

9 Peatones

9.1 Introducción

Ir a pie es el más antiguo y el más elemental de los modos de transporte. Todo el mundo es un peatón por lo menos para un tramo de su cadena de transporte. El carácter “todo terreno” de los desplazamientos a pie ha provocado una cierta marginación en su planificación, principalmente en las décadas de los años 70, 80 y 90.

Las actuales políticas de movilidad intentan potenciar este modo de transporte por su mayor sostenibilidad en sentido de eficiencia energética, medioambiental y espacio público, pero se encuentran con la necesidad de superar una serie de inconvenientes.

En las ciudades mediterráneas, de manera errónea, durante algún tiempo, se ha copiado el estilo de urbanización anglosajón, mucho más extensivo. En estos países, con climas menos benignos que los mediterráneos, y con peculiaridades sociales diferentes, caminar y las actividades que se realizan en la calle son muy limitadas, por lo que se ha primado el uso del espacio público para el vehículo privado. Esta es la situación de muchas vías urbanas de la provincia, que han copiado este estilo de urbanización principalmente en los 80's.

El reparto del espacio público ciudadano para la movilidad entre los distintos modos de transporte no es racional, ni adecuado al número de viajes que transportan y esto debe corregirse.

Analizando la evolución urbana de la ciudad, se observa como en los últimos años, la movilidad peatonal ha aumentado en ejes y áreas concretas en respuesta a la “gran calidad” de espacios acondicionados coincidentes en la mayor parte de los casos en sectores comerciales y de actividad, debido a un gran esfuerzo municipal en pro de aumentar espacios accesibles y caminables.

La situación en barrios con difícil “accesibilidad” para los no motorizados, es más desfavorable, con unas secciones viarias tremendamente comprometidas, y con una reserva de espacio público para el vehículo privado muy por encima del correspondiente a su reparto modal, y aunque algunas relaciones de viajes y principalmente con el resto de municipios, se resuelven en transporte público, según los análisis efectuados en los diferentes planeamientos, los usuarios son, en su mayor parte, los denominados “viajeros cautivos”, esto es, aquellos que no tienen más remedio que ir en este modo.

En estas áreas la inaccesibilidad para destinos exteriores en áreas próximas pero “separadas” por una topografía adversa se suplente en gran parte con viajes en automóvil, con la correspondiente falta de autonomía para un porcentaje de población superior al 30%.

La red viaria de acceso y distribución del tráfico motorizado, que suele coincidir con las calles que también dan una conectividad más directa entre destinos interiores o para el acceso desde barrios del exterior o de conexión entre distritos, tiene unas condiciones físicas en algunos casos de anchura, en otros de continuidad y desniveles por bordillos en los accesos motorizados a fincas-garajes, y en muchas relaciones de permeabilidad de grandes infraestructuras, que no animan al viaje de a pie de corto y medio recorrido, la base de una movilidad equilibrada para los destinos de proximidad.

Una vez se decide la utilización del automóvil para el acceso a una actividad se amplía el ámbito de elección a las situadas en el mismo barrio o en otros de la ciudad, y en ello influyen las condiciones generales de la urbanización y el equipamiento para “accesibilidad” del espacio público viario.

En la ciudad se identifican exhaustivamente las múltiples barreras que deterioran las posibilidades de la movilidad a pie para la mayoría de la población, y aunque son muy similares en la mayor parte de las ciudades españolas, para el caso de Roquetas de Mar, este tipo de deficiencias viarias se localizan a lo largo de los núcleos poblacionales del municipio.

En sectores de residencia extensiva donde domina la vivienda unifamiliar, la falta de acondicionamiento específico para los viandantes trae consigo problemas menores al ser reducidos los flujos de automóviles y poder hacer un uso en coexistencia del espacio viario. Sin embargo, la seguridad vial se ve afectada en calles donde se circula a velocidad excesiva y se transita por calzada o por aceras estrechas.

Se ha realizado una medición de la calidad ofrecida en los itinerarios peatonales, de cada una de las macrozonas objeto de análisis dentro del municipio de Roquetas de Mar, prestando atención a parámetros como:

- **Cobertura insuficiente:** Con ausencia de conexión peatonal entre áreas de la ciudad principalmente periféricas. Obligando en estos casos a realizar el viaje a pie utilizando los bordes y arcones de las carreteras.
- **Problemas de estructura,** particularmente referidos a fallos en la articulación de sus partes, en la formación de la red, a la existencia de lagunas en la misma, a áreas de baja permeabilidad peatonal, diseño inadecuado de puntos clave, problemas en las intersecciones, zonas urbanas con escasa conectividad, falta de continuidad de itinerarios.
- **Problemas de permeabilidad,** debido al trazado de grandes infraestructuras de la ciudad, como las líneas férreas y autovías, dificultando las conexiones y provocando efecto barrera,
- **Tramos inconfortables y/o inaccesibles:** un tramo puede ser inconfortable cuando no es amplio (sobre todo en los alrededores de algún equipamiento) o cuando la pendiente es excesiva. Por tanto, anchuras >2m y pendientes >3%, serán parámetros utilizados para medir la calidad de la red de itinerarios peatonales. Asimismo, el no cumplimiento de la norma de accesibilidad universal, introduciendo obstáculos (escaleras, mobiliario urbano, pavimentos irregulares, etc.) en la red, será otro índice medidor de la calidad.
- **Problemas de seguridad y mobiliario urbano:** Relacionados con el tráfico urbano y con la vigilancia natural. En este sentido se han detectado tramos con **escasa protección frente al tráfico rodado** sin vegetación o vallado frente a viarios con altas intensidades de tráfico y/o velocidades elevadas.
- Adicionalmente, determinados elementos del mobiliario urbano, tanto por defecto como por deficiente ubicación, pueden plantear desmotivación al viaje a pie e incluso disuadir del mismo, como por ejemplo, farolas situadas en el centro de la acera, cubos de basura y de reciclaje de papel y plástico invadiendo el itinerario peatonal, etc.
- En lo relativo a la **criminalidad**, existen tramos de escasa frecuentación, sin visibilidad desde edificios con ausencia de iluminación, cierres laterales sin salida, etc.

Hay que tener en cuenta además que estos “impactos” afectan con mayor intensidad y gravedad a los peatones más vulnerables, niños, ancianos y personas con discapacidades permanentes o temporales. Cualquiera de las actuaciones que se lleven a cabo en la ciudad deben considerar en este sentido estándares físicos y funcionales adecuados para estas categorías de “peatones especiales”, en los que también se incluyen a las personas cuando acompañan a menores o portan bultos o elementos de cierto peso que dificultan la movilidad peatonal o la hacen imposible en los estrechamientos o “roturas” del camino peatonal.

9.2 Macrozona 1: Las Marinas Interior

La zona interior de Las Marinas y el Solanillo, conformada por viviendas unifamiliares y urbanizaciones residencial, de antigüedad media, presenta centros de actividad como el mercado de Abastos, guarderías, colegios, institutos, ambulatorio y zonas recreativas infantiles.

La zona está bien dotada de mobiliario urbano como bancos, papeleras y farolas.

Mantiene unas características peatonales heterogéneas, con una oferta bastante adecuada en las zonas correspondientes a los viarios estructurantes, y a medida que nos alejamos de ellos, y entramos en viario local, éstas decrecen en calidad, siendo aceras, en casi todos los casos que no cumplen los criterios establecidos en el decreto 293/2009 de 7 Julio y a Orden VIV/561/2010 de 1 de febrero sobre accesibilidad universal.

Tipología Edificatoria	Viviendas unifamiliares, residencias plurifamiliares		
Antigüedad	Media		
Otros			
Fotos Caracterizadoras			
Foto 1	Foto 2	Foto 3 AVDA. MOTRIL	
			
CALLE LEPANTO	CALLE RONDA		

La medición de la calidad de los itinerarios peatonales en esta macrozona de transporte se ha realizado en base a parámetros relacionados con la conservación, el grado de utilización de las vías, la accesibilidad universal, la resolución de los cruces, la iluminación, la peligrosidad y la conexión de la red.

Confortabilidad					
Conservación:	Excelente	Bueno	Normal	Regular	Malo
Grado de utilización:	Alto (eje principal)		Medio (red capilar)		Bajo (red periférica)
Grado de utilización:	Laborable: Bajo			Fin de semana: Bajo	
Accesibilidad/ Interrupciones:	Buena		Normal Faltan rebajes en aceras		Mala
Cruces:	Muy confortables y seguros		Seguros Faltan pasos de cebra en calles secundarias		Poco confortables y poco seguros
Iluminación:	Buena		Regular		Mala
Peligrosidad:	Alta		Media		Baja
Conexión con red:	Adecuada (permeabilidad total)		Normal (permeable pero poco confortable)		Baja (problemas de permeabilidad con resto red)

Algunos ejemplos:

- Calle Andrés de Castro. En un tramo falta acera y en otro, hay obstáculos en ella.






9.3 Macrozona 2: Las Marinas

La zona de Las Marinas, está basada de manera generalizada en complejos residenciales de reciente construcción, presenta como centros de actividad más representativos el campo de golf y toda la franja litoral con playa.

La zona está bien dotada de mobiliario urbano como bancos, papeleras y farolas.

Mantiene unas características peatonales relativamente homogéneas y adecuada al tránsito peatonal, y salvo excepciones se suele cumplir con los criterios establecidos en el decreto 293/2009 de 7 Julio y a Orden VIV/561/2010 de 1 de febrero sobre accesibilidad universal.

Tipología Edificatoria	Complejos residenciales	
Antigüedad	Baja	
Otros		
Fotos Caracterizadoras		
Foto 1	Foto 2	
		
CALLE CARLOS CRESPO RUBIO	AVENIDA DE PLAYA SERENA	Foto 3 PASEO CENTRAL

La medición de la calidad de los itinerarios peatonales en esta macrozona de transporte se ha realizado en base a parámetros relacionados con la conservación, el grado de utilización de las vías, la accesibilidad universal, la resolución de los cruces, la iluminación, la peligrosidad y la conexión de la red.

Confortabilidad					
Conservación:	Excelente	Bueno	Normal	Regular	Malo
Grado de utilización:	Alto (eje principal)		Medio (red capilar)		Bajo (red periférica)
Grado de utilización:	Laborable: Bajo			Fin de semana: Alto	
Accesibilidad/ Interrupciones:	Buena		Normal		Mala
Cruces:	Muy confortables y seguros		Seguros		Poco confortables y poco seguros
Iluminación:	Buena		Regular		Mala
Peligrosidad:	Alta		Media		Baja
Conexión con red:	Adecuada (permeabilidad total)		Normal (permeable pero poco confortable)		Baja (problemas de permeabilidad con resto red)

9.4 Macrozona 3: Urbanizaciones

La zona de Urbanizaciones, está basada de manera generalizada en complejos residenciales de antigüedad media, unifamiliares aisladas y complejos hoteleros, y presenta como centros de actividad más representativos toda la franja litoral con playa, y la existencia del centro médico.

La zona está bien dotada de mobiliario urbano como bancos, papeleras y farolas.

Mantiene unas características peatonales relativamente homogéneas y adecuada al tránsito peatonal, y salvo excepciones se suele cumplir con los criterios establecidos en el decreto 293/2009 de 7 Julio y a Orden VIV/561/2010 de 1 de febrero sobre accesibilidad universal.

Tipología Edificatoria	Complejos residenciales, unifamiliares aisladas, hoteles		
Antigüedad	Media		
Otros			
Fotos Caracterizadoras			
Foto 1	Foto 2	Foto 3	
			
CALLE RÍO TAJO		AVDA DE LAS GAVIOTAS	

La medición de la calidad de los itinerarios peatonales en esta macrozona de transporte se ha realizado en base a parámetros relacionados con la conservación, el grado de utilización de las vías, la accesibilidad universal, la resolución de los cruces, la iluminación, la peligrosidad y la conexión de la red.

Confortabilidad					
Conservación:	Excelente	Bueno	Normal	Regular	Malo
Grado de utilización:	Alto (eje principal)		Medio (red capilar)		Bajo (red periférica)
Grado de utilización:	Laborable: Bajo			Fin de semana: Alto	
Accesibilidad/ Interrupciones:	Buena		Normal		Mala
Cruces:	Muy confortables y seguros		Seguros		Poco confortables y poco seguros
Iluminación:	Buena		Regular		Mala
Peligrosidad:	Alta		Media		Baja
Conexión con red:	Adecuada (permeabilidad total)		Normal (permeable pero poco confortable)		Baja (problemas de permeabilidad con resto red)

9.5 Macrozona 4: Roquetas Sur

La zona sur de Roquetas de Mar, conformada por viviendas unifamiliares y urbanizaciones residencial, de antigüedad media, presenta centros de actividad como guarderías, colegios, institutos, y zonas recreativas infantiles.

La zona está bien dotada de mobiliario urbano como bancos, papeleras y farolas.

Mantiene unas características peatonales heterogéneas, con una oferta bastante adecuada en las zonas correspondientes a los viarios estructurantes, y a medida que nos alejamos de ellos, y entramos en viario local, éstas decrecen en calidad, no existiendo rebajes, y en general siendo aceras, en casi todos los casos que no cumplen los criterios establecidos en el decreto 293/2009 de 7 Julio y a Orden VIV/561/2010 de 1 de febrero sobre accesibilidad universal.

Tipología Edificatoria	Viviendas unifamiliares, residencias plurifamiliares, complejos residenciales		
Antigüedad	Media		
Otros			
Fotos Caracterizadoras			
Foto 1	Foto 2	Foto 3	
		AVDA. DEL SABINAL 	
CALLE LUIS BRAILLE	CALLE SANTILLANA		

La medición de la calidad de los itinerarios peatonales en esta macrozona de transporte se ha realizado en base a parámetros relacionados con la conservación, el grado de utilización de las vías, la accesibilidad universal, la resolución de los cruces, la iluminación, la peligrosidad y la conexión de la red.



Confortabilidad					
Conservación:	Excelente	Bueno	Normal	Regular	Malo
Grado de utilización:	Alto (eje principal)		Medio (red capilar)		Bajo (red periférica)
Grado de utilización:	Laborable: Medio			Fin de semana: Bajo	
Accesibilidad/ Interrupciones:	Buena		Normal		Mala
Cruces:	Muy confortables y seguros		Faltan rebajes en aceras Seguros Faltan pasos de cebra en las calles secundarias		Poco confortables y poco seguros
Iluminación:	Buena		Regular		Mala
Peligrosidad:	Alta		Media		Baja
Conexión con red:	Adecuada (permeabilidad total)		Normal (permeable pero poco confortable)		Baja (problemas de permeabilidad con resto red)

9.6 Macrozona 5: Cortijos de Marín

La zona de Cortijos de Marín, conformada por viviendas unifamiliares y residencias plurifamiliares, de antigüedad media, presenta centros de actividad como colegios, pequeños comercios, actividad hortofrutícola, ambulatorio, pista polideportiva y pabellón de usos múltiples.

La zona está bien dotada de mobiliario urbano como bancos, papeleras y farolas.

Mantiene unas características peatonales heterogéneas, con una oferta peatonal donde en general no existen rebajes, siendo aceras, en casi todos los casos que no cumplen los criterios establecidos en el decreto 293/2009 de 7 Julio y a Orden VIV/561/2010 de 1 de febrero sobre accesibilidad universal.

Tipología Edificatoria	Viviendas unifamiliares y residencias plurifamiliares		
Antigüedad	Media		
Otros			
Fotos Caracterizadoras			
Foto 1	Foto 2	Foto 3	
			
CALLE PITRES	CALLE PATERNA DEL RIO	AVDA. DE LOS ESTUDIANTES	

La medición de la calidad de los itinerarios peatonales en esta macrozona de transporte se ha realizado en base a parámetros relacionados con la conservación, el grado de utilización de las vías, la accesibilidad universal, la resolución de los cruces, la iluminación, la peligrosidad y la conexión de la red.

Confortabilidad					
Conservación:	Excelente	Buena	Normal	Regular	Mala
Grado de utilización:	Alto (eje principal)		Medio (red capilar)		Bajo (red periférica)
Grado de utilización:	Laborable: Medio			Fin de semana: Bajo	
Accesibilidad/Interrupciones:	Buena		Normal Faltan rebajes en aceras		Mala
Cruces:	Muy confortables y seguros		Seguros Faltan pasos de cebra o están deteriorados		Poco confortables y poco seguros
Iluminación:	Buena		Regular		Mala
Peligrosidad:	Alta		Media		Baja
Conexión con red:	Adecuada (permeabilidad total)		Normal (permeable pero poco confortable)		Baja (problemas de permeabilidad con resto red)

9.7 Macrozona 6: Roquetas Puerto

La zona del puerto de Roquetas de Mar, conformada por viviendas unifamiliares, residencias plurifamiliares y complejos residenciales, de reciente construcción y antigüedad media, presenta centros de actividad como colegios, supermercados, la Lonja, ambulatorio, protección civil, instalaciones deportivas, club náutico, puerto deportivo, el Castillo de Santa Ana, el anfiteatro romano y la playa.

La zona está bien dotada de mobiliario urbano como bancos, papeleras y farolas.

Mantiene unas características peatonales heterogéneas, con una oferta bastante adecuada en las zonas correspondientes a los viarios estructurantes, y a medida que nos alejamos de ellos, y entramos en viario local, éstas decrecen en calidad detectándose ausencia de rebajes en los cruces, y aceras que no cumplen los criterios establecidos en el decreto 293/2009 de 7 Julio y a Orden VIV/561/2010 de 1 de febrero sobre accesibilidad universal.

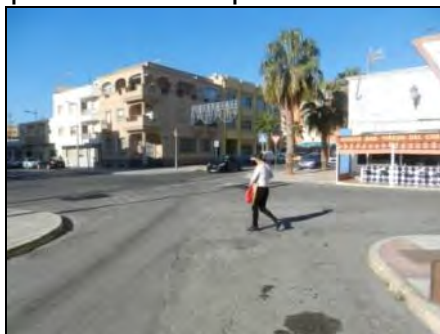
Tipología Edificatoria	Viviendas unifamiliares, residencias plurifamiliares, complejos residenciales	
Antigüedad	Baja	
Otros		
Fotos Caracterizadoras		
Foto 1	Foto 2	Foto 3
		
CALLE CAMPOAMOR	PUERTO	CALLE VICTORIA DE LOS ANGELES

La medición de la calidad de los itinerarios peatonales en esta macrozona de transporte se ha realizado en base a parámetros relacionados con la conservación, el grado de utilización de las vías, la accesibilidad universal, la resolución de los cruces, la iluminación, la peligrosidad y la conexión de la red.

Confortabilidad					
Conservación:	Excelente	Bueno	Normal	Regular	Malo
Grado de utilización:	Alto (eje principal)		Medio (red capilar)		Bajo (red periférica)
Grado de utilización:	Laborable: Medio			Fin de semana: Medio	
Accesibilidad/ Interrupciones:	Buena		Normal Faltan rebajes en aceras		Mala
Cruces:	Muy confortables y seguros		Seguros Faltan pasos de cebra		Poco confortables y poco seguros
Iluminación:	Buena		Regular		Mala
Peligrosidad:	Alta		Media		Baja
Conexión con red:	Adecuada (permeabilidad total)		Normal (permeable pero poco confortable)		Baja (problemas de permeabilidad con resto red)

Algunos ejemplos:

- Calle Salinas. Ejemplo de falta de paso de cebra.



9.8 Macrozona 7: Roquetas Centro

La zona de Roquetas Centro, conformada por viviendas unifamiliares, residencias plurifamiliares de antigüedad media, presenta centros de actividad como el mercado de abastos, supermercados, colegios, correos, ambulatorio, biblioteca, pabellón municipal de deportes, plaza de toros, polideportivo municipal, Ayuntamiento, guardia civil, policía local, juzgado, oficina de recaudación y estación de autobuses.

La zona está bien dotada de mobiliario urbano como bancos, papeleras y farolas.

Mantiene unas características peatonales heterogéneas, con una oferta bastante adecuada en las zonas correspondientes a los viarios estructurantes, que sin embargo decrece en calidad a medida que nos alejamos de ellos, no existiendo rebajes, y en general siendo aceras, en casi todos los casos que no cumplen los criterios establecidos en el decreto 293/2009 de 7 Julio y a Orden VIV/561/2010 de 1 de febrero sobre accesibilidad universal. Además y debido al déficit de oferta de aparcamiento en la zona, principalmente debido al alto grado de atraktividad en servicios de la zona, en algunas aceras que teóricamente cumplirían la normativa, persisten problemas de ilegalidad de aparcamiento, invadiendo las mismas, y comprometiendo el tránsito peatonal.

Tipología Edificatoria	Viviendas unifamiliares y residencias plurifamiliares	
Antigüedad	Media	
Otros		
Fotos Caracterizadoras		
Foto 1	Foto 2	Foto 3
		
CALLE RAFAEL ALBERTI	CALLE ANTAS	CALLE SAN JOSÉ

La medición de la calidad de los itinerarios peatonales en esta macrozona de transporte se ha realizado en base a parámetros relacionados con la conservación, el grado de utilización de las vías, la accesibilidad universal, la resolución de los cruces, la iluminación, la peligrosidad y la conexión de la red.

Confortabilidad					
Conservación:	Excelente	Bueno	Normal	Regular	Malo
Grado de utilización:	Alto (eje principal)		Medio (red capilar)		Bajo (red periférica)
Grado de utilización:	Laborable: Alto			Fin de semana: Medio	
Accesibilidad/ Interrupciones:	Buena		Normal		Mala Faltan rebajes Coches invadiendo aceras Aceras estrechas
Cruces:	Muy confortables y seguros		Seguros		Poco confortables y poco seguros
Iluminación:	Buena		Regular		Mala
Peligrosidad:	Alta		Media		Baja
Conexión con red:	Adecuada (permeabilidad total)		Normal (permeable pero poco confortable)		Baja (problemas de permeabilidad con resto red)

OBSERVACIONES.

- Calle Don Quijote. Mal estado de las aceras.



9.9 Macrozona 8: Roquetas Norte

La zona de Roquetas Norte, conformada por viviendas unifamiliares, residencias plurifamiliares de baja antigüedad y reciente construcción, presenta centros de actividad como el Centro Comercial, el Polígono Industrial, el teatro auditorio, parque acuático, Pistas polideportivos y colegios.

La zona está bien dotada de mobiliario urbano como bancos, papeleras y farolas.

Mantiene unas características peatonales bastante homogéneas, con una oferta en general bastante adecuada y que salvo puntos aislados, principalmente la zona del polígono, cumple los criterios establecidos en el decreto 293/2009 de 7 Julio y a Orden VIV/561/2010 de 1 de febrero sobre accesibilidad universal.

Tipología Edificatoria	Unifamiliares aisladas, Residencias plurifamiliares		
Antigüedad	Baja		
Otros			
Fotos Caracterizadoras			
Foto 1	Foto 2	Foto 3	
			
AVDA. UNION EUROPEA	CALLE GRECIA	AVDA. REINO DE ESPAÑA	

La medición de la calidad de los itinerarios peatonales en esta macrozona de transporte se ha realizado en base a parámetros relacionados con la conservación, el grado de utilización de las vías, la accesibilidad universal, la resolución de los cruces, la iluminación, la peligrosidad y la conexión de la red.



Confortabilidad					
Conservación:	Excelente	Bueno	Normal	Regular	Malo
Grado de utilización:	Alto (eje principal)		Medio (red capilar)		Bajo (red periférica)
Grado de utilización:	Laborable: Medio			Fin de semana: Alto	
Accesibilidad/ Interrupciones:	Buena		Normal		Mala
Cruces:	Muy confortables y seguros		Seguros Salvo en Ctra. De Alicún		Poco confortables y poco seguros
Iluminación:	Buena		Regular		Mala
Peligrosidad:	Alta		Media		Baja
Conexión con red:	Adecuada (permeabilidad total)		Normal (permeable pero poco confortable)		Baja (problemas de permeabilidad con resto red)

9.10 Macrozona 9: El Parador de las Hortichuelas

La zona de El Parador de las Hortichuelas, conformada por viviendas unifamiliares, residencias plurifamiliares de alta y media antigüedad, presenta centros de actividad como supermercados, pequeño comercio, guardería, colegio e instituto, consultorio sanitario, policlínica del poniente, pistas deportivas y zonas recreativas infantiles.

La zona está dotada de mobiliario urbano como bancos, papeleras y farolas en algunas calles y avenidas.

Mantiene unas características peatonales heterogéneas, con una oferta en algunos casos adecuada y en otros con carencias en los cruces y en las aceras que no cumplen los criterios establecidos en el decreto 293/2009 de 7 Julio y a Orden VIV/561/2010 de 1 de febrero sobre accesibilidad universal.

Tipología Edificatoria	Unifamiliares, Residencias plurifamiliares		
Antigüedad	Zona noreste: alta. Resto: media y baja		
Otros			
Fotos Caracterizadoras			
Foto 1	Foto 2		Foto 3
			
CALLE SIERRA ALMAGRERA	CALLE MERCADO		CTRA DE LOS MOTORES

La medición de la calidad de los itinerarios peatonales en esta macrozona de transporte se ha realizado en base a parámetros relacionados con la conservación, el grado de utilización de las vías, la accesibilidad universal, la resolución de los cruces, la iluminación, la peligrosidad y la conexión de la red.

Confortabilidad					
Conservación:	Excelente	Bueno	Normal	Regular	Malo
Grado de utilización:	Alto (eje principal)		Medio (red capilar)		Bajo (red periférica)
Grado de utilización:	Laborable: Medio			Fin de semana: Medio	
Accesibilidad/ Interrupciones:	Buena		Normal Faltan rebajes Aceras estrechas		Mala
Cruces:	Muy confortables y seguros		Seguros		Poco confortables y poco seguros. Especialmente en Ctra de Alicún. Faltan pasos de

			cebra
Iluminación:	Buena	Regular	Mala
Peligrosidad:	Alta	Media	Baja
Conexión con red:	Adecuada (permeabilidad total)	Normal (permeable pero poco confortable)	Baja (problemas de permeabilidad con resto red)

Algunos ejemplos:

- Calle Benito Pérez Galdós. Rampa que termina en la calzada, sin continuidad con la acera de enfrente.



- Calle San Miguel. Farolas obstaculizando el paso por la acera. Acera sin baldosa.



- Calle Abeto. Acera en mal estado en su esquina con calle Mercado.






9.11 Macrozona 10: El Campillo del Moro

La zona de El Campillo del Moro, conformada por viviendas unifamiliares, residencias plurifamiliares de alta antigüedad en la zona noroeste y de reciente construcción en la zona sureste, presenta centros de actividad como supermercados, comercio de local, colegios, institutos, ambulatorio, pistas polideportivas y zonas recreativas infantiles.

La zona está dotada de mobiliario urbano como bancos, papeleras y farolas, tan sólo en algunas calles, y zonas recreativas y principales avenidas.

Mantiene unas características peatonales con una oferta bastante defectuosa y con baja accesibilidad siendo generalizado el no cumplimiento de los criterios establecidos en el decreto 293/2009 de 7 Julio y a Orden VIV/561/2010 de 1 de febrero sobre accesibilidad universal.

Tipología Edificatoria	Viviendas unifamiliares y residencias plurifamiliares		
Antigüedad	Zona noroeste: alta. Zona sureste: baja.		
Otros			
Fotos Caracterizadoras			
Foto 1	Foto 2	Foto 3	
			
CALLE ARRAYANES Ejemplo de aceras estrechas	ZONA CON URBANIZACIÓN EJECUTADA, SIN CONSTRUCCIÓN		

La medición de la calidad de los itinerarios peatonales en esta macrozona de transporte se ha realizado en base a parámetros relacionados con la conservación, el grado de utilización de las vías, la accesibilidad universal, la resolución de los cruces, la iluminación, la peligrosidad y la conexión de la red.

Confortabilidad				
Conservación:	Excelente	Buena	Normal	Regular
Grado de utilización:	Alto (eje principal)	Medio (red capilar)		Bajo (red periférica)
Grado de utilización:	Laborable: Bajo		Fin de semana: Bajo	
Accesibilidad/ Interrupciones:	Buena	Normal		Mala Faltan pasos de cebra y rebajes en los cruces.
Cruces:	Muy confortables y seguros	Seguros		Poco confortables y poco seguros
Iluminación:	Buena	Regular		Mala
Peligrosidad:	Alta	Media		Baja
Conexión con red:	Adecuada	Normal		Baja

	(permeabilidad total)	(permeable pero poco confortable)	(problemas de permeabilidad con resto red)
--	-----------------------	-----------------------------------	--

Algunos ejemplos:

- Falta acera.



Calle Almorávides

Calle Jaime I

- Carretera de los Motores. Paso de peatones elevado sin unión con la acera, en la cual se sitúan un árbol y una farola.



- Calle Abencerrajes. Ejemplo de coches invadiendo la acera.



- Cruce calle Magnolia con Camino de Torres. Interrupción en la acera.






9.12 Macrozona 11: Aguadulce Playa

La zona de Aguadulce-Playa, conformada por viviendas unifamiliares, residencias plurifamiliares y hoteles, de construcción reciente presenta centros de actividad como la playa con el paseo marítimo, puerto, parques y centros comerciales.

La zona está dotada de mobiliario urbano como bancos, papeleras y farolas, en algunas calles, y zonas recreativas y principales avenidas.

Mantiene unas características peatonales con una oferta bastante adecuada y que en general cumple con los criterios establecidos en el decreto 293/2009 de 7 Julio y a Orden VIV/561/2010 de 1 de febrero sobre accesibilidad universal.

Tipología Edificatoria	Residencias plurifamiliares, viviendas unifamiliares, hoteles		
Antigüedad	Baja		
Otros			
Fotos Caracterizadoras			
Foto 1	Foto 2	Foto 3	
			
PASEO MARITIMO	CALLE SANTA MÓNICA	PASEO DE LOS CHOPOS	

La medición de la calidad de los itinerarios peatonales en esta macrozona de transporte se ha realizado en base a parámetros relacionados con la conservación, el grado de utilización de las vías, la accesibilidad universal, la resolución de los cruces, la iluminación, la peligrosidad y la conexión de la red.

Confortabilidad					
Conservación:	Excelente	Bueno	Normal	Regular	Mala
Grado de utilización:	Alto (eje principal)		Medio (red capilar)		Bajo (red periférica)
Grado de utilización:	Laborable: Bajo			Fin de semana: Alto	
Accesibilidad/ Interrupciones:	Buena		Normal		Mala
Cruces:	Muy confortables y seguros		Seguros		Poco confortables y poco seguros
Iluminación:	Buena		Regular		Mala
Peligrosidad:	Alta		Media		Baja
Conexión con red:	Adecuada (permeabilidad total)		Normal (permeable pero poco confortable)		Baja (problemas de permeabilidad con resto red)

Algunos ejemplos:

- Acceso inadecuado al Centro de congresos. Falta acerado, paso de peatones y rebajes.
- Imagen Camino de torres. Bordillo alto sin conexión con calle Celindo.






9.13 Macrozona 12: Aguadulce Interior

La zona de Aguadulce-Interior, conformada por viviendas unifamiliares, y bloques de viviendas de antigüedad media presenta centros de actividad el mercado de abastos, colegios, el palacio de congresos, multicines, pabellón deportivo y la biblioteca.

La zona está dotada de mobiliario urbano como bancos, papeleras y farolas, en algunas calles, principales avenidas, y en zonas verdes.

Mantiene unas características peatonales heterogéneas, con una oferta que en algunos casos tiene carencias en aceras y cruces, y por tanto no cumple los criterios establecidos en el decreto 293/2009 de 7 Julio y a Orden VIV/561/2010 de 1 de febrero sobre accesibilidad universal.

Tipología Edificatoria	Bloques de viviendas, viviendas unifamiliares.	
Antigüedad	Media	
Otros		
Fotos Caracterizadoras		
Foto 1	Foto 2	 Foto 3 CALLE BÚFALO
 CALLE FLORIDA	 CALLE LOURDES DEL POLVORÍN	

La medición de la calidad de los itinerarios peatonales en esta macrozona de transporte se ha realizado en base a parámetros relacionados con la conservación, el grado de utilización de las vías, la accesibilidad universal, la resolución de los cruces, la iluminación, la peligrosidad y la conexión de la red.

Confortabilidad					
Conservación:	Excelente	Bueno	Normal	Regular	Malo
Grado de utilización:	Alto (eje principal)		Medio (red capilar)		Bajo (red periférica)
Grado de utilización:	Laborable: Medio			Fin de semana: Bajo	
Accesibilidad/ Interrupciones:	Buena		Normal Aceras estrechas Faltan rebajes		Mala
Cruces:	Muy confortables y seguros		Seguros Faltan pasos de cebra		Poco confortables y poco seguros
Iluminación:	Buena		Regular		Mala
Peligrosidad:	Alta		Media		Baja
Conexión con red:	Adecuada (permeabilidad total)		Normal (permeable pero poco confortable)		Baja (problemas de permeabilidad con resto red)

Algunos ejemplos:

- Calle Texas. Aceras estrechas con farolas en medio.



