

## 4. MOVILIDAD: VIARIO, MODOS DE TRANSPORTE Y APARCAMIENTOS

### B.- ESCALA ESTRUCTURAL

El tratamiento de los espacios públicos del Centro debe atender a la singularidad que les confiere, en cada caso, su posición y funciones dentro de las estructuras.

Las formas de acceder al Centro no pueden seguir manteniendo sistemas que dependan en gran parte del vehículo privado. La forma de acceder al centro histórico de la ciudad consiste, en la actualidad, en un sistema de visión artificial mediante cámaras que consiguen de forma automática una lectura y reconocimiento de matrículas. Este sistema sin embargo está asociado actualmente a un proceso burocrático que ralentiza el acceso para los residentes y comerciantes por lo que desde el Área de Movilidad se está trabajando para mejorarlo.

#### B.1.- Red viaria

Objetivo B.1.1: Apoyo intenso a la accesibilidad y movilidad internas y a una disuasión al uso del Centro como lugar de paso

##### Línea de Actuación B.1.1:

Las propuestas que se hacen tratan de liberar espacio público hoy ocupado por la circulación del vehículo privado de paso o que viene al centro por motivo de ocio, y facilitar el acceso en vehículo privado al residente.

De aquí la propuesta de catalogación de las vías como: “Viario General de la Ciudad”; “Viario Principal Usuarios Centro” y “Viario Secundario Usuarios Centro”, que a su vez puede ser “No Controlado” y “Controlado (accesible 24 h o accesible temporalmente)”; y “Viario Principal Peatonal” que complementaria a la que actualmente se considera por el Área de Movilidad que establece únicamente dos tipos: las calles peatonales y las calles de preferencia peatonal donde solo pueden circular vehículos autorizados y siguiendo unas condiciones determinadas.

De esta catalogación resulta la implementación del concepto de supermanzana, con el propósito de mejorar la disposición residencial del Centro e incrementar su peso en el conjunto de actividades, de manera que, con escasos retoques, la trama viaria existente permita el acceso con vehículo al máximo de manzanas y la mejora de itinerarios a utilizar por el transporte público colectivo.

Objetivo B.1.2: Uso más equilibrado de la trama urbana y ordenación viaria existente con afecciones mínimas a los parámetros físicos públicos actuales

##### Línea de Actuación B.1.2:

Los cambios de funcionalidad que se proponen se consideran trascendentales: priorizar la circulación peatonal frente a la rodada en los laterales norte y sur de la Alameda Principal y en las calles Puerta del Mar y Atarazanas (lo que implica el traslado de las paradas de autobuses ubicadas actualmente en dichos laterales); dejar C/ Victoria con un solo sentido (se propone el descendente) y restringir Compás de la Victoria; pasarela peatonal sobre el río Guadalmedina a la altura de las calles Don Rodrigo y Ventura

Rodríguez; restricción de un tramo de calle Carretería al tráfico de paso, dejándolo exclusivamente para autorizados; posibilidad de incluir (una vez se estudie en detalle) un carril-bici en calles Carretería y Álamos, así como por el túnel de Alcazabilla, acondicionando al mismo tiempo este túnel para que el paso de peatones sea agradable y libre de ruidos.

## B.2.- Transporte colectivo y otros

Objetivo B.2.1: Al usuario hay que ofertarle comodidad, regularidad y puntualidad, así como intercambios con otras líneas y modos y/o aparcamientos de disuasión, estableciendo una adecuada política tarifaria.

### Línea de Actuación B.2.1:

Pronto se licitarán las obras que supondrán, por ahora, la terminación de las líneas 1 y 2 del metro. La línea 1 procede de Teatinos-Ampliación de la Universidad y la 2 del Palacio de Deportes “Martín Carpena”. Con aparcamientos de disuasión en las cabeceras, ofrecerían una buena alternativa para que los vehículos del exterior de la ciudad y que vengan al centro tuviesen una plaza de aparcamiento fácil.

Con la operación de semipeatonalización de la Alameda, hay que reestudiar la ubicación de las cabeceras de líneas que existen en ellas, debiendo quedar las mínimas para que no exista una barrera de autobuses limitando dichas zonas peatonales.

Por otra parte, se abren posibilidades de recorridos de líneas actuales o de nueva creación que aumenten el servicio al centro, minorando el problema de las distancias a recorrer a pie. Finalmente, se abre la posibilidad de instaurar un circular para servicio exclusivo del centro.

### Objetivo B.2.2: Favorecer el transporte en bicicleta

#### Línea de Actuación B.2.2:

Se propone prolongar el carril-bici del Paseo del Parque hasta el Paseo Marítimo Pablo Ruiz Picasso por C/Cervantes, rehaciendo con la nueva urbanización de la Alameda Principal el existente en la misma. Se contempla la posibilidad de disponer uno en Carretería y Álamos, que continuaría por el túnel de la Alcazaba hasta conectar en el Paseo del Parque con el antes citado. Por el otro extremo sería continuación del carril-bici existente en C/Mármoles, para cruzar el puente de la Aurora y por la Avenida de la Rosaleda llegar a Carretería por el Postigo de Arance, calle en la que compartiría existencia con el tráfico rodado y peatonal.

### Objetivo B.2.3: Facilitar el acceso al residente

#### Línea de Actuación B.2.3:

A nivel de Centro Histórico, se ve la posibilidad de dotar de acceso a la totalidad de las viviendas previstas en el mismo mediante pequeños buggies eléctricos de apoyo al residente, de manera que puedan recogerse en un punto y dejarse en otro, de forma similar al sistema de alquiler público de bicicletas.

Como posibles zonas para la ubicación de los mismos, se podrían proponer las siguientes: C/García Briz; ensanchamiento existente en C/carretería, justo antes del entronque de C/Dos Aceras; y C/Alcalde de Pedro Luis Alonso.

### B.3.- Aparcamientos

Objetivo B.3.1: No crear más aparcamientos de rotación en el ámbito del PEPRI

Línea de Actuación B.3.1:

Es necesario establecer prioridades. El visitante del centro fundamentalmente no debe acceder en vehículo privado; si acude en vehículo privado, los aparcamientos de rotación existentes serán la única oferta que se ofrezca; no se permitirán más aparcamientos de ese tipo en el centro que vayan a permanecer, sea en nuevos edificios o en existentes que se adapten. Para las personas que trabajan en el centro y viven fuera de él, tampoco se aumentará la oferta con aparcamientos nuevos de ese tipo. Estas dos hipótesis obligan a disponer de un sistema de transportes eficiente al máximo. Sólo podrán construirse nuevos aparcamientos para residentes, vinculadas las plazas a la residencia e indisolublemente unidas.

Objetivo B.3.2: Cuantificar el déficit de aparcamientos para residentes por cada zona homogénea y proponer ámbitos de posible implantación, con objeto de revitalizar el uso residencial

Línea de Actuación B.3.2:

Se analiza pormenorizadamente el déficit de aparcamiento en cada zona homogénea, proponiendo diferentes soluciones según la zona.

No obstante, aparte de actuar en las parcelas concretas que se citan y grafían, hay que extremar la vigilancia en las renovaciones que se produzcan, actuando por vía de normativa.

### B.4.- Accesibilidad

Objetivo B.4: Aportar al Centro Histórico un mapa de ocupación real de la vía pública con mobiliario, basado en las incidencias que de forma activa, generan las terrazas de la hostelería sobre la población.

Línea de Actuación B.4:

Implementar el análisis de dicha ocupación teniendo en cuenta la incidencia de esta sobre los itinerarios accesibles en los aspectos considerados por la normativa que lo regula.

