3. ELEMENTOS BÁSICOS DE LA MOVILIDAD

PARQUE MÓVIL

La evolución del parque de vehículos experimentada en los últimos 30 años en un elevado porcentaje de municipios andaluces, ha generado una amenaza para la calidad del medio ambiente urbano.

Estos problemas ambientales responden a diferentes situaciones, como al incremento del ruido, al aumento de la contaminación atmosférica, accidentes de tráfico con mayor frecuencia, etc.

La realidad del parque móvil se asocia al análisis del desarrollo urbanístico de la última mitad del siglo XX, el cual nos muestra cómo los distintos cambios en las pautas y hábitos de transporte y movilidad han ido transformando el tejido urbano y su expansión sobre el territorio.

En este sentido, las ciudades se han desarrollado históricamente en función de la distancia media que los ciudadanos podían recorrer en los sistemas y medios de transporte convencionales, si bien siempre ha existido un corredor lineal de importancia a lo largo del cual se han extendido los municipios más allá de sus límites.

Sin embargo, con la evolución de nuevos medios de transporte, se reducen de manera considerable los tiempos de acceso a las zonas centrales de la ciudad, por lo que los núcleos urbanos iniciaron un proceso de expansión. Esta expansión conlleva la proliferación del vehículo a motor, de manera tímida al principio pero con gran fuerza después, contribuyendo de forma definitiva a este crecimiento y a la aparición de núcleos periféricos alejados del centro de las ciudades, ya que la flexibilidad y adaptabilidad de este nuevo modo de transporte reducía de forma significativa las distancias.

En el momento actual se viven las consecuencias de la implantación de este modelo de movilidad, que se resume desde la perspectiva urbanística en la dispersión territorial de las ciudades –ciudad difusa- y la consiguiente segregación de los usos y funciones urbanas.

Existen dos tipos de movilidad: **la movilidad no-motorizada**, realizada por el peatón y la bicicleta, y la **movilidad motorizada**, que comprende todos los vehículos a motor, y por tanto todo lo demás.

El parque móvil lo componen el conjunto de todos los vehículos de motor que se encuentran censados en el municipio.

Dentro de este inventario se incluyen turismos, motocicletas, furgonetas, camiones, autobuses, tractores industriales, ciclomotores y otros vehículos tales como los remolques, semi-remolques, palas cargadoras y excavadoras, apisonadoras, etc.

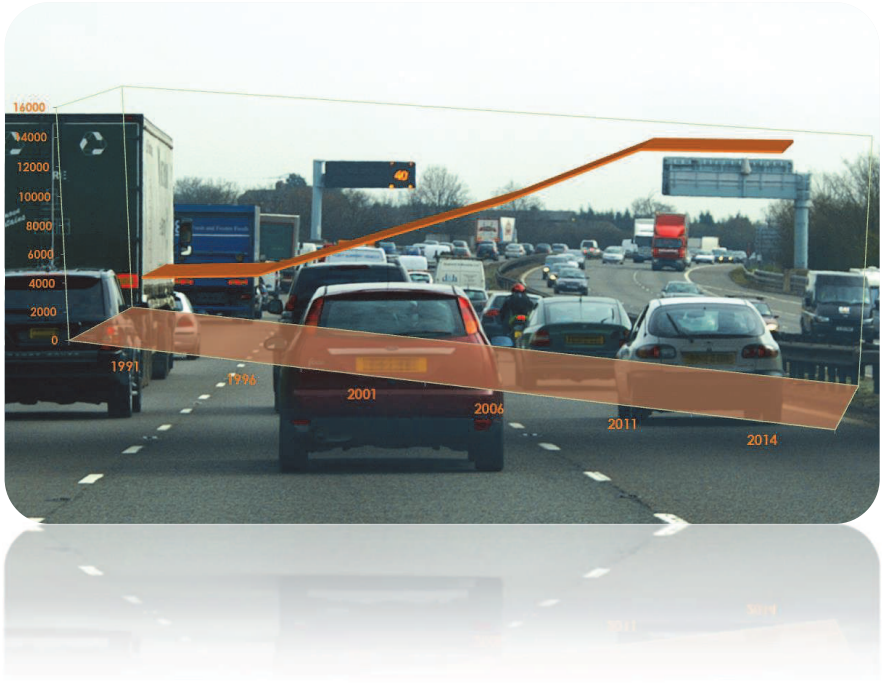
El municipio de Cártama experimenta un **crecimiento continuo del número de vehículos en los últimos 20 años**.

En este período de análisis desde principios de la década de los 90 hasta la actualidad, el número de vehículos en el municipio no sólo se ha duplicado sino que casi se ha cuadriplicado, pasando de 4.147 unidades en el año 1991, a 15.879 vehículos para el año 2014. Si estos datos los comparamos con la evolución de la población, el dato es aún más negativo ya que las cifras poblacionales sí que alcanzan una duplicidad, pero sin llegar a crecer de manera tan voraz como ocurre con los vehículos.

Esto quiere decir que el número de vehículos en el municipio ha ido creciendo de manera "no sostenida" con respecto al número de habitantes, por lo que esta evolución del parque móvil es muy preocupante.

Los datos nos muestran por tanto **claras evidencias de insostenibilidad**, provocadas principalmente por el crecimiento de la población, los avances tecnológicos y la mejor calidad de vida de la última década, a lo que hay que sumar las consecuencias de la sociedad de consumo en la que vivimos, y en la cada vez más sedentaria vida que realiza el ser humano, que le hace buscar la comodidad y bienestar por encima de todo.

Todo ello provoca que la adquisición de un vehículo por parte de la unidad familiar sea prioritaria en los modos de vida actuales, generando por tanto graves inconvenientes a la hora de planificar una movilidad sostenible sobre un territorio.



Evolución del parque de vehículos. Fuente: Instituto Estadístico de Andalucía.

Como se puede observar en la gráfica, la evolución del parque de vehículos es prácticamente una **ascensión continua**, que ve cómo a partir del año 1996 comienza una ascensión algo más acusada la cual no dejará de aumentar hasta prácticamente el año 2010, donde la ascensión aunque sigue progresando, lo hace de manera más pausada. Para el año 2014, último dato disponible para el presente estudio, la cifra total de vehículos asciende a 15.879 unidades.

Por este motivo, la situación actual presenta unos **valores negativos**, siempre desde el **punto de vista de la Movilidad Sostenible**.

Dentro del parque móvil del municipio hay que analizar los diferentes tipos de vehículos que lo componen.

Respecto a los turismos, pieza clave en esta evolución del parque móvil, en la actualidad (año 2014, como último dato de estudio), el número de vehículos se sitúa en torno a las 9.513 unidades. Si comparamos estos datos con la población actual, el **ratio de turismos por habitante se situaría en torno a 0,38 turismos**.

Si se tiene en cuenta la persona en edad de conducir, es decir, aquella mayor de 18 años y el grupo de edad menor de los 70 años como límite general para abarcar el estudio, la cifra de turismos por habitante se situaría en 0,58.

Esta cifra nos vuelve a dar una idea de la desmesurada evolución del parque de vehículos, y sobre todo del número de turismos que existe en la actualidad.

Como segundo vehículo en importancia en el municipio aparecen las motocicletas, con un total de 1.722 unidades, seguidas bien de cerca por los camiones y las motocicletas, con 1.511 y 1.504 respectivamente.

El estudio de los turismos y furgonetas principalmente, tiene una importancia fundamental a la hora de analizar las necesidades de superficie del término, ya que cuanto mayor sea el parque móvil, mayor será el espacio para dar cabida a la totalidad de los mismos, poniendo en evidencia el grave problema que supone un crecimiento desmesurado.

Cada turismo, necesita aproximadamente 15 m^2 para poder estacionar y cada furgoneta unos 22 m^2. Si multiplicamos la superficie necesaria para el estacionamiento de cada uno de estos tipos de vehículo:

Turismos	Tamaño (m2)	Superficie (m2)
9.513	15	142.695

Furgonetas	Tamaño (m2)	Superficie (m2)
1.050	22	23.100

Total superficie (m2)
165.795

Obtendríamos una superficie de 165.795 m² para poder **albergar todo el parque de vehículos** de Cártama, es decir, se necesitarían **23 campos de fútbol** (del tamaño del Santiago Bernabéu) para poder "hospedarlos".

Las cifras relativas al número ciclomotores con 1.722 y las comentadas anteriormente relativas a las motocicletas 1.504, dejan entrever unas condiciones climáticas muy favorables para el desplazamiento en este tipo de vehículos.

En último lugar, el parque móvil actual lo componen un autobús, 87 tractores industriales, 201 remolques y semi-remolques y 290 unidades que abarcan el resto de vehículos a motor en el municipio.

Respecto al **parque móvil municipal**, el número de vehículos totales asciende a 39 unidades, repartidas entre turismos, camiones, motocicletas, vehículos industriales (excavadoras, dumper…)

Cómo se puede comprobar en la tabla adjunta, existe un gran número de turismos y furgonetas con 20 unidades. Será muy importante establecer alguna línea de acción tendente al control de flotas, ya que como en el caso de los vehículos de vías y obras se llega a contar con 11 unidades motorizadas.

VEHICULOS MUNICIPALES	FURGONETA	MIXTO-INDUSTRIAL	CAMIÓN	TURISMO	VEHICULO ESPECIAL	TODOTERRENO	CICLOMOTOR	MOTOCICLETA	TOTAL
LIMPIEZA VIARIA	1				1		1		**3**
PARQUES-JARDINES	2		1	2					**5**
ASUNTOS SOCIALES	1								**1**
USO GENERAL				1		1			**2**
PROTECCIÓN CIVIL				2		2		2	**6**
POLICÍA LOCAL				2		2			**4**
VÍAS Y OBRAS	7	5	4	2		1			**19**
TOTALES	**11**	**5**	**5**	**9**	**1**	**6**	**1**	**2**	**39**

Y por otro lado será importante establecer alguna actuación tendente a la sustitución paulatina del parque móvil municipal por otros vehículos más eficientes, como vehículos eléctricos.

Respecto a las **matriculaciones** que se realizan en el municipio en los diferentes meses del año, para el año 2014 como último dato disponible se puede observar como la cifra de matriculaciones en el municipio es continua a lo largo de los doce meses del año, nunca inferior a las 15 unidades, y alcanzando para el mes de septiembre un umbral de 34 matriculaciones.

ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE
15	15	23	21	19	23	20	21	15	34	19	25

Otro de los aspectos importantes a analizar en clave de movilidad es el número de **licencias que se conceden por tipo de vehículo** en el municipio. Este datos nos va a mostrar dos aspectos importantes, el primero nos vuelve a informar sobre cómo va evolucionando la movilidad interna del municipio al ampliarse o rebajarse la demanda de desplazamientos, y por otro lado nos va a dar una idea de la evolución del espacio urbano que se va a necesitar para poder dar cabida a estos vehículos.

Se puede comprobar cómo el número de licencias otorgadas para el transporte de mercancías ha ido disminuyendo paulatinamente a lo largo de estos últimos 10 años, pasando de las 328 licencias existentes en el año 2006 a las 189 actuales, por lo tanto se han reducido casi a la mitad. Esta evolución va a tener un claro efecto sobre la disposición de espacios de carga y descarga en el municipio, tal y como se verá en el análisis de la oferta de movilidad.

Si el análisis se hace a través del transporte de viajeros, la tendencia ha sido mucho más irregular, dado que si bien para el año 2006 existían 7 licencias, en la actualidad aparecen 8, pero entre medio se llega a contabilizar hasta 12 licencias.

Autorizaciones de transporte por tipo				
Año	Transporte de mercancías	Transporte de viajeros	Transportes mixtos	Transportes auxiliares
2006	321	7	0	0
2007	261	7	0	0
2008	244	9	0	0
2009	240	10	0	0
2010	200	11	0	0
2011	217	12	0	0
2012	187	12	0	0
2013	184	9	1	0
2014	181	8	1	0
2015	180	8	1	0

De las 8 licencias que comprenden el transporte de viajeros, todas ellas corresponden en exclusiva a los taxis.

4. OFERTA

4. 1. INFRAESTRUCTURAS VIARIAS

4.1.1. DESCRIPCIÓN DEL VIARIO (RED MOTORIZADA)

Para conocer todos los aspectos que pueden influir sobre la movilidad urbana es necesario conocer tanto la movilidad externa al municipio, que se corresponde con las principales vías de acceso del término con el exterior y viceversa. Y la movilidad interna, configurada por todo el entramado urbano de viales, principalmente avenidas y calles, incluyendo también los callejones, pasajes y plazas.

Cártama cuenta con un instrumento de **planificación vigente como la aprobación inicial del Plan General de Ordenación Urbana, en su adaptación a la LOUA** de las Normas Subsidiarias del año 1996. El documento definitivo se publica en el año 2009.

Según el planeamiento vigente, el **sistema viario** básico de Cártama se constituye principalmente en **dos niveles jerárquicos**: en primer lugar aquellas vías que dotan de estructura al territorio del término, como serían las carreteras principales y las carreteras y caminos secundarios. Y en segundo lugar las vías que dotan de estructura a los núcleos de población, véase vías de enlace, vías primarias y vías locales.

Este **primer nivel por tanto se correspondería con las vías de acceso al municipio**, que conectan con el resto de municipios limítrofes y capitales de provincia y la red de carreteras generales del Estado. El **segundo nivel** aglutina de manera global tanto las **vías principales urbanas**, que se corresponden con las travesías y aquellos viales que vertebran de manera general los núcleos de población y los **accesos a las principales entradas y salidas del municipio, así como las vías secundarias**, que se corresponden con el callejero urbano, el cual engloba todo el conjunto de avenidas y calles que tienen como función principal organizar internamente las distintas áreas urbanas, sirviendo de conexión entre el viario general y las vías principales.

Analizando por tanto las **vías de acceso al municipio**, Cártama se encuentra atravesada longitudinalmente por la Autovía del Valle del Guadalhorce, la cual conecta toda la comarca con la capital malagueña. A su paso por el término municipal presenta tres entradas principales, la entrada 57 Churriana-Estación de Cártama, la entrada 54 Cártama-Estación de Cártama, y la entrada 52 Cártama-Coín.

Junto a la Autovía A-357 del Valle del Guadalhorce, los accesos (o salidas) al término municipal se producen a través de la CR A-7052 que conecta el núcleo de Cártama Pueblo con el núcleo de Alhaurín de la Torre, Churriana, y el acceso a la Autovía E-15.

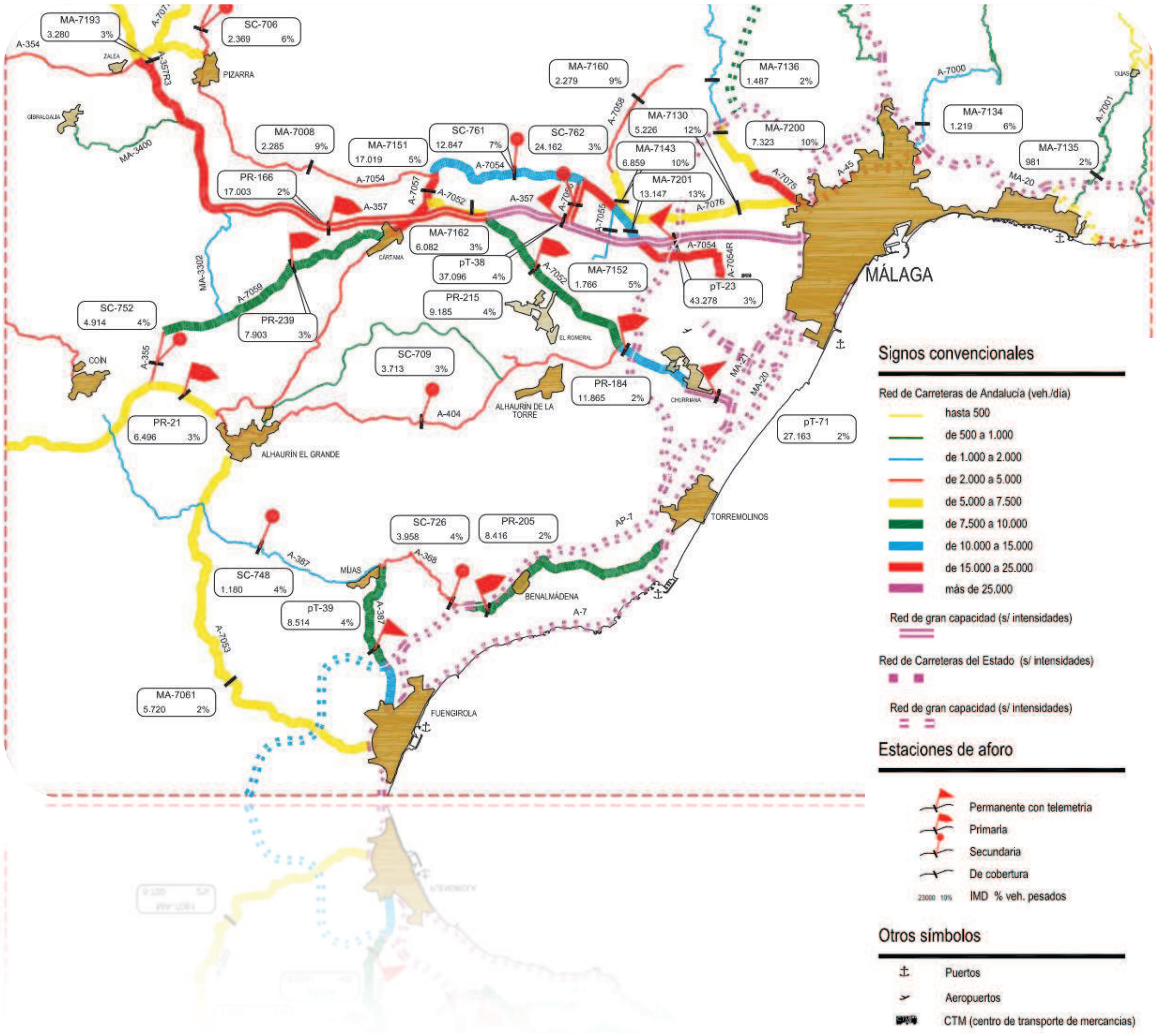
La CR A-7054 en la conexión de Cártama Estación con Campanillas y el Parque Tecnológico de Andalucía por el este y los núcleos de Aljaima y Nueva Aljaima con el municipio de Pizarra por el oeste. La CR A-7059 en la conexión del núcleo de Cártama Pueblo con el municipio de Coín y la CR MA-3304 en su conexión con el municipio de Alhaurín el Grande.

Todo este articulado viario es debido a la localización central del municipio en la comarca del Guadalhorce así como en su cercanía a la capital malagueña, que la dota de numerosas vías de comunicación con el exterior.

Por lo tanto el análisis del primer nivel se resume en una vía principal de comunicación como es la Autovía A-357 del Valle del Guadalhorce, y en cuatro carreteras principales que vertebran el municipio con el exterior, así como la articulación de los numerosos núcleos de población que componen el término municipal.

Excmo. Ayuntamiento de Cártama

CONSULTORES



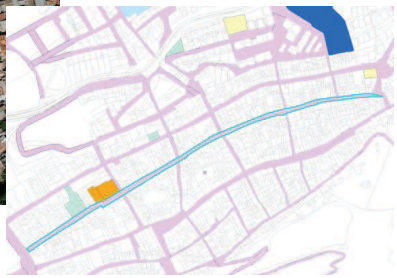
Fuente: Plan General de Aforos 2014. Consejería de Fomento y Vivienda. Junta de Andalucía

Respecto a los aforos, analizando los últimos datos disponibles, la vía de acceso al municipio A-357 está considerada como red de gran capacidad, con más de 25.000 vehículos de paso al día. Vías como la A-7054 recibe más de 12.000 vehículos, mientras que la CR MA-7201 más de 13.000 vehículos. Todos estos datos serán analizados de manera pormenorizada en el apartado de demanda.

Seguidamente analizamos el *segundo nivel viario*, comenzando por las **vías principales urbanas**, que se corresponden con las travesías y los principales ejes vertebradores de los núcleos de población, comprenden una red que aglutina un gran número de desplazamientos diarios por el municipio. Esta red la componen las siguientes vías:

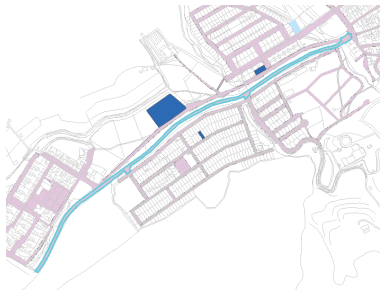
1. Calle Juan Carlos I.
2. Ctra. Cártama-Alhaurín.
3. Calle Santo Cristo
4. Av. de Andalucía.
5. Av. Manuel de Falla-Av. de España.
6. Calle Francia- Calle Alcalde Fco. Gómez Cañete.
7. Calle Goya.
8. Ctra. de Cártama a Estación de Cártama.

DENOMINACION:	**Calle Juan Carlos I**
EJE VERTEBRADOR:	Cártama Pueblo (de este a oeste)
LONGITUD:	570 m
SUPERFICIE:	3.473 m2
ANCHURA MEDIA:	7,22 m



PERFIL:	Calzada de 1 carril / Acera ambos lados.
DESPLAZAMIENTOS Y CONEXIONES:	Articula el eje central del casco urbano de Cártama Pueblo. Sirve de enlace desde la Calle Santo Cristo por el oeste hasta Calle Mercado por el este.

DENOMINACION:	**Ctra. Cártama-Alhaurín**
EJE VERTEBRADOR:	Cártama Pueblo (límite occidental)
LONGITUD:	1.010 m
SUPERFICIE:	7.014 m2
ANCHURA MEDIA:	6,28 m



PERFIL:	Calzada de 2 carriles (1 para cada dirección) / Acera ambos lados.
DESPLAZAMIENTOS Y CONEXIONES:	Articula la conexión del núcleo de Cártama Pueblo con el municipio de Alhaurín el Grande y el resto de conexiones por el oeste.

DENOMINACION:	**Calle Santo Cristo**
EJE VERTEBRADOR:	Cártama Pueblo
LONGITUD:	453 m
SUPERFICIE:	5.402 m2
ANCHURA MEDIA:	9,5 m

PERFIL:	Calzada de 2 carriles (1 para cada dirección) / Acera ambos lados.
DESPLAZAMIENTOS Y CONEXIONES:	Articula el eje central del centro urbano de Cártama en su enlace con la ctra. de Cártama a Estación y hacia el sur dirección Alhaurín el Grande.

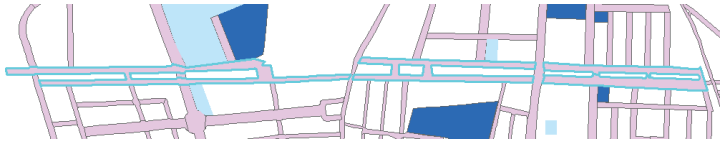
DENOMINACION:	**Avenida de Andalucía**
EJE VERTEBRADOR:	Estación de Cártama (de sur a norte)
LONGITUD:	1.404 m
SUPERFICIE:	38.419 m2
ANCHURA MEDIA:	32,39 m

PERFIL:	Calzada de 4 carriles (2 para cada dirección) / Acera ambos lados.
DESPLAZAMIENTOS Y CONEXIONES:	Articula el eje central del centro urbano de Cártama Estación y sus conexiones con el resto de núcleos del municipio.

DENOMINACION:	**Avenida Manuel de Falla-Avenida de España**
EJE VERTEBRADOR:	Estación de Cártama (transversal)
LONGITUD:	685 m
SUPERFICIE:	13.542 m2
ANCHURA MEDIA:	16,19 m

PERFIL:	Calzada de 2 carriles (1 para cada dirección) / Acera ambos lados y mediana de separación.
DESPLAZAMIENTOS Y CONEXIONES:	Articula toda la zona norte del centro urbano de Cártama Estación.

DENOMINACION:	**Calle Francia- Calle Alcalde Fco. Gómez Cañete**
EJE VERTEBRADOR:	Estación de Cártama (longitudinal)
LONGITUD:	1.263 m
SUPERFICIE:	28.588 m2
ANCHURA MEDIA:	25,86 m



PERFIL:	Calzada de 2 carriles (1 para cada dirección) / Acera ambos lados y mediana de separación.
DESPLAZAMIENTOS Y CONEXIONES:	Articula el núcleo de Estación de Cártama por el norte de este a oeste.

DENOMINACION:	**Calle Goya**
EJE VERTEBRADOR:	El Sexmo (sur a norte)
LONGITUD:	1.021 m
SUPERFICIE:	9.021 m2
ANCHURA MEDIA:	9,59 m

PERFIL:	Calzada de 2 carriles (1 para cada dirección / Acera ambos lados.
DESPLAZAMIENTOS Y CONEXIONES:	Articula toda la barriada de El Sexmo y sus conexiones con el resto de núcleos de población.

DENOMINACION:	**Ctra. de Cártama a Estación de Cártama**
EJE VERTEBRADOR:	Cártama Pueblo
LONGITUD:	3.698 m
SUPERFICIE:	34.130 m2
ANCHURA MEDIA:	11,44 m

PERFIL:	Calzada de 2 carriles en su inicio, para posteriormente ser de 4 carriles y finalizar de nuevo en dos / Acera ambos lados y mediana separación en tramos.
DESPLAZAMIENTOS Y CONEXIONES:	Articula todo el eje central del municipio dando conectividad a los dos grandes núcleos y conectando con el resto y las vías de primer nivel.

En último lugar las **vías secundarias**, identificadas con el callejero municipal, la cartografía urbanística y el padrón municipal (incluyendo viales y plazas de paso), y que a fecha del presente trabajo comprende un total de 416 vías urbanas distribuidas en:

- 9 Avenidas
- 2 Carreteras
- 391 Calles
- 9 Plazas
- 2 Paseos
- 1 Caminos
- 2 Callejones

NOMBRE	AREA	LONGITUD	ANCHURA
AV DE ANDALUCIA	38419,74	1404,61	32,30
AV DE CARLOS ALVAREZ	3203,55	657,96	5,10
AV DE ESPAÑA	6598,12	326,98	17,35
AV DE LA LOMA CUENCA	4691,73	602,10	8,28
AV DE LOS JUEGOS OLIMPICOS	7334,59	302,67	25,41
AV ESTACION	8545,63	665,09	13,62
AV LOMA TRES LEGUAS	1466,14	2184,23	5,40
AV LOS ALMENDROS	886,08	128,58	5,82
AV MANUEL DE FALLA	6944,19	357,98	14,87
CJ CARRETERA	239,79	49,50	3,79
CJ GASPARILLO	145,95	34,78	4,84
CL ADELFAS	385,67	60,50	6,30
CL AINHOA ARTETA	1033,13	100,63	10,31
CL ALARCON LUJAN	920,69	158,68	3,03
CL ALAVA	152,40	27,69	5,29
CL ALBACETE	373,93	46,16	8,26
CL ALCALDE FCO GOMEZ CAÑETE	16909,03	630,64	40,87
CL ALCALDE PEDRO HURTADO	6249,77	586,98	11,33
CL ALCALDE VARGAS FRANCO	1757,99	239,30	7,12
CL ALCAUDON	724,50	71,62	10,12
CL ALCORNOCAL	3184,53	257,67	11,18
CL ALEGRIAS	575,38	82,01	6,69
CL ALEJANDRO VOLTA	819,14	116,79	5,98
CL ALEJO CARPENTER	1684,42	116,85	6,29

CL ALEMANIA	3689,63	438,88	8,38
CL ALFRED NOBEL	209,86	34,77	6,14
CL ALFREDO KRAUS	3169,06	203,13	15,34
CL ALMERIA	219,81	61,34	3,77
CL ALMOTAJE	2632,37	248,86	9,26
CL ALONDRA	1659,72	244,05	6,24
CL ALORA	514,90	63,73	8,17
CL ALOZAINA	3045,91	266,03	11,61
CL AMAPOLA	717,56	131,69	5,74
CL ANA MARIA MATUTE	3059,64	419,37	7,14
CL ANDORRA	392,34	44,50	8,79
CL ANDROMEDA	2927,73	379,38	6,89
CL ANTONIO GOMEZ SALAZAR	497,64	60,92	6,99
CL ANTONIO MACHADO	1460,72	186,96	6,87
CL ANTONIO MAIRENA	915,93	126,33	6,84
CL AR UR-13 PAREDONES	1955,48	274,35	7,26
CL ARAGON	2045,26	382,53	4,60
CL ARCHIDONA	1341,77	131,60	10,33
CL ARCO DE BELLAVISTA	210,53	47,44	3,70
CL ARGENTINA	808,81	74,66	8,72
CL ARQUIMEDES	1472,62	139,81	10,79
CL ARRABAL A-5 SAN RAFAEL	1098,41	164,91	7,52
CL ARRABAL CANO CARTAMAON UR-2 I	1348,50	132,09	10,28
CL ARRABAL CANO CARTAMAON UR-2 II	827,86	135,84	6,57
CL ARRABAL U-R 20 TALENTO	1879,23	431,86	4,52
CL ARRABAL UR-12 EL SEXMO	2730,23	530,04	5,15
CL ARROYO MANADERO	319,40	42,08	6,83
CL ARTURO ROA BASTAS	1040,26	93,19	10,14
CL ASTURIAS	1048,66	146,84	7,14
CL AU-44	2475,68	251,69	10,95
CL AUSTRIA	5450,90	494,68	11,20
CL AVILA	365,15	40,16	9,24
CL AZAHAR	956,78	143,42	6,51
CL AZUCENA	813,54	139,43	5,97
CL BADAJOZ	1594,15	167,98	10,93
CL BAJONDILLO NUEVO	894,08	72,61	6,44
CL BALEARES	688,87	112,81	6,31
CL BARCELONA	630,91	136,87	4,08
CL BARRIADA BELLAVISTA	627,04	100,07	5,93
CL BARRIADA DE LA PLATA	1469,61	395,45	4,84
CL BARRIADA DEL SEXMO	1551,66	230,66	5,57
CL BARRIO LOS PEREZ	915,97	140,60	5,34
CL BELGICA	1273,87	157,12	7,66
CL BENITO PEREZ GALDOS	384,02	53,60	7,38
CL BENJAMIN FRANKLIN	717,39	104,62	7,25
CL BERLIN	7911,11	595,54	14,31
CL BILBAO	3220,97	388,10	12,26
CL BLAS INFANTE	1964,86	237,58	8,53
CL BOLIVIA	4175,35	406,50	11,17
CL BONET	209,42	29,72	6,81
CL BRUSELAS	2742,39	568,12	15,08
CL BUENAVISTA	1836,15	245,77	10,01
CL BULERIAS	476,43	75,06	7,12
CL BURGOS	321,57	61,96	5,12
CL CABAÑEROS	1062,48	67,51	15,78
CL CABRERA	4718,63	356,33	13,90
CL CACERES	859,42	171,04	5,02
CL CADIZ	585,83	105,58	5,74
CL CALANDRIA	889,08	88,47	9,66
CL CALDERON DE LA BARCA	835,84	131,26	5,33
CL CALLEJUELA	461,79	118,96	4,68
CL CALVO SOTELO	829,63	188,44	4,65
CL CAMINO DEL CHAPARRAL	924,31	141,62	5,36
CL CAMINO HIGUEZON	1592,31	294,61	8,20
CL CANAL	2551,81	350,81	5,62
CL CANARIAS	1736,85	251,19	5,87
CL CANTABRIA	910,51	112,52	7,74
CL CARMEN JUANOLA	3836,85	360,37	12,20
CL CARMEN MARTIN GAITE	2174,90	169,63	12,55
CL CASABERMEJA	731,02	93,76	7,34
CL CASTILLA LA MANCHA	577,87	87,17	6,07
CL CASTILLA LEON	186,71	28,16	6,53
CL CASTILLO	830,88	104,66	6,12
CL CATALUÑA	309,39	42,13	7,70
CL CENTAURO	331,05	38,51	8,45
CL CERERIA	3545,22	321,85	13,77
CL CEUTA	164,29	24,01	6,48
CL CEZANNE	926,76	75,92	12,46
CL CHILE	958,57	81,09	11,64
CL CHORRITO	1204,65	158,51	7,06

CL CIGUEÑA	698,46	69,01	10,13
CL CISNE	1483,24	295,15	4,97
CL CLAVEL	2227,65	611,36	3,55
CL CLAVELES	589,47	70,96	8,38
CL COIN	441,02	32,00	13,87
CL COLOMBIA	4122,58	459,10	9,64
CL COMPAS	236,22	36,26	4,97
CL CONCEPCION	4395,58	556,49	10,98
CL CONCHA ESPINA	1445,61	167,17	8,33
CL COPENAGUE	554,76	70,03	7,92
CL CORAL	8443,93	492,82	17,54
CL CORDOBA	2324,66	240,45	7,95
CL CRISTOBAL TORAL	1966,02	193,27	10,21
CL CRUZ DE MELILLA	2921,02	343,23	6,87
CL DALI	226,58	44,56	4,06
CL DAMASO RUANO	4643,62	301,12	12,18
CL DE LA ERMITA	1572,35	451,69	4,75
CL DE LA FERIA	12473,02	578,90	24,63
CL DE LAS NIEVES	1079,91	147,35	8,01
CL DE LAS VIÑAS	1637,01	217,76	4,61
CL DE LOS REMEDIOS	3421,68	386,42	7,37
CL DE LOS VERDIALES	1022,93	193,40	5,61
CL DEGAS	1692,88	125,07	10,87
CL DEHESA BAJA	6227,28	788,69	6,16
CL DEL CEMENTERIO	625,41	148,44	4,62
CL DEL PILAR ALTO	1103,10	134,11	6,92
CL DIECINUEVE DE ABRIL	3031,94	313,78	9,65
CL DINAMARCA	1872,61	245,59	7,12
CL DOCTOR FLEMING	1092,32	153,55	6,81
CL DON RAMON	556,43	125,93	4,19
CL DONIZETTI	1671,73	185,10	10,55
CL DRACO	879,17	122,81	6,76
CL ECUADOR	1187,89	104,55	11,51
CL EL CERRO ACOLO	578,19	146,13	4,39
CL EL GRECO	426,85	45,71	5,95
CL EL MOLINO	401,10	90,54	5,32
CL EL MONTE	219,74	30,77	7,67
CL EL POZO	1111,57	134,67	8,26
CL ELENA FORTUN	1473,09	141,39	9,75
CL EMILIO ARRIETA	2717,11	183,95	15,29
CL ENCINAS	1974,73	270,03	6,96
CL ENRIQUE BRINKMAN	4932,10	276,25	18,22
CL ENRIQUE GRANADOS	1494,90	199,63	5,91
CL ERNESTO SABATO	1591,08	153,98	10,34
CL ESCALERILLA	440,46	69,26	5,92
CL ESTORNINO	1267,55	221,52	5,44
CL ESTRELLA	1434,04	187,04	8,00
CL EUCALIPTOS	1009,94	130,19	7,61
CL EUGENIO CHICANO	2341,24	231,09	9,80
CL EXTREMADURA	1131,06	148,28	7,16
CL FAISAN	301,12	65,84	4,40
CL FCO DE QUEVEDO	1094,62	162,68	6,61
CL FCO. CAÑAMERO GUTIERREZ	2291,01	217,46	12,60
CL FCO. DIAZ MARTIN	110,66	23,14	4,63
CL FCO. SANCHEZ	203,54	34,33	4,89
CL FEIJOO	169,39	69,59	2,68
CL FERNANDEZ MALDONADO	713,86	134,85	5,87
CL FINLANDIA	833,65	95,83	9,01
CL FONTANILLA	563,42	140,62	4,53
CL FRANCIA	11679,75	642,61	10,86
CL FRANCISCO HERNANDE	6193,93	411,47	14,91
CL FRANCISCO PEINADO	1693,03	162,91	9,98
CL FRATERNIDAD	1819,89	189,15	9,27
CL FRAY LUSIS DE LEON	1882,31	285,44	4,92
CL GABRIEL GARCIA MARQUEZ	3702,00	370,94	10,82
CL GALICIA	1220,32	183,81	7,45
CL GARAJONAY	732,70	85,76	8,39
CL GARCILLA	1106,27	84,18	10,16
CL GAUGUIN	355,87	54,49	6,47
CL GAVIOTA	198,44	47,67	3,98
CL GERANIOS	710,48	110,15	6,36
CL GERBERA	365,38	59,17	5,91
CL GETAFE	1420,68	186,55	9,02
CL GLORIA FUERTES	2050,97	277,77	9,93
CL GONZALEZ MARIN	3749,55	599,60	7,84
CL GOYA	9021,84	1020,87	9,59
CL GRAHAM BELL	124,39	25,79	4,86
CL GRANADA	1219,16	174,22	7,13
CL GRANADOS	830,74	147,68	5,29
CL GRECIA	1833,21	221,72	8,29

CL GUSTAVO ADOLFO B.	1051,33	166,74	4,40
CL HERCULES	3197,05	381,30	7,94
CL HIDRA	819,89	128,50	5,73
CL HOLANDA	1865,24	227,29	8,26
CL HORTENSIA	807,00	153,32	5,39
CL HUELVA	3096,83	430,80	8,40
CL HUESCA	491,52	82,95	5,18
CL HUNGRIA	1245,16	121,99	10,19
CL IGLESIA	1360,22	143,07	6,12
CL INVERNADERO	2663,87	245,92	11,39
CL IRLANDA	1519,90	175,00	8,84
CL ISAAC ALBENIZ	1619,71	226,25	7,46
CL ISAAC PERAL	973,85	121,65	8,29
CL ITALIA	9206,35	477,55	17,71
CL JARDIN	361,97	49,31	7,16
CL JAZMIN	297,87	42,78	7,05
CL JILGUERO	3241,50	275,46	14,06
CL JORGE GUILLEN	642,42	88,53	6,87
CL JORGE LINDELL	2463,71	171,58	227,84
CL JORGE LUIS BORGES	2470,41	242,98	11,30
CL JOSE CARRERAS	5324,60	375,93	16,72
CL JOSE DE ESPRONCEDA	1119,50	157,78	6,61
CL JOSE DIAZ MARTIN	1043,84	128,30	7,64
CL JOSEFINA ALDECOA	1402,24	180,84	8,53
CL JUAN DE LA CIERVA	1302,17	120,97	14,02
CL JUAN RAMON JIMENEZ	1324,67	196,69	7,50
CL JUAN VALERA	1327,40	129,04	13,28
CL JUAN XXIII	543,53	101,88	4,97
CL JULIO CORTAZAR	1698,41	140,73	11,02
CL LA MARTINA	196,15	60,85	3,47
CL LA PLAZA	4541,57	108,75	46,69
CL LA SIERRA	3317,03	291,84	12,17
CL LAS CAÑADAS DEL TEIDE	1265,93	139,76	8,41
CL LAS FLORES	1808,61	248,15	8,50
CL LAS MIMBRES	376,52	81,02	3,01
CL LEONARDO DA VINCCI	1922,34	189,18	10,68
CL LEVANTE	621,22	80,56	8,19
CL LIBERTAD	1696,27	218,00	9,28
CL LIMONAR	1431,89	247,50	5,93
CL LIMONAR (NUEVA ALJAIMA)	2304,20	330,19	7,18
CL LIRIO	707,96	116,27	5,38
CL LISBOA	305,13	36,30	8,33
CL LONDRES	3129,55	344,99	10,65
CL LOPE DE VEGA	3009,77	337,58	6,51
CL LOS ALAMOS	1503,38	223,66	6,27
CL LOS CHILINDROS	760,95	154,64	4,85
CL LOS GALVEZ	399,98	53,07	7,62
CL LOS GANADEROS	871,10	124,22	6,90
CL LOS MONDEÑOS	978,70	236,31	4,10
CL LOS NARANJOS	735,85	96,63	5,34
CL LOS NARANJOS (NUEVA ALJAIMA)	1958,74	40,61	7,14
CL LOS OLIVOS	835,10	108,15	7,30
CL LOS PACEROS	376,49	84,52	4,32
CL LOS PASTORES	87,04	28,92	2,90
CL LOS REMEDIOS (EL SEXMO)	774,90	118,76	7,60
CL LOS ROMEROS (EL SEXMO)	481,02	69,25	7,42
CL LOS SAUCES	424,95	69,68	5,83
CL LUGO	201,95	39,82	4,80
CL LUIS DE GONGORA	1151,58	141,59	7,59
CL LUXEMBURGO	1376,14	165,11	8,36
CL LYRA	637,71	68,31	9,99
CL MADRESELVA	220,83	42,24	5,34
CL MADRID	203,97	40,45	5,62
CL MAESTRO CHAPI	2408,44	257,44	13,92
CL MAESTRO GUERRERO	1045,02	127,58	8,56
CL MAESTRO SERRANO	1332,67	191,33	6,41
CL MALAGA	1989,46	247,67	7,80
CL MALLORCA	624,66	81,33	7,20
CL MALVA	2849,94	420,05	8,15
CL MALVASIA	644,12	95,19	6,96
CL MANET	3655,81	234,89	15,70
CL MANUEL BARBADILLO	1160,00	116,58	9,74
CL MANUEL VALLEJO	853,80	128,57	7,20
CL MARBELLA	3493,81	362,70	9,10
CL MARCONI	1413,03	146,60	9,45
CL MARIA ZAMBRANO	2994,63	260,40	13,00
CL MARIANO JOSE DE LARRA	1597,20	154,25	14,10
CL MARTINETE	1412,45	168,66	8,82
CL MATRONA DIONISIA PERLES	1827,40	196,12	10,08
CL MERCADO	2400,41	227,83	7,78

CL MERCADO ALTO	1035,09	127,27	7,00
CL MEXICO	1398,63	128,48	10,32
CL MIGUEL BERROCAL	3997,77	224,85	18,03
CL MIGUEL DE CERVANTES	2317,19	253,56	8,49
CL MIGUEL HERNANDEZ	1462,75	196,32	8,23
CL MIRO	354,15	60,06	6,18
CL MONACO	393,59	44,49	8,38
CL MONET	2917,44	371,74	10,30
CL MONTSERRAT CABALLE	1895,95	137,87	13,80
CL MORA	1641,69	181,34	9,00
CL MURCIA	923,56	182,34	4,44
CL NAVARRA	779,69	118,79	6,45
CL NICOLAS REDONDO	4273,45	375,59	13,98
CL NINFA	487,66	53,43	8,69
CL NOGALES	573,57	58,51	7,31
CL NORUEGA	4070,38	351,57	12,84
CL NUEVA	1050,51	128,90	7,62
CL OJEN	1271,16	166,64	7,40
CL ORDESA	5986,33	714,33	7,29
CL ORENSE	2802,60	341,37	8,34
CL ORION	2246,24	303,86	6,21
CL OROPENDOLA	922,72	165,83	5,81
CL OVIEDO	573,61	137,30	4,61
CL PABLO PIACASSO	876,59	126,89	6,21
CL PABLO VI	2861,93	346,75	8,95
CL PADRE NAVEDO	243,82	74,32	4,03
CL PALMITO	1807,53	132,50	16,50
CL PARIS	1630,81	197,22	8,57
CL PAUCINI	3086,12	190,30	15,44
CL PEGASO	2236,34	351,72	6,01
CL PENSAMIENTO	406,42	99,29	5,31
CL PERU	4763,72	369,42	11,05
CL PICOS DE EUROPA	4539,90	476,50	9,91
CL PINAR	227,58	37,01	5,88
CL PINZON	576,27	98,88	5,76
CL PISSARRO	1558,62	132,99	11,22
CL PITAGORAS	3602,16	281,31	13,65
CL PITAS	433,63	137,05	3,30
CL PIZARRA	1464,90	191,73	7,67
CL PLÁCIDO DOMINGO	2048,63	203,82	9,71
CL POETA ALFONSO CANALES	1047,76	127,80	8,42
CL POETISA MARIA VICTORIA	1338,63	165,97	9,79
CL POETISA REMEDIOS LOPEZ	1617,49	179,26	11,60
CL POLIDEPORTIVO	1059,62	101,14	7,86
CL PORTUGAL	2918,81	289,29	11,05
CL PRIMAVERA	224,89	34,99	6,36
CL PRINCIPAL	1782,12	245,53	7,67
CL PROFESOR GRANDE COVIAN	1374,80	126,48	11,29
CL PUERTO	706,71	87,83	7,17
CL RAFAEL ALBERTI	1704,22	231,78	7,16
CL REAL	1795,03	314,89	5,71
CL REINO UNIDO	323,63	39,21	7,96
CL RENOIR	1872,09	202,45	9,70
CL REY JUAN CARLOS I	3472,84	569,88	7,22
CL RIBERA	604,82	100,28	5,89
CL RIOJA	900,45	179,85	5,28
CL ROBLES	1195,45	123,27	7,90
CL RODAHUEVOS	144,01	47,49	2,46
CL ROMA	334,91	39,35	8,28
CL ROSAL	1083,22	177,80	5,26
CL ROSALIA DE CASTRO	749,37	109,16	6,19
CL RUISEÑOR	143,50	37,35	3,36
CL SALAMANCA	285,59	39,65	5,98
CL SAN ANTONIO	602,78	139,43	4,56
CL SAN FRANCISCO	1313,23	258,85	4,25
CL SAN JOSE	442,62	86,04	3,18
CL SAN JUAN	1932,41	233,18	9,70
CL SAN MIGUEL	338,37	82,70	3,68
CL SAN RAFAEL ALTO	1373,13	166,15	6,30
CL SAN RAMON	112,63	34,30	3,72
CL SANCHEZ DE TEJADA	724,56	140,11	5,20
CL SANTA ANA	2135,29	312,56	9,80
CL SANTANDER	893,04	126,37	7,45
CL SANTO CRISTO	5402,97	452,96	9,45
CL SEGOVIA	315,70	111,16	3,15
CL SEVERO OCHOA	1878,80	243,61	7,42
CL SEVILLA	1241,28	150,10	6,78
CL SIERRA DE LOS ESPARTALES	856,60	112,80	7,61
CL SIERRA DEL AGUA	759,11	112,12	6,81
CL SIERRA DEL BARRANCO	1106,41	140,82	8,03

CL SIERRA NEVADA	1737,68	144,31	11,98
CL SIN NOMBRE 1	883,37	177,69	4,01
CL SIN NOMBRE 10	627,00	107,57	6,04
CL SIN NOMBRE 11	1107,24	137,98	7,67
CL SIN NOMBRE 11	4242,44	518,56	9,71
CL SIN NOMBRE 2	2332,11	227,86	10,41
CL SIN NOMBRE 3	505,68	51,07	10,78
CL SIN NOMBRE 4	1113,02	187,85	4,89
CL SIN NOMBRE 5	1829,30	192,26	11,20
CL SIN NOMBRE 6	1157,44	196,55	6,57
CL SIN NOMBRE 7	421,32	89,93	3,85
CL SIN NOMBRE 8	1054,78	81,98	13,02
CL SIN NOMBRE 9	1359,79	90,11	15,18
CL SIRIO	946,88	124,87	7,13
CL SISLEY	628,07	76,35	8,23
CL SOLEARES	900,61	129,37	7,13
CL SOLIDARIDAD	3191,12	473,91	6,13
CL SOLIDARIDAD	961,70	117,40	8,05
CL SORIA	537,18	50,91	9,05
CL SOROLLA	5888,80	280,80	23,99
CL STEFAN VON REISWITZ	552,34	36,65	15,16
CL SUECIA	1362,88	163,18	7,89
CL SUIZA	3227,57	220,82	15,80
CL TARIFA	674,45	108,74	6,23
CL TERESA BERGANZA	1972,75	202,70	8,78
CL TERUEL	909,93	143,00	6,05
CL TIENTOS	1731,95	221,80	6,80
CL TIMANFAYA	1355,71	151,92	7,53
CL TIRSO DE MOLINA	1190,25	124,73	10,29
CL TOLEDILLO	1424,85	343,57	4,08
CL TOLEDO	1253,20	137,61	8,40
CL TOLOX	1308,84	163,32	8,68
CL TOMAS EDISON	420,30	60,63	6,89
CL TOMAS EL NITRI	1007,64	147,64	7,33
CL TORIL	261,93	73,73	3,77
CL TORTOLA	389,72	72,79	4,73
CL TOULOUSE-LAUTREC	4663,70	146,67	35,96
CL TRINIDAD NAVARRO	495,13	101,54	4,92
CL UR-22 BOSQUE DE ALJAIMA	2645,91	301,23	10,26
CL URB. SIERRA LLANA 1	7788,98	770,40	6,36
CL URB. SIERRA LLANA 2	1290,82	165,92	6,67
CL URB. SIERRA LLANA 3	1068,73	138,49	7,28
CL URB. SIERRA LLANA 4	1070,27	151,64	6,48
CL URB. SIERRA LLANA 5	829,10	153,06	6,49
CL URB. SIERRA LLANA 6	1243,77	327,09	4,31
CL UROGALLO	295,11	80,31	4,01
CL VALENCIA	205,45	46,87	4,31
CL VAN GOGH	4031,27	317,40	11,20
CL VELAZQUEZ	330,86	60,08	5,02
CL VENEZUELA	2395,70	208,86	11,18
CL VERDERON	602,55	108,03	5,60
CL VERDI	2127,51	204,16	9,88
CL VICTORIA DE LOS ANGELES	1996,54	203,84	10,03
CL VIENA	374,80	45,05	8,37
CL VIENTO	1166,99	235,40	5,62
CL ZARAGOZA	231,53	49,51	4,59
CL ZORZAL	1091,26	161,72	5,43
CL ZURBARAN	412,48	70,47	5,13
CN BARCELO	783,16	129,70	4,48
CTRA CARTAMA-ALHAURIN	7014,16	1009,99	5,42
CTRA. CARTAMA- ESTACION DE CARTAMA	34130,80	3698,00	11,44
PS DE GIBRALGALIA	4570,71	620,60	7,91
PSO JOSE PANSECO	924,03	111,86	8,33
PSO. JOSEITO DIAZ	317,45	113,96	2,59
PZ DE LA CONSTITUCION	639,00	53,48	14,18
PZ DE LA IGLESIA ALJAIMA	376,08	28,28	13,00
PZ DE LAS ESTRELLAS	1047,36	42,35	29,34
PZ DEL MIRADOR	196,85	17,34	15,10
PZ EL PILAREJO	919,01	67,10	23,04
PZ GARCILASO DE LA VEGA	2131,84	71,59	45,68
PZ MAESTRO ALONSO	1767,35	53,74	35,95
PZ SAN ISIDRO	211,46	26,34	8,63
PZ SANTA ANA	1876,75	171,46	13,90

4.1.2. ANÁLISIS DE LA RED VIARIA NO MOTORIZADA (PEATONAL Y CICLISTA)

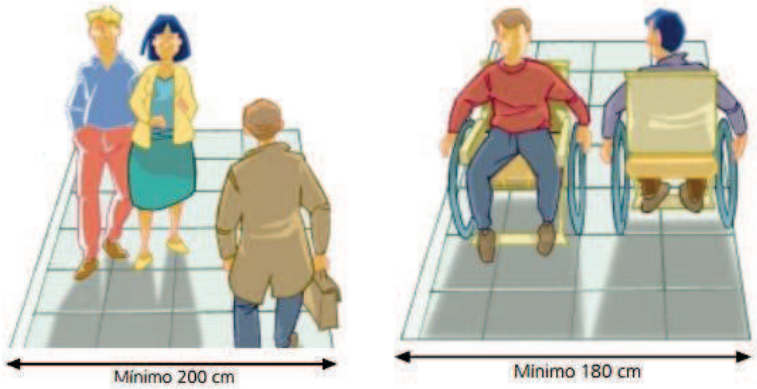
El estudio de la movilidad no motorizada comprende un elemento fundamental dentro de los Planes de Movilidad, los cuales se basan principalmente en la descripción de la movilidad motorizada como eje vertebrador del estudio. Sin embargo, conocer las redes peatonales existentes, así como analizar las diferentes infraestructuras disponibles para el tránsito de bicicletas, es primordial a la hora de establecer las posteriores líneas de actuación del presente Plan.

Respecto a la **red peatonal**, hace referencia a todos aquellos lugares destinados a la ocupación o al desplazamiento de los peatones, abarcando tanto los acerados de las calles como las calles exclusivamente peatonales.

Para favorecer la circulación del peatón y su seguridad es necesario establecer unas medidas que vayan acorde con las dimensiones del peatón, con las características y tipo de la vía, con el conjunto de elementos existentes en la vía, así como con el trazado que conforma el lugar.

Por ello se estima que la distancia necesaria para el desplazamiento de peatones de manera correcta debe ser de **2,00 m de anchura como mínimo**, para que así el cruce de personas se produzca de manera óptima. También se puede considerar como anchura válida, aquella en la que dos personas con movilidad reducida (uso de silla de ruedas) puedan cruzarse sin ningún problema.

Si además existe mobiliario urbano, la anchura debe ampliarse hasta los 2,5 m.



Fuente: Fundación RACC. Criterios de Movilidad 2012.

En Cártama existen 416 vías urbanas, de las que 22 son peatonales o tienen una preferencia de uso por los peatones. Esto nos quiere decir que **el 5% del entramado urbano viario es prioritariamente peatonal.**

Junto a ello, existen 47 calles que cuentan con alguno de sus tramos con preferencia para el peatón de manera directa o indirecta,

La peatonalización se ha convertido en una de las actuaciones más eficientes contra la deficiente gestión de la movilidad, así como en una medida muy importante para la disminución de gases de efecto invernadero a la atmósfera procedente de los vehículos motorizados.

Tal y como lo indica la palabra y la propia Real Academia de la Lengua, peatonalizar es "hacer peatonal una calle o una parte de la ciudad impidiendo el tráfico de vehículos por ella".

Calle Las Flores. Peatonal

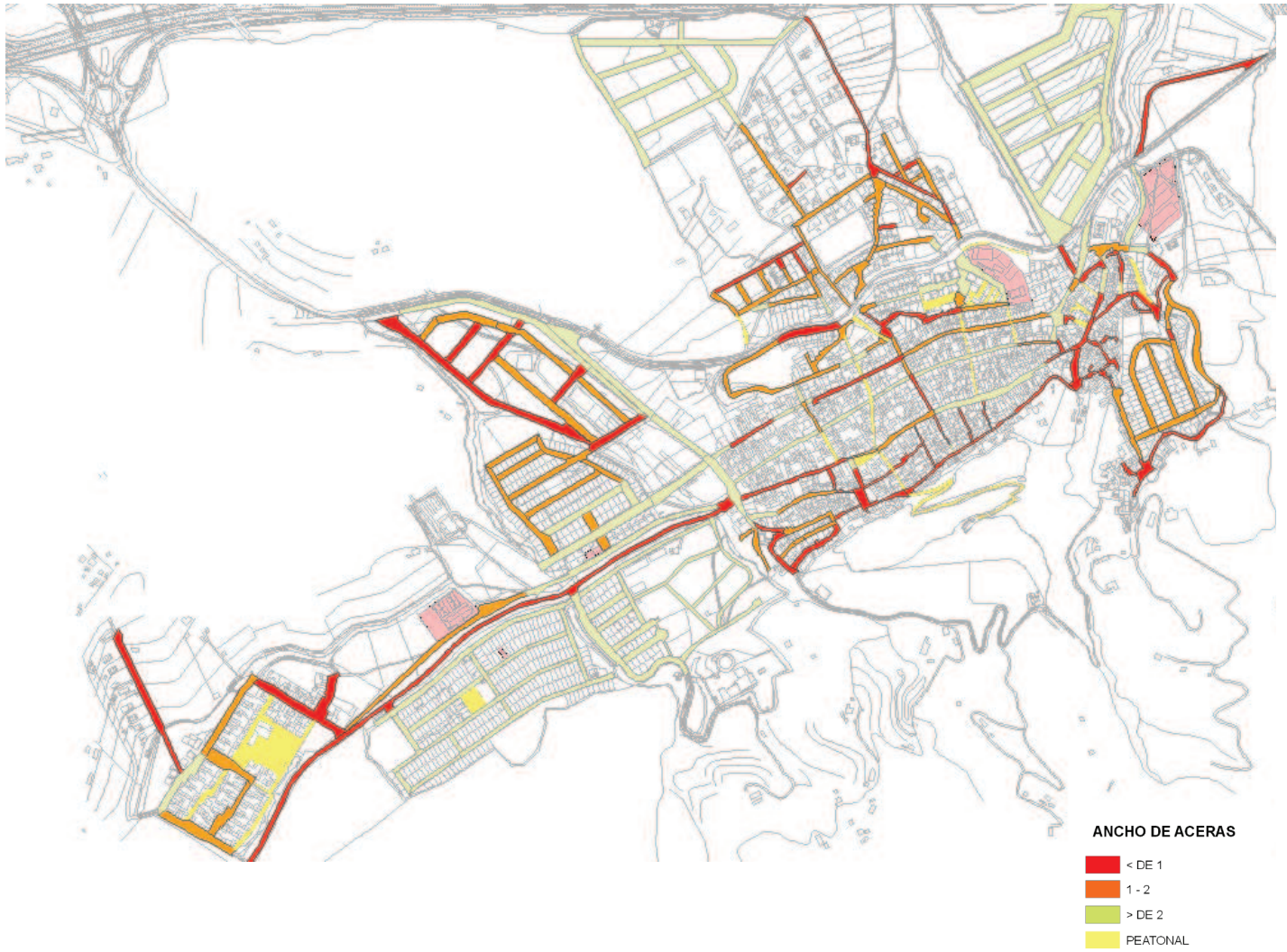
Calle Gerbera. Semi-peatonal

Calle Álava. Peatonal

Junto al número de calles peatonales, es imprescindible conocer el espacio que se le dedica al peatón dentro del viario urbano, representado a través del ancho de las aceras de cada uno de los viales.

En el presente estudio se han analizado cada una de las vías urbanas para conocer sus anchuras, distinguiendo cuatro niveles de importancia para el peatón:

1) Aceras inexistentes o menores de 1 m.
2) Aceras con anchuras entre 1 y 2 m.
3) Aceras adecuadas para el tránsito peatonal, por encima de los 2 m.
4) Vías peatonales o con preferencia para el peatón.



Anchura de aceras. Cártama Pueblo

Como puede comprobarse en el mapa adjunto, Cártama cuenta con un gran porcentaje de vías urbanas que no superan las anchuras mínimas para el tránsito peatonal.

Todo el entramado urbano consolidado presenta anchuras inferiores al metro, e incluso existen tramos donde no existe acera. Estas aceras se encuentran en el casco urbano y en la zona situada más al sur.

Por el contrario, las mayores anchuras se encuentran en las zonas más nuevas de la ciudad, fruto de la obligatoriedad urbanística a la hora del desarrollo de nuevos planes de urbanización.

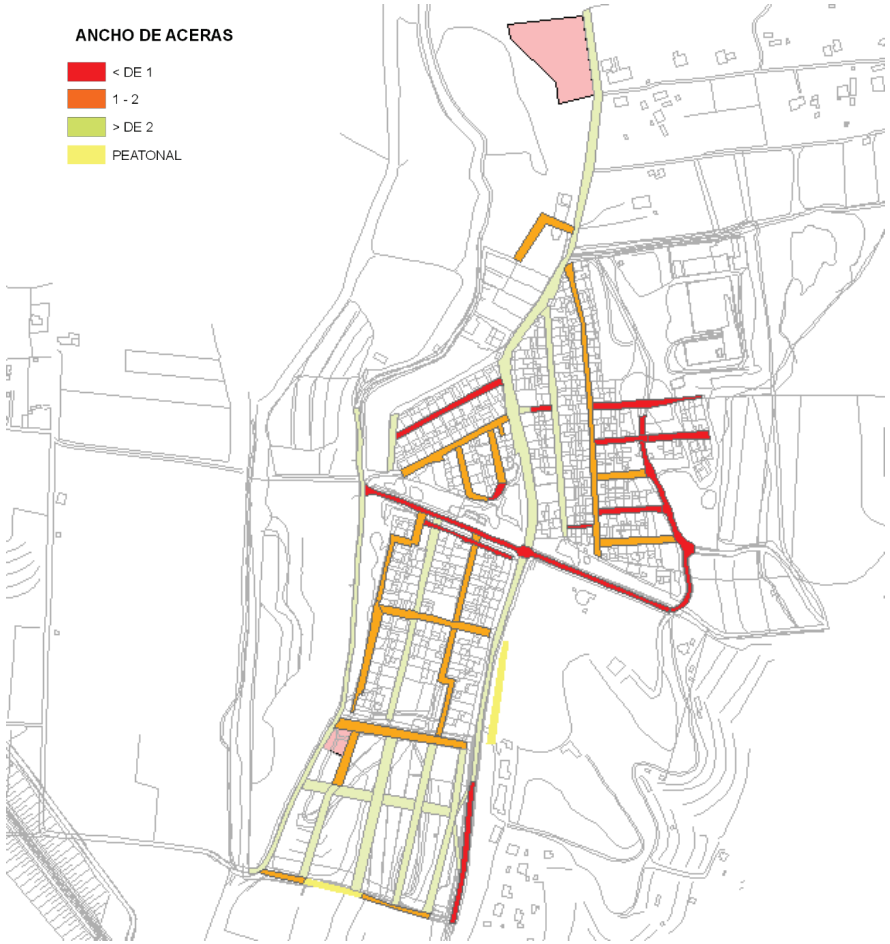
Una correcta gestión de estos espacios a la hora de comunicarlos y dotarlos de seguridad y ausencia de obstáculos fomentaría en gran medida los desplazamientos a pie por la ciudad.

Anchura de aceras. Cártama Estación

En el caso del núcleo de Cártama Estación se producen prácticamente las mismas características que en su vecino, en el que las zonas más antiguas y consolidadas, presentan anchuras por debajo del metro, aunque el mayor volumen según podemos comprobar en la cartografía lo ocupan las calles con aceras entre 1 y 2m. lo que las hace más o menos correctas para el tránsito a pie.

Un aspecto a destacar con respecto al Pueblo, es que en la Estación existen grandes avenidas que presentan grandes anchuras por encima de los 2m. lo que las hace poseer una gran potencialidad a la hora de planificar futuros desplazamientos por la ciudad que no se produzcan en vehículos a motor.

Analizando la cartografía se puede observar como es la zona noreste principalmente, la que presenta las anchuras de acera mayores de 2m. fruto como se ha comentado del desarrollo urbanístico reciente.



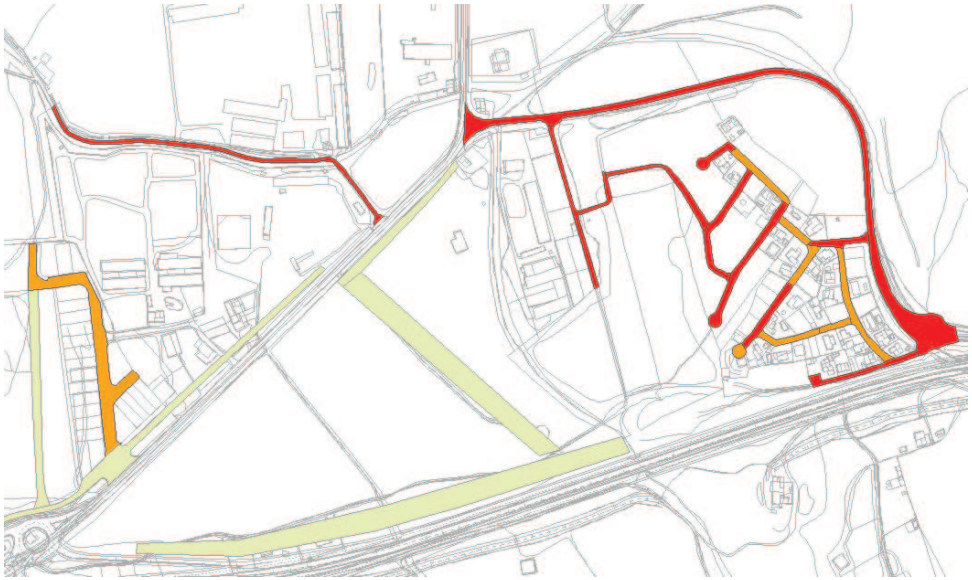
Anchura de aceras. El Sexmo.

En el caso del núcleo de El Sexmo, existe un predominio de aceras con anchuras inferiores a los 2m. siendo por tanto espacios en los que la posibilidad de implantar medios de transporte más sostenibles a nivel de acera se antoja de inicio muy complicado.

Sólo la arteria principal (Calle Goya), y algunas calles del sur del núcleo, presentan anchuras por encima a los 2m.

Anchura de aceras. Gibralgalia.

En el caso del núcleo de Gibralgalia, la disposición del entramado urbano en función de la tipología u urbana y la morfología del relieve colindante provoca que la totalidad del núcleo no presente aceras en las vías urbanas, siendo el tránsito principal por la propia calzada.



Anchura de aceras. Sierra Llana.

En el caso del núcleo de Sierra Llana, el entramado urbano presenta un gran porcentaje de aceras inferiores al metro de longitud, lo que dificulta el desplazamiento de peatones por la propia calle.

La zona que aparece en el mapa de color verde es la que se localiza en el entorno de la Ciudad Deportiva, en la cual los anchos de las aceras son muy positivos para el tránsito de peatones.

Anchura de aceras. Nueva Aljaima.

En el caso del núcleo de Nueva Aljaima, el entramado urbano presenta una mayor regularidad, en el sentido de localizarse por igual aceras inferiores al metro, con otras medias y otras que superan los 2m.

Excmo. Ayuntamiento de Cártama

CONSULTORES

Las características de anchuras de las aceras nos servirán de gran ayuda para la puesta en marcha de diferentes programas de acción, tendentes a la promoción de la movilidad peatonal.

Calle Santo Cristo. Acera > 2 m.

Calle Pegaso. Acera 1-2 m.

Calle Zurbarán. Acera < 1 m.

Calle Francia. Acera > 3 m

Excmo. Ayuntamiento de Cártama

CONSULTORES

Junto a la anchura de las calles es importante que la circulación se produzca **libre de obstáculos físicos**, por lo que deben mantenerse unos **criterios de alineación que permitan un espacio continuo**. Ello resulta especialmente importante para las personas con deficiencias visuales o sensoriales.

Por ello es necesario conocer la disposición del mobiliario urbano sobre las aceras para comprobar si existen estas dificultades sobre la movilidad peatonal.

Según el trabajo de campo desarrollado, se han llegado a contabilizar hasta **366 incidencias por obstáculos en las aceras**, ya sea el propio mobiliario urbano que no se encuentre debidamente alineado, o por ejemplo aceras que finalizan de manera repentina, o tramos de acera que tienen como única salida unas escaleras.

Todas estas incidencias provocan graves dificultades para el tránsito peatonal, que se agravan sobremanera en personas de avanzada edad, o en aquellas que presentan una movilidad reducida.

La localización de estas incidencias, y la naturaleza de las mismas quedarían de la siguiente manera:

Fotografía y Localización en plano	Descripción de la incidencia	Fotografía y Localización en plano	Descripción de la incidencia
81	CUADRO DE LUZ	2697	ACERA MAL ESTADO
119	ARBOL	2711	MALEZA
147	ACERA MAL ESTADO	2760	MALEZA
152	ACERA MAL ESTADO	2800	ACERA MAL ESTADO
217	ARBOL	2810	ESCALONES ACERA
336	POSTE DE LUZ	2824	MALEZA
339	POSTE DE LUZ	2824	ACERA MAL ESTADO
348	MESAS Y SILLAS	2828	ACERA MAL ESTADO
362	CONTENEDORES	2844	ACERA MAL ESTADO
418	OBSTACULO MURO	2845	MALEZA
444	ACERA MAL ESTADO	2850	ESCALONES
556	ACERA MAL ESTADO	2852	INTERRUPCION ACERA
569	ACERA MAL ESTADO	2854	FAROLA
584	POSTE DE LUZ	2856	ESCALONES
594	SEÑAL Y POSTE DE LUZ	2861	FAROLA
629	ESCALON ACERA	2877	ESCALONES
663	INTERRUPCION DE ACERA	2884	ESCALONES
674	OBSTACULO ACERA MALEZA	2891	INTERRUPCION ACERA
687	INTERRUPCION ACERA	2900	FAROLA
703	POSTE DE LUZ, SEÑAL...	2906	INTERRUPCION ACERA
710	POSTE DE LUZ	2910	FAROLA
711	POSTE DE LUZ	2911	INTERRUPCION ACERA
713	INTERRUPCION ESCALERAS	2926	INTERRUPCION ACERA
717	INTERRUPCION ESCALERAS	2934	ACERA MAL ESTADO
722	ACERA MAL ESTADO	2937	ACERA MAL ESTADO
725	POSTE DE LUZ	2945	FAROLA
733	POSTE DE LUZ	2951	SEÑAL
735	ACERA MAL ESTADO	2952	ACERA MAL ESTADO
736	ESCALONES EN TODA LA CALLE	2959	ACERA MAL ESTADO
739	ESCALONES EN TODA LA CALLE	2976	ESCALONES
748	INTERRUPCION ACERA	2978	FAROLA
757	ESCALON OBSTACULO	2985	FAROLA
764	ESCALERAS OBSTACULOS	2989	ACERA MAL ESTADO
775	FAROLA	2994	ESCALONES
778	DESNIVEL PELIGROSO EN ACERA	3001	ACERA MAL ESTADO
787	INTERRUPCION ACERA	3011	CUADRO DE LUZ Y MAL ESTADO
791	INTERRUPCION ACERA	3033	INTERRUPCION ACERA
795	MALEZA EN ACERA	3043	MALEZA
799	POSTE DE LUZ	3058	ACERA MAL ESTADO
801	POSTE DE LUZ	3073	FAROLA
810	FAROLA	3078	ACERA MAL ESTADO
819	FAROLA	3080	ESCALONES
888	INTERRUPCION ACERA	3089	FAROLA
891	INTERRUPCION ACERA	3115	ESTRECHEZ BRUSCO
903	DESNIVELES ACERAS	3123	PELIGOROSO DESNIVEL
911	FAROLA	3128	ESCALONES
915	POSTE DE LUZ	3148	ESCALON
916	POSTE DE LUZ	3169	FAROLA
912	DESNIVELES ACERAS	3197	FAROLA
928	DESNIVELES ACERAS	3200	FAROLA
934	FAROLA	3227	FAROLA
944	FAROLA	3229	ACERA MAL ESTADO
956	INTERRUPCION ACERA	3241	POSTE DE LUZ
960	DESNIVELES ACERAS	3258	FAROLA
1007	ACERA MAL ESTADO	3266	POSTE DE LUZ
1022	TIERRA DESPRENDIDA	3268	ACERA MAL ESTADO
1026	FAROLA	3271	ESCALONES
1038	FAROLA	3272	MACETAS ESTORBAN
1043	OBSTACULO VADO	3308	FAROLA
1053	INTERRUPCION ACERA	3324	OBSTACULO COCHES BATERIA
1056	FAROLA	3327	FAROLA
1101	ACERA MAL ESTADO	3335	ACERA MAL ESTADO

1116	ACERA MAL ESTADO	3336	FAROLA
1137	FAROLA	3343	SEÑAL
1152	ACERA MAL ESTADO	3362	ACERA MAL ESTADO
1157	MALEZA EN ACERA	3366	TERRAZA EN ACERA
1171	ACERA MAL ESTADO	3395	DESNIVEL PELIGROSO
1172	OBSTACULO PALMERAS	3396	ACERA MAL ESTADO
1198	MALEZA EN ACERA	3412	ESCALONES
1201	PALMERAS	3413	DESNIVEL PELIGROSO
1204	INTERRUPCION ACERA	3423	ESCALONES
1214	ACERA MAL ESTADO	3430	DESNIVEL PELIGROSO
1218	PALMERAS	3449	ESCALONES
1220	FAROLA	3454	ESCALONES
1221	ACERA MAL ESTADO	3461	ESCALONES
1245	ACOMETIDA	3464	ESCALONES
1248	ACERA MAL ESTADO	3479	POSTE DE LUZ
1255	FAROLA	3486	ACERA MAL ESTADO
1257	ACOMETIDA	3499	ESCALONES
1260	ACERA MAL ESTADO	3510	ACERA MAL ESTADO
1271	ACERA MAL ESTADO	3515	SEÑAL
1280	MALEZA EN ACERA	3543	DESNIVEL PELIGROSO
1288	PALMERA	3575	MALEZA
1307	FAROLA	3577	ESCALONES
1318	ACERA MAL ESTADO	3584	ESCALONES
1336	ACERA MAL ESTADO	3589	INTERRUPCION ACERA
1342	FAROLA	3601	ESCALONES
1349	INTERRUPCION ACERA	3604	ESCALONES
1352	FAROLA	3606	INTERRUPCION ACERA
1356	FAROLA	3617	ACERA MAL ESTADO
1364	SEÑAL	3618	ESCALONES
1367	POSTE DE LUZ	3627	FAROLA
1382	FAROLA	3628	ESCALONES
1406	DESNIVEL ACERA	3637	FAROLA
1410	DESNIVEL ACERA	3639	ACERA MAL ESTADO
1415	DESNIVEL ACERA	3645	ESCALONES
1643	FALTA ACERA	3676	ACERA MAL ESTADO
1647	FALTA ACERA	3687	ESCALONES
1652	FALTA ACERA	3701	ESCALONES
1662	PALMERAS	3704	ESCALONES
1679	PALMERAS	3711	ESCALONES
1685	ACERA MAL ESTADO	3713	ESCALONES
1438	ACERA MAL ESTADO	3720	INTERRUPCION ACERA
1444	MALEZA	3737	ACERA MAL ESTADO
1447	ESCALONES EN TODA LA CALLE	3755	ACERA MAL ESTADO
1464	DESNIVEL ACERA	3758	ESCALONES
1467	OBSTACULOS COCHES	3767	ESCALONES
1484	DESNIVEL ACERA	3778	BOLARDO
1485	DESNIVEL ACERA	3791	ACERA MAL ESTADO
1491	SEÑAL	3817	ACERA MAL ESTADO
1493	DESNIVEL ACERA	3828	FAROLA
1494	SEÑAL	3832	ESCALONES
1498	DESNIVEL ACERA	3835	POSTE DE LUZ
1501	DESNIVEL ACERA	3838	VARIOS OBSTACULOS
1745	DESNIVEL ACERA	3840	MALEZA
1746	DESNIVEL ACERA	3843	POSTE DE LUZ
1748	ACERA MAL ESTADO	3845	POSTE DE LUZ
1753	INTERRUPCION ACERA	3846	ACERA MAL ESTADO
1750	DESNIVEL ACERA	6203	INTERRUPCION ACERA
1755	DESNIVEL ACERA	6297	ACERA MAL ESTADO
1760	DESNIVEL ACERA	6300	ACERA MAL ESTADO
1796	OBSTACULO ESCALON	6304	ACERA MAL ESTADO
1806	ACERA ESCALONES	6308	MACETAS ESTORBAN
1817	FAROLA	6311	ACERA MAL ESTADO
1822	ACERA MAL ESTADO	6350	ACERA MAL ESTADO
1936	POSTE DE LUZ PELIGROSO	6411	ACERA MAL ESTADO
1955	MALEZA	6465	FAROLA
1963	FAROLA	6467	FAROLA
1977	DESNIVEL ACERA	6479	ACERA MAL ESTADO
1981	DESNIVEL ACERA	6891	FAROLA
1999	DAR CONTINUIDAD A PEATONES	6902	ESCALON
2008	FAROLA	6903	FAROLA
2046	FAROLA	6909	FAROLA
2060	ACERA MAL ESTADO	6913	FAROLA
2067	ARQUETA	6915	FAROLA
2071	ACERA MAL ESTADO	6922	FAROLA
2090	MALEZA	6928	ESCALONES
2095	CUADRO LUZ	6933	FAROLA
2103	FAROLA	6935	POSTE DE LUZ
2132	FAROLA	6936	ESCALONES
2167	VARIOS	6945	COMERCIO ESTORBA
2168	ESCALON	6946	INTERRUPCION ACERA
2172	POSTE DE LUZ	6999	FAROLA
2186	ESCALON	7012	INTERRUPCION ACERA
2198	FAROLA	7031	ESCALONES
2202	ACERA MAL ESTADO	7042	ESCALONES
2209	SEÑAL	7045	ESCALONES
2210	ESCALON	7050	MURO

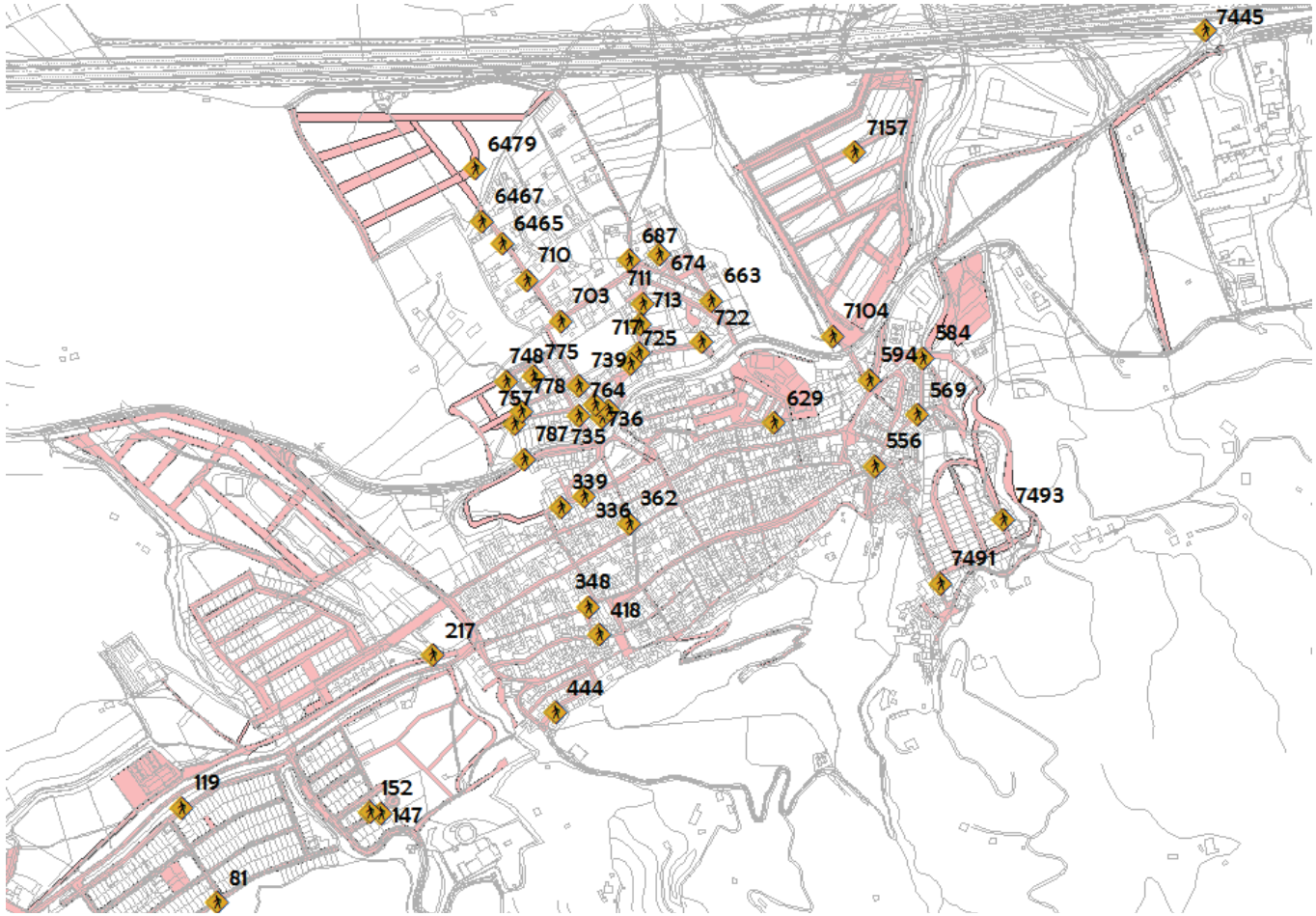
2250	FAROLA	7058	FAROLA
2253	VALLA	7064	ACERA MAL ESTADO
2263	FAROLA	7104	INTERRUPCION ACERA
2265	FAROLA	7157	MALEZA
2288	ACERA MAL ESTADO	6662	MALEZA
2374	INTERRUPCION ACERA	6666	INTERRUPCION ACERA
2384	INTERRUPCION ACERA	6700	ACERA MAL ESTADO
2388	ACERA MAL ESTADO	6711	INTERRUPCION DE ACERA
2397	CUADRO Y MALEZA	6725	INTERRUPCION DE ACERA
2404	MALEZA	6748	ESCALONES
2415	FAROLA	6754	POSTE DE LUZ
2432	FAROLA	6757	ACERA MAL ESTADO
2439	MALEZA	6762	ACERA MAL ESTADO
2441	FAROLA	6764	INTERRUPCION DE ACERA
2442	VARIOS	6778	ESCALONES
2444	MALEZA	6784	ESCALONES
2448	CUADRO	6791	ACERA MAL ESTADO
2447	MALEZA	6799	ESCALONES
2462	MALEZA	6803	ESCALONES
2495	FAROLA	6813	POSTE DE LUZ
2513	FAROLA	6825	ESCALON
2523	FAROLA	6831	ESCALONES
2527	FAROLA	6841	POSTE DE LUZ
2542	FAROLA	7250	INTERRUPCION ACERA
2546	ACERA MAL ESTADO	7251	COCHES SOBRESALEN
2548	ESCALON	7256	MATERIALES EN ACERA
2590	ACERA MAL ESTADO	7286	NECESIDAD DE ACERA
2590	OBSTACULO TRONCO	7319	ACERA MAL ESTADO
2626	ACERA MAL ESTADO	7322	INTERRUPCION ACERA
2627	FAROLAS EN TODA LA CALLE	7357	INTERRUPCION ACERA
2652	CUADRO DE LUZ	7441	MALEZA
2655	ACERA MAL ESTADO	7445	FAROLA
2660	ACERA MAL ESTADO	7491	VARIOS
2679	ACERA MAL ESTADO	7493	FAROLA
2688	ACERA MAL ESTADO	1742	ESCALONES

Las fotografías aparecen en el álbum fotográfico anexo: *"Obstáculos en la Acera"*

Desniveles en acera (arriba). Coches estorban el tránsito (abajo).

Excmo. Ayuntamiento de Cártama

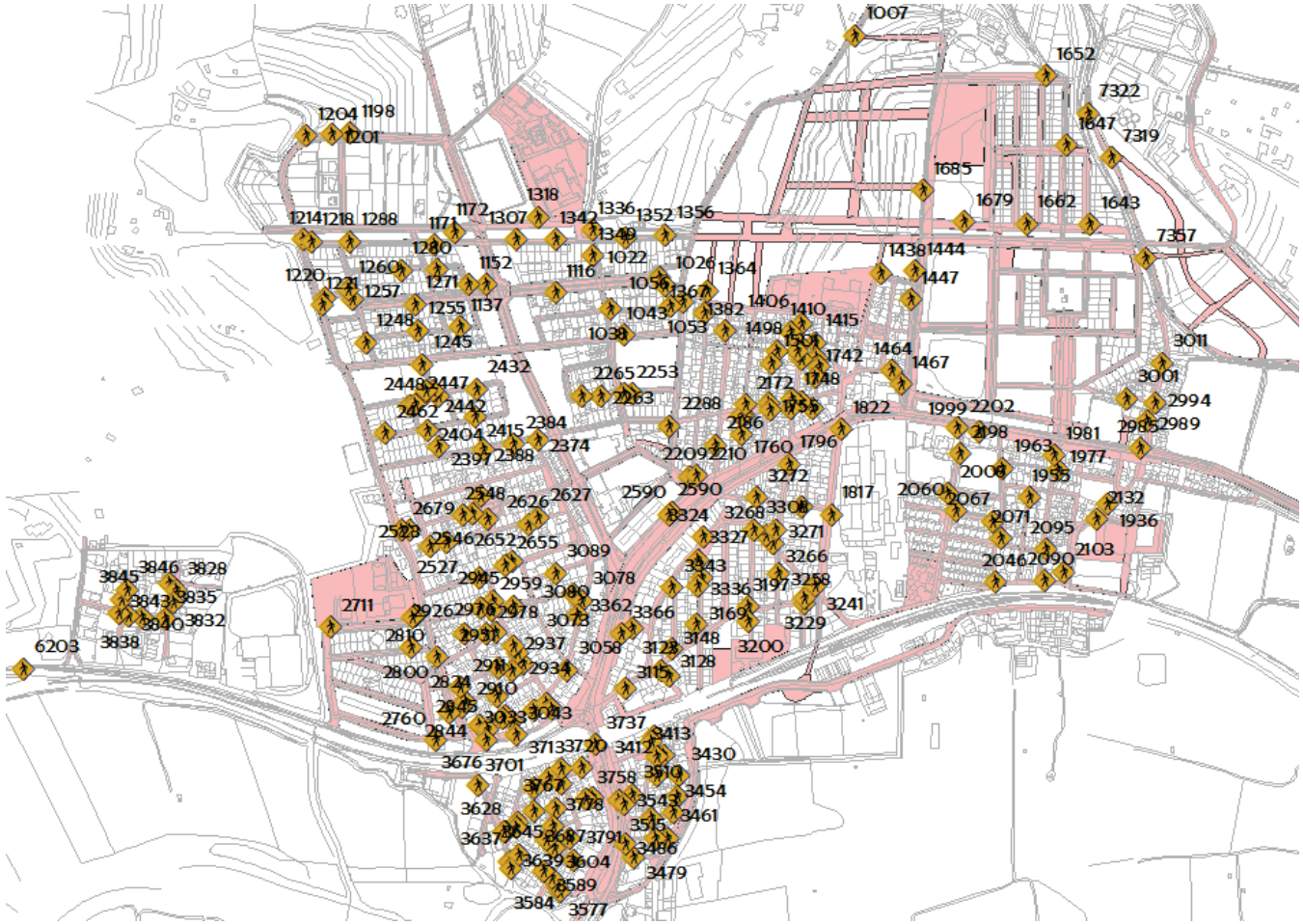
CONSULTORES



Núcleo Cártama Pueblo.

Excmo. Ayuntamiento de Cártama

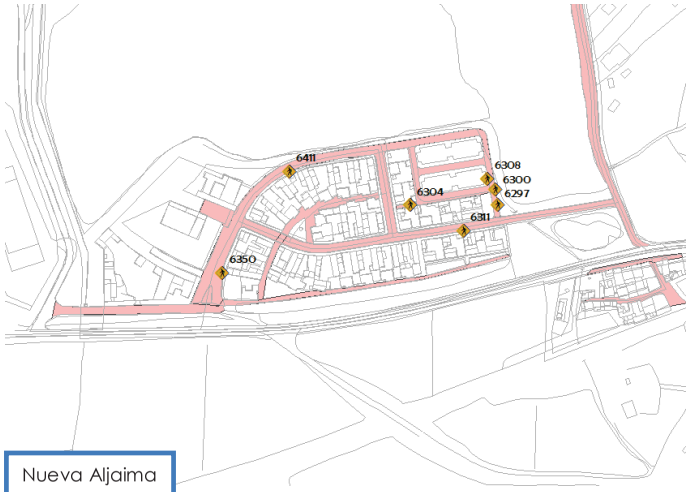
CONSULTORES



Núcleo Cártama Estación.

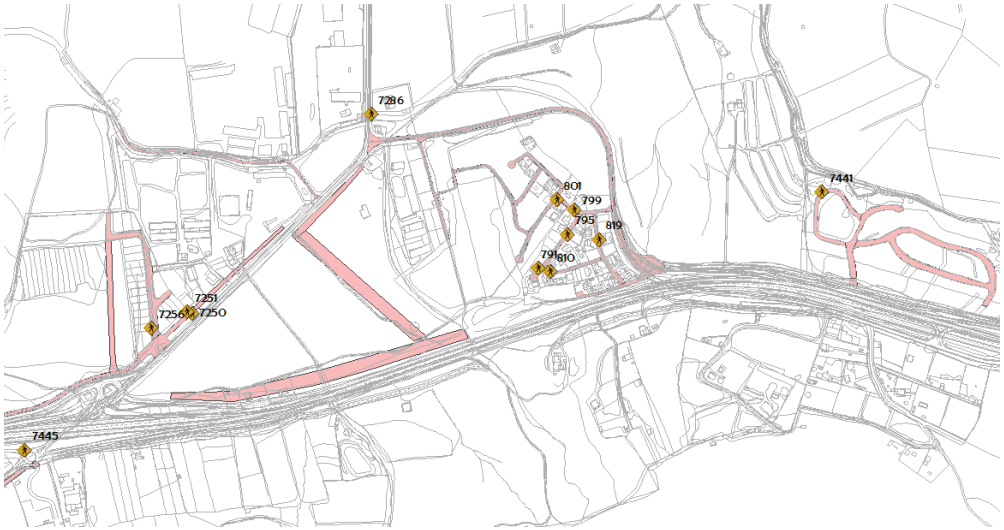
Excmo. Ayuntamiento de Cártama

CONSULTORES



Nueva Aljaima

El Sexmo



Sierra Llana

Excmo. Ayuntamiento de Cártama

CONSULTORES

Además de los obstáculos, existen interrupciones muy comunes provocadas por la propia ocupación ilegal de la vía, que provoca la obstaculización de los desplazamientos a pie.

Esta **ocupación ilegal** es casi en la totalidad provocada por un **estacionamiento prohibido o irresponsable de los coches**, que en la mayoría de las ocasiones provocan la intermitencia para el peatón, así como la propia seguridad vial del resto de conductores.

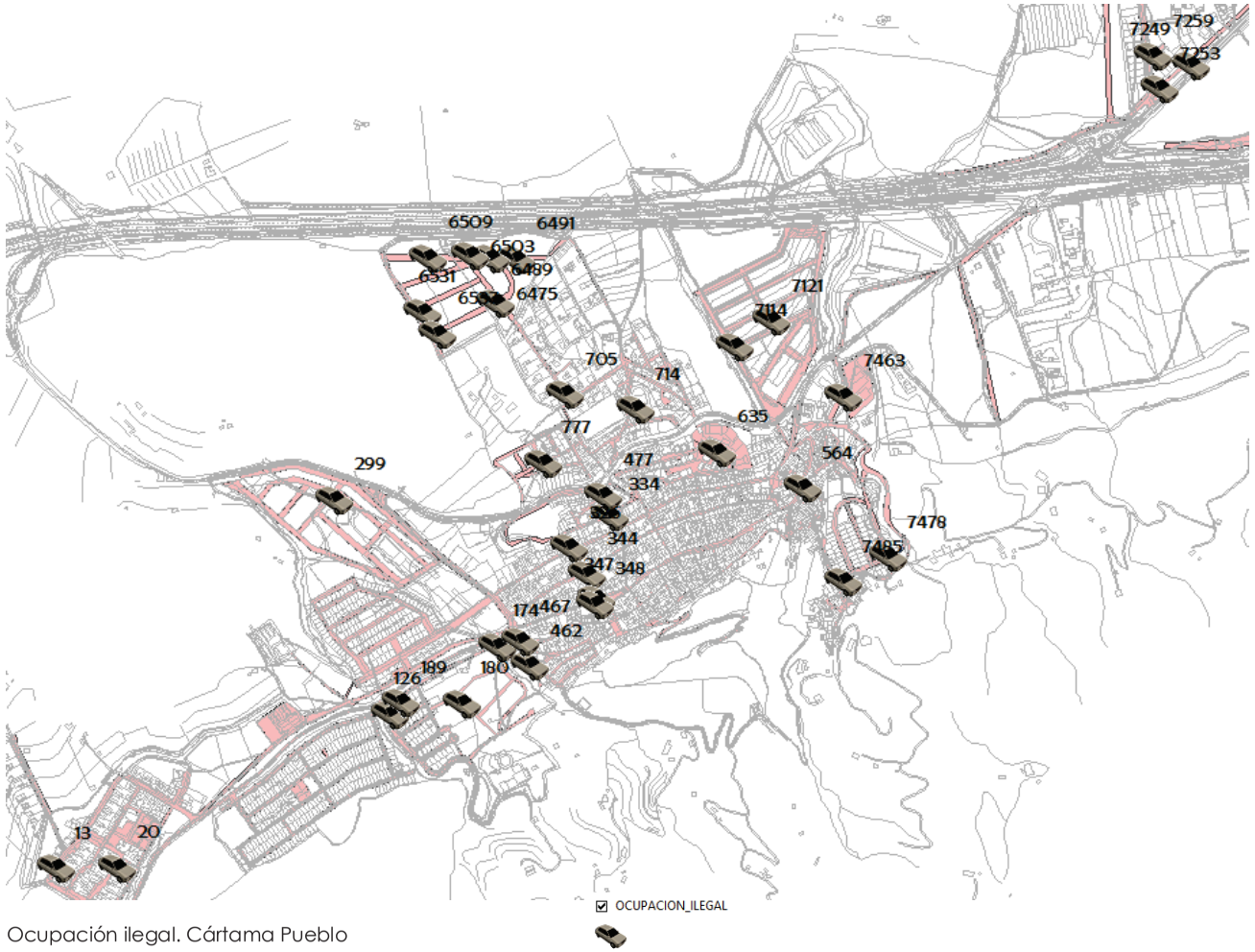
De las **86 incidencias detectadas**, existen zonas donde la propia infracción no es algo puntual de un solo vehículo, sino que la ocupación ilegal es una práctica común según las zonas del núcleo. Se propondrá en el futuro Plan de Acción, alguna actuación encaminada a corregir estas incidencias.

Se han incluido en este listado aquellas **terrazas ocupadas por bares y restaurantes que ejercen su actividad a nivel de calzada**, sin llegar conocer a fecha del presente estudio su legalidad a la hora de la ocupación o no.

La localización de estas incidencias, y la naturaleza de las mismas quedarían de la siguiente manera:

Nº DE FOTO	OBSERVACIONES	Nº DE FOTO	OBSERVACIONES
13	VEHICULO MAL ESTACIONADO	3213	VEHICULO MAL ESTACIONADO
20	VEHICULO MAL ESTACIONADO	3224	VEHICULO MAL ESTACIONADO
126	VEHICULO MAL ESTACIONADO	3231	VEHICULO MAL ESTACIONADO
174	VEHICULO MAL ESTACIONADO	3311	VEHICULO MAL ESTACIONADO
180	VEHICULO MAL ESTACIONADO	3348	COMERCIO EN CALZADA
189	TERRAZA EN CALZADA	3356	TERRAZA EN CALZADA
299	VEHICULO MAL ESTACIONADO	3366	TERRAZA EN ACERA
326	VEHICULO MAL ESTACIONADO	3374	TERRAZA EN CALZADA
334	VEHICULO MAL ESTACIONADO	3455	VEHICULO MAL ESTACIONADO
344	VEHICULO MAL ESTACIONADO	3535	TERRAZA EN CALZADA
347	VEHICULO MAL ESTACIONADO	3541	VEHICULO MAL ESTACIONADO
348	MESAS Y SILLAS	3595	VEHICULO MAL ESTACIONADO
462	VEHICULO MAL ESTACIONADO	3614	VEHICULO MAL ESTACIONADO
467	TERRAZA EN CALZADA	3624	VEHICULO MAL ESTACIONADO
477	VEHICULO MAL ESTACIONADO	3698	VEHICULO MAL ESTACIONADO
564	VEHICULO MAL ESTACIONADO	3712	VEHICULO MAL ESTACIONADO
635	VEHICULO MAL ESTACIONADO	3765	VEHICULO MAL ESTACIONADO
705	VEHICULO MAL ESTACIONADO	3785	VEHICULO MAL ESTACIONADO
714	VEHICULO MAL ESTACIONADO	6475	VEHICULO MAL ESTACIONADO
777	VEHICULO MAL ESTACIONADO	6491	VEHICULO MAL ESTACIONADO
890	VEHICULO MAL ESTACIONADO	6489	VEHICULO MAL ESTACIONADO
938	VEHICULO MAL ESTACIONADO	6503	VEHICULO MAL ESTACIONADO
1040	VEHICULO MAL ESTACIONADO	6509	VEHICULO MAL ESTACIONADO
1061	TERRAZA EN CALZADA	6531	VEHICULO MAL ESTACIONADO
1062	TERRAZA EN CALZADA	6537	VEHICULO MAL ESTACIONADO
1241	VEHICULO MAL ESTACIONADO	6899	VEHICULO MAL ESTACIONADO
1376	VEHICULO MAL ESTACIONADO	6945	COMERCIO ESTORBA EN ACERA
1416	VEHICULO MAL ESTACIONADO	6971	VEHICULO MAL ESTACIONADO
1535	VEHICULO MAL ESTACIONADO	6989	TERRAZA EN CALZADA
1578	VEHICULO MAL ESTACIONADO	7003	VEHICULO MAL ESTACIONADO
1582	TERRAZA EN CALZADA	7114	VEHICULO MAL ESTACIONADO
1605	VEHICULO MAL ESTACIONADO	7121	VEHICULO MAL ESTACIONADO
1819	TERRAZA EN CALZADA	7249	VEHICULO MAL ESTACIONADO
1873	TERRAZA EN CALZADA	7253	VEHICULO MAL ESTACIONADO
2411	VEHICULO MAL ESTACIONADO	7259	VEHICULO MAL ESTACIONADO
2477	VEHICULO MAL ESTACIONADO	7302	TERRAZA EN CALZADA
2487	VEHICULO MAL ESTACIONADO	7310	VEHICULO MAL ESTACIONADO
2506	VEHICULO MAL ESTACIONADO	7325	VEHICULO MAL ESTACIONADO
2606	VEHICULO MAL ESTACIONADO	7399	VEHICULO MAL ESTACIONADO
2609	VEHICULO MAL ESTACIONADO	7463	VEHICULO MAL ESTACIONADO
2871	VEHICULO MAL ESTACIONADO	7478	VEHICULO MAL ESTACIONADO
3060	TERRAZA EN CALZADA	7485	VEHICULO MAL ESTACIONADO
3082	VEHICULO MAL ESTACIONADO	7554	TERRAZA EN CALZADA

Las fotografías aparecen en el álbum fotográfico anexo: *"Ocupación vías urbanas"*



Ocupación ilegal. Cártama Pueblo

13

299

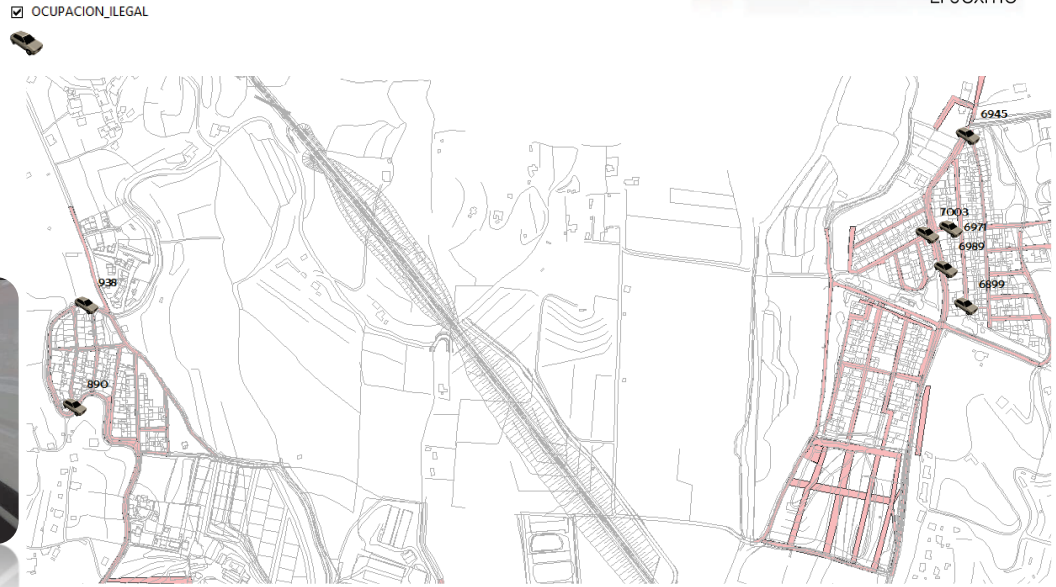
635

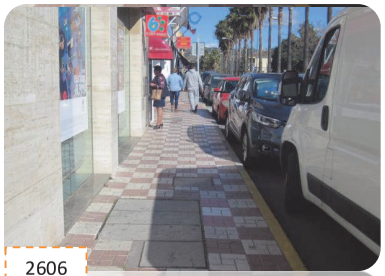
Excmo. Ayuntamiento de Cártama

CONSULTORES

Cártama Estación.

El Sexmo





Excmo. Ayuntamiento de Cártama

CONSULTORES

Además de la amplitud de las aceras y de la continuidad de los trazados sin obstáculos aparentes, es importante analizar la **accesibilidad** desde el punto de vista del peatón, principalmente en puntos donde se produzcan intersecciones con la calzada. Es aquí donde cobra una vital importancia el tratamiento para las personas con movilidad reducida, siendo necesario conocer la disposición de rebajes que conecten los diferentes tramos de acera con la calzada, así como el establecimiento de pasos de cebras para la conexión acera-calzada y viceversa.

El total de **incidencias** encontradas en todo el término municipal ha sido de **382**, repartidas en los siguientes hitos negativos:

- Ausencia de pasos de peatones – 181 incidencias
- Ausencia de rebajes para continuidad de aceras – 151 incidencias
- Mal estado de los pasos de peatones – 23 incidencias
- Otras incidencias – 27

Nº FOTO	INCIDENCIA	Nº FOTO	INCIDENCIA
22	FALTA RAMPA	2235	FALTA REBAJE
31	FALTA RAMPA	2236	FALTA REBAJE
33	NO RAMPA ACCESO A IGLESIA	2237	FALTA REBAJE
45	FALTA RAMPA	2243	FALTA PASO DE CEBRA
50	NO RAMPA EN LA PARADA DEL BUS	2254	FALTA PASO DE CEBRA
51	FALTA REBAJE	2274	FALTA REBAJE
55	FALTA PASO DE CEBRA	2278	FALTA REBAJE
62	FALTA PASO DE CEBRA	2310	FALTA REBAJE
63	FALTA PASO DE CEBRA	2307	CEBRA GASTADO
73	FALTA PASO DE CEBRA	2314	FALTA REBAJE
83	FALTA PASO DE CEBRA	2332	FALTA REBAJE
86	FALTA PASO DE CEBRA	2339	CEBRA GASTADO
88	FALTA PASO DE CEBRA	2347	FALTA REBAJE
94	FALTA REBAJE	2376	FALTA PASO DE CEBRA
100	FALTA PASO DE CEBRA	2381	FALTA REBAJE
104	FALTA PASO DE CEBRA	2394	FALTA REBAJE
106	FALTA PASO DE CEBRA	2396	FALTA REBAJE
114	FALTA REBAJE	2401	FALTA REBAJE
115	FALTA PASO DE CEBRA	2410	FALTA REBAJE
121	FALTA REBAJE	2418	FALTA REBAJE
122	FALTA REBAJE	2436	FALTA REBAJE
126	FALTA PASO DE CEBRA	2437	FALTA REBAJE
131	FALTA PASO DE CEBRA	2438	FALTA REBAJE
134	FALTA PASO DE CEBRA	2440	CEBRA GASTADO
135	FALTA PASO DE CEBRA	2440	FALTA REBAJE
139	FALTA PASO DE CEBRA	2445	FALTA REBAJE
143	FALTA PASO DE CEBRA	2446	FALTA REBAJE
180	FALTA REBAJE	2449	FALTA REBAJE
187	FALTA REBAJE	2454	FALTA REBAJE
201	FALTA REBAJE	2466	FALTA REBAJE
235	FALTA REBAJE	2467	CEBRA ACABA EN PARKING
238	FALTA REBAJE	2476	FALTA REBAJE
244	FALTA REBAJE	2477	FALTA REBAJE
247	FALTA REBAJE	2478	FALTA REBAJE
254	FALTA REBAJE	2488	FALTA PASO DE CEBRA
278	FALTA PASO DE CEBRA	2486	FALTA PASO DE CEBRA
288	FALTA PASO DE CEBRA	2515	FALTA PASO DE CEBRA
290	FALTA PASO DE CEBRA	2551	NO RAMPA ACCESO PARQUE
291	FALTA PASO DE CEBRA	2557	FALTA PASO DE CEBRA
296	FALTA PASO DE CEBRA	2563	FALTA REBAJE
315	FALTA REBAJE	2565	FALTA PASO DE CEBRA
324	AUSENCIA DE ACCESIBILIDAD	2586	FALTA REBAJE
325	FALTA REBAJE	2600	CEBRA GASTADO
326	FALTA PASO DE CEBRA	2602	FALTA REBAJE
335	FALTA REBAJE	2603	FALTA REBAJE
353	FALTA REBAJE	2608	FALTA PASO DE CEBRA
408	FALTA PASO DE CEBRA	2612	FALTA PASO DE CEBRA
410	FALTA REBAJE	2616	FALTA PASO DE CEBRA
420	FALTA PASO DE CEBRA	2623	FALTA PASO DE CEBRA
457	FALTA RAMPA	2653	FALTA PASO DE CEBRA
469	FALTA PASO DE CEBRA	2657	FALTA PASO DE CEBRA
531	FALTA PASO DE CEBRA	2664	FALTA PASO DE CEBRA
532	FALTA PASO DE CEBRA	2691	FALTA REBAJE
530	FALTA PASO DE CEBRA	2705	FALTA FALTA REBAJE ACCESO PARQUE
543	FALTA REBAJE	2708	FALTA REBAJE
547	FALTA PASO DE CEBRA	2726	FALTA PASO DE CEBRA
594	FALTA PASO DE CEBRA	2728	FALTA PASO DE CEBRA
597	FALTA PASO DE CEBRA	2748	FALTA PASO DE CEBRA
611	FALTA REBAJE	2758	FALTA PASO DE CEBRA
645	FALTA PASO DE CEBRA	2767	FALTA PASO DE CEBRA
688	FALTA PASO DE CEBRA	2808	FALTA PASO DE CEBRA
692	FALTA REBAJE	2821	FALTA PASO DE CEBRA
696	FALTA PASO DE CEBRA	2824	FALTA PASO DE CEBRA
704	FALTA PASO DE CEBRA	2832	FALTA PASO DE CEBRA
730	FALTA PASO DE CEBRA	2872	FALTA PASO DE CEBRA
735	REGULARIZAR ACERA O APARCAMIENTOS	2877	FALTA PASO DE CEBRA

752	FALTA PASO DE CEBRA	2898	FALTA PASO DE CEBRA
756	CEBRA GASTADO	2907	FALTA PASO DE CEBRA
777	CEBRA GASTADO	2919	FALTA PASO DE CEBRA
797	FALTA PASO DE CEBRA	2944	FALTA PASO DE CEBRA
801	FALTA PASO DE CEBRA	2960	FALTA PASO DE CEBRA
816	FALTA PASO DE CEBRA	2965	FALTA PASO DE CEBRA
831	FALTA PASO DE CEBRA	2970	FALTA PASO DE CEBRA
837	FALTA PASO DE CEBRA	2984	FALTA PASO DE CEBRA
866	CEBRA GASTADO	2988	FALTA REBAJE
890	FALTA PASO DE CEBRA	2991	FALTA REBAJE
908	FALTA PASO DE CEBRA	2995	FALTA PASO DE CEBRA
910	FALTA RAMPA ACCESO PARQUE	3007	FALTA REBAJE
911	FALTA REBAJE	3013	FALTA REBAJE
939	FALTA PASO DE CEBRA	3032	FALTA PASO DE CEBRA
1016	FALTA REBAJE	3036	PASO DE CEBRA GASTADO
1019	FALTA REBAJE	3074	FALTA PASO DE CEBRA
1029	PASO CEBRA INTERRUMPIDO	3123	FALTA PASO DE CEBRA
1030	FALTA PASO DE CEBRA	3127	FALTA REBAJE
1029	FALTA PASO DE CEBRA	3139	FALTA PASO DE CEBRA
1032	FALTA PASO DE CEBRA	3147	FALTA PASO DE CEBRA
1038	FALTA PASO DE CEBRA	3174	FALTA REBAJE
1040	FALTA REBAJE	3183	FALTA REBAJE
1042	FALTA REBAJE	3203	FALTA REBAJE EN LA ACERA
1047	FALTA REBAJE	3212	FALTA PASO DE CEBRA
1048	FALTA REBAJE	3233	CEBRA GASTADO
1050	FALTA PASO DE CEBRA	3233	FALTA REBAJE
1054	FALTA REBAJE	3234	CEBRA GASTADO
1065	FALTA REBAJE	3239	FALTA REBAJE
1077	CONTENEDOR DE BASURA	3251	FALTA REBAJE
1120	FALTA PASO DE CEBRA	3253	FALTA PASO DE CEBRA
1133	FALTA PASO DE CEBRA	3296	FALTA REBAJE
1139	FALTA PASO DE CEBRA	3299	FALTA PASO DE CEBRA
1145	FALTA PASO DE CEBRA	3341	FALTA PASO DE CEBRA
1179	CEBRA INCOMUNICADO	3357	FALTA PASO DE CEBRA
1185	FALTA REBAJE	3363	FALTA REBAJE
1200	FALTA PASO DE CEBRA	3389	FALTA PASO DE CEBRA
1210	FALTA PASO DE CEBRA	3406	FALTA PASO DE CEBRA
1234	FALTA REBAJE	3421	FALTA PASO DE CEBRA
1236	FALTA REBAJE	3460	FALTA PASO DE CEBRA
1242	FALTA REBAJE	3470	FALTA REBAJE
1244	CEBRA GASTADO	3488	FALTA PASO DE CEBRA
1246	FALTA REBAJE	3494	FALTA PASO DE CEBRA
1249	FALTA PASO DE CEBRA	3500	FALTA PASO DE CEBRA
1258	FALTA PASO DE CEBRA	3563	FALTA PASO DE CEBRA
1273	CEBRA INCOMUNIDADO	3572	FALTA REBAJE
1277	CEBRA INCOMUNIDADO	3573	FALTA REBAJE
1289	FALTA REBAJE	3578	FALTA REBAJE
1295	FALTA REBAJE	3592	FALTA REBAJE
1296	CEBRA INCOMUNIDADO	3594	FALTA REBAJE
1314	CEBRA GASTADO	3595	FALTA REBAJE
1331	FALTA PASO DE CEBRA	3621	FALTA REBAJE
1358	FALTA REBAJE	3634	FALTA REBAJE
1359	FALTA REBAJE	3646	FALTA REBAJE
1359	CEBRA INCOMUNIDADO	3685	FALTA REBAJE
1364	FALTA REBAJE	3710	FALTA REBAJE
1368	FALTA PASO DE CEBRA	3711	FALTA REBAJE
1388	FALTA REBAJE	3712	FALTA REBAJE
1395	FALTA REBAJE	3724	FALTA PASO DE CEBRA
1520	FALTA REBAJE	3732	CEBRA GASTADO
1545	FALTA REBAJE	3744	NO ACCESO MINUSVALIDO AL BUS
1608	FALTA PASO DE CEBRA	3746	FALTA PASO DE CEBRA
1618	FALTA REBAJE	3751	FALTA PASO DE CEBRA
1620	FALTA REBAJE	3762	CEBRA GASTADO
1623	FALTA REBAJE	3763	FALTA REBAJE
1624	CEBRA INCOMUNIDADO	3764	FALTA REBAJE
1697	CEBRA GASTADO	3765	FALTA REBAJE
1712	FALTA REBAJE	3781	FALTA REBAJE
1435	FALTA REBAJE	3785	CEBRA GASTADO
1436	FALTA REBAJE	3785	FALTA REBAJE
1438	FALTA REBAJE	3793	FALTA PASO DE CEBRA
1439	FALTA REBAJE	3834	FALTA PASO DE CEBRA
1440	FALTA REBAJE	6202	FALTA PASO DE CEBRA
1441	FALTA REBAJE	6215	CEBRA GASTADO
1442	FALTA REBAJE	6224	CEBRA GASTADO
1462	FALTA REBAJE	6298	FALTA PASO DE CEBRA
1466	FALTA PASO DE CEBRA	6316	FALTA REBAJE
1507	FALTA PASO DE CEBRA	6336	FALTA REBAJE EN ACERA
1512	FALTA PASO DE CEBRA	6337	FALTA REBAJE
1748	FALTA PASO DE CEBRA	6352	FALTA PASO DE CEBRA
1761	FALTA PASO DE CEBRA	6387	FALTA REBAJE
1776	FALTA PASO DE CEBRA	6900	FALTA PASO DE CEBRA
1802	FALTA REBAJE	6921	FALTA PASO DE CEBRA
1803	FALTA REBAJE	6925	FALTA PASO DE CEBRA
1804	FALTA REBAJE	6970	FALTA PASO DE CEBRA
1805	FALTA REBAJE	7001	FALTA PASO DE CEBRA

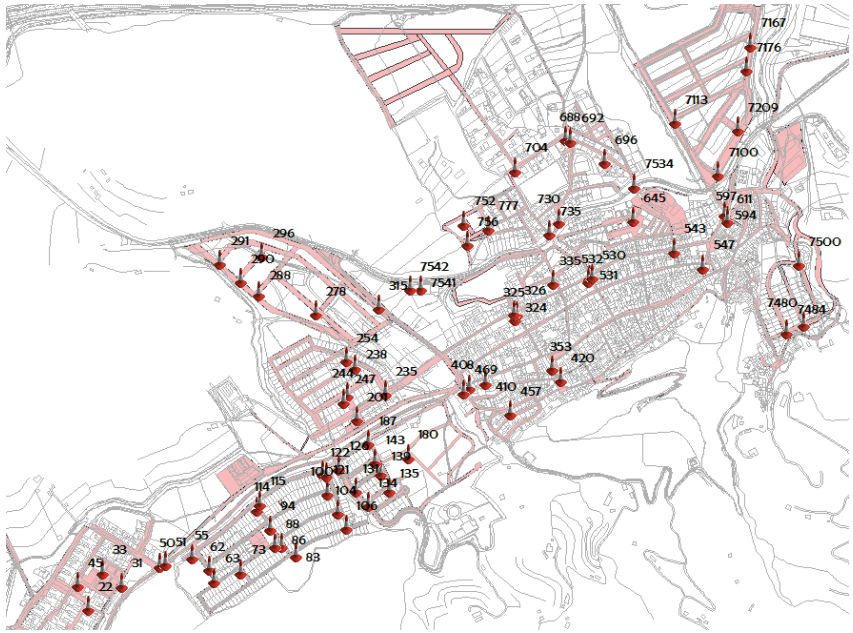
1808	FALTA REBAJE	7003	FALTA PASO DE CEBRA
1827	FALTA PASO DE CEBRA	7032	FALTA PASO DE CEBRA
1898	FALTA PASO DE CEBRA	7052	CEBRA GASTADO
1908	ACCESIBILIDAD AL BUS	7052	FALTA REBAJE
1920	CEBRA GASTADO	7076	FALTA REBAJE
1943	FALTA PASO DE CEBRA	7100	FALTA PASO DE CEBRA
1947	FALTA PASO DE CEBRA	7113	FALTA PASO DE CEBRA
1953	FALTA PASO DE CEBRA	7167	FALTA REBAJE
1959	FALTA PASO DE CEBRA	7176	FALTA REBAJE
1971	FALTA PASO DE CEBRA	7209	FALTA REBAJE
1974	FALTA PASO DE CEBRA	6635	FALTA REBAJE
1996	FALTA RAMPA	6742	FALTA PASO DE CEBRA
1999	DAR CONTINUIDAD PARA PEATONES	6782	FALTA PASO DE CEBRA
2014	FALTA PASO DE CEBRA	6809	FALTA PASO DE CEBRA
2019	FALTA PASO DE CEBRA	6815	FALTA PASO DE CEBRA
2020	FALTA PASO DE CEBRA	6844	CEBRA GASTADO
2026	FALTA PASO DE CEBRA	6847	FALTA PASO DE CEBRA
2032	FALTA REBAJE	7227	FALTA PASO DE CEBRA
2045	FALTA PASO DE CEBRA	7251	NO ACCEDE UNA SILLA
2053	FALTA PASO DE CEBRA	7279	FALTA PASO DE CEBRA
2068	FALTA PASO DE CEBRA	7282	FALTA PASO DE CEBRA
2084	FALTA PASO DE CEBRA	7287	FALTA PASO DE CEBRA
2089	FALTA PASO DE CEBRA	7292	FALTA PASO DE CEBRA
2095	FALTA PASO DE CEBRA	7375	FALTA REBAJE
2098	FALTA PASO DE CEBRA	7376	FALTA PASO DE CEBRA
2104	FALTA PASO DE CEBRA	7394	FALTA REBAJE
2123	FALTA PASO DE CEBRA	7410	FALTA PASO DE CEBRA
2129	FALTA PASO DE CEBRA	7480	FALTA REBAJE
2176	FALTA REBAJE	7484	FALTA REBAJE
2177	FALTA REBAJE	7500	FALTA REBAJE
2178	FALTA REBAJE	7534	FALTA PASO DE CEBRA
2189	FALTA PASO DE CEBRA	7541	FALTA PASO DE CEBRA
2194	CEBRA GASTADO	7542	FALTA PASO DE CEBRA
2200	FALTA PASO DE CEBRA	7601	FALTA PASO DE CEBRA
2208	FALTA REBAJE	7612	FALTA PASO DE CEBRA
2214	FALTA PASO DE CEBRA	7613	FALTA REBAJE
2220	FALTA REBAJE	7614	FALTA REBAJE
2221	FALTA PASO DE CEBRA	7619	FALTA REBAJE
2222	FALTA REBAJE	7621	FALTA REBAJE
2232	FALTA REBAJE		
2232	CEBRA GASTADO		

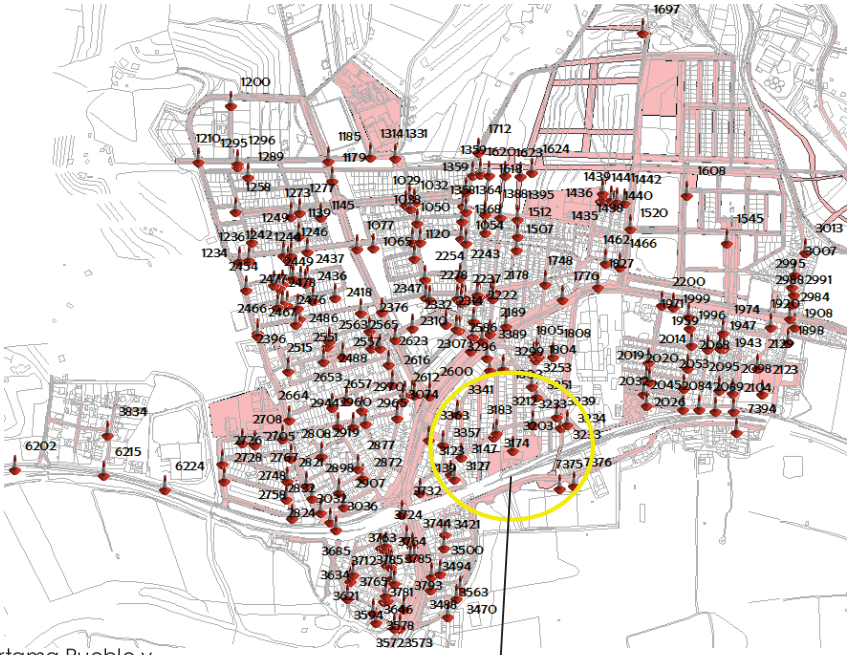
En los mapas adjuntos se puede ver la localización de cada incidencia con su respectiva fotografía.

Las fotografías aparecen en el álbum fotográfico anexo: "*Accesibilidad peatonal*"

No existe acera continuada.

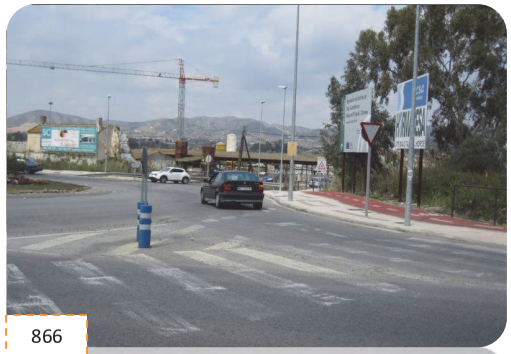
No existe paso de cebra y acera estrecha





Incidencias de accesibilidad. Izquierda Cártama Pueblo y derecha Estación de Cártama y detalle de sección.

1520



866

Excmo. Ayuntamiento de Cártama

CONSULTORES

Incidencias de accesibilidad. Izquierda Nueva Aljaima y debajo El Sexmo

El dato tan elevado obliga a introducir diferentes líneas de actuación para el posterior Plan de Acción.

El municipio cuenta con otras muchas zonas que se encuentran correctamente adaptadas para la mejor accesibilidad de la ciudadanía:

Excmo. Ayuntamiento de Cártama

CONSULTORES

Para resumir el apartado de **movilidad peatonal** podemos detallar las siguientes **conclusiones**:

La red peatonal presenta unos **valores negativos** en cuanto a la **peatonalización** de las vías se refiere, ya que solo el 5% de ellas es preferentemente peatonal. Junto a ello la **anchura de las vías no invita a poder planificar un modelo de ciudad mucho más accesible para el peatón**, dado que un gran número de vías no superan los 2 m. de ancho.

El **hándicap** más importante con el que cuenta la movilidad peatonal en el municipio son varios, la red peatonal presenta **numerosos problemas de continuidad** en todo el núcleo urbano, debido a los numerosos obstáculos presenten en las vías, así como a la ocupación ilegal por parte de conductores y ciudadanos en general. Si a esto **se le suma el componente de accesibilidad**, el diagnóstico de movilidad peatonal sufre aún más, ya que como se ha podido comprobar se han localizado casi 400 incidencias relacionadas con ausencia de rebajes y paso de peatones.

Para finalizar sería interesante establecer en las futuras líneas de actuación, algún **programa tendente a la reducción de barreras** para el acceso a los edificios públicos, así como a los lugares de ocio, parques públicos e infantiles de todo el municipio.

Respecto a la **red ciclista**, el uso tradicional de la bicicleta en las ciudades ha estado ligado a desplazamientos por motivos de ocio, deportivos o incluso recreativos. Los movimientos realizados para el acceso al trabajo han sido muy reducidos si los comparamos con el resto de desplazamientos en otros medios de transporte y casi siempre se han producido por verdaderos "militantes" de la bicicleta. Junto a ello, los fines de semana son donde se han producido los mayores desplazamientos en bicicleta, asociados al contacto con la naturaleza, y a la práctica del deporte en familia o grupal.

Sin embargo, esta tradición ciclista se está modificando en la actualidad. Aunque sea de manera parsimoniosa, la bicicleta comienza a vislumbrarse en nuestro país como un medio de transporte eficiente y sostenible, capaz de ganar la partida a los vehículos motorizados en la realización de numerosos trayectos urbanos.

La bicicleta, representa un medio de transporte esencial para promover la movilidad sostenible y segura en nuestras ciudades, combinando a la perfección las ventajas de un vehículo privado (rapidez, libertad y versatilidad) con las ventajas sociales, económicas y ambientales del transporte público. **En los centros de las ciudades**, sobre todo en las horas punta de actividades, **el coche es menos rápido que la bicicleta para distancias inferiores a 5 km**.

Entre estos viajes de corta distancia, también deben ser considerados los accesos a los transportes públicos, que en áreas de periferia urbana (núcleos de población, pedanías, barriadas…) pueden asignar a la bicicleta un papel importante, permitiendo ampliar el área de los servicios de transportes colectivos a un círculo más amplio (inter-modalidad).

Para conseguir fomentar el uso de la bicicleta en las ciudades, es necesario estructurar una correcta gestión de la movilidad ciclista. Para ello, debe llevarse a cabo una planificación urbanística que se apoye en criterios sostenibles, permitiendo la proyección futura de espacios para la implantación de carriles bicicleta.

La bicicleta como medio de transporte, es apta para prácticamente todas las edades, tiene un coste muy asequible, no consume combustibles fósiles y no contamina ni hace ruido. Además, se puede afirmar que la bicicleta es el único vehículo que tiene externalidades positivas, ya que mejora la salud de las personas que la utilizan.

Según un **estudio reciente del Centro de Transportes Metropolitano de la provincia de Málaga**, existen una serie de conclusiones por las que el uso de la bicicleta como medio de transporte no está aún lo suficientemente implantado en nuestra sociedad. Estas conclusiones pueden resumirse en:

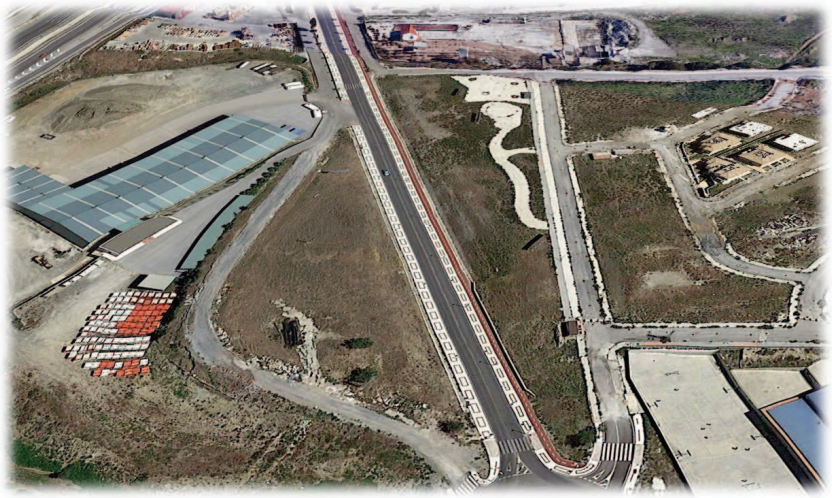
- Los actuales carriles bici no conforman una red mallada, lo que dificulta el crecimiento de la demanda en carriles bici.
- La demanda actual de viajes en bicicleta tiene como principal motivo de viaje el ocio, tanto en día laborable como en días festivos. La demanda por motivo de trabajo tiene una importancia inferior al 15%, produciéndose 565 viajes al día.
- La inter-modalidad es una opción elegida por menos de un 6% de los ciclistas en día laborable.
- Existe un alto potencial de crecimiento de la demanda de viajes en bicicleta, de conformarse una red mallada de carriles bici, e implantando asimismo medidas que fomenten el uso de la bicicleta, entre las que debe destacarse la implantación de un sistema de alquiler de bicicletas similar al existente en otras ciudades (Sevilla, Barcelona, Lyon, etc.)

En lo que respecta a la movilidad en bicicleta por motivos de trabajo, se obtuvieron las siguientes conclusiones:

- El porcentaje de viajeros que se desplazan por este motivo en bicicleta y realizan algún trasbordo es inferior al 1%.
- El principal motivo para desplazarse al trabajo en bicicleta es lo agradable que resulta (17,87%), aunque los motivos se encuentran muy repartidos.
- Los principales inconvenientes de desplazarse al trabajo en bicicleta son: El peligro que supone circular junto a los automóviles (21,52%), el riesgo de robo de la bicicleta (10,65%), la inexistencia de suficientes aparcamientos para bicicletas (9,71%) y el peligro que supone cruzar en bicicleta los cruces a nivel (9,51%)
- Los principales aspectos señalados hacen referencia a deficiencias que serían corregidas de disponerse de una adecuada infraestructura de carriles bici.
- El porcentaje de hombres es muy superior al de mujeres (78,24% frente al 21,76%, respectivamente).

La **infraestructura para la red ciclista del término municipal de Cártama** se limita a un tramo de circulación dispuesto por acera, que transcurre paralelo a la Ctra. de Cártama a Estación de Cártama desde la Rotonda de acceso a Cártama Pueblo hasta alcanzar la Rotonda de acceso al núcleo de Sierra Llana.

Este trayecto tiene una longitud aproximada de 1,3 Km. con carácter bidireccional, presentando una estructura sobresaliente en cuanto a estado de conservación, señalización visibilidad, y radios de giro adecuados en sus puntos de cruce.



Este carril presenta unas condiciones de uso positivas, tanto en anchura (en torno a los 2,5 m.), visibilidad, pendiente y estado de conservación. Sin embargo **presenta varios hándicaps, el primero de ellos es su conectividad**, el cual no presenta una conexión con otros tramos de carril, ni con equipamientos a los que acceder para disfrutar de esos servicios, es decir, un centro deportivo, un centro escolar, otro medio de transporte, etc.

Este aislamiento será tratado **como línea primordial en el futuro Plan de Acción,** en el que se ve la necesidad después de analizar la red ciclista, **de la oportunidad de conexión mediante la ampliación del carril bicicleta de los dos principales núcleos de población del término municipal**.

Inicio del carril bici a la altura de Rotonda de acceso a Cártama Pueblo

Fin del carril bici a la altura de Rotonda de acceso a Cártama Estación y Sierra Llana

El **segundo hándicap es la presencia de puntos peligrosos en el trazado** que no garantizan la seguridad del ciclista. Un ejemplo se produce al inicio del tramo en su descenso hacia Cártama Estación, en el que el margen izquierdo según la imagen queda expuesto a un desnivel por los canales de desagüe de la calzada (pluviales) el cual puede provocar accidentes de diversa índole.

Este desnivel se produce más adelante pero queda bien corregido por la presencia de una serie de vallas protectoras:

Excmo. Ayuntamiento de Cártama

Otro de los puntos peligrosos del trazado es a la altura de la Ciudad Deportiva donde no existe protección para proteger otro desnivel en el que el ciclista queda totalmente desprotegido ante una posible caída:

Con todas estas características el uso de este carril tiene una **finalidad orientada casi en exclusiva al ocio**, y no hacia la sustitución del vehículo a motor para los desplazamientos diarios, ya sea al trabajo, al hogar, etc.

Por supuesto, la presencia de un tramo de carril bici en un territorio siempre es importante ya que el principal hito con el que se encuentran los municipios a la hora de planificar una red ciclista es el inicio de la red. En este caso **será interesante dotar a este carril de conectividad hacia otros puntos de la ciudad**, algo que como hemos visto en el apartado de la movilidad peatonal, será también difícil por la morfología del entramado urbano.

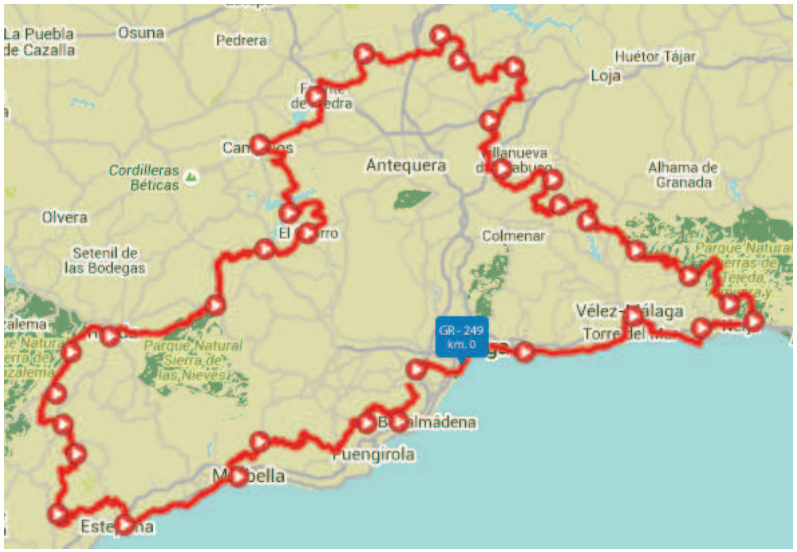
Excmo. Ayuntamiento de Cártama

Junto a la descripción de la red ciclista, se hace necesario introducir en este Plan de Movilidad aquellos caminos, rutas o senderos que afectan a nuestra área de estudio de una manera influyente sobre el territorio y sus ciudadanos. Este análisis puede entenderse de manera fiel a través del proyecto **"La Gran Senda de Málaga"**

La *Gran Senda de Málaga* es una ruta pionera en Andalucía al incorporar la variedad territorial y ambiental de toda una provincia, integrándola en un único recorrido que estimula el interés por sus espacios naturales y promoviendo las visitas a los municipios malagueños.

Además, supone un punto de encuentro entre el medio ambiente, el deporte, el turismo y las oportunidades de empleo, fomentando el desarrollo integrado de la provincia de Málaga desde la perspectiva del enfoque sostenible.

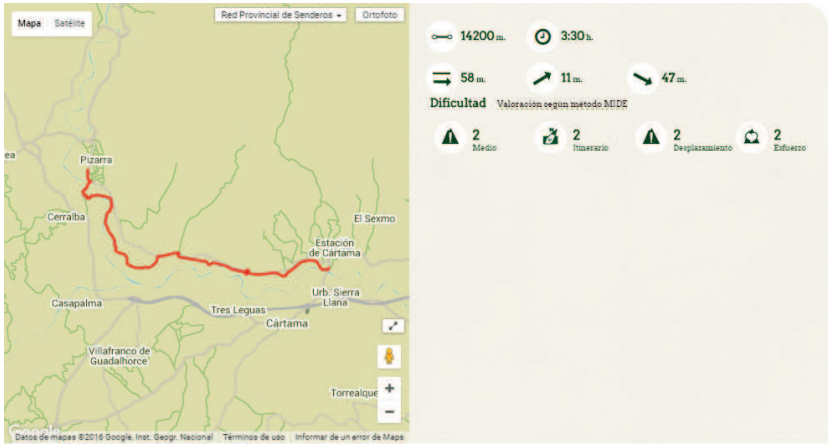
Gran Senda de Málaga



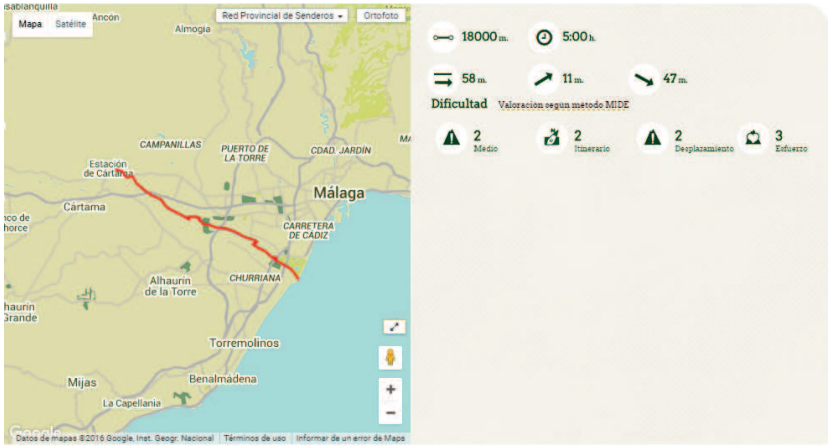
Fuente: www.gransendademalaga.es

En el caso de nuestra área de estudio, Cártama **cuenta con dos senderos** preparados para el desarrollo de las etapas de la Gran Senda de Málaga.

Por un lado la GR-248. Etapa 3: Pizarra-Estación de Cártama



Y por otro lado la GR-248. Etapa 4: Estación de Cártama-Málaga



Excmo. Ayuntamiento de Cártama

CONSULTORES

Sería interesante introducir en el futuro Plan de Acción, alguna línea tendente al fomento de la Gran Senda de Málaga en el municipio de Cártama.

Hasta ahora el análisis de la movilidad alternativa a los vehículos a motor es aceptable, ya que existen diversas dificultades para realizar actuaciones que transformen la ciudad hacia un modo de vida más saludable y sostenible, ocupando de nuevo las calles por los ciudadanos, apartando a los coches y al ruido y contaminación que generan.

La orografía y los espacios reservados a los aparcamientos serán el punto clave para las futuras líneas de actuación.