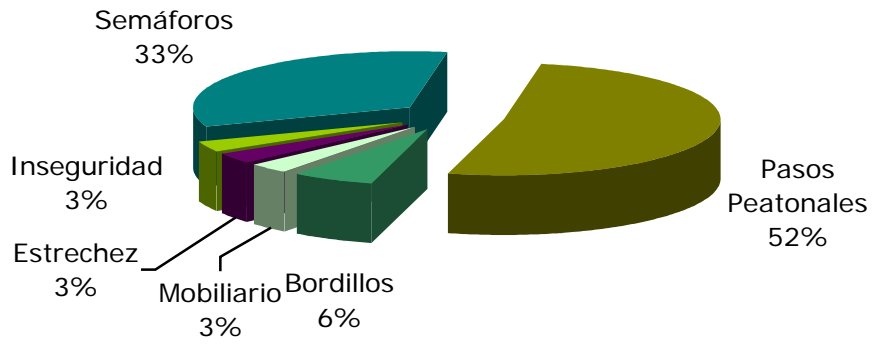


Gráfico 13 Problemas percibidos por los peatones



## 7.2 MOVILIDAD CICLISTA

La existencia de una infraestructuras específica para el desplazamiento ciclista en un factor importante para la utilización de este modo de transporte, especialmente en los áreas urbanas.

Sin embargo, existen otros factores que también son determinantes para la elección de este tipo de modo como, por ejemplo, la política general de movilidad, los elementos culturales; la localización de equipamientos; el modo de vida en la ciudad, etc...

El tamaño de la ciudad (centro urbano) y la distancia de éste a cada uno de los nuevos desarrollos apoyan la utilización de este modo de transporte como medio alternativo para desplazarse por el municipio.

La distancia máxima considerada idónea para los desplazamientos ciclistas es entre 3 y 7 km, estando la totalidad de los barrios de Motril dentro de este ámbito espacial.

Aunque la introducción de una planificación de movilidad y la integración de infraestructuras específicas para este modo son críticas para estimular el uso de la bicicleta, la *clave* es la **aceptación cultural** de la bicicleta como un modo de transporte urbano alternativo y no solamente como un instrumento de paseo u ocio.

En relación a lo anterior, el riesgo de ser atropellado mientras se pedalea es el factor disuasorio principal para la demanda latente de utilización de la bicicleta. La percepción social del ciclismo como una manera de desplazarse más arriesgada que otras es un factor clave en la evolución del uso de la bici en sus diferentes variantes. Sin embargo, esa percepción del riesgo tiene una difícil comprobación estadística, ya que no existen datos suficientemente detallados y fiables sobre la movilidad en bicicleta y, por lo tanto, no es posible relacionar con rigor la exposición al riesgo de los ciclistas en función de, por ejemplo, los kilómetros recorridos.

No hay que olvidar tampoco que las propias infraestructuras de la movilidad se han transformado mucho en estos últimos lustros y también lo han hecho los vehículos y la composición del tráfico que las utiliza. En efecto, las carreteras han evolucionado considerablemente aumentando su capacidad y su velocidad de diseño lo que, a la postre, significa una mayor peligrosidad para los ciclistas. Los vehículos, por su parte, han mejorado su seguridad pasiva y activa de manera que tienden a circular a mayores velocidades y a apurar más en las maniobras

convencionales, lo que se traduce en una mayor diferenciación respecto a las características de los desplazamientos en bicicleta, ahora comparativamente más lentos y de menor energía cinética.

A este respecto conviene señalar que la contradicción principal entre el tráfico de bicicletas y el de vehículos motorizados es la diferencia entre sus masas y velocidades, contradicción que en caso de accidente se resuelve sin posibilidades de protección por parte del ciclista.

En consecuencia, las dos fórmulas que existen para reducir los potenciales daños a los ciclistas en la circulación son la segregación del tráfico de bicicletas respecto al motorizado y la reducción de las velocidades y/o las intensidades de los vehículos motorizados allí donde se mezclen con los ciclistas, o lo que es lo mismo, la integración de los ciclistas y el tráfico motorizado en condiciones de mayor compatibilidad.

Adicionalmente hay que comentar que el colectivo ciclista no es un grupo homogéneo y precisamente por eso tienen diferentes necesidades, de esta manera podemos encontrar la siguiente **tipología ciclista**:

- Urbano Cotidiano, cuyo motivo principal de viaje son los estudios, el trabajo, las compras, relaciones personales, etc. En este caso, la longitud media de viaje oscila entre 3 y 8km en cada viaje de ida y vuelta.
- Recreativo, urbano y periurbano, cuyo motivo de viaje es realizar un ejercicio suave y saludable, con acceso y disfrute de la naturaleza y medio rural. En este caso la longitud del recorrido tipo oscila entre 12 y 40km.
- Cicloturista de medio o largo recorrido, cuyo motivo de viaje es el denominado "turismo de alforjas", y la longitud media de recorrido oscila entre 40 y 80km.
- Deportivo, tanto de montaña como de carretera, cuyo motivo de viaje es el realizar ejercicio intenso al aire libre y las longitudes medias de recorrido en el caso de montaña son de 30-50km y de carretera son de 50-120km.

Es por tanto fácil determinar que aunque en muchos casos los objetivos y demandas de cada tipología puedan converger, en muchos otros casos divergen.

### 7.2.1 La movilidad ciclista de Motril

En Motril no existe un gran movilidad ciclista en la actualidad, como se denota que no llegue al 1% sobre la movilidad global motrilense.

De esta manera existen menos de ochocientos desplazamientos diarios realizados en este modo en día laborable medio.

Sin embargo son cifras halagüeñas debido a producirse sin existir ningún tipo de infraestructura específica adecuada para estos medio no motores, y aún existiendo un viario muy poco propicio para el ciclista con altas tasas vehiculares y secciones muy estrechas en algunas de sus vías, se mantienen registros parecidos a las grandes ciudades con auténticos planes de movilidad ciclista, por tanto aparece una luz de esperanza, bajo la construcción de ciertas infraestructuras básicas, se pueda reconducir al cambio en el reparto modal a través de las políticas adecuadas de gestión de la movilidad promocionando los viajes en modos no motorizados.

**Fotografía 12. Conflicto ciclista-vehículo privado. Avda. Salobreña**



Fotografía 13. Ausencia de aparcamientos para ciclistas. CC Alcampo



### 7.2.2 Infraestructuras ciclistas

En Motril no existen ningún tipo de infraestructuras que fomenten el uso de la bicicleta como se ha comentado en el punto anterior. De esta manera se han detectado ausencias de vías ciclistas de ningún tipo, aparcamientos para bicicletas, o cualquier otro tipo de infraestructura. Existe en la actualidad una conexión exclusiva peatonal entre motril y el Puerto que por su interés y su potencialidad se ha procedido a realizarle inventario como vía ciclista.

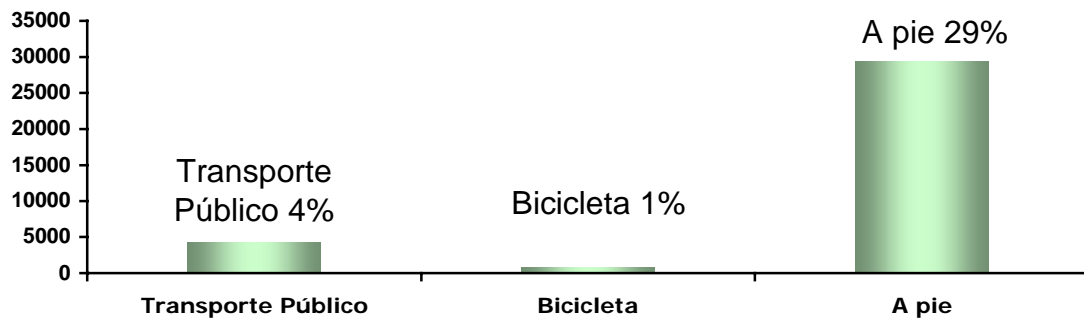
#### 1. Avda. Andalucía-Puerto Motril

Calles:	Avenida de Andalucía, Avenida de Nuestra Señora de la Cabeza, Carretera al Puerto.
Características:	Sección no segregado del tráfico rodado
Problemas	Ausencia de infraestructura específica para bicicletas. Conflictos con peatón en parte del puerto y con vehículos en motril y en la práctica totalidad de las rotondas e intersecciones Falta de comunicación con centro de Motril
Uso ppal. del tramo	Un primer uso es la conectividad estival puerto-Motril, adicional el ocio recreacional el resto del año.

### 7.2.3 Demanda

Como se ha comentado en la introducción a este capítulo, son menos de 800 los desplazamientos realizados en modo ciclista en Motril en día laborable medio, significando algo menos del 1% sobre el reparto modo global.

Gráfico 14 Demanda de transporte Público y No Motorizada



## 7.3 TRANSPORTE COLECTIVO

### 7.3.1 La movilidad en transporte público de Motril

Según se observó en el reparto modal global de Motril, el transporte público apenas representa el 3,6% sobre el total de desplazamientos producidos, cifra que apenas aumenta un punto porcentual si se tienen en cuenta tan sólo los desplazamientos mecanizados.

**Fotografía 14. Autobús urbano de Motril**



En el municipio de Motril podemos diferenciar 3 modos de transportes colectivos públicos: , Autobuses municipales, con 3 líneas dentro del casco urbano, Autobuses interurbanos, conectando con las pedanías fundamentales del municipio, y Autobuses de largo recorrido, conectando con

Granada y resto de provincias.

Según las diferentes encuestas temáticas de movilidad realizadas con motivo de este PMUS, cabe destacar, los motivos por los cuales los motrilenses no utilizan el transporte público en sustitución del vehículo privado para la realización de sus desplazamientos cotidianos.

De esta manera, la comodidad y la rapidez, destacan con más de 2 de cada 3 respuestas, repartiéndose casi de manera homogénea los que deciden viajar en vehículo privado por la comodidad que representa frente al autobús, y los que deciden el uso del vehículo privado por la rapidez.

MOTIVO NO USO TTE PUBLICO	%
Es más barato el coche	6,25%
Es más cómodo el coche	38,54%
Es más rápido el coche	27,60%
Las paradas están lejos	5,21%
Mis horarios no son compatibles con el TP	8,85%
Necesito el coche para desplazarme a lo largo de la jornada	13,54%
<b>Total general</b>	<b>100,00%</b>

Es enormemente significativo y un diagnóstico en sí mismo del sistema de transporte motrilense que algo más del 13% de los viajeros en vehículo privado, son cautivos del mismo, no disponiendo ni de paradas cercanas ni de horarios compatibles con sus desplazamientos diarios.

Por tanto estaríamos hablando de más de 11.000 desplazamientos al día que se captarían hacia el transporte público en caso de existir una red potente con una oferta que de respuesta a las necesidades individuales de los habitantes de Motril.

MODO ALTERNATIVO DE TTE PUBLICO AL COCHE	%
Bus	70,3%
Interurbano	25,0%
Taxi	4,7%
<b>Total general</b>	<b>100,0%</b>

Entre los que cambiarían de modo de transporte se puede observar como 3 de cada 4 prácticamente realizarían sus desplazamientos en autobús urbano, mientras que 1 de cada 4 utilizaría el autobús interurbano.

Por tanto se trata de casi 8.000 usuarios que se moverían diariamente en autobús urbano, por lo que se multiplicaría por tres la demanda actual existente en los buses urbanos de Motril, y se incrementaría igualmente la demanda de las relaciones interurbanas de bus, por tanto el reparto modal podría pasar de significar el transporte público colectivo el 4% a situarse en tasas superiores al 15%.

Este ligero análisis, ofrece de un lado la problemática del transporte colectivo de Motril, y de otro lado la potencialidad del mismo, con unos leves cambios, que hagan aumentar la cobertura poblacional, tanto en frecuencia, como en parada, como en prestación del servicio.

### 7.3.2 Oferta

#### 7.3.2.1 Autobús urbano

Motril cuenta con tres líneas de autobuses urbanos, asignadas a la empresa Delgado, que presentan los siguientes itinerarios y horarios:

LÍNEA	ITINERARIO	HORARIOS
Línea 1	Avd. Andalucía- Adv. salobreña- Cno. cañas- Posta-hospital- Cno. san antonio- C/ ancha- C/ Santísimo- Telares- Adv. Andalucía.	7.40- 8.20- 9.00- 9.40- 10.20- 11.00- 11.40- 12.20- 13.00- 13.40- 14.20-16.20- 17.00- 17.40- 18.20- 19.00- 19.40



LÍNEA	ITINERARIO	HORARIOS
Línea 2	Adv. Salobreña- Manuel Peña Alta-Angustias- Hospital-Cno. San Antonio- C/ Cruces- C/ Nueva-Fabriquilla- C/ Cuartel de Simancas- C/ancho- Hospital-Angustias- Adv. Salobreña	8.30- 9.30- 10.30- 11.30- 12.30- 13.30- 16.30- 17.30- 18.30- 19.30
Línea 3	Alcampo- Adv. Salobreña- Telares-C/ancho- Cno. San Antonio- Hospital- C/Nueva- Adv. Salobreña- Alcampo	10.00- 11.00- 12.00- 13.00- 17.00- 18.00- 19.00- 20.00

El servicio se presta todos los días excepto domingos y festivos.

### 7.3.2.2 Autobús Interurbano

Las líneas de autobús – empresa: Alsina Graells Sur.

LÍNEA	FREC.	HORARIOS	AUTOBUSES	PARADAS
Motril-Calahonda	30´-2 horas	7:15 – 5:00	16	-Motril estación -Explanadas -Torrenueva -Carchuna -Calahonda
Calahonda Motril	30´- 2 horas	7:00 –5:00	16	-Calahonda -Carchuna -Torrenueva -Motril
Motril –La Perla	1 – 1h 30´ (Tarde 5h 30´)	8:30 – 21:20	6	-Motril estación -Explanadas -Torrenueva -La Cabacha -La perla
La Perla- Motril	1h 30´- 3 horas	9:00 – 22:00	6	-La perla -L. Don -Motril

La línea de autobús que hace el recorrido **Motril-Calahonda** cuenta con 16 autobuses con una frecuencia horaria entre salidas de aproximadamente entre 30 minutos y dos horas. Pasa a ser de 2 horas en los horarios de madrugada a partir de las 23:00. También destacar que el primer autobús de la mañana, 07:00, cumple ese horario en los días laborables.

El recorrido **Motril-La Perla** tiene una frecuencia horaria de aproximadamente 1 a 1 hora y media desde las 8:30 a 15:50, y por la tarde cuenta con una sola salida a las 21:20 horas. Excepto los fines de semana que el número de autobuses pasa a ser de 4 al día. Y en el recorrido de regreso La Perla –Motril la frecuencia horaria es mayor a partir del autobús de las 13:45 a los dos de la tarde. Reduciéndose el servicio de 6 autobuses a tres diarios durante el fin de semana.

**MOTRIL PLAYA. Alsina Graells**

LÍNEA	FRECUENCIA	HORARIOS	AUTOBUSES	PARADAS	PRECIO
Motril Playa	- 30´ - 1 hora	5:30 –21:55	32	-Motril -Santa Adela -Playa Poniente -Playa Granada	0.85€ ida 1.50€ vuelta

El servicio sufre cambios los sábados, domingos y festivos. El recorrido de vuelta cumple la misma frecuencia horaria, siendo de una hora en las tres primeras salidas y de 30 minutos el resto del día. Cuenta con un servicio nocturno en temporada de verano con posibilidad de bono de 20€.

**Fotografía 15 Estación de autobuses Motril**



Todos los servicios parten de la estación de autobuses que sita en la intersección de la Calle Cruces, Camino de san Antonio y Calle Ancha. Esto provoca una disfuncionalidad del sistema, y es que los autobuses transitan por el centro de Motril a través de la calle Nueva y Cruces, siendo éstas calles en algunos tramos de sección estrecha con aparcamiento permitido en ambos lados, y provocando una circulación complicada.

**7.3.2.3 Autobús Largo recorrido**

Motril cuenta con autobuses de largo recorrido a distintos destinos de Andalucía. Los destinos frecuencia horaria y precios se ofrecen desde la estación de autobús ubicada en la calle Cruces y Camino de San Antonio, y son los siguientes:

DESTINO	FRECUENCIA	HORARIO	AUTOBUSES	PRECIO
ADRA	1h –1h 45´	4:30 – 20:45	12	3.98
ALBODON	1 hora	19:15 -20:15	2	4.12

DESTINO	FRECUENCIA	HORARIO	AUTOBUSES	PRECIO
ALBUÑOL	1h – 7h	12:00 – 20:15	3	3.40
ALGECIRAS		10:30	1	17.01
ALMERIA	45´- 4h	4:30 – 20:45	10	7.46
ALMUÑECAR	30´- 1h 45´	6:30 – 20:45	14	1.49
BERJA		12:45	1	5.16
CASTELL F.	45´ 1h 30´	8:30 – 20:45	11	1.57
CORDOBA		6:30	1	18.31
EL EJIDO	1h – 2h 15´	4:30 – 20:45	11	5.35
GANADA	1h – 1h 30´	6:30 – 21:30	14	4.78
JAEN		7:45		11.27
LA CALETA/ salobreña	1h 15´- 3 horas	6:30 – 20:45	12	0.85
LA HERRADURA	1 – 3 horas	6:30 – 20:45	9	2.03
LANJARON	5h 30´	12:30 – 18:00	2	2.74
LA RABITA	1 – 3 horas	8:30 – 20:45	10	2.87
MALAGA	1h 30´- 3horas	6:30 – 20:45	10	7.07
SEVILLA	14 h 30´	1:00 – 15:45	2	21.12
UBEDA	9h 45´	7:45 – 17:30	2	15.09
VELEZ DE B.	1h – 3h 15´	6:30 – 21:30	11	0.85

De igual manera que los interurbanos, todos los servicios parten de la estación de autobuses, provocando la circulación de autobuses por el centro de Motril, dificultando el tránsito rodado.

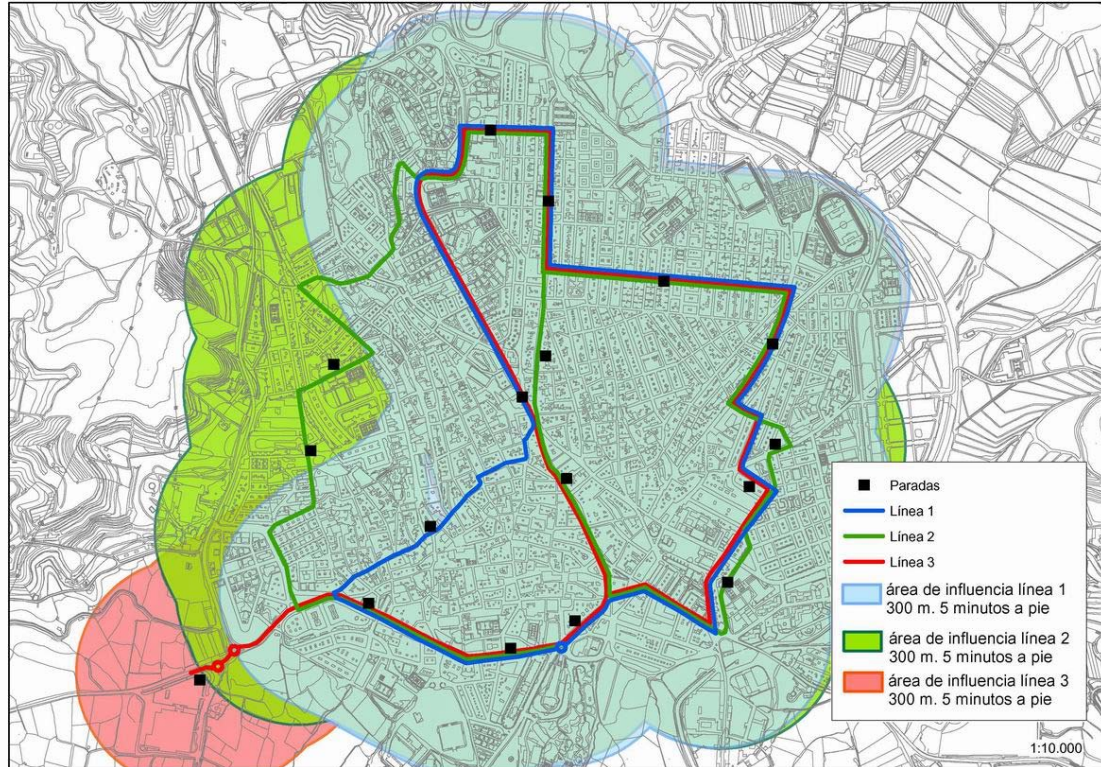
### 7.3.3 Accesibilidad y cobertura transporte público urbano

Se ha realizado diferentes análisis de accesibilidad y cobertura del transporte público urbano, primeramente un análisis de cobertura de red de transporte, con el objetivo de detectar la idoneidad de los recorridos, en segundo lugar un análisis de la cobertura poblacional a nivel de parada, con el objetivo de detectar deficiencias en la ubicación de las paradas o lagunas o porciones de urbe que quedan sin servicio cercano de transporte, y en tercer lugar y del lado de la atracción de viajes, se ha realizado un análisis de cobertura a nivel de paradas y centros atractores y equipamientos con el objetivo de observar si todos los centros rotacionales, equipamientos públicos y centros atractores tienen cobertura y servicio de transporte público urbano.

Del análisis de cobertura a nivel de red, se observa como en un área de influencia de 300 metros, o menos de 5´ andando, con las 3 líneas existentes de servicio urbano, se cubre la totalidad del casco urbano, y por tanto parece que la red en este sentido es óptima, sin embargo un análisis un poco más profundo denota alguna deficiencia, como por ejemplo la escasa accesibilidad al centro desde los barrios del oeste, y la nula conectividad entre barrios de corto recorrido como casco antiguo-centro comercial abierto, y toda la zona oeste del casco (Huerto del

Capitán-San Antonio-Ancha), como se observó en el análisis de la movilidad global, entre estos 4 barrios, atraían o generaban la mayoría de los viajes en día laborable.

**Plano 30 Cobertura transporte público urbano nivel red**



Analizando la cobertura a nivel de parada, queda patente la poca cobertura efectiva que ofrece el transporte urbano. Como se observa, a en un área de influencia de 150m a la parada, menos de 3' andando, tan sólo se cubre un 33,66% de la población, apenas a 16.105 habitantes potenciales.

Existiendo zonas muy bien cubiertas, sobre todo los alrededores a las calles Cuevas, Cruces, Salobreña y Los Álamos, si existen auténticas lagunas y por tanto barrios enteros sin una oferta de servicio urbano óptima.

SECCION	POBLACION	POBLACIÓN 150 m	%
1814001001	1936	998	51,53%
1814001002	1176	1.000	85,02%
1814001003	2418	55	2,28%
1814001004	1983	55	2,76%
1814002001	1808	493	27,24%
1814002002	1610	11	0,69%
1814002003	1462	882	60,30%
1814002004	2162	23	1,05%

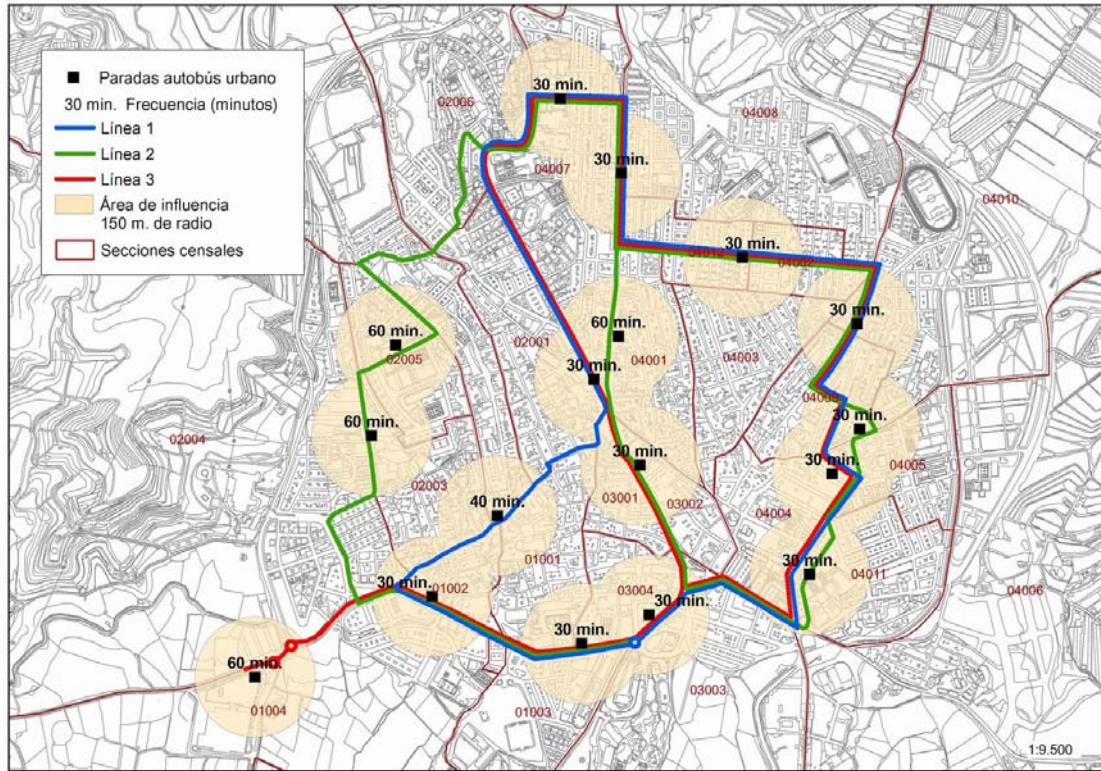
SECCION	POBLACION	POBLACIÓN 150 m	%
1814002005	1469	1.128	76,81%
1814002006	1424	3	0,20%
1814003001	917	622	67,79%
1814003002	1289	607	47,11%
1814003003	2159	29	1,33%
1814003004	1675	1.295	77,30%
1814004001	1944	1.369	70,43%
1814004002	1431	989	69,13%
1814004003	1911	403	21,08%
1814004004	2382	1.390	58,35%
1814004005	1390	568	40,88%
1814004006	3024	0	0,00%
1814004007	2465	846	34,34%
1814004008	2267	27	1,18%
1814004009	1701	1.161	68,28%
1814004010	1996	12	0,59%
1814004011	2064	888	43,02%
1814004012	1774	1.252	70,59%
<b>Total Casco Urbano</b>	<b>47.837</b>	<b>16.105</b>	<b>33,66%</b>

Analizando un poco más profundamente, cabría añadir un elemento adicional a la cobertura teórica, que será la cobertura efectiva, esto es, la frecuencia de paso de cada parada. En este sentido, el transporte urbano ofrecido en Motril mantiene frecuencias de paso muy bajas, recordando el capítulo de oportunidades peatonales, donde se hablaba de las máximas distancias a pie a recorrer de punta a punta del casco, en ningún caso se superaba el kilómetro y medio, esto viene a ser en torno a 20' andando.

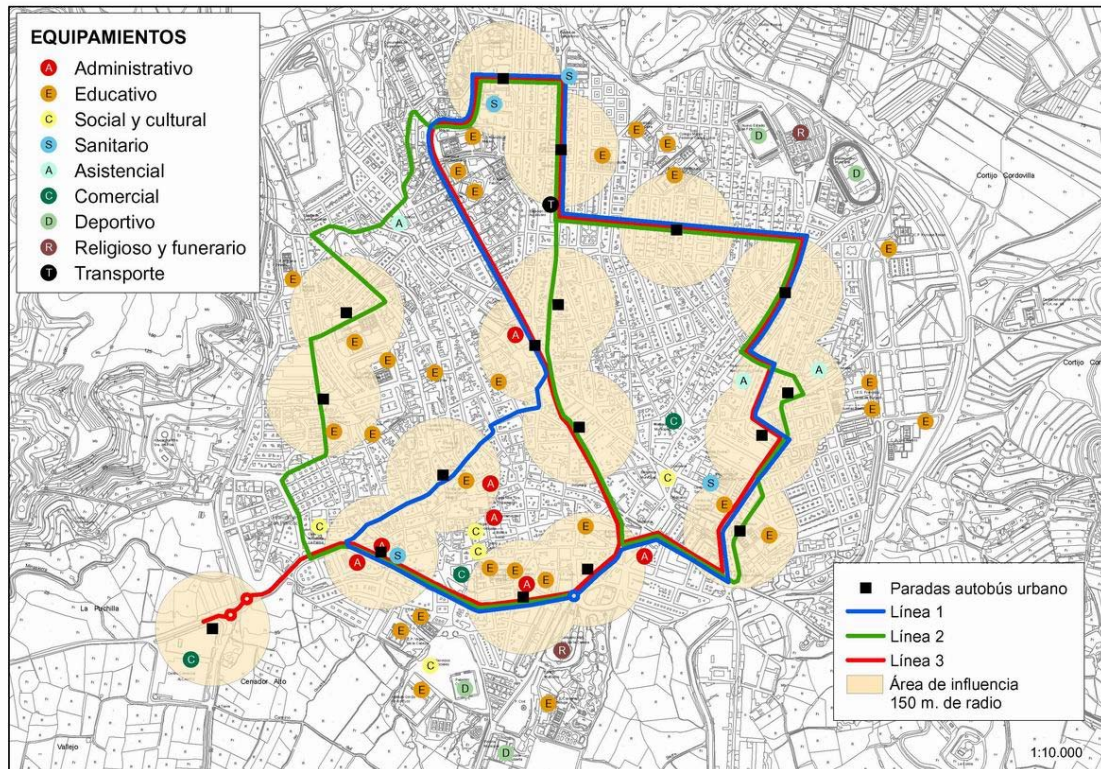
Las frecuencias de las líneas varían desde los 40' de la línea 1, hasta la hora de las líneas 2 y 3. Lo que supone tiempos medios de espera en parada de entre 20 y 30 minutos, en todos los caso prácticamente mayores que recorrer cualquier itinerario a pie. Esta frecuencia tan baja, unido a un casco muy compacto y por tanto muy caminable, junto con otros factores como la facilidad de aparcamiento en pleno centro de lo que se hablará en siguientes capítulos, son las que marcan la bajísima demanda del transporte urbano en motril.

Este análisis realizado sobre las paradas y los principales equipamientos, tanto educativos, sanitarios, asistenciales, comerciales, deportivos, etc, no hace sino potenciar todo lo observado con anterioridad., es decir, la existencia de lagunas de cobertura de transporte urbano, existiendo más de 30 centros de dotacionales sin una parada de transporte urbano a menos de 150m.

Plano 31 Cobertura-frecuencia transporte público urbano a nivel parada



Plano 32 Cobertura transporte público urbano. Equipamientos



#### 7.3.4 Demanda

(Pendiente de recibir datos de viajeros por parada)

## 7.4 TRÁFICO

### 7.4.1 Movilidad en Vehículo Privado en Motril.

El conflicto existente en las ciudades, debido al tráfico de vehículos, deriva de la estructura física de éstas, ya que la forma en que se hallan dispuestos y colocados los edificios y las calles son, en gran parte de ellas, inadecuados y fruto de unos antecedentes históricos en los que los centros neurálgicos se construyeron antes de la existencia de los vehículos a motor.

Fruto de este trazado viario inadecuado en gran parte de las actuales ciudades en crecimiento produce un funcionamiento también inadecuado de las relaciones en los modos mecanizados que por otra parte ven crecer su participación a lo largo del tiempo. Si éste movimiento va aumentando considerablemente con el tiempo, las vías se van saturando, por lo que se hace necesario la actuación sobre los tráficos en los núcleos urbanos intentando modificar las condiciones físicas y geométricas de la red, las condiciones de los tráficos (volúmenes de los accesos, distribución, condiciones de estacionamiento, etc.) y las condiciones de regulación (uso de semáforos y demás señalización vertical y horizontal de regulación viaria).

De forma particular, la ciudad de Motril, de la que se ocupa el presente estudio, adolece de gran parte de las características anteriormente mencionadas en lo que al tráfico se refiere al estar compuesta por un casco antiguo colindante con un centro comercial situados ambos en el centro neurálgico de la localidad.

En primer lugar, en relación a la ocupación por cada vehículo, según la explotación de la encuesta realizada a los viajeros usuarios de vehículo privado, el 45% de ellos viajan solos mientras que el 33% lo hace acompañados de otra persona, con mayor ocupación del vehículo tenemos que el 13% de los vehículos registra una ocupación de tres personas, el 7% de cuatro y sólo el 2% estará plenamente ocupado con cinco personas.

De igual forma, las características principales en relación los movimientos vehiculares son: El 85% de los encuestados realizan movimientos con destino Motril y de estos, el 68% tendrán también su origen en Motril, mientras que el 70% de los movimientos vehiculares tendrán por origen Motril y de éstos, el 82% tendrán también como destino Motril. Por tanto, la gran mayoría de los movimientos en vehículo privado que se registran en la localidad tendrá como origen y/o destino la misma localidad, siendo, únicamente un 15% los movimientos con destino otras localidades y un 30% los movimientos con origen otras localidades.



De los movimientos internos de Motril y de forma más detallada, la mayoría de ellos tendrán origen/destino en el Barrio del Hospital, así el 16% de los destinos y el 36% de los orígenes será este.

En relación a los motivos de viaje en vehículo privado, en origen, el motivo mayoritario es “casa”, de esta forma casi el 55% de los encuestados reconocen como inicio de su viaje en vehículo privado su domicilio. En segundo lugar encontramos el trabajo con casi un 17% de los encuestados reconociendo salir del trabajo para dirigirse a su destino.

Con respecto a los movimientos de destino, será “médico” el mayoritario con algo más de un 20% de los encuestados, seguido por “casa” con casi un 19% y “actividades personales” con casi un 18%. Hay que resaltar que el motivo “trabajo” se encuentra en cuarto lugar en relación a los destinos de los encuestados en vehículo privado.

En relación a la frecuencia de realización de los movimientos en origen y destino, la principal respuesta por parte de los usuarios de vehículo privado es la de ocasionalidad, así el 54% de éstos reconocen realizar sus viajes en automóvil de forma ocasional, de estos, casi el 72% de los destinos y algo más del 64% de los orígenes serán las visitas médicas.

En segundo lugar con respecto a la frecuencia de realización de viajes encontramos el uso del vehículo privado todos los días laborales, así, casi el 16% de los encuestados reconocen utilizar el vehículo privado de lunes a viernes, siendo el motivo trabajo el origen (53,1%) y el destino (30,4%) principal.

Por tanto, se puede caracterizar la ciudad de Motril debido al alto uso del transporte privado para realizar tanto la movilidad urbana como la interurbana.

#### 7.4.2 Configuración de la red viaria

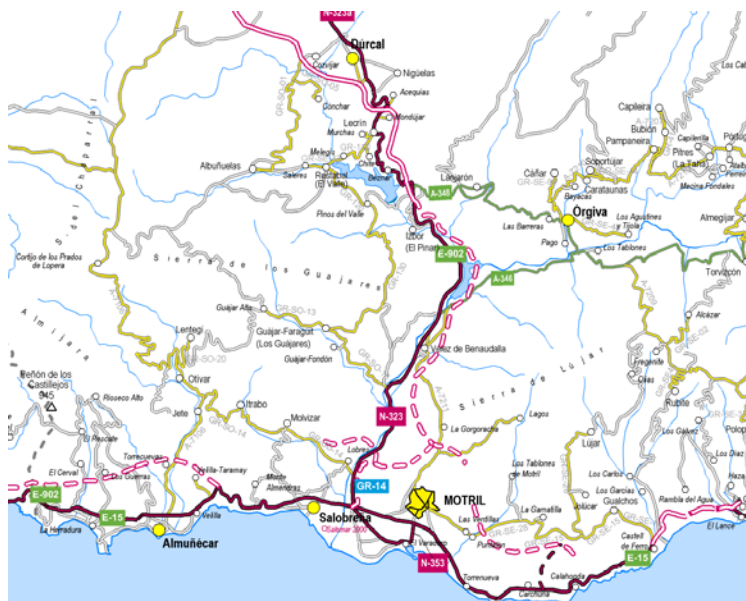
En lo referente a la infraestructura de carreteras, hay que mencionar en primer lugar debido a su importancia jerárquica y dada su gran capacidad, la autovía A-4A Madrid-Andalucía situada al Norte, y que conectará con la E-902 que a su vez desembocará en la GR-14 que finalizará su recorrido entre la N-323 y la N-353 entre Motril y Salobreña.

Todo este viario de gran capacidad situado en la parte Norte de la ciudad de Motril sirven de enlace para los tráficos de ésta con, en un primer momento y al tratarse del mayor centro urbano de la región y el más cercano, Granada, y en el extremo final y con un carácter nacional, Madrid.

De forma paralela a ésta aunque con un rango jerárquico menor, podemos encontrar la red nacional de carreteras existentes en las inmediaciones a la localidad, así, tenemos en un primer lugar la N-323 que, al igual que las grandes vías internacionales anteriormente descritas, sirve de conexión a los tráficos de Motril con los de los grandes centros urbanos localizados al Norte.

Además, a través de éste viario, se pone en relación Motril con los núcleos municipales cercanos existentes en el Norte como Dúrcal, Padul y los existentes en la parte Sur de Granada como Ogijares y Armilla.

**Gráfico 15 Principales Vías de Acceso a Motril.**



Con un carácter también nacional podemos encontrar, en las inmediaciones de Motril, la N-353 la cual distribuye los tráficos que a su paso por Motril recorren la línea costera en su parte Oeste y la E-15 para la parte Este.

Éstas carreteras anteriormente mencionada pone en relación a Motril con el resto de municipios costeros existentes en sus inmediaciones, como por ejemplo Salobreña y Almuñécar localizados al Oeste de Motril.

En relación a la red regional, destacar dos carreteras existentes en las inmediaciones de Motril, así, la A-346 y la A-348 comunicarán Motril con el municipio de Órgiva.

Por último, existe un gran número de viales con un carácter local que relacionan Motril y sus cuatro puntos cardinales con los numerosos núcleos poblacionales existentes en sus inmediaciones.

En éste sentido, en la parte Norte podemos encontrar la A-7211 que desemboca en la N-323 y que relaciona Motril con La Gorgorache, Lagos y Velez de Benaudalla. Además, en la parte Este encontramos la GR-SE-228 que conecta Motril con La Ventillas y La Garnatille.

Las conexiones entre el viario exterior (red comarcal y nacional) con el viario interior del municipio, se hace principalmente a través de glorietas de acceso que, en muchos casos resultan deficitarias al tráfico, así, en la parte norte, la entrada al municipio desde la Carretera de Murcia se hace a través de una glorieta que conecta esta carretera con la de Granada, situada al sur y con la ronda de Poniente (Oeste) y la de Levante (Este). La parte Oeste de la ciudad quedará conectada con el exterior a través de la Avenida de Salobreña la cual, y de igual manera, conecta a través de una glorieta con la Ronda de Poniente y se inserta en la zona sur de la ciudad sirviendo a su vez de viario distribuidor de los tráficos entre el Norte y el Sur de la localidad. La parte Sur del municipio quedará conectado, con las pedanías existentes en ésta zona y con la zona portuaria a través de la Avenida de Nuestra Señora de la Cabeza la cual conecta con una glorieta que sirve de relación entre ésta avenida, la de Enrique Martín Cuevas procedente del centro de la ciudad, la anteriormente mencionada Avenida de Salobreña situada al Oeste y la Avenida de la Constitución localizada en el Este. Por último, los tráficos con origen o destino el sureste tendrán su conexión con Motril a través de un cruce existente en ésta parte de la ciudad y que pone en relación la Avenida de la Constitución con la Carretera de Almería (Sur) y el Camino de las Ventilla (Oeste).

De forma general, los accesos al casco urbano de motril se realizan a través de un sistema general de glorietas que, como hemos comentado anteriormente, en muchos casos resultan deficitarias debido, bien a una estructura inadecuada o a una falta de capacidad con respecto al tráfico existente en todos los períodos del año.

Habría que resaltar, de igual forma, la ausencia de un viario de circunvalación que sirviera de distribución de los tráficos exteriores de forma que las relaciones Norte-Sur se realizan por el centro de la ciudad y por un viario que se puede considerar como estrecho y de difícil tránsito, bien por el ancho de sección del viario que en muchos casos es insuficiente, o bien, por la existencia de deficiencias en los aparcamientos (inexistencia y ausencia de regulación) lo que produce que éstos se realicen de forma ilegal dificultando el tránsito del vehículo privado y del transporte colectivo.

Por otro lado, existe una deficiente conectividad entre las zonas Oeste y Este de la ciudad, así, únicamente la C/ Salobreña cumple con esta función por lo que el resto de relaciones serán deficitarias.

### 7.4.3 Jerarquía Viaria

La jerarquización viaria permite la visualización global del viario de la ciudad, priorizando determinados usos o funciones en cada tipo de vía. Entre los criterios utilizados para su establecimiento cabe destacar las características funcionales y geométricas de los distintos tramos, así como el nivel de tráfico observado y las actividades en sus márgenes.

La red viaria desempeña dos funciones básicas, una como canal de transporte (público y privado, incluyendo el tráfico no motorizado, y otra como soporte de actividades, facilitando el acceso a los edificios colindantes (peatones y vehículos), así como el estacionamiento.

Asimismo, la red viaria comunica partes del territorio, y dependiendo de su proximidad determinan el ámbito de influencia de las distintas vías: interurbanas, urbanas, locales, etc.

Atendiendo a los criterios anteriores la red se ha clasificado en vías primarias (interurbanas y arteriales urbanas), secundarias y locales.

- **Vías primarias interurbanas**

Canalizan los movimientos de larga distancia y cumplen funciones de conexión distribución de vehículos que acceden a la ciudad o la atraviesan sin detenerse.

Forman parte de este grupo por un lado, la GR-14 y la N-323 como grandes ejes circulatorios para los recorridos Norte-Sur y por otro, la N-353, localizada en la parte Oeste y la E-15 localizada en la parte Este de la ciudad de Motril, para los recorridos Este-Oeste.

- **Vías primarias arteriales**

Forman la red principal de la ciudad. Su objeto es conectar las distintas partes de la localidad y la mayor parte del tráfico que circula por dichas calles sin detenerse.

De esta manera y dada la estructura del viario de Motril, se presentan vías radiales y vías transversales.

En relación a las vías radiales podemos encontrar, la Ronda de Poniendo que se localiza al Oeste de la ciudad y tiene su recorrido entre el Norte y el Sur de esta, la Prolongación de la Ronda Poniente por su parte Sur hasta la Avenida de Salobreña y la Avenida de los Álamos que por el Este de la ciudad canaliza los tráficos existentes entre el Norte y el Sur de esta.

De carácter transversal podemos encontrar, la Avenida de Salobreña localizada en el Sur de Motril y que canaliza los tráficos procedentes o con destino el exterior, la