

Carretera de Almería, que al igual que la anterior, relaciona los tráficos con procedencia o destino el exterior de Motril por su parte Sur, la Avenida de Andalucía y la C/ Cuevas situadas en la parte Sur de la localidad, la C/ Nueva localizada también al Sur y que se extiende hasta el centro de la localidad, la Avenida de Enrique Martín Cuevas que transcurre entre el Norte y el Centro de la localidad al igual que el Camino de San Antonio y la C/ Cruces.

Como podemos observar, la mayor parte de este viario primario y arterial de la ciudad de Motril tiene un carácter de relación de los tráficos entre el Norte y el Sur de la localidad, siendo deficitarias las conexiones entre el Este y el Oeste de la misma.

- **Vías distribuidoras o red secundaria**

Admiten funciones de distribución de tráficos urbanos e interurbanos hacia la red local. Se trata del viario intermedio, en algunos casos sin continuidad en itinerarios interurbanos. Los movimientos urbanos son los predominantes en esta clase de vías.

Forman parte de este grupo, en la parte Oeste de la ciudad, la C/ Madreselva y su continuación en la C/ Rafael Alberti, la C/ Monjas y la C/ Camino de las Cañas y su extensión en la C/ Cartuja hasta la C/ Enrique Montero y a través de esta hasta la C/ Nueva. En la parte Este de la ciudad, podemos encuadrar dentro de las vías distribuidoras, el Camino Cerro del Toro y su extensión en la C/ Santísimo, la C/ Ancha y la Rambla de Capuchinos y su extensión a través de la C/ Cáceres para continuar por Santa Ana hasta la C/ Cuevas.

- **Vías locales**

Constituidas principalmente por aquellas vías donde la función principal es la de acceso a los usos ubicados en sus márgenes.

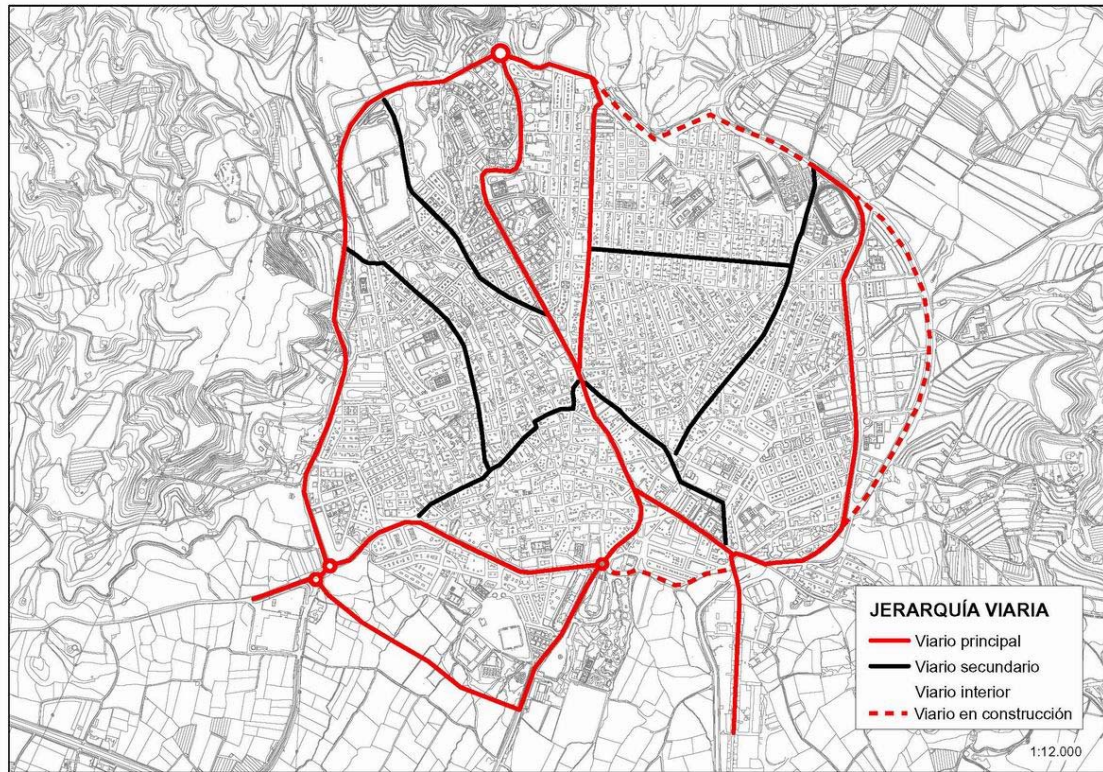
En estas vías los movimientos de larga distancia son de muy poca importancia frente al tráfico urbano, y dentro de este, los movimientos de paso son minoritarios frente a los movimientos de acceso a las actividades de sus márgenes.

Formarán parte del conjunto de red local de Motril el resto de calles existentes no mencionadas entre la red primaria (interurbano o arterial) y la red secundaria.

Además de la jerarquización anteriormente mencionada hay que hacer constar que en el PGOU actual de la ciudad de Motril se tiene proyectada la construcción de un nuevo viario que dará continuidad a la ronda de Levante y con extensión por toda la zona Este de la localidad que servirá de eje distribuidos de los movimientos entre el Norte y el Sur de ésta localidad. De igual forma, en la zona Sur de Motril se tiene

planeada también la construcción de un viario paralelo a la Avenida de la Constitución y que con el anterior y unido a la Ronda de poniente servirá de vía de circunvalación a la localidad sirviendo así para la distribución de los tráficos exteriores a ésta y que actualmente se realiza por el centro de la ciudad. Tanto uno como el otro se podrán considerar en su día como viario arterial o de red primaria.

Plano 33 Jerarquía Viaria

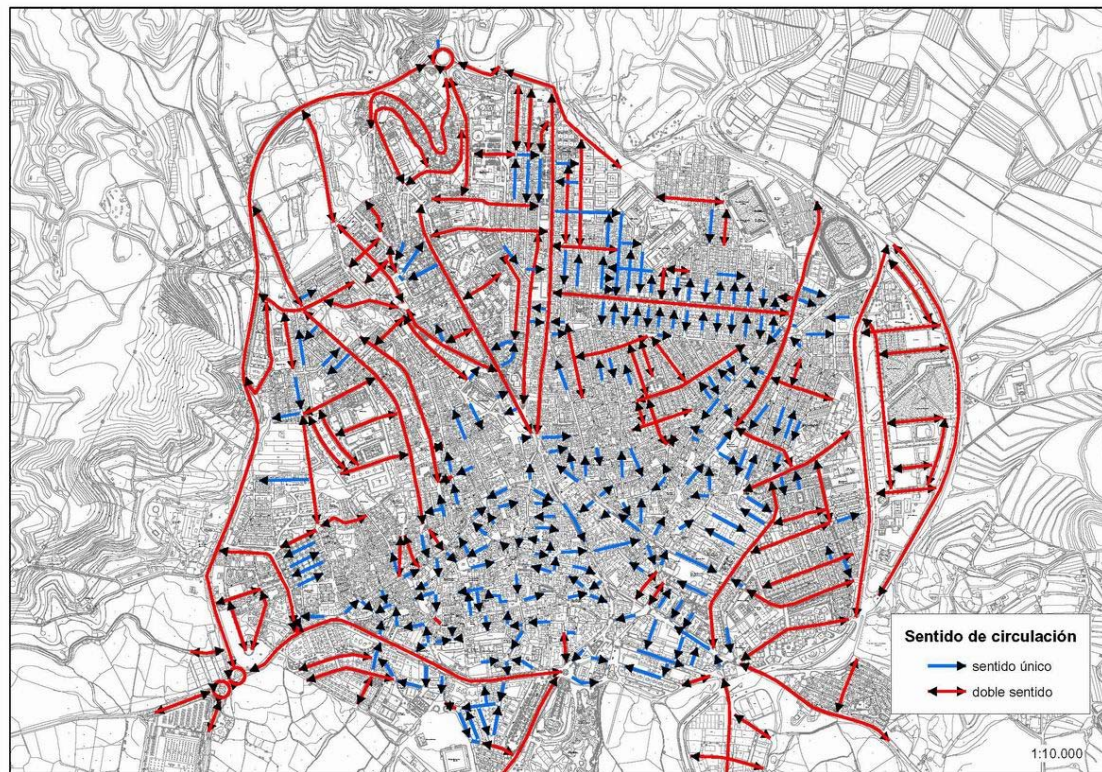


7.4.4 Sentidos de la circulación

A través del estudio del inventario de sentidos de circulación se puede observar el plano actual de sentidos de circulación en el casco urbano de Motril.

De este plano de sentido de circulación y utilizando la clasificación jerárquica de la localidad de Motril, anteriormente realizada se puede concluir que; la red primaria es en su inmensa mayoría de doble sentido de circulación, a excepción de la Avenida de Andalucía con un único sentido dirección Sur y la C/ Cuevas con sentido Norte. Además, el conjunto del viario principal estará compuesto, en su mayor parte, por un único carril por sentido, a excepción de la C/ Cuevas que entre la C/ de Manuel de Falla y la C/ López Rubio tendrá doble carril siendo la única sección con esta característica del conjunto de la localidad.

Plano 34 Sentidos de Circulación



Mención a parte con respecto a la red primaria tienen la C/ Nueva y la Rambla de los Capuchinos que con un único sentido de circulación respectivamente (Sur la C/ Nueva y Norte la Rambla de los Capuchinos) sirven de entrada y de salida al centro de la ciudad desde su parte Sureste.

Con respecto a la red secundaria, y al igual que la red primaria, la inmensa mayoría del viario tendrá doble sentido de circulación a excepción de, por un lado, el Camino de Cañas y su extensión en la C/ Cartuja y la C/ Enrique Montero con un único sentido y dirección Norte y la Calle Santísimo que aún siendo de doble sentido en casi todo su recorrido es de un único sentido (Norte) en su parte situada más al Sur.

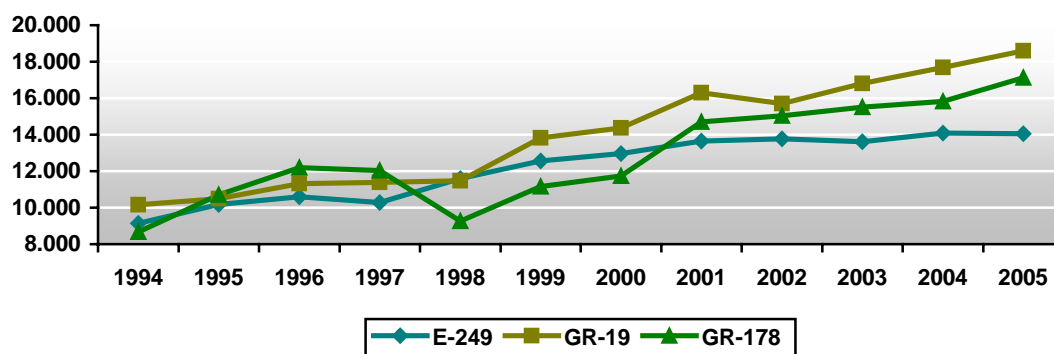
El resto del viario local será de un único sentido en la zona centro y comercial mientras que la parte Noroeste y el ensanche localizado al Este de la localidad será de doble sentido de circulación, es decir, la parte más antigua tendrá un único sentido, mientras que la zona más nueva será de sentido doble. La zona del Polígono Industrial situado en el Sur se caracteriza porque la inmensa mayoría del viario del que está compuesto es de doble sentido de circulación.

7.4.5 Tráfico del Entorno. Estacionalidad

Se ha recogido en base a Aforos del Ministerio de Fomento y de la Comunidad una imagen del tráfico interurbano en el municipio de Motril, en las principales vías interurbanas anteriormente definidas.

Estación	E-249-0 (Primaria)			GR-19-1 (Secundaria)			GR-178-1 (Secundaria)		
	Ligeros	Pesados	Total	Ligeros	Pesados	Total	Ligeros	Pesados	Total
2005	11.792	2.087	14.047	16.461	1.553	18.590	15.158	1.871	17.126
2004	11.785	2.116	14.084	15.699	1.543	17.678	14.085	1.648	15.821
2003	11.485	1.978	13.612	14.969	1.364	16.809	14.040	1.382	15.514
2002	11.669	1.936	13.775	13.624	1.699	15.701	12.829	2.126	15.036
2001	11.433	2.030	13.651	14.035	1.730	16.294	13.101	1.520	14.704
2000	10.934	1.906	12.958	12.370	1.574	14.362	9.945	1.753	11.742
1999	10.570	1.774	12.559	12.411	1.041	13.820	9.616	1.474	11.165
1998	10.071	1.242	11.592	10.212	740	11.466	8.109	1.032	9.269
1997	9.346	980	10.286	9.960	1.029	11.391	10.878	1.064	12.031
1996	9.340	999	10.600	9.940	928	11.319	11.080	1.021	12.201
1995	9.042	898	10.167	9.373	742	10.484	9.375	1.190	10.698
1994	7.925	1.002	9.145	9.013	713	10.164	7.782	751	8.670

Gráfico 16 Evolución Histórica de las IMD del Entorno.



Como podemos observar, el mayor número de vehículos ligeros se contabilizan en la estación provincial número 19 situada al Norte de Motril y entre ésta localidad y Granada. En ésta estación se han contabilizado un total de 18.590 vehículos de los que el 88,6% serán ligeros y el 8,4% pesados

La evolución histórica del registro de vehículos en ésta estación de aforo ha pasado de los 10.164 vehículos registrados como media diaria en el año 94 a los 18.590, anteriormente mencionados, registrados en el 2005 lo que supone un crecimiento anual acumulado de un 5,6%. De igual forma en el último año se ha registrado un crecimiento anual acumulado algo menor y del entorno al 5,2%.

En la estación provincial número 178 situada al oeste de la localidad, pasado Salobreña, también se ha registrado un número alto de vehículos tanto totales como ligeros, así, se contabiliza en el año 2005 una IMD de 17.126 vehículos de los que el 88,5% son ligeros y casi el 11% pesados.

Con respecto a su evolución histórica, en 1994 se registraba una IMD de 8.670 habiéndose registrado, por tanto, un crecimiento anual acumulado desde esa fecha, del entorno al 6,4%. El crecimiento en el último año ha sido muy superior, así en el 2004 se contabilizaron un total de 15.821 vehículos lo que supone un crecimiento anual acumulado de un 8,2%.

Por último, en la N-340 se han contabilizado, durante el año 2005 una IMD registrada en una estación de aforo de carácter nacional, algo menor que las anteriores y que se encuentra en el entorno a los 14.000 vehículos de los que casi el 84% serán ligeros y casi el 15% pesados.

En este sentido, habría que resaltar que, si bien la IMD total registrada en esta estación de aforo es menor que las registradas en las anteriores que tienen un carácter provincial y secundario, la IMD de vehículos pesados es bastante superior.

Con respecto a la evolución de la IMD en ésta estación de aforo, se ha registrado un crecimiento menor que en las anteriores, así en 1994 se contabilizaba una IMD del entorno a los 9.145 vehículos, lo que ha supuesto un crecimiento anual acumulado de un 4%. En la evolución del último año se ha registrado un ligero decrecimiento ya que en el año 2004 se registraba una IMD mayor y del entorno a los 14.084 vehículos y por tanto el crecimiento anual acumulado está en el entorno al -0,3%.

Seguidamente se muestran los planos de Intensidades Medias Diarias en las principales vías del entorno a Motril tanto para vehículos ligeros como para pesados.

Así, en relación a los vehículos ligeros podemos observar como se registran valores superiores de intensidades vehiculares en las cercanías a la localidad, en este sentido entre Motril y Salobreña la IMD registrada se encuentra entre 20.000 y 50.000 vehículos, mientras que si nos vamos alejando de éstas localidades las IMD disminuyen y se sitúan entre los 15.000 y los 20.000 vehículos.

Gráfico 17 IMD del Entorno.



Gráfico 18 IMD de Pesados del Entorno.



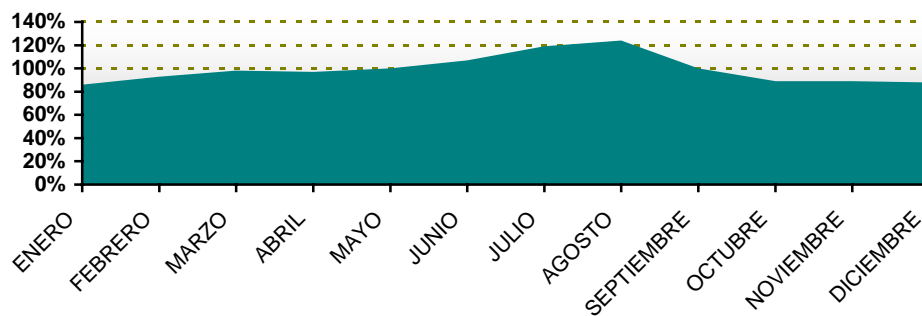
Con respecto a la circulación de vehículos pesados en los viarios interurbanos y de las inmediaciones de Motril, hay que resaltar el alto número de ellos localizados en la zona Este que se encuentra entre los 2.000 y los 5.000 vehículos registrados, mientras que la zona Norte y Oeste la IMD de pesados se encuentra entre los 1.000 y los 2.000 vehículos. Por otra parte, la zona Sur y portuaria de la localidad de Motril, arroja tasas de IMD de pesados de entre 500 y 800 vehículos.

La estacionalidad registrada en los tráficos del entorno de Motril se puede observar con varios indicadores:

- Estacionalidad anual, o la producida a lo largo de los meses del año
- Estacionalidad diaria, o la producida a lo largo de los días de una semana.
- Estacionalidad horaria, o la producida a lo largo de las 24 horas del día.

En cuanto a la estacionalidad anual, se puede observar y significar como hay un incremento de las circulaciones vehiculares en los meses de verano, así, con respecto a la IMD anual, entre Junio y Septiembre la IMD se encuentra por encima del 100% mientras que en el resto del año la intensidad mensual de tráfico se encuentra por debajo (en el entorno al 90%) de la IMD total.

Gráfico 19 Estacionalidad Anual.



Sobre la estacionalidad diaria, esto es, la producida entre los diferentes días de la semana, se puede resaltar un ligero incremento en las intensidades de circulación vehicular en viernes y sábado relacionada con los desplazamientos propios del fin de semana.

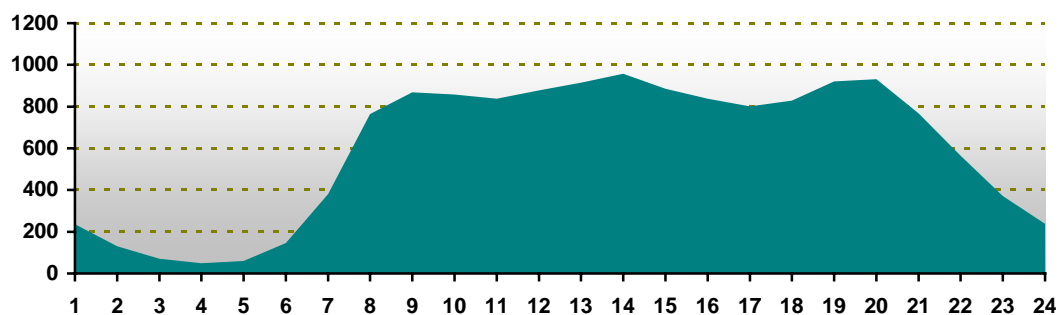
DÍA DE LA SEMANA	Intensidad Diaria Media			Intensidad Diaria Máxima			Intensidad Diaria Mínima		
	Total	Ligeros	Pesados	Total	Ligeros	Pesados	Total	Ligeros	Pesados
Lunes	14.323	11.955	2.368	18.591	16.358	2.233	9.895	8.908	987
Martes	13.949	11.414	2.535	17.954	15.907	2.047	9.511	8.516	995
Miércoles	14.054	11.559	2.495	17.700	15.507	2.193	8.841	8.108	733
Jueves	14.131	11.667	2.464	18.011	15.744	2.267	8.036	7.457	579
Viernes	15.786	13.221	2.565	18.805	16.546	2.259	12.975	10.627	2.345
Sábado	13.307	11.759	1.548	18.516	17.162	1.354	8.180	7.891	289
Domingo	12.199	11.556	643	17.555	16.761	794	8.374	8.116	258
Todos	14.047	11.792	2.087	18.805	16.546	2.259	8.036	7.457	579

En cuanto a la estacionalidad horaria si se pueden detectar claras oscilaciones que denotan visiblemente las horas de puesta en actividad de la localidad, con un inicio

escalonado a partir de las 6 de la mañana aumentando en intensidad hasta las 10 para luego permanecer estable (con ligeros altibajos) hasta aproximadamente las 21 horas que empieza a decrecer.

E-249-0	LIGEROS	PESADOS	TOTAL
TOTAL	11.932	2.349	14.281
%	84%	16%	100%
1	215	23	237
2	116	16	131
3	61	11	71
4	39	9	49
5	42	18	60
6	109	37	146
7	322	58	381
8	649	114	764
9	727	141	868
10	717	142	858
11	686	151	838
12	722	155	877
13	746	169	915
14	791	167	958
15	742	142	885
16	697	141	838
17	644	156	801
18	666	162	828
19	768	152	921
20	805	126	931
21	669	98	768
22	492	72	564
23	321	50	371
24	199	39	238

Gráfico 20 Estacionalidad Horaria.



7.4.6 Aforos realizados en red viaria

Se han realizado aforos de vehículos en determinadas zonas de la localidad escogidas por su importancia a nivel de circulación de vehículos al ser distribuidoras de los tráficos de Motril. Los aforos realizados han sido realizados en día laborable medio y por un período de 12 horas continuadas (de 8:00 a 20:00).

Plano 35 Puntos de Aforo, Toma de Velocidades y Encuestas Pantalla.



El resultado de la expansión de los aforos al total de horas diarias se muestra a continuación:

Punto de Aforo 1: Confluencia entre la Carretera de Almería y la E-15

	Descripción	Ligeros
Movimiento 1	De Almería a Puerto(E-15)	6.396
Movimiento 2	De Puerto a Almería (E-15)	5.694
Movimiento 3	De Puerto (E-15) a Motril (Carretera de Almería)	2.430
Movimiento 4	De Almería (E-15) a Motril (Carretera de Almería)	3.787
Movimiento 5	De Motril (Carretera de Almería) a Puerto (E-15)	1.973
Movimiento 6	De Motril (Carretera de Almería) a Almería (E-15)	2.642
		22.922

Punto de Aforo 2: Confluencia entre la Carretera del Puerto y la Avenida de Julio Moreno

	Descripción	Ligeros
--	-------------	---------

	Descripción	Ligeros
Movimiento 1	De Playa Poniente a Puerto (Avda. Julio Moreno)	1.504
Movimiento 2	De Puerto a Playa Poniente (Avda. Julio Moreno)	1.363
Movimiento 3	De Playa Poniente (Avda. Julio Moreno) a Ctra. Puerto	7.551
Movimiento 4	De Puerto (Avda. Julio Moreno) a Ctra. Puerto	1.472
Movimiento 5	De Ctra. Puerto a Playa Poniente (Avda. Julio Moreno)	7.958
Movimiento 6	De Ctra. Puerto a Puerto (Avda Julio Moreno)	1.738
		21.587

Punto de Aforo 3: Confluencia entre la Avenida de Salobreña, Ronda de Poniente y Carretera de Granada-Málaga

	Descripción	Ligeros
Movimiento 1	Entrada Glorieta. Ronda Poniente	6.175
Movimiento 2	Salida Glorieta. Ronda Poniente	4.477
Movimiento 3	Entrada Glorieta. Avda. de Salobreña	7.649
Movimiento 4	Salida Glorieta. Avda. de Salobreña	7.964
Movimiento 5	Entrada Glorieta. Ctra. Puerto-Playa	4.941
Movimiento 6	Salida Glorieta. Ctra. Puerto-Playa	4.941
Movimiento 7	Entrada Glorieta. Ctra. Granada-Málaga	10.411
Movimiento 8	Salida Glorieta. Ctra. Granada-Málaga	7.036
		53.593

Punto de Aforo 4: Confluencia entre la Avenida de Nuestra Señora de la Cabeza, Avenida de Salobreña, Avenida de Andalucía y Avenida de la Constitución

	Descripción	Ligeros
Movimiento 1	Entrada Glorieta. Narciso Gonzalez Cervera	345
Movimiento 2	Salida Glorieta. Narciso González Cervera	2.237
Movimiento 3	Entrada Glorieta. Avda. Andalucía	15.082
Movimiento 4	Salida Glorieta. Avda. Constitución	10.437
Movimiento 5	Entrada Glorieta. Avda. Nuestra Señora de la Cabeza	5.966
Movimiento 6	Salida Glorieta. Avda. Nuestra Señora de la Cabeza	7.849
Movimiento 7	Entrada Glorieta. Avda. de Salobreña	7.513
Movimiento 8	Salida Glorieta. Avda. de Salobreña	7.453
		56.882

Punto de Aforo 5: Confluencia entre la Calle Cuevas, Calle Puente del Toledano, Camino de las Ventillas y Calle Pablo Picasso.

	Descripción	Ligeros
Movimiento 1	Entrada Glorieta. Santa Ana	3.165
Movimiento 2	Salida Glorieta. Santa Ana	5.718
Movimiento 3	Entrada Glorieta. Camino de las Ventillas y C/ Fabriquilla	6.406
Movimiento 4	Salida Glorieta. Camino de las Ventillas	4.527
Movimiento 5	Entrada Glorieta. Puente de Toledano	8.918
Movimiento 6	Salida Glorieta. Puente de Toledano	8.807
Movimiento 7	Entrada Glorieta. Pablo Picasso	5.985

	Descripción	Ligeros
Movimiento 8	Salida Glorieta. Pablo Picasso	567
Movimiento 9	Entrada Glorieta. Avda. Rodríguez Acosta	7.414
Movimiento 10	Salida Glorieta. Cuevas	12.362
Movimiento 11	Giro Cedas, de Pablo Picasso y Rodríguez Acosta a Cuevas y Santa Ana	2.384
		66.252

Punto de Aforo 6: Confluencia entre las calles Nueva, Cuevas y la Avenida de Rodríguez Acosta

	Descripción	Ligeros
Movimiento 1	Calle Nueva	10.197
Movimiento 2	Calle Cuevas	12.888
Movimiento 3	Avda. Rodríguez Acosta	6.672
		29.757

Punto de Aforo 7: Confluencia entre la Avenida de Enrique Martín Cuevas, C/ Cruces, C/ Rambla de Capuchinos y C/ Nueva

	Descripción	Ligeros
Movimiento 1	Entrada Glorieta. Avda. Enrique Martín Cuevas	5.176
Movimiento 2	Salida Glorieta. Avda. Enrique Martín Cuevas	6.244
Movimiento 3	Entrada Glorieta. Cruces	3.887
Movimiento 4	Salida Glorieta. Cruces	4.311
Movimiento 5	Entrada Glorieta. Rambla Capuchinos y Posta	9.723
Movimiento 6	Salida Glorieta. Nueva	8.730
Movimiento 7	Entrada Glorieta. Justicia	383
Movimiento 8	Salida Glorieta. Fiscal Luis Portero	726
		39.180

Punto de Aforo 8: Confluencia entre la Ronda de Poniente, la de Levante y la Avenida de Enrique Martín Cuevas

	Descripción	Ligeros
Movimiento 1	Entrada Glorieta. Ronda Levante	4.903
Movimiento 2	Salida Glorieta. Ronda Levante	3.465
Movimiento 3	Entrada Glorieta. Avda. Enrique Martín Cuevas	2.596
Movimiento 4	Salida Glorieta. Avda. Enrique Martín Cuevas	3.048
Movimiento 5	Entrada Glorieta. Ronda de Poniente	3.441
Movimiento 6	Salida Glorieta. Ronda de Poniente	4.320
Movimiento 7	Entrada Glorieta. Jorge Luís Borges	30
		21.804

De igual forma, las horas puntas contabilizadas para cada uno de los aforos realizados son las siguientes:

Punto de Aforo 1: Confluencia entre la Carretera de Almería y la E-15

19:00 - 20:00	Descripción	Ligeros
Movimiento 1	De Almería a Puerto(E-15)	510
Movimiento 2	De Puerto a Almería (E-15)	414
Movimiento 3	De Puerto (E-15) a Motril (Carretera de Almería)	162
Movimiento 4	De Almería (E-15) a Motril (Carretera de Almería)	268
Movimiento 5	De Motril (Carretera de Almería) a Puerto (E-15)	119
Movimiento 6	De Motril (Carretera de Almería) a Almería (E-15)	205
		1.678

Punto de Aforo 2: Confluencia entre la Carretera del Puerto y la Avenida de Julio Moreno

13:00-14:00	Descripción	Ligeros
Movimiento 1	De Playa Poniente a Puerto (Avda. Julio Moreno)	84
Movimiento 2	De Puerto a Playa Poniente (Avda. Julio Moreno)	105
Movimiento 3	De Playa Poniente (Avda. Julio Moreno)a Ctra. Puerto	541
Movimiento 4	De Puerto (Avda. Julio Moreno) a Ctra. Puerto	83
Movimiento 5	De Ctra. Puertoa Playa Poniente (Avda. Julio Moreno)	693
Movimiento 6	De Ctra. Puerto a Puerto (Avda Julio Moreno)	150
		1.656

Punto de Aforo 3: Confluencia entre la Avenida de Salobreña, Ronda de Poniente y Carretera de Granada-Málaga

20:00 - 21:00	Descripción	Ligeros
Movimiento 1	Entrada Glorieta. Ronda Poniente	544
Movimiento 2	Salida Glorieta. Ronda Poniente	477
Movimiento 3	Entrada Glorieta. Avda. de Salobreña	487
Movimiento 4	Salida Glorieta. Avda. de Salobreña	629
Movimiento 5	Entrada Glorieta. Ctra. Puerto-Playa	586
Movimiento 6	Salida Glorieta. Ctra. Puerto-Playa	286
Movimiento 7	Entrada Glorieta. Ctra. Granada-Málaga	801
Movimiento 8	Salida Glorieta. Ctra. Granada-Málaga	436
		4.246

Punto de Aforo 4: Confluencia entre la Avenida de Nuestra Señora de la Cabeza, Avenida de Salobreña, Avenida de Andalucía y Avenida de la Constitución

20:00 - 21:00	Descripción	Ligeros
Movimiento 1	Entrada Glorieta. Narciso Gonzalez Cervera	16
Movimiento 2	Salida Glorieta. Narciso González Cervera	153
Movimiento 3	Entrada Glorieta. Avda. Andalucía	1.069
Movimiento 4	Salida Glorieta. Avda. Constitución	859
Movimiento 5	Entrada Glorieta. Avda. Nuestra Señora de la Cabeza	562
Movimiento 6	Salida Glorieta. Avda. Nuestra Señora de la Cabeza	562
Movimiento 7	Entrada Glorieta. Avda. de Salobreña	563
Movimiento 8	Salida Glorieta. Avda. de Salobreña	559
		4.343

Punto de Aforo 5: Confluencia entre la Calle Cuevas, Calle Puente del Toledano, Camino de las Ventillas y Calle Pablo Picasso.

13:00 - 14:00	Descripción	Ligeros
Movimiento 1	Entrada Glorieta. Santa Ana	168
Movimiento 2	Salida Glorieta. Santa Ana	470
Movimiento 3	Entrada Glorieta. Camino de las Ventillas y C/ Fabriquilla	496
Movimiento 4	Salida Glorieta. Camino de las Ventillas	381
Movimiento 5	Entrada Glorieta. Puente de Toledano	616
Movimiento 6	Salida Glorieta. Puente de Toledano	689
Movimiento 7	Entrada Glorieta. Pablo Picasso	496
Movimiento 8	Salida Glorieta. Pablo Picasso	51
Movimiento 9	Entrada Glorieta. Avda. Rodríguez Acosta	515
Movimiento 10	Salida Glorieta. Cuevas	734
Movimiento 11	Giro Cedás, de Pablo Picasso y Rodríguez Acosta a Cuevas y Santa Ana	167
		4.783

Punto de Aforo 6: Confluencia entre las calles Nueva, Cuevas y la Avenida de Rodríguez Acosta

13:00 - 14:00	Descripción	Ligeros
Movimiento 1	Calle Nueva	688
Movimiento 2	Calle Cuevas	968
Movimiento 3	Avda. Rodríguez Acosta	555
		2.211

Punto de Aforo 7: Confluencia entre la Avenida de Enrique Martín Cuevas, C/ Cruces, C/ Rambla de Capuchinos y C/ Nueva

20:00 - 21:00	Descripción	Ligeros
Movimiento 1	Entrada Glorieta. Avda. Enrique Martín Cuevas	393
Movimiento 2	Salida Glorieta. Avda. Enrique Martín Cuevas	396
Movimiento 3	Entrada Glorieta. Cruces	346
Movimiento 4	Salida Glorieta. Cruces	361
Movimiento 5	Entrada Glorieta. Rambla Capuchinos y Posta	632
Movimiento 6	Salida Glorieta. Nueva	775
Movimiento 7	Entrada Glorieta. Justicia	13
Movimiento 8	Salida Glorieta. Fiscal Luis Portero	56
		2.972

Punto de Aforo 8: Confluencia entre la Ronda de Poniente, la de Levante y la Avenida de Enrique Martín Cuevas

12:00 - 13:00	Descripción	Ligeros
Movimiento 1	Entrada Glorieta. Ronda Levante	331

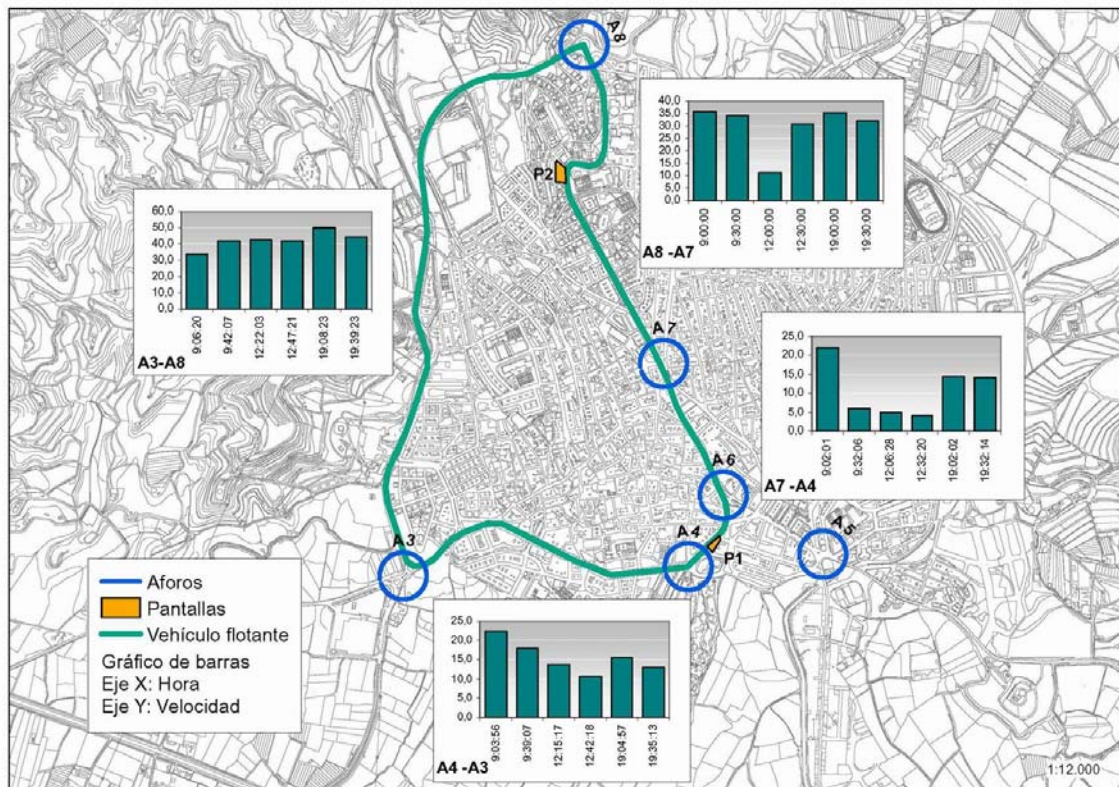
Movimiento 2	Salida Glorieta. Ronda Levante	247
Movimiento 3	Entrada Glorieta. Avda. Enrique Martín Cuevas	208
Movimiento 4	Salida Glorieta. Avda. Enrique Martín Cuevas	259
Movimiento 5	Entrada Glorieta. Ronda de Poniente	264
Movimiento 6	Salida Glorieta. Ronda de Poniente	303
Movimiento 7	Entrada Glorieta. Jorge Luís Borges	0
		1.612

7.4.6.1 Velocidades

Se han tomado tiempos de recorrido en un determinado itinerario para conocer las velocidades medias en los diferentes momentos del día.

Tanto el itinerario realizado como la evolución de las velocidades de recorrido se puede observar en el siguiente plano.

Plano 36 Evolución de la Velocidad de Circulación en el Viario de Motril.



En casi todo el recorrido se puede observar una disminución de la velocidad de paso por cada uno de los tramos en el recorrido realizado en los periodos centrales del mismo, a excepción de la circulación a través de la ronda de poniente que será fluida durante todo el día.

De igual forma, es significativa la disminución de la velocidad de recorrido en el centro de la localidad debido principalmente al incremento del tráfico en ésta zona.

7.4.7 Modelo de Asignación de Tráfico

7.4.7.1 Introducción

El objetivo principal de esta tipología de modelos es el de contar con una herramienta que permita asignar las matrices de movilidad a las redes de transporte privado reproduciendo con suficiente precisión las cargas en los arcos observadas en la situación de referencia para el calibrado. A partir de ese momento, la simulación de escenarios de red y servicio diferentes permite estimar cuál es el comportamiento del sistema.

De esta manera el modelo de tráfico permitirá conocer las intensidades de tráfico en la red viaria urbana y de acceso a Motril y consecuentemente, poder clasificar la infraestructura que se encuentre congestionada o al borde del mismo.

7.4.7.2 Zonificación

Se mantuvo la zonificación empleada en la primera fase de análisis socioeconómico y de desarrollo del trabajo de campo ya descrita en puntos anteriores del presente documento.

7.4.7.3 Construcción de Red

Para la construcción del grafo de la red se partió, fundamentalmente, de la base cartográfica inicial y el zonificación que se propone anteriormente y que permitió construir y comprobar la topología de sus distintos componentes, lo que redujo el número de errores a la hora de codificar las redes en TRANSCAD 4.8.

En concreto, el grafo de la red se construyó a partir de la información contenida en el SIG. Los elementos principales del grafo son los siguientes:

- Centroides: se obtuvieron a partir de la zonificación final de detalle del área de estudio como el centro de gravedad de la población o de la actividad en las zonas especiales (grandes equipamientos dotacionales o comerciales, etc).
- Nodos: los nodos de la red también se obtuvieron directamente del SIG. De esta manera se garantiza la correcta geocodificación en un sistema de coordenadas coherentes. La simplificación en el número de nodos se realizó en el SIG, que permite automatizar esta tarea. Los nodos de la red son todas las intersecciones del viario.