

CAPITULO 5

La red viaria

La red viaria es el sistema urbano de mayor influencia a la hora de establecer el modelo de movilidad y accesibilidad actual en el conjunto de la Ciudad Autónoma de Melilla.

Las funciones de la red viaria son las siguientes:

- **La red viaria como soporte para los desplazamientos.** Canalizando el tráfico rodado y el tránsito peatonal.
- **Como contenedor de actividades a lo largo de sus márgenes.**
- **Como espacio para el encuentro, los paseos y funciones estanciales.**
- **Como soporte para la contemplación de la Ciudad,** especialmente en áreas patrimoniales e históricas.

La morfología de la red, responde a un modelo radial desde los barrios periféricos, hasta los barrios centrales, una primera aproximación general al patrón de la malla viaria es sería la siguiente:

A. Cuatro grandes radios

(Juan Carlos I, Ctra. de Hidum, Ctra. de Farhana, General Astilleros)

B. Un primer nivel de viario perimetral, distribuidor urbano

(Alfonso XIII)

C. Un segundo nivel de viario perimetral

(Circunvalación)

D. Varios viarios transversales

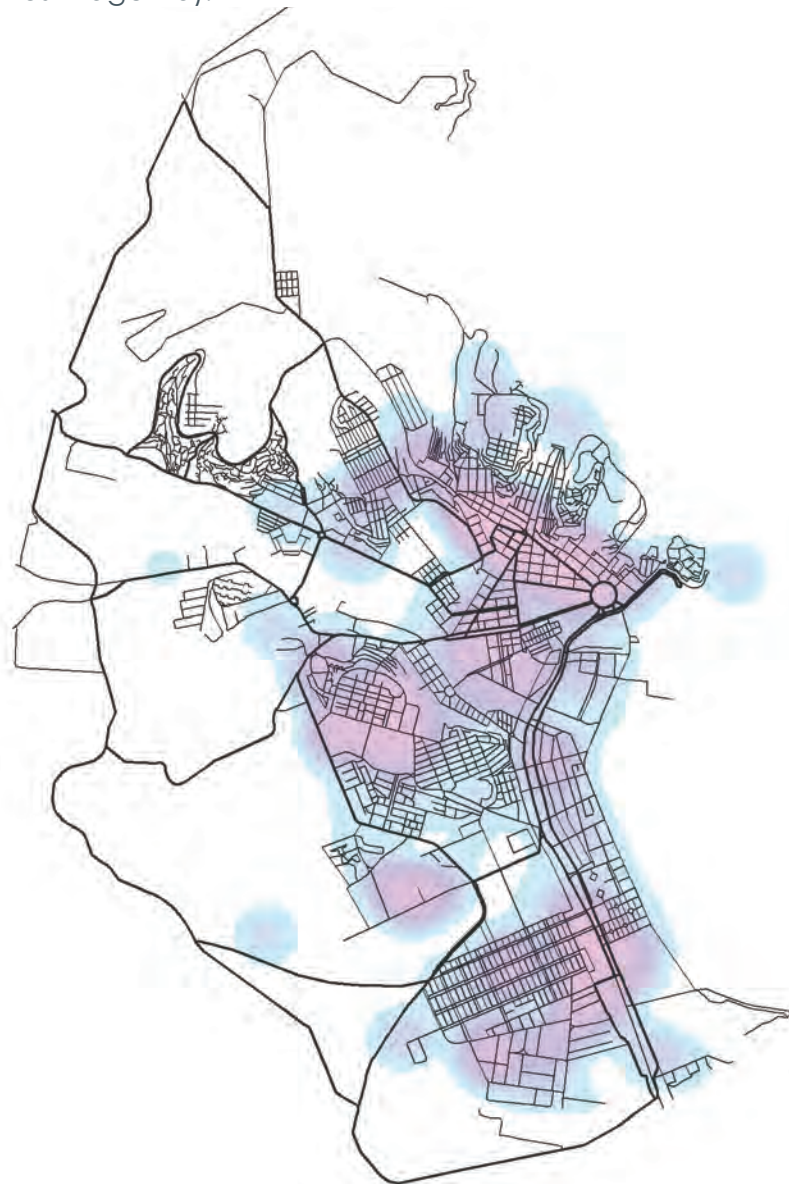


1. LA RED VIARIA Y SUS RELACIONES CON LA DEMANDA

La red viaria es el soporte de las relaciones de movilidad en la Ciudad. Establecer distintas tipologías de red, en función de los motivos de los viajes, relaciona directamente la estructura física del viario con la carga y el tipo de viaje que soportan, con el uso que tienen los edificios colindantes, y con los perfiles de usuarios que utilizan el viario en función de los motivos del viaje, también la clasificación funcional de la red aporta información sobre el tiempo y la forma de uso de la red; en horas punta, distribuida en el día...

A. La red laboral:

La movilidad laboral se extiende por toda la red viaria, especialmente en aquellas áreas con mayor centralidad y en polígonos industriales, (en la imagen adjunta áreas con tonos magenta).



El 78% de los desplazamientos al trabajo se realizan en vehículos motorizados privados, el 10% de ellos como pasajero, por lo que el volumen de vehículos motorizados privados que circulan por Melilla por motivo laboral asciende a 24.551 vehículos.

Atendiendo al reparto modal destaca la poca relevancia de los movimientos peatonales ciclistas en el volumen total de relaciones laborales, con una cuota del 19,3%, de los cuales el 0,8% eran ciclistas. El 2,7% de los desplazamientos laborales se realizaron en transporte público.

Los desplazamientos laborales tienen la característica de ser periódicos y pendulares, es decir se trata de desplazamientos que tienen lugar generalmente todos los días, a la misma hora y con el mismo trayecto de ida y vuelta.

Además, el 69,1% tienen una duración inferior a 15 minutos. Y la franja horaria con mayor desplazamientos laborales es la mañana, con una cuota de reparto del 60,7% de los desplazamientos laborales antes de las 9:00 de la mañana.

B. La red educativa:

Las relaciones educativas con una cuota de participación del 21% sobre la movilidad total son el segundo motivo que genera movilidad en la Ciudad Autónoma. La complejidad del análisis realizado está en la diferenciación de tres tipos de viajes por motivos de estudios:

- El que realizan los niños de entre 0 y 14 años edades en las que los estudiantes no tienen independencia, es decir son acompañados por adultos o bien se desplazan en Transporte Escolar.
- El realizado por niños y jóvenes de entre 14 y 16 años (educación secundaria, bachillerato, módulos profesionales), donde los alumnos tienen o empiezan a tener cierto grado de independencia en sus viajes.
- Los viajes realizados por mayores de 16 años donde el grado de independencia es total. Y que abarca los niveles de bachillerato, módulos profesionales y estudios universitarios.

El reparto modal de las relaciones educativas es favorable a los desplazamientos peatonales con una cuota del 63,1%. La participación de los modos motorizados privados es del 32,8% y de los modos públicos un 4,1%.

Teniendo en cuenta que el 55,3% de los desplazamientos por motivo estudios se realizan como pasajero en medios privados motorizados. Los vehículos privados que circulan directamente por este motivo son **3.765 vehículos y 2.576** los que van acompañando a niños.

En cuanto al carácter temporal de los desplazamientos por motivo estudios. El 50% tienen una duración inferior a 15 minutos. La franja horaria con mayor desplazamientos educativos es la mañana, con una cuota de reparto del 68,5% antes de las 9:00 de la mañana.

La red educativa tiene un patrón de malla homogéneo y continuo, en forma de retícula cerrada. Para la diferenciación con el resto de red viaria, se ha considerado la red anexa a los centros educativos y los principales ejes de comunicación entre sí.

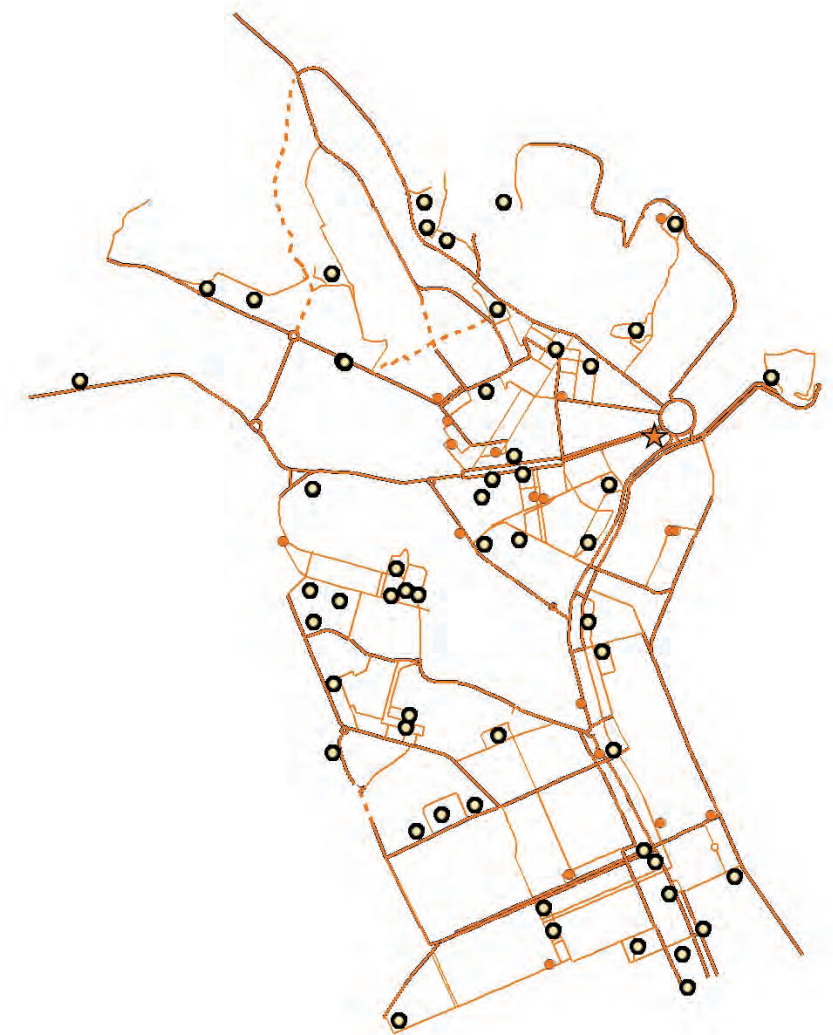


Imagen de la red educativa de Melilla

C. La red viaria de compras, gestión, restauración y otros.

Atendiendo al reparto modal destacan los desplazamientos peatonales con una cuota del 51,3%. Pero también el elevado reparto de los modos motorizados privados con el 45,1%. Tan solo el 3,6% de los desplazamientos se realizan en modos públicos.

Teniendo en cuenta que el 10,33% de los desplazamientos pertenecen a una cadena de viajes por distintos motivos (por ejemplo (trabajo - **compras** - vuelta a la vivienda) y que como cuota de participación de los pasajeros en modos motorizados privados para otros motivos se ha establecido la media proporcional entre el laboral y estudios, el 33%. Por otros motivos circulan 16.924 vehículos.

El 59,6% de los desplazamientos por otros motivos tienen una duración inferior a 15 minutos. La franja horaria con mayor desplazamientos esta mas repartida que los viajes laborales y pos estudios, el 86% de los desplazamientos se realizan de 9:00 a 21:00 horas.

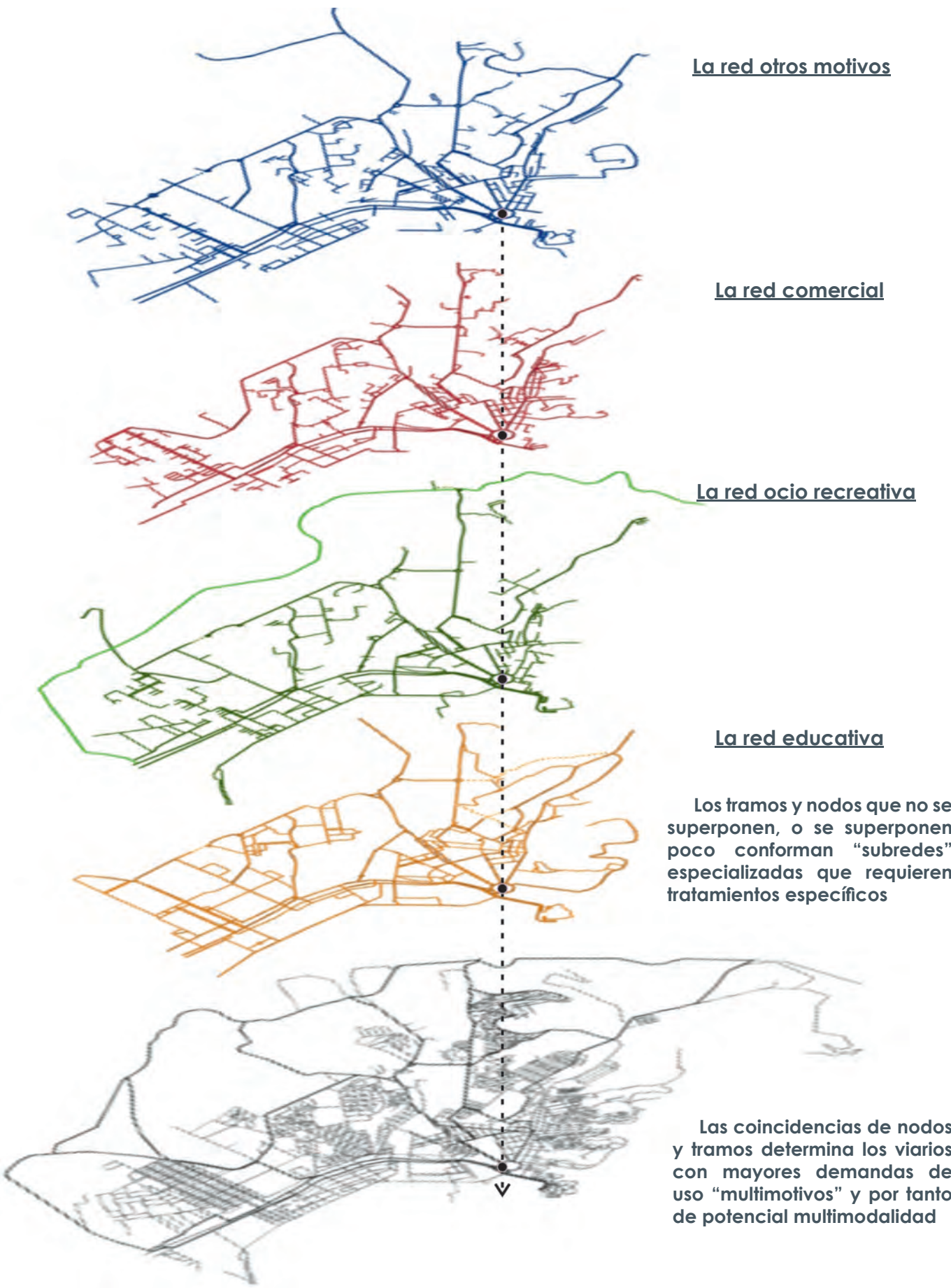
MOTIVOS	REPARTO			DESPLAZAMIENTOS			TOTAL
	A PIE O BICICLETA	COCHE O MOTO	MODOS PÚBLICOS	A PIE O BICICLETA	COCHE O MOTO	MODOS PÚBLICOS	
TRABAJO	19,3%	78,0%	2,7%	6.796	27.381	948	35.126
ESTUDIOS	63,1%	32,8%	4,1%	16.197	8.425	1.053	25.675
OTROS	51,3%	45,1%	3,6%	32.093	28.170	2.250	62.513
VUELTA	38,7%	56,6%	4,7%	38.774	56.736	4.710	100.220
TOTALES	42%	54%	4%	93.860	120.712	8.962	223.534



La superposición de las redes forma áreas urbanas que atraen desplazamientos por distintos motivos, de esta forma la ciudad se compone de distintos elementos urbanos de menor o mayor centralidad.

Estos elementos urbanos en algunos casos forman grandes áreas de centralidad de carácter urbano o barrial. Son focos estratégicos donde confluyen todo tipo de actividades compras, ocio, gestión, etc.

En otros casos se trata de pequeñas centralidades de barrio localizadas en una o varias calles, que prestan servicios básicos a la población del barrio al que pertenecen.



Los tramos y nodos que no se superponen, o se superponen poco conforman "subredes" especializadas que requieren tratamientos específicos

Las coincidencias de nodos y tramos determina los viarios con mayores demandas de uso "multimotivos" y por tanto de potencial multimodalidad

A. Se han localizado dos áreas de centralidad urbana:

La primera situada en el entorno del eje Avenida Juan Carlos I - Calle García Cabrelles, es el área comercial más importante y significativa de la ciudad.

En esta área funcional coinciden todo tipo de establecimientos tradicionales tipo alimentación, bares, cafeterías, quioscos... y los más modernos destinados a la venta general de una variada gama de productos, tales como ropa-textiles, regalos, servicios de telefonía, decoración y muebles.

Se trata de una superficie irregular de 300.000 m², que puede enmarcarse en un rectángulo de 1000 m x 500 m. En ella confluyen varias Unidades

Administrativas de la Ciudad Autónoma como son los barrios de Monte María Cristina, General Gómez Jordana, del Carmen y Héroes de España.

Dentro de esta pieza urbana se encuentran:

- 518 establecimientos comerciales entre los que destaca el Mercado Central situado frente a la Plaza de Ramón y Cajal.
- 122 centros de gestión, administración, estética, asesorías... Entre los que destacan importantes administraciones de la Ciudad como: el Palacio de la Asamblea y las Consejerías de Educación, Fomento y Empleo.
- 85 negocios dedicados a la hostelería y restauración, entre bares, cafeterías, restaurantes, heladerías...

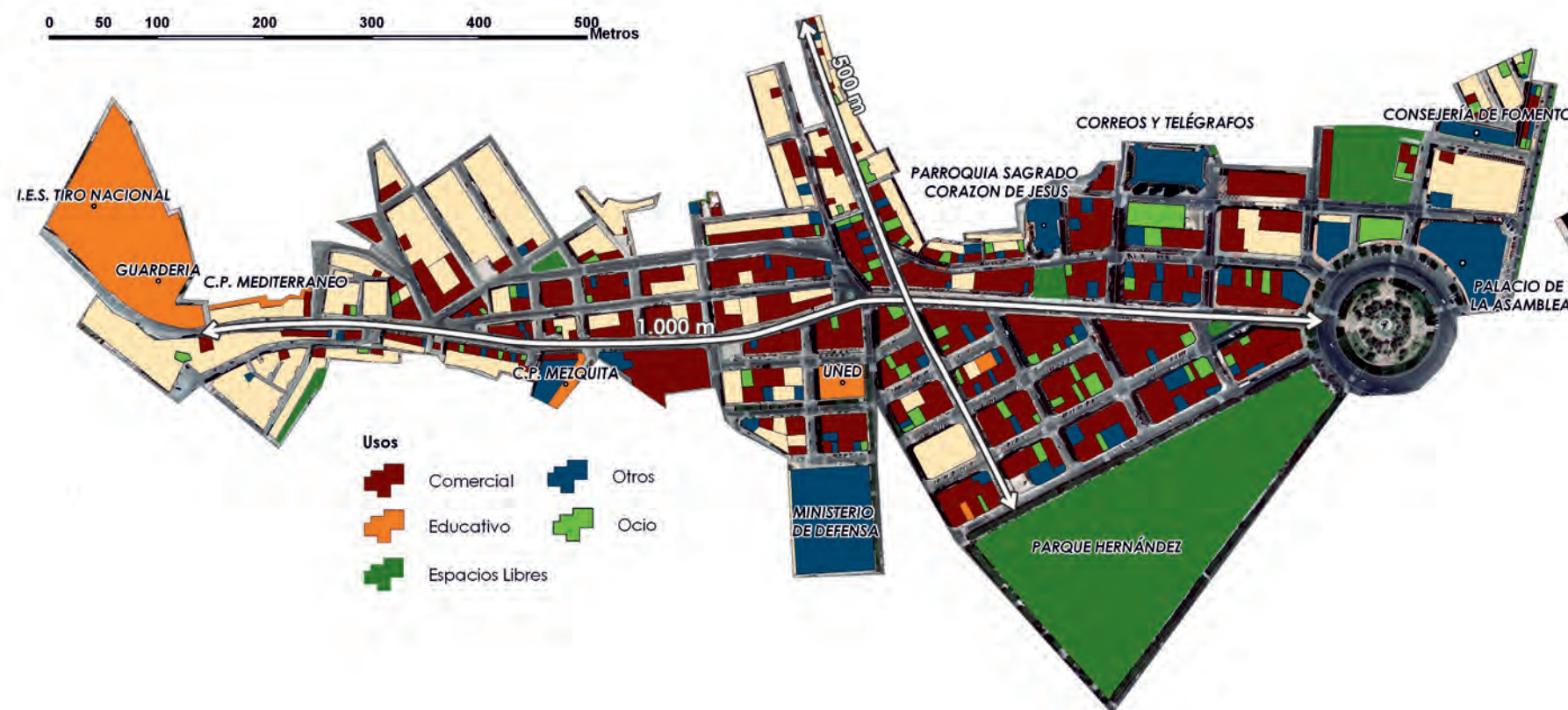


El segundo área de centralidad urbana es la formada por el entorno la Avenida Duquesa de la Victoria.

De menor centralidad que la anterior, formalmente se trata de una superficie irregular de 240.000 m², que puede enmarcarse en un cuadrado de 750 m de lado. En ella confluyen varias Unidades Administrativas de la Ciudad Autónoma como son los barrios de Príncipe de Asturias, General Gómez Jordana, y Concepción Arenal.

Dentro de esta pieza urbana encontramos:

- 103 establecimientos comerciales entre los que destaca el Mercado del Buen Acuerdo situado frente a la Plaza de Ramón y Cajal.
- 78 centros de gestión, administración, estética, asesorías... Entre los que destacan importantes administraciones las Consejerías de Educación, Economía y Hacienda y Servicios Sociales, además del Imerso.
- 30 negocios dedicados a la hostelería y restauración, entre bares, cafeterías, restaurantes, hamburgueserías...
- La plaza de toros, un importante nodo de actividades relacionado con el espectáculo y la cultura.



B. Dos áreas de centralidad barrial:

Estas zonas de concentración comercial y profesional se caracterizan por tener menor presencia de centros atractores de viajes,

- Barrio industrial.
- Barrio del Real.

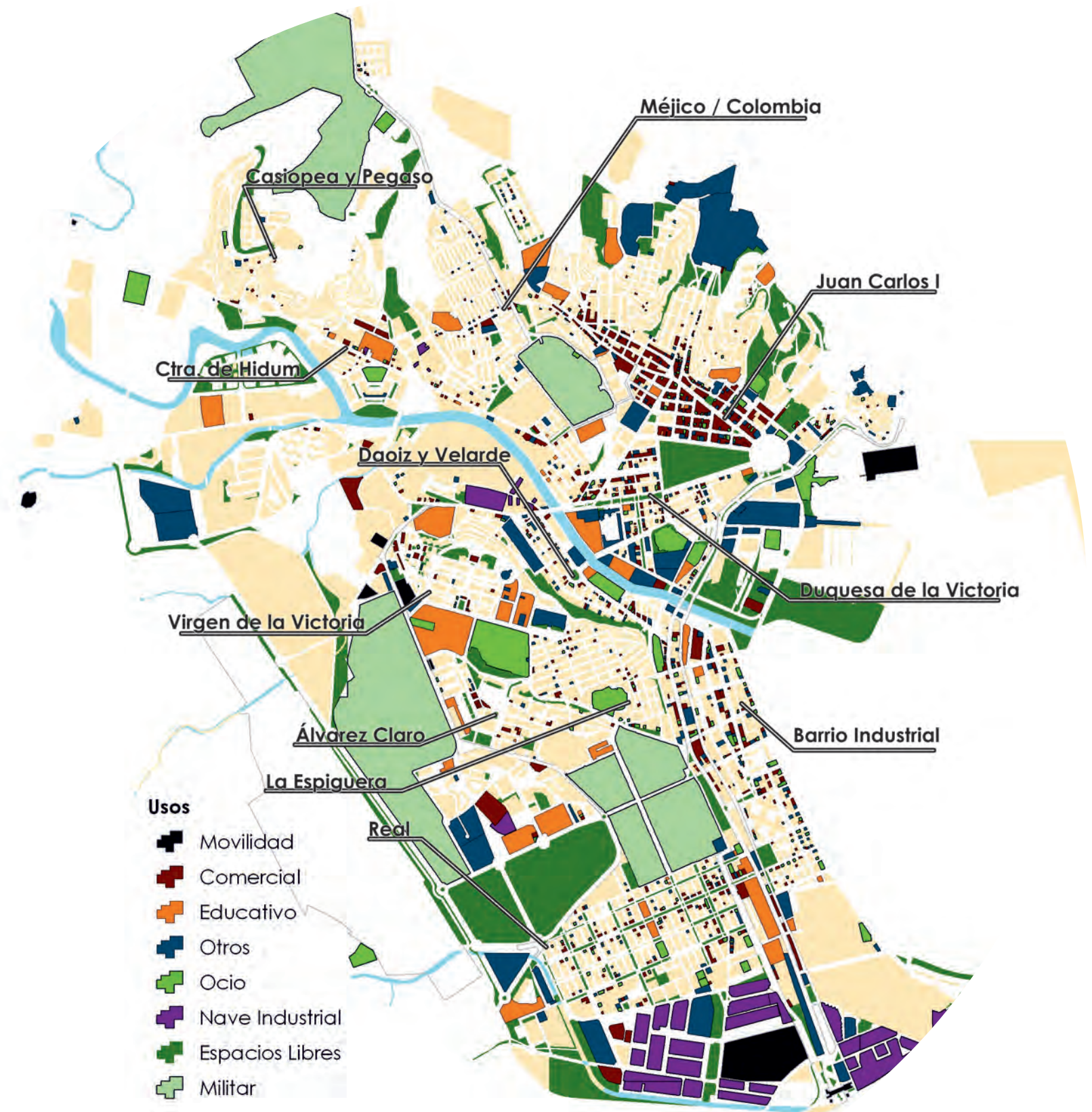
C. Pequeñas centralidades de barrio:

- Carretera de Hidum,
- Calle Casiopea y Pegaso,
- Calle Méjico / Colombia,
- La Espiguera
- Álvarez Claro
- Virgen de la Victoria
- Plaza Daoiz y Velarde

La inexistencia de un circuito de calles peatonales en estas áreas de centralidad, provoca una excesiva mezcla de usos de circulación “no regulados”. Parece acuciante la necesidad de crear espacios urbanos estanciales donde los ciudadanos de Melilla y sus visitantes, puedan desplazarse y hacer sus compras libremente sin la molestia de vehículos motorizados.

Estas áreas se caracterizan en la Ciudad Autónoma, por la ausencia de una jerarquía viaria que defina la ordenación de los sistemas de transporte y la inexistencia de una segunda categoría dentro del viario comercial como son las denominadas **calles en coexistencia**, vocacionales en los centros urbanos y patrimoniales.

Se trata de calles donde debería existir una indiscutible prioridad peatonal, aunque se permita la circulación de tráfico motorizado, en función de sus dimensiones y se permitan las situaciones de carga o descarga. La ubicación de estacionamientos regulados y su gestión o en mayor medida permitir sólo la circulación a residentes en esta serie de calles en coexistencia favorecería el desarrollo comercial de la zona, actualmente la eficiencia de estas medidas disuasorias está comprobada en otros centros urbanos como los de Málaga o Granada.



2. INVENTARIO DEL VIARIO PRINCIPAL

Características Físicas y Funcionales del viario:

Reconocimiento general del terreno en el que se obtendrán aspectos relacionados con la funcionalidad y la morfología de las calles principales de la ciudad.

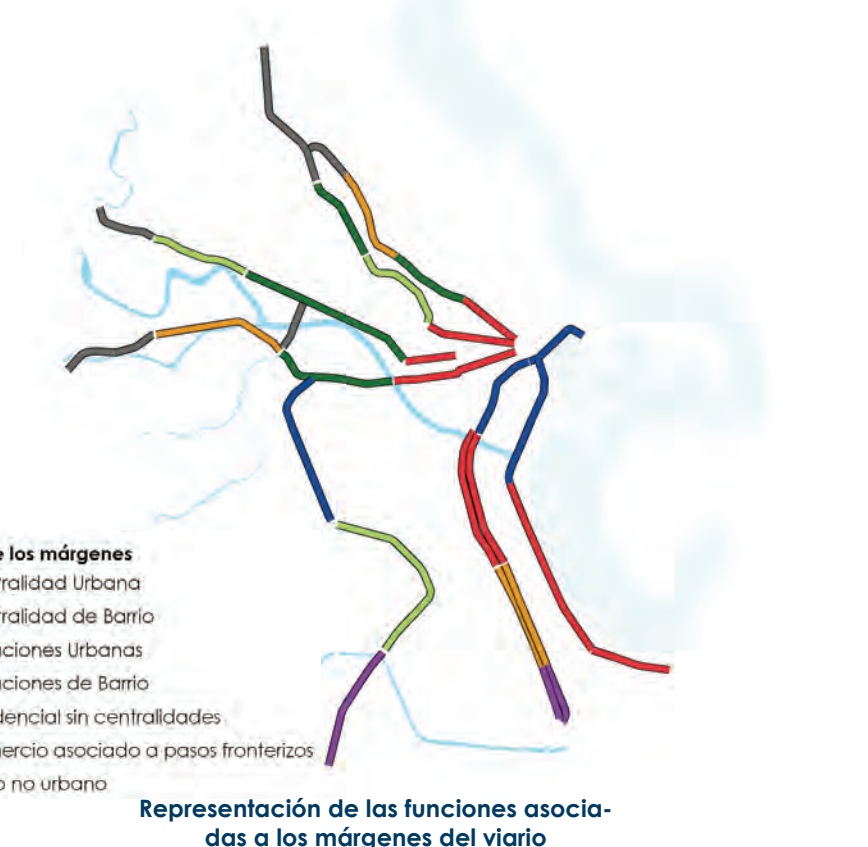
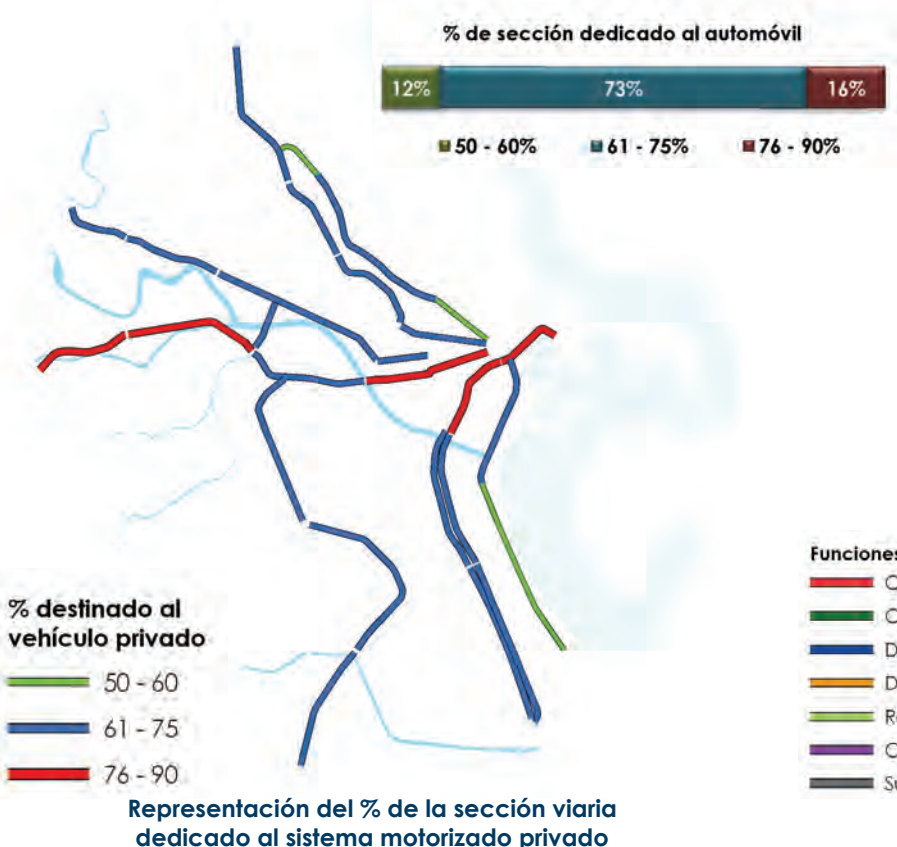
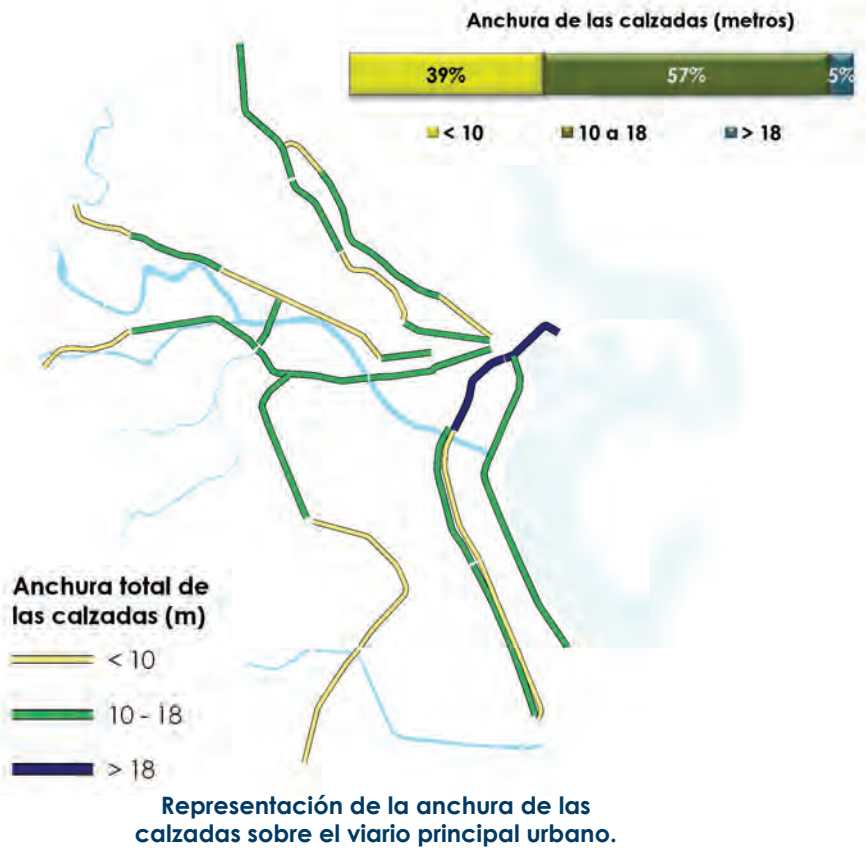
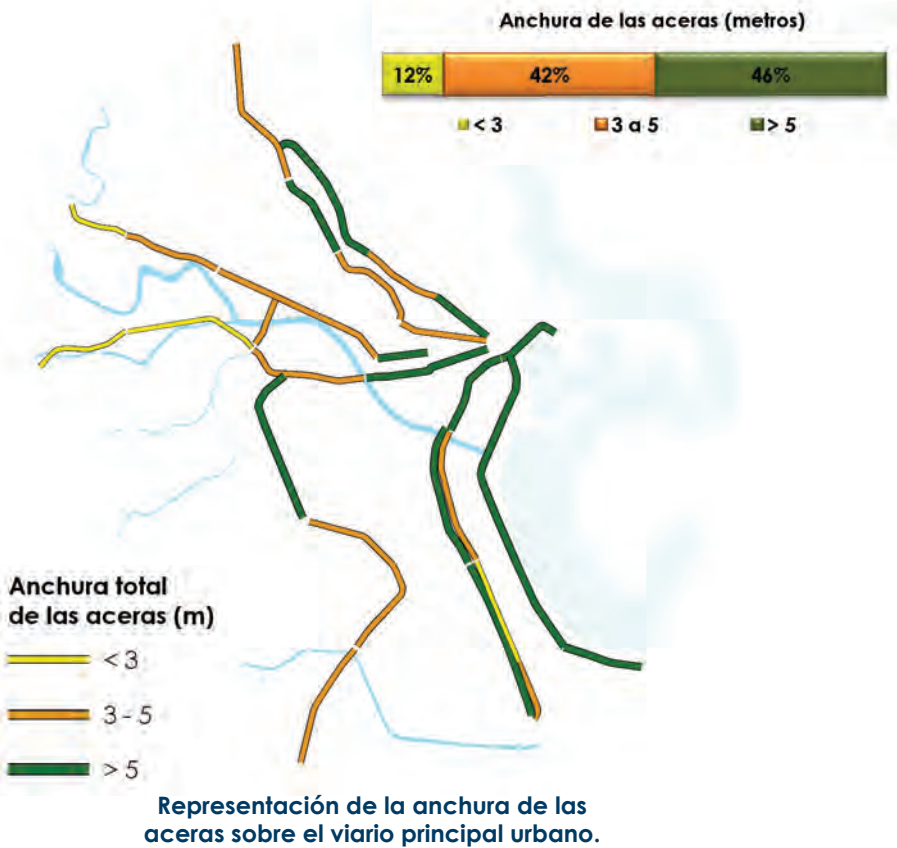
En este capítulo se analizarán:

A. Localización y funciones del viario principal dentro del conjunto de la ciudad.

B. Distribución de la sección transversal.

- N° de carriles de circulación y sentidos
- Características de la banda peatonal

C. Funciones y actividades asociadas al viario en sus márgenes.



Juan Carlos I - García Cabrelles - Tiro Nacional



LOCALIZACIÓN Y FUNCIONES VIARIAS.

Este eje conecta Plaza de España, con la Carretera de Rostrogordo. El eje de 1.900 m tiene una superficie de unos 30.000 m² y esta compuesto de los siguientes tramos viarios (de este a oeste):

- i. Avenida Juan Carlos I (417 m)
- ii. Plaza Comandante Benítez (30 m)
- iii. Calle García Cabrelles (620 m)
- iv. Calle Tiro Nacional (832 m)

DISTRIBUCIÓN DE LA SECCIÓN TRANSVERSAL

La distribución de la sección transversal del eje varía según el tramo:

- Av. Juan Carlos I: Con una anchura total continua de 20 metros, la sección se reparte en dos carriles para la circulación rodada en sentido descendente, con líneas de aparcamiento en ambos márgenes y dos banda peatonales de 5 metros cada una.
- García Cabrelles: Con una anchura total que varía entre los 15 y 13 metros, la sección se reparte en un carril de 5,5 m para la circulación rodada, que discurre en sentido ascendente desde la Plaza Comandante Benítez hasta la intersección con la Calle de Juan de Lanuza, y en sentido descendente desde Juan Lanuza hasta la Calle Teniente Montes Tirado. con dos líneas discontinuas de aparcamiento en ambos márgenes y dos bandas peatonales que varían de 1 a 3 metros.
- Por último la Calle del Tiro Nacional tiene un anchura total de 15 a 17 metros, con un carril para la circulación rodada en cada sentido, tramos con aparcamientos en línea en ambos márgenes y dos bandas peatonales de 3 a 5 metros cada una.



Fotografías del eje. Arriba Imágenes de la Avenida de Juan Carlos I, Abajo de izquierda a derecha imágenes de la Calle García Cabrelles y del Tiro Nacional

FUNCIONES Y ACTIVIDADES ASOCIADAS A SUS MÁRGENES:

El cuarto tramo responde únicamente a la función de eje conector entre los barrios (Hebreo, Monte María Cristina, General Gómez Jordana, del Carmen, Héroes de España), y las Carreteras de Rostrogordo y Vía Láctea.

El tercer tramo (Calle del Tiro Nacional), no presenta el carácter comercial de sus anteriores, sus márgenes presentan funciones residenciales, en ellos se ubican centros atractores educativos como el C.P. Mediterráneo y el I.E.S. Tiro Nacional, o asistenciales como el Club de Ancianos San Francisco.

Tramos 3 y 4. El eje es externo a la estructura y solo pone orden en el territorio

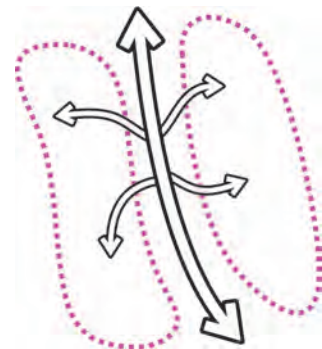
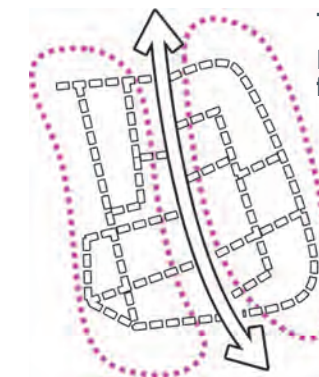


Imagen de la Calle García Cabelles. Panorámica de la Plaza Ramón y Cajal y el Mercado Central

El segundo tramo formado por Plaza Comandante Benítez y Calle García Cabelles (1482 m) continua con un marcado carácter comercial, con el Mercado Central y el rastro como atractores principales del eje. El carácter comercial del tramo se diluye progresivamente a medida que nos acercamos a la Calle Tiro Nacional.



Tramo 2. El eje es el más importante de la estructura, formando parte de ella

El primer tramo formado por Avenida Juan Carlos I, es el eje comercial más emblemático de la ciudad, alrededor del cual se desarrolla la estructura comercial de ciudad. En sus proximidades se ubican también importantes administraciones como la Consejería de Empleo o de Educación.



Tramo 1. El eje es parte del sistema y conforma toda la estructura

El eje incorpora a su trazado espacios públicos como la Plazas: Héroes de España, Menéndez Pelayo, Comandante Benítez y Ramón y Cajal, e importantes espacios libres como el Parque Hernández.

0 125 250 500 750 1.000 Metros

Estación Marítima - Beni Enzar



LOCALIZACIÓN Y FUNCIONES VIARIAS:

El eje Polavieja - Astilleros / Alvaro de Bazán - Europa. Atraviesa la Ciudad Autónoma desde Plaza de España hasta la Frontera de Beni - Enzar. El eje comunica de norte a sur los siguientes barrios: Concepción Arenal, Tesorillo, La Libertad, Industrial, Alfonso XIII, Real e Hipódromo. Esta formado por dos viarios unidireccionales:

- El primero, con sentido norte sur, lo componen las Calles Actor Tallaví, General Polavieja y General Astilleros, sometido en 2003 a intensidades diarias de 3.917 vehículos.
- El segundo con sentido sur norte esta compuesto por las Calles Actor Tallaví, Alvaro de Bazán y las Avenidas Compañía de las Minas y Europa (sometido a intensidades diarias de 4.382 vehículos en Alvaro de Bazán y 1.544 en Avenida Europa).
- Paralelo a este eje por el este, se encuentra el Paseo Marítimo Francisco Mir Berlanga. De sentido único sur - norte esta sometido a menos intensidad motorizada que el anterior (con una IMD de 2.668 vehículos diarios en 2003), pero con un claro carácter estructurante dentro de la estructura motorizada actual.

DISTRIBUCIÓN DE LA SECCIÓN TRANSVERSAL:

Macías General:

1 Carril por sentido, aparcamiento en batería en ambos márgenes, mediana ajardinada, aceras de 1,7 y 4 metros en márgenes oeste y este.

Marina Española:

2 Carriles en sentido norte sur y 3 en sentido sur - norte, mediana ajardinada, Banda peatonal arbolada de 3,5 a 5 metros con discontinuidad en el cruce con calle de Villegas.



Calle Alvaro Bazán a la altura de Alfonso Guerra

Actor Tallaví:

2 Carriles en sentido norte sur y 3 en sentido sur - norte, espacio público peatonal ajardinado en mediana.

General Polavieja:

2 Carriles en sentido norte sur. Aparcamiento en línea en ambos márgenes, bandas peatonales arboladas de 2,5 a 4 metros en ambos márgenes.

General Astilleros:

2 Carriles en sentido norte - sur. Aparcamiento en línea en ambos márgenes, bandas peatonales arboladas de 2,5 a 4 metros en ambos márgenes

Europa:

2 Carriles en sentido sur - norte, bandas peatonales de 1,2 a 2,5 metros en ambos márgenes

Salvador Rueda y avenida de la Compañía de las Minas:

2 Carriles en sentido sur - norte, aparcamientos en línea en margen oeste, bandas peatonales de 1,2 a 1,4 metros en ambos márgenes

Alvaro de Bazán:

2 Carriles en sentido sur - norte, aparcamientos en línea en margen oeste, bandas peatonales de 1,5 a 2,4 metros en ambos márgenes, con numerosos estrechamientos especialmente entre Conde de Alcaudete y Marqués de los Vélez



Calle General Astilleros. I.E.S. Reina Victoria Eugenia

FUNCIONES Y ACTIVIDADES ASOCIADAS A SUS MÁRGENES:

Este eje es uno de los principales y simbólicos de la ciudad, conectando, la Estación Marítima con la Frontera de Beni Enzar, en un recorrido por varias áreas urbanas (de Norte a Sur): Barrios históricos y comerciales, áreas de centralidad barrial como el barrio Industrial, zona de polígonos industriales. Y una gran cantidad de equipamientos y centros atractores de Viajes, entre los que destacan importantes administraciones como la Consejería de Fomento, el Palacio de la Asamblea, Consejería de Educación, Policía Local..., Centros educativos como la biblioteca pública o los centros de enseñanza Velázquez, Reyes Católicos, Divina Infanta, Miguel Hernández, Reina Sofía. También importantes atractores comerciales como el mercado del Real.



Calle General Astilleros. Paso Fronterizo de Beni Enzar



Calle de Salvador Rueda



El primer tramo que conecta la Estación Marítima y el Barrio de Medina Sidonia con Plaza de España, aloja en sus márgenes bares, cafeterías entre otros negocios como alquileres de vehículos, tiene una clara potencialidad comercial asociado a turistas y visitantes.

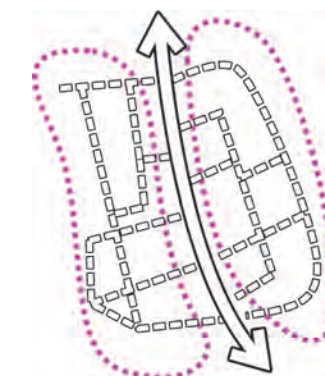
El tramo 2 desde Plaza España hasta el Puente, aloja pequeñas actividades en el extremo sur, asociadas a grandes atractores como; el Polideportivo Javier Imbroda, el C.E.I.P. Velazquez, la Plaza de Toros, el Mercado del Buen Acuerdo o la Policía Nacional

El tramo 3 desde el Puente hasta la Plaza de la Goleta, el eje tiene un marcado carácter comercial, con actividades relacionadas con la electronica, los electrodomésticos, decoración, talleres...

También se encuentran en sus proximidades importantes centros atractores educativos como el Colegio Reyes Católicos y el Educativo Divina Infanta, o asistenciales como Residencias de la 3ª edad.

El tramo 4 desde Plaza la Goleta hasta la Calle Héroes de Alcántara, aloja pequeñas actividades asociadas al nodo educativo que forman: el I.E.S. Miguel Hernández, el I.E.S. Reina Victoria, C.E.E. Reina Sofías, también existen importantes centros administrativos como la Policía Local.

El tramo 5, desde la Calle Héroes de Alcántara hasta el paso fronterizo de Beni Enzar, da acceso a la principal puerta de la Ciudad con el territorio marroquí, aloja actividades comerciales en naves industriales, con un gran trasiego diario.



Tramos 1, 2, 4 y 5. El eje es el más importante de la estructura, formando parte de ella



Tramo 3. El eje es parte del sistema y conforma toda la estructura

Plaza de España - Mariguari

Plaza de España - Farhana

LOCALIZACIÓN Y FUNCIONES VIARIAS:

El doble eje formado por carretera de Hidum y carretera de Farhana, paralelos al Río de Oro. Cruzan de Oeste a Este la Ciudad Autónoma desde las fronteras de Farhana y Mariguari hasta Plaza de España. Se compone de dos viarios paralelos entre sí:

- La Carretera de Hidum al norte del Río de Oro que comunica de oeste a este los siguientes barrios Cañada de Hidum, Reina Regente, Hernán Cortes, Batería Jota, Príncipe de Asturias y General Gómez Jordana.

- La Carretera de Farhana, que comunica de Oeste a Este los Barrios de Constitución, Virgen de la Victoria y Tesorillo (al sur del Río), con Gómez Jordana y Concepción Arenal (al norte del Río de Oro). En 2003 registraba intensidades de 7.676 vehículos diarios.

Ambos conectan con la Carretera de Circunvalación bordea el territorio de la Ciudad Autónoma en un semicírculo paralelo a la frontera con Marruecos.

- La Avenida de Barcelona; Cruza el Río de Oro, de norte a sur permeabiliza los barrios de Hernán Cortés y Batería Jota con Constitución y conecta las Carreteras de Hidum y Farhana.



DISTRIBUCIÓN DE LA SECCIÓN TRANSVERSAL:

Carretera ML - 102:

1 Carril por sentido, banda peatonal de 1,5 metros en ambos márgenes.

Cañada y Carretera de Hidum:

1 Carril por sentido, aparcamiento en línea (margen norte) y batería (margen sur) entre las calles Orión y Casiopea y en línea entre las calles Peñón de Vélez y Comandante Royo. Banda peatonal variable de 1 a 3,4 metros en márgenes oeste y este.

Calle de Ibañez Marín:

1 Carril por sentido, aparcamiento en línea en ambos márgenes. Banda peatonal variable de 1 a 2,7 metros en ambos márgenes.

Calle de Carlos Ramírez de Arellano:

1 Carril por sentido, mediana, aparcamiento en línea en ambos márgenes y en mediana. Acera arbolada variable de 1,7 a 7,8 metros en ambos márgenes.

Carretera Cerro de Palma Santa

1 Carril por sentido, banda peatonal de 1 metros en ambos márgenes.

Carretera de Farhana:

1 Carril por sentido, banda de aparcamientos en línea discontinua a lo largo del trazado. Banda peatonal discontinua y variable en ambos márgenes de 1 a 3 metros.

Carretera Alfonso XIII:

2 Carriles en sentido este - oeste y uno en sentido oeste - este. Banda peatonal variable en ambos márgenes de 1,5 a 3,3 metros.

Duquesa de la Victoria:

2 Carriles por sentido, mediana peatonal arbolada de 13,6 metros de anchura, aparcamientos en batería en ambos márgenes del bulevar. Banda peatonal variable en ambos márgenes de 2 a 3,3 metros.

De la Democracia

2 Carriles por sentido, mediana ajardinada, aparcamientos en batería en margen sur. Banda peatonal variable en margen sur de 0,9 a 3 metros, y de 4 metros en margen norte.

Avenida de Barcelona:

2 carriles por sentido, mediana y aceras peatonales arboladas de 2,5 (margen oeste) y 1,5 metros (margen este).



Carlos Ramírez de Arellano. Intersección con Reyes Católicos

FUNCIONES Y ACTIVIDADES ASOCIADAS A SUS MÁRGENES:

El doble eje conecta una gran cantidad de equipamientos y centros atractores de Viajes, entre los que destacan importantes administraciones como las Consejerías de Servicios Sociales y Economía y Hacienda, Centros educativos como la biblioteca pública o los centros de enseñanza Leopoldo Queipo, el Campus Universitario UGR, el Colegio Nuestra Señora del Buen Consejo y el C.E.I.P. Sola.

El quinto tramo, desde el barrio Cañada de Hidum hasta el paso de Mariguari, no presenta funciones asociadas a sus márgenes, salvo por las pistas deportivas ubicadas en el margen sur. Sus funciones principales son la conectividad con Marruecos y con la carretera de Circunvalación

En el cuarto tramo, dominan las funciones residenciales, aunque también existen pequeñas actividades de barrio concentradas en el encuentro con calle Casiopea.



Carretera de Farhana. Paso de peatones en Colegio Nuestra Señora del Buen Consejo



Carretera de Hidum. Paso de Peatones en C.E.I.P Sola

En los tramos 2 y 3, el eje cuenta con mayor presencia de actividades, y se convierten en ejes de centralidad de los barrios, Hernán Cortes, Batería Jota y Príncipe de Asturias. Desde estas áreas urbanas hasta los barrios de Príncipe de Asturias. También se ubican importantes centros atractores educativos como el Centro de Formación María Inmaculada, el C.E.I.P. Sola y el Instituto Melilla XXI.



Rostrogordo - Méjico



LOCALIZACIÓN Y FUNCIONES VIARIAS:

El eje cruza la ciudad desde la Carretera de Rostrogordo hasta la intersección de las Calles Juan de Lanuza, Infantería y Plaza San Juan Bautista. De norte a sur; Cruza el barrio de Cristóbal Colon, y bordea el Cuartel de Regulares y los Barrios de Batería Jota, Príncipe de Asturias, Hebreo, Monte María Cristina, para finalizar cruzando el Barrio General Gómez Jordana.



DISTRIBUCIÓN DE LA SECCIÓN TRANSVERSAL:

Carretera de Rostrogordo:

1 carril de circulación por sentido, aceras variables de 2,5 a 3,2 metros en el margen oeste y de 1,7 a 2,1 metros margen este.

Calle Méjico:

1 carril de circulación por sentido, en el tramo aparcamiento en línea en ambos márgenes, aceras variables de 2 a 2,9 metros en el margen oeste y de 2 a 5 metros margen este.

Carretera de Cabrerizas:

1 carril de circulación por sentido, la calle Infantería discurre paralela a Carretera Cabrerizas compartiendo sección viaria en un tramo de 125 metros. Aparcamiento en línea en ambos márgenes desde intersección con calle Colombia hasta intersección con calle General Castaños, aparcamiento en línea en margen este desde intersección con calle General Castaños hasta acceso a barracas de San Francisco, aparcamiento en batería asociado a Bar Casa Justino en margen oeste. Aceras variables de 1,5 a 2,5 metros en el margen oeste y de 2,3 a 3,6 metros en el margen este.

Calle de Juan de Lanuza

1 carril por sentido hasta intersección con calle Sor Alegría, desde Sor Alegría hasta Plaza Ramón y Cajal, dos carriles en sentido norte sur. Aceras peatonales en ambos márgenes de 1,7 a 2,5 metros. En la intersección con calle García Cabrelles el espacio se ensancha con la Plaza de Ramón y Cajal.

Calle Sor Alegría:

2 carriles en sentido oeste - este, aparcamiento en línea en ambos márgenes. Acera arbolada de 3 a 3,5 metros en el margen norte y de 2,5 a 3 metros en margen sur

Calle Poeta Zorrilla:

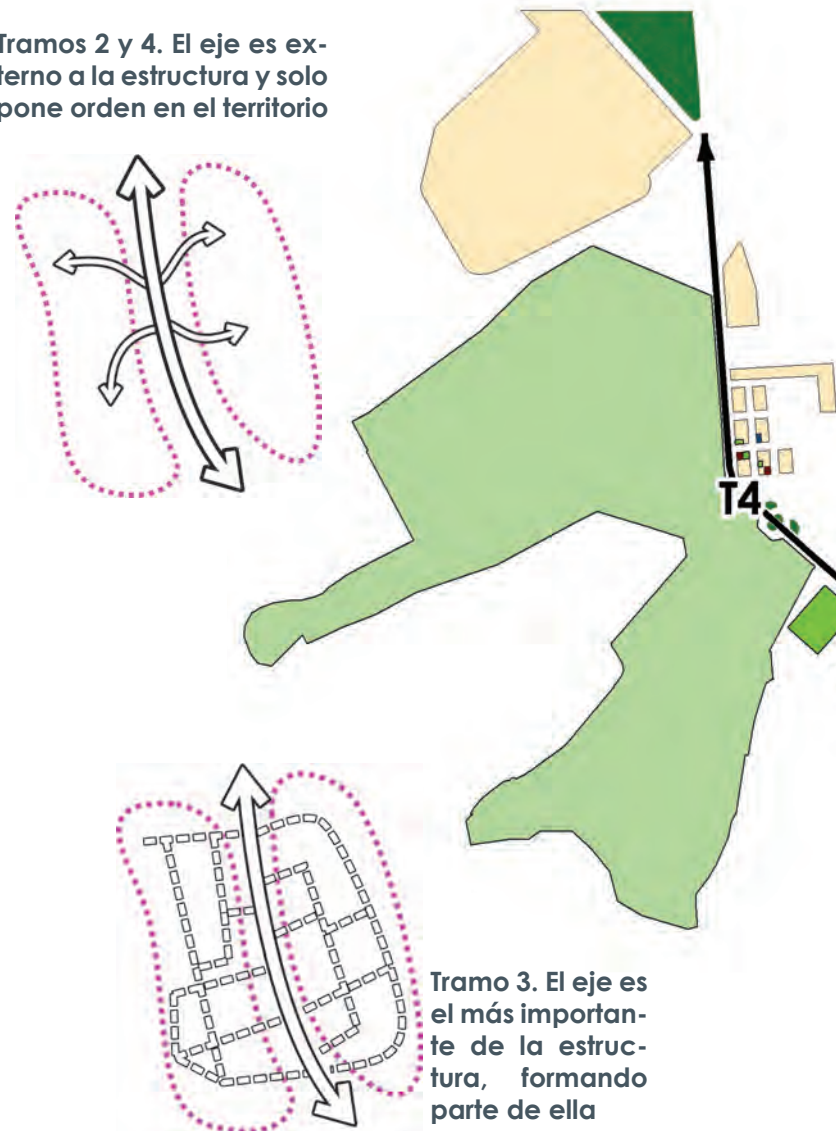
1 carril de circulación por sentido, banda peatonal arbolada de 3,5 a 5,5 metros en el margen norte y de 2,7 a 3 metros en el margen sur. El espacio se ensancha en el extremo oriental con la Plaza de Juan Bautista de la Salle.

Calle Teniente Coronel Avellaneda:

1 carril de circulación por sentido, mediana ajardinada, aparcamientos en línea en ambos márgenes de la calle y de la mediana, banda peatonal de 0,9 a 2,4 metros en ambos márgenes.

FUNCIONES Y ACTIVIDADES ASOCIADAS A SUS MÁRGENES

Tramos 2 y 4. El eje es externo a la estructura y solo pone orden en el territorio



Tramo 3. El eje es el más importante de la estructura, formando parte de ella

En el margen este del tramo 2 predomina el uso residencial. En el margen occidental se encuentra el antiguo acuartelamiento de regulares, afectado por actuaciones integradas (UBA) de reurbanización planteados desde el PGOU.



0 250 500 1.000 Metros



Carretera de Cabrerizas. Antiguo Cuartel de Regulares

La principal función del tramo 4, es la conectividad de áreas urbanas dispersas en la Ciudad. Estas áreas son; .El barrio de Cabrerizas, El tercio - La Legión, el Fuerte de Rostrogordo. También da acceso a la Circunvalación.



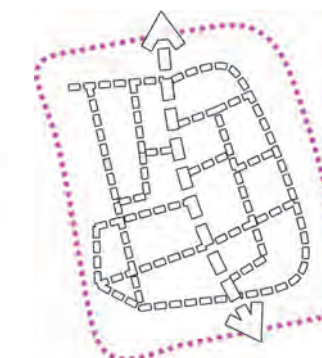
Imagen de Calle Méjico desde el Sur



Calle General Marina. Paso de Peatones entre Parque Hernández y Calle del General Pareja

El tercer tramo se convierte en ejes de centralidad de barrio a su paso por el barrio Cristóbal Colón. Con actividades de todo tipo; alimentación, locutorios, electrodomésticos, talleres, Farmacias y asociaciones entre otros. No existen grandes atractores de viajes en este tramo.

El primer tramo es uno de los principales y simbólicos ejes comercial - administrativo de la Ciudad. Además bordea el lado norte del Parque Hernández. Entre sus principales centros atractores se encuentran; la Consejería de Empleo y Oficinas del Ministerio de Defensa



Tramo 1. El eje es parte del sistema y conforma toda la estructura

Alfonso XIII



LOCALIZACIÓN Y FUNCIONES VIARIAS:

El eje cruza la ciudad desde la Carretera de Hidum hasta la Calle Jiménez Iglesias. A continuación va cosiendo la malla por el este conteniendo a su paso y con funciones de borde, los barrios de: Virgen de la Victoria, y Alfonso XIII, hasta llegar a la intersección con Jiménez e Iglesias en el barrio del Real. Durante el estudio de aforos realizado en 2003 era el eje con mayor intensidad de vehículos diaria con una IMD de 10.270 vehículos diarios. Actualmente la IMD ronda los 19.000 vehículos día.



Carretera de Cabrerizas. Antiguo Cuartel de Regulares



Carretera de Cabrerizas. Antiguo Cuartel de Regulares

DISTRIBUCIÓN DE LA SECCIÓN TRANSVERSAL:

Desde el Tunel hasta el Ramal del Docker:

1 Carril por sentido. Aparcamiento en batería en margen este desde la calle Alvarez Claro hasta la calle Masía. Aceras peatonales en ambos márgenes de 2,5 a 3,5 metros.

Desde el Ramal del Docker hasta la rotonda del Real:

2 carriles por sentido y aceras peatonales de 1,8 metros en margen oeste y 1,5 metros en margen este. Presencia de farolas que obstaculizan la banda peatonal en ambos márgenes.

FUNCIONES Y ACTIVIDADES ASOCIADAS A SUS MÁRGENES

Actualmente tanto las pequeñas centralidades como los grandes centros atractores educativos, están más asociadas al interior de las áreas colindantes que al propio eje. El eje funciona como un borde que parte en dos los barrios de Virgen de la Victoria y Alfonso XIII.

También se han localizado importantes localizaciones militares como la Base Alfonso XIII, el Cuartel de Ingenieros o residencias militares.



Carretera de Cabrerizas. Antiguo Cuartel de Regulares



Carretera de Cabrerizas. Antiguo Cuartel de Regulares

