

- Por último, en el centro de la localidad destaca, en la parte norte la calle Ancha que conectará los tráficos de la Avenida de Enrique Martín Cuevas con la ronda de levante. Más al sur encontramos una nueva conexión de la Avenida de Enrique Martín cuevas con la Ronda de Levante a través de la Rambla de Capuchinos, la Avenida de Pío XII y la Calle del Quijote.

El resto del viario, interno de la ciudad de Motril, se propone tenga una menor jerarquía viaria en cuanto a tráfico, orientado a los modos de transporte menos contaminantes como la bicicleta, el transporte público colectivo o los viajes a pie, mediante una catalogación de calles divididas en varias categorías:

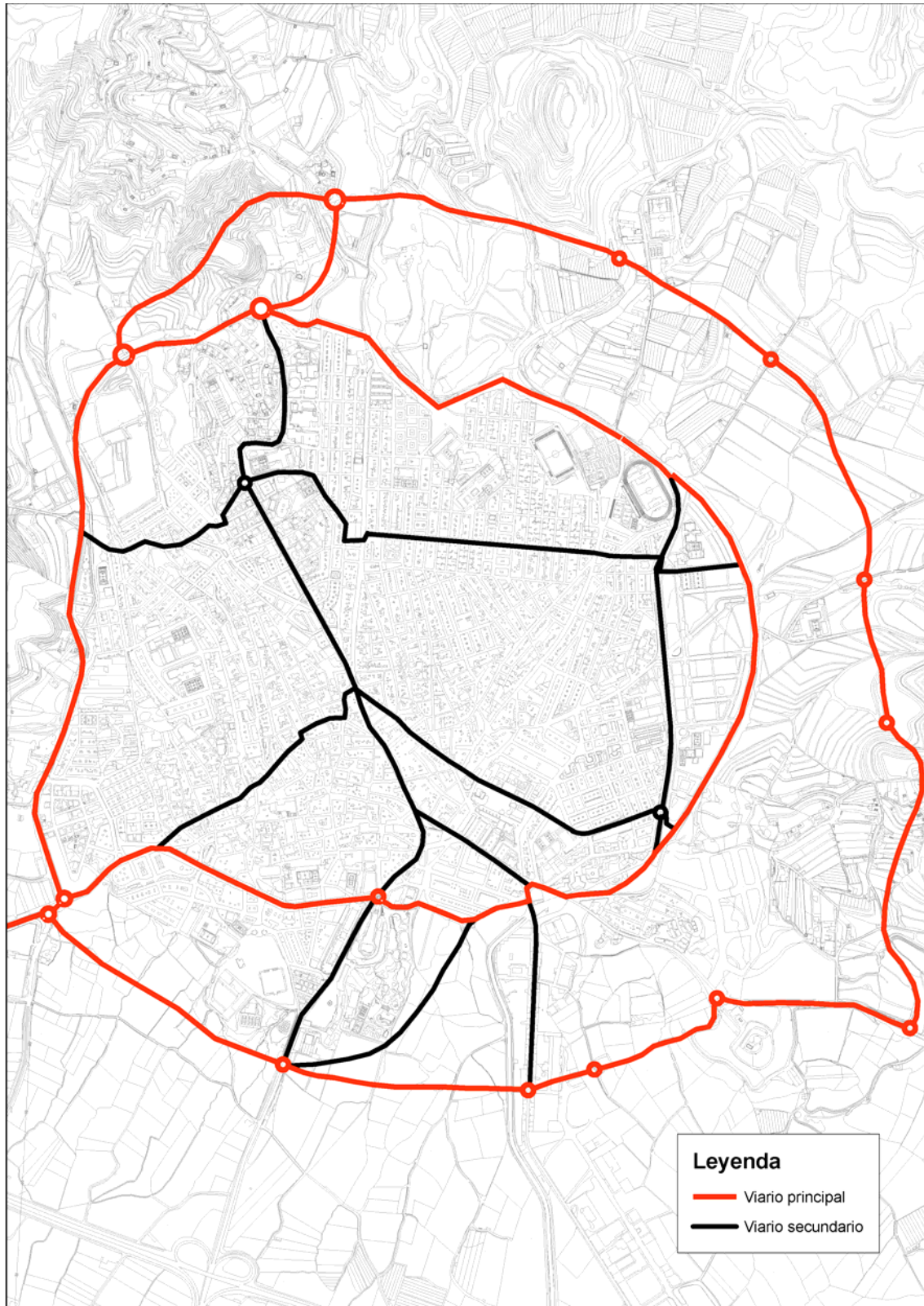
- 20km/h residencial
- 30km/h local
- 50km/h circunvalación
- 70-120km /h afueras de la ciudad

Como podemos observar, la nueva distribución de la jerarquía viaria que se debe tender a implantar en Motril, estará encaminada, como se ha comentado anteriormente, a mantener la circulación vehicular por la parte externa de la ciudad creando una vía de circunvalación que recogerá los tráficos de larga distancia (movimientos Norte-Sur y Este-Oeste) que actualmente se realizan por el centro de Motril y los tráficos de penetración a la localidad.

Además, el viario interno pasará a ser de segundo orden con el fin de intentar conseguir la disminución de las intensidades de tráfico en determinadas zonas de la ciudad que en la actualidad, aún no llegando a ser conflictivas, si que presentan ligeros problemas de capacidad.

Por tanto, con esta reordenación de la jerarquía viaria, basada fundamentalmente en la creación de nuevas vías de circunvalación se intenta fomentar la utilización de los vehículos privados para desplazamientos largos y exteriores a la ciudad, con lo que el casco urbano mantendrá movimientos de viajes no motorizados y de transporte público lo que producirá una disminución tanto en los niveles de accidentalidad como en los ligeros problemas de capacidad, además de favorecer la disminución de emisiones contaminantes.

Plano 9 Jerarquía Viaria propuesta



5.2.1 Sentidos de Circulación

Se ha detectado, a través del diagnóstico, como tanto la red primaria como la secundaria de la ciudad de Motril mantiene viario con doble sentido de circulación, mientras que en el resto del trazado urbano impera la existencia de viario con un único sentido de circulación.

Esta distribución de los sentidos de circulación de la ciudad de Motril es lógica en tanto que en las zonas con predominio residencial prevalecen los viarios con un único sentido de circulación y en los viarios principales el sentido de circulación es doble.

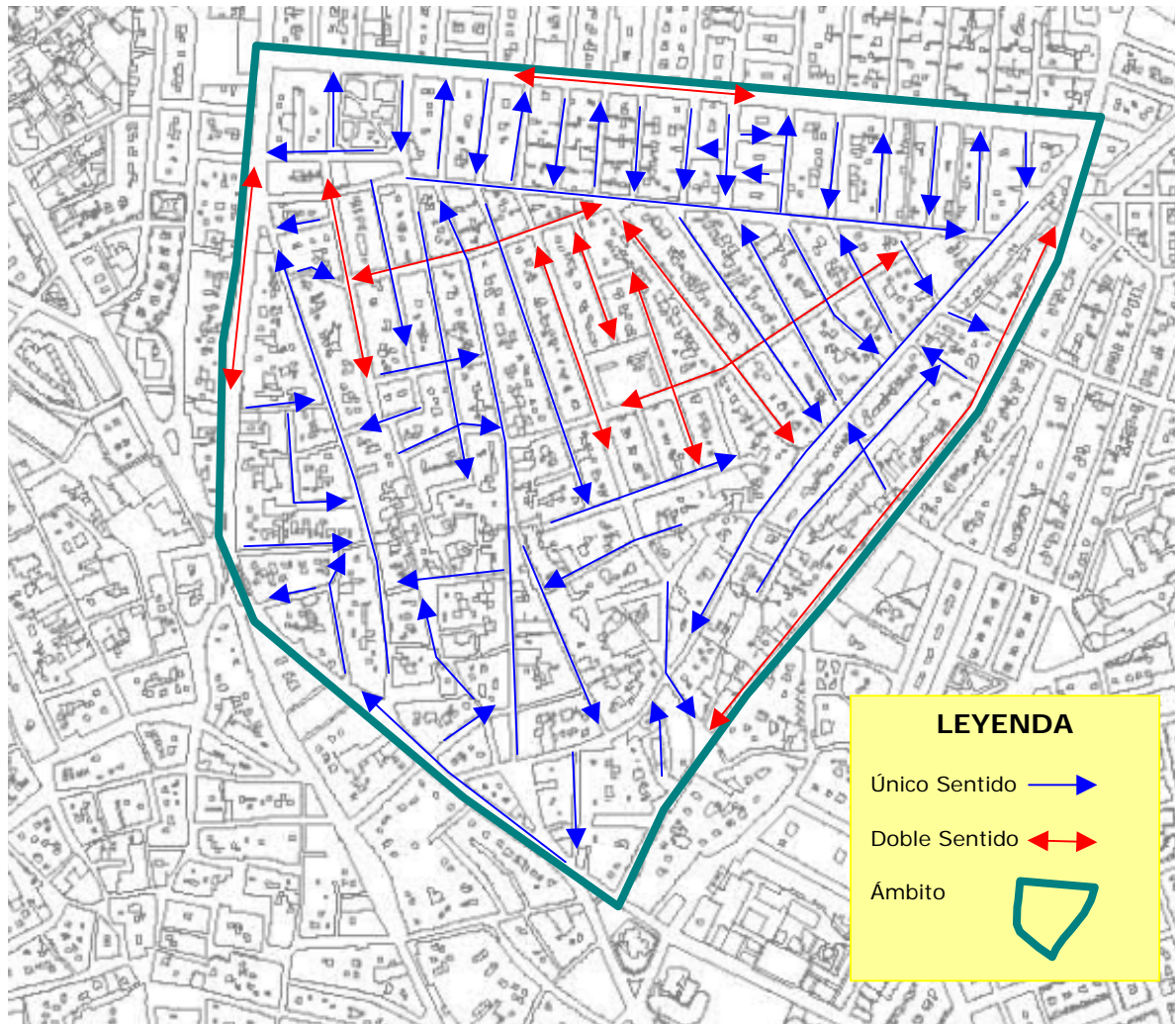
Si bien, también se han detectado ciertas incoherencias en relación a los sentidos únicos de circulación registrándose determinados viarios con un difícil recorrido y que favorecen a la desorientación de los conductores de vehículo privado

En relación al viario principal, se propone la reordenación de la parte inicial de la Avenida de la Constitución en su confluencia con la Avenida de Salobreña y Avenida de Andalucía. Esta sección del viario, actualmente es de sentido único dirección a la calle Pablo Picasso y que con un ancho de sección de 6 metros se puede pasar a tener doble sentido con el fin de que la primera vía de circunvalación sea en su conjunto de doble sentido.

En relación al conjunto de la localidad y para dar una mayor movilidad a los autobuses urbanos e interurbanos debido a la posible implantación de la estación de autobuses en la zona sur de Motril, se propone cambiar la calle Miguel Hernández, que actualmente es de doble sentido, a un único sentido con dirección (Este), así esta calle dispondrá de dos carriles con un único sentido de circulación lo que facilitará el tránsito de vehículos de transporte público en ese punto de la ciudad.

De igual forma como hemos comentado anteriormente, y para el viario urbano, se ha detectado cierta desorganización en relación a los sentidos de circulación sobre todo en el barrio que se localiza entre las calles cruces-ancha y santísimo.

En esta zona de la ciudad de Motril se proponen el siguiente esquema en referencia a los sentidos de circulación:



Como podemos observar, la diferencia con la actualidad no es muy grande manteniéndose los viales con doble sentido, si bien se han cambiado las direcciones de determinadas calles con el fin del que el tránsito de los vehículos sea óptimo y sin retenciones.

5.3 Ordenación del Viario

5.3.1 Optimización de rotondas e intersecciones

<i>Objetivo:</i>	Optimización del viario existente y creación de nuevo viario
<i>Delimitación:</i>	Casco Urbano y principales enlaces
<i>Acciones tipo:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Confluencia entre la Calle Cuevas, el Puente del Toledano, el Camino de las Ventillas y la Calle Pablo Picasso. • Confluencia entre las calles Nueva, Cuevas y Avenida de Rodríguez Acosta. • Cruce entre la Avenida de Salobreña y la Calle Aguas del Hospital. • Cruce entre la Avenida de Nuestra Señora de la Cabeza y la Calle Miguel Hernández.
<i>Áreas Implicadas</i>	Urbanismo, Infraestructuras y Tráfico

5.3.1.1 Confluencia entre la Calle Cuevas, el Puente del Toledano, el Camino de las Ventilla y la Calle Pablo Picasso.

En este cruce, los mayores problemas de capacidad se registran en la entrada al él desde la Avenida de Rodríguez Acosta y en el Puente del Toledano con niveles de capacidad que, aún no siendo excesivamente problemáticos, adolecen de cierto desajuste debido a la gran afluencia de tráfico que mantiene este cruce.

Estos problemas se tenderán a solucionar a medida que la jerarquía viaria vaya cambiando ya que el principal inconveniente del que adolece este cruce es del tráfico que por él circula.

Una vez que los tráficos se desplacen hacia las rondas exteriores de la ciudad únicamente circularán por este cruce los tráficos de los viajes que tengan origen o destino esta parte de la ciudad y no los que, como en la actualidad, utilizan esta entrada para a través de todo el casco desplazarse de una punta a otra.

Por tanto, la disminución de los vehículos existentes en éste entorno producirá que los niveles de servicio mejoren.

5.3.1.2 Confluencia entre las calles Nueva, Cuevas y la Avenida de Rodríguez Acosta.

Se trata del cruce semaforizado entre la calle Nueva y la Calle Cuevas, al Norte y la calle Nueva con la Avenida de Rodríguez Acosta, situado ligeramente más al sur.

Al igual que ocurría en el cruce anterior, el problema del que adolece este cruce es la gran cantidad de vehículos que circulan al cabo del día por éste cruce y sobre todo en hora punta.

Esta gran cantidad de vehículos viene ocasionada a que la Calle Nueva es utilizada en la actualidad para realizar los viajes Norte-Sur en lugar de utilizar la Ronda de Poniente. Además, tanto la Calle Cuevas como la Avenida de Rodríguez Acosta sirven como viario de penetración al centro de los tráficos procedentes de la Carretera de Almería y del Camino de las Ventillas.

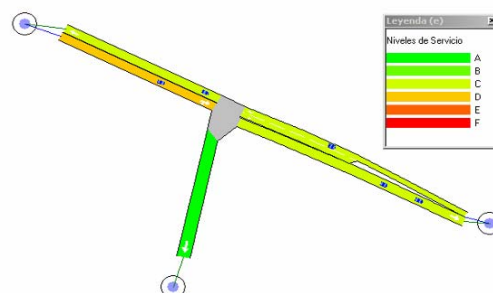
Por tanto, actualmente, y al igual que ocurría en el caso del cruce anterior, el viario de éste entorno está siendo utilizado como viario principal de distribución del tráfico de la ciudad de Motril.

En consecuencia, y al igual que ocurría en el caso anterior, una vez que la jerarquía viaria cambie orientándose los tráficos que actualmente circula por el medio de la ciudad y que únicamente son de tránsito, hacia las rondas exteriores, la disminución del flujo de vehículos producirá una mejoría en la capacidad actual del viario del entorno.

5.3.1.3 Cruce entre la Avenida de Salobreña y la Calle Aguas del Hospital.

Actualmente este cruce en cuestión sirve de conexión a los tráficos internos y externos de la ciudad de Motril con, por un lado, la parte interna de la ciudad o Centro Antiguo de Motril, a través de la Avenida de Salobreña y por otro, y a través de la Calle Aguas del Hospital con el Polideportivo Municipal.

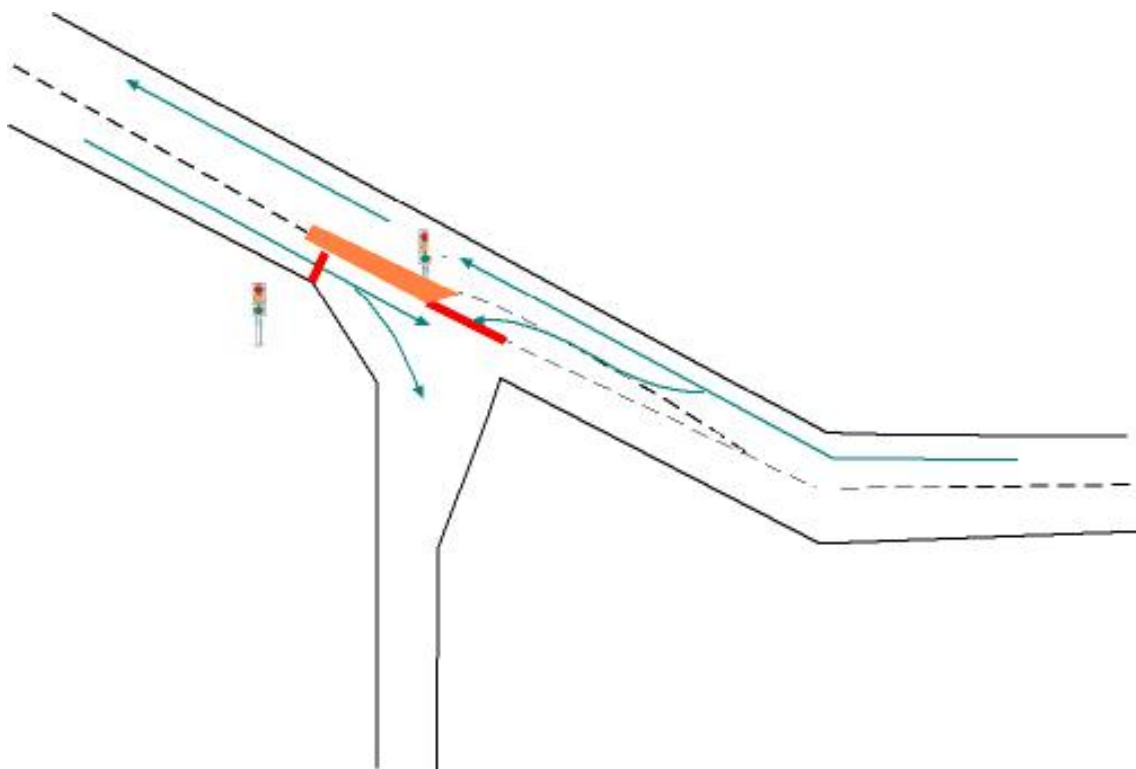
De igual forma, este cruce no representa problemas de capacidad como podemos observar en la siguiente salida del programa de microsimulación AIMSUM, ya que el tránsito de vehículos por él es bastante bajo.



Debido a una posible *reestructuración de la situación de la estación de autobuses*, los tráficos de estos vehículos utilizarán éste cruce para entrar en la futura estación que se reubicará en los terrenos donde actualmente se sitúa el polideportivo municipal.

Por tanto, se hará conveniente, para el buen tránsito de estos vehículos semaforizar este cruce con el fin de permitir el movimiento de penetración que en la actualidad se debe hacer mediante un ceda el paso.

El cruce en cuestión quedará de la siguiente manera:



Realizando, nuevamente, la microsimulación de los tráficos el programa AIMSUM podemos observar los niveles de servicio una vez realizado y semaforizado este cruce:



De esta forma, los niveles de servicio, una vez introducidos los autobuses en este cruce y habiéndolo semaforizado son, en las secciones más conflictivas del tipo D, el cual no llega a ser problemático, o arroja un tipo de problema débil en los recorridos urbanos.

5.3.1.4 Cruce entre la Avenida de Nuestra Señora de la Cabeza y la Calle Miguel Hernández.

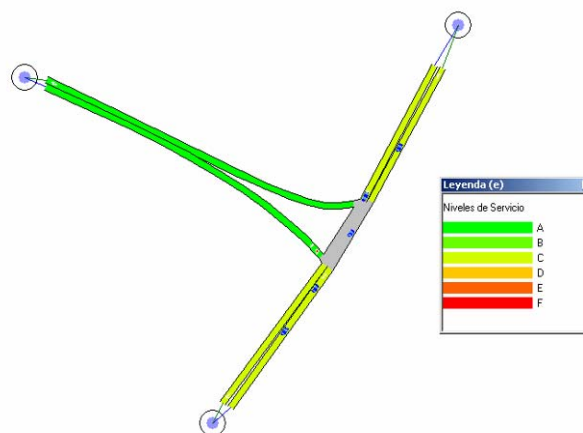
De igual forma al cruce anterior, y debido a la propuesta de ubicación de la estación de autobuses en esta parte sur de la ciudad de Motril, se estudia el cruce de la calle Miguel Hernández con la Avenida de Nuestra Señora de la Cabeza.

La Avenida de Nuestra Señora de la Cabeza es uno de los accesos principales a la localidad que registra los mayores desplazamientos ya que recoge los tráficos con origen y destino la zona portuaria y costera de la localidad además de enlazar con la carretera nacional E-15.

Por tanto, los accesos y salidas de la localidad a través de esta avenida son muy elevados.

Por otra parte, se pretende la ubicación de la futura estación de autobuses, como se ha comentado en el capítulo destinado al transporte público, en los terrenos cercanos a esta avenida, dando salida a los autobuses a través de la calle Miguel Hernández.

Los tráficos y niveles de servicio actuales en éste cruce son los que se pueden observar en la siguiente salida del programa de microsimulación AIMSUM:



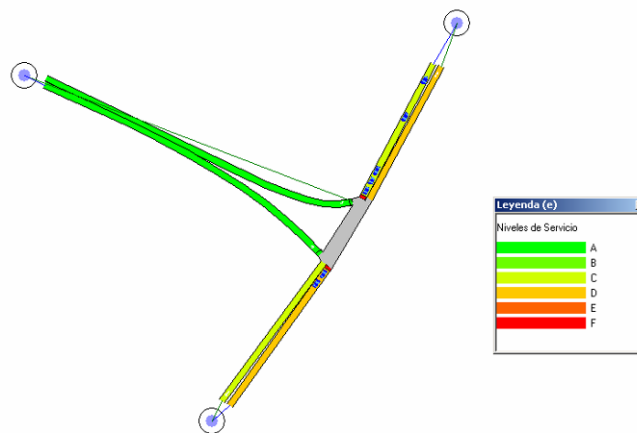
Como podemos observar, no se dan grandes problemas de capacidad siendo registrándose valores del tipo C, normales para circuitos urbanos.

La propuesta, debido al incremento de circulación en ésta vía que ocasionarán los desplazamientos en transporte público debido a la futura ubicación de la estación de autobuses se basa en dos partes claramente diferenciadas:

Por un lado, y tal y como se explicó en el apartado dedicado a los sentidos de circulación, se propone que la calle Miguel Hernández, que actualmente es de doble sentido con un carril por sentido, pase a ser de un único sentido de acceso a la Avenida de Nuestra Señora de la Cabeza con dos carriles para el mismo sentido, uno de ellos, destinado para los tráficos con dirección Sur (puerto, playa y E-15) y el otro destinado para los tráficos dirección Norte (Motril).

Además, y para favorecer el tránsito de los vehículos de transporte público que deben acceder a la Avenida de Nuestra Señora de la Cabeza, se propone semaforizar el cruce.

Una vez microsimulada la propuesta de reordenación tanto del cruce como de los sentidos de circulación en este punto del viario de la ciudad de Motril, podemos observar como, aún incrementándose los tráficos y pasando los niveles de servicio a ser del tipo D en los movimientos Norte-Sur a través de la Avenida de Nuestra Señora de la Cabeza, no se registran grandes problemas de capacidad.



5.3.2 Otros puntos negros

<i>Objetivo:</i>	Disminución del Número de Accidentes en las principales vías de acceso y distribución de Vehículos.
<i>Delimitación:</i>	Casco Urbano y principales enlaces
<i>Acciones tipo:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Carretera de Almería. • Glorieta entre la Avenida de Salobreña, la Avenida de la Constitución, la Avenida de Andalucía y la Avenida de Nuestra Señora de la Cabeza. • Glorieta de entrada a Motril por su parte Oeste y de conexión con la Avenida de Salobreña.
<i>Áreas Implicadas</i>	Urbanismo, Infraestructuras y Tráfico

Continuando con éste punto de optimización del sistema de glorietas y cruces de la ciudad de Motril, se propone la gestión del tráfico en el resto de los diferentes puntos negros existentes en el casco urbano.

5.3.2.1 Carretera de Almería.

Según el diagnóstico efectuado en la fase I del presente plan de movilidad urbana sostenible de Motril, en la carretera de Almería se han detectado problemas de accidentalidad relevantes.

Así, según la estadística para el año 2005 sobre accidentalidad vehicular se han contabilizado un total de 36 accidentes en esta carretera.

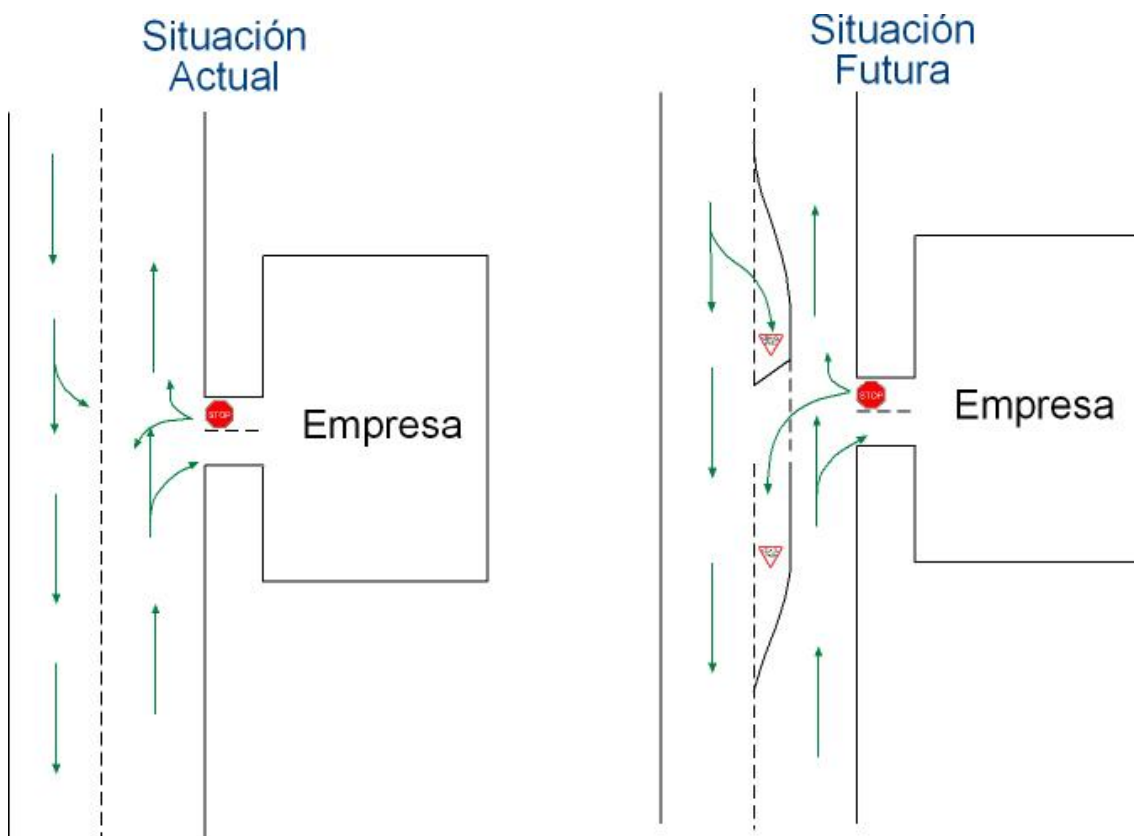
Físicamente, el tramo más conflictivo de la Carretera de Almería es el que, a la entrada de a la localidad de Motril, atraviesa el polígono industrial. Se trata de un tramo de viario con doble sentido de circulación y un único carril por sentido que dispone de lugares específicos destinados al estacionamiento en ambos lados. Además, debido a la cercanía con el polígono industrial, también estará caracterizada, por la existencia de un alto volumen de vehículos pesados circulando por el entorno.

La propuesta óptima en este sentido y para este tramo del viario de la ciudad de Motril en particular viene por el lado de ampliar, en cierta manera y en los lugares donde sea posible, el ancho de sección de los arcenes que actualmente son prácticamente inexistentes.

En esta carretera, la acera Este mantiene aparcamiento en batería, una reducción de las plazas de aparcamiento pasándolas a aparcamiento en línea, haría posible ampliar dicho ancho de sección.

Además de la medida anterior, los problemas de accidentalidad pueden venir por las deficiencias detectadas en éste viario en cuanto a los cruces para acceder a las empresas situadas a los lados de ésta carretera.

Para solucionar estos problemas se propone, por lo menos en las empresas de mayor importancia y con mayor volumen circulatorio, implantar cedas el paso en un carril central con el fin de facilitar el acceso y las salidas de los vehículos (ligeros y pesados) a estas empresas.

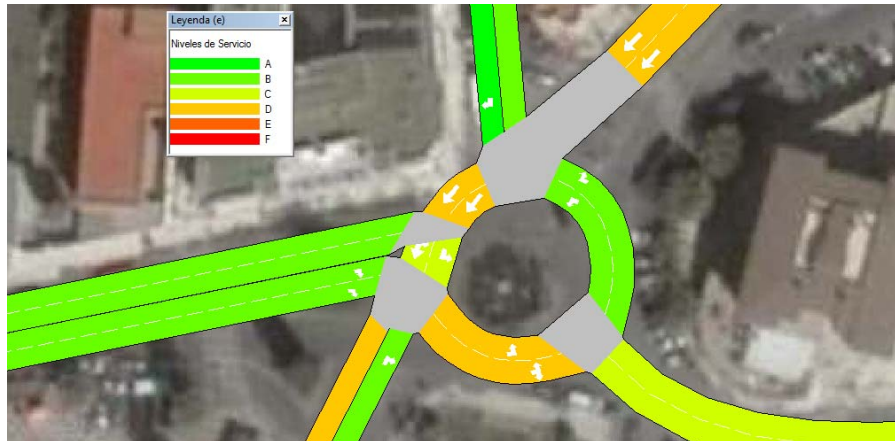


5.3.2.2 Glorieta de cruce de las Avenidas de Salobreña, de la Constitución, Andalucía y Nuestra Señora de la Cabeza.

Se trata de una intersección con forma de glorieta en la que durante el año 2005 se registraron un total de 36 accidentes, de los que 25 sucedieron en el tramo de la Avenida de Nuestra Señora de la Cabeza y 11 en el tramo de la Avenida de Andalucía.

El mayor problema que presenta esta glorieta es el abundante tráfico que por ella circula y que, tal y como se puede observar en el punto referido a las intensidades viarias y análisis de capacidad de la parte de diagnóstico del presente estudio, produce que en las horas punta se den ciertos problemas de capacidad, que aunque no siendo demasiado elevados (tipo D) pueden producir cierto nivel de saturación y en cierta medida, problemas de accidentalidad.

Gráfico 4 Niveles de Servicio en el Punto de Aforo 4.



Tal y como muestra el gráfico anterior referido a los niveles de servicio que se pueden observar en esta glorieta, los mayores problemas de capacidad se dan, principalmente, en la Avenida de Nuestra Señora de la Cabeza (de entrada a la glorieta) y en la Avenida de Andalucía. Como se ha comentado anteriormente, ambos tramos viarios son los que presentan los mayores problemas de accidentalidad.

En este punto, la principal propuesta radica en la disminución del tráfico que tendrá lugar debido al cambio de jerarquía viaria ya que estas dos avenidas pasarán a ser de segundo orden con lo que el tráfico se redistribuirá a las rondas exteriores de la ciudad, produciendo una menor congestión de tráfico y por tanto disminución de los problemas de capacidad y de la accidentalidad.

De una forma más física, también se propone la utilización de señalización vertical y sonora en los accesos a ésta glorieta con el fin de disminuir la velocidad de entrada a ella, en incluso la construcción de badenes en los pasos de cebra de peatones con el mismo objetivo.

5.3.2.3 Glorieta de entrada a Motril por su parte Oeste y de conexión con la Avenida de Salobreña.

Se trata de una glorieta que sirve de acceso y distribución de los tráficos exteriores de Motril y en particular de los procedentes de la parte Oeste del municipio.

Tal y como refleja la parte del diagnóstico del presente estudio, se han registrado un total de 30 accidentes de los que 24 han tenido lugar en la Avenida de Salobreña de entrada a la glorieta desde su parte Este y 6 en el tramo del viario de entrada a la glorieta de los tráficós procedentes del Alcampo.

El cruce que se está estudiando se realiza, como se ha comentado anteriormente en forma de glorieta de gran tamaño con un único carril de acceso y de salida para cada uno de los viarios y con dos carriles de circulación interna de la glorieta.

Este tipo de glorietas de gran tamaño producen la sensación en el conductor de que no existen y por tanto que en todo su recorrido tienen prioridad de paso cuando la prioridad siempre la poseen los vehículos que circulan por la glorieta.

En este sentido, la propuesta recomendada para paliar esta accidentalidad va por el lado de intentar que los tráficós de acceso a esta glorieta circulen a una velocidad inferior y por tanto se recomienda la implantación de bandas sonoras de acceso a ella, además de las señalizaciones debidas y referidas a la pérdida de la prioridad y el anuncio de bandas sonoras para reducir la velocidad de acceso.

6 PROGRAMA DE ESTACIONAMIENTOS

6.1 Resumen-síntesis de diagnóstico

El **aparcamiento** en Motril se realiza mayoritariamente libre en la calle con más del cincuenta por ciento, los estacionamientos de pago en parking público y zona ORA suponen el 13%, finalmente algo más del 4% dispone de aparcamiento propio para realizar sus aparcamientos en destino.

La práctica totalidad del centro dispone de aparcamiento regulado con ORA, se han detectado dos **disfuncionalidades** anexas a ella, por un lado en las zonas frontera con los barrios ORA, se detectan bolsas de aparcamiento ilegales sin regular y sobresaturación viaria, y en segundo lugar, desde el punto de vista de la movilidad sostenible, la incongruencia del sistema de aparcamiento regulado en las zonas Casco Antiguo y Centro Comercial Abierto, puesto que no actúan de elemento de disuasión al acceso al mismo.

En general se observa que Motril en periodo diurno, presenta en casi todos los barrios del casco y en todos los barrios atractores de viajes como Casco Antiguo, Centro Comercial Abierto, Huerto del Capitán, calle Ancha, Polígono y Hospital, altas tasas de ocupación en superficie, muy cercanas o en ocasiones por encima del 100%.

En periodo nocturno la demanda residencial aunque con menor presión sobre la oferta de estacionamiento viaria, siguen existiendo barrios que están al borde de la capacidad, y por tanto al borde de existir déficit de aparcamiento residencial, incluso se podría comentar que en el centro urbano (casco y centro comercial), ya se encuentran en déficit como se observa por la acumulación nocturna en bolsas de aparcamiento colindantes.

El **tráfico de mercancías** y de pesados en general en la localidad de Motril, tiene una restricción a la circulación de 5,5 toneladas en el centro urbano, si bien, en un sentido estricto, la movilidad de éste tipo adolece de la problemática usual en éste tipo de ciudades, es decir, problemas en relación a la distancia entre los comercios lo que dificulta la realización de zonas de carga y descarga homogéneas, ineficiencias causadas por los estacionamientos ilegales y diversos problemas causados por las diferentes horas de reparto de las mercancías y la inexistencia de un sistema definido de reparto de la carga y descarga.

Objetivos:	<p>Modificar la regulación tarifaria en el centro y en las zonas limítrofes con los siguientes objetivos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Una disminución del tráfico en la zona centro de Motril mediante la disuasión de penetración al casco mediante tarifa y regulación de oferta. 2. El fomento del uso del transporte público, al recurrir a dicho modo de transporte un gran número de viajeros que antes empleaban el coche para realizar sus desplazamientos. 3. Favorecer el sector terciario de la zona centro, ya que con la proximidad del aparcamiento se favorecen las compras.
Delimitación:	Casco Urbano
Acciones tipo:	<ul style="list-style-type: none"> • Diferenciar entre zona ORA de estacionamiento para rotación y zona ORA de estacionamiento para residentes • Regular el aparcamiento para personas con movilidad reducida • Establecer un programa de aparcamientos subterráneos y de disuasión
Áreas Implicadas	Urbanismo, Infraestructuras y Tráfico

6.2 Reordenación zona ORA

Para solucionar los problemas de aparcamiento no se tienen que construir más plazas de aparcamiento, sino cuestionarse si el vehículo privado es la mejor opción de desplazamiento para determinados viajes. Para ello, y para disuadir de la utilización del vehículo privado, sobre todo en desplazamientos al centro del casco, se propone la implantación y modificación en caso de ser necesaria, de una zona ORA, con los siguientes criterios a considerar en relación al aparcamiento en un marco de desarrollo sostenible:

1. El estacionamiento en la calzada es el menos prioritario de los usos del viario. El espacio en superficie ha de estar supeditado a las necesidades de otros usos (equipamientos, peatones, bicicletas, transporte público, circulación de vehículos, etc.)

2. Los motivos a estacionar de trabajo y estudios son los que prioritariamente se han de reconducir a otros medios de transporte. Se ha de restringir la movilidad en vehículo privado de las largas duraciones de estacionamiento, motivo trabajo: mayor consumo de tiempo y espacio, y coincidencia con las horas punta de tráfico. Estos usuarios se han de desplazar haciendo uso del transporte público o bien a pie o bicicleta.
3. La tarifa constituye un elemento regulador de la demanda.
4. Especialización de la oferta en función de los diferentes tipos de demanda. Cada segmento de demanda requiere de una oferta específica que se traduce en diferentes tipos de productos referente a la máxima duración de estacionamiento y tarifa.
5. Control del estacionamiento. Cualquier regulación del estacionamiento en calzada ha de disponer de un control específico material humano que garantice su cumplimiento.
6. El coste del estacionamiento ha de ser asumido por sus usuarios o beneficiarios indirectos (comerciantes, empresas). El gasto público ha de priorizar otros medios de transporte más rentables socialmente (Transporte público, bicicleta, peatones etc.).

6.2.1 Oferta de plazas y tipología

Por tanto, y en un primer lugar, **se propone la diferenciación de las plazas reguladas y destinadas a rotación de las plazas reguladas y destinadas a residentes**. Dicha regulación del estacionamiento, se regulará en dos tipologías, **Verde y Azul**

- Azul: Uso exclusivo durante el día a rotación.
- Verde: Preferencia a estacionar por parte del residente.

En segundo lugar, se propone diferenciar por calles o tramos de calles las diferentes tipologías de regulación de forma que, la zona Centro Comercial Abierto y Casco Antiguo que actualmente ya están reguladas mediante el sistema ORA mantendrán esa regulación, si bien pasarán a ser calles con estacionamiento regulado mediante zona verde.

De igual forma, determinadas calles localizadas en la parte colindante al casco antiguo y centro comercial pasará a ser de regulación mediante zona Azul.

De forma más detallada, y en un primer tanteo, las calles que tendrán una regulación del tipo verde son:

En el barrio de Centro Comercial:

Centro Comercial	
Rambla de Capuchinos	Verde
López Rubio	Verde
Marín Sierra	Verde
Vilchez Vicario	Verde
Princesa	Verde
Ramón y Cajal	Verde
Francisco Pérez García	Verde
Mayoral	Verde
Fundición	Verde
Malnavas	Verde
Higuito	Verde
Nueva	Verde
Avenida de Andalucía	Verde
Cuevas (desde Obispo hasta Henchidero)	Verde
Enrique Montero	Verde
Punticas	Verde
Cuatro Esquinas	Verde
Chispas	Verde
Cervantes	Verde
Ciprés	Verde
Parra	Verde
Pozuelo	Verde
Cruz	Verde
San Antonio	Verde
Yato	Verde
Comercio	Verde
Domino	Verde
Seijas Lozano	Verde
Tejedores	Verde
Milanesa	Verde
Catalanes	Verde
Correo	Verde
Marques de Vistabella	Verde
Bustamante	Verde
Teatro	Verde
Viejo	Verde
Emilio More	Verde
Valle	Verde
Cerrajón	Verde
Morjalillo Alto	Verde
Morjalillo Bajo	Verde
Tecla	Verde
Estévez	Verde
Huerta	Verde
Muralla	Verde

Centro Comercial	
Colegio	Verde
Carrera	Verde
Narciso García Cervera	Verde
José Felipe Soto	Verde

En el barrio del Casco Antiguo:

Casco Antiguo	
Cartuja	Verde
Marca	Verde
Mercado Alto	Verde
San Eduardo	Verde
San Diego	Verde
Mercado Bajo	Verde
Camino de las Cañas	Verde
Curucho	Verde
Gallardo	Verde
Sol	Verde
Arco Oliver	Verde
Sacramento	Verde
Gloria	Verde
Tahona	Verde
Quintana	Verde
Jazmín	Verde
Cardenal Belluga	Verde
Pieza	Verde
Trinidad	Verde
San Rafael	Verde
Rambla del Padre Monjón	Verde
Amnistía	Verde
Granada	Verde
Comedores	Verde
Romero Civantes	Verde
Rodrigo Marín	Verde
Pizarro	Verde
Victoria	Verde
Zapateros	Verde
San Agustín	Verde
Ruiz	Verde
Posito	Verde
San José	Verde
Señor de Junes	Verde
Acequia	Verde
Horno Nuevo	Verde
Borno	Verde
Palenco	Verde
Cezerl	Verde
Medel	Verde
San Francisco	Verde
Casado	Verde

Casco Antiguo	
Tito Bajo	Verde
San Cecilio	Verde
Cernuda	Verde
Arco Conador	Verde
Carrasco	Verde
Avenida de Salobreña	Verde

Por último, las calles colindantes que serán marcadas como zona de estacionamiento azul destinadas a los estacionamientos de rotación serán:

Ámbito Colindante al Centro Comercial y Casco Antiguo	
Río Tajo	Azul
Río Guadiana	Azul
Río Ebro	Azul
Río Darro	Azul
Río Duero	Azul
Ronda de Mediodía	Azul
Río Segre	Azul
Río Júcar	Azul
Río Jalón	Azul
Aguas del Hospital	Azul
Alfárez García Villatero	Azul
Severo Ochoa	Azul
Jacinto Benavente	Azul
San Cristobal	Azul
Avenida de la Habana	Azul
Río Verde	Azul
J. de Ávila	Azul
Alonso Terrón	Azul
Miguel Hernández	Azul
Santa Cruz	Azul
Nuestra Señora de la Cabeza (desde la ronda de Mediodía)	Azul
L´Albériz	Azul
Pío XII	Azul
Santa Ana	Azul
Manuel de Falla	Azul
Cáceres	Azul
Virgen de Fátima	Azul
Andrés Segovia	Azul
Joaquín Dicante	Azul
Cuevas (desde Obispo hasta Camino de las Ventillas)	Azul
Plasencia	Azul
Pedro Victoria	Azul
Nicaragua	Azul
Panamá	Azul
Avenida Rodríguez Acosta	Azul
Pablo Picasso	Azul
Federico García Lorca	Azul
Avenida de la Constitución	Azul