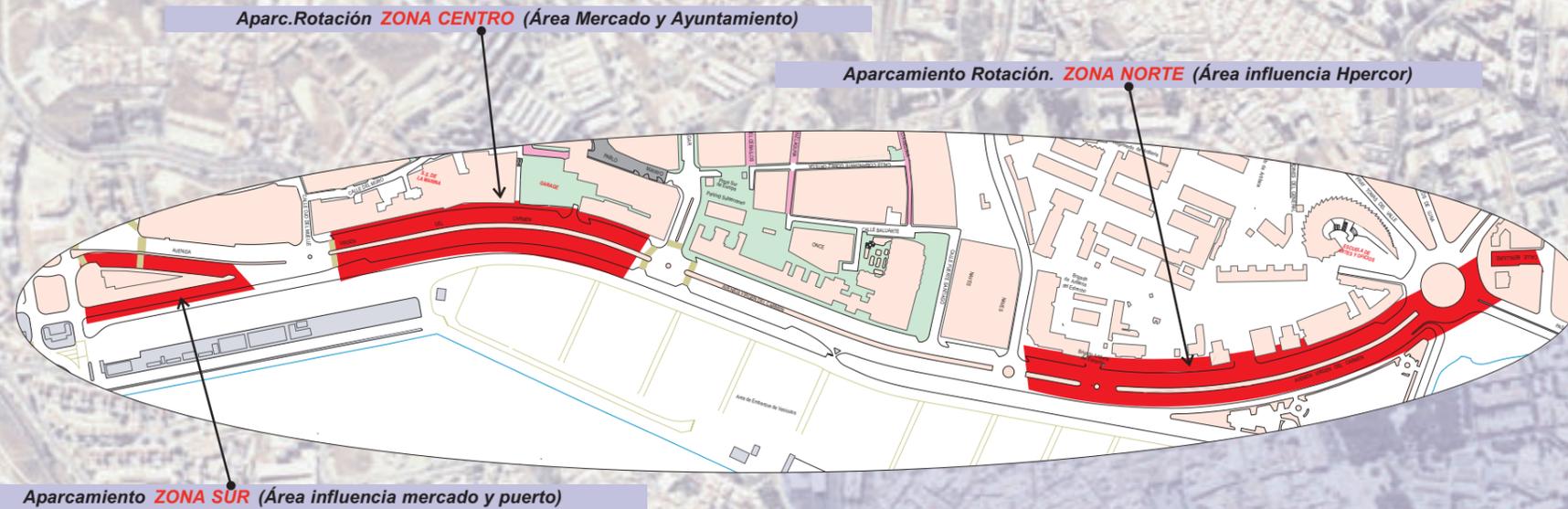
	Aparcam. Rotación ZONA SUR (Área influencia Mercado y Puerto)								Distr. orcentual relación Ocupación - duración aparcamiento							
	7:00 h	10:00 h	12:00 h	14:30 h	15:30 h	17:30 h	19:30 h	21:30 h	7:00 h	10:00 h	12:00 h	14:30 h	15:30h	17:30h	19:30h	21:30h
Duración (< 2 h)	0	19	10	17	31	22	16	12	0	26	13	23	42	27	20	17
Duración (2-4 h)	0	0	13	0	1	20	12	9	0	0	17	0	1	25	15	13
Duración (4-6 h)	0	0	0	7	1	1	15	11	0	0	0	10	1	1	19	16
Duración (> 6 h)	73	55	55	49	40	38	38	37	100	74	71	67	55	47	47	54
TOTAL vehículos	73	74	78	73	73	81	81	69	100	100	100	100	100	100	100	100

Plazas de aparcamiento - real disponible en Muestra Avda. Zona SUR-Avda. Virgen del Carme = 79

DURACION	Aparcamiento Rotación Muestra: ZONA SUR (Área influencia Mercado y Puerto)															
	7:00 h		10:00 h		12:00 h		14:30 h		15:30 h		17:30 h		19:30 h		21:30 h	
	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%
< 2 h	0	0	19	26	10	13	17	23	31	42	22	27	16	20	12	17
2-4 h	0	0	0	0	13	17	0	0	1	1	20	25	12	15	9	13
4-6 h	0	0	0	0	0	0	7	10	1	1	1	1	15	19	11	16
> 6 h	73	100	55	74	55	71	49	67	40	55	38	47	38	47	37	54
TOTAL	73	100	74	100	78	100	73	100	73	100	81	100	81	100	69	100
% OCUPACIÓN	92		94		99		92		92		103		103		87	



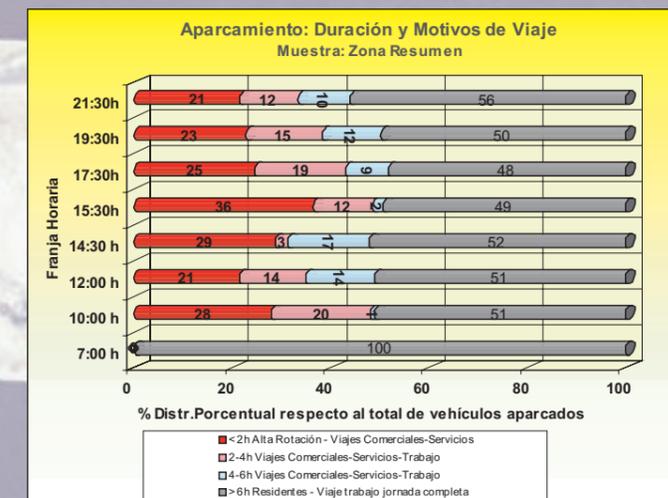
Aparcamiento de Rotación - Zonas de muestreo	Total plazas Muestra
Aparcamiento ZONA SUR (Área influencia mercado y puerto)	79
Aparc.Rotación ZONA CENTRO (Área Mercado y Ayuntamiento)	100
Aparcamiento Rotación. ZONA NORTE (Área influencia Hpercor)	47
Apar. ROTACION. Resumen AVDA. VIRGER DEL CAMEN	226



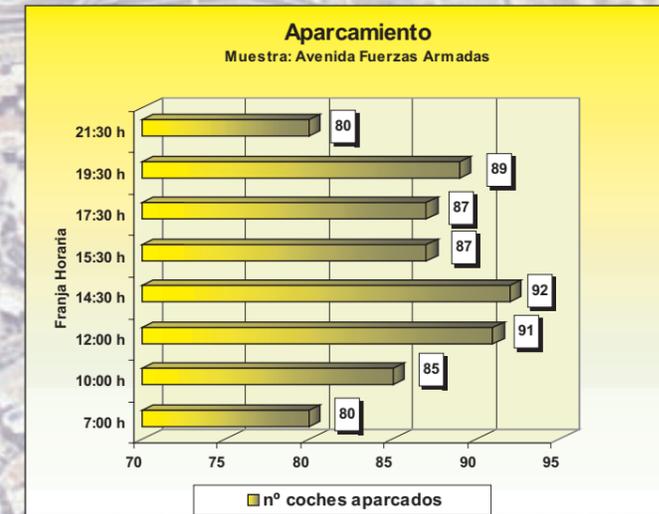
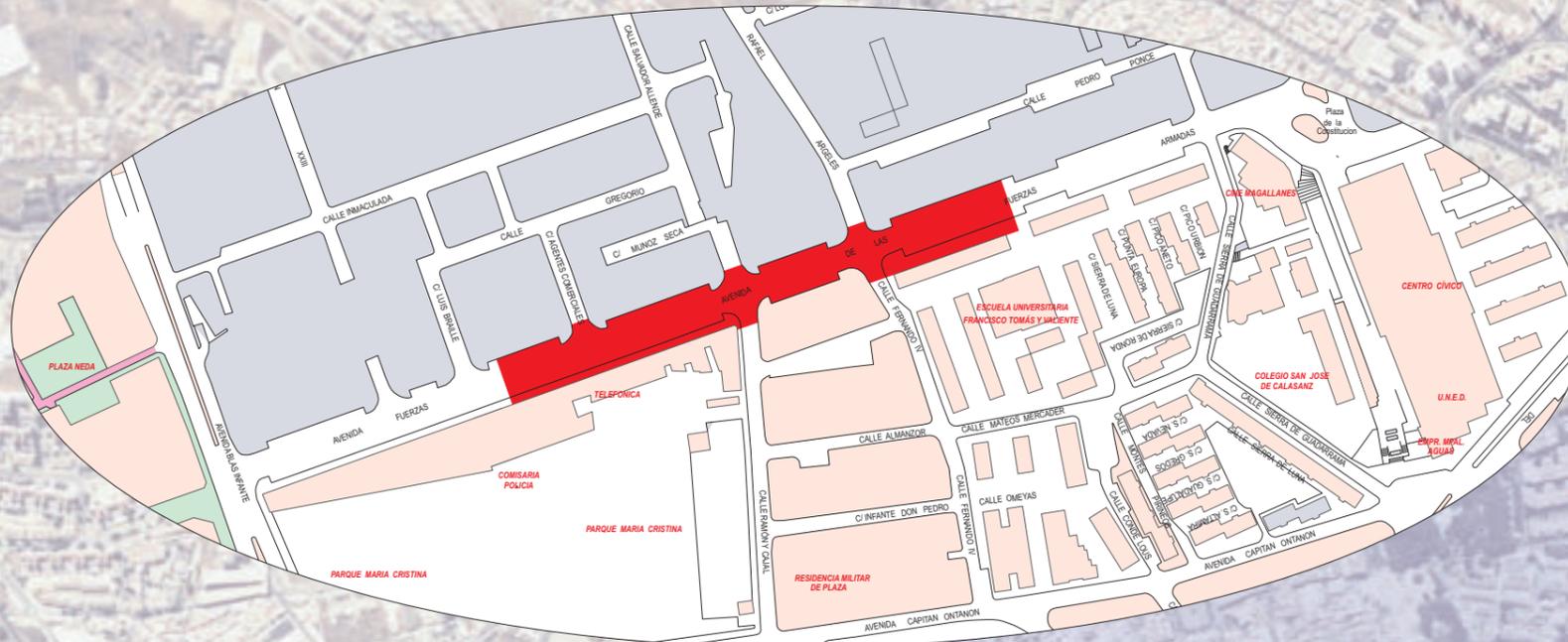
	Aparcam. ROTACION. Resumen - AVDA. VIRGER DEL CAMEN								Distr. porcentual relación Ocupación - duración aparcamiento							
	7:00 h	10:00 h	12:00 h	14:30 h	15:30 h	17:30 h	19:30 h	21:30 h	7:00 h	10:00 h	12:00 h	14:30 h	15:30h	17:30h	19:30h	21:30h
Duración (< 2 h)	0	66	52	66	85	57	53	45	0	28	21	29	36	25	23	21
Duración (2-4 h)	0	48	33	6	28	43	36	25	0	20	14	3	12	19	15	12
Duración (4-6 h)	0	2	34	38	5	20	28	22	0	1	14	17	2	9	12	10
Duración (> 6 h)	154	121	124	120	115	112	116	118	100	51	51	52	49	48	50	56
TOTAL vehículos	154	237	243	230	233	232	233	210	100	100	100	100	100	100	100	100

Plazas de aparcamiento - real disponible en Muestra Avda. Avda. Virgen del Carme = 226

DURACION	Aparcamiento Rotación Muestra: Resumen AVDA. VIRGER DEL CAMEN															
	7:00 h		10:00 h		12:00 h		14:30 h		15:30 h		17:30 h		19:30 h		21:30 h	
	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%
< 2 h	0	0	66	28	52	21	66	29	85	36	57	25	53	23	45	21
2-4 h	0	0	48	20	33	14	6	3	28	12	43	19	36	15	25	12
4-6 h	0	0	2	1	34	14	38	17	5	2	20	9	28	12	22	10
> 6 h	154	100	121	51	124	51	120	52	115	49	112	48	116	50	118	56
TOTAL	154	100	237	100	243	100	230	100	233	100	232	100	233	100	210	100
% OCUPACIÓN	68		104		107		101		103		102		103		93	



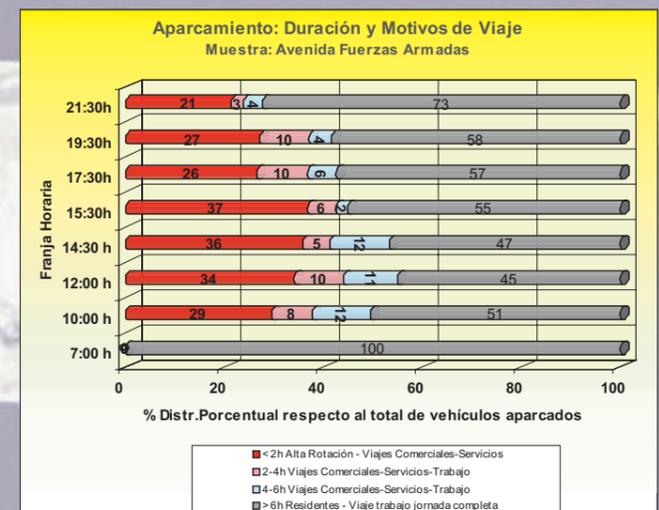
Aparcamiento ROTACION. Avenida Fuerzas Armadas



	Aparcamiento ROTACION. Avenida Fuerzas Armadas								Distr. porcentual relación Ocupación - duración aparcamiento							
	7:00 h	10:00 h	12:00 h	14:30 h	15:30 h	17:30 h	19:30 h	21:30 h	7:00 h	10:00 h	12:00 h	14:30 h	15:30 h	17:30 h	19:30 h	21:30 h
Duración (< 2 h)	0	25	31	33	32	23	24	17	0	29	34	36	37	26	27	21
Duración (2-4 h)	0	7	9	5	5	9	9	2	0	8	10	5	6	10	10	3
Duración (4-6 h)	0	10	10	11	2	5	4	3	0	12	11	12	2	6	4	4
Duración (> 6 h)	80	43	41	43	48	50	52	58	100	51	45	47	55	57	58	73
TOTAL vehículos	80	85	91	92	87	87	89	80	100	100	100	100	100	100	100	100

Plazas de aparcamiento - real disponible en Muestra Avda. Fuerzas Armadas = 84

DURACIÓN	Aparcamiento Rotación Muestra: Avenida Fuerzas Armadas															
	7:00 h		10:00 h		12:00 h		14:30 h		15:30 h		17:30 h		19:30 h		21:30 h	
	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%
< 2 h	0	0	25	29	31	34	33	36	32	37	23	26	24	27	17	21
2-4 h	0	0	7	8	9	10	5	5	5	6	9	10	9	10	2	3
4-6 h	0	0	10	12	10	11	11	12	2	2	5	6	4	4	3	4
> 6 h	80	100	43	51	41	45	43	47	48	55	50	57	52	58	58	73
TOTAL	80	100	85	100	91	100	92	100	87	100	87	100	89	100	80	100
% OCUPACIÓN	95		101		108		110		104		104		106		95	



6.3.2. Inventario Dinámico de Aparcamiento.

Con este tipo de estudios analizamos la variación de utilización de las plazas de aparcamiento por distintos vehículos obteniendo sus tiempos de estancia. Nos relaciona, para cada tramo concreto de calle o área analizada, la ocupación y duración del estacionamiento con la movilidad generada por sí misma.

El estudio de Rotación de las Plazas de aparcamiento se ha realizado sobre una muestra de plazas importante, que incluye casi el 50% de las disponibles en el eje Virgen del Carmen (en el tramo incluido en la zona de estudio) analizadas en tres tramos distintos, y una muestra de la Avda. Fuerzas Armadas.

Los datos obtenidos permiten, una vez explotados, obtener todo tipo de **estándares de ocupación**, *duración del aparcamiento* y por tanto su *relación con el motivo del viaje*, pertenencia de vehículos a residentes o visitantes y otros aspectos que caracterizan el aparcamiento actual en la vía pública, como las dobles filas y aparcamientos indebidos, operaciones de carga/descarga, ...

Para poder evaluar la importancia de estos motivos en la atracción de viajes en automóvil al centro urbano de Algeciras se ha llevado a cabo una toma de matrículas de los vehículos que aparcan en cada plaza de una muestra total de 310 plazas situadas en el área más comercial del Centro.

Las tomas de datos se extendieron a todo un día laborable completo, durante mañana y tarde de un miércoles y la madrugada y mañana de un jueves. Con el seguimiento de matrículas cada dos horas, nos ha permitido obtener todos los aspectos relativos a la duración del aparcamiento y así poder relacionar éste con los posibles motivos de viaje. La comparación con la toma de matrículas nocturna nos ayuda a obtener, así mismo, el **número de plazas ocupadas por los residentes**, y también de **disponibilidad de oferta para visitantes** que existe a primeras horas de la mañana y su **posterior evolución**.

Los datos se tomaron en dos días consecutivos, una el miércoles, desde primera hora de la mañana, durante toda la tarde hasta altas horas de la madrugada del jueves, para obtener el dato de los vehículos de residentes, y se continuó hasta final de la mañana, para ver la oferta de plazas que va quedando según van abandonando la zona los residentes y su ocupación en el momento de mayor utilización o

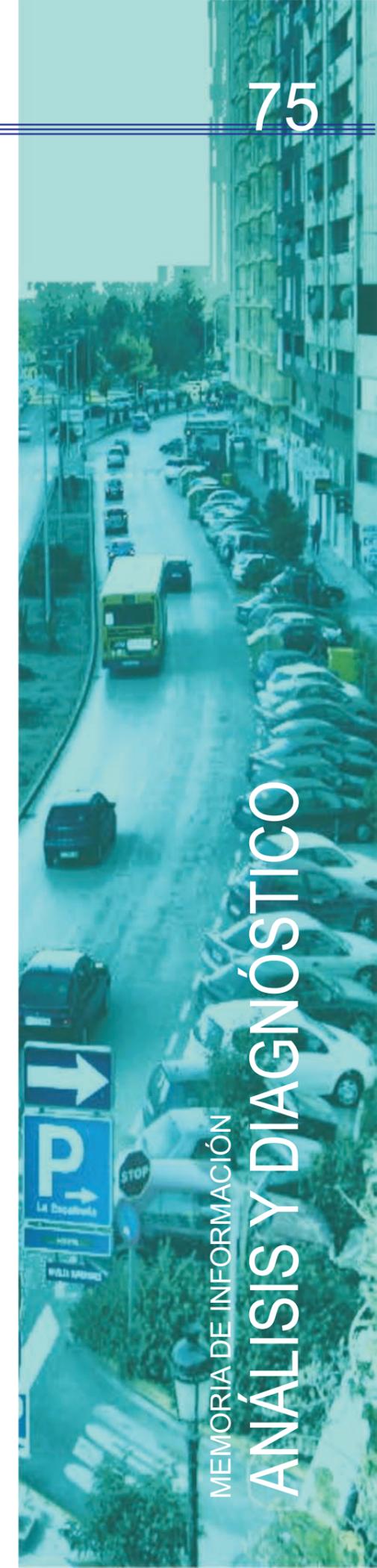
de mayor actividad comercial y de servicios de un día laboral estándar.

Los resultados, discretizados para cada zona de análisis, se han graficado en las páginas anteriores. Del análisis de esos resultados se pueden realizar las siguientes consideraciones:

- ▶ Las mayores demandas de aparcamiento se obtienen en el periodo entre las 10 y las 12 horas de la mañana, con ocupaciones superiores al 104%, en Avda. del Carmen. En Fuerzas Armadas la mayor ocupación también se da durante la mañana, un poco más tarde, entre las 12 h. y las 14,30, donde se alcanzan los 108% y 110% de ocupación. En ambos casos, a las 10 de la mañana ya hay sobre ocupación un 104% en Virgen del Carmen y un 101% en Fuerzas Armadas.
- ▶ Por las tardes las demandas son algo menores, aunque también hay sobreocupación a lo largo de toda la tarde, con índices siempre superiores al 100%, tres o cuatro puntos más en cualquier momento. Entre las 19 y 20 horas, se alcanza un pico en Avda. Fuerzas Armadas con un valor de 106%, momento a partir del cual empiezan a encontrarse huecos de aparcamiento en las zonas más comercial del centro.
- ▶ Los resultados más bajos se obtienen a las 21,30 horas, en torno al 93-95% de ocupación en ambas muestras.
- ▶ A altas horas de la madrugada, cuando previsiblemente solo aparcan los residentes, las demandas dejan libre un 32% de las plazas disponibles en el área de la muestra correspondiente a Virgen del Carmen, obteniendo un resultado dispar en las zonas de muestreo en que se ha dividido esta avenida, siendo del 92% en la zona Sur, y bajando en torno al 55% tanto en la Zona Centro como en la Zona Norte, lo que nos indica una menor influencia del aparcamiento para residentes en las zonas de influencia del Ayuntamiento y del Hipercor, aunque hay que tener en cuenta la presencia del aparcamiento Llano Amarillo, que es zona de influencia directa, y el residente posiblemente deje allí el coche aparcado en horario nocturno, toda vez que quizás al llegar por la tarde no encuentre plazas libres en la propia avenida para aparcar su coche y opte por dejarlo en la zona del aparcamiento, ya que es de libre acceso y gratuito

por la noche.

- ▶ El número total de vehículos en conteo anterior a las 7 h. de la mañana, es de 154 de un total de 226 plazas disponibles, en las tres zonas de la Avda. Virgen del Carmen, quedando 72 huecos disponibles, si este índice lo extrapolamos a toda la Avenida obtendríamos un total de unos 158 huecos en total (en el estudio del aparcamiento estático obteníamos 132 huecos) en el caso más desfavorable, pero si consideramos los 376 que aparcan por la noche en el aparcamiento de Llano Amarillo, obtendríamos un déficit bastante elevado de plazas de aparcamiento para residentes, en torno a 230 plazas, considerando una media de los huecos en ambos conteos, en la zona de influencia directa de la Avda. Virgen del Carmen, desde la Glorieta de Hipercor hasta el acceso al puerto en Avda. de la Marina.
- ▶ La ocupación de residentes en Avda. de las Fuerzas Armadas es mayor, ascendiendo a un total del 95% para la muestra analizada, el total de plazas libres es de 4 de un total de 84 plazas disponibles. En el estudio del aparcamiento estático obteníamos en esta avenida (desde Blas Infante hasta Sierra de Guadarrama) un total de 227 plazas disponibles, estando ocupadas 223 y quedando únicamente cuatro huecos, que nos indica una ocupación superior al 98.
- ▶ Las plazas utilizadas por residentes a primeras horas de la mañana, el 51% del total en ambas zonas, baja al 45% en Fuerzas Armadas a las 12 de la mañana y a partir de aquí aumenta el índice de ocupación del aparcamiento de larga duración, > a 6 h., hasta las 21,30, donde se da el máximo con un 73%. En Virgen del Carmen durante todo el día se mantiene la ocupación de "baja rotación" en torno al 50%, con un máximo del 56% a las 21,30 y un mínimo de 48% a las 17,30 h. siempre en porcentajes referidos al 100% de vehículos que en el momento del conteo se encuentran estacionados en área de muestreo.
- ▶ El número de vehículos que aparcan con duraciones de "alta rotación", menor de 2 horas, se mantiene, en todo momento y para ambas zonas, superior al 21%. Los máximos en ambos casos se dan entre las 14 horas y las 16 en "horas de comer" y a costa de las plazas de media duración, ya que las de larga duración se mantienen, e



incluso suben en este mismo periodo horario.

- ▶ En horario comercial de mañana se dan porcentajes mayores de alta rotación en Fuerzas Armadas, del orden al 34% del total de vehículos estacionados en torno a las 12 h., mientras que en Avda. Virgen del Carmen, es del 21% a esta hora y algo mayor a primera hora del comercio, a las 10h. donde alcanza el 28%.
- ▶ Por la tarde estos porcentajes se mantienen para ambas zonas, en torno al 25%, siendo siempre algo mayor en Fuerzas Armadas, 26-27%, que en Avda. del Carmen, que baja algún punto respecto al índice de ocupación de aparcamiento de alta rotación, en torno al 25-23%.manteniéndose estos índices todo el horario comercial de tarde.
- ▶ Las duraciones medias de estacionamiento, entre 2 horas y 6 horas, donde se mezclan viajes comerciales y de ocio, con viajes de trabajo de media jornada, se producen en igual proporción tanto por la mañana como por la tarde. Oscila entre el 21 y el 28% de los vehículos aparcados en Avda. Virgen del Carmen y los 7% y los 21% de los aparcados en Fuerzas Armadas. La mayor demanda de aparcamiento por motivo trabajo, de media jornada, se genera en torno a las 12 h., en horario de mañana, y a las 17,30 h., en horario de tarde, en ambas zonas de estudio siendo mínimas estas demandas en torno al medio día, entre las 14,30 y las 15,30 h. y a primeras horas de la mañana y últimas de la tarde-noche. Esta tipología de demanda de estacionamiento suele coincidir con los mayores niveles de ocupación del espacio viario público por estacionamiento de vehículos, o lo que es igual, con los mayores índices de vehículos estacionados de forma indebida.

En resumen el estacionamiento en vía pública en las muestra analizadas se caracteriza por la escasa oferta destinada a “alta rotación”, estando siempre más del 50% de las plazas disponibles en vía pública ocupadas por residentes en cualquier momento del día. Si a estos niveles de ocupación de residentes añadimos la ocupación generada por los estacionamientos de media duración, nos queda una mínima oferta para las demandas de aparcamiento de alta rotación (duración menor a 2h.), que oscila entre el 21-34% del total de la oferta de plazas en vía pública, lo es claramente insuficiente para responder satisfactoriamente a la necesidades de los usuarios del Centro.



6.4. Sobre el modelo de movilidad:

En general, se observa como la inercia de la gestión de los problemas habituales ha precedido una necesaria visión a medio plazo, lo que ha condicionado la consolidación de un modelo gradual hacia la prioridad al automóvil, aspecto que, por otra parte, continua siendo deficitario.

El modelo híbrido de la movilidad actual, a caballo entre un sistema longitudinal, propio de ciudades en costa y radial típico de los desarrollos fuertemente nucleados, en este caso desde el puerto, han conformado el patrón de asentamiento de Algeciras, es por tanto, base de la estructura de la red viaria. Este sistema tiene sentido originalmente cuando la demanda de desplazamientos no excede la capacidad de la red viaria, pero actualmente entra en conflicto a tres niveles:

- Con el incremento de la demanda de viajes motorizados,
- Con la superposición de modos de transporte sobre una misma red viaria y
- Con la superposición de viajes de largo y corto recorrido sobre un sistema de modo indiferenciado.

En Algeciras prevalece un modelo de movilidad motorizada basado en el uso del automóvil, principal responsable del deterioro del medio urbano. Las causas responden a una utilización muy poco eficiente de los recursos disponibles, tanto desde la distribución del espacio físico para la movilidad en sus diferentes escalas, como desde el punto de vista energético.

El alto uso del automóvil en Algeciras no es compatible con un modelo de transporte sostenible, ya que compromete la calidad de vida de toda la ciudad. Este modelo de accesibilidad produce un consumo energético cada vez más difícil de soportar y mantener por la economía y la sociedad del progreso y la sostenibilidad. En resumen podemos afirmar que un sistema de transportes basado en la movilidad motorizada privada es contrario a cualquier pauta de calidad en el espacio urbano.

Al mismo tiempo, el aumento indiscriminado de la

utilización del automóvil provoca el colapso de las infraestructuras, y cuando esto ocurre los conductores tienden a una ocupación total del espacio urbano: invaden aceras, aparcan en doble fila, aumentan la velocidad de circulación al máximo cuando les es posible. Esta ocupación supone una gran incomodidad para los demás ciudadanos que se ven obligados en sus paseos o desplazamientos peatonales a sortear vehículos constantemente. Aún peor, de esta forma, hacen del medio urbano un lugar muy peligroso para circular andando y muy incómodo para simplemente estar.

6.5. Existe un desequilibrio funcional entre los viajes realizados en transporte público y en transporte privado:

Los datos elaborados en el estudio confirman que aunque solo el 23,1 % de la población usa el coche en sus desplazamientos, y solo un 3,3% utiliza el autobús para sus viajes habituales, el impacto ejercido sobre la calidad de la red viaria y los espacios públicos es abrumador.

Este desequilibrio obliga a la necesaria mejora de la calidad de los desplazamientos de los ciudadanos "cautivos" del transporte privado, como factor básico para ir transformando los hábitos del ciudadano, y evitar la utilización del vehículo privado en los viajes habituales.

Aumentar la accesibilidad interna y externa de Algeciras y, simultáneamente, mejorar la calidad del medio urbano, dependerá en gran parte de establecer medidas que puedan modificar la actual estructura de viajes hacia una mayor participación del transporte colectivo.

Las causas principales de este desequilibrio serían:

- La jerarquía motorizada esta invertida a favor del automóvil, y finaliza en áreas de alta vulnerabilidad con niveles primarios de circulación motorizada que asumen funciones de carga de tráfico, donde deberían plantearse calles de barrio en coexistencia o por lo menos con prioridad peatonal. Especialmente en las zonas del puerto y en el frente del mar, tanto la carga de tráfico en movimientos como la presión de aparcamientos es excesiva y, por tanto ineficaz.
- No se reconocen, y por tanto no se tratan con estrategias diferenciadas, las diferentes demandas de viajes, que en la practica se mezclan totalmente...es necesario crear circuitos con estrategias diferenciadas que separen los tráficos en transito de los tráficos de destino.
- La política de transferencia modales es incorrecta, ya que solo esta dirigida al trasvase automóvil-peatón y no existe una versión para el automóvil-TPC.
- Los niveles de movilidad sostenible en los barrios son inexistentes. Simplemente complementan la red primaria en su componente funcional sin presentar redes propias adecuadas a la función estancial de un barrio o de un vecindario, solo algunos nuevos barrios recogen directrices de diseño orientadas a jerarquizar las demandas de tráfico, pero los barrios viejos de la ciudad no están sometidos a ningún proceso de refuncionalización.
- El concepto de la intermodalidad esta equivocada a favor de los modos "no sostenibles del sistema de transportes, solo incluye el intercambio automóvil privado en zonas excesivamente internas, como el mercado y el entorno de grandes centros comerciales, donde los criterios de actuación son evidentes concediendo las prioridades a los modos no motorizados. Es preciso aplicar principios de separación de modos más contundentes que induzcan discriminación positiva hacia los modos verdes.



6.6. Sobre la ausencia de jerarquía del sistema viario de la ciudad:

La necesaria jerarquía para organizar los movimientos motorizados se ha venido traduciendo, y de hecho se sigue traduciendo, en un obsesivo proceso de cerrar cada vez más los niveles superiores sobre las áreas centrales, cuando el proceso debería ser el contrario. Un ejemplo, lo constituya la política de aparcamientos, cada vez más comprimida sobre las zonas centrales objeto de nuevos proyectos, Llano Amarillo y calles perimetrales de las áreas centrales.

Esta presión creciente, tanto del viario primario, como del sistema de aparcamiento sobre las áreas de centralidad está constriñendo la capacidad de configuración de un área de centralidad cómoda y con posibilidades de desarrollo a medio y largo plazo, y se está produciendo un efecto “desbordamiento” de actividades sobre lo que “Goudappel” reconocía como recintos de actividad económica (en cierto modo precursores de los centros comerciales abiertos) en su libro “Stad and ruimte”. De hecho, algunas funciones de centralidad ya han rebasado la línea demasiado cercana de los aparcamientos de disuasión implantados en los últimos años, incluso en los de desarrollo actual.

El modelo de conexión longitudinal sobre una estructura reciente radial concéntrica, base histórica del patrón viario de Algeciras, ha sido leído y traducido de un modo excesivamente homogéneo, con pocos niveles en su diferenciación. Aunque la concepción perimetral de los distribuidores externos, Avda. de Agustín Balsamo, San Bernardo, Ruiz Zorrilla (y todo su rama de alternativas de baja capacidad) Carretera Cadiz-Málaga, Avda Ramon Puyol, Virgen del Carmen, Avda Principes de España, es correcta en su relación para la movilidad motorizada en general como resultado de la necesidad de completar las conexiones entre viarios territoriales, la proyección hacia los distribuidores interiores debe ser analizada más cuidadosamente, evitando inducir movimientos de tránsito en zonas de potencialidad residencial, como la Avda de las Fuerzas Armadas, Capitan Ontañón y la misma Avda Virgen del Carmen.

Los anillos originales, aunque se reproducen formal-

mente como consecuencia del desarrollo histórico y los sucesivos ensanches, deben ser traducidos en sus “capas” interiores a piezas independientes de “entrada y salida”. Un ejemplo evidente lo constituye la asignación de un nivel homogéneo para los tramos superiores del viario formado por Blas Infante, Rafael Argueles y, sobre todo la Avda Virgen del Carmen. Ni poseen las mismas cualidades como pieza viaria, ni discurren por ámbitos de características similares, ni creemos que deban desempeñar las mismas funciones en la estructura viaria.

Las características de cada tramo en sus diferentes aproximaciones al centro, deben ser analizadas por separado y encajadas en las estructuras de accesibilidad de cada ámbito urbano por separado: Las posibles conexiones entre ellas deben pertenecer a un nivel inferior en la jerarquía. Es más importante completar anillos de accesibilidad como los tramos superiores de Ctera de Cadiz con la Avda de la Cañá, Cid Campeador, y otras similares, antes que continuar con la visión centrípeta de la movilidad motorizada.

En general esta inercia está provocando la concentración de excesivos tráficos de agitación en zonas de alta vulnerabilidad, particularmente la c/ Blas Infante, Avda de la Marina y Virgen del Carmen, que aparecen en el catálogo de intensidades motorizadas en los primeros rangos de las zonas históricas.

Igual debe suceder con los tramos radiales que deben asumir funciones y características diferentes según discurren por diferentes tramos de centralidad urbana, cuando en el modelo actual la carga inducida y, naturalmente, obtenida es de las más altas del reparto total urbano. En esta situación se encuentra la pieza constituida precisamente por el ámbito de este estudio.

Evidentemente, según se ha justificado con los muestreos detallados en el trabajo de campo realizado para el estudio, la zona más afectada es el eje Virgen del Carmen-La Marina que soporta tráficos motorizados de paso absolutamente desproporcionados.

Estos movimientos tangenciales de largo recorrido, que producen aproximaciones desde zonas de entrada diferentes a los destinos solo generan cir-

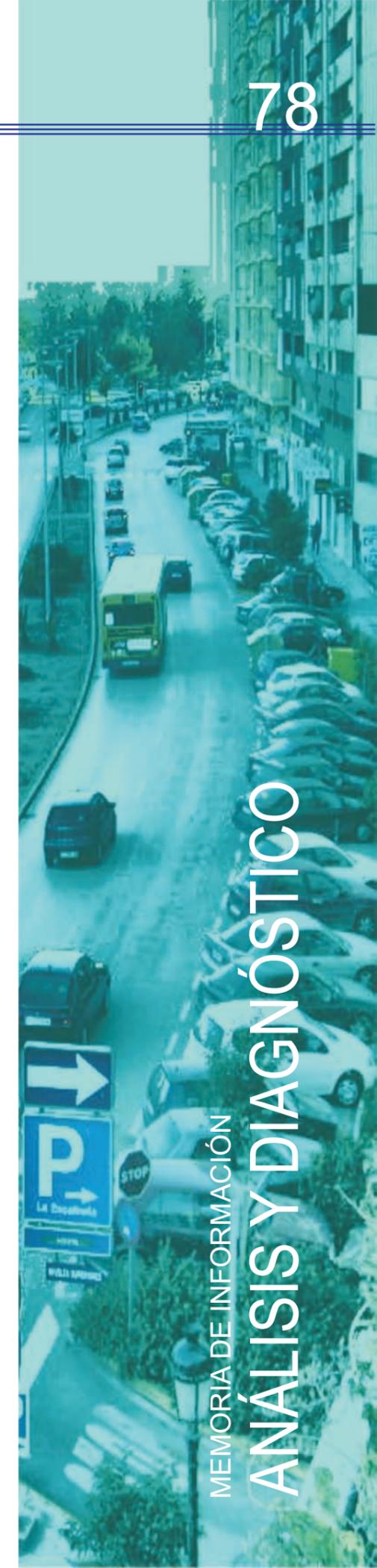
cuitos perversos que solucionan muy poco la accesibilidad y generan a cambio movimientos de agitación que multiplican el impacto motorizado.

Globalmente en un análisis de conjunto, aún más peligroso que algunas de las inercias actuales de sobrecarga motorizada del centro, es el direccionamiento erróneo de los programas en marcha sobre aparcamientos para el futuro, ya que pueden terminar consolidando un modelo difícil de revertir si no es a costa de inversiones desproporcionadas.

El reparto de prioridades modales debe ir reequilibrándose a favor de los modos sostenibles al acercarse a las zonas de mayor vulnerabilidad. Esto es, en las zonas exteriores pueden asignarse mayor capacidad al tráfico motorizado privado, ya que debe asumir la superposición de tráficos externos e internos, pero en los tramos más cercanos al centro deben reasignarse los perfiles introduciendo carriles exclusivos para autobús y ampliando la capacidad y las condiciones de seguridad para peatones y bicicletas.

El modelo motorizado privado penetra demasiado en las áreas de centralidad y es preciso establecer nuevos límites que excedan la zona actual, por otra parte sin definir, desde el plano de la movilidad. En general se puede deducir que el sistema automóvil actual parece diseñado para competir con el transporte público, en vez de ser complementario.

Si bien el sistema viario principal tiene secciones transversales generosas y suficientes para acoger la demanda actual y futura de la movilidad en todos los modos de desplazamiento, la imprevisión al integrarlos en redes continuas provoca efectos de bloqueos en sus nodos terminales o de articulación con otros tramos. Esto sucede en tramos del viario como en el eje de Juan de la Cierva, Teniente Miranda, Blas Infante, Fuerzas Armadas, Capitan Ontañón y Virgen del Carmen, todas ellas en la zona del ensanche residencial central. Lo mismo ocurre con los tramos del encuentro con el paseo de la Rosaleda, o la terminación abrupta de las otras vías mencionadas, de carácter más radial, en su orientación hacia las áreas centrales. De hecho el sistema funciona en tramos independientes de sobrada capacidad en muchos casos, pero con reducida capacidad de articular intercambios de movilidad motorizada.



6.7. Sobre la debilidad de criterios de intermodalidad en el sistema de transportes:

Los criterios de intermodalidad en la concepción del modelo actual y su gestión son inexistentes, y aunque en algún punto se han intentado expresar una mínima intencionalidad, los resultados son poco eficientes al no ser integrados en un esquema global de movilidad sostenible. Las relaciones automóvil-transporte público son inexistentes, ya que las posibilidades de transferencias modales se realizan en puntos donde ya no es rentable la combinación de modos. El transporte público puede suponer un excelente complemento para recorridos urbanos medios al automóvil, pero es preciso encajar el sistema, intercalando intervalos de tiempo y espacio razonable...si se permite meter el automóvil sin ningún tipo de problema hasta todo el frente marítimo, por ejemplo, las posibilidades que se asignan al TPC en sus combinaciones de transporte intermodal con el automóvil son reducidas, por no decir nulas.

Por otra parte, aunque se ha intentado establecer un fuerte esquema de automóvil-peatón, solo se ha orientado demasiado directamente sobre las áreas centrales, con lo que disminuye la competitividad sobre el transporte público. En este sentido, la relación de intermodalidad automóvil-peatón debe ser diseñada sobre unos intervalos peatonales razonables que permitan establecer recintos, circuitos de proximidad y corredores peatonales como base para el sistema peatonal y ciclista...el sistema que se está implantando prácticamente suprime el trayecto peatonal al ubicar los aparcamientos ¿disuasorios? justo bajo los destinos.

En resumen, el modelo actual, más orientado a la gestión que a la planificación, se orienta sobre horizontes demasiado inmediatos, y debe modificarse sobre escenarios más amplios, incluyendo principios de jerarquía más complejos que diferencien niveles de territorio, de ciudad y de barrio y sus proyecciones formales, siendo de carácter urgente asumir la necesidad de diseñar redes continuas y eficaces para cada modo de transporte desde los no motorizados hasta los sistemas de transporte público, en coherencia con la red de tráfico automóvil.

6.8. Sobre el criterio de los aparcamientos en superficie y subterráneos:

Este delicado apartado puede resumir la esencia de la necesidad de un urgente giro en las políticas de accesibilidad equilibrada sobre las de movilidad indiscriminada. En Algeciras, la política de aparcamientos, aunque correctamente planteada en origen, es incorrecta en su gestión, al favorecer la excesiva penetración del automóvil hasta zonas urbanas excesivamente interiores, desde todas las direcciones, lo que lo hace especialmente vulnerable a la presencia del automóvil, dentro del Área Central de la ciudad. El sistema de aparcamientos regula de un modo determinante las pautas de intermodalidad y establece las reglas de uso de la ciudad para ciclos bastante amplios de tiempo.

Es conveniente aplicar estrategias de usos del espacio viario que apoyen los modelos deseables de movilidad sostenible y utilizar la jerarquía viaria y las zonificaciones de la ciudad en escenarios sostenibles a medio y largo plazo. No se debe entender la demanda...la alta demanda, como una alta recomendación de asignación de zonas de rotación, esto en la práctica es poner el zorro a cuidar las gallinas

La utilización de las zonas de alta rotación en superficie dentro de los ámbitos de alta demanda peatonal del mercado, es incorrecta ya que en la práctica solo genera un brutal y excesivo tráfico de agitación, por lo que es preciso desplazarla a las zonas con mayor capacidad asumir el impacto de esta circulación en búsqueda de aparcamiento que deben estar situadas en las áreas articulación de los sistemas motorizados de alto impacto con las zonas de movilidad sostenible... En principio, la asignación de áreas en superficie de alta rotación deben entenderse como horizontes intermedios de control del uso del espacio público viario y, nunca, como un modelo de duración dilatada en el tiempo, por lo que los grandes proyectos de estructura en el Llano Amarillo, p.e. deben limitarse a ciclos anuales, en cualquier caso revisables.

Respecto a la actual estrategia de implantación de grandes superficies de rotación en contacto físico con los grandes destinos, equipamientos, áreas

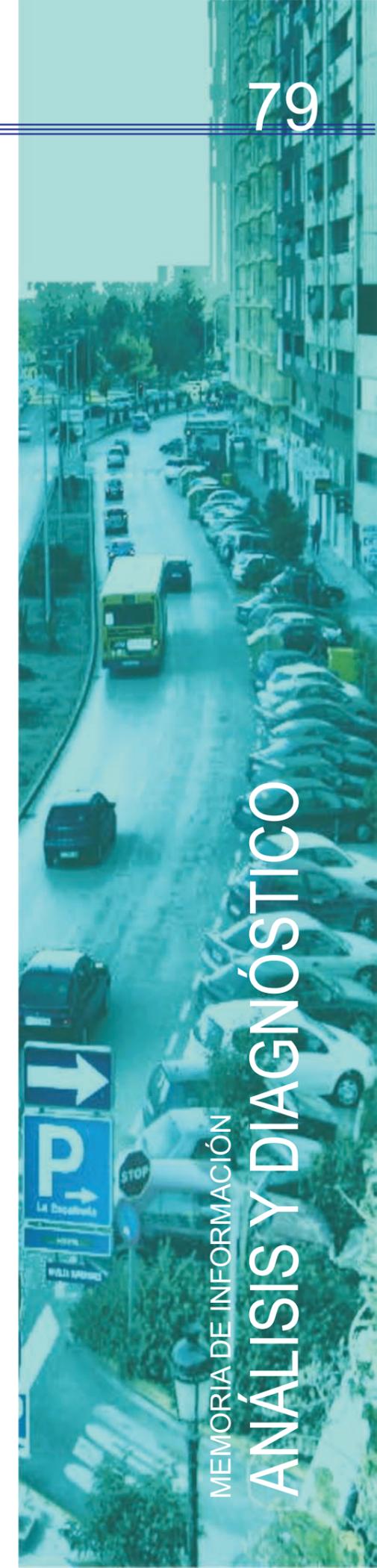
comerciales, etc, es preciso desaconsejar la continuación de este modelo, revisando la cuantificación de estas piezas, su ubicación y, sobre todo, los circuitos asignados para accesibilidad motorizada, ya que se ha detectado la posibilidad de importantes conflictos en su aplicación a medio plazo, tanto en sus relaciones con modos no motorizados, como en sus relaciones con el transporte público, como su propia eficacia como sistema. Se sugiere diseñar este sistema bajo las siguientes consideraciones, hoy ausentes:

- Analizar su cuantificación y localización en conjunto con otros modos.
- Relacionar el sistema de modo que se apoye y se optimice el TPC.
- Utilizar estos elementos como generadores de centralidad en barrio periféricos.
- Integrar los contenedores como generadores de rutas-corredores peatonales y ciclistas.

En conjunto, se sugiere una urgente revisión del sistema de aparcamientos actualmente en marcha, para lo que una buena solución puede ser la creación de un organismo municipal de control y gestión.

La aplicación del modelo de aparcamiento Centro Comercial en áreas históricas acaba penalizando la actividad residencial al eliminar las rutas como componentes del espacio urbano. En principio la red de aparcamientos de "borde" debe poder asumir corredores de penetración, pero sin establecer continuidad con los recorridos hacia los bordes opuestos. La aproximación a un modelo de jerarquía viaria parece intuir la conveniencia de reconocer un borde más centrípeto, en su traducción a un sistema de movilidad, continua reconociendo nodos de aparcamiento y vías de penetración que contradicen este principio.

La definición de las áreas de centralidad como contenedores de los destinos básicos de las demandas de desplazamiento a escala urbana es demasiado reducida y debe ser revisada incluyendo una separación para los sistemas motorizados público y privado, asignando una cierta prioridad a los sistemas públicos, en conexión con una red peatonal más potente de la existente.



6.9. Sobre el transporte publico colectivo:

La documentación existente, sobre TPC se considera correcta y exhaustivo en sus planteamientos, pero aun reconociendo sus cualidades intrínsecas, comete los mismos errores que el sistema automóvil al ser tratado de modo independiente. Se excluyen de sus análisis un marco de relaciones mas intimas con otros modos de transporte. Particularmente una visión conjunta que excediera el sistema TPC hacia los modos no motorizados, aportaría perspectivas en cuanto a umbrales de efectividad y posibilidades de captación de usuarios, insospechadas. Es curioso como se dilatan las distancias pre y post-transporte publico cuando se incorporan mejoras cualitativas en las rutas, en las zonas de espera y cuando se generan adecuados patrones de usos urbanos en las zonas de aproximación a las paradas. La visión del sistema de TPC, aislada del hecho de lo urbano y de todas sus connotaciones es pobre y termina generando un techo a la utilización del TPC, demasiado próximo.

Como criterio general el sistema de recorridos esta correctamente planteado en una formalización radial con refuerzos concéntricos de trazado periférico, pero su efectividad en una ciudad que prácticamente ha duplicado su ocupación física en los últimos diez años, es baja por varias razones entre las que podríamos señalar las siguientes:

- ▶ Recorridos complejos, provocados por la reducida influencia de las paradas, que debe sofisticar el trazado para cubrir más territorio, con los habituales resultados de incremento de los tiempos de viajes. Es mucho más eficaz invertir en sistemas complementarios de apoyo a la "ruta al Bus" que disminuyan el efecto subjetivo de la distancia a recorrer hasta la parada. Estos aspectos deben ser reforzados con la implantación de microrredes de bicicletas a nivel de barrio con adecuados equipamientos.
- ▶ Escasa integración del postrayecto en la concepción del sistema. La parada del bus debe conformar nodos de actividades que justifiquen la existencia de rutas urbanas a nivel de barrio. En este sentido el debilitamiento de las centralidades de barrio, provocado por la cercanía que el automó-

vil aporta respecto a las centralidades urbanas y a las territoriales (Centros Comerciales y de Ocio), ha venido suprimiendo gradualmente los recorridos locales que se realizaban en su mayor parte a pie y que en gran medida se combinaban con la parada del TPC. Deben recuperarse desde el planeamiento general las centralidades locales y ubicar las paradas en relación con estos microsistemas y con sus rutas.

- ▶ Necesidad de un sistema competitivo con el automóvil, mas apoyado en el reconocimiento físico de sistemas propios.

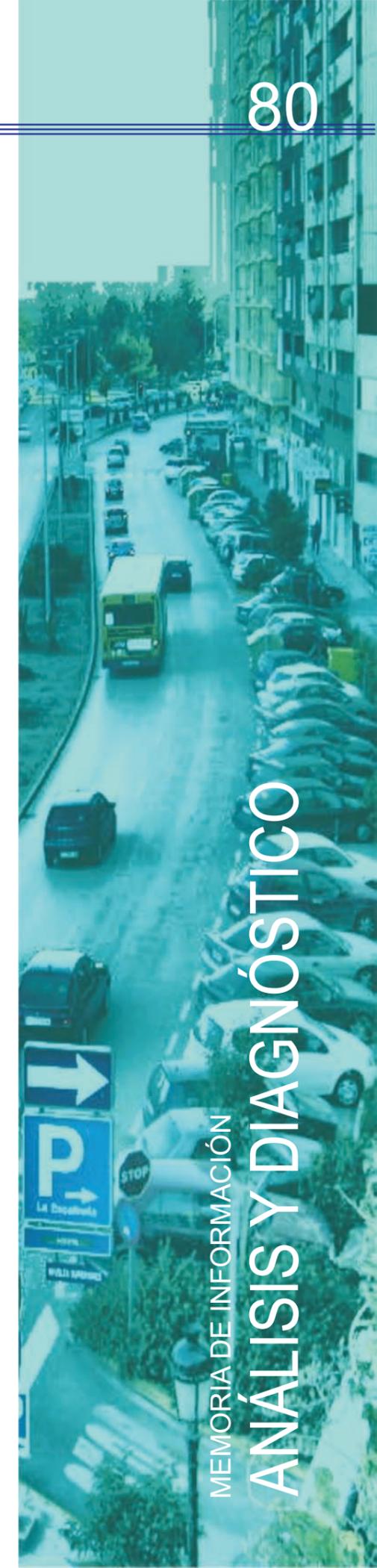


6.10. Sobre los modos no motorizados: La deficiente estructura y criterios sobre la mejora de los recorridos peatonales en Algeciras:

Aunque se reconoce la existencia de diferentes agentes implicados en la movilidad de la ciudad, con diferentes motivaciones, necesidades y posibilidades, hasta la fecha toda la problemática de los desplazamientos urbanos se ha limitado a resolver los problemas del automóvil, y no se ha reconocido en la practica que en la ciudad de Algeciras, los desplazamientos peatonales son del orden del 57,3 % del total, y por tanto deben ser tenidos en cuenta al menos en igualdad de condiciones que el modo automóvil, basado en los desplazamientos tipo puerta a puerta, con necesidad de aparcamiento y por tanto de espacio dentro de la vía publica, restando riqueza de matices al desarrollo de la actividad urbana tan enriquecedora de la vida que necesita la ciudad.

Esta falta de sensibilidad con el peatón de Algeciras se pone también de manifiesto, al comprobar como el enfoque de los problemas de movilidad urbana esta basado en decisiones sobre cada problema por separado, y sin disponer de una estrategia integral sobre la integración de los diferentes modos y posibilidades de desplazamiento. La práctica y la experiencia aconsejan el reconocimiento de los distintos grupos de usuarios que intervienen, y la opinión de cada uno de ellos antes de emprender cualquier tipo de programa. En este aspecto, tanto el peatón como la bicicleta están bastante relegados en Algeciras

La obsesiva construcción de una red continua y eficaz para el automóvil en todas las ciudades andaluzas ha terminado por consumir las posibilidades para el resto de los modos de transporte y de utilización del espacio viario y de calles de nuestras ciudades. Algeciras no ha sido ajena a este proceso y, salvo en las vías de ensanches y nuevas urbanizaciones al oeste del trazado viario perimetral, el resto de la ciudad presenta el mismo componente insolidario en el diseño de los perfiles viarios. En general, prevalece una proporción en la asignación de cuotas por modos absolutamente perversa, dominando,



sobre todo en zonas residenciales el perfil de calzada entre 4 y 4,5 m, que provoca un aparcamiento ilegal como norma.

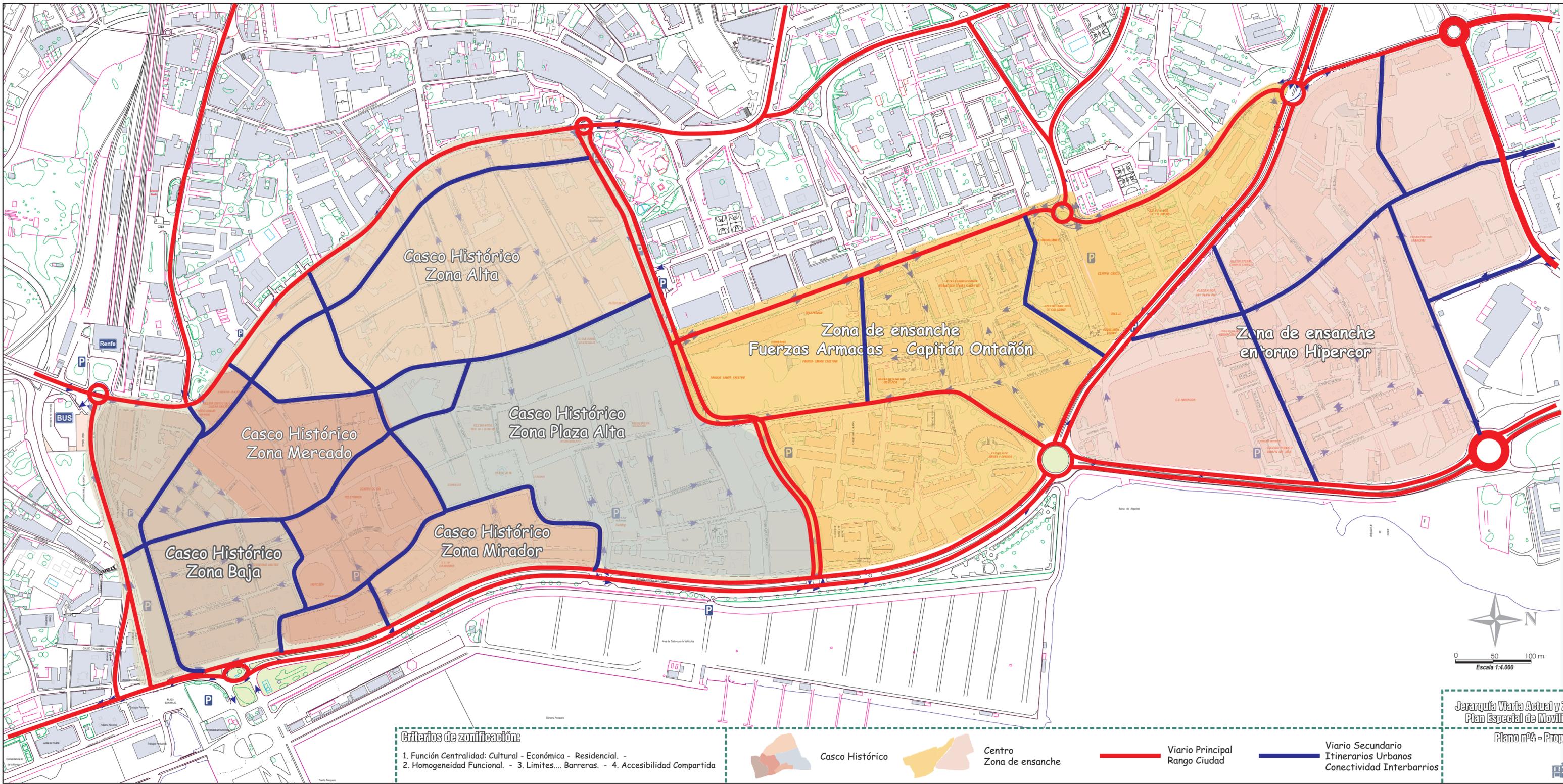
En resumen se ha constatado un trazado absolutamente residual para los modos no motorizados, que puede resumirse en cuatro puntos:

- ▶ Inexistencia de red urbana, con el reconocimiento de tramos sueltos sin conexión, pero sin una lectura global del sistema. El peatón no puede en ningún momento plantear recorridos continuos de más de 500 m. No están reconocidas ni expresadas las rutas y no existe ningún análisis de los grandes destinos peatonales en relación con un posible sistema peatonal, especialmente los entornos de los grandes destinos peatonales, Centros Comerciales, Mercado, Frente costero, etc, que se encuentran colgados en el territorio, bien protegidos en cualquier caso con inmensas previsiones de suelo mas o menos organizado para aparcamientos, pero sin tener en cuenta la posibilidad de ser utilizados como nodos articuladores de una red peatonal.
- ▶ Ausencia de estructura de barrio. Faltan centralidades, en casi todos los ámbitos que deberían haber desarrollado una mínima estructura de

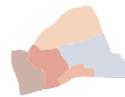
barrio. Aunque este es un concepto que debe ser desarrollado mediante una correcta asignación de usos, en la práctica es uno de los principales motores de la concepción motorizada de nuestra sociedad urbana al forzar al usuario a largos desplazamientos para la utilización de equipamientos que deberían ser introducidos a escala local. Los barrios de Algeciras carecen en general de centralidades, o están aisladas de un sistema continuo, como en el caso de la c/ Regino Martínez, que han sido desplazadas hacia los “mal llamados” grandes ejes que no son en la práctica sino todo lo contrario. Simplemente elementos de conexión que sirven “para todo”

- ▶ Pocos corredores urbanos...y los que existen no conectan bien ni transversalmente ni en sus terminales. Las posibilidades que ofrecen los ámbitos de aproximación a las áreas centrales, las características de sus espacios viarios y las fuertes demandas de utilización estancial de estas calles en general no son aprovechadas y, aunque las dimensiones transversales en algunas vías están correctamente resueltas con ámbitos de circulación de entre 2 y 4 m. Su continuación con las vías de penetración urbana y con las vías transversales de reparto hacia los barrios presenta en general discontinuidades barreras a la circulación peatonal y estrangulamientos sin justificar en general. Los grandes nudos de tráfico motorizado, que también lo deberían ser en muchos casos para el tránsito peatonal y ciclista, no están diseñados para asumir estos tipos de viajes, lo que se traduce en una importante deficiencia estructural de sistema no motorizado.
- ▶ La tipología de espacio urbano debe quedar reflejada en la tipología de las vías que lo atraviesan y el reparto en el diseño de los perfiles no corresponde a los espacios urbanos que recorre, especialmente en las áreas residenciales y en los barrios.
- ▶ En conjunto, y desde una óptica multimodal debe enfatizarse la inexistencia de redes específicas para modos eficaces de transporte, lo que en la práctica se ha traducido en una sobreocupación del espacio viario por un sistema basado en el automóvil, pero que en Algeciras de modo sorprendente solo transporta al 23 % de las personas que realizan viajes cotidianos.





Criterios de zonificación:
1. Función Centralidad: Cultural - Económica - Residencial. -
2. Homogeneidad Funcional. - 3. Límites.... Barreras. - 4. Accesibilidad Compartida

 Casco Histórico

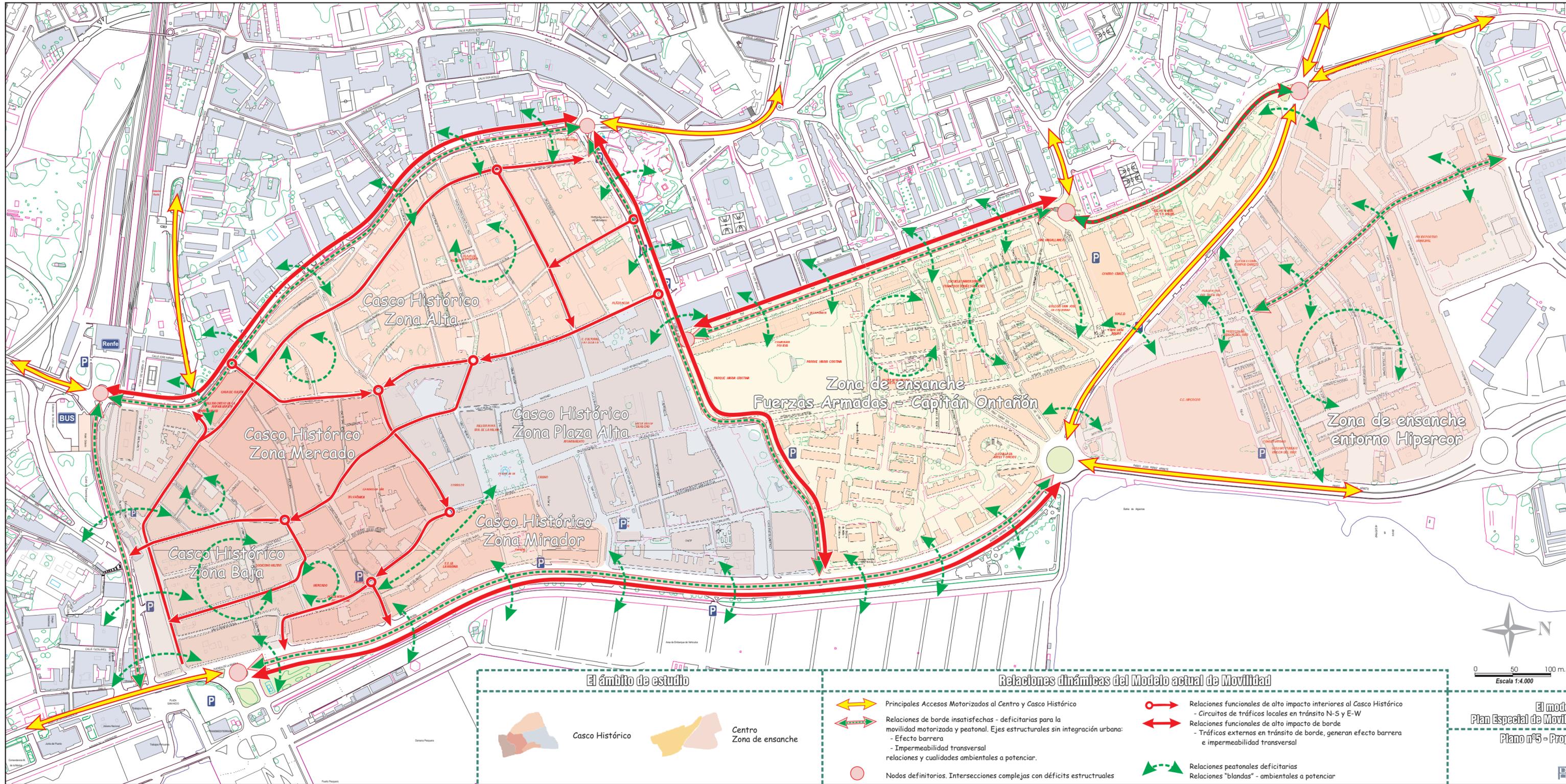
 Centro
Zona de ensanche

 Vialio Principal
Rango Ciudad

 Vialio Secundario
Itinerarios Urbanos
Conectividad Interbarrios

Jerarquía Vial Actual y Zonificación Funcional
Plan Especial de Movilidad Urbana del Centro

Plano nº4 - Propuestas de Actuaciones
Situación Actual
marzo 2006

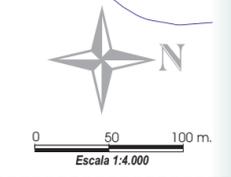


El ámbito de estudio



Relaciones dinámicas del Modelo actual de Movilidad

- Principales Accesos Motorizados al Centro y Casco Histórico
- Relaciones de borde insatisfechas - deficitarias para la movilidad motorizada y peatonal. Ejes estructurales sin integración urbana:
 - Efecto barrera
 - Impermeabilidad transversal
 - relaciones y cualidades ambientales a potenciar.
- Nodos definitorios. Intersecciones complejas con déficits estructurales
- Relaciones funcionales de alto impacto interiores al Casco Histórico
 - Circuitos de tráficos locales en tránsito N-S y E-W
- Relaciones funcionales de alto impacto de borde
 - Tráficos externos en tránsito de borde, generan efecto barrera e impermeabilidad transversal
- Relaciones peatonales deficitarias
 - Relaciones "blandas" - ambientales a potenciar



El modelo de Movilidad Actual
Plan Especial de Movilidad Urbana del Centro
Plano nº5 - Propuestas de Actuaciones
Situación Actual
marzo 2006



ANEXO

Inventario Funcional del Viario

MEMORIA
de Información

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA

Centro de Algeciras



ALGECIRAS

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA

Centro de Algeciras

Memoria de Información

ANEXO

Inventario Funcional del Viario

El presente Plan Especial de Movilidad del Centro de Algeciras se realiza por encargo del Excelentísimo Ayuntamiento de Algeciras (Cádiz).

El presente Plan Especial de Movilidad ha sido realizado por la empresa CONTORNO S.A. participando en su redacción:

- José Luis Cañavate. Urbanista.
- Indalecio de la Lastra. Ingeniero de Caminos.
- Antonio Arriaza. Técnico de Tráfico.
- Luis Manuel Morillo. Arquitecto.
- José Antonio Moreno. Arquitecto.

Inventarios y trabajo de Campo:

- Óscar Titos. Técnico Informático
- María José Linares. Ambientóloga
- Susana Navarro. Ambientóloga
- Sergio Sánchez. Ambientólogo

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	2 carriles
Longitud aproximada:	11 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Media
Sentidos de circulación:	Dos
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Extremos y cruces

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Aceras estrechas
Ocupación del viario:	Coches aparcados en aceras
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la ampliación del insuficiente acerado, la eliminación de barreras arquitectónicas, completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE SEGISMUNDO MORET
UNIDAD FUNCIONAL I (MERCADO)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Peatonal
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas plurifamiliares con garajes privados

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	6 mts.
Traza:	Quebrada
Continuidad en los extremos:	No
Pavimento de calzada:	Adoquines
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Baja
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Cruces

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	Ninguna
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en completar mobiliario urbano



DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE TARIFA
UNIDAD FUNCIONAL I (MERCADO)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de Coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas plurifamiliares con garajes privados

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	8 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	No
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Baja
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Cruces

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Aceras estrechas
Ocupación del viario:	Coches aparcados en aceras
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la ampliación del insuficiente acerado, la eliminación de barreras arquitectónicas, completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE MIGUEL MARTÍN
UNIDAD FUNCIONAL I (MERCADO)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de Coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas plurifamiliares con garajes privados

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	2 carriles
Longitud aproximada:	8 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	No
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Baja
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Cruces

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Aceras estrechas
Ocupación del viario:	Coches aparcados en aceras
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la ampliación del insuficiente acerado, la eliminación de barreras arquitectónicas, completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE MONTERO - CALLE RÍO
UNIDAD FUNCIONAL I (MERCADO)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de Coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas plurifamiliares con garajes privados

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	8 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Media
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Cruces

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Aceras estrechas y viario ocupado
Ocupación del viario:	Coches aparcados en aceras y contenedores
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la ampliación del insuficiente acerado, la eliminación de barreras arquitectónicas, completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE CRISTO
UNIDAD FUNCIONAL I (MERCADO)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de Coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	8 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Adoquines
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Media
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Ninguno

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Muy Buena
Ocupación del viario:	Ninguna
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:



DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE DUQUE DE ALMODÓVAR
UNIDAD FUNCIONAL I (MERCADO)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de Coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	2 carriles
Longitud aproximada:	10 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Media
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Ninguno

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Muy Buena
Ocupación del viario:	Ninguna
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la ampliación del insuficiente acerado, completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE RÍOS
UNIDAD FUNCIONAL I (MERCADO)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de Coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	2 carriles
Longitud aproximada:	10 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Media
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Cruces

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	Ninguna
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la ampliación del insuficiente acerado y completar mobiliario urbano



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE JOSÉ SANTACANA
UNIDAD FUNCIONAL I (MERCADO)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de Coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	2 carriles
Longitud aproximada:	10 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Media
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Extremos

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Aceras estrechas y ocupadas por vehículos
Ocupación del viario:	Ninguna
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la ampliación del insuficiente acerado, la eliminación de barreras arquitectónicas, completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE TENIENTE RIERA
UNIDAD FUNCIONAL I (MERCADO)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía peatonal
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	Ninguno
Longitud aproximada:	10 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Solería
Aceras:	No
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Baja
Sentidos de circulación:	Dos
Tipos de vehículos:	Ninguno
Puntos conflictivos:	Ninguno

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Muy Buena
Ocupación del viario:	Ninguna
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE ISAAC PERAL
UNIDAD FUNCIONAL I (MERCADO)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de Coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	8 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	No

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Baja
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Extremo

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	Ninguna
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en completar mobiliario urbano



DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE GENERAL MARTÍ BARROSO
UNIDAD FUNCIONAL I (MERCADO)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de Coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	2 carriles
Longitud aproximada:	12 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Media
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Extremo

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	Ninguna
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE BADILA
UNIDAD FUNCIONAL I (MERCADO)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de Coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	8 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Adoquines
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Baja
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Extremos

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Muy Buena
Ocupación del viario:	Ninguna
Niveles de ruido:	Bajo
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la implantación de vegetación.



DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE MORET
UNIDAD FUNCIONAL I (MERCADO)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de Coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	8 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Adoquines
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Baja
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Extremos

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Muy Buena
Ocupación del viario:	Ninguna
Niveles de ruido:	Bajo
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en completar mobiliario urbano



DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE EMILIO SANTACANA
UNIDAD FUNCIONAL I (MERCADO)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía Peatonal
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	6 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Adoquines
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Baja
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ninguno
Puntos conflictivos:	Ninguno

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Muy Buena
Ocupación del viario:	Ninguna
Niveles de ruido:	Bajo
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE RAFAEL DEL MURO
UNIDAD FUNCIONAL I (MERCADO)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de Coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	10 mts.
Traza:	Rectangular
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Alta
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	ligero
Puntos conflictivos:	Extremos

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Mala, ausencia de pasos de cebr a mercado
Ocupación del viario:	Contenedores en aceras
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la ampliación del insuficiente acerado, la eliminación de barreras arquitectónicas, completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: PLAZA NTRA. SRA. DE PALMA
UNIDAD FUNCIONAL I (MERCADO)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de Coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	10 mts.
Traza:	Quebrada
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Adoquines
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Media
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	ligero
Puntos conflictivos:	Ninguno

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Muy Buena
Ocupación del viario:	Ninguna
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la eliminación de barreras arquitectónicas, y la implantación de vegetación.



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE CRISTÓBAL COLÓN
UNIDAD FUNCIONAL II (PLAZA ALTA)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de Coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas plurifamiliares y unifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	10 mts.
Traza:	Sinuosa
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Adoquines
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Baja
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Ninguno

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Muy Buena
Ocupación del viario:	Ninguna
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la ampliación del insuficiente acerado y completar mobiliario urbano



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE PRIM
UNIDAD FUNCIONAL II (PLAZA ALTA)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía Peatonal
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	6 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Solería de terrazo
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Baja
Sentidos de circulación:	Dos
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Ninguno

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Muy Buena
Ocupación del viario:	Ninguna
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran completar mobiliario urbano



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE BAILÉN
UNIDAD FUNCIONAL II (PLAZA ALTA)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	8 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Baja
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Extremos

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Muy Buena
Ocupación del viario:	Ninguna
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE GENERAL CASTAÑOS
UNIDAD FUNCIONAL II (PLAZA ALTA)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	2 carriles
Longitud aproximada:	8 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Empedrado
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Alta
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Extremos

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Mala, invasión de aceras y algunas estrechas
Ocupación del viario:	Contenedores
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la ampliación del insuficiente acerado, la eliminación de barreras arquitectónicas, completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE CÁNOVAS DEL CASTILLO
UNIDAD FUNCIONAL II (PLAZA ALTA)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	2 carriles
Longitud aproximada:	9 mts.
Traza:	Quebrada
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Media
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Extremos

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	No existe
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la ampliación del insuficiente acerado, la eliminación de barreras arquitectónicas, completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE DEL MURO
UNIDAD FUNCIONAL II (PLAZA ALTA)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	12 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Media
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Ninguno

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	No existe
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE JOSÉ ANTONIO
UNIDAD FUNCIONAL II (PLAZA ALTA)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía peatonal
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	6 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Solería de terrazo
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Baja
Sentidos de circulación:	Dos
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Ninguno

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	No existe
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE JOAQUÍN COSTA
UNIDAD FUNCIONAL II (PLAZA ALTA)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	10 mts.
Traza:	Rectangular
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Media
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Ninguno

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	No existe
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: PLAZA ALTA
UNIDAD FUNCIONAL II (PLAZA ALTA)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	6 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Adoquines
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Baja
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Ninguno

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	No existe
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE MORÓN
UNIDAD FUNCIONAL II (PLAZA ALTA)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	6 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Adoquines
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Baja
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Ninguno

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	No existe
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la ampliación del insuficiente acerado, la eliminación de barreras arquitectónicas, completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE SANTÍSIMO
UNIDAD FUNCIONAL II (PLAZA ALTA)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía peatonal
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	6 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Solería de terrazo
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Baja
Sentidos de circulación:	Dos
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Ninguno

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	No existe
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	2 carriles
Longitud aproximada:	12 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Media
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Extremos

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Mala
Ocupación del viario:	Ocupación con contenedores
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la ampliación del insuficiente acerado, la eliminación de barreras arquitectónicas, completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE MURILLO
UNIDAD FUNCIONAL II (PLAZA ALTA)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía peatonal
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	10 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Solería de terrazo
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Baja
Sentidos de circulación:	Dos
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Ninguno

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	No existe
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE MUÑOZ COBOS
UNIDAD FUNCIONAL II (PLAZA ALTA)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	2 carriles
Longitud aproximada:	10 mts.
Traza:	Quebrada
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Adoquines
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Media
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Extremos

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Mala
Ocupación del viario:	Ocupación con contenedores
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Vía en obras



DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE PABLO MAYAYO
UNIDAD FUNCIONAL II (PLAZA ALTA)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	2 carriles
Longitud aproximada:	15 mts.
Traza:	Quebrada
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Media
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Extremos

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Mala
Ocupación del viario:	Ocupación con contenedores
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la ampliación del insuficiente acerado, la eliminación de barreras arquitectónicas, completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE TRAFALGAR
UNIDAD FUNCIONAL II (PLAZA ALTA)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	10 mts.
Traza:	Quebrada
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Adoquines
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Baja
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Ninguno

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	No existe
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE ALFONSO XI
UNIDAD FUNCIONAL II (PLAZA ALTA)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	8 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Adoquines
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Baja
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Ninguno

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	Existencia de contenedores en aceras
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE CORONEL CEBALLOS
UNIDAD FUNCIONAL II (PLAZA ALTA)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	8 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Adoquines
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Baja
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Ninguno

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	Invasión de coches y contenedores en aceras
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la ampliación del insuficiente acerado, completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE SAÉNZ LAGUNA
UNIDAD FUNCIONAL II (PLAZA ALTA)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	2 carriles
Longitud aproximada:	10 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Baja
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Cruces

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	No existe
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la ampliación del insuficiente acerado, la eliminación de barreras arquitectónicas, completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	2 carriles
Longitud aproximada:	12 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Baja
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Ninguno

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	Invasión de coches en acerado
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la ampliación del insuficiente acerado, la eliminación de barreras arquitectónicas, completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE BALUARTE
UNIDAD FUNCIONAL II (PLAZA ALTA)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas unifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	8 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Adoquines
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Baja
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Ninguno

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	Existencia de elementos auxiliares de cableado
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la ampliación del insuficiente acerado, la eliminación de barreras arquitectónicas, completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE ALFEREZ VILLALTA MEDINA
UNIDAD FUNCIONAL II (PLAZA ALTA)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía peatonal
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas unifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	15 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Solería de terrazo
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Baja
Sentidos de circulación:	Dos
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Ninguno

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	No existe
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE REGINO MARTÍNEZ
UNIDAD FUNCIONAL II (PLAZA ALTA)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía de distribución de Áreas Funcionales
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas unifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	4 carril
Longitud aproximada:	15 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Alta
Sentidos de circulación:	Dos
Tipos de vehículos:	Medio
Puntos conflictivos:	Ninguno

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	Contenedores en viario
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:



DENOMINACIÓN DE LA VÍA: AVENIDA BLAS INFANTE
UNIDAD FUNCIONAL II (PLAZA ALTA)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas unifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	10 mts.
Traza:	Quebrada
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Adoquines
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

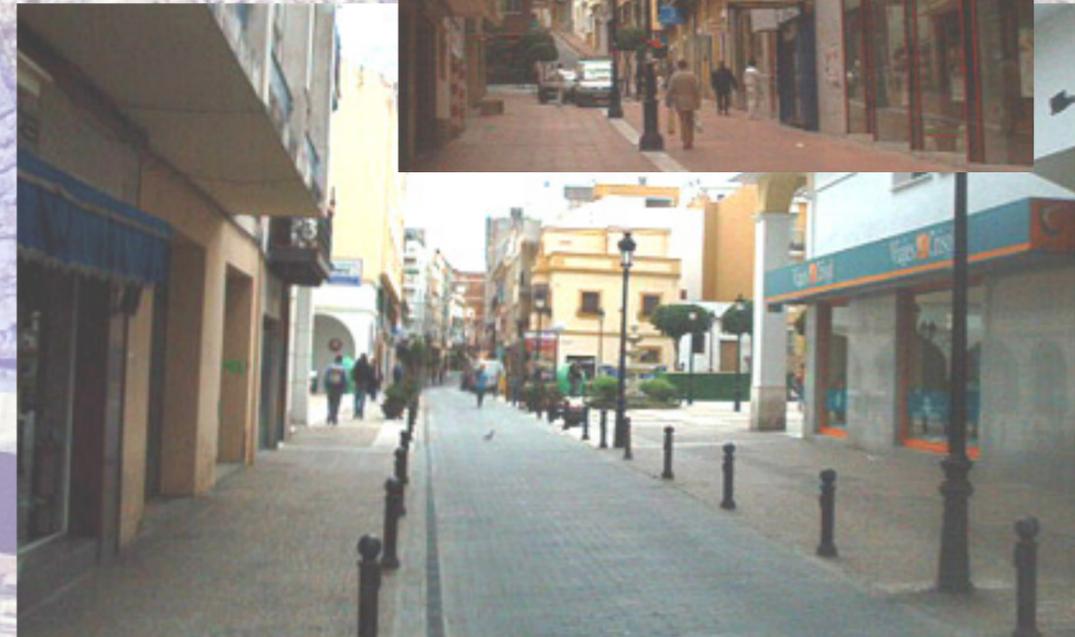
Densidad estimada:	Baja
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Ninguno

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	No existe
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE SEVILLA
UNIDAD FUNCIONAL II (PLAZA ALTA)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía distribución de áreas funcionales
Funcionalidad:	Vía de coexistencia y peatonal
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	2 carriles
Longitud aproximada:	8 mts.
Traza:	Quebrada
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Baja
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Ninguno

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Mala, aceras estrechas
Ocupación del viario:	invasión coches en aceras y contenedores
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la ampliación del insuficiente acerado, la eliminación de barreras arquitectónicas, completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE SAN ANTONIO
UNIDAD FUNCIONAL II (PLAZA ALTA)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas unifamiliares y plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	2 carriles
Longitud aproximada:	8 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Empedrado
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Baja
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Extremos

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	No existe
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la ampliación del insuficiente acerado, la eliminación de barreras arquitectónicas, completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE ROCHA
UNIDAD FUNCIONAL II (PLAZA ALTA)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas unifamiliares y plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	2 carriles
Longitud aproximada:	8 mts.
Traza:	Quebrada
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	En Obras
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

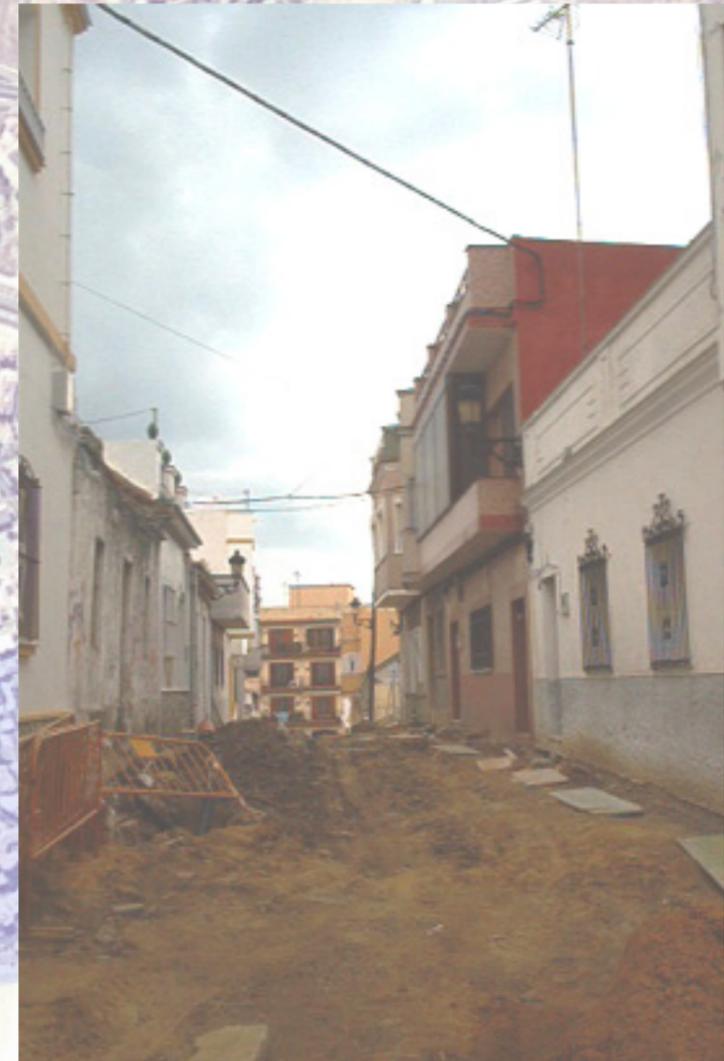
Densidad estimada:	Baja
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Extremos

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	No existe
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Vía en obras



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE JUAN MORRISON
UNIDAD FUNCIONAL II (PLAZA ALTA)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas unifamiliares y plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	2 carriles
Longitud aproximada:	10 mts.
Traza:	Quebrada
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Media
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Extremos

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Mala
Ocupación del viario:	No existe
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la ampliación del insuficiente acerado, la eliminación de barreras arquitectónicas, completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE VENTURA
UNIDAD FUNCIONAL II (PLAZA ALTA)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas unifamiliares y plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	8 mts.
Traza:	Quebrada
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Adoquines
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Media
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Extremos

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Muy buena
Ocupación del viario:	No existe
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE LAS HUERTAS
UNIDAD FUNCIONAL III (CENTRO HISTÓRICO)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía de Distribución de áreas funcionales
Funcionalidad:	Vía peatonal
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas unifamiliares y plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	6 mts.
Traza:	Quebrada
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Adoquines
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Baja
Sentidos de circulación:	Dos
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Ninguno

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Muy buena
Ocupación del viario:	No existe
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en ,completar mobiliario urbano



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE EMILIO CASTELAR
UNIDAD FUNCIONAL III (CENTRO HISTÓRICO)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía peatonal
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas unifamiliares y plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	6 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Adoquines
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Media
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Extremos

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Mala, existencia de barreras arquitectónicas
Ocupación del viario:	Existencia de contenedores
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la ampliación del insuficiente acerado, la eliminación de barreras arquitectónicas, completar mobiliario urbano



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE SAN JUAN
UNIDAD FUNCIONAL III (CENTRO HISTÓRICO)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía peatonal
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas unifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	6 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Adoquines y solería
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Media
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Extremos

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Muy buena
Ocupación del viario:	No existe
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE ESCOPETEROS
UNIDAD FUNCIONAL III (CENTRO HISTÓRICO)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía de Distribución de áreas funcionales
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas unifamiliares y plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	2 carriles
Longitud aproximada:	10 mts.
Traza:	Quebrada
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Media
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Cruces

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Mala
Ocupación del viario:	Invasión de automóviles en aceras
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la ampliación del insuficiente acerado, la eliminación de barreras arquitectónicas, completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE GENERAL CASTAÑOS
UNIDAD FUNCIONAL III (CENTRO HISTÓRICO)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía peatonal
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares y Unifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	8 mts.
Traza:	Quebrada
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Adoquines y solería
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Media
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Extremos y cruces

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Mala, existencia de barreras arquitectónicas
Ocupación del viario:	No existe
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la eliminación de barreras arquitectónicas y completar mobiliario urbano



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE JOSÉ ROMÁN
UNIDAD FUNCIONAL III (CENTRO HISTÓRICO)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía peatonal
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares y Unifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	8 mts.
Traza:	Quebrada
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Adoquines y solería
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Media
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Extremos

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Mala, existencia de barreras arquitectónicas
Ocupación del viario:	Invasión de coches
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la ampliación del insuficiente acerado, la eliminación de barreras arquitectónicas, completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE GLORIA
UNIDAD FUNCIONAL III (CENTRO HISTÓRICO)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía peatonal
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares y Unifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	8 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Adoquines y empedrado
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Media
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Extremos

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Mala, existencia de barreras arquitectónicas
Ocupación del viario:	Invasión de coches y contenedores
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la ampliación del insuficiente acerado, la eliminación de barreras arquitectónicas y completar mobiliario urbano



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE MONTEREROS
UNIDAD FUNCIONAL III (CENTRO HISTÓRICO)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas unifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	2 carriles
Longitud aproximada:	10 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Empedrado
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Media
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Cruces

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	No existe
Niveles de ruido:	Medio
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la ampliación del insuficiente acerado, la eliminación de barreras arquitectónicas, completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE CRISTO DE MEDINACELI
UNIDAD FUNCIONAL III (CENTRO HISTÓRICO)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas unifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	2 carriles
Longitud aproximada:	10 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Adoquines
Aceras:	Sí, en alguno de los tramos no existe
Mobiliario urbano:	No

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Baja
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Cruces y extremos

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Muy mala
Ocupación del viario:	Invasión automóviles, contenedores
Niveles de ruido:	Bajo
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la ampliación del insuficiente acerado, la eliminación de barreras arquitectónicas, completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE RUIZ TAGLE
UNIDAD FUNCIONAL III (CENTRO HISTÓRICO)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares y unifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	8 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí,
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Baja
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Cruces y extremos

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Mala
Ocupación del viario:	Existencia de contenedores
Niveles de ruido:	Media
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la ampliación del insuficiente acerado, la eliminación de barreras arquitectónicas, completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE LIBERTAD
UNIDAD FUNCIONAL III (CENTRO HISTÓRICO)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía de distribución áreas funcionales
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares y unifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	8 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Adoquines
Aceras:	Sí,
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Baja
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Cruces y extremos

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	No existe
Niveles de ruido:	Media
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la ampliación del insuficiente acerado, la eliminación de barreras arquitectónicas, completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE SAN ANTONIO
UNIDAD FUNCIONAL III (CENTRO HISTÓRICO)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares y unifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	2 carriles
Longitud aproximada:	8 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Adoquines
Aceras:	Sí,
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Media
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Cruces

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	No existe
Niveles de ruido:	Media
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la ampliación del insuficiente acerado, la eliminación de barreras arquitectónicas, completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE ALFÉREZ GARCÍA DEL VALLE
UNIDAD FUNCIONAL III (CENTRO HISTÓRICO)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía de distribución áreas funcionales
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares y unifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	3 carriles
Longitud aproximada:	12 mts.
Traza:	Quebrada
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Adoquines
Aceras:	Sí,
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Media
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Cruces y extremos

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Mala
Ocupación del viario:	Invasión de vehículos y contenedores
Niveles de ruido:	Media
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la ampliación del insuficiente acerado, la eliminación de barreras arquitectónicas, completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE TTE. FARMACÉUTICO MIRANDA
UNIDAD FUNCIONAL III (CENTRO HISTÓRICO)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Eje viario principal
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	2 carriles
Longitud aproximada:	20 mts.
Traza:	Quebrada
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí, en algunos de los tramos no existen
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Alta
Sentidos de circulación:	Dos
Tipos de vehículos:	Pesado
Puntos conflictivos:	Cruces y pasos de cebra

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Mala
Ocupación del viario:	Invasión de vehículos y contenedores
Niveles de ruido:	Media
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la ampliación del insuficiente acerado, la eliminación de barreras arquitectónicas, completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE RUIZ ZORRILLA
UNIDAD FUNCIONAL III (CENTRO HISTÓRICO)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Eje viario principal
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	2 carriles
Longitud aproximada:	15 mts.
Traza:	Quebrada
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí, en algunos de los tramos no existen
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Alta
Sentidos de circulación:	Dos
Tipos de vehículos:	Pesado
Puntos conflictivos:	Cruces y paso de peatones

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Mala
Ocupación del viario:	Invasión de vehículos y contenedores
Niveles de ruido:	Media
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la ampliación del insuficiente acerado, la eliminación de barreras arquitectónicas y completar mobiliario urbano



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: C/ PATRIARCA OBISPO RAMÓN PÉREZ
UNIDAD FUNCIONAL III (CENTRO HISTÓRICO)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Eje viario principal
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	8 carriles
Longitud aproximada:	20 mts.
Traza:	Quebrada
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí,
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Alta
Sentidos de circulación:	Dos
Tipos de vehículos:	Pesado
Puntos conflictivos:	Cruces y semáforos

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	Existencia de contenedores
Niveles de ruido:	Alta
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la eliminación de barreras arquitectónicas y completar mobiliario urbano



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: AVENIDA VIRGEN DEL CARMEN
UNIDAD FUNCIONAL IV (FACHADA LITORAL)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Eje viario principal
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	8 carriles
Longitud aproximada:	20 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí,
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Alta
Sentidos de circulación:	Dos
Tipos de vehículos:	Pesado
Puntos conflictivos:	Cruces y semáforos

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	Existencia de contenedores
Niveles de ruido:	Alta
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la eliminación de barreras arquitectónicas, completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: AVENIDA DE LA MARINA
UNIDAD FUNCIONAL IV (FACHADA LITORAL)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía de distribución áreas funcionales
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares y unifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	8 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí,
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Baja
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Extremos

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	Invasión de Vehículos
Niveles de ruido:	Media
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE TENIENTE MAROTO
UNIDAD FUNCIONAL IV (FACHADA LITORAL)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía de distribución áreas funcionales
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares y unifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	8 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí,
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Medio
Sentidos de circulación:	Dos
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Extremos

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	Invasión de Vehículos
Niveles de ruido:	Media
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la ampliación del insuficiente acerado, la eliminación de barreras arquitectónicas, completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE PESCADERÍA
UNIDAD FUNCIONAL IV (FACHADA LITORAL)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía de distribución áreas funcionales
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares y unifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	8 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí,
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Baja
Sentidos de circulación:	Dos
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Extremos

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	Invasión de Vehículos
Niveles de ruido:	Media
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la eliminación de barreras arquitectónicas, completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE OJO DEL MUELLE
UNIDAD FUNCIONAL IV (FACHADA LITORAL)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía peatonal
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares y unifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	20 mts.
Traza:	Rectangular
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Solería
Aceras:	Sí,
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Baja
Sentidos de circulación:	Dos
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Ninguno

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	Existencia de contenedores
Niveles de ruido:	Media
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: PLAZA MIRADOR
UNIDAD FUNCIONAL IV (FACHADA LITORAL)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía de distribución áreas funcionales
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares y unifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	4 carriles
Longitud aproximada:	20 mts.
Traza:	Quebrada
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí,
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Alta
Sentidos de circulación:	Dos
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Extremos

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	Invasión de Vehículos, existencia de contenedores
Niveles de ruido:	Media
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE TRAFALGAR
UNIDAD FUNCIONAL IV (FACHADA LITORAL)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía de distribución áreas funcionales
Funcionalidad:	Vía peatonal
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares y unifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	2 carriles
Longitud aproximada:	12 mts.
Traza:	Sinuosa
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Media
Sentidos de circulación:	Dos
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Ninguno

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	No existe
Niveles de ruido:	Media
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en completar mobiliario urbano



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE FUERTE SANTIAGO
UNIDAD FUNCIONAL IV (FACHADA LITORAL)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía de distribución áreas funcionales
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	2-4 carriles
Longitud aproximada:	12 mts.
Traza:	Sinuosa
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Alta
Sentidos de circulación:	Dos
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Cruces y extremos

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	No existe
Niveles de ruido:	Media
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la eliminación de barreras arquitectónicas, completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE JUAN DE LA CIERVA
UNIDAD FUNCIONAL V (RÍO DE LA MIEL)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía Local
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares y unifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	8 mts.
Traza:	Quebrada
Continuidad en los extremos:	No
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Baja
Sentidos de circulación:	Dos
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Extremo

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Mala
Ocupación del viario:	Edificaciones fuera de alineación
Niveles de ruido:	Baja
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la ampliación del insuficiente acerado, la eliminación de barreras arquitectónicas, completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: ESTACIÓN DE BOMBEO DE AGUAS
UNIDAD FUNCIONAL V (RÍO DE LA MIEL)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía de distribución áreas funcionales
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares y unifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	2 carriles
Longitud aproximada:	12 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Media
Sentidos de circulación:	Dos
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Intersecciones

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	No existe
Niveles de ruido:	Media
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la eliminación de barreras arquitectónicas, completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: APARCAMIENTO RÍO DE LA MIEL
UNIDAD FUNCIONAL V (RÍO DE LA MIEL)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía de distribución áreas funcionales
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares y unifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	2 carriles
Longitud aproximada:	16 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Media
Sentidos de circulación:	Dos
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Intersecciones

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	No existe
Niveles de ruido:	Media
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la eliminación de barreras arquitectónicas, completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: PLAZA JUAN DE LIMA
UNIDAD FUNCIONAL V (RÍO DE LA MIEL)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Eje viario principal
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	4 carriles
Longitud aproximada:	25 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Alta
Sentidos de circulación:	Dos
Tipos de vehículos:	Pesado
Puntos conflictivos:	Intersecciones y semáforos

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	No existe
Niveles de ruido:	Media
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en completar mobiliario urbano



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Eje viario principal
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	4 carriles
Longitud aproximada:	22 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Alta
Sentidos de circulación:	Dos
Tipos de vehículos:	Pesado
Puntos conflictivos:	Intersecciones y semáforos

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	No existe
Niveles de ruido:	Media
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la eliminación de barreras arquitectónicas, completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



DENOMINACIÓN DE LA VÍA: PLAZA DE LA CONSTITUCIÓN
UNIDAD FUNCIONAL VI (ENSANCHE CUARTELES)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Eje viario principal
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	4 carriles
Longitud aproximada:	22 mts.
Traza:	Quebrada
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Alta
Sentidos de circulación:	Dos
Tipos de vehículos:	Pesado
Puntos conflictivos:	Intersecciones y semáforos

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	Existencia de contenedores en aceras
Niveles de ruido:	Media
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la eliminación de barreras arquitectónicas, completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de coexistencia- vía peatonal
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	2 carriles
Longitud aproximada:	12 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Alta
Sentidos de circulación:	Dos
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Intersecciones y aparcamientos en doble fila

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Mala en vías de coexistencia y buena en peatonales
Ocupación del viario:	Aparcamiento de vehículos en doble fila
Niveles de ruido:	Media
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la ampliación del insuficiente acerado, la eliminación de barreras arquitectónicas, completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: AA.VV. NTRA. SRA. DE LA PALMA
UNIDAD FUNCIONAL VI (ENSANCHE CUARTELES)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía de distribución áreas funcionales
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	4 carriles
Longitud aproximada:	24 mts.
Traza:	Quebrada
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Alta
Sentidos de circulación:	Dos
Tipos de vehículos:	Pesado
Puntos conflictivos:	Semáforos

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	No existe
Niveles de ruido:	Media
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: AVENIDA VIRGEN DEL CARMEN
UNIDAD FUNCIONAL VI (ENSANCHE CUARTELES)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares y unifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	12 mts.
Traza:	Quebrada
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Baja
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Ninguno

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	Invasión vehículos en acera
Niveles de ruido:	Media
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la eliminación de barreras arquitectónicas, completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE SIERRA DE GUADARRAMA
UNIDAD FUNCIONAL VI (ENSANCHE CUARTELES)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	2 carriles
Longitud aproximada:	12 mts.
Traza:	Quebrada
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Media
Sentidos de circulación:	Dos
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Intersecciones y pasos de cebra

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	No existe
Niveles de ruido:	Media
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en completar mobiliario urbano



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: AVENIDA CAPITÁN ONTAÑÓN
UNIDAD FUNCIONAL VI (ENSANCHE CUARTELES)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	8 mts.
Traza:	Quebrada
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Baja
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Intersecciones y pasos de cebra

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	No existe
Niveles de ruido:	Media
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la eliminación de barreras arquitectónicas, completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE MONTES PIRINEOS
UNIDAD FUNCIONAL VI (ENSANCHE CUARTELES)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	8 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Baja
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Intersecciones y pasos de cebra

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	No existe
Niveles de ruido:	Media
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la eliminación de barreras arquitectónicas, completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE CONDE LOUS
UNIDAD FUNCIONAL VI (ENSANCHE CUARTELES)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	12 mts.
Traza:	Quebrada
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Baja
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Intersecciones y pasos de cebra

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	Existencia de contenedores
Niveles de ruido:	Media
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la la eliminación de barreras arquitectónicas y completar mobiliario urbano



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE MATEOS MERCADER
UNIDAD FUNCIONAL VI (ENSANCHE CUARTELES)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	12 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Baja
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Intersecciones y pasos de cebra

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	Existencia de contenedores
Niveles de ruido:	Media
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en completar mobiliario urbano



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE SIERRA DE RONDA
UNIDAD FUNCIONAL VI (ENSANCHE CUARTELES)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	12 mts.
Traza:	Quebrada
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Alta
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Intersecciones y pasos de cebra

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	Existencia de contenedores
Niveles de ruido:	Media
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en completar mobiliario urbano



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE FERNANDO IV
UNIDAD FUNCIONAL VI (ENSANCHE CUARTELES)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	12 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Baja
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Intersecciones y pasos de cebra

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	Existencia de contenedores
Niveles de ruido:	Media
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en completar mobiliario urbano



DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE ALMANZOR
UNIDAD FUNCIONAL VI (ENSANCHE CUARTELES)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	12 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Baja
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Intersecciones y pasos de cebra

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	Existencia de contenedores
Niveles de ruido:	Media
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la ampliación del insuficiente acerado, la eliminación de barreras arquitectónicas, completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE INFANTE DON PEDRO
UNIDAD FUNCIONAL VI (ENSANCHE CUARTELES)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	12 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Alta
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Intersecciones y pasos de cebra

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	Invasión de vehículos en aceras
Niveles de ruido:	Media
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la ampliación del insuficiente acerado, la eliminación de barreras arquitectónicas, completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE RAMÓN Y CAJAL
UNIDAD FUNCIONAL VI (ENSANCHE CUARTELES)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía de distribución áreas funcionales
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	15 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Media
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Pasos de cebra

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	No existe
Niveles de ruido:	Media
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE JOSÉ CARLOS DE LUNA
UNIDAD FUNCIONAL VI (ENSANCHE CUARTELES)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía de distribución áreas funcionales
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	2 carriles
Longitud aproximada:	16 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Media
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Intersecciones

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	No existe
Niveles de ruido:	Media
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en completar mobiliario urbano



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE FRAY TOMÁS DEL VALLE
UNIDAD FUNCIONAL VI (ENSANCHE CUARTELES)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Eje viario principal
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	4 carriles
Longitud aproximada:	28 mts.
Traza:	Quebrada
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Alta
Sentidos de circulación:	Dos
Tipos de vehículos:	Pesado
Puntos conflictivos:	Semáforos y entradas a rotondas

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	No existe
Niveles de ruido:	Media
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en completar mobiliario urbano



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: PASEO JUAN PÉREZ ARRIETE
UNIDAD FUNCIONAL VII (ENSANCHE HIPERCOR)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares y equipamientos

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	15 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Media
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Intersecciones

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	No existe
Niveles de ruido:	Media
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran completar mobiliario urbano



DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE ENTRADA HIPERCOR
UNIDAD FUNCIONAL VII (ENSANCHE HIPERCOR)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares y equipamientos

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	15 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Media
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Intersecciones

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	No existe
Niveles de ruido:	Media
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE MANUEL DE FALLA
UNIDAD FUNCIONAL VII (ENSANCHE HIPERCOR)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	15 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Media
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Intersecciones y pasos de cebra

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	No existe
Niveles de ruido:	Media
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la ampliación del insuficiente acerado, la eliminación de barreras arquitectónicas, completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE JACINTO BENAVENTE
UNIDAD FUNCIONAL VII (ENSANCHE HIPERCOR)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	15 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Media
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Intersecciones

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	No existe
Niveles de ruido:	Media
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la ampliación del insuficiente acerado, la eliminación de barreras arquitectónicas, completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE GERMÁN SALVOCHEA
UNIDAD FUNCIONAL VII (ENSANCHE HIPERCOR)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	15 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Media
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Intersecciones

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	No existe
Niveles de ruido:	Media
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la ampliación del insuficiente acerado, la eliminación de barreras arquitectónicas, completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE JUAN GONZÁLEZ
UNIDAD FUNCIONAL VII (ENSANCHE HIPERCOR)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	2 carriles
Longitud aproximada:	20 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Media
Sentidos de circulación:	Dos
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Intersecciones y acceso a rotonda

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	No existe
Niveles de ruido:	Media
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE HERMANOS PORTILLA
UNIDAD FUNCIONAL VII (ENSANCHE HIPERCOR)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía de distribución áreas funcionales
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares y unifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	2 carriles
Longitud aproximada:	16 mts.
Traza:	Quebrada
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Media
Sentidos de circulación:	Dos
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Intersecciones

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	No existe
Niveles de ruido:	Media
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE MAESTRO MILLÁN PICAZO
UNIDAD FUNCIONAL VII (ENSANCHE HIPERCOR)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares y unifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	12 mts.
Traza:	Quebrada
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Baja
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Ninguno

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	No existe
Niveles de ruido:	Media
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la ampliación del insuficiente acerado, la eliminación de barreras arquitectónicas, completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE AMADEO VIVES
UNIDAD FUNCIONAL VII (ENSANCHE HIPERCOR)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares y unifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	12 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Baja
Sentidos de circulación:	Uno
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Ninguno

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Mala, cambios de secciones en aceras
Ocupación del viario:	existencia de contenedores y otros elementos
Niveles de ruido:	Media
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la ampliación del insuficiente acerado, la eliminación de barreras arquitectónicas, completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CALLE MAESTRO GUERRERO
UNIDAD FUNCIONAL VII (ENSANCHE HIPERCOR)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía local
Funcionalidad:	Vía peatonal
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	1 carril
Longitud aproximada:	6 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Adoquines
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Baja
Sentidos de circulación:	Dos
Tipos de vehículos:	Ligero
Puntos conflictivos:	Extremos

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Mala
Ocupación del viario:	No existe
Niveles de ruido:	Media
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en la eliminación de barreras arquitectónicas y completar mobiliario urbano



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: PLAZA SALVADOR BACARISSE
UNIDAD FUNCIONAL VII (ENSANCHE HIPERCOR)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía de distribución áreas funcionales
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	4 carriles
Longitud aproximada:	25 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Alta
Sentidos de circulación:	Dos
Tipos de vehículos:	Pesado
Puntos conflictivos:	Intersecciones y pasos de peatones

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	No existe
Niveles de ruido:	Media
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en completar mobiliario urbano



SITUACIÓN EN LA UNIDAD FUNCIONAL

DENOMINACIÓN DE LA VÍA: AVENIDA DE ESPAÑA
UNIDAD FUNCIONAL VII (ENSANCHE HIPERCOR)

PLAN ESPECIAL DE MOVILIDAD URBANA DEL CENTRO DE ALGECIRAS

- ASPECTOS URBANÍSTICOS:

Tipología funcional:	Vía de distribución áreas funcionales
Funcionalidad:	Vía de coexistencia
Usos del espacio inmediato:	Edificaciones de uso residencial
Tipología constructiva del entorno:	Viviendas Plurifamiliares

- ASPECTOS FÍSICOS:

Espacio transversal::	4 carriles
Longitud aproximada:	20 mts.
Traza:	Recta
Continuidad en los extremos:	Sí
Pavimento de calzada:	Asfalto
Aceras:	Sí
Mobiliario urbano:	Sí

- CARACTERÍSTICAS DE LOS FLUJOS:

Densidad estimada:	Alta
Sentidos de circulación:	Dos
Tipos de vehículos:	Pesado
Puntos conflictivos:	Intersecciones y pasos de peatones

- ASPECTOS AMBIENTALES:

Accesibilidad peatonal:	Buena
Ocupación del viario:	Existencia de contenedors
Niveles de ruido:	Media
Calidad estimada del aire:	Aceptable

- OBSERVACIONES:

Las actuaciones se centran en completar mobiliario urbano y la implantación de vegetación.



DENOMINACIÓN DE LA VÍA: CARRETERA A LA GRANJA
UNIDAD FUNCIONAL VII (ENSANCHE HIPERCOR)