



6 Movilidad peatonal

6.1 Itinerarios peatonales

6.1.1 Justificación y Objetivos

Se propone la creación de una **red de itinerarios peatonales** para proporcionar a los peatones un espacio señalizado, conocido, seguro y cómodo por donde poder transitar y moverse caminando por toda la ciudad, y que pueda conectar los distintos barrios de cada núcleo.

Se plantea por tanto una red peatonal que se extienda por todo el ámbito urbano. Esta red peatonal debe cumplir con la normativa de referencia en materia de accesibilidad, que a nivel estatal está formada por:

- *LEY 51/2003 de 2 de Diciembre de 2003, de Igualdad de Oportunidades, No Discriminación y Accesibilidad Universal de las personas con discapacidad (LIONDAU)*
- *REAL DECRETO 505/2007, de 20 de Abril de 2007, por el que aprueban las condiciones de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones.*
- *REAL DECRETO 1544/2007, de 23 de Noviembre de 2007, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.*
- *Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, del Ministerio de Vivienda, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.*

A nivel autonómico la norma que regula la accesibilidad en Andalucía es el DECRETO 293/2009 de 7 de julio por el que se aprueba el Reglamento que regula las Normas para la Accesibilidad en las Infraestructuras, el Urbanismo, la Edificación y el Transporte en Andalucía.

Los objetivos generales hacia los cuales van enfocados las medidas a desarrollar son los siguientes:

- Aumento del número de viajes a pie en la movilidad cotidiana en la actualidad un 28% sobre el total.
- Aumento de la seguridad peatonal en sus desplazamientos.
- Garantizar los niveles de accesibilidad universal en los itinerarios peatonales
- Completar las redes urbanas peatonales actuales alcanzando verdaderos niveles de cobertura dentro de dichos ámbitos urbanos.
- Favorecer la convivencia con el resto de modos de transporte

6.1.2 Descripción de la medida

La red peatonal queda configurada con itinerarios que cumplen funciones diversas de movilidad comunicando zonas residenciales y de actividad, de ocio-deporte relacionadas con las actividades del tiempo libre localizadas en sectores centrales y de naturaleza. Se diferencian por ello las siguientes tipologías de acondicionamiento:



- Itinerarios peatonales principales:** Son aquellos que estructuran las áreas atractoras y generadoras de viajes del municipio y las áreas peatonales. En estos itinerarios se corregirán los tramos con problemas de movilidad y continuidad, accesibilidad, de urbanismo (ancho de aceras, pasos peatonales elevados, cruces seguros, etc.) y se señalizarán tanto horizontal como verticalmente para que el peatón esté orientado en todo momento.
- Áreas peatonales de complemento:** Serán áreas estanciales y viarios locales complementarios peatonales, que darán acceso a los itinerarios principales y serán el complemento de los itinerarios peatonales donde se deben solucionar los problemas de accesibilidad. En esta clasificación están incluidos todos aquellos viarios de carácter peatonal existentes que forman parte del núcleo urbano.

La red peatonal propuesta en el municipio de Roquetas de Mar estará formada por **62.641 metros de itinerarios peatonales principales**, clasificados en 34 tramos comprendidos en todos los núcleos del municipio. Dichos itinerarios son:

Tabla 9 Itinerarios peatonales propuestos

ID	NÚCLEO	ITINERARIO	LONGITUD (m)
1	Aguadulce- Campillo del Moro- El Parador de Hortichuelas	Avenida de Carlos III	3.611
2	Aguadulce- Campillo del Moro	Paseo Marítimo de Aguadulce	2.659
3	Campillo del Moro	Avenida Cámara de Comercio- Paseo de las Acacias	1.580
4	Aguadulce	Santa Mónica- Rambla de la Gitana	1.305
5	Aguadulce	Sonora - Paseo de los Olmos	1.848
6	Aguadulce	Rancho- Julio Robles	1.222
7	Campillo del Moro	Paseo del Limonar- Violeta	1.438
8	Campillo del Moro	Cerezo- Camino de las Torres	1.357
9	Campillo del Moro- El Parador de Hortichuelas	Carretera de Los Motores	1.470
10	Campillo del Moro	Juan de Austria- Tartesos- Pocito de la Zorra	1.489
11	El Parador de Hortichuelas- Roquetas	Carretera de Alicún	4.946
12	Campillo del Moro	Avenida de La Paz	392
13	Campillo del Moro	Magnolia- Mauritania	643
14	Campillo del Moro	Rambla de las Hortichuelas	1.815
15	Roquetas de Mar	Paseo Marítimo Roquetas	3.658
16	Roquetas de Mar	Avenida Reino de España - Perú	2.316
17	Roquetas de Mar	Avenida Unión Europea	86
18	Roquetas de Mar	Avenida de Roquetas- Avenida del Sabinal	1.813
19	Roquetas de Mar	Paseo de Los Baños	834
20	Roquetas de Mar	Celia Viñas- Pablo Picasso- Ctra de La Mojonera	2.621
21	Roquetas de Mar	Avenida de Los Estudiantes	1.671
22	Roquetas de Mar	Paseo Marítimo Roquetas- Antonio Machado	1.952



ID	NÚCLEO	ITINERARIO	LONGITUD (m)
23	Roquetas de Mar	Avda de la Aduana- Rambla del Cañuelo	1.137
24	Roquetas de Mar	Rambla del Cañuelo	1.088
25	Roquetas de Mar	Labradores- Puente- Juan Bonachera	1.139
26	Roquetas de Mar	Pintor Rosales- Molinos	1.158
27	Roquetas de Mar	Casablanca	566
28	Las Marinas	Avenida del Sabinal- Avenida de las Marinas- Cerrillos- Paseo del Golf	4.717
29	Las Marinas	Paseo Marítimo Las Marinas	5.421
30	Las Marinas	Avenida de Entremares	879
31	Las Marinas	Avenida del Mediterráneo	571
32	Las Marinas	Alameda	2.645
33	Las Marinas	Avenida del Esturión	523
34	Las Marinas	Ciudad de Cádiz - Gondola	1.270
TOTAL			62.641

A continuación se hace una breve descripción de estos itinerarios y de las medidas más importantes a llevar a cabo dentro de estos itinerarios, algunas de las cuales necesitarán un aporte económico e infraestructura para un adecuado acondicionamiento del itinerario.

1. Avenida de Carlos III. Este itinerario está formado por calles con aceras amplias, rebajes en los cruces y señalización suficiente donde el mobiliario urbano no supone un problema , aunque existen algunos tramos como el tramo entre la Avenida Generalife y la Calle Carlos Martel donde falta espacio para el peatón, faltando acera en el margen norte de dicho viario. Se recomienda por tanto la creación de acerado suficiente de acuerdo a la normativa vigente en los tramos en que no exista.

2. Paseo Marítimo de Aguadulce. Este itinerario conecta los núcleos de Aguadulce y Campillo del Moro al borde del mar. Está compuesto por dos tipos de viarios, el primero de carácter únicamente para modos no motorizados desde la Avenida Torre Quebrada a la Calle Naranjo y el segundo viario, desde la Calle Naranjo hasta el Puerto Deportivo, compartido con tráfico motorizado, donde existe un paseo marítimo en el margen sur del viario con ancho suficiente. No se han detectado problemas de accesibilidad en dicho itinerario, que cuenta con un carácter más lúdico o recreativo.

3. Avenida Cámara del Comercio- Paseo de las Acacias. Este itinerario transversal conecta la zona residencial que se ha formado en torno a la Cámara de Comercio con la playa. Los dos viarios principales que lo forman, Avenida Cámara del Comercio y Paseo de las Acacias cuentan con una adecuada infraestructura en materia de accesibilidad.

4. Santa Mónica - Rambla de la Gitana. Este itinerario que conecta la zona residencial al norte de la Avenida de Carlos III con el Paseo Marítimo de Aguadulce y su puerto deportivo. Cuenta con dos tramos bien diferenciados, la Avenida de Santa Mónica que cuenta con un espacio verde por donde



se ha diseñado el itinerario peatonal, y la Rambla de la Gitana, con aceras con ancho suficiente pero ausencia de rebajes en las intersecciones. El punto más problemático es la intersección de la Avenida Carlos III, que está bien resuelto desde el punto de vista de la seguridad vial y la accesibilidad, por lo que se recomienda cumplir la norma de accesibilidad en el tramo de la Rambla de la Gitana.

5. Sonora- Paseo de los Olmos. Este itinerario conecta la zona residencial norte de Aguadulce donde existen algunos centros educativos con la zona sur de este núcleo urbano. Se observa principalmente en la Calle Sonora la falta de rebajes de las aceras en los cruces y la correcta resolución de las intersecciones con el resto de viarios que la cruzan, muchas veces carentes de pasos de peatones y falta de visibilidad. En algunos tramos existen acerados muy estrechos o falta acerado en uno de los márgenes del viario.

De igual manera, en otro de los viarios que forman parte de este itinerario, la Calle Galán, falta acerado en el margen izquierdo del viario y además el acerado en el margen derecho es estrecho y no cuenta con rebajes en sus intersecciones. La intersección de la Avenida Carlos III con la Calle Galán debe ser resuelta de mejor manera, ya que no existe viario adecuado para el peatón, faltando señalización y pasos de peatones. Finalmente el Paseo de las Acacias, presenta mejores condiciones para el desarrollo del viaje peatonal con amplias aceras, rebajes en las aceras, intersecciones señalizadas adecuadamente y mejor visibilidad.

6. Rancho- Julio Robles. Este itinerario que conecta la zona residencial norte y algunos equipamientos educativos con la zona sur del núcleo de Aguadulce. La Calle Rancho se caracteriza por presentar aceras estrechas con mobiliario urbano obstaculizando y con ausencia de rebajes en las intersecciones, que en su mayoría carecen de pasos de peatones que den continuidad al itinerario. Todo lo contrario que ocurre la Calle Julio Robles donde existen pasos de peatones en las intersecciones, rebajes en las amplias aceras donde el mobiliario urbano no supone un obstáculo. Se recomienda por tanto la adaptación de la Calle Rancho a la normativa referente en materia de accesibilidad.

7. Paseo del Limonar- Violeta. En este itinerario se ha detectado falta de rebaje en algunas de las intersecciones del Paseo del Limonar, si bien, el resto de las características del viario hacen que el peatón se sienta cómodo y seguro. Las calles Violeta y Rocío Jurado, que también forman parte de este itinerario presentan las mismas condiciones de accesibilidad.

8. Cerezo- Camino de las Torres. La Calle Cerezo presenta aceras accesibles, donde la ausencia de rebajes en las intersecciones puede suponer un problema para las personas con movilidad reducida. El Camino de las Torres presenta aceras estrechas donde el mobiliario urbano formado por arbolado principalmente supone un obstáculo en muchos casos, y tramos donde no existe acera en alguno de los márgenes del viario. Se recomienda aumentar el ancho de acerado en la medida de lo posible y efectuar rebajes en aceras para dotar al itinerario de mayor accesibilidad.

9. Carretera de Los Motores. Conecta el núcleo del Campillo del Moro con El Parador de Hortichuelas. Este itinerario presenta tramos con aceras muy estrechas y pasos de peatones elevados donde no está bien resuelta la conexión con la acera, suponiendo un obstáculo para las



personas con movilidad reducida en el tramo que discurre por el núcleo de Campillo del Moro. En el tramo que discurre por el Parador de las Hortichuelas aunque las aceras son más amplias no cuentan con rebajes que den continuidad al itinerario.

10. Juan de Austria- Tartesos- Pocito de la Zorra. Cuenta con tramos de acerado estrecho y sin rebajes en algunos tramos de los viarios que forman parte de itinerario hasta la intersección con la Carretera de Los Motores, a partir de la cual el acerado es más amplio, el mobiliario urbano no supone un obstáculo y las aceras están rebajadas.

11. Carretera de Alicún. Este itinerario conecta el núcleo de El Parador con el núcleo de Roquetas de Mar, y tiene una longitud de 4.946 metros. En su recorrido encontramos un gran centro atractivo como es el Centro Comercial Gran Plaza. En este itinerario también se encuentran ubicados a ambos márgenes de la carretera algunos centros industriales y comerciales.

Se ha detectado que existen tramos donde no existe ningún tipo de acerado y el peatón se ve obligado a transitar por la calzada compartiendo espacio con el tráfico rodado, lo que supone una gran desmotivación a la hora de realizar el viaje a pie. Por ello se propone la creación de una banda de acera peatonal a ambos lados del viario para dar mayor seguridad y comodidad al peatón en la realización de su recorrido por este itinerario y cumpliendo la normativa vigente.

12. Avenida de La Paz. Discurre por la zona peatonal que separa los dos sentidos de circulación. Se puede considerar un área estancial y un itinerario de conexión de los itinerarios 9 y 7, Carretera de Los Motores y Paseo del Limonar- Violeta.

13. Magnolia- Mauritania. Sirve de conexión de los itinerarios 7, 8 y 2, Paseo del Limonar- Violeta, Cerezo-Camino de las Torres y Paseo Marítimo de Aguadulce. Conecta la zona residencial de Campillo del Moro con la playa. La Calle Magnolia presenta aceras estrechas, con mobiliario urbano que a veces supone un obstáculo, sin rebaje de aceras y sin pasos de peatones en las intersecciones. La Calle Mauritania a pesar de tener un gran ancho de sección presenta aceras estrechas o más anchas con arbolado que reduce el ancho de la acera a la mitad. Se propone el acondicionamiento de intersecciones, la eliminación de obstáculos y la ampliación de la acera en la medida de lo posible para cumplir la normativa relativa a accesibilidad.

14. Rambla de las Hortichuelas. Este itinerario, de carácter lúdico y recreativo, también puede servir de conexión de los distintos itinerarios existentes en el núcleo Campillo del Moro. Son dos itinerarios a ambos márgenes de la rambla acondicionados para el peatón y el ciclista.

15. Paseo Marítimo Roquetas. Este itinerario de carácter peatonal y lúdico o recreativo sirve de conexión entre el Paseo Marítimo de Roquetas de Mar y el Paseo Marítimo de Aguadulce. En la actualidad no existe infraestructura alguna que conecte ambos paseos marítimos por lo que se recomienda la realización de una infraestructura acorde con el paisaje para que el peatón pueda transitar por ella de manera más cómoda.

16. Avenida Reino de España - Perú. Este itinerario conecta la zona de nuevo desarrollo al norte de la Rambla del Cañuelo con el Puerto de Roquetas y con el centro urbano.



La Avenida Reino de España presenta buenas condiciones de accesibilidad con amplias aceras, bordillos rebajados en las intersecciones todas ellas con pasos de peatones y una isleta central que anima al peatón a realizar su viaje.

La continuación por la Avenida de Perú, es adecuada, aunque presenta aceras más estrechas existen rebajes en las aceras y pasos de los Ángeles con aceras estrechas y ausencia de rebajes de peatones y pasos de cebra en las intersecciones. A partir de la calle Victoria de Los Ángeles la Calle Perú vuelve a tener aceras un poco más anchas.

Se recomienda, acondicionar el tramo entre el Paseo de Los Baños y la Calle Victoria de los Ángeles con acerado más amplio en la medida de lo posible, rebajes en las aceras y pasos de peatones en las intersecciones.

17. Avenida Unión Europea. De igual manera que la Avenida Reino de España, presenta aceras amplias con rebajes y pasos de peatones en todas sus intersecciones y con una isleta central que invita a caminar para conectar el Centro Comercial Gran Plaza con el nuevo desarrollo residencial y con la playa.

18. Avenida de Roquetas- Avenida del Sabinal. Es uno de los principales ejes de la ciudad que conecta la zona de la estación de autobuses y el centro histórico de Roquetas con la zona del Puerto Marítimo. Además la Avenida de Roquetas es uno de los principales ejes comerciales de la ciudad.

El itinerario peatonal presenta amplias aceras que se van estrechando a medida que nos acercamos al puerto, con rebajes y pasos de peatones en las intersecciones. Existen algunos tramos donde las terrazas de los bares o algunos establecimientos suponen un obstáculo para el desarrollo del itinerario peatonal.

19. Paseo de Los Baños. Es otro de los principales ejes comerciales del núcleo de Roquetas. Presenta una isla central de separación de carriles que invitan a pasear. Si bien, presenta aceras estrechas en los márgenes del viario. Existen algunos pasos de peatones elevados que no tienen bien resuelto su unión con la acera.

20. Celia Viñas- Pablo Picasso- Carretera de La Mojonería. Este itinerario sirve de conexión del centro histórico del núcleo de Roquetas, donde se encuentran gran parte de los equipamientos municipales, con la zona oeste del núcleo. En general se puede afirmar que es un itinerario accesible, aunque existe alguna intersección mal gestionada por la ausencia de rebajes o de pasos de peatones.

21. Camino de los Depósitos -Avenida de Los Estudiantes. Conecta el centro del núcleo con la zona deportiva y educativa situada al sureste del núcleo. Los viarios que lo forman presentan en su mayoría aceras estrechas, con ausencia de rebajes y en algunos casos también de pasos de peatones. Además algunos de los pasos de peatones existentes a lo largo del itinerario, son elevados, pero presentan una mala unión con la acera.

Se recomienda la ampliación de la acera en la medida de lo posible y la adecuación de las intersecciones con otros viarios.



22. Paseo Marítimo Roquetas- Antonio Machado. Este itinerario discurre por el paseo marítimo de Roquetas, que es en su mayoría de carácter peatonal hasta la Calle Antonio Machado, donde las aceras son amplias y las intersecciones presentan rebajes y pasos de peatones, algunos de los cuales están elevados y presentan buena conexión con la acera.

23. Avenida de la Aduana- Rambla del Cañuelo. Este itinerario conecta el centro histórico del núcleo de Roquetas con algunos centros atractores de importancia como la Plaza de Toros una zona deportiva y al final el Paseo Marítimo de Roquetas y la playa. El primer tramo hasta la Plaza de Toros de la Avenida de la Aduana está formado por aceras elevadas con una barandilla para salvar el peligro de caída. El resto del tramo hasta la Rambla del Cañuelo, a partir del cual el itinerario es por un viario de carácter peatonal en el margen de la rambla, presenta buenas condiciones para realizar el itinerario en materia de accesibilidad.

24. Rambla del Cañuelo. Itinerario peatonal que conecta la Carretera de Alicún y el Centro Comercial Gran Plaza con la playa a través del itinerario de carácter recreativo de la rambla y de una zona verde.

25. Labradores- Puente- Juan Bonachera. Este itinerario que conecta el centro histórico con la zona del puerto deportivo presenta aceras muy estrechas y en la mayoría de los casos sin rebajes. No existen pasos de peatones en algunas intersecciones. El primer tramo, tiene una isleta central que invita al peatón a pasear pero cuyos accesos no están resueltos en materia de accesibilidad.

26. Pintor Rosales - Molinos. La Avenida Pintor Rosales presenta alguna deficiencia en materia de accesibilidad porque aunque cuenta con un acerado estrecho destaca la ausencia de rebajes y pasos de peatones en muchas de las intersecciones con otros viarios. Sin embargo, la Calle Molinos, presenta mejor acondicionamiento para la realización del viaje a pie, con aceras más anchas, pasos de peatones en las intersecciones y rebajes de la acera en estas.

27. Casablanca. Sirve de unión entre el centro histórico y la zona residencial situada al noroeste del núcleo de Roquetas. Cumple la normativa en materia de accesibilidad, con rebajes y pasos de peatones en las intersecciones.

28. Avenida del Sabinal- Avenida de Las Marinas- Avenida de los Cerrillos- Paseo del Golf. Es el itinerario principal de conexión de los núcleos Urbanización y Las Marinas con el núcleo de Roquetas de Mar. Presenta aceras amplias, con rebajes de bordillo en las intersecciones y pasos de peatones.

29. Paseo Marítimo Las Marinas. Sirve de conexión del Paseo Marítimo de Roquetas de Mar. Este itinerario de carácter lúdico y recreativo y solo apto para modos no motorizados sirve de conexión con el Puerto Deportivo situado en el núcleo de Roquetas de Mar.

30. Avenida de Entremares. Conecta el itinerario principal de la Avenida de Cerrillos con el Paseo Marítimo de Las Marinas. Presenta unas buenas condiciones de accesibilidad para desarrollar el viaje a pie con aceras amplias, rebajes en las aceras, pasos de peatones en las intersecciones y visibilidad.



31. Avenida del Mediterráneo. Conecta el itinerario principal de la Avenida de Las Marinas con el Paseo Marítimo de Las Marinas. Presenta unas buenas condiciones de accesibilidad para desarrollar el viaje a pie con aceras amplias, rebajes en las aceras, pasos de peatones en las intersecciones y visibilidad.

32. Alameda. Conecta el Paseo Marítimo con el Paseo del Golf a través del entramado residencial. A pesar de tener un carácter más residencial que las anteriores, presenta unas buenas condiciones para desarrollar un viaje a pie de manera cómoda, con aceras rebajadas, pasos de peatones en las intersecciones y ausencia de obstáculos.

33. Avenida del Esturión. Conecta el itinerario principal de la Avenida del Sabinal con el Paseo Marítimo de Las Marinas. A pesar de tener un carácter más residencial que las anteriores, presenta unas buenas condiciones para desarrollar un viaje a pie de manera cómoda, con aceras rebajadas, pasos de peatones en las intersecciones y ausencia de obstáculos.

34. Ciudad de Cádiz- Góndola. Conecta los nuevos desarrollos residenciales existentes en torno al campo de golf. Parte del itinerario discurre por una calle peatonal. La Carretera Ciudad de Cádiz y la Calle Góndola presentan una infraestructura adecuada para el desarrollo del itinerario peatonal.

La implementación de las actuaciones a realizar en los itinerarios para solventar las deficiencias detectadas será progresiva. La red definida debe ser objetivo prioritario en las actuaciones de mejora de los niveles de accesibilidad y continuidad en la vía pública. Las etapas serán las siguientes:

- Actuaciones de mejora de los niveles de accesibilidad en la red principal.
- Aseguramiento de la continuidad de la red principal.
- Nueva infraestructura (nuevo acerado allí donde no exista o sea impracticable) y ampliación de aceras donde sea necesario.
- Señalización de itinerarios principales (se describe en una propuesta específica).
- Actuaciones de mejora de los niveles de accesibilidad en la red de complemento.

6.1.3 *Necesidades a futuro*

- Proyecto de viabilidad
- Ejecución de la obra necesaria en el tramo

6.1.4 *Agentes implicados*

Ayuntamiento de Roquetas de Mar

- Infraestructura
- Movilidad
- Salud

6.1.5 *Valoración económica*

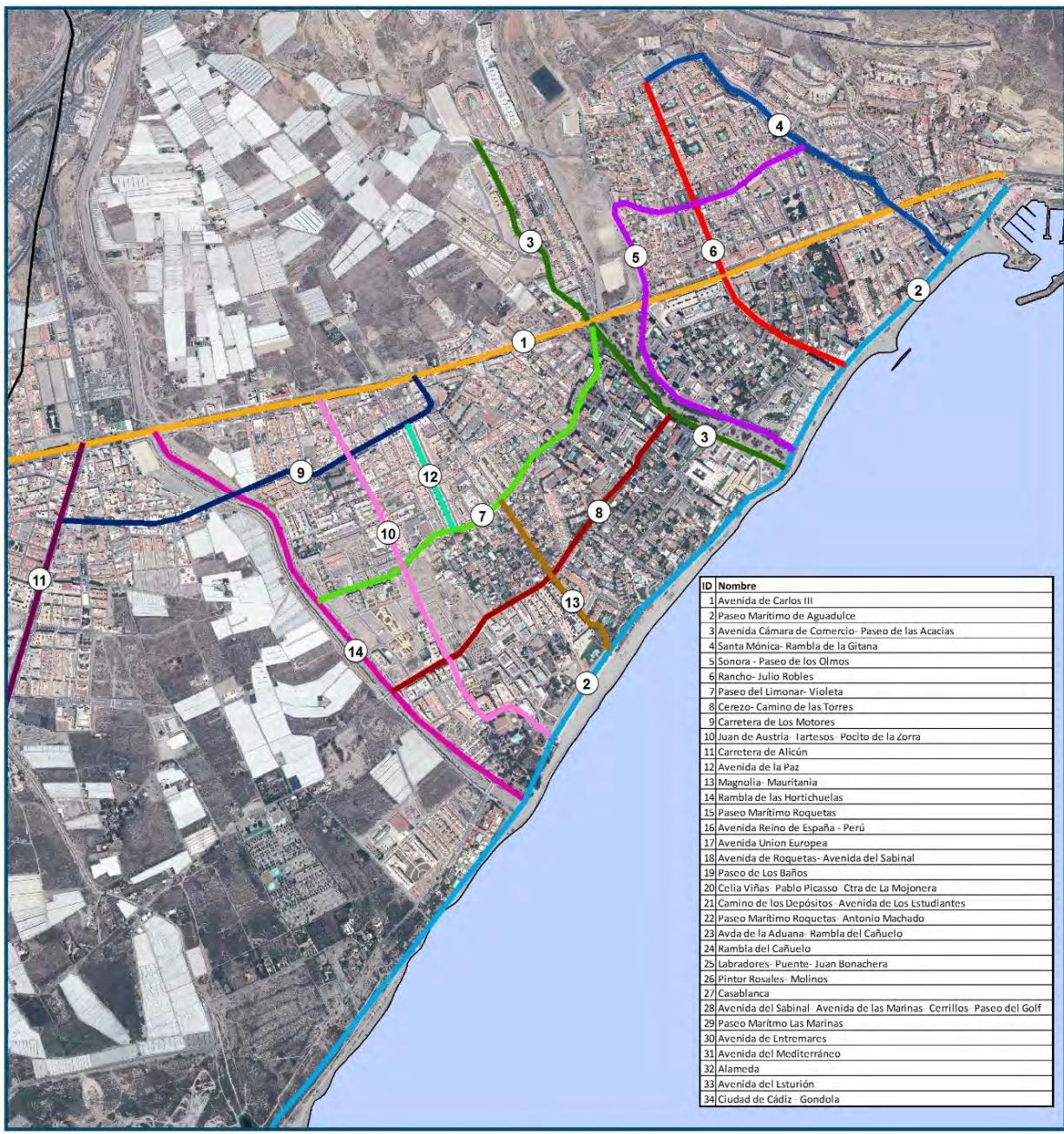
A determinar tras el proyecto de viabilidad.

Aprox. 500.000€

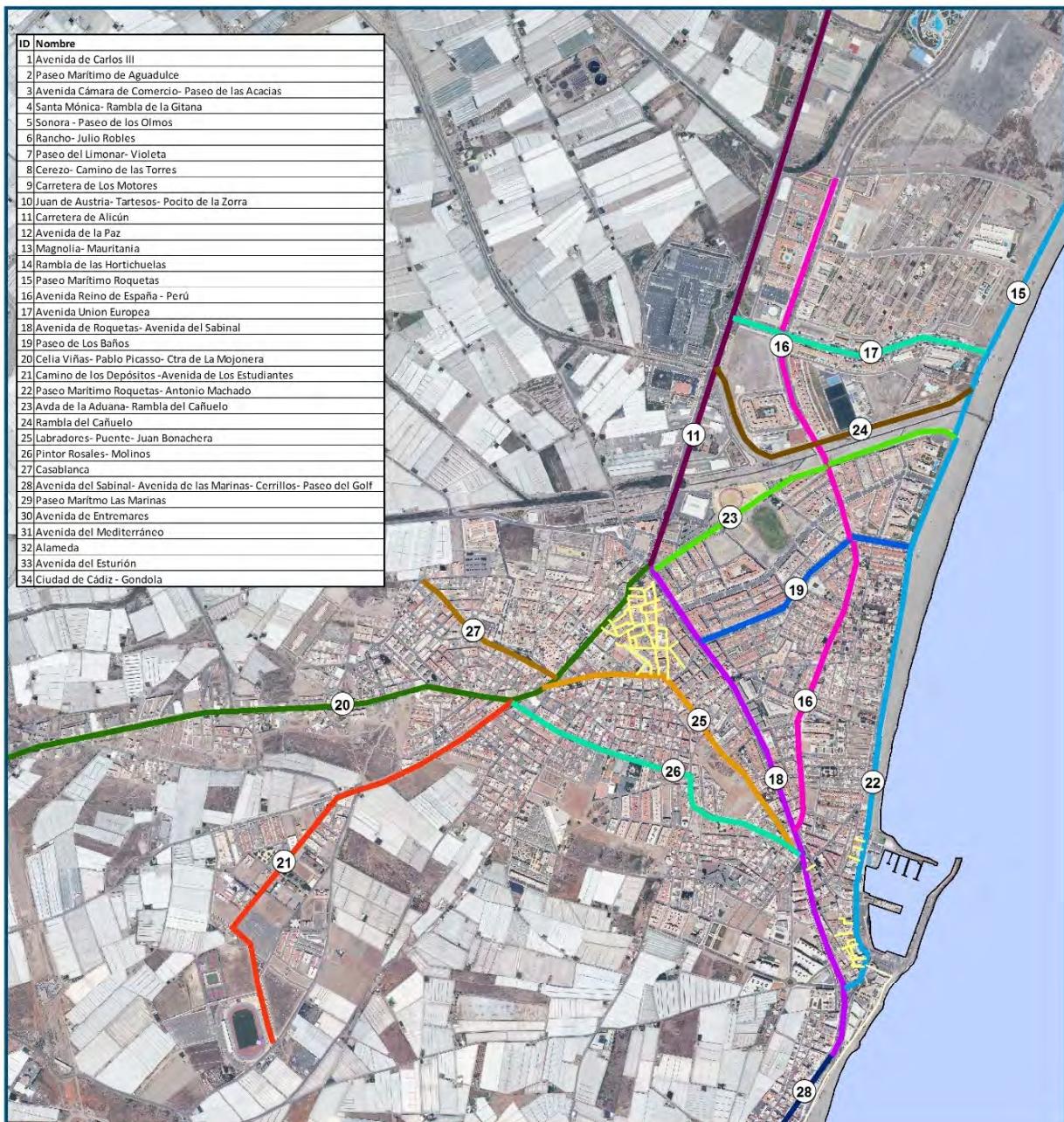


6.1.6 Ventajas e Inconvenientes

La recuperación del entorno urbano para la ciudadanía, creará beneficios ligados a la mejora de la salud y calidad de vida, regeneración urbana y potenciación de la actividad comercial en los núcleos, sin detectarse a priori inconvenientes más allá del gasto económico que habrá que acometer.



PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ROQUETAS DE MAR



Leyenda:

— Otros Viarios Peatonales

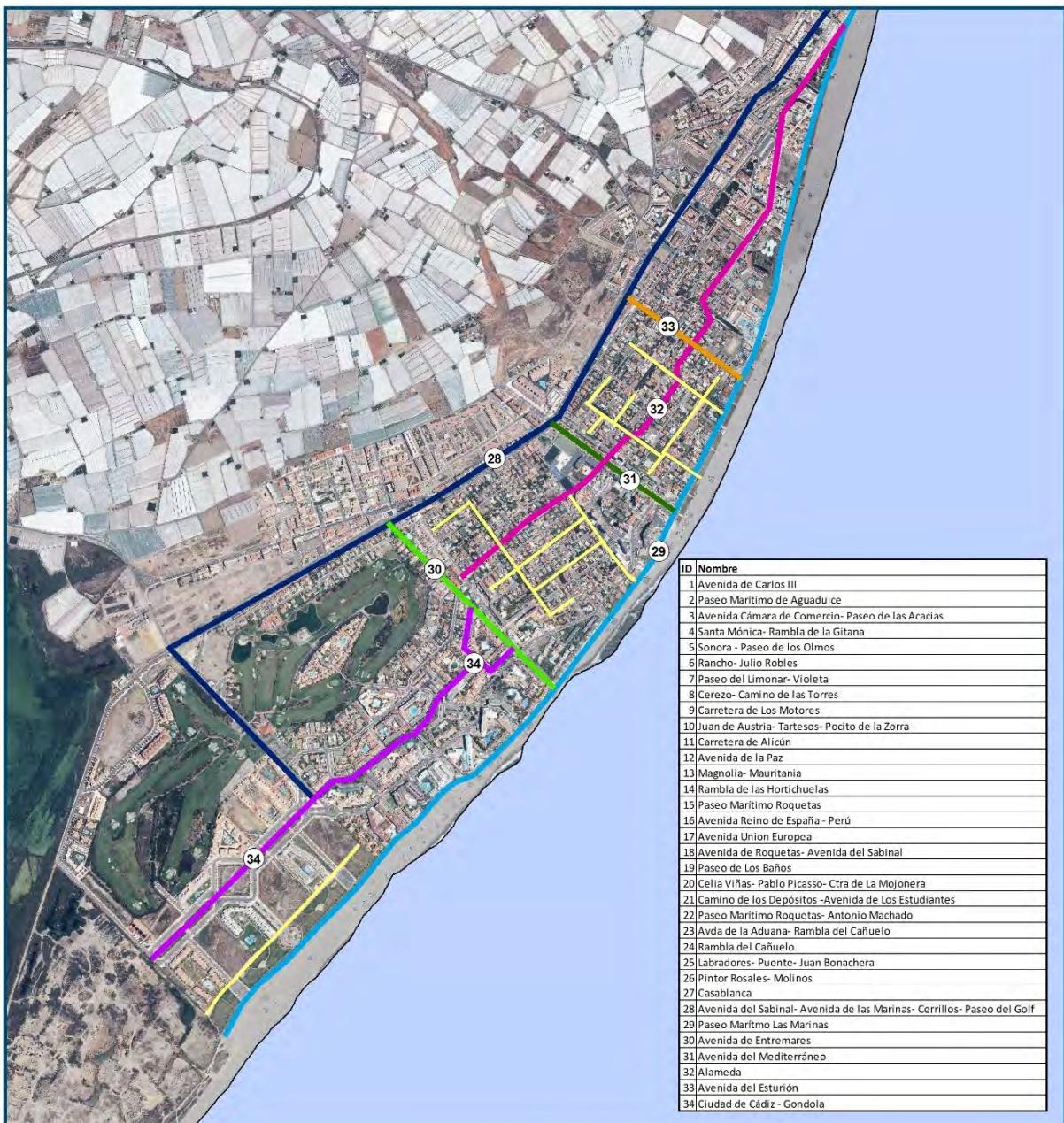
Título del plano:

Itinerarios Peatonales en Roquetas de Mar



500 250 0 500 Metros

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ROQUETAS DE MAR



Leyenda:

Yellow line: Otros Viarios Peatonales

Título del plano:

Itinerarios Peatonales en Las Marinas y Urbanización



500 250 0 500 Metros

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ROQUETAS DE MAR



6.2 Plan de Señalización de Itinerarios y áreas Peatonales

6.2.1 Justificación y Objetivos

Dar a conocer a los residentes y visitantes del municipio la existencia de unos itinerarios peatonales cómodos, accesibles y seguros, que conectan la mayor parte de las zonas y focos de atractividad de la ciudad, entre sí y con los barrios generados de viajes es el principal objetivo de esta medida, que se coordina dentro del PMUS como refuerzo de la consolidación infraestructural de los itinerarios peatonales, orientando e informando de la existencia de un itinerario peatonal, asegurando que va a ser accesibles, cómodos y seguros.

6.2.2 Descripción de la medida

Se propone la señalización tanto horizontal como vertical y consistirá en:

- **Señalización de la ruta y de los principales centros de actividad del itinerario.** Se propone una señalización estandarizada y homogénea para todos los itinerarios peatonales, para que sean claramente identificables. Además en algunos casos se podría incorporar planos orientativos e informativos de los itinerarios.
- **Señales de áreas peatonales y estanciales.** Señalizando plazas, calles peatonales o elementos significativos del municipio.

Otros elementos y sistemas de señalización que pueden favorecer la movilidad peatonal son:

- Señalización horizontal del itinerario
- Señalización vertical de la ruta con centros de actividad y tiempo de recorrido, dentro del itinerario
- Elementos de mobiliario urbano que faciliten información sobre el itinerario peatonal, indicando la dirección de los destinos en una placa que refleja la figura de un caminante.
- Planos de situación que reflejen los itinerarios a pie recomendados que unan los destinos.
- Como información útil adicional, los elementos pueden reflejar una estimación del tiempo a emplear en el trayecto, calorías gastadas, kilómetros recorridos, etc.

6.2.3 Necesidades a futuro

Plan de viabilidad de instalaciones de señales en detalle

6.2.4 Agentes implicados

Ayuntamiento de Roquetas

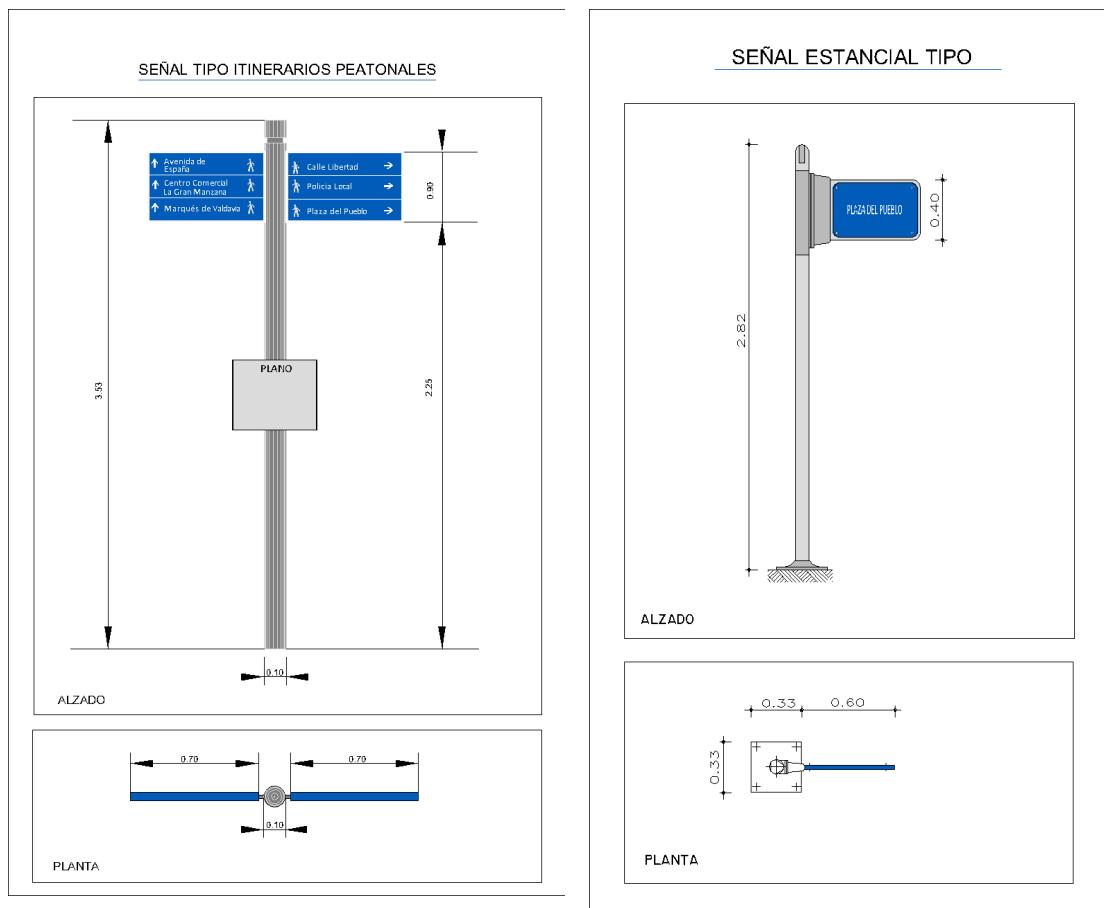
- Movilidad
- Infraestructura
- Medioambiente y salud
- Comercio y turismo

6.2.5 Valoración económica

20.000€

6.2.6 Tipo de señal propuesta

Esquema de Señalización Propuesto



6.2.7 Ventajas e Inconvenientes

- Optimización de la red peatonal en su globalidad, fomentando los desplazamientos a pie sobre otros modos, con una racionalización del coste en infraestructura.
- Necesidad de correcta ubicación de la señalización

6.3 Ampliación del Área de preferencia peatonal

6.3.1 Justificación y Objetivos

La importancia de los centros urbanos de nuestras ciudades es sobradamente conocida, el interés por la intervención en los círculos comprende los diferentes niveles de la Administración y los agentes sociales y económicos que habitan y ejercen en ella. A mediados de los noventa comienzan a desarrollarse estrategias integrales de revitalización de los círculos, en las que las actuaciones clave estaban vinculadas a la consecución de una movilidad sostenible y a la creación de espacios públicos en la mayor parte de la zona céntrica.

En el caso del núcleo de Roquetas de Mar, el centro histórico, representa un espacio simbólico, y digno de seguir recuperándolo, siendo éste el corazón de la ciudad, a nivel comercial, administrativo y de servicios, estando bien comunicado y céntrico.

El Ayuntamiento ha comenzado un proceso de adaptación del mismo, aumentando las calles de coexistencia o vías de prioridad no motorizada, actuando sobre el aparcamiento, y proponiendo un urbanismo de calle a nivel, en plataforma única, que en definitiva lo que fomenta es la aparición de ámbitos propicios para la movilidad a pie y en bicicleta. Esta área situada en el núcleo de Roquetas de Mar está delimitada por las calles Celia Viñas y Pablo Picasso al noroeste, Magisterio, Estación, Puente y Gustavo Villapalos al sur y Manuel Machado y José Bergamín al este. Cuenta con viarios donde la calzada y la acera se encuentran al mismo nivel y cuenta con la señalización adecuada en los viarios de acceso y salida. En los viarios de entrada cuenta con pilones retráctiles para el control de la entrada de vehículos en la zona.

Los objetivos generales que se pretenden conseguir con esta medida son:

- A corto plazo, mejora de calidad de vida de los ciudadanos, en especial de la población residente
- A medio-largo plazo, progresivo cambio en los hábitos de movilidad, que comporten una utilización más coherente del vehículo motorizado en el entorno urbano y un fomento de la movilidad en modos no motorizados (a pie o en bicicleta), es decir, reducir la dependencia del automóvil en desplazamientos con origen y/o destino en el área central de Roquetas de Mar, generando un progresivo cambio en los hábitos de movilidad, que comporten una utilización más coherente del vehículo motorizado en el entorno urbano y un fomento de la movilidad a pie.

Los objetivos específicos que se pretenden conseguir son:

- Mejorar el nivel de servicio del peatón y del ciclista al aumentar la oferta peatonal y ciclista existente.
- Reducir la contaminación acústica, al disminuir el número de vehículos que pasan por las vías
- Potenciar la actividad comercial

6.3.2 Descripción de la medida

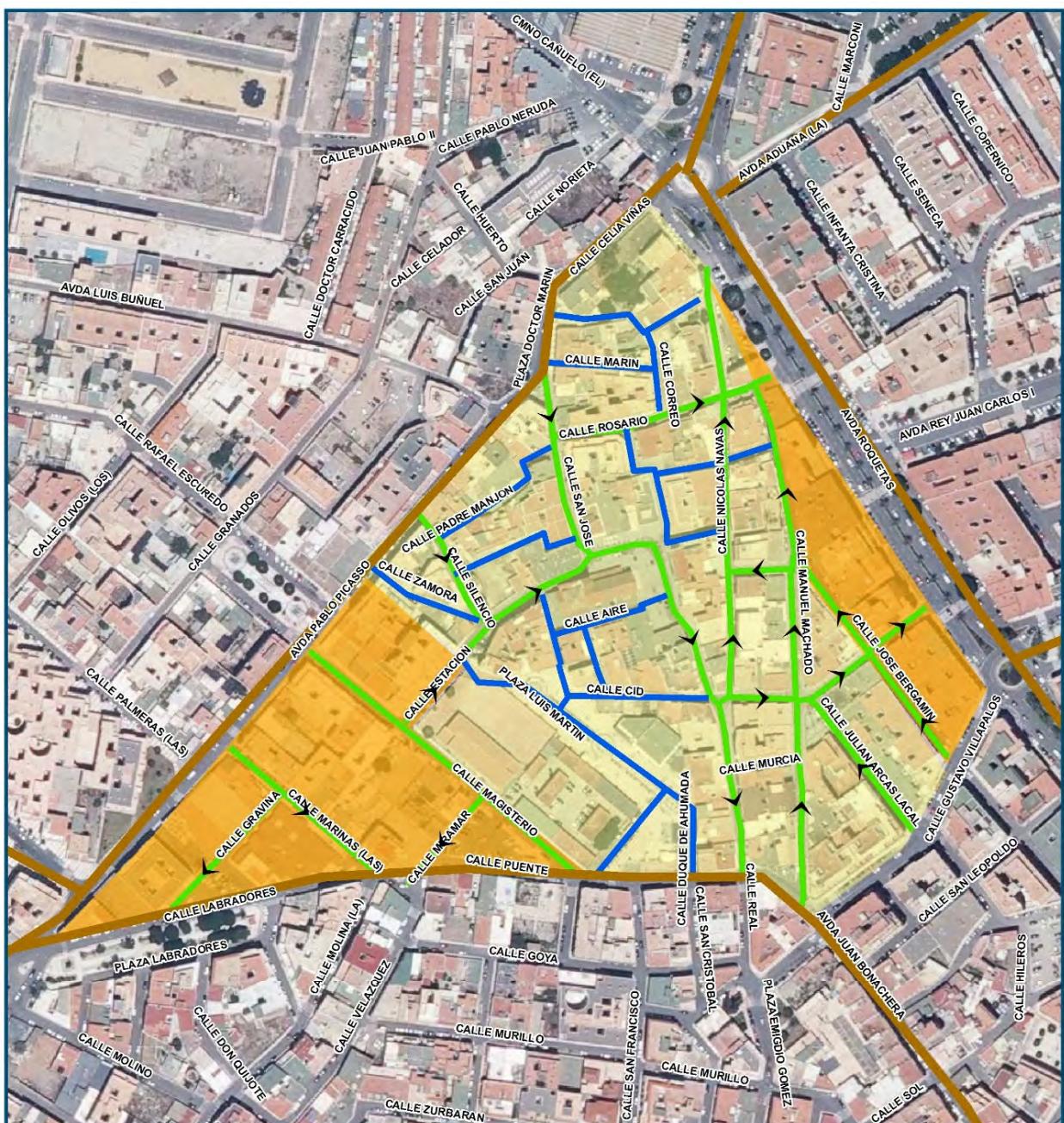
La medida consiste en ahondar en las mejoras del centro urbano ya iniciadas por el Ayuntamiento y realizar una extensión del área de preferencia peatonal en los siguientes viarios, manteniendo los sentidos de circulación de estos.



- Calle Estación
- Calle José Bergamín
- Continuación de la Calle Manuel Machado hasta Avenida de Roquetas
- Continuación de la Calle Cid hasta Avenida de Roquetas
- Calle Magisterio
- Calle Miramar
- Calle Las Marinas
- Calle Gravina

Esta área debe tener características homogéneas en cuanto a infraestructura y señalización se refiere. Las actuaciones que se propondrán para mejorar las condiciones para el peatón en todo el ámbito definido como Área Central, serán las siguientes:

- **Todo la zona será Área 20, con aplicación de un límite de velocidad genérico** para todo el tráfico rodado de 20 km/h, que irá acompañado de elementos físicos de calmado del tráfico en las zonas de mayor conflicto entre el tránsito motorizado y no motorizado, como en la Calle Magisterio de doble sentido de circulación.
- **Eliminación de obstáculos y barreras arquitectónicas** (sustitución o reubicación de mobiliario urbano o arbolado que afecte a la funcionalidad del itinerario)
- **Ampliación de aceras** (tomando o reorganizando la oferta de aparcamientos a pie de calle, o disminuyendo el ancho de la calzada en viarios que lo permitan) y **conformación de calzada a nivel**, para asegurar en el 100% de las calles la accesibilidad.
- **Gestión de los aparcamientos en superficie** (ver apartado correspondiente de este documento). Se propone el mantenimiento de las plazas de aparcamiento en los viarios de esta área con la finalidad que los vehículos autorizados o los residentes de la zona tengan un lugar donde estacionar su vehículo de manera temporal para efectuar las gestiones pertinentes (carga y descarga principalmente).
- **Mejoras en el acceso y visibilidad de las intersecciones**, haciéndolas más seguras, así como aumentar el número de pasos de peatones en las zonas más transitadas.
- **Adaptación de áreas y pasos para personas con movilidad reducida** (rebaje del pavimento en todos los pasos de peatones, obstáculos, etc....).



Leyenda:

- Área de Coexistencia
- Ampliación del Área de Coexistencia

- Viales de Coexistencia
- Calles Peatonales
- Itinerarios Peatonales Estructurantes

Título del plano:

Ampliación del Área de Coexistencia en Roquetas de Mar



90 45 0 90 Metros

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ROQUETAS DE MAR

UTE



6.3.3 Necesidades a futuro

Anteproyecto de ejecución y estudio de viabilidad

Proceso de participación con los agentes implicados

6.3.4 Agentes implicados

Ayuntamiento de Roquetas

- Infraestructura
- Comercio
- Movilidad

Asociación de comerciantes y empresarios del centro

Asociaciones de vecinos

6.3.5 Valoración económica

A determinar a través del proyecto de ejecución y de viabilidad

6.3.6 Ventajas e Inconvenientes

La creación de un área de prioridad peatonal contribuye asimismo a **cohesionar los barrios**, puesto que convierte la calle en una prolongación de las viviendas y edificios en la que la comunicación humana se prioriza ante la demanda de movilidad a motor.

La **actividad comercial** también se ve beneficiada y revalorizada al disponer las personas de más espacio y tranquilidad para realizar sus compras. Si bien suele ocurrir que los comerciantes se muestran reacios en un primer momento a los procesos de peatonalización -ya que consideran que verán perjudicadas sus ventas-, a posteriori comprueban que sucede precisamente lo contrario, no obstante, todo proceso de peatonalización exige también un esfuerzo de implicación y participación ciudadana, y de los principales colectivos del barrio -asociaciones de vecinos, asociaciones de comerciantes, gremios, etc.- para conseguir un frente común que ponga en valor los beneficios a corto, medio y largo plazo.

Datos objetivos de mejora de actividad comercial con una muestra de 20 ciudades europeas: entre el +10% y el +40%

Para una correcta planificación de las zonas dotadas de prioridad peatonal, es necesaria una correcta gestión tanto de espacios como de usos, con el fin de evitar la aparición de problemas que pueden invalidar su aplicación. Concretamente, pueden surgir las siguientes problemáticas:

- **Indisciplina de estacionamiento.**- Una de las situaciones que con mayor frecuencia se observa en las zonas de prioridad peatonal es la indisciplina de estacionamiento. La reducción del estacionamiento para residentes crea presión sobre los pocos aparcamientos y espacios disponibles aun siendo legales, agravado además por la presión de los visitantes foráneos. Esto requiere un control y una gestión firme (policial también) que evite el aparcamiento incontrolado y la invasión descontrolada del espacio público, al menos hasta que se observe un cambio de hábitos en el uso de dicho espacio, sobre todo de residentes del municipio. Para evitar el problema asociado, se plantean tres posibles soluciones:

- Controlar el acceso de vehículos (pilones fijos o retráctiles, lectura de matrículas, etc.)
- Implementación de mobiliario urbano fijo
- Incremento de la vigilancia de la policía local.

La implantación de zonas de prioridad peatonal o Áreas 20 comporta, en la mayoría de los casos, la supresión de plazas de estacionamiento en calzada como único sistema para recuperar espacio para el peatón. Para evitar grandes perjuicios sobre residentes, pero también minimizar la traslación de la presión del estacionamiento sobre barrios limítrofes, deben preverse alternativas que de otro modo den respuesta a las necesidades eliminadas. Otra opción puede ser la creación de aparcamiento próximo a las áreas reguladas o en lugares periféricos a ella a distancias no superiores a 500m. de esta. Debe indicarse que desde un punto de vista comercial, la creación de aparcamientos perimetrales resulta muy positiva al fomentar el efecto ‘pasillo’ o ‘escaparate’, es decir, obliga a pasear hacia el lugar de destino pasando por delante de otros establecimientos. También deben ser garantizados unos mínimos de espacio y tiempo para las acciones de carga y descarga de los comercios.

- **Tráfico no permitido de motocicletas.**- En el caso de áreas restringidas mediante elementos físicos (bolardos fijos o móviles), el paso de motocicletas constituye una cuestión difícil de gestionar. Aunque la mayoría de señalizaciones de este tipo restringen el acceso a todo tipo de vehículos, en la práctica, al poder burlar los pilones, no sufren las restricciones físicas que sí afectan a coches y furgonetas. Hasta el momento, la concienciación y la presencia policial han sido métodos para controlar el acceso de las motos a las áreas restringidas, si bien últimamente, se han planteado en algunas ciudades sistemas más sofisticados como la instalación de controles mediante lectores automáticos de matrículas.
- **Cambios en la estructura productiva de la zona.**- Cuando se implanta una zona de prioridad peatonal, se contempla una transformación de la estructura del sector comercial. Se tiende a atraer negocios de equipamiento personal (ropa, zapatos, droguería, etc.) en las plantas bajas, y pequeñas empresas de servicios (gestorías, etc.) en las primeras plantas. Por el contrario, se reduce y expulsa a medio plazo a grandes establecimientos de alimentación, almacenes, concesionarios de vehículos, etc., es decir, negocios donde la escasez de espacio público (sobre todo, para aparcamiento) y las restricciones de horario pueden acarrear problemas logísticos para su desarrollo normal, lo que acelera su traslado voluntario hacia áreas menos restringidas.
- **Complejidad de gestión de actividades singulares.**- Existe dificultad de gestionar los cambios que la introducción de un APR genera en los talleres y los hoteles. En el primer caso, se debe evitar en la medida de lo posible cualquier medida de peatonalización pura. En el caso de los hoteles, se puede plantar la creación de zonas de carga y descarga en los aledaños del área si ésta es restringida, con una señalización específica.
- **Problemas de convivencia vecinal.**- La creación de espacios de prioridad peatonal, en algunos casos, ocasiona un incremento de los locales de ocio y restauración, lo que puede provocar molestias a los vecinos, principalmente durante la noche. Se considera necesario articular ordenanzas complementarias a las de regulación de tráfico y restricción de circulación, que regulen la implantación de terrazas, horarios nocturnos y, si es necesario, el grado de concentración de este tipo de actividades.



- **Necesaria restauración urbanística.**- La implantación de dichas zonas tampoco puede limitarse a la instalación de la señalización correspondiente, sino que debe ir acompañada de una transformación urbanística que convierta la sección a calzada única allí donde sea posible, realizando mejoras o restauración del pavimento existente, el mobiliario urbano y la iluminación. La restauración puede ser una opción aceptable siempre y cuando, incluso existiendo diferenciación de espacios entre peatones y vehículos, la prioridad de los primeros esté clara.
- **Dificultad de mantenimiento.**- La presión de uso a que llegan a estar sometidas las zonas peatonales requiera de un mantenimiento constante y una limpieza de residuos más frecuente que en el resto del viario urbano. En caso contrario, se puede transmitir una sensación de abandono que reduce el atractivo de la zona e incrementa la sensación de inseguridad.

6.4 Instalación de Pasos de Peatones Inteligentes

6.4.1 Justificación y Objetivos

Para solventar los problemas existentes en el municipio relacionados con la Seguridad Vial y para los que se analizaron los puntos negros en el documento de Diagnóstico del presente estudio, así como mejora de la movilidad peatonal en general, se propone la implantación de Pasos de Peatones Inteligentes (PPI).

El objetivo principal de la instalación de estos elementos es reducir simultáneamente (mediante una combinación de sensores y elementos de aviso) los accidentes en pasos de peatones.

Estos elementos tienen la capacidad de detectar de forma automática posibles situaciones de peligro por accidente y la activación de forma proactiva de mecanismos que eviten un accidente por atropello.

6.4.2 Descripción de la medida

El sistema que forman los PPIs es un sistema electrónico cuyo objetivo es dotar a los pasos de peatones de mayor seguridad para los ciudadanos y así reducir el número de accidentes en los mismos.

Este sistema estará formado por elementos que permitan detectar la presencia de peatones cruzando por un lado y detectar la aproximación de los vehículos con velocidad excesiva por otro.

También ha de contar con capacidad para detectar la presencia de personas de riesgo (personas mayores, invidentes, personas con movilidad reducida, discapacidad, etc.), para poder modificar la duración de la fase verde del semáforo y poder habilitar un mecanismo de cierre automático de la fase roja del semáforo (tanto para vehículos como para peatones) en situaciones donde se aproxime un vehículo oficial en estado de emergencia.

Los Pasos de Peatones inteligentes pueden estar integrados desde por un simple paso de peatones a otros elementos como soluciones de iluminación LED para pasos de peatones, balizas, líneas de luz embebida en el viario, paneles de mensaje variable (PMR), detectores de presencia, cámaras de circuito cerrado (CCTV), semáforos y otros Elementos de Tecnología Inteligente (ITS) diseñados para la mejora de la seguridad vial en las ciudades.





Así, se propone la instalación de 14 pasos de peatones en los siguientes puntos del municipio

Tabla 9 Localización de los Pasos de Peatones Inteligentes en Roquetas de Mar

ID	Núcleo	Localización
1	Aguadulce	Avenida Carlos III- Paseo Marítimo de Aguadulce
2	Aguadulce	Avenida Carlos III- Pedro Muñoz Seca
3	Aguadulce	Avenida Carlos III- Pedro Muñoz Seca
4	Campillo del Moro	Avenida Carlos III- Juan de Austria
5	El Parador de Hortichuelas	Carretera de Alicún - Carlos III
6	Roquetas de Mar	Carretera de Alicún- Centro Comercial
7	Roquetas de Mar	Carretera de Alicún- Avenida de Roquetas
8	Roquetas de Mar	Avenida de Roquetas - Paseo de los Baños
9	Roquetas de Mar	Avenida Pablo Picasso- Avenida de Blas Infante
10	Roquetas de Mar	Carretera de La Mojonera- Los Platos
11	Roquetas de Mar	Calle Antonio Machado- Calle del Puerto
12	Roquetas de Mar	Avenida del Sabinal- Avenida de Suramérica
13	Las Marinas	Avenida del Sabinal- Calle Honduras
14	Las Marinas	Avenida del Sabinal- Calle La Habana

6.4.3 Necesidades a futuro

Ejecución e instalación de los pasos de PPIs

6.4.4 Agentes implicados

Ayuntamiento de Roquetas de Mar

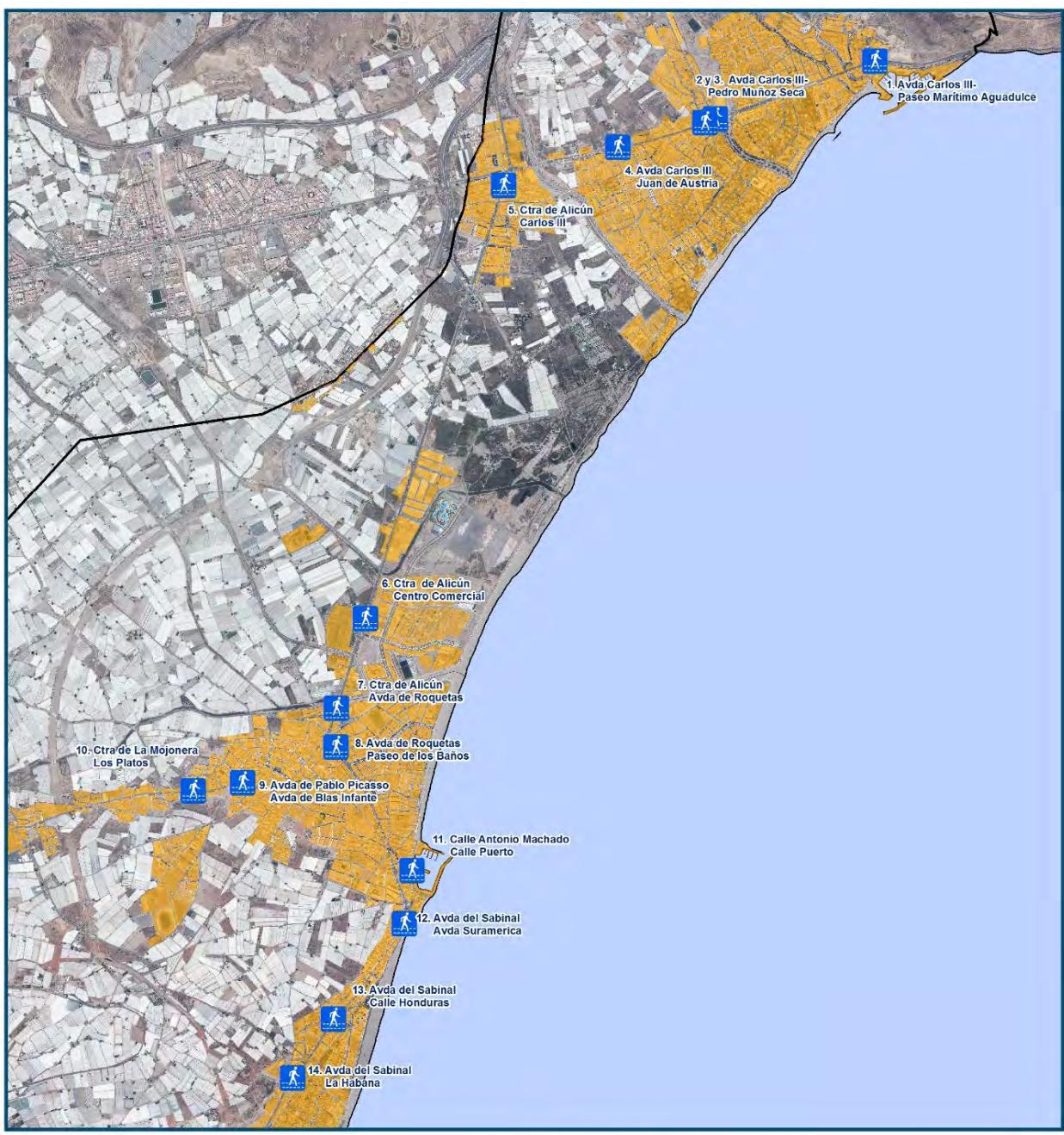
- Movilidad
- Infraestructura

6.4.5 Valoración económica

15.000€/PPIs

6.4.6 Ventajas e Inconvenientes

- Detección automática de situaciones de riesgo de accidente tanto para el peatón como para el vehículo, y por tanto descenso en la accidentalidad y atropellos
- Aumento de la seguridad percibida y real en la población y mejora sustancial de la calidad de vida en el municipio.
- Mayor rapidez de respuesta asistencial en caso de accidente.
- Ahorro de energía al utiliza tecnología LED y al activar el producto solo cuando fuera necesario.



Leyenda:



Pasos de Peatones Inteligentes

Título del plano:

Instalación de Pasos de Peatones Inteligentes



1.500 750 0 1.500 Metros

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ROQUETAS DE MAR

UTE