

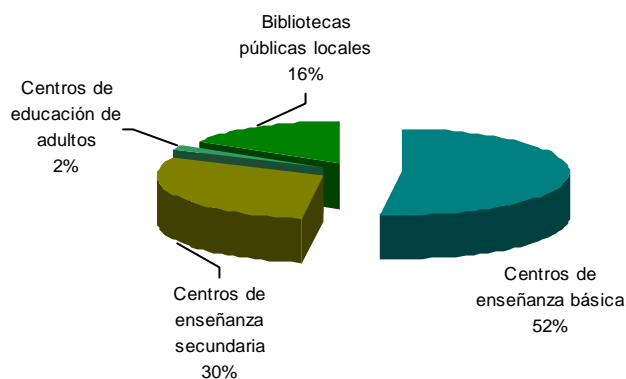
El número de **locales** en el conjunto municipal se localizan en la zona sur del municipio, mientras que la zona noroeste y noreste registran los menores volúmenes. En lo que al centro del municipio se refiere, esto es a la localidad de Motril en concreto tendremos que la gran mayoría de locales se localizan en la parte sur de la ciudad mientras que la parte norte presenta un volumen muy inferior.

En el conjunto municipal de Motril se han contabilizado un total de 44 **centros educativos** con la siguiente clasificación.

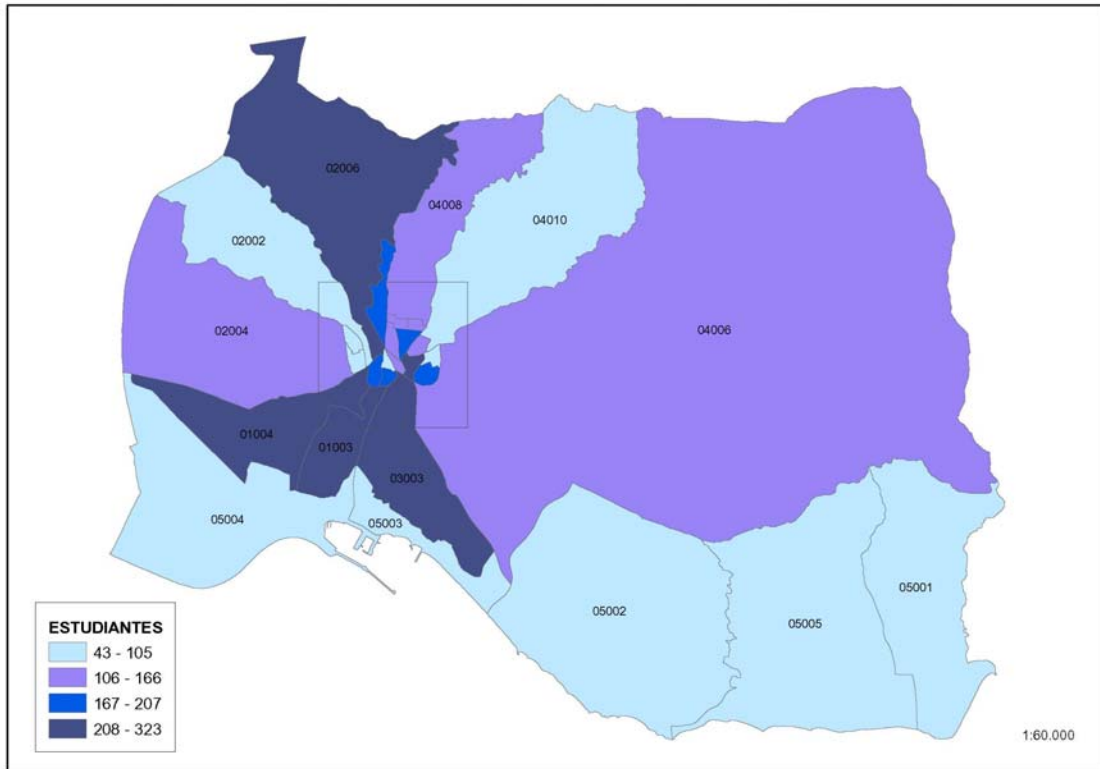
Centros educativos	TOTAL
Centros de enseñanza básica	23
Centros de enseñanza secundaria	13
Centros de educación de adultos	1
Bibliotecas públicas locales	7

El mayor número de centros educativos serán de enseñanza básica con más de la mitad de ellos por los centros de enseñanza secundaria.

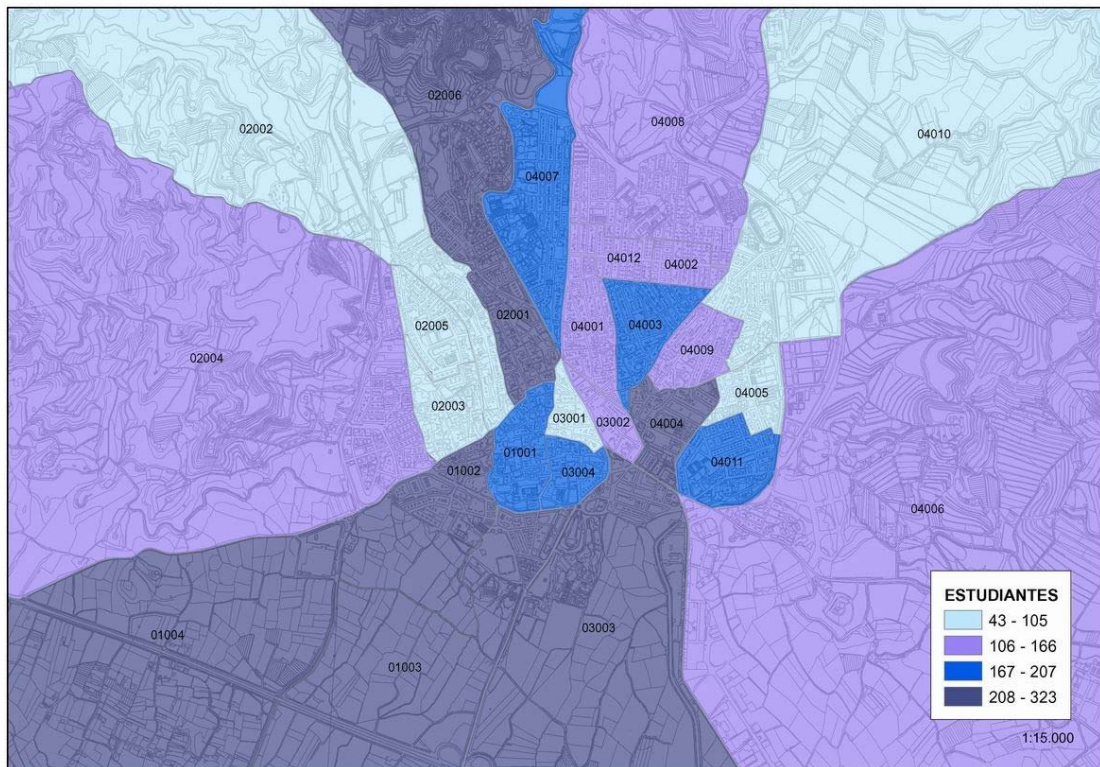
Gráfico 6 Centros Educativos



Plano 15 Estudiantes Municipio

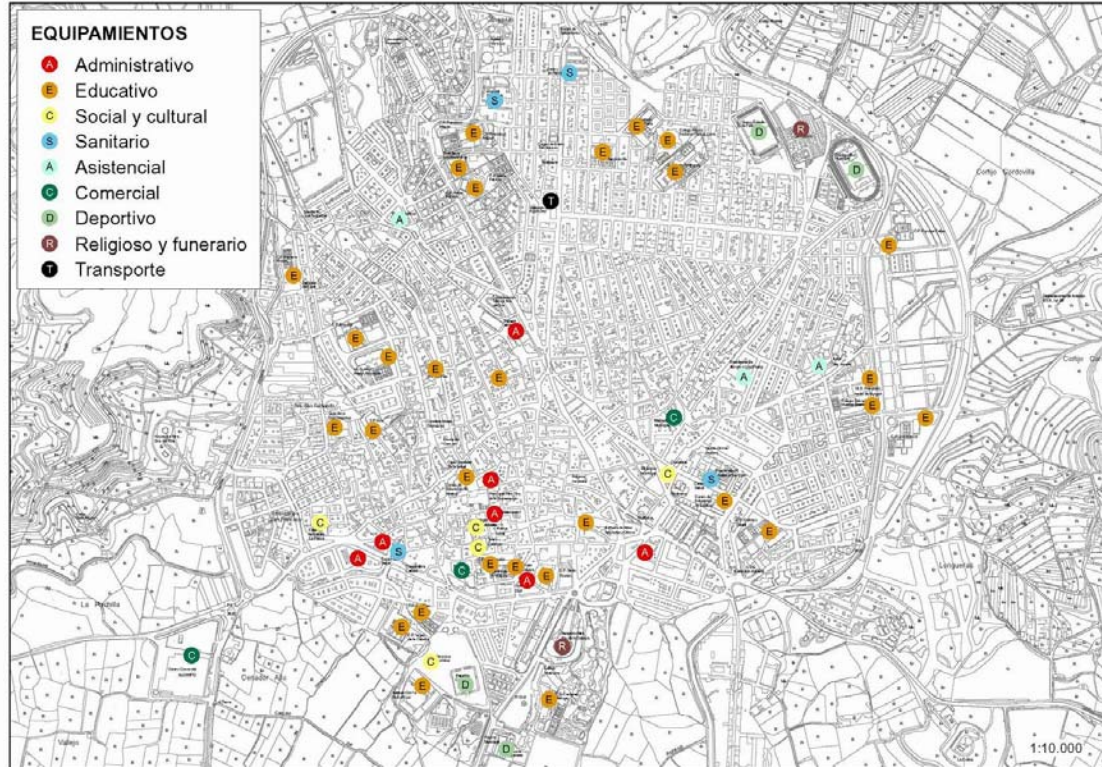


Plano 16 Estudiantes Centro



El mayor número de estudiantes se puede localizar en la zona norte, sur y centro del municipio con rangos entre los 200 y los 325 en función de la zona.

Plano 17 Equipamientos



Como podemos observar, destacan los centros educativos en el conjunto de la ciudad, así casi el 52% de los equipamientos tienen esta dedicación, en segundo lugar podemos encontrar los centros administrativos con un 12,5% del total.

De igual forma, la actividad comercial en la localidad se puede localizar en el centro urbano y en el centro comercial localizado en la zona suroeste.

En lo que a los centros orientados al transporte, se puede observar una única localización en la parte Norte de la ciudad (estación de autobuses).

5.6 Nuevos Desarrollos Urbanísticos

El centro urbano de Motril presenta una estructura de viario radial y divergente hacia la periferia que permite, a modo de tentáculos, la expansión de la ciudad desde comienzos del siglo XX. En la década de los años 60 y 70 se produce un crecimiento del casco urbano hacia el norte, con dos nuevos trazados en sentido este y oeste de la Carretera de Granada, respectivamente. De modo que se dibuja una malla cartesiana y regular al este, entorno a la calle Ancha, y una trama irregular con un estrecho viario al oeste. La edificación de vacíos urbanos y la sustitución de viviendas unifamiliares tradicionales por viviendas plurifamiliares, en el casco antiguo, compactan la trama urbana en los años 70 y 80.

Los planes generales de 1983 y 1990 proponen la apertura de viarios en sentido este y oeste, con el fin de conectar parte de la estructura urbana. Se construye la variante N-340; y se urbanizan la Ronda Oeste, como vía de circunvalación que conecta el norte y el sur, y la Rambla de los Álamos, que amplía el crecimiento de la zona este de la ciudad; unido a un progresivo crecimiento en dirección noreste.

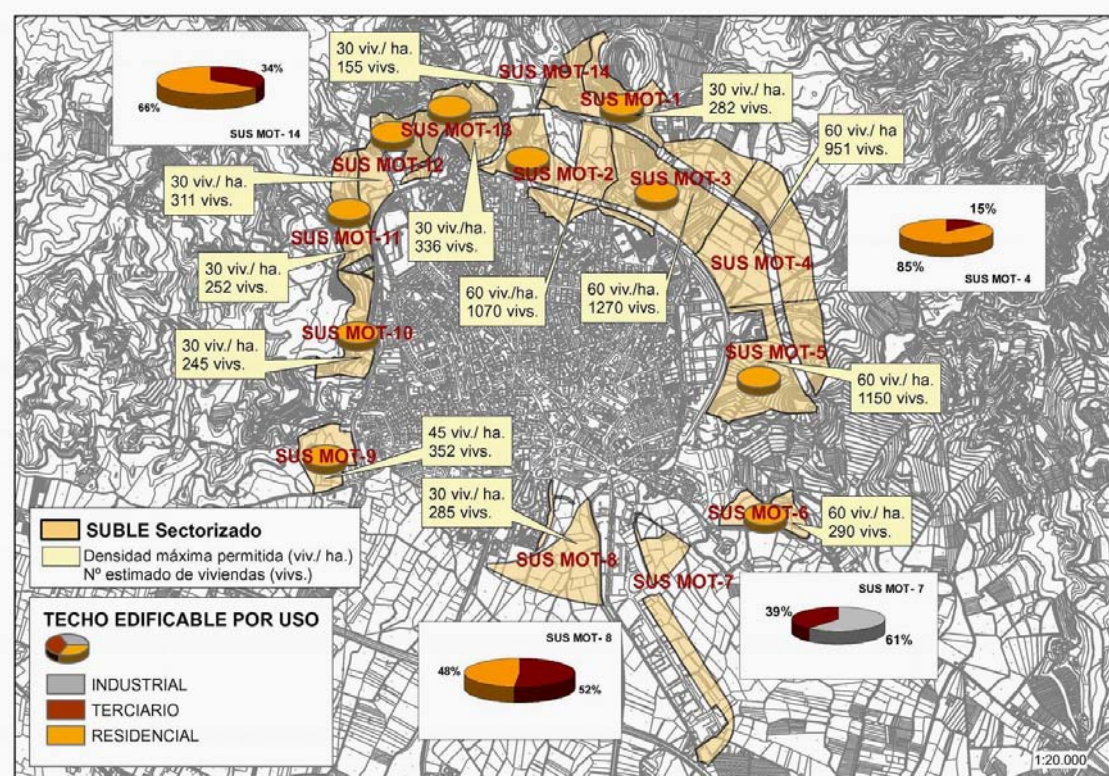
Sector		Techo máx. por uso				Viviendas	
Id	Superficie	Industrial	Terciario	Residencial	Total	Densidad	Número
SUS MOT-1	93.865 m2	-	-	37.077 m2	37.077	30 viv/ha	282 vivs.
SUS MOT-2	222.494 m2	-	-	166.871 m2	166.871	60 viv/ha	1.070 vivs.
SUS MOT-3	273.216 m2	-	-	198.082 m2	198.082	60 viv/ha	1.270 vivs.
SUS MOT-4	282.473 m2	-	25.423 m2	148.298 m2	173.721	60 viv/ha	951 vivs.
SUS MOT-5	247.370 m2	-	-	179.343 m2	179.343	60 viv/ha	1.150 vivs.
SUS MOT-6	65.870 m2	-	-	45.286 m2	45.286	60 viv/ha	290 vivs.
SUS MOT-7	137.924 m2	36.412 m2	23.447 m2	-	59.859	-	-
SUS MOT-8	158.921 m2	-	47.676 m2	44.498 m2	92.174	30 viv/ha	285 vivs.
SUS MOT-9	78.176 m2	-	-	44.951 m2	44.951	45 viv/ha	352 vivs.
SUS MOT-10	84.031 m2	-	-	30.671 m2	30.671	30 viv/ha	245 vivs.
SUS MOT-11	86.325 m2	-	-	31.509 m2	31.509	30 viv/ha	252 vivs.
SUS MOT-12	112.652 m2	-	-	38.865 m2	38.865	30 viv/ha	311 vivs.
SUS MOT-13	121.673 m2	-	-	41.977 m2	41.977	30 viv/ha	336 vivs.
SUS MOT-14	69.193 m2	-	10.033 m2	19.339 m2	29.372	30 viv/ha	155 vivs.
Total	2.034.183	36.412	106.579	1.026.767	1.169.758		6.949

Ante una estructura urbana actual densa y continua, con ausencia de vacíos urbanos que permitan la edificación y agotan la posibilidad de un desarrollo en el interior de la trama, salvo la sustitución de antiguos inmuebles; escasez de espacios libres y zonas verdes, y de vías arteriales que conecten y articulen las distintas zonas de la ciudad, el Plan General de Ordenación Urbana de Motril del

2003 considera necesaria la ampliación hacia el exterior, con el siguiente planeamiento y gestión del Suelo Urbanizable Sectorizado, dividido en 14 sectores.

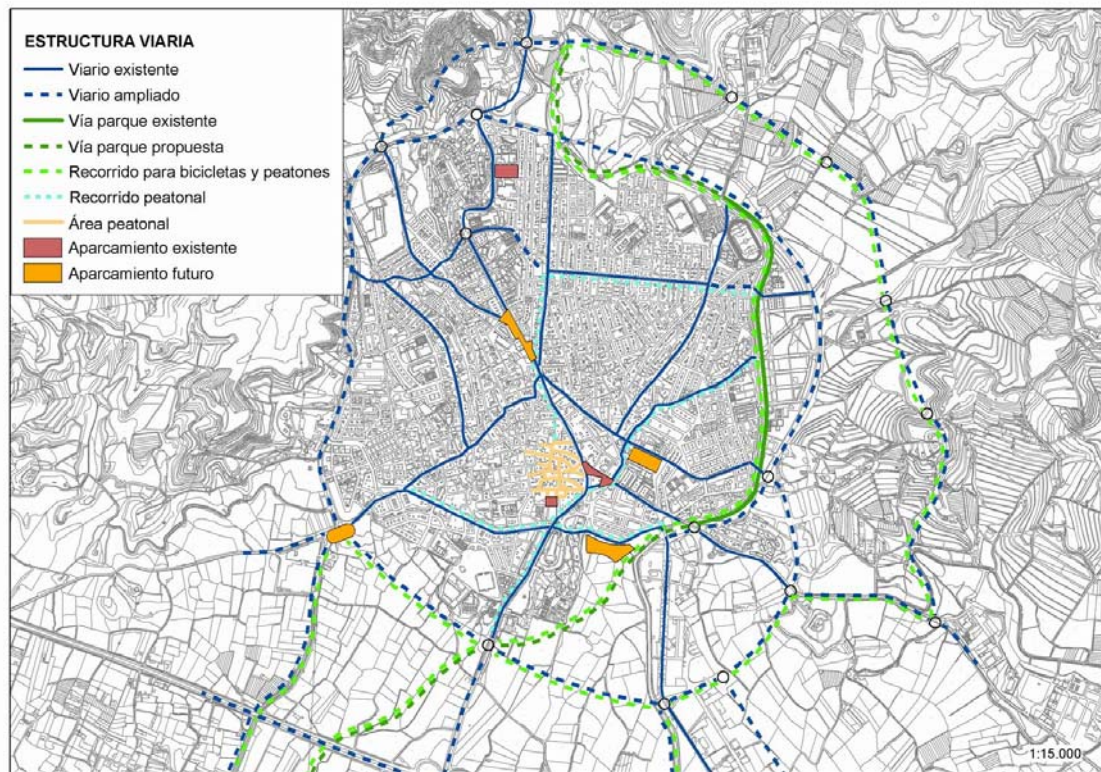
Desde el Sector denominado Suelo Urbanizable Sectorizado MOT-1 situado al norte del núcleo, se divide el Suelo Urbanizable Sectorizado hacia el este, siguiendo una especie de anillo circular entorno al Suelo Urbano Consolidado que cierra con el Sector SUS MOT-14. Se incluye la superficie de cada uno de los sectores, excluida la correspondiente a los sistemas generales de equipamientos, espacios libres y viarios. Así como el techo máximo edificable por uso (industrial, terciario, residencial), siendo mayoritario el uso residencial en todos los sectores, excepto en el sector SUS MOT-7, destinado a uso industrial y terciario. Se distinguen los sectores SUS MOT-4, SUS MOT-8 y SUS MOT-14, cuyo techo máximo edificable total resulta de la suma de los usos residencial y terciario. En los sectores destinados a uso residencial se indican la densidad máxima permitida (viviendas/hectárea) y el número estimado de viviendas, siendo de 1270 viviendas en el SUS MOT-3, acorde a la tendencia de crecimiento histórico en dirección noreste.

Plano 18 Plano del Suelo Urbanizable Sectorizado



La escasez de espacios libres y zonas verdes, y de vías arteriales que permitan por un lado, la descongestión del espacio urbano y por otro, la conexión entre zonas, antes mencionada, da lugar a un esquema de vías comunicación circundante, planteado por el Plan General de Ordenación Urbana. Propone la ampliación de la CN-340, de las rondas interior y exterior, y correspondientes accesos; una vía parque y recorridos que permitan la coexistencia de distintos medios de transporte (peatones, bicicletas y transporte público).

Plano 19 Plano de Nuevos viarios



En fase II de proyecto se hará previsión de tráficos atraídos y generados por cada nueva superficie del PGOU revisando en cada caso las necesidades de transporte público, tráfico y modos no motorizados.

6 LA MOVILIDAD GLOBAL DE MOTRIL

6.1 Caracterización movilidad

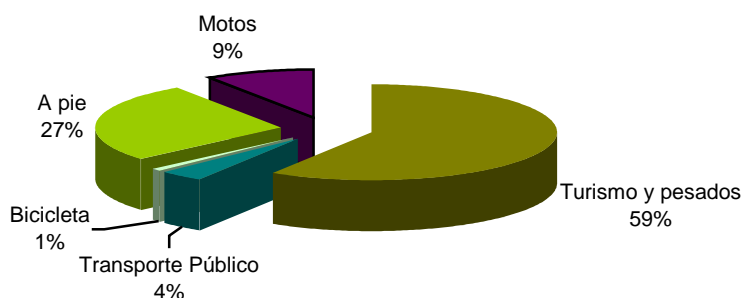
En Motril se realizan en día laborable 7,17 viajes por hogar, por tanto 2,27 viajes por persona, de ellos en modos motorizados se realizarían 5,18 por hogar y 1,63 por persona, representando por tanto el 72,33% del global de la movilidad.

Es muy significativo la tasa reducida de viajes por hogar y persona que se realizan tanto en modos no motorizados (a pie y bicicleta), como en transporte público. En este contexto, no es extraño un reparto modal con una participación del vehículo privado tan elevada, donde más de 2 de cada 3 viajes del total de los desplazamientos se realizan en este modo.

	Ratio viajes/persona	Ratio viajes/hogar	% modal
Vehículo Privado	1,55	4,91	68,47%
Transporte Público	0,08	0,27	3,86%
No Motorizados	0,62	1,98	27,66%
Total	2,27	7,17	100,00%

Por tanto la característica fundamental de la movilidad motrilense en la alta cuota de participación del vehículo privado, el descenso de los viajes peatonales, una pequeña pero significativa tasa de viajes en bicicleta, y una participación muy pequeña del transporte público.

Gráfico 7 Movilidad Global. Reparto Modal

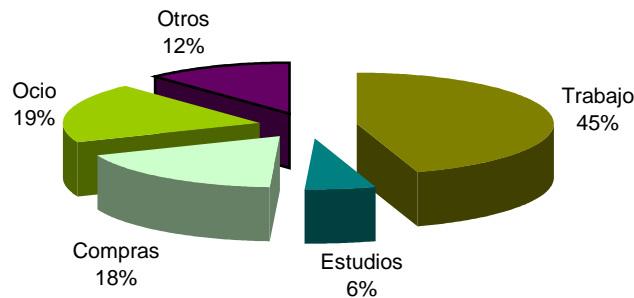


En cuanto a la motivación a viajar, y teniendo en cuenta tan sólo los viajes motorizados, se obtiene que el principal generador/atractor es el motivo trabajo, con casi 1 de cada 2 viajes, tras él compras y ocio, se presentan como el motivo de viaje que produce o genera más viajes, con 1 viaje cada 5 cada uno de ellos. Motivo estudios, con el 6% del total, se sitúa en cuarto lugar, principalmente por ser un motivo altamente productor de viajes peatonales dentro del casco urbano.

Esta tónica en los viajes se produce en prácticamente todas las zonas consideradas, con la excepción de Hospital-Aviación, donde predominan otros motivos a viajar, como consecuencia de la ubicación de un gran centro atractor como el Hospital.

Como era de esperar, el Centro Comercial Abierto, calle Ancha y el barrio de Huerto del Capitán, predominan los desplazamientos con motivo compras y ocio.

Gráfico 8 Motivo de viaje Movilidad Motorizada



6.2 Principales Flujos de Viajes.

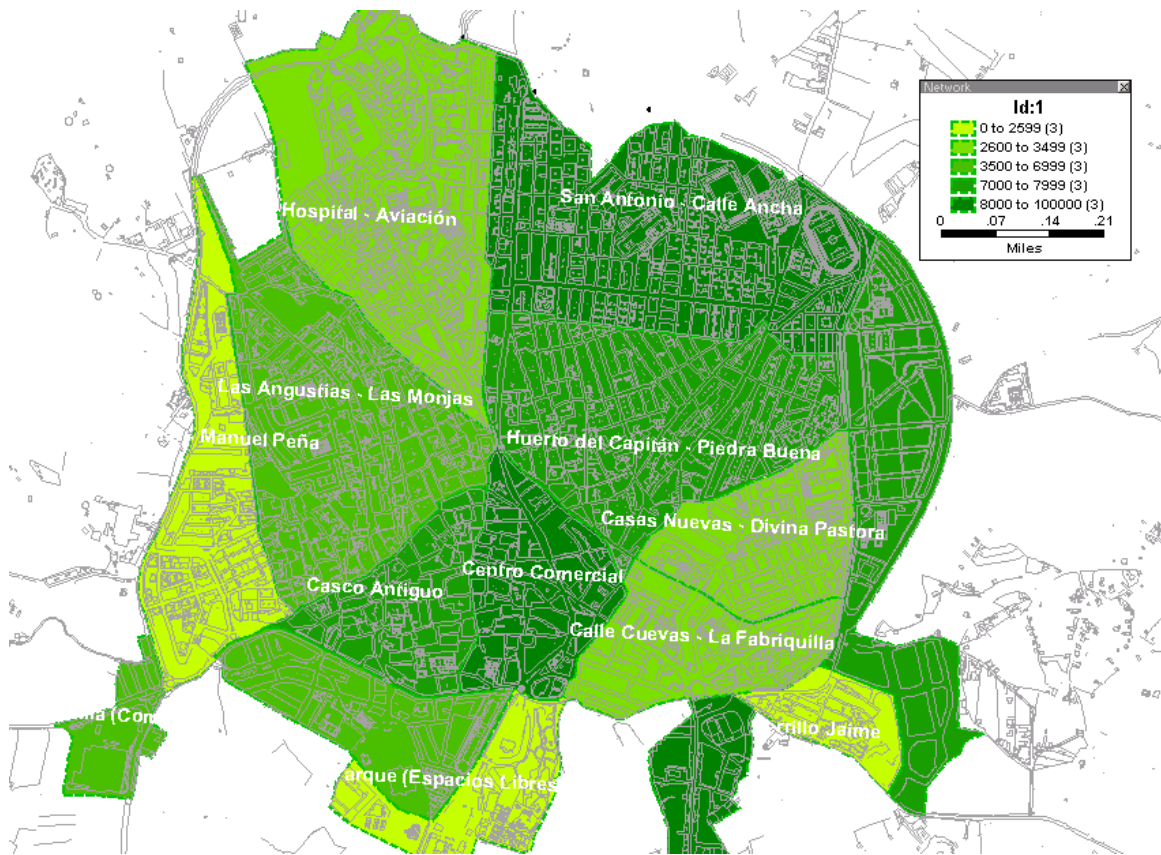
La zona principal de generación y sobre todo atracción de viajes en Motril, según se muestra en el plano número 20, es la denominada Centro Comercial Abierto. Es esta una zona que concentra numerosos viajes cuyo motivo son las compras, el trabajo o el ocio. Serán por tanto unos viajes doblemente conflictivos, por un lado por la estrechez y sinuosidad del viario, poco apto para viajes en vehículo privado, y de otro lado, por la problemática que surge de ellos y de las intenciones de estacionamiento.

Otra zona altamente generadora de viajes es la denominada San Antonio y Calle Ancha, la mayor parte de ellos motivados por gestiones y trabajo, y muchos de ellos con destino el centro.

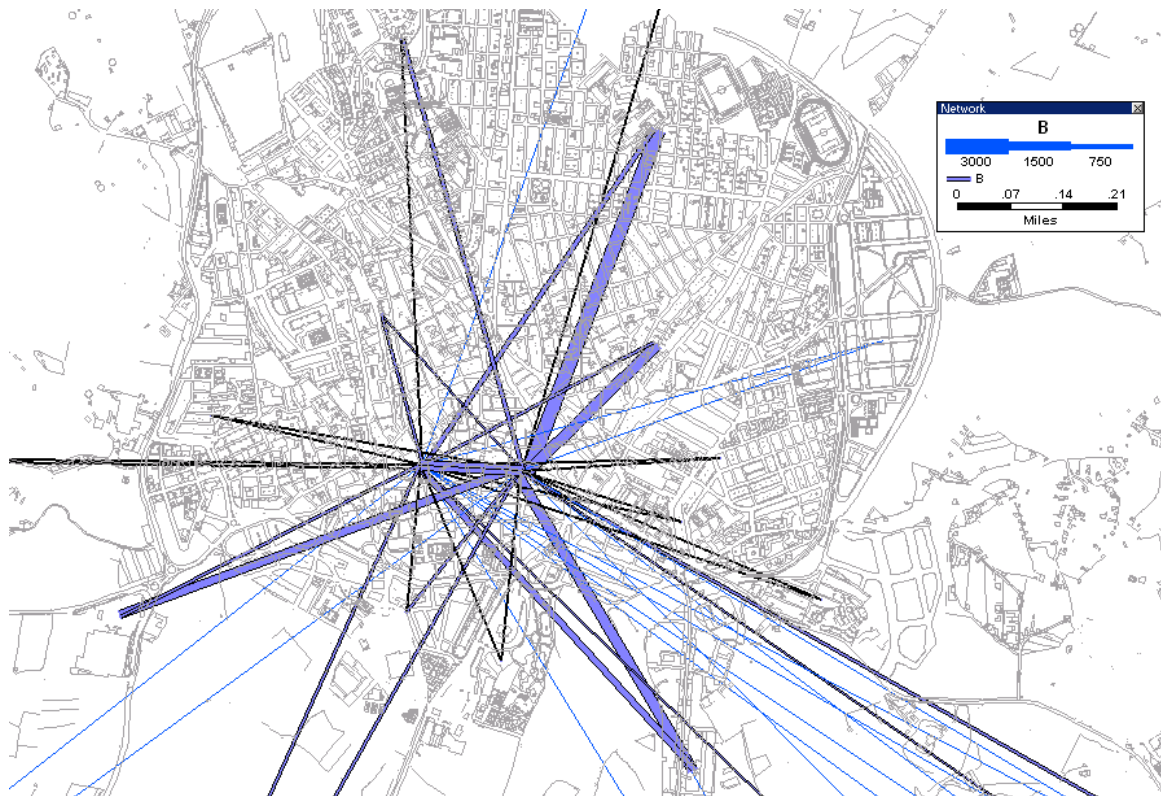
En estas zonas, y debido a su extensión, también se producen un buen número de viajes internos, que incluso para recorridos andando de menos de 5', se utiliza el vehículo privado.

Otras zonas altamente generadoras o atractoras de viajes son la Puchilla, altamente influenciada por las superficies comerciales allí instaladas, Casco antiguo, Polígono y Huerto del Capitán.

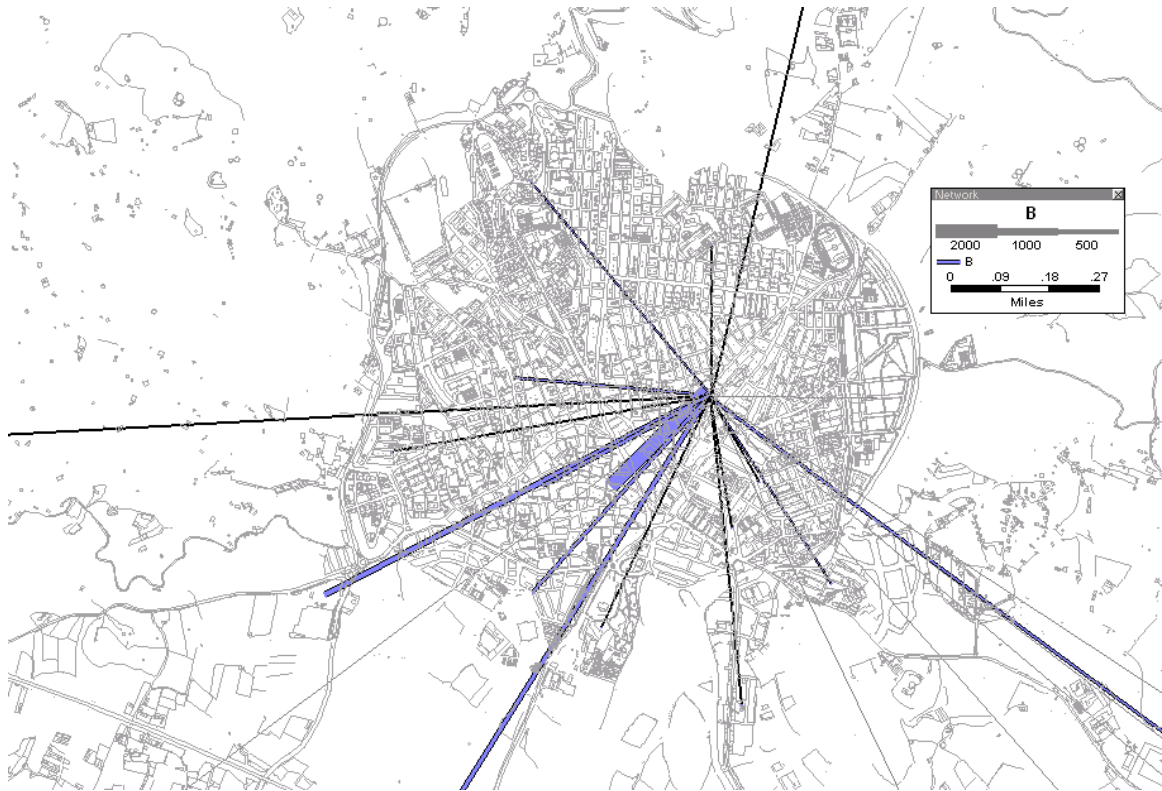
Plano 20 G/A viajes por zona homogénea



Plano 21 Líneas de deseo Centro histórico y centro comercial abierto



Plano 22 Líneas de deseo Huerto del capitán-Piedrabuena



Plano 23 Líneas de deseo Ancha-San Antonio

