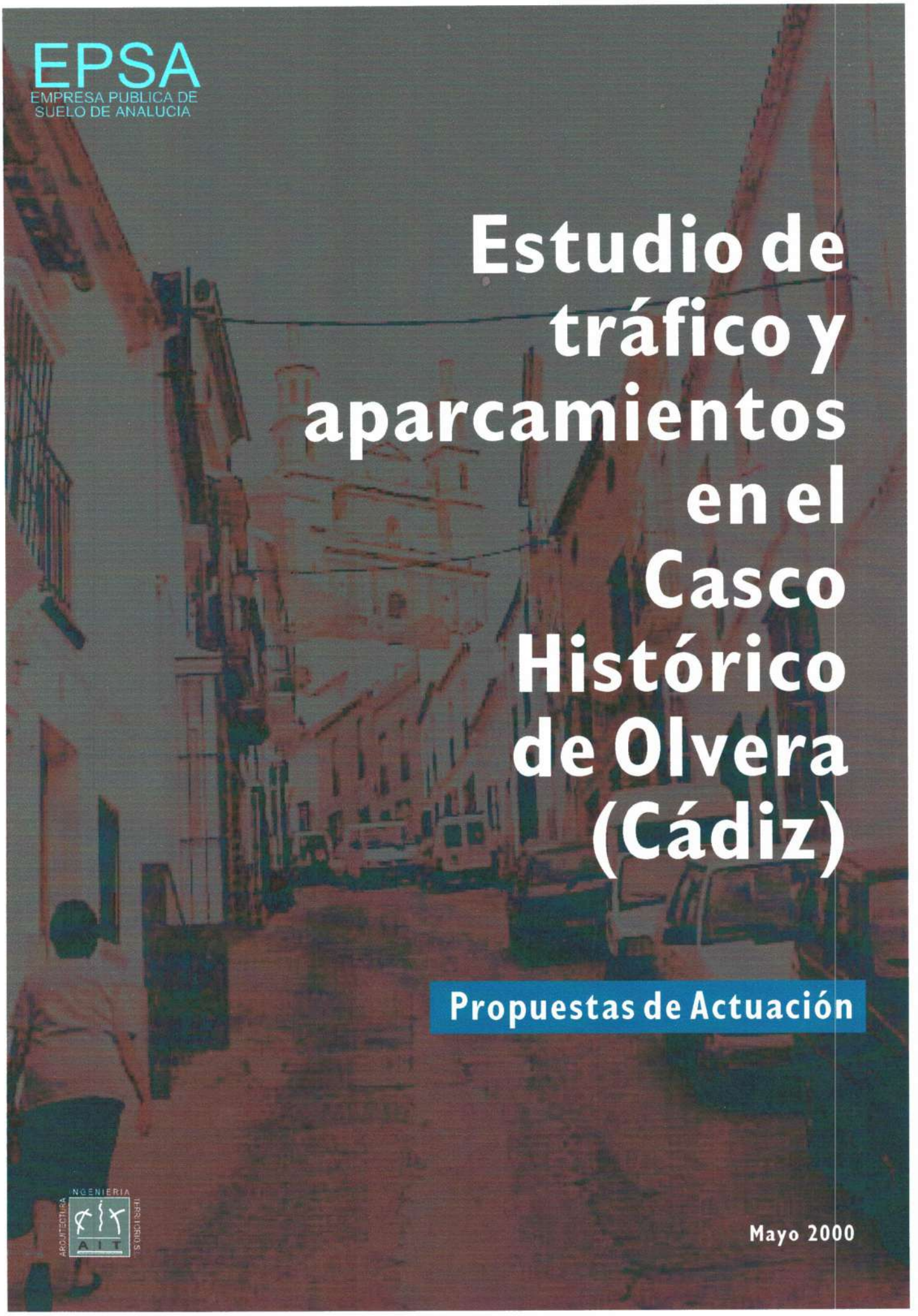
305 Biblioteca local

EPSA
EMPRESA PUBLICA DE SUELO DE ANALUCIA

Estudio de tráfico y aparcamientos en el Casco Histórico de Olvera (Cádiz)

Propuestas de Actuación



ARQUITECTURA INGENIERIA URBANISMO S.L.
AIT

Mayo 2000

ESTUDIO DE TRÁFICO, ELABORACIÓN DE PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN Y/O CONSTRUCCIÓN DE APARCAMIENTOS EN EL CASCO HISTÓRICO DE OLVERA.

SEGUNDA ENTREGA:

Documento III. Propuestas de Actuación.

Equipo redactor:

Equipo base:

Juan José Martínez Marín. Ingeniero de Caminos. Director del equipo.

Carlos Christian Muñoz Monge. Ingeniero de Caminos.

Delineación:

Rodolfo López Rego.

Edición:

Lourdes Márquez Sánchez.

Fechas: Los trabajos han sido realizados en Olvera y Almería en el periodo Marzo-Mayo de 2000.

ESTUDIO DE TRÁFICO, ELABORACIÓN DE PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN Y/O CONSTRUCCIÓN DE APARCAMIENTOS EN EL CASCO HISTÓRICO DE OLVERA.

DOCUMENTO III. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN.

		Pág.
0.	Alcance y contenido de las propuestas	*1*
1.	Reordenación de sentidos de circulación	*3*
2.	Reurbanización de la Calle Calvario y Plaza de la Concordia	*4*
3.	Regulación del aparcamiento. Zona azul. Ventajas para residentes....	*6*
4.	Señalización.....	*8*
5.	Presupuesto de las actuaciones.....	*9*
6.	Recomendaciones en política de construcción de aparcamientos.....	*14*

ANEJOS.

Anejo 1. La remodelación de la calle Llana.
Anejo 2. El Estudio Previo de Aparcamientos entre C/ Mercado y C/ Bellavista.

Índice de planos: *

P1. Reordenación de sentidos de circulación.

P2. Rediseño de la Calle Calvario y Plaza de la Concordia.
- P2.1. Planta General.
- P2.2. Detalle Plaza de la Concordia. (varias alternativas).

P3. Regulación del aparcamiento. Zona azul.
- P3.1. Definición de las plazas de aparcamiento.
- P3.2. Delimitación del área de residentes.

P4. Señalización.
- P4.1. Planta.
- P4.2. Detalles.

P5. Política de construcción de aparcamientos y accesos peatonales al área central.

* Nota: Los planos se editan integrados con el texto.

PROPUESTAS DE ACTUACIÓN.

0. Alcance y contenido de las propuestas.

En las fases anteriores de este estudio se han puesto de manifiesto los problemas e incomodidades que padece el centro histórico de Olvera derivados de las dificultades de organizar la accesibilidad rodada debido a las fuertes pendientes y a las características de su trama. Se ha constatado el impacto visual del automóvil aparcado en las estrechas calles del centro al tiempo que se ponía de manifiesto la conveniencia de mantener la oferta de accesibilidad rodada, indispensable para mantener y potenciar las funciones residenciales y comerciales del centro histórico.

El Ayuntamiento de Olvera ha mostrado su preocupación por la limitada oferta de aparcamientos. Pero los responsables municipales tienen claro que la oferta no puede incrementarse a costa de la habitabilidad y que solo niveles adecuados de calidad ambiental pueden asegurar el buen funcionamiento de las áreas centrales. En este sentido se ha modificado el proyecto previsto para la calla Llana reduciendo la oferta de plazas de aparcamiento, estableciendo una zona azul.

Las propuestas que aquí se desarrollan intentan establecer un difícil equilibrio entre la necesidad de habitabilidad y accesibilidad rodada que presenta el centro histórico de Olvera, especialmente en las zonas de centralidad social y comercial.

El conjunto de propuestas que contiene este documento, por tanto, pretende mejorar sensiblemente la habitabilidad en la zona comercial del centro histórico mediante el rediseño del viario y a costa de una ligera disminución de las plazas de aparcamiento en la vía pública. Pero esta reducción de plazas se compensa con la regulación del aparcamiento.

Las propuestas que se desarrollan en este documento se refieren a las siguientes cuestiones:

Reordenación de sentido de circulación.

Sus objetivos fundamentales son reducir el tráfico en la calle Llana y otras zonas conflictivas y amortiguar el ruido y las emisiones producidas por el tráfico rodado en toda la zona centro.

Reurbanización de la Calle Calvario y Plaza de la Concordia.

La remodelación de la Calle Calvario viene obligada por los cambios de sentido de circulación. Sus objetivos son mejorar la seguridad y la imagen de esta zona céntrica.

En la Plaza de la Concordia se mejoran la capacidad, comodidad y seguridad mediante el acondicionamiento de la intersección.

Regulación del aparcamiento. Zona azul.

Ante las dificultades de incrementar la oferta de plazas de estacionamiento se define una actuación que mejora la eficacia de las plazas ofertadas. Se adoptan medidas para favorecer a los residentes.

Señalización.

Como apoyo a todas las medidas anteriores se define a nivel de proyecto la señalización correspondiente. Se prevé también mejorar la señalización y la imagen del principal acceso rodado al centro que resulta de la ordenación de tráfico propuesta.

El importe de estas intervenciones se evalúa en el capítulo titulado **Presupuesto de las actuaciones**.

El documento recoge también, para su posible consideración en la política urbanística y en las previsiones a medio plazo de algunas **Recomendaciones en política de construcción de aparcamientos**.

Por otro lado, en los anejos se describen y comentan dos iniciativas municipales en marcha relacionadas con el tráfico y el aparcamiento y que han sido consideradas en este estudio:

La Remodelación de la Calle Llana.
El Estudio Previo de Aparcamientos.

1. Reordenación de sentidos de circulación.

Objetivos.

Mejorar la calidad ambiental en el centro. Reducir ruidos y contaminación. Los principales movimientos a través del centro pasan a realizarse en sentido descendente.

Descripción de la propuesta.

Se modifican los sentidos de circulación en las calles Calvario y Mercado, disponiéndolas en sentido descendente. El acceso al Ayuntamiento, a la Calle Llana y a la propia Calle Mercado se realiza a través de la antigua carretera, hoy calles Bellavista y Lepanto, eliminando el paso a través de áreas centrales de un importante flujo de vehículos.

Precisamente en la parte superior de la calle Mercado y sobre el muro de la calle Lepanto se concentra la mayor oferta de aparcamientos. Hacia esta zona deberá conducir la señalización a los visitantes que acceden al centro por la calle Lepanto, procurando que no tengan que atravesar el centro.

Con esta ordenación la práctica totalidad de los desplazamientos rodados en el área comercial se realizan en sentido descendente reduciendo radicalmente los ruidos. Los movimientos ascendentes se realizan por las vías perimetrales mas exteriores.

En reunión mantenida en el Ayuntamiento de Olvera el día 25 de Abril se analizaron las ventajas e inconvenientes de las diferentes alternativas presentadas. La ordenación de sentidos de circulación que aquí se recoge se valoró positivamente señalando el Ayuntamiento como principal problema el riesgo de que se circule a velocidad excesiva en la calle Calvario. Por otro lado la incorporación del flujo de la calle Calvario a la Plaza de la Concordia puede perjudicar al funcionamiento de esta compleja intersección.

Para resolver estos problemas se acordó prestar especial atención a estos problemas y proceder al desarrollo detallado de una propuesta de reurbanización de la Calle Calvario y la Plaza de la Concordia que resuelva los problemas planteados.

Actuaciones Complementarias.

Esta actuación se complementa con la reurbanización de la Calle Calvario y Plaza de la Concordia (actuación 2) y con la señalización (actuación 4).

2. Reurbanización de la calle Calvario y Plaza de la Concordia.

Objetivos.

En la calle Calvario, mejorar la seguridad mediante un diseño que invite a moderar la velocidad. El diseño adoptado mejora también el paisaje urbano y la comodidad de los desplazamientos peatonales.

En la Plaza de la Concordia los objetivos son clarificar la intersección, mejorar su capacidad y favorecer el cruce de los peatones.

Descripción de la propuesta.

Calle Calvario.

Los cambios propuestos en los sentidos de circulación obligarían a circular en sentido descendente en la calle Calvario. Se eliminan así los ruidos, especialmente de las motos, pero el Ayuntamiento muestra su preocupación por el riesgo que sobrevendría por la previsible velocidad de los vehículos.

Para amortiguar la velocidad se han adoptado las siguientes medidas en el rediseño de la calle:

- Se ha modificado la sección, reduciendo la calzada a 5,00 metros, 3,20 de carril de circulación y 1,80 para los aparcamientos.

- Los aparcamientos no se disponen en una banda continua. Se establecen tres tramos y en cada uno de ellos se dispone el aparcamiento en la banda contraria a la ocupada en los tramos colindantes disponiendo la calzada en zig-zag.

  El diseño ha procurado disponer los aparcamientos optimizando los radios de giro en los movimientos más conflictivos.

- Adicionalmente se sugiere también la disposición de pasos de peatones con diferenciación de pavimento o tratamiento de *lomos*.

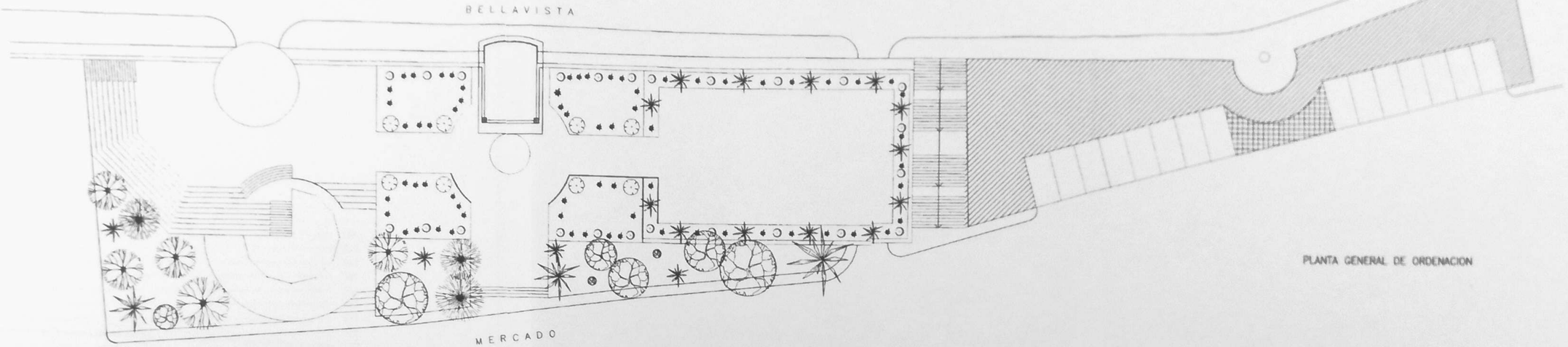
Plaza de la Concordia.

En la Plaza de la Concordia resultan hoy confusos los movimientos de los vehículos y muy complicados los desplazamientos peatonales. Para resolver estos problemas se han desarrollado dos opciones para remodelar la plaza que son coherentes con la nueva ordenación de tráfico propuesta.

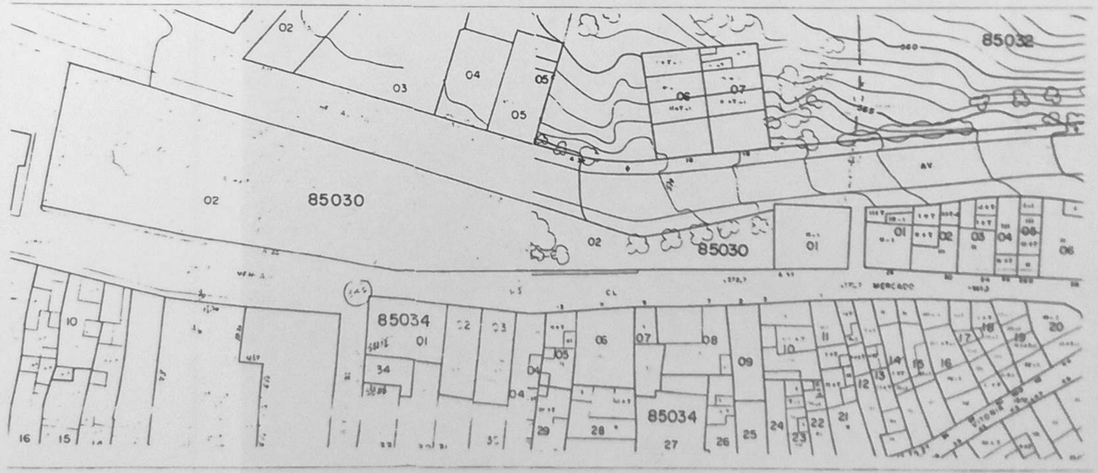
En la opción 1 se mejora sensiblemente la capacidad de la plaza haciéndola funcionar como una glorieta, obligando a los vehículos procedentes de Julián Besteiro a rodearla para dirigirse hacia Fuente Nueva.

Probablemente las intensidades actuales no justifican una medida tan radical que pueda resultar incómoda especialmente para los vehículos pesados y se sugiere que, al menos de momento, se adopte la opción 2, con menos capacidad pero más cómoda y fácilmente reconvertible en la opción 1 a medio plazo.

En ambos casos la reordenación de la plaza se realiza a costa de perder espacio (y calidad urbana) en el interior de la glorieta y alternativamente ganar espacio y calidad junto a las fachadas de la calle Calvario. Se mejoran notablemente los itinerarios peatonales y se reducen las superficies de conflicto en los desplazamientos de los vehículos.



PLANTA GENERAL DE ORDENACION



EPSA EMPRESA PUBLICA DE SUELO DE ANDALUCIA	AUTORES INGENIERIA ARQUITECTURA A I T TS TOPOGRAFIA	ESTUDIO DE TRAFICO, ELABORACION DE PROPUESTAS DE INTERVENCION Y/O DE CONSTRUCCION DE APARCAMIENTOS EN EL CASCO HISTORICO DE OLVERA	Nº DE PLANO	DESIGNACION: REPRODUCCION DEL PLANO PG-1 DEL ESTUDIO PREVIO PARA APARCAMIENTO DE VEHICULOS DE ALBERTO PEREZ ESPEJO Y ELVIRA SALIDO HERRAIZ (ENERO 1.999)	ESCALA 1/300 · FECHA MAYO 2000

3. Regulación del aparcamiento. Zona azul. Ventajas para residentes.

Objetivos.

El conjunto de actuaciones previstas en este estudio conlleva un descenso en el número de plazas de aparcamiento en el viario del centro urbano de Olvera de 15 plazas. Este es el saldo que resulta al contabilizar las plazas eliminadas estratégicamente para mejorar la habitabilidad y el incremento obtenido en otros lugares con las modificaciones de tráfico.

Con las obras de remodelación de la calle Llana, que se inaugurarán en Mayo de 2000 se han eliminados otras 36 plazas.

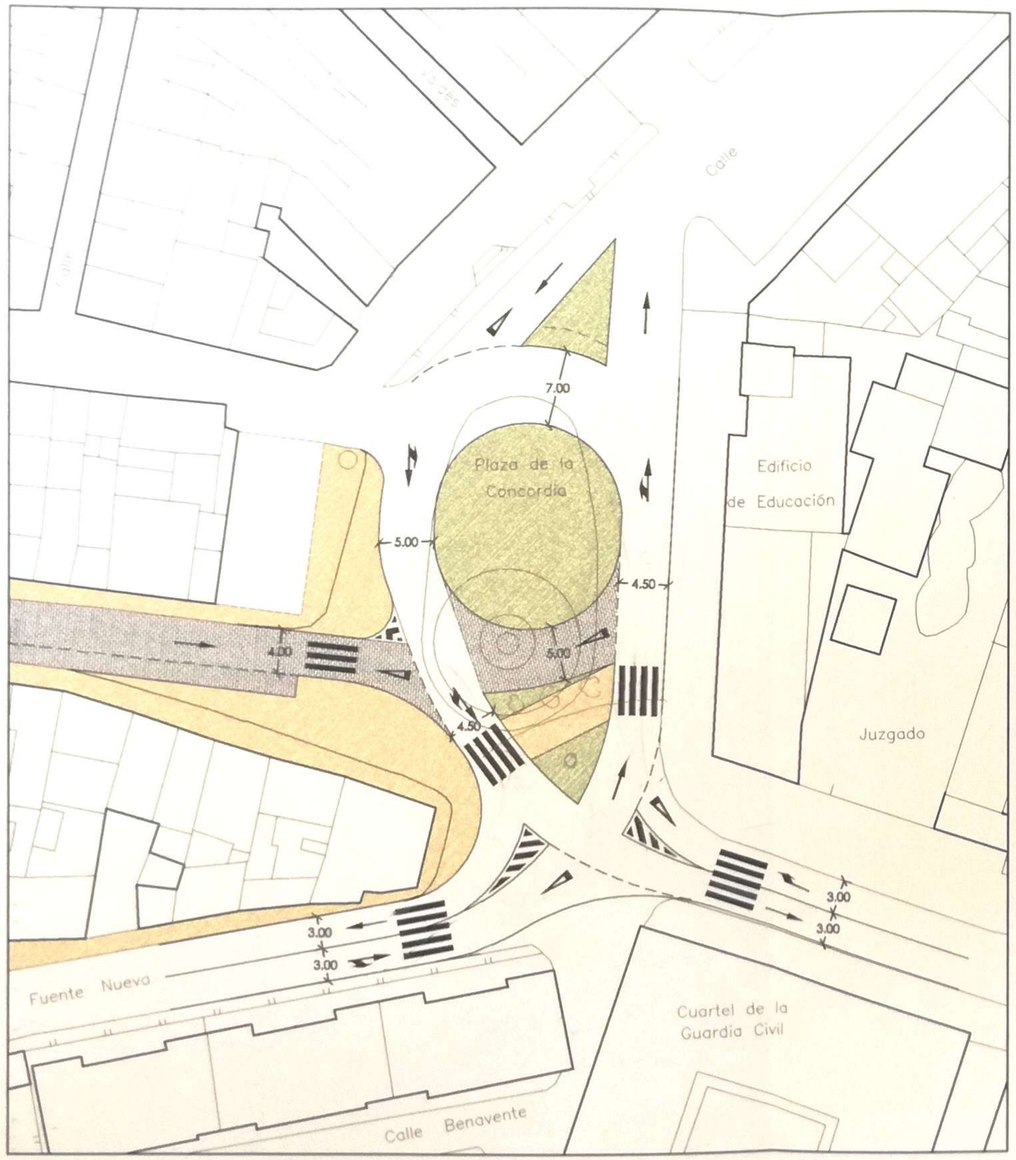
En total, con todas las operaciones de mejora de la habitabilidad se eliminan 51 plazas de estacionamiento.

La regulación del aparcamiento que se propone tiene como objetivo incrementar la rotación de aparcamiento en las áreas centrales para compensar la pérdida de plazas. La actuación propuesta que se describe en este apartado afecta a un total de 139 plazas de aparcamiento (121 de O.R.A. y 18 de C. y D.). En este cuadro se compara la oferta total existente en un área central que se delimita en el plano adjunto (ámbito de la toma de datos de rotación) antes y después de las intervenciones.

PROPUESTA DE PLAZAS DE APARCAMIENTO.
COMPARACION CON SITUACION ACTUAL

ZONA	SITUACION ACTUAL			PROPUESTA				DIFERENCIA
	PLAZAS EXISTENTES	MAXIMA OCUPACION	HORA	PLAZAS SIN RESTRICCION	PLAZAS O.R.A.	PLAZAS C. Y D.	PLAZAS PROPUESTAS	
1	45	17	14:00	45	0	0	45	0
2A	9	40	8:00	0	8	0	8	-1
2B	44			44	0	0	44	0
3	37	40	20:00	0	28	3	31	-6
4A	25	36	12:00	0	20	0	20	-5
4B	23			0	32	0	32	9
5	20	23	18:00	0	19	0	19	-1
6	48	53	13:30	0	0	12	12	-36
7	23	27	10:00	0	14	3	17	-6
11	6	20	13:45	6	0	0	6	0
12	28	24	10:45	19	0	0	19	-9
13	43	40	12:30	47	0	0	47	4
14	31	33	14:00	31	0	0	31	0
TOTAL	**382**	**305**	**12:30**	**192**	**121**	**18**	**331**	**-51**


Calle
SECCION-1
SECCION-2
Calvario
SECCION-3
SECCION-1
SECCION-2
SECCION-3
EPSA
EMPRESA PUBLICA DE SUELO DE ANDALUCIA
ESTUDIO DE MARCO, ELABORACION DE PROPUESTAS DE INTERVENCION Y/O DE CONSTRUCCION DE APARCAMIENTOS EN EL CASCO HISTORICO DE OLIVERA
P2.1
PLANTA GENERAL



OPCION 1



OPCION 2

EPSA
EMPRESA PUBLICA DE SUELO DE ANDALUCIA

AUTORES
INGENIERIA
ARQUITECTURA

ESTUDIO DE TRAFICO, ELABORACION DE PROPUESTAS DE INTERVENCION Y/O DE CONSTRUCCION DE APARCAMIENTOS EN EL CASCO HISTORICO DE OLVERA

Nº DE PLANO
P2.2

DESIGNACION
REDISEÑO DE LA C/ CALVARIO Y PLAZA DE LA CONCORDIA
DETALLE PLAZA DE LA CONCORDIA

ESCALA 1/500

FECHA MAYO 2000

Descripción de la propuesta.

Se propone regular el aparcamiento estableciendo un tiempo máximo de estacionamiento de 2 horas en el ámbito grafiado en los planos, que comprende la Plaza del Ayuntamiento y las calles Llana (carga y descarga), Victoria, Alfonso XII, Mercado y Pico.

Se mantiene sensiblemente la ordenación física del espacio y la disposición actual de los aparcamientos excepto en la Plaza del Ayuntamiento, donde, en la puerta del bar, se recupera un pequeño espacio para mejorar la calidad ambiental y potenciar las vistas sobre el Castillo.

El Ayuntamiento de Olvera tiene experiencias de gestión de aparcamientos regulados que sus responsables valoran positivamente.

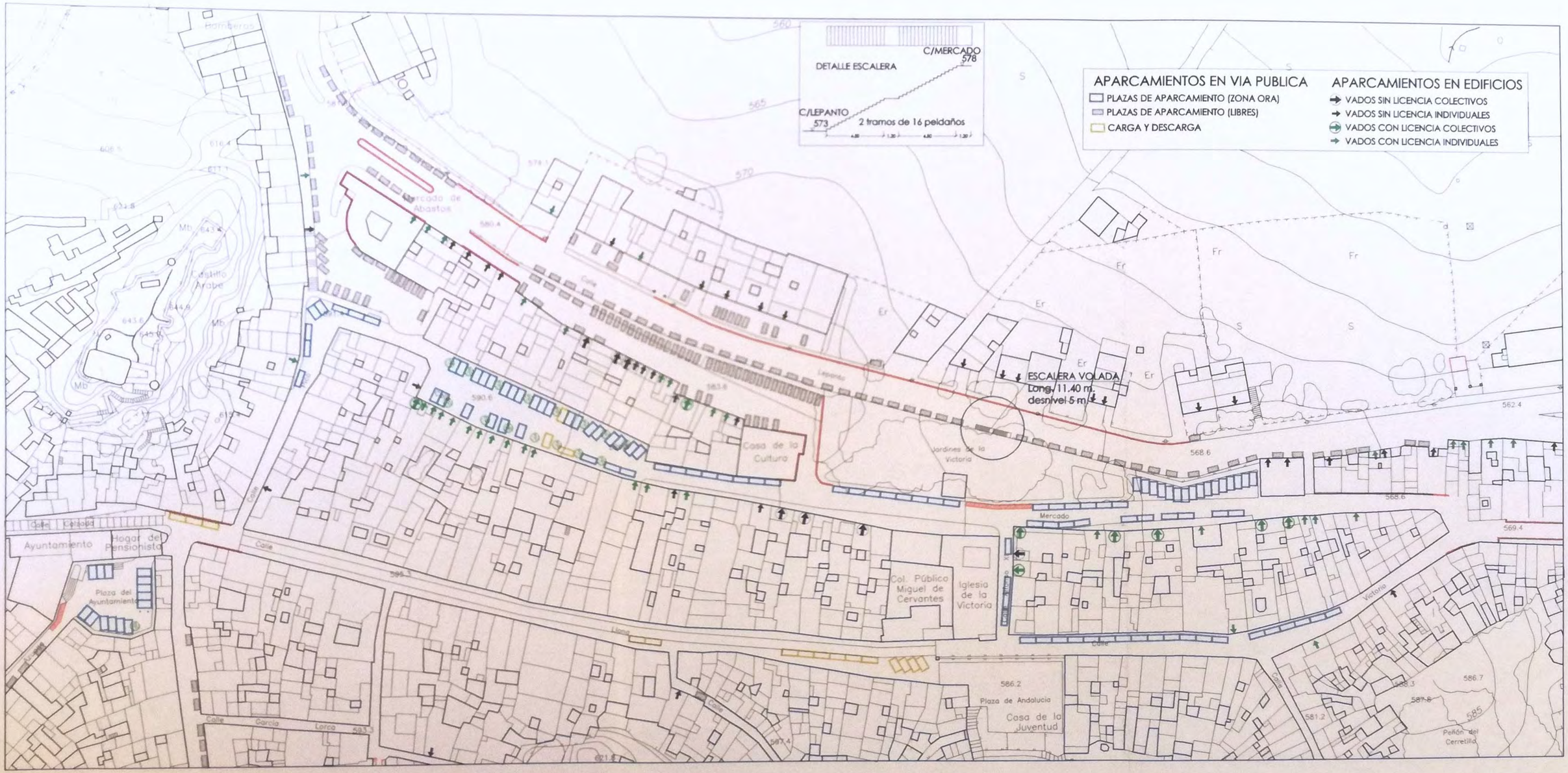
Se considera suficiente establecer la regulación para el periodo comprendido entre las 10 y las 14 horas. A la vista de los resultados se podrían modificar tanto el ámbito como el periodo de funcionamiento.

Está previsto que los residentes puedan aparcar en la zona con un precio muy reducido pero con algunas restricciones en el tiempo de estacionamiento. A estos efectos en los planos se grafía el ámbito del núcleo en el que se considera aplicable la condición de "residente". Se han incluido, además de las calles directamente afectadas, las zonas próximas con problemas de accesibilidad rodada.

Como consecuencia de la regulación propuesta las operaciones de aparcamiento de larga duración (en general relacionadas con viajes al trabajo) se realizarán mas alejadas de las áreas centrales. La oferta puede incrementarse notablemente disponiendo unas escaleras para acceder desde la calle Lepanto a los jardines de la Victoria (ver plano P3.1).

Con esta actuación se aproxima considerablemente a las zonas congestionadas un área con gran capacidad para albergar vehículos.

En conclusión se puede afirmar que, considerando la oferta adicional de estacionamiento en la calle Lepanto, se compensan las 51 plazas de estacionamiento eliminadas en las calles comerciales próximas y que la regulación del aparcamiento mejorará la eficacia de las plazas ofertadas.



EPSA
EMPRESA PUBLICA DE SUELO DE ANDALUCIA

AUTORES
INGENIERIA
ARQUITECTURA

ESTUDIO DE TRAFICO, ELABORACION DE PROPUESTAS DE INTERVENCION Y/O DE CONSTRUCCION DE APARCAMIENTOS EN EL CASCO HISTORICO DE OLVERA

Nº DE PLANO
P3.1

DESIGNACION
REGULACION DEL APARCAMIENTO. ZONA AZUL
DEFINICION DE LAS PLAZAS DE APARCAMIENTO

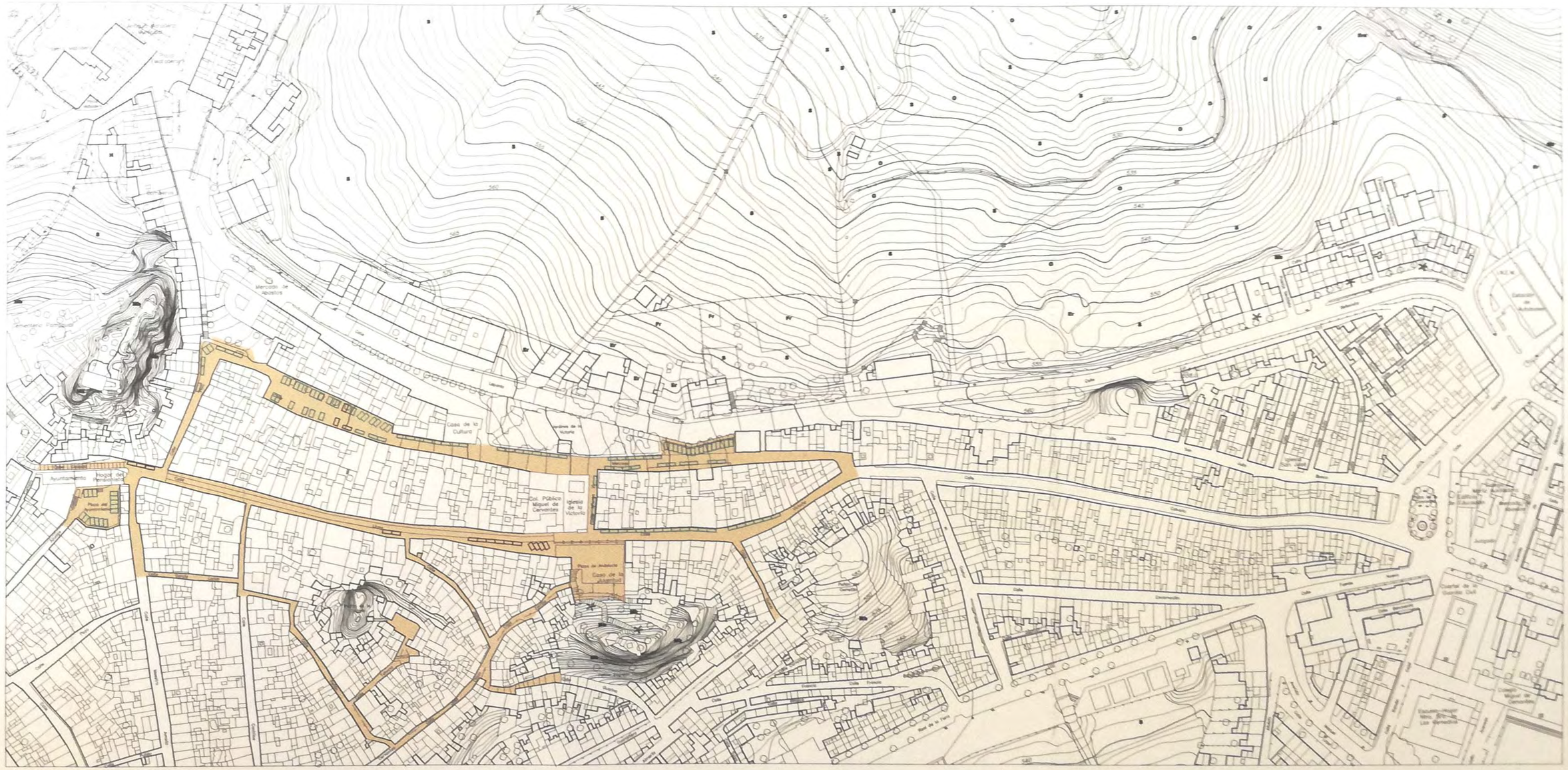
ESCALA
1/1.000

FECHA
MAYO 2000

PLAZA APARCAMIENTO ZONA AZUL

PLAZA APARCAMIENTO CARGA Y DESCARGA

AREA DE RESIDENTES



EPSA EMPRESA PUBLICA DE SUELO DE ANDALUCIA	AUTORES INGENIERIA ARQUITECTURA TRANSYMOL S.L.	ESTUDIO DE TRAFICO, ELABORACION DE PROPUESTAS DE INTERVENCION Y/O DE CONSTRUCCION DE APARCAMIENTOS EN EL CASCO HISTORICO DE OLVERA	Nº DE PLANO P3.2	DESIGNACION REGULACION DEL APARCAMIENTO.ZONA AZUL DELIMITACION DEL AREA DE RESIDENTES	ESCALA 1/2.000 FECHA MAYO 2000

4. Señalización.

Objetivos.

La señalización se concibe como una actuación complementaria de las anteriores ya que apoya el cambio de sentidos de circulación y las propuestas de mejora de la habitabilidad y de regulación de los aparcamientos.

Se ha considerado conveniente detallarla aquí de forma explícita y separada del resto de actuaciones porque se considera de gran importancia a pesar de su bajo coste.

Descripción de la propuesta.

a) La señalización informativa.

La señalización informativa proyectada está concebida y detallada para los visitantes pero es también útil para orientar a los residentes en la nueva organización de los accesos. Esta señalización invita a utilizar las vías perimetrales (fundamentalmente la calle Lepanto) para la mayor parte de los movimientos de acceso a áreas de centralidad. Orienta los flujos adecuadamente hacia zonas donde se concentra la oferta de aparcamientos y disuade de la utilización de las calles Llana, Victoria y Calvario.

Complementariamente, se señalizan los principales monumentos y elementos de atracción de visitantes.

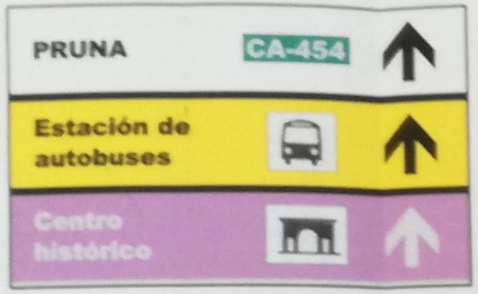
b) Mejora de la intersección de acceso al centro.

Los cambios de tráfico hacen que el acceso al centro se organice básicamente a través de la intersección situada junto al mercado de abastos. Esta intersección no plantea problemas funcionales. La maniobrabilidad es aceptable para todos los movimientos y funciona hoy correctamente. Sin embargo con la ordenación propuesta se incrementará notablemente su utilización y lo cierto es que en la intersección se puede producir una cierta confusión para los visitantes.

Por esta razón se propone una intervención específica sobre esta intersección que contemple, además de la señalización vertical, la señalización horizontal, delimitando claramente los carriles de giro, la remodelación de las isletas y la mejora general de la imagen del entorno.



EPSA EMPRESA PUBLICA DE SUELO DE ANDALUCIA	AUTORES INGENIERIA TERRENOS, S.L. ARQUITECTURA	ESTUDIO DE TRAFICO, ELABORACION DE PROPUESTAS DE INTERVENCION Y/O DE CONSTRUCCION DE APARCAMIENTOS EN EL CASCO HISTORICO DE OLVERA	Nº DE PLANO P4.1	DESIGNACION SEÑALIZACION PLANTA
				ESCALA 1/2.000
				FECHA MAYO 2000



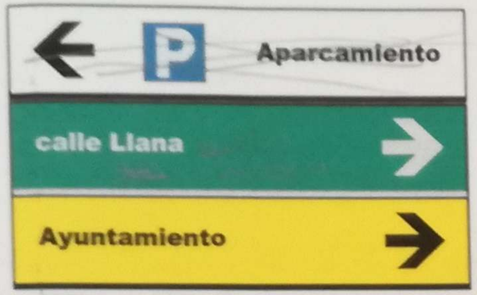
CARTEL Nº 1



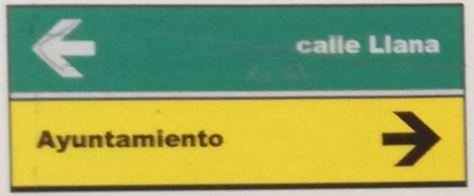
CARTEL Nº 2



CARTEL Nº 3



CARTEL Nº 4



CARTEL Nº 5



CARTEL Nº 6



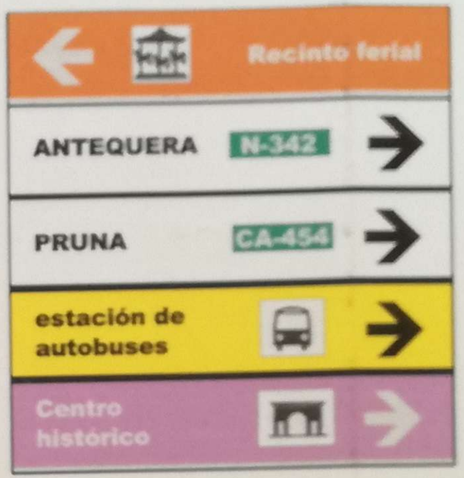
CARTEL Nº 7



CARTELES Nº 8 Y 9



CARTEL Nº 10



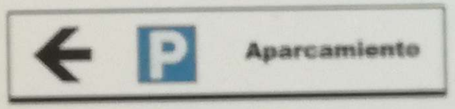
CARTEL Nº 11



CARTEL Nº 12 (solo para opcion nº 2 de Plaza de la concordia)



CARTEL Nº 13



CARTEL Nº 14



R-304

EPSA
EMPRESA PUBLICA DE SUELO DE ANDALUCIA

AUTORES

ESTUDIO DE TRAFICO, ELABORACION DE PROPUESTAS DE INTERVENCION Y/O DE CONSTRUCCION DE APARCAMIENTOS EN EL CASCO HISTORICO DE OLVERA

Nº DE PLANO: P4.2

DESIGNACION: SEÑALIZACION DETALLES

ESCALA: S/E

FECHA: MAYO 2006

5. Presupuesto de las actuaciones.

En este apartado se detallan las características básicas de cada una de las actuaciones y el Presupuesto de Ejecución Material estimado. En los cuadros adjuntos se evalúa el coste total descompuesto por tramos para posibilitar actuaciones por fases.

Además de las actuaciones descritas se ha presupuestado a petición del Ayuntamiento de Olvera una actuación de reurbanización de la zona afectada por la regulación de aparcamientos (calle Mercado), zona con una pavimentación muy degradada y hacia donde, con la ordenación propuesta, se conduce a los visitantes para buscar aparcamiento.

Reurbanización de la Calle Calvario.

Superficie: 3.100 m2.

Actuaciones: Pavimentación de calzadas y aceras con adoquines de hormigón y bordillo de granito.
Se estima una repercusión de las obras de pavimentación y drenaje superficial de 5.800 pts/m2. Si hubiese que modificar o mejorar algún servicio de infraestructura la repercusión podría alcanzar las 8.800 pts/m2.

Presupuesto de ejecución material estimado:

3.100 m2 x 8.800 pts/m2. ..... 27.280.000 Pts.

Reurbanización de la Calle Victoria.

Superficie: 1.300 m2.

Actuaciones: Pavimentación de calzadas y aceras con adoquines de hormigón y bordillo de granito.
Se estima una repercusión de las obras de pavimentación y drenaje superficial de 5.800 pts/m2. Si hubiese que modificar o mejorar algún servicio de infraestructura la repercusión podría alcanzar las 8.800 pts/m2.

Presupuesto de ejecución material estimado:

1.300 m2 x 8.800 pts/m2. ..... 11.440.000 Pts.

Remodelación de la Plaza de la Concordia.

Superficie: 1.300 m2.

Actuaciones: Traslado y/o reposición de elementos singulares de la plaza. Nueva pavimentación de calzadas y aceras.Se estima una repercusión de 10.000 pts/m2. Si hubiese que modificar o mejorar algún servicio de infraestructura la repercusión podría alcanzar las 12.000 pts/m2.

Presupuesto de ejecución material estimado:

1.300 m2 x 12.000 pts/m2. ..... 15.600.000 Pts.

Reurbanización de la Calle Alfonso XI.

Superficie: 150 m2.

Actuaciones: Pavimentación de calzadas y aceras con adoquines de hormigón y bordillo de granito.
Se estima una repercusión de las obras de pavimentación y drenaje superficial de 5.800 pts/m2. Si hubiese que modificar o mejorar algún servicio de infraestructura la repercusión podría alcanzar las 8.800 pts/m2.

Presupuesto de ejecución material estimado:

150 m2 x 8.800 pts/m2. ..... 1.320.000 Pts.

Reurbanización de la Calle Mercado. Tramo I.

Superficie: 1.500 m2.

Actuaciones: Pavimentación de calzadas y aceras con adoquines de hormigón y bordillo de granito.
Se estima una repercusión de las obras de pavimentación y drenaje superficial de 5.800 pts/m2. Si hubiese que modificar o mejorar algún servicio de infraestructura la repercusión podría alcanzar las 8.800 pts/m2.

Presupuesto de ejecución material estimado:

1.500 m2 x 8.800 pts/m2. ..... 13.200.000 Pts.

Reurbanización de la Calle Mercado. Tramo II.

Superficie: 1.200 m2.

Actuaciones: Pavimentación de calzadas y aceras con adoquines de hormigón y bordillo de granito.
Se estima una repercusión de las obras de pavimentación y drenaje superficial de 5.800 pts/m2. Si hubiese que modificar o mejorar algún servicio de infraestructura la repercusión podría alcanzar las 8.800 pts/m2.

Presupuesto de ejecución material estimado:

1.200 m2 x 8.800 pts/m2. ..... 10.560.000 Pts.

Reurbanización de la Calle Mercado. Tramo III.

Superficie: 1.250 m2.

Actuaciones: Pavimentación de calzadas y aceras con adoquines de hormigón y bordillo de granito.
Se estima una repercusión de las obras de pavimentación y drenaje superficial de 5.800 pts/m2. Si hubiese que modificar o mejorar algún servicio de infraestructura la repercusión podria alcanzar las 8.800 pts/m2.

Presupuesto de ejecución material estimado:

1.250 m2 x 8.800 pts/m2. ..... 11.000.000 Pts.

Reurbanización de la Calle Pico.

Superficie: 700 m2.

Actuaciones: Pavimentación de calzadas y aceras con adoquines de hormigón y bordillo de granito.
Se estima una repercusión de las obras de pavimentación y drenaje superficial de 5.800 pts/m2. Si hubiese que modificar o mejorar algún servicio de infraestructura la repercusión podria alcanzar las 8.800 pts/m2.

Presupuesto de ejecución material estimado:

700 m2 x 8.800 pts/m2. ..... 6.160.000 Pts.

Acondicionamiento intersección Mercado de Abastos.

Actuaciones: Acondicionamiento de la intersección con objeto de mejorar el trazado y la seguridad de los movimientos de giro de vehículos que realizan la entrada o salida del centro histórico por esta zona.

Presupuesto de ejecución material estimado: ..... 3.000.000 Pts.

Regulación del aparcamiento.

Actuaciones: Instalación de máquinas expendedoras. Expedición de tarjetas para residentes. Señalización. Escaleras. Pequeñas obras. Plazas O.R.A.:121.

Presupuesto de ejecución material estimado: ..... 6.000.000 Pts.

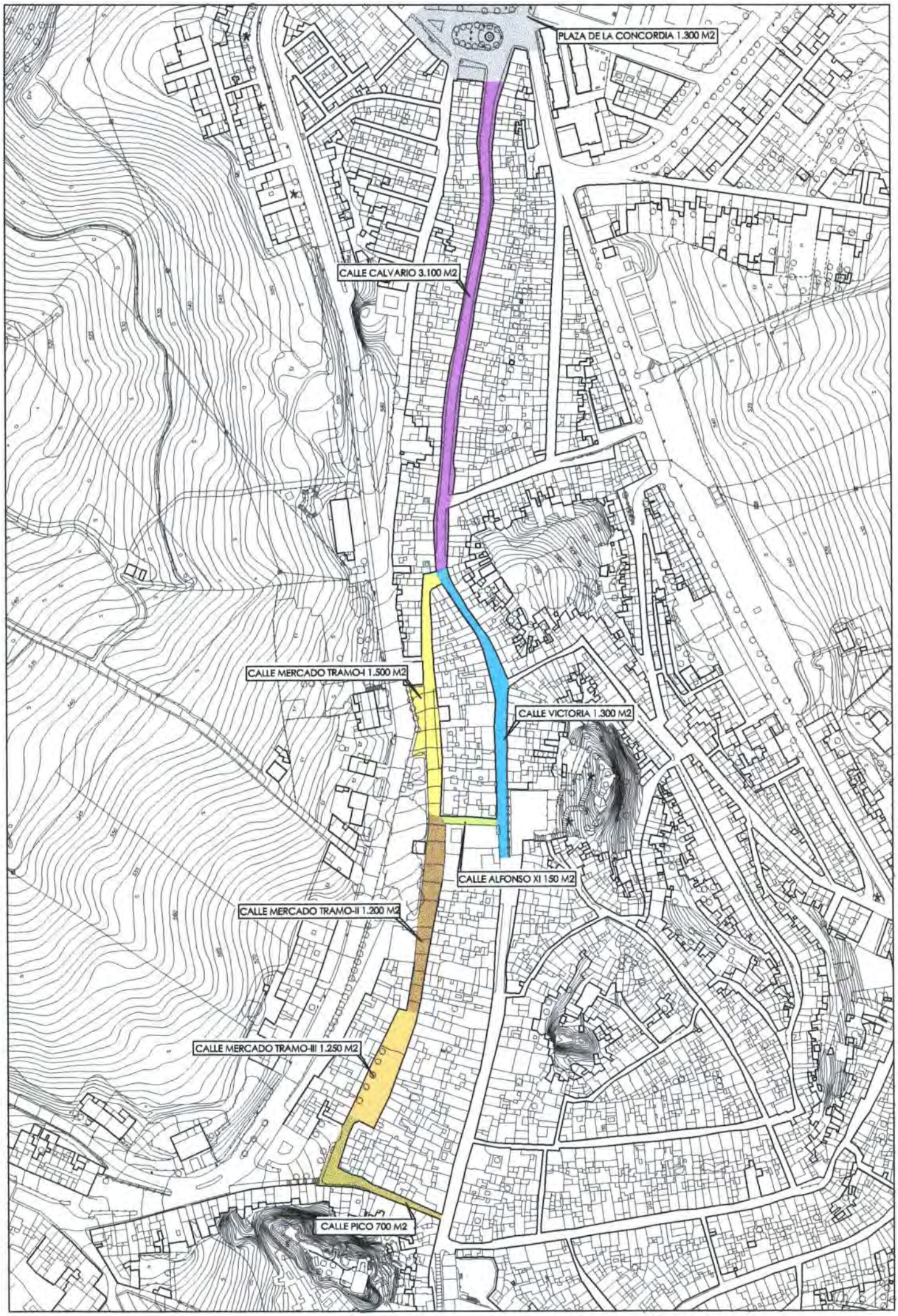
Señalización.

Actuaciones: Señalización informativa según planos.
Presupuesto de ejecución material estimado: ..... 700.000 Pts.

Resumen de presupuesto.

Reurbanización Calle Calvario	27.280.000 Pts.
Reurbanización Calle Victoria	11.440.000 Pts.
Remodelación de la Plaza de la Concordia	15.600.000 Pts.
Reurbanización Calle Alfonso XI	1.320.000 Pts.
Reurbanización Calle Mercado. Tramo I	13.200.000 Pts.
Reurbanización Calle Mercado. Tramo II.....	10.560.000 Pts.
Reurbanización Calle Mercado. Tramo III.....	11.000.000 Pts.
Reurbanización Calle Pico	6.160.000 Pts.
Acondicionamiento intersección Calle Lepanto	3.000.000 Pts.
Regulación del aparcamiento	6.000.000 Pts.
Señalización.....	700.000 Pts.
TOTAL EJECUCIÓN MATERIAL	106.260.000 Pts.
6% Gastos Generales	6.375.600 Pts.
13% Beneficio Industrial.....	13.813.800 Pts.
SUMA.....	126.449.400 Pts.
IVA 16%	20.231.904 Pts.
SUMA.....	146.681.304 Pts.
15% Gastos de Gestion y Varios.....	22.002.196 Pts.
COSTE TOTAL	168.683.500 Pts.

TRAMO	SUPERFICIE (m2)	REURBANIZACION		REP. DE SERVICIOS		EJECUCION MATERIAL (=A+B)	GASTOS GENERALES Y BENEF. INDUSTRIAL (= 19%)	PRESUPUESTO DE CONTRATA (=(A+B)*1,19)	I.V.A. (= 16%)	PRESUPUESTO DE LICITACION (= (A+B)*1,19*1,16))	GASTOS DE GESTION Y VARIOS (= 15%)	COSTE TOTAL
		Coste unitario	Coste total (A)	Coste unitario	Coste total (B)							
CALLE CALVARIO	3.100	5.800	17.980.000	3.000	9.300.000	27.280.000	5.183.200	32.463.200	5.194.112	37.657.312	5.648.597	43.305.909
CALLE VICTORIA	1.300	5.800	7.540.000	3.000	3.900.000	11.440.000	2.173.600	13.613.600	2.178.176	15.791.776	2.368.766	18.160.542
PLAZA DE LA CONCORDIA	1.300	10.000	13.000.000	2.000	2.600.000	15.600.000	2.964.000	18.564.000	2.970.240	21.534.240	3.230.136	24.764.376
CALLE ALFONSO XI	150	5.800	870.000	3.000	450.000	1.320.000	250.800	1.570.800	251.328	1.822.128	273.319	2.095.447
CALLE MERCADO. TRAMO I	1.500	5.800	8.700.000	3.000	4.500.000	13.200.000	2.508.000	15.708.000	2.513.280	18.221.280	2.733.192	20.954.472
CALLE MERCADO. TRAMO II	1.200	5.800	6.960.000	3.000	3.600.000	10.560.000	2.006.400	12.566.400	2.010.624	14.577.024	2.186.554	16.763.578
CALLE MERCADO. TRAMO III	1.250	5.800	7.250.000	3.000	3.750.000	11.000.000	2.090.000	13.090.000	2.094.400	15.184.400	2.277.660	17.462.060
CALLE PICO	700	5.800	4.060.000	3.000	2.100.000	6.160.000	1.170.400	7.330.400	1.172.864	8.503.264	1.275.490	9.778.754
INTERSECCION MERCADO ABASTOS						3.000.000	570.000	3.570.000	571.200	4.141.200	621.180	4.762.380
REGULACION DE APARCAMIENTO						6.000.000	1.140.000	7.140.000	1.142.400	8.282.400	1.242.360	9.524.760
SEÑALIZACION						700.000	133.000	833.000	133.280	966.280	144.942	1.111.222
						106.260.000	20.189.400	126.449.400	20.231.904	146.681.304	22.002.196	168.683.500


PLAZA DE LA CONCORDIA 1.300 M2
CALLE CALVARIO 3.100 M2
CALLE MERCADO TRAMO-I 1.500 M2
CALLE VICTORIA 1.300 M2
CALLE ALFONSO XI 150 M2
CALLE MERCADO TRAMO-II 1.200 M2
CALLE MERCADO TRAMO-III 1.250 M2
CALLE PICO 700 M2

PLAZA APARCAMIENTO ZONA AZUL

PLAZA APARCAMIENTO CARGA Y DESCARGA

AREA DE RESIDENTES

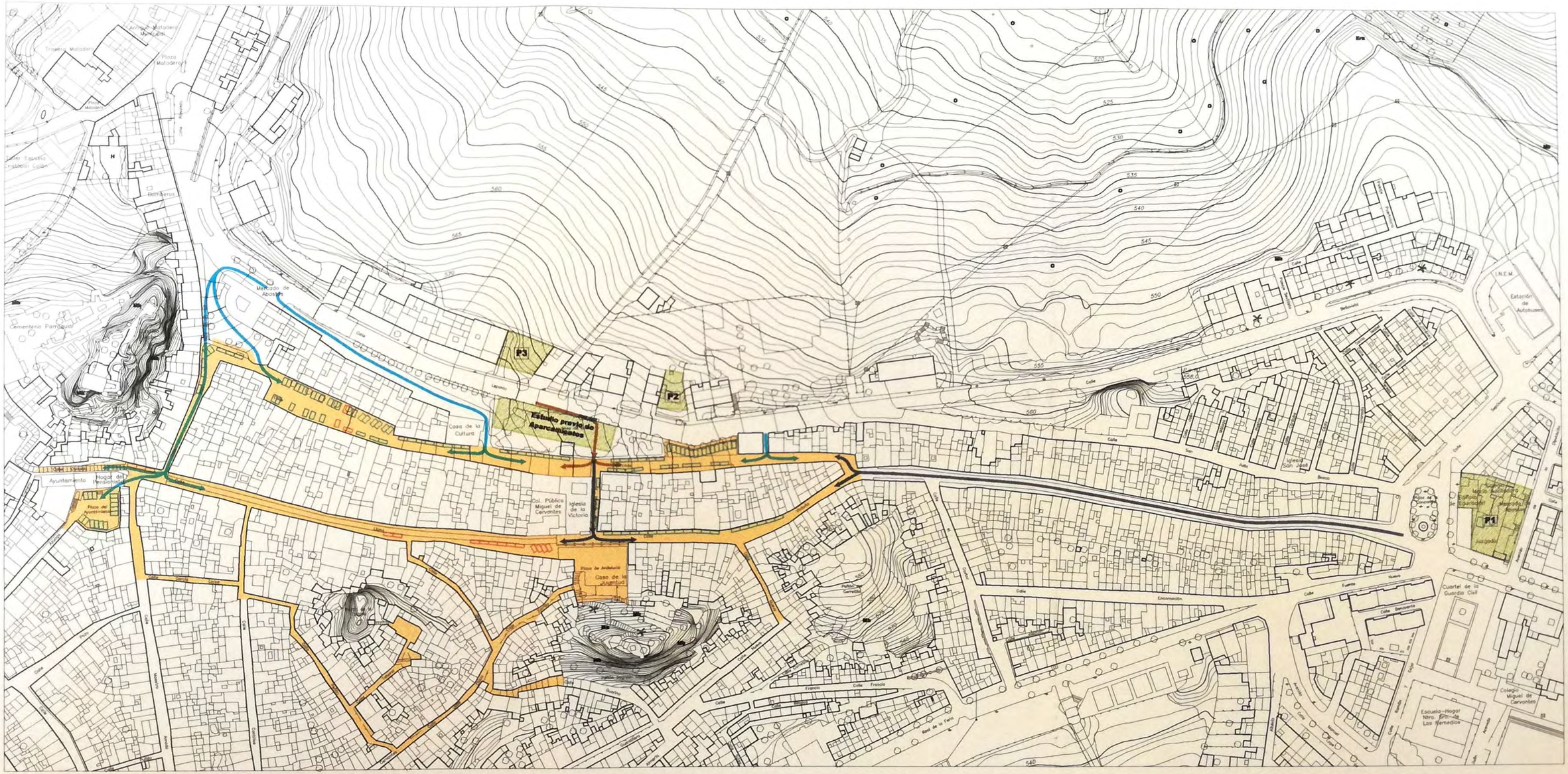
ACCESOS PEATONALES AL AREA CENTRAL

EXISTENTES

EXISTENTES POTENCIADOS

PROPUESTOS

ALTERNATIVAS PARA LA CONSTRUCCION DE APARCAMIENTOS



EPSA EMPRESA PUBLICA DE SUELO DE ANDALUCIA	AUTORES INGENIERIA ARQUITECTURA TERRITORIO, S.L.	ESTUDIO DE TRAFICO, ELABORACION DE PROPUESTAS DE INTERVENCION Y/O DE CONSTRUCCION DE APARCAMIENTOS EN EL CASCO HISTORICO DE OLVERA	Nº DE PLANO P5	DESIGNACION POLITICA DE CONSTRUCCION DE APARCAMIENTOS Y ACCESOS PEATONALES AL AREA CENTRAL	ESCALA 1/2.000 FECHA MAYO 2000

6. Consideraciones relativas a la política de construcción de aparcamientos.

En el Ayuntamiento de Olvera un grupo empresarial ha presentado un proyecto para la construcción de un edificio con 168 plazas de aparcamiento bajo el espacio que ocupan los jardines de la Victoria. Este proyecto se analiza en el anejo 2.

Las expectativas de la construcción de este aparcamiento y el hecho de que, con el análisis realizado, se ha comprobado que la problemática del estacionamiento en las áreas centrales no resulta alarmante, han hecho que en este estudio no se haya considerado prioritario ni por el equipo redactor ni por el Ayuntamiento, abordar el estudio de operaciones de construcción de edificios destinados a aparcamiento.

Conviene, sin embargo, hacer algunas precisiones sobre posibles actuaciones que podrían llevarse a cabo a corto o medio plazo.

En primer lugar conviene hacer constar que el Ayuntamiento de Olvera tiene previsto llevar a cabo una actuación urbanística de entidad junto a la Plaza de la Concordia en el solar de grandes dimensiones que hoy ocupan un colegio y el mercado (Señalado como P1 en el plano adjunto). En los sótanos de este edificio puede ubicarse una oferta considerable de plazas de aparcamiento (50 por planta).

A nuestro juicio en esta ubicación tan central pueden encontrarse residentes en el centro histórico dispuestos a adquirir plazas de aparcamiento.

Es menos probable que resulte económicamente viable, al menos a corto plazo, explotar algunas plazas con rotación. Pero es recomendable que en el proyecto del edificio se analice la conveniencia de disponer una serie de plazas que, ahora o en el futuro, puedan ser explotadas mediante rotación.

Por otro lado, el estudio previo de aparcamientos en los jardines de la Victoria presentado por una empresa en el Ayuntamiento de Olvera plantea la construcción de 168 plazas de estacionamiento en tres niveles, con diferentes entradas desde la vía pública para cada uno de ellos (ver anejo 2).

Si finalmente esta actuación no prosperase puede buscarse una alternativa de edificio de aparcamientos al otro lado de la calle Lepanto (ver P2 y P3 en los planos) que podría comunicarse mediante una pasarela con la Plaza de la Victoria, situada a 7 o más metros sobre la calle. Pero consideramos que ninguna de estas intervenciones puede considerarse económicamente viable a corto plazo.

Debe tenerse en cuenta que en realidad en la calle Lepanto existe una generosa oferta de estacionamiento libre en la vía pública que solo necesitaría una buen acceso a los jardines de la Victoria (el muro salva un desnivel que oscila entre 5 y 9 metros). En este estudio se propone la construcción de una escalara de acceso y esta simple medida puede resultar muy eficaz.

Anejo 1. La Remodelación de la Calle Llana.

Anejo 1. La Remodelación de la Calle Llana.

Durante la primera fase de este estudio se dedicó una especial atención al análisis de la problemática de la calle Llana porque existía un proyecto de remodelación a punto de ser ejecutado.

Se mantuvieron reuniones con el Ayuntamiento y se emitieron informes con sugerencias. Como resultado de este proceso, el Ayuntamiento modificó el proyecto inicial en el sentido de mejorar la habitabilidad a costa de plazas de aparcamiento. Las obras se han llevado a cabo precisamente durante el periodo de elaboración de este estudio.

Se adjuntan los planos de planta de las obras realizadas que deben valorarse positivamente porque suponen una dignificación de la principal calle comercial de Olvera.


EPSA
EMPRESA PUBLICA DE SUELO DE ANDALUCIA
AUTORES
ESTUDIO DE TRAFICO. ELABORACION DE PROPUESTAS DE INTERVENCION Y/O DE CONSTRUCCION DE APARCAMIENTOS EN EL CASCO HISTORICO DE OLIVERA
ZONIFICACION DE APARCAMIENTOS
ESCALA
1/2.000
FECHA
MAYO 2008

Anejo 2. El Estudio Previo de Aparcamientos entre C/ Mercado y C/ Bellavista.

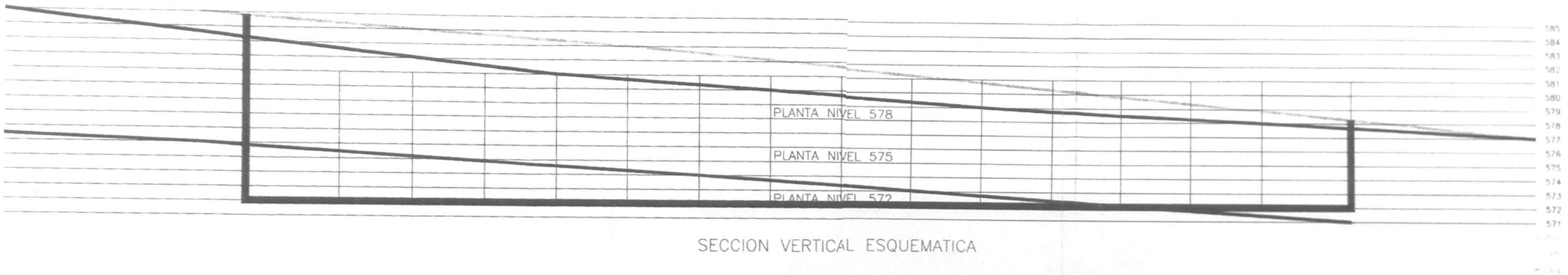
Anejo 2. El Estudio Previo de Aparcamientos entre C/ Mercado y C/ Bellavista.

El empresario D. Rafael Álvarez Colunga ha presentado en el Ayuntamiento de Olvera un "Estudio previo de la remodelación del espacio público entre las C/ Mercado y Bellavista para aparcamiento de vehículos (Olvera)" en el que se propone la construcción de 168 plazas de aparcamiento en el subsuelo de los Jardines de la Victoria con entradas independientes en 3 niveles diferentes. Se adjunta copia de los planos de la intervención, en la que una parte de la oferta estaría destinada a los residentes y la otra a rotación.

Desde el punto de vista funcional la ubicación del aparcamiento es correcta ya que a la mayor parte de las plazas se accede desde la calle Lepanto, sin utilizar el viario del centro histórico.

Para el desarrollo de este proyecto deberán considerarse con rigor las cuestiones relativas a la viabilidad económica.

Por otro lado, para evaluar el proyecto conviene tener en cuenta que esta actuación implica la total desaparición del arbolado actual (sólo podría salvarse un árbol de gran porte). Si se asume esta circunstancia deberán estudiarse las alternativas para la revegetación y acondicionamiento de este importante espacio urbano.



SECCION VERTICAL ESQUEMATICA

CONTORNO DE EDIFICACION

PERFIL CALLE MERCADO

PERFIL ZONA AJARDINADA

PERFIL CALLE BELLAVISTA

EPSA
EMPRESA PUBLICA DE SUELO DE ANDALUCIA

AUTORES
ARQUITECTURA INGENIERIA
TORRIJOS, S.L.

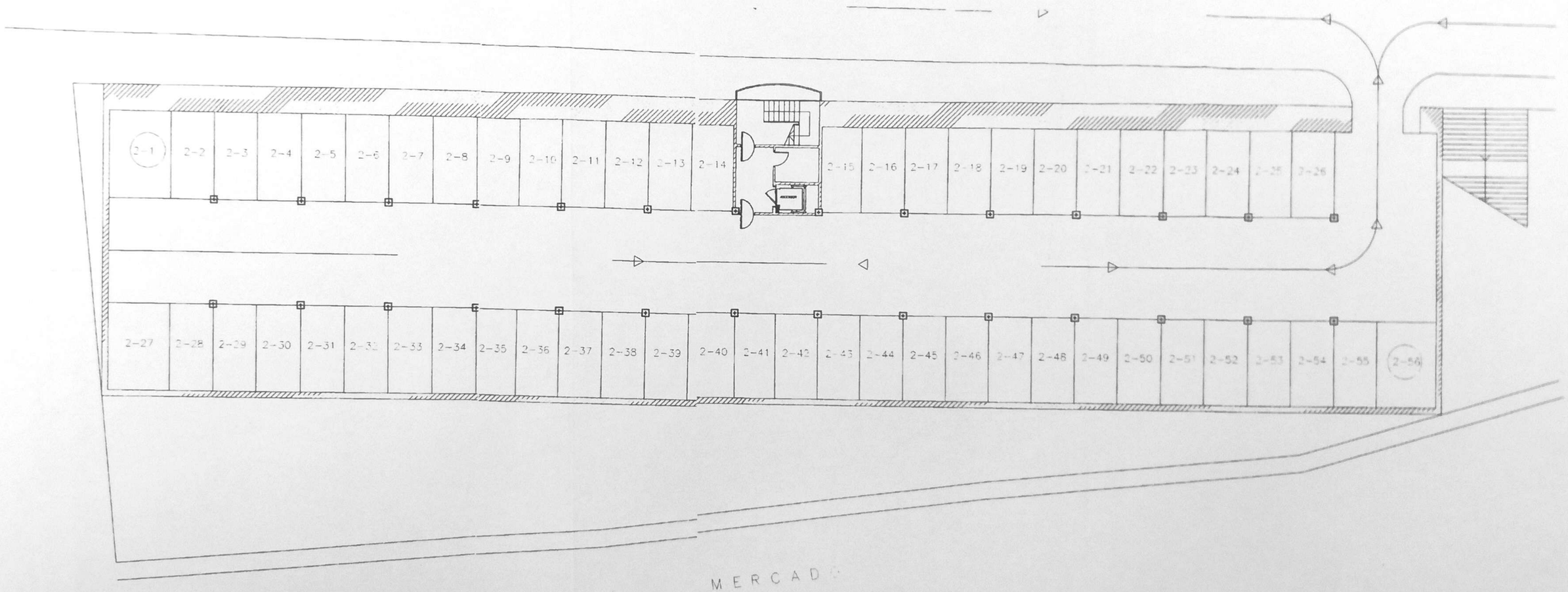
ESTUDIO DE TRAFICO, ELABORACION DE PROPUESTAS DE INTERVENCION Y/O DE CONSTRUCCION DE APARCAMIENTOS EN EL CASCO HISTORICO DE OLVERA

Nº DE PLANO

DESIGNACION
REPRODUCCION DEL PLANO SG-1 DEL ESTUDIO PREVIO PARA APARCAMIENTO DE VEHICULOS DE ALBERTO PEREZ ESPEJO Y ELVIRA SALIDO HERRAIZ (ENERO 1.999)

ESCALA 1/200

FECHA MAYO 2000



PLANTA NIVEL COTA 572

EPSA
EMPRESA PUBLICA DE SUELO DE ANDALUCIA

AUTORES
INGENIERIA
ARQUITECTURA
T.S. TOPOGRAFIA

ESTUDIO DE TRAFICO, ELABORACION DE PROPUESTAS DE INTERVENCION Y/O DE CONSTRUCCION DE APARCAMIENTOS EN EL CASCO HISTORICO DE OLVERA

Nº DE PLANO

DESIGNACION
REPRODUCCION DEL PLANO PG-2 DEL ESTUDIO PREVIO PARA APARCAMIENTO DE VEHICULOS DE ALBERTO PEREZ ESPEJO Y ELVIRA SALIDO HERRAIZ (ENERO 1.999)

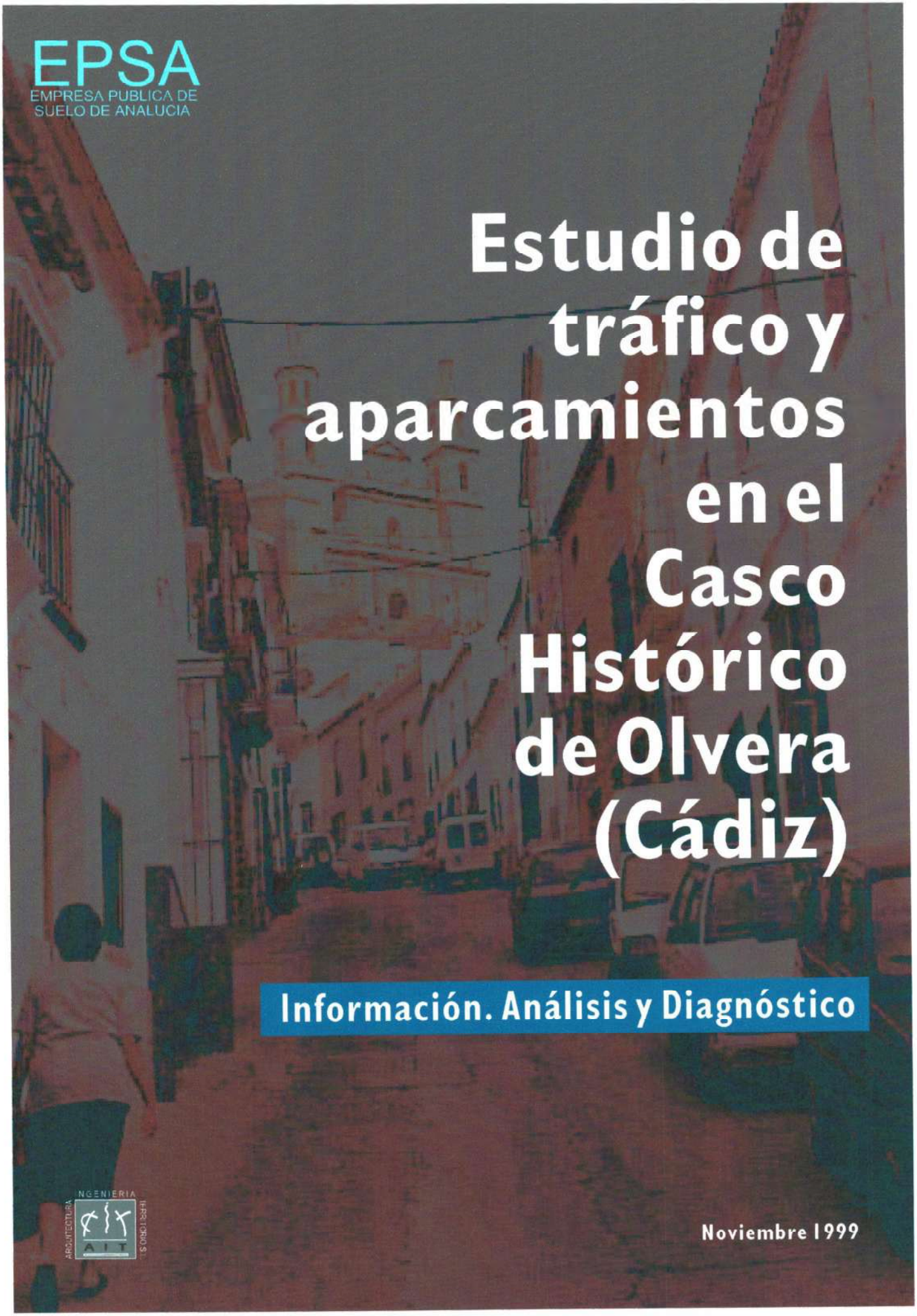
ESCALA 1/200

FECHA MAYO 2000

EPSA
EMPRESA PUBLICA DE SUELO DE ANALUCIA

Estudio de tráfico y aparcamientos en el Casco Histórico de Olvera (Cádiz)

Información. Análisis y Diagnóstico



ARQUITECTURA INGENIERIA AIT

Noviembre 1999

ESTUDIO DE TRÁFICO, ELABORACIÓN DE PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN Y/O CONSTRUCCIÓN DE APARCAMIENTOS EN EL CASCO HISTÓRICO DE OLVERA.

PRIMERA ENTREGA:

Documento I. Información.

Documento II. Análisis y Diagnóstico.

Equipo redactor:

Equipo base:

Juan José Martínez Marín.	Ingeniero de Caminos. Director del equipo.
Carlos Christian Muñoz Monge.	Ingniero de Caminos.

Colaboradores*:

Pedro Jadraque Gago.	Estudiante de 5º curso de Ingeniero de Caminos.
Marwane Benaïsa Saïdi.	Estudiante de 5º curso de Ingeniero de Caminos.

Delineación. Autocad:

Rodolfo López Rego.

Edición:

Lourdes Márquez Sánchez.

Fechas: Los trabajos han sido realizados en Olvera y Almería en el periodo Julio-Noviembre de 1999.

* Los colaboradores han realizado, con este trabajo, las prácticas fin de carrera en A.I.T., S.L.

ESTUDIO DE TRÁFICO, ELABORACIÓN DE PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN Y/O CONSTRUCCIÓN DE APARCAMIENTOS EN EL CASCO HISTÓRICO DE OLVERA.

DOCUMENTO I. INFORMACIÓN.

MEMORIA.

1. Alcance y contenido del estudio. Método de trabajo.

2. Características generales y funcionales del casco histórico.

   2.1. El marco territorial. Población. Economía.
   2.2. La estructura urbana. El casco histórico.

3. Análisis del sistema viario.

4. Inventario de aparcamientos. Análisis de la rotación.

   4.1. Descripción de la toma de datos realizada.
   4.2. El inventario de aparcamientos.
   4.3. Análisis de la rotación.
   4.4. Análisis de aparcamientos ilegales.

PLANOS DE INFORMACIÓN.

I-1. El marco territorial.
I-2. Los accesos a Olvera. Conexiones con el viario interurbano.
I-3.1. El relieve como condicionante. Topografía.
I-3.2. El relieve como condicionante. Clinométrico
I-4. Localización de actividades.
I-5. Localización de la población.
I-6. El planeamiento municipal.
I-7.1. Análisis del sistema viario. Jerarquía. Conflictos.
I-7.2. Análisis del sistema viario. Sentidos de circulación.
I-8. Aparcamientos. Ámbito de la toma de datos.
I-9.1. Inventario de aparcamientos. Toma de datos.
I-9.2. Inventario de aparcamientos. Resumen.

INFORMACIÓN

MEMORIA

1. Alcance y contenido del estudio. Método de trabajo.

La documentación de partida.

Para la realización de este estudio se contaba con una documentación básica de partida adecuada relativa a los principales parámetros socio-económicos del municipio y a las características generales y funcionales del núcleo urbano. Se han utilizado la información contenida en las Normas Subsidiarias y los datos publicados por el Instituto de Estadística de Andalucía.

La información sintetizada en planos y gráficos.

Con esta documentación básica y con los datos de campo que más adelante se describen se han elaborado una serie de planos de información y gráficos en los que se pretende poner de manifiesto las características más determinantes para el análisis de la accesibilidad y de los aparcamientos en todo el núcleo de Olvera, pero con especial detalle en el casco antiguo. Se ha pretendido, por tanto, sintetizar la información determinante de la problemática analizada en documentos gráficos concisos y expresivos para facilitar el análisis y la toma de decisiones.

Delimitación del ámbito del estudio. Toma de datos.

Teniendo en cuenta que este estudio forma parte del inicio de una línea de trabajo experimental por parte de la EPSA y de la Dirección General de Transportes, se ha preferido realizar una toma de datos exhaustiva en lo relativo específicamente a los aparcamientos. *El inventario de aparcamientos y el conteo de vehículos de día y de noche se han realizado para todo el núcleo* y con un detalle superior al estrictamente necesario para este trabajo. Pero estos datos pueden resultar de interés para comparar parámetros observados en diversos núcleos, para analizar la evolución de los diversos parámetros analizados en el tiempo e incluso para evaluar la incidencia de los diversos proyectos de remodelación del sistema viario en la oferta de aparcamientos.

Se ha analizado la *rotación de vehículos* en los aparcamientos *en las proximidades de las áreas de centralidad* comercial y social, situadas en la ladera norte del cerro ocupado por el casco antiguo.

Por último, se ha analizado con mayor detenimiento la problemática de la accesibilidad en el conjunto del casco antiguo, claramente delimitado por barreras arquitectónicas.

2. Características generales y funcionales del casco histórico.

2.1. El marco territorial. Población. Economía.

Olvera está situada en el extremo NE de la provincia de Cádiz, en el límite con las de Sevilla y Málaga. Forma parte de la comarca de la Sierra de Cádiz.

Situada lejos de las capitales de provincia y núcleos de primer orden, las poblaciones próximas más importantes son Antequera al Este, Ronda al Sur y Arcos de la Frontera y Jerez al Oeste.

La población del municipio en 1996 era de 8.991 habitantes, registrándose una pérdida sostenida desde el censo de 1979 (11.991 habitantes).

La población de Olvera se dedica mayoritariamente a la agricultura y el sector servicios se encuentra muy poco desarrollado. Su comercio está básicamente dedicado a la población local y la actividad turística no presenta parámetros relevantes desde el punto de vista económico.

En este contexto, como en muchas áreas de Andalucía, en el municipio se considera de gran importancia la aportación social y económica de los emigrantes jubilados que regresan a Olvera con su pensión o de aquellos que siguen trabajando en otro lugar pero mantienen en Olvera su vivienda, que ocupan generalmente en vacaciones, casi siempre en el mes de Agosto. Estos grupos resultan esenciales en el mantenimiento, en buen estado, de un patrimonio arquitectónico de indudable interés.

2.2. La estructura urbana. El casco histórico.

El núcleo de Olvera tiene dos partes claramente diferenciadas: *el casco histórico*, encaramado en un cerro perfectamente aislado topográficamente y dominado por el castillo, la iglesia y el Peñón del Cristo y *las zonas de nuevo crecimiento* organizadas en torno a las calles Manuel de Falla y Julián Besteiro.

Para el análisis de las características funcionales del núcleo con incidencia en este estudio se han elaborado una serie de planos y se ha realizado un reportaje fotográfico pormenorizado.

El relieve como condicionante.

La topografía determina en Olvera, el paisaje urbano y también las condiciones de accesibilidad. Para poner de manifiesto este hecho se han elaborado los planos I-3.1- Topografía e I-3.2- Clinométrico.

En ***el plano topográfico*** se ha restituido idealmente sobre las calles y viviendas, la topografía primitiva y con la utilización del color se pretende subrayar los accidentes topográficos poniéndose de manifiesto las rupturas en la trama que representan las "Peñas", que sobresalen sobre el pueblo, por encima de las edificaciones y que separan claramente las laderas Norte y Sur.

El ***plano clinométrico*** es muy ilustrativo de la problemática del casco histórico, donde las calles con pendiente superior al 16% son frecuentes (y solo unas pocas son peatonales) y donde son minoritarias y situadas en zonas concretas, las calles con pendientes inferiores al 8%.

Localización de la población de las actividades.

En el plano I-4 ***Localización de actividades*** (elaborado con toma de datos de campo) se muestran los equipamientos, comercios, espacios públicos y usos del suelo. Se pone de manifiesto que la mayor parte de la actividad comercial y social se centra en el casco antiguo en su ladera Norte, en las calles Llana y Mercado y su entorno, aunque son perceptibles los fenómenos de difusión de la centralidad hacia las calles con mejor accesibilidad rodada de las zonas de nuevo desarrollo, fundamentalmente Julián Besteiro.

En el plano I-5 ***Localización de la Población*** se representa, de acuerdo con la delimitación censal, la población de cada uno de los distritos y secciones. Se observa que el distrito 2º Sección 1ª, en la zona central del casco, presenta una densidad muy superior al resto del núcleo.

En el plano I-6 se representan las previsiones de crecimiento que contempla el ***planeamiento municipal***.

3. Análisis del sistema viario.

Para el análisis del sistema viario del núcleo urbano se han elaborado dos planos.

En el plano I-7.1 se representan la ***jerarquía del sistema y los conflictos*** observados.

Como *viario principal de relación con el exterior* hemos incluido la A-382, la carretera de Pruna (CA-454) y las antiguas carreteras que pasaban por Olvera y que, una vez construida la variante, se han convertido en las principales calles para organizar la movilidad urbana y de relación con el exterior, pero que solo mantienen como tráfico interurbano el procedente de la carretera de Pruna.

En el siguiente nivel, representadas en rojo, se han incluido las calles que organizan el *acceso a las principales áreas de atracción* comercial, turística y monumental en el casco antiguo.

(PLANO 1-7.1) ROJO

El viario correspondiente a los dos niveles descritos organiza la práctica totalidad de los viajes realizados en Olvera por los visitantes y la mayor parte de los viajes de compras o gestiones de la población local. En este viario es conveniente una mejora radical de la señalización informativa.

Todas las vías importantes confluyen en la plaza de la Concordia, principal nudo de tráfico de la localidad en el que se producen retenciones.

Se ha analizado con especial detenimiento la problemática del *viario secundario del casco antiguo*. Se trata casi siempre de calles de ancho comprendido entre 5 y 7 metros, a las que resulta difícil acceder por las características de la propia trama y las elevadas pendientes. Estas calles, en consecuencia, son utilizadas principalmente por los residentes. En estas áreas predominan la tipología de vivienda unifamiliar y el área se encuentra muy habitada con muy pocas viviendas vacías.

Todas las calles tienen la calzada a un único nivel (sin aceras) y existe una presencia considerable del vehículo aparcado en la calzada, lo que representa un cierto conflicto, fundamentalmente desde el punto de vista visual.

En el plano I-7.2 se representan los ***sentidos de circulación***. Aunque la planta resulta confusa y a primera vista llama la atención el hecho de que gran parte del viario secundario funcionen en doble sentido, a pesar de las limitaciones de anchura, lo cierto es que este sistema está determinado precisamente por las fuertes pendientes y se considera básicamente adecuado.

4. Inventario de Aparcamientos. Análisis de la rotación.

4.1. Descripción de la toma de datos realizada.

La mayor parte de los trabajos de campo realizados se refiere a la problemática de los aparcamientos. En el plano I-8 se representa el ámbito en el que se han llevado a cabo cada uno de los trabajos descritos en este capítulo.

Para todo el núcleo urbano se ha elaborado un inventario de aparcamientos y un conteo de vehículos aparcados de día y de noche, como se describe en el apartado 4.2.

En las áreas comerciales del casco histórico se ha analizado la rotación de aparcamientos, como se describe en el apartado 4.3.

Por último, en el entorno de la plaza de la Concordia se han analizado los aparcamientos ilegales para determinar su importancia en el funcionamiento del tráfico. Los resultados se recogen en el apartado 4.4.

4.2. El inventario de aparcamientos.

El método utilizado para elaborar el inventario de aparcamientos es el siguiente:

Durante el día se han recorrido las calles anotando las plazas de aparcamiento ocupadas y vacías elaborando con estos datos el plano I-9.1. El trabajo se ha realizado durante todo el día y, por tanto, los datos de ocupación de aparcamientos durante el día obtenidos no corresponden a una hora determinada. Son solo, por tanto, un dato orientativo que corresponde a una media de todas las horas del día.

En el mismo plano se representan los aparcamientos ocupados y no ocupados en el momento de realizar la toma de datos, los aparcamientos ilegales, entrada a vados individuales y colectivos.

Por la noche se ha realizado, entre las 0:00 y las 2:00 horas un conteo de los vehículos aparcados en cada zona.

Se pone de manifiesto que, como corresponde a un núcleo dedicado básicamente a la agricultura, el número de vehículos durante la noche es superior en todas las zonas del núcleo a los contabilizados durante el día.

En los cuadros adjuntos y en el plano I-9.2 "*Inventario de Aparcamientos*". Resumen, se representan los datos globales del análisis realizado y se ponen en relación con los datos del censo de población y del censo de vehículos. Las comparaciones con los datos de población y del censo de vehículos solo pueden considerarse como parámetros orientativos.

INVENTARIO DE APARCAMIENTOS. VIA PUBLICA.

ZONA				PLAZAS DE APARCAMIENTO		OCUPACION				
						DIA (***)			NOCHE (****)	
DISTRITO	SECCION	POBLACION (*)	VEHICULOS (**)	Nº	Nº PLAZAS / 1.000 hab.	Nº VEH.	%	ILEGALES	Nº VEH.	%
01	001	1.107		193	174,35	132	68,39%	10	166	86,01%
02	001	1.454		137	94,22	80	58,39%	11	125	91,24%
02	002	1.273		197	154,75	88	44,67%	11	168	85,28%
03	001	1.140		326	285,96	238	73,01%	21	229	70,25%
04	001	1.124		296	263,35	180	60,81%	18	166	56,08%
04	002	1.224		271	221,41	128	47,23%	21	143	52,77%
04	003	1.669		394	236,07	242	61,42%	5	377	95,69%
TOTAL		**8.991**	**2.553**	**1.814**	**201,76**	**1.088**	**59,98%**	**97**	**1.374**	**75,74%**

(*) PADRON MUNICIPAL DE HABITANTES DE OLVERA (FUENTE: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA, AÑO 1996).
(**) PARQUE DE VEHICULOS DE OLVERA. TURISMOS Y FURGONETAS (FUENTE: INSTITUTO ANDALUZ DE ESTADISTICA, AÑO 1997).
(***) DATOS TOMADOS ENTRE LAS 9:00 Y LAS 20:00 HORAS
(****) DATOS TOMADOS ENTRE LAS 0:00 Y LAS 2:00 HORAS

INVENTARIO DE APARCAMIENTOS. EDIFICIOS

ZONA				INDIVIDUALES			COLECTIVOS				TOTAL	
DISTRITO	SECCION	POBLACION (*)	VEHICULOS (**)	LEGALIZ.	SIN LEGALIZ.	TOTAL	LEGALIZ.	SIN LEGALIZ.	TOTAL	PLAZAS (***)	Nº DE PLAZAS	PLAZAS / 1.000 hab.
01	001	1.107		28	13	41	0	0	0	0	41	37,04
02	001	1.454		17	14	31	0	0	0	0	31	21,32
02	002	1.273		63	12	75	0	0	0	0	75	58,92
03	001	1.140		57	84	141	7	9	16	80	221	193,86
04	001	1.124		34	97	131	3	1	4	20	151	134,34
04	002	1.224		32	84	116	0	4	4	20	136	111,11
04	003	1.669		30	127	157	15	11	26	130	287	171,96
TOTAL		**8.991**	**2.553**	**261**	**431**	**692**	**25**	**25**	**50**	**250**	**942**	**104,77**

(*) PADRON MUNICIPAL DE HABITANTES DE OLVERA (FUENTE: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA, AÑO 1996).
(**) PARQUE DE VEHICULOS DE OLVERA. TURISMOS Y FURGONETAS (FUENTE: INSTITUTO ANDALUZ DE ESTADISTICA, AÑO 1997).
(***) ESTIMACION REALIZADA A PARTIR DEL RATIO DE 5 PLAZAS / VADO COLECTIVO

INVENTARIO DE APARCAMIENTOS. RESUMEN.

ZONA				VIA PUBLICA		EDIFICIOS		TOTAL	
DISTRITO	SECCION	POBLACION (*)	VEHICULOS (**)	Nº DE PLAZAS	Nº PLAZAS / 1.000 hab.	Nº DE PLAZAS	PLAZAS / 1.000 hab.	Nº DE PLAZAS	PLAZAS / 1.000 hab.
01	001	1.107		193	174,35	41	37,04	234	211,38
02	001	1.454		137	94,22	31	21,32	168	115,54
02	002	1.273		197	154,75	75	58,92	272	213,67
03	001	1.140		326	285,96	221	193,86	547	479,82
04	001	1.124		296	263,35	151	134,34	447	397,69
04	002	1.224		271	221,41	136	111,11	407	332,52
04	003	1.669		394	236,07	287	171,96	681	408,03
TOTAL		**8.991**	**2.553**	**1.814**	**201,76**	**942**	**104,77**	**2.756**	**306,53**

(*) PADRON MUNICIPAL DE HABITANTES DE OLVERA (FUENTE: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA, AÑO 1996).
(**) PARQUE DE VEHICULOS DE OLVERA. TURISMOS Y FURGONETAS (FUENTE: INSTITUTO ANDALUZ DE ESTADISTICA, AÑO 1997).

4.3. Análisis de la rotación.

Para analizar la rotación en las áreas centrales se realizó en primer lugar una toma de datos con un intervalo de 2 horas en un área amplia para determinar el grado de ocupación durante el día y la importancia de los vehículos de los residentes (Rotación 1).

A la vista de los resultados, se analizó otra toma de datos en un espacio más restringido, en la calle Llana y calle Mercado, con un intervalo de 30 minutos para determinar fundamentalmente la importancia del aparcamiento rápido, de gestiones o compras (Rotación 2).

Se recogen a continuación los datos obtenidos, que van a resultar de gran interés para la toma de decisiones relativa a la política de aparcamientos. Queda puesto de manifiesto el predominio de los vehículos de los residentes, incluso en las áreas centrales, durante todo el día.

DIAS: 26 / 7 / 99 (Lunes) y 27 / 7 / 99 (Martes)
PERIODO: de 16:00 a 14:00 horas
INTERVALO: 2 Horas

TOMA DE DATOS:

ROTACION DE APARCAMIENTOS 1. ZONAS 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7.

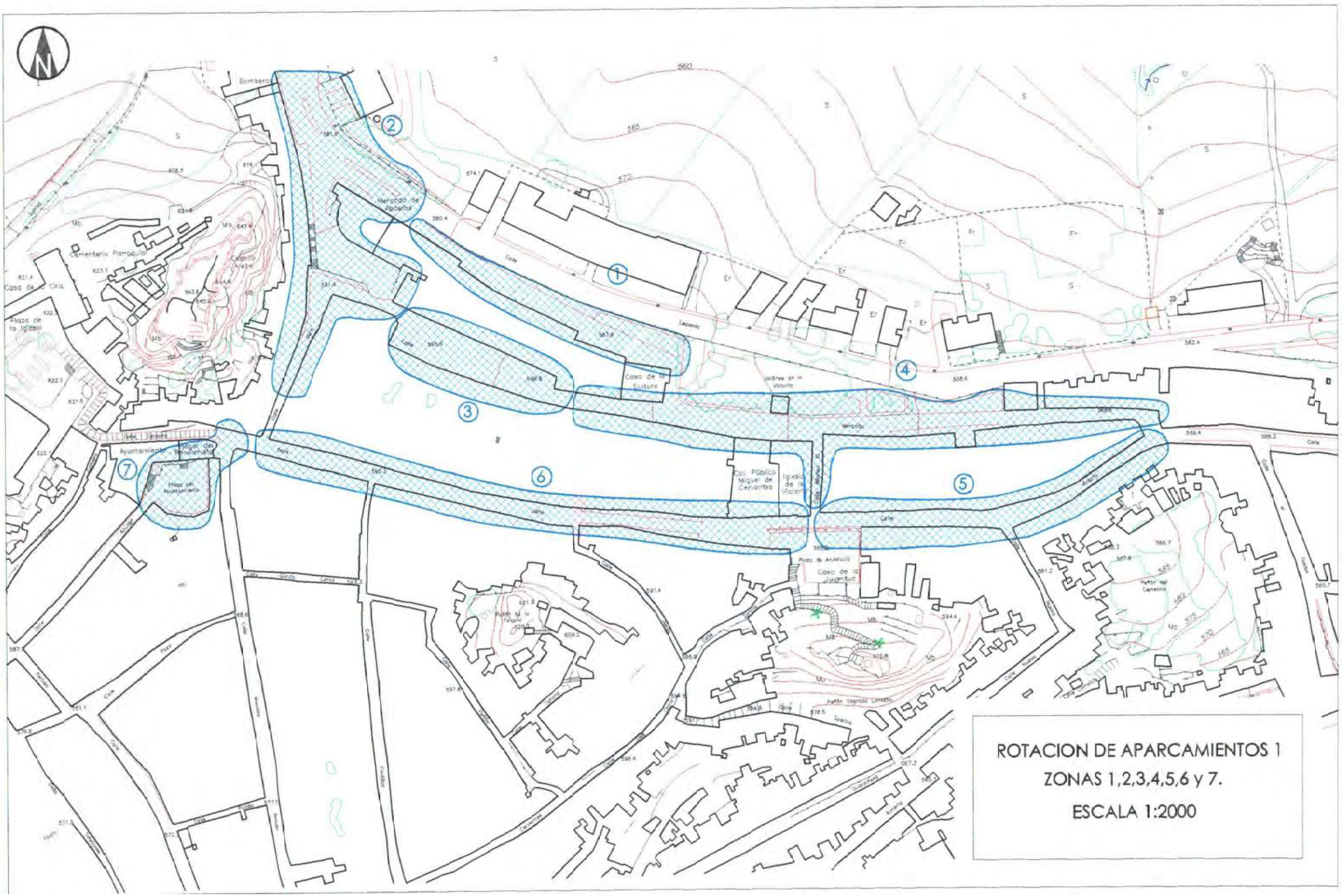
DESCRIPCION:

Se han registrado en las zonas 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7 las matriculas de los vehiculos estacionados durante el periodo indicado. Para cada zona este registro se repite cada dos horas.

OBJETIVO:

Estudiar la rotación de las plazas de aparcamientos, así como el índice de ocupación de las mismas.

Observar la utilización de las plazas de aparcamiento existentes en la vía pública por los residentes.


ROTACION DE APARCAMIENTOS 1
ZONAS 1,2,3,4,5,6 y 7.
ESCALA 1:2000

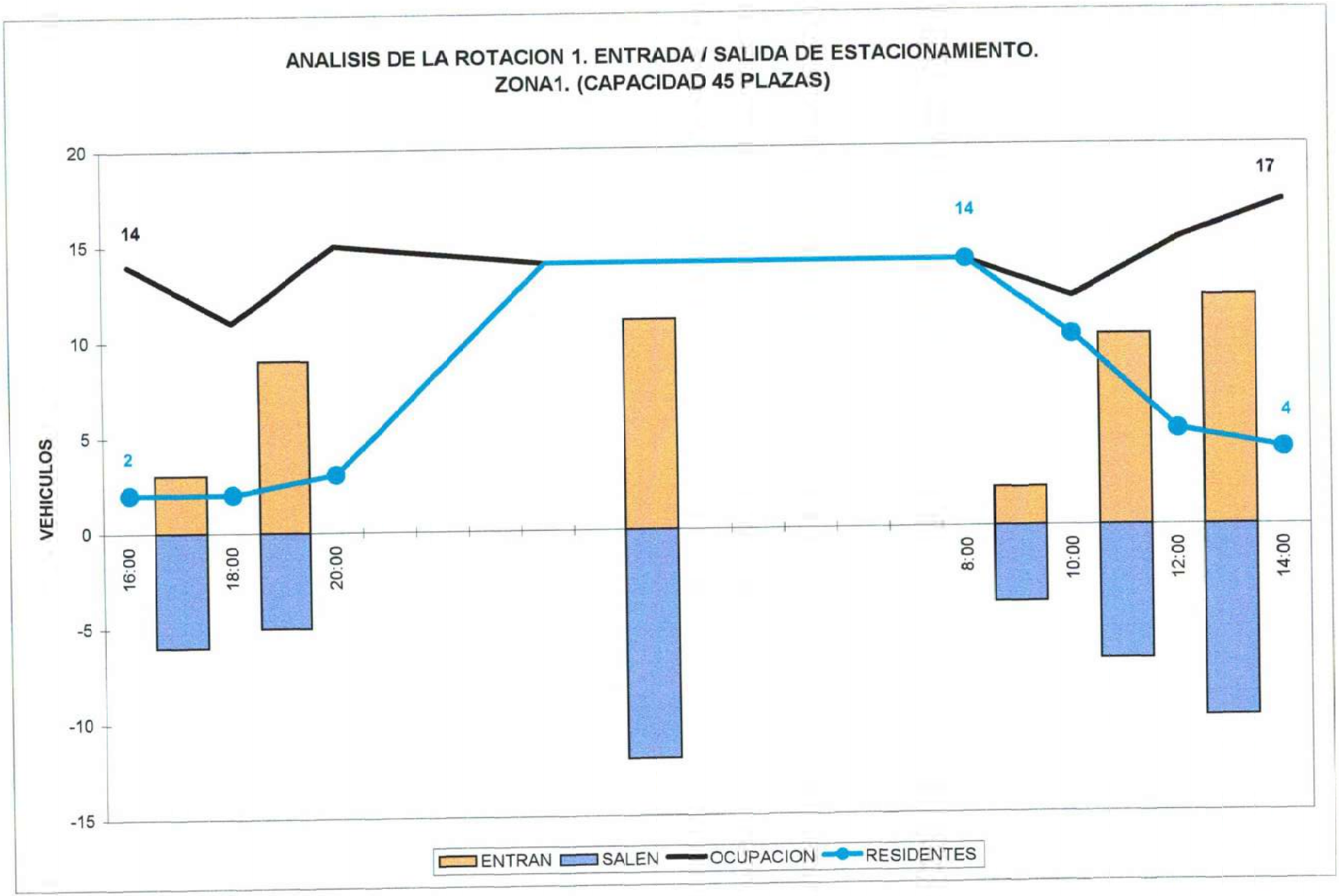
ANALISIS DE LA ROTACION 1. ZONA 1.

MATRIZ INICIO / FINAL ESTACIONAMIENTO ZONA 1		LUNES 26/07/99 / MARTES 27/07/99 — FINAL DE ESTACIONAMIENTO							ENTRADAS
		16h-18h	18h-20h	20h-8h	8h-10h	10h-12h	12h-14h	>14h	
26/07/99 — INICIO DE ESTACIONAMIENTO	< 16h	6	2	4	1	0	1	0	14
	16h-18h		3	0	0	0	0	0	3
	18h-20h			8	0	1	0	0	9
	20h-8h				3	4	0	4	11
	8h-10h					2	0	0	2
	10h-12h						9	1	10
27/07/99	12h-14h							12	12
SALIDAS		6	5	12	4	7	10	17	

Hora	Vehiculos registrados
16h-18h	14
18h-20h	11
20h-22h	15
8h-10h	14
10h-12h	12
12h-14h	15
14h-16h	17
Total Registros (A)	98
Total Vehiculos (B)	61
Indice de rotacion (B) / (A)	0,62

	Veh	%
Residentes	14	23,0%
Resto	47	77,0%
TOTAL	61	100,0%

ZONA	PLAZAS LEGALES
1	45


ANALISIS DE LA ROTACION 1. ENTRADA / SALIDA DE ESTACIONAMIENTO.
ZONA1. (CAPACIDAD 45 PLAZAS)
VEHICULOS
20
15
10
5
0
-5
-10
-15
14
17
14
2
4
16:00
18:00
20:00
8:00
10:00
12:00
14:00
ENTRAN
SALEN
OCUPACION
RESIDENTES

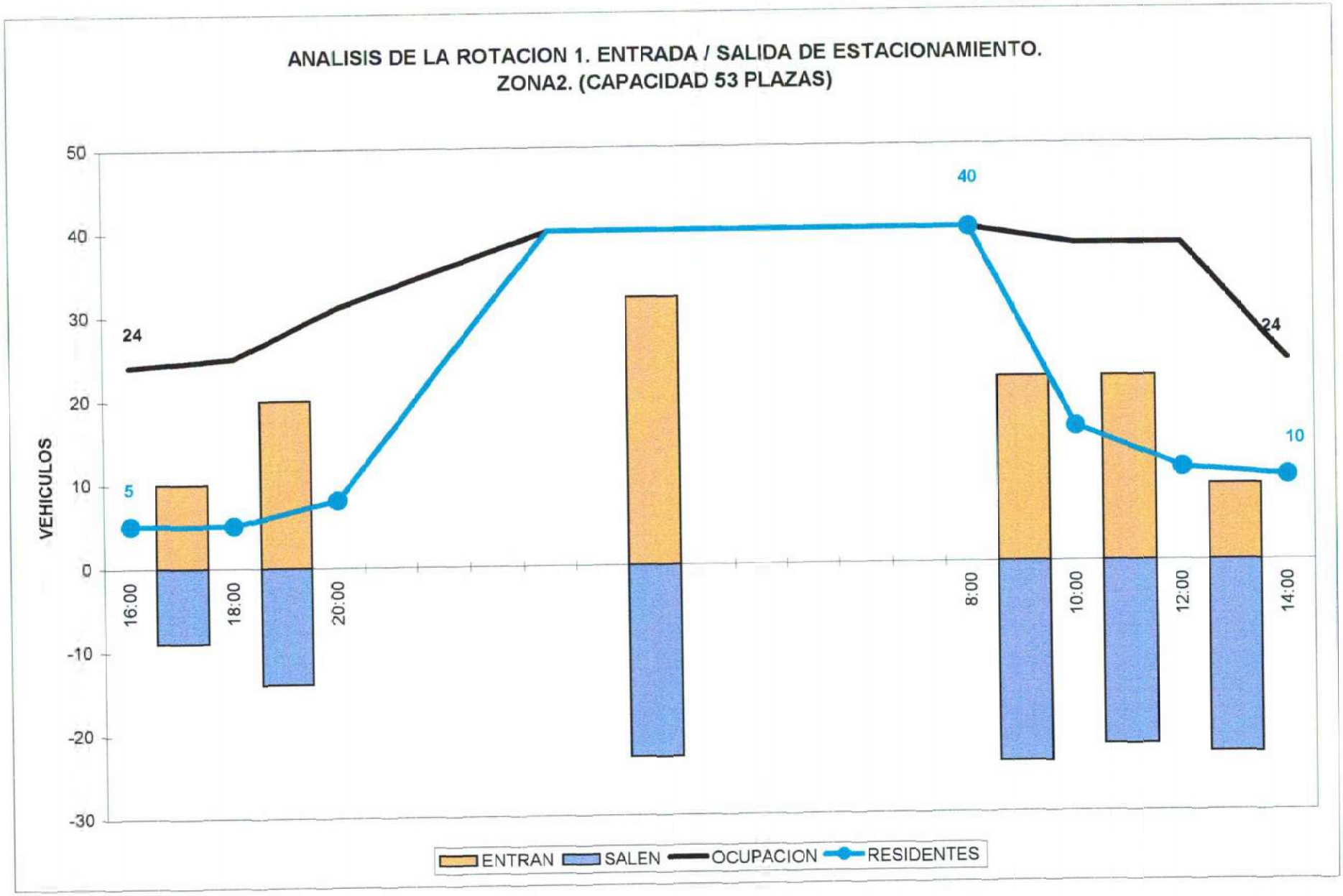
ANALISIS DE LA ROTACION 1. ZONA 2.

MATRIZ INICIO / FINAL ESTACIONAMIENTO ZONA 2		LUNES 26/07/99 / MARTES 27/07/99 — FINAL DE ESTACIONAMIENTO							ENTRADAS
		16h-18h	18h-20h	20h-8h	8h-10h	10h-12h	12h-14h	>14h	
26/07/99 — INICIO DE ESTACIONAMIENTO	< 16h	9	6	4	0	0	0	5	24
	16h-18h		8	2	0	0	0	0	10
	18h-20h			17	1	1	0	1	20
	20h-8h				23	4	1	4	32
	8h-10h					17	4	1	22
	10h-12h						18	4	22
27/07/99 — INICIO DE ESTACIONAMIENTO	12h-14h							9	9
SALIDAS		9	14	23	24	22	23	24	

Hora	Vehiculos registrados
16h-18h	24
18h-20h	25
20h-22h	31
8h-10h	40
10h-12h	38
12h-14h	38
14h-16h	24
Total Registros (A)	220
Total Vehiculos (B)	139
Indice de rotacion (B) / (A)	0,63

	Veh	%
Residentes	40	28,8%
Resto	99	71,2%
TOTAL	139	100,0%

ZONA	PLAZAS LEGALES
2	53


ANALISIS DE LA ROTACION 1. ENTRADA / SALIDA DE ESTACIONAMIENTO.
ZONA2. (CAPACIDAD 53 PLAZAS)
VEHICULOS
50
40
30
20
10
0
-10
-20
-30
24
24
40
5
10
16:00
18:00
20:00
8:00
10:00
12:00
14:00
ENTRAN
SALEN
OCUPACION
RESIDENTES

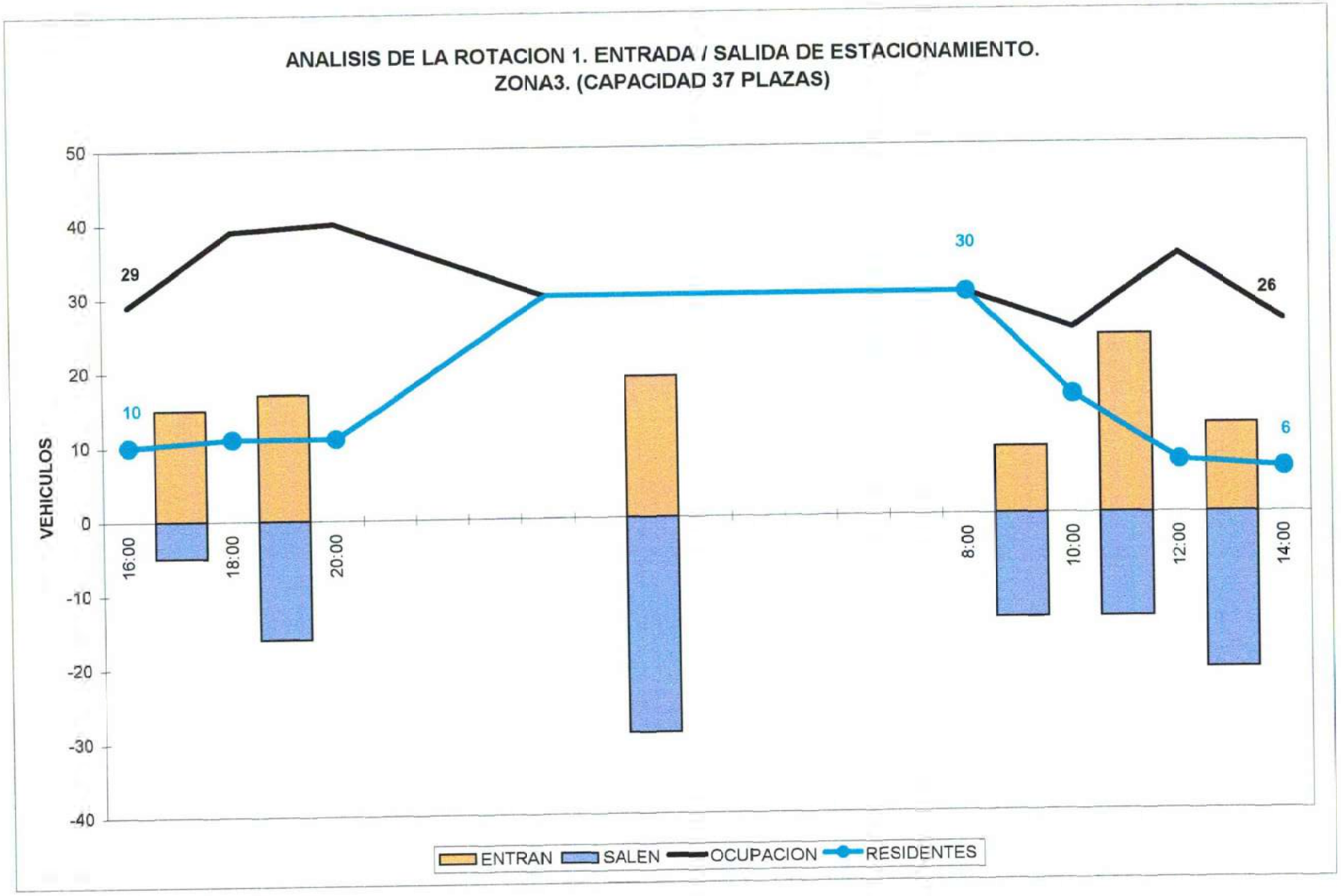
ANALISIS DE LA ROTACION 1. ZONA 3.

MATRIZ INICIO / FINAL ESTACIONAMIENTO ZONA 3		LUNES 26/07/99 / MARTES 27/07/99 — FINAL DE ESTACIONAMIENTO							ENTRADAS
		16h-18h	18h-20h	20h-8h	8h-10h	10h-12h	12h-14h	>14h	
26/07/99 — INICIO DE ESTACIONAMIENTO	< 16h	5	10	4	4	0	1	5	29
	16h-18h		6	8	1	0	0	0	15
	18h-20h			17	0	0	0	0	17
	20h-8h				9	9	0	1	19
	8h-10h					5	2	2	9
	10h-12h						18	6	24
27/07/99	12h-14h							12	12
SALIDAS		5	16	29	14	14	21	26	

Hora	Vehiculos registrados
16h-18h	29
18h-20h	39
20h-22h	40
8h-10h	30
10h-12h	25
12h-14h	35
14h-16h	26
Total Registros (A)	224
Total Vehiculos (B)	125
Indice de rotacion (B) / (A)	0,56

	Veh	%
Residentes	30	24,0%
Resto	95	76,0%
TOTAL	125	100,0%

ZONA	PLAZAS LEGALES
3	37


ANALISIS DE LA ROTACION 1. ENTRADA / SALIDA DE ESTACIONAMIENTO.
ZONA3. (CAPACIDAD 37 PLAZAS)
VEHICULOS
50
40
30
20
10
0
-10
-20
-30
-40
29
30
26
10
6
16:00
18:00
20:00
8:00
10:00
12:00
14:00
ENTRAN
SALEN
OCUPACION
RESIDENTES

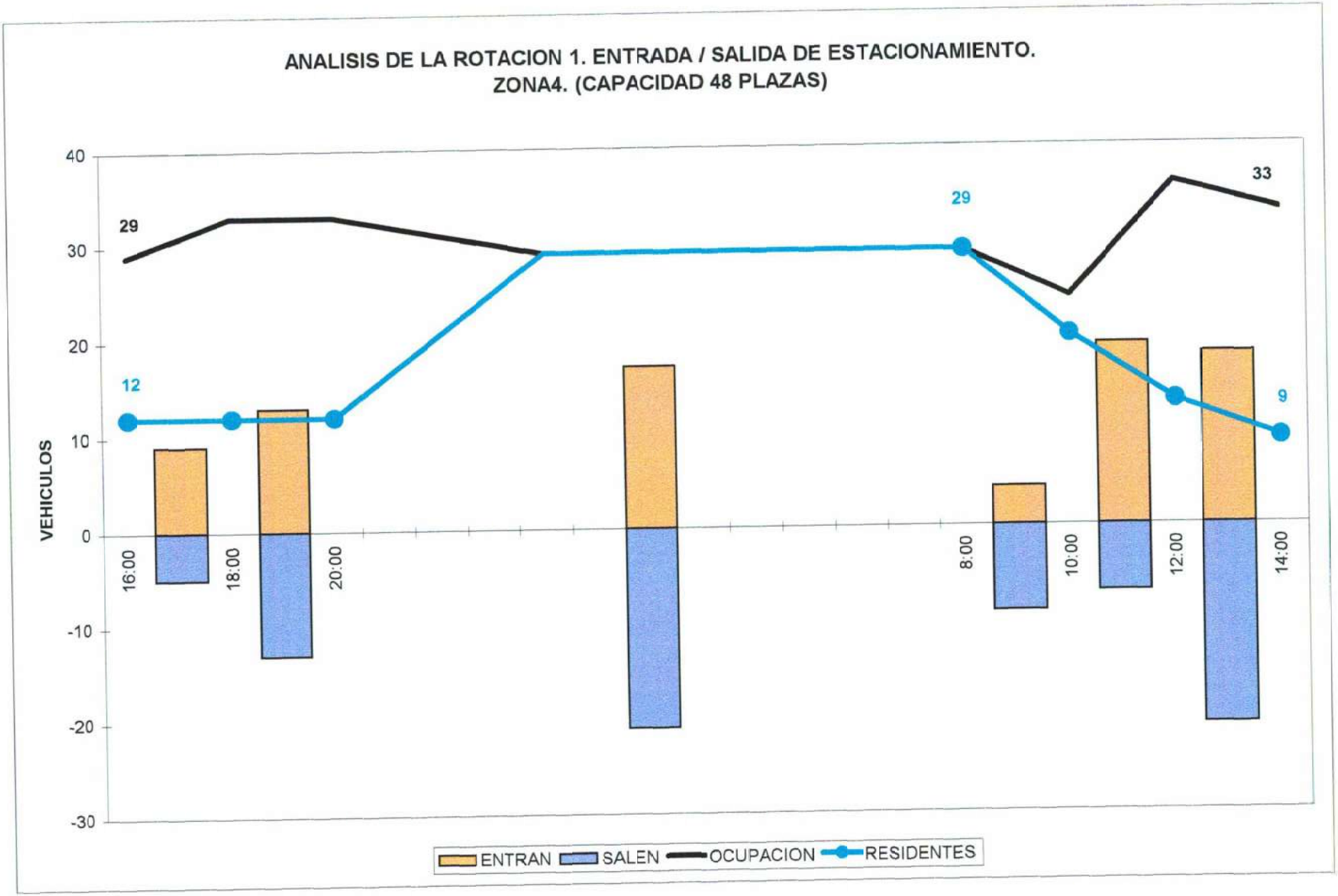
ANALISIS DE LA ROTACION 1. ZONA 4.

MATRIZ INICIO / FINAL ESTACIONAMIENTO ZONA 4		LUNES 26/07/99 / MARTES 27/07/99 — FINAL DE ESTACIONAMIENTO							ENTRADAS
		16h-18h	18h-20h	20h-8h	8h-10h	10h-12h	12h-14h	>14h	
26/07/99 — INICIO DE ESTACIONAMIENTO	< 16h	5	9	3	3	1	2	6	29
	16h-18h		4	5	0	0	0	0	9
	18h-20h			13	0	0	0	0	13
	20h-8h				6	6	2	3	17
	8h-10h					0	4	0	4
	10h-12h						13	6	19
27/07/99	12h-14h							18	18
SALIDAS		5	13	21	9	7	21	33	

Hora	Vehiculos registrados
16h-18h	29
18h-20h	33
20h-22h	33
8h-10h	29
10h-12h	24
12h-14h	36
14h-16h	33
Total Registros (A)	217
Total Vehiculos (B)	109
Indice de rotacion (B) / (A)	0,50

	Veh	%
Residentes	29	26,6%
Resto	80	73,4%
TOTAL	109	100,0%

ZONA	PLAZAS LEGALES
4	48


ANALISIS DE LA ROTACION 1. ENTRADA / SALIDA DE ESTACIONAMIENTO.
ZONA4. (CAPACIDAD 48 PLAZAS)
VEHICULOS
40
30
20
10
0
-10
-20
-30
29
33
29
12
9
16:00
18:00
20:00
8:00
10:00
12:00
14:00
ENTRAN
SALEN
OCUPACION
RESIDENTES

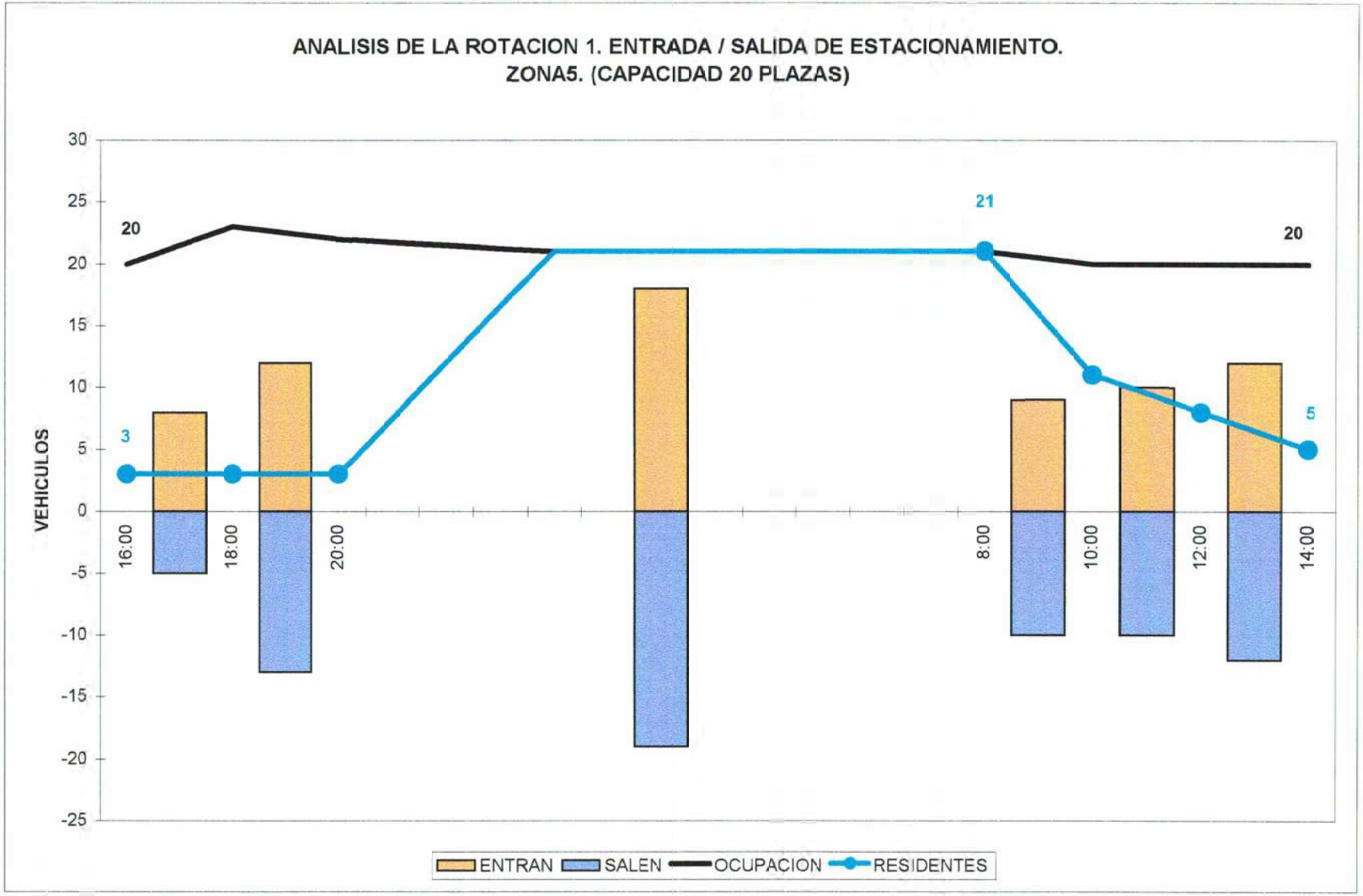
ANALISIS DE LA ROTACION 1. ZONA 5.

MATRIZ INICIO / FINAL ESTACIONAMIENTO ZONA 5		LUNES 26/07/99 / MARTES 27/07/99 — FINAL DE ESTACIONAMIENTO							ENTRADAS
		16h-18h	18h-20h	20h-8h	8h-10h	10h-12h	12h-14h	>14h	
26/07/99 — INICIO DE ESTACIONAMIENTO	< 16h	5	7	5	1	0	0	2	20
	16h-18h		6	2	0	0	0	0	8
	18h-20h			12	0	0	0	0	12
	20h-8h				9	3	3	3	18
27/07/99 — INICIO DE ESTACIONAMIENTO	8h-10h					7	2	0	9
	10h-12h						7	3	10
	12h-14h							12	12
SALIDAS		5	13	19	10	10	12	20	

Hora	Vehiculos registrados
16h-18h	20
18h-20h	23
20h-22h	22
8h-10h	21
10h-12h	20
12h-14h	20
14h-16h	20
Total Registros (A)	146
Total Vehiculos (B)	89
Indice de rotacion (B) / (A)	0,61

	Veh	%
Residentes	21	23,6%
Resto	68	76,4%
TOTAL	89	100,0%

ZONA	PLAZAS LEGALES
5	20


ANALISIS DE LA ROTACION 1. ENTRADA / SALIDA DE ESTACIONAMIENTO.
ZONA5. (CAPACIDAD 20 PLAZAS)
VEHICULOS
30
25
20
15
10
5
0
-5
-10
-15
-20
-25
20
21
20
3
5
16:00
18:00
20:00
8:00
10:00
12:00
14:00
ENTRAN
SALEN
OCUPACION
RESIDENTES

ANALISIS DE LA ROTACION 1. ZONA 6.

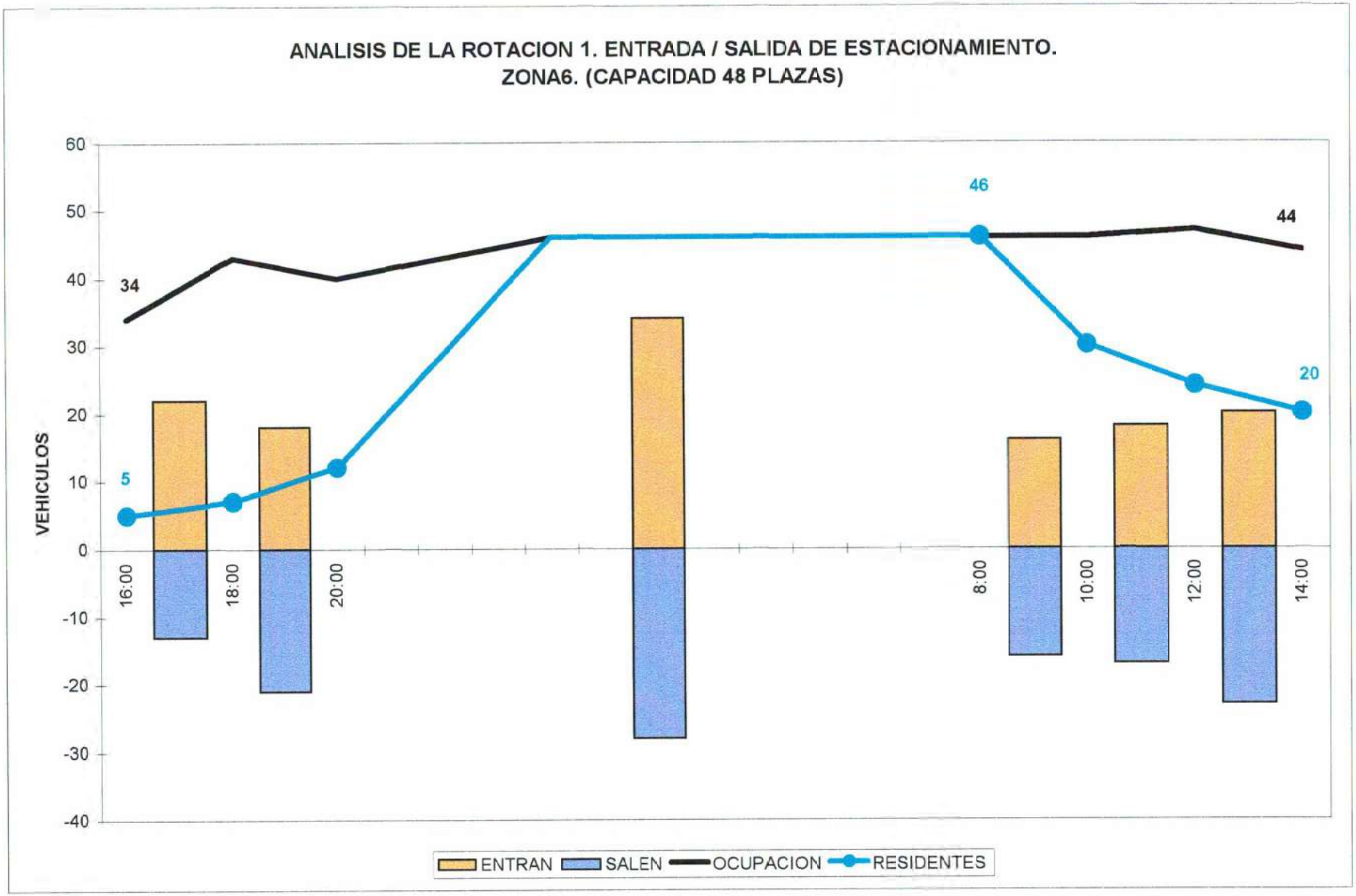
MATRIZ INICIO / FINAL ESTACIONAMIENTO ZONA 6		LUNES 26/07/99 / MARTES 27/07/99 — FINAL DE ESTACIONAMIENTO							ENTRADAS
		16h-18h	18h-20h	20h-8h	8h-10h	10h-12h	12h-14h	>14h	
26/07/99	< 16h	13	9	7	0	1	0	4	34
	16h-18h		12	8	0	1	0	1	22
	18h-20h			13	2	1	0	2	18
	20h-8h				14	3	4	13	34
	8h-10h					11	3	2	16
	10h-12h						16	2	18
27/07/99	12h-14h							20	20
SALIDAS		13	21	28	16	17	23	44	

INICIO DE ESTACIONAMIENTO

Hora	Vehiculos registrados
16h-18h	34
18h-20h	43
20h-22h	40
8h-10h	46
10h-12h	46
12h-14h	47
14h-16h	44
Total Registros (A)	300
Total Vehiculos (B)	162
Indice de rotacion (B) / (A)	0,54

	Veh	%
Residentes	46	28,4%
Resto	116	71,6%
TOTAL	162	100,0%

ZONA	PLAZAS LEGALES
6	48


ANALISIS DE LA ROTACION 1. ENTRADA / SALIDA DE ESTACIONAMIENTO.
ZONA6. (CAPACIDAD 48 PLAZAS)
VEHICULOS
60
50
40
30
20
10
0
-10
-20
-30
-40
34
46
44
5
20
16:00
18:00
20:00
8:00
10:00
12:00
14:00
ENTRAN
SALEN
OCUPACION
RESIDENTES

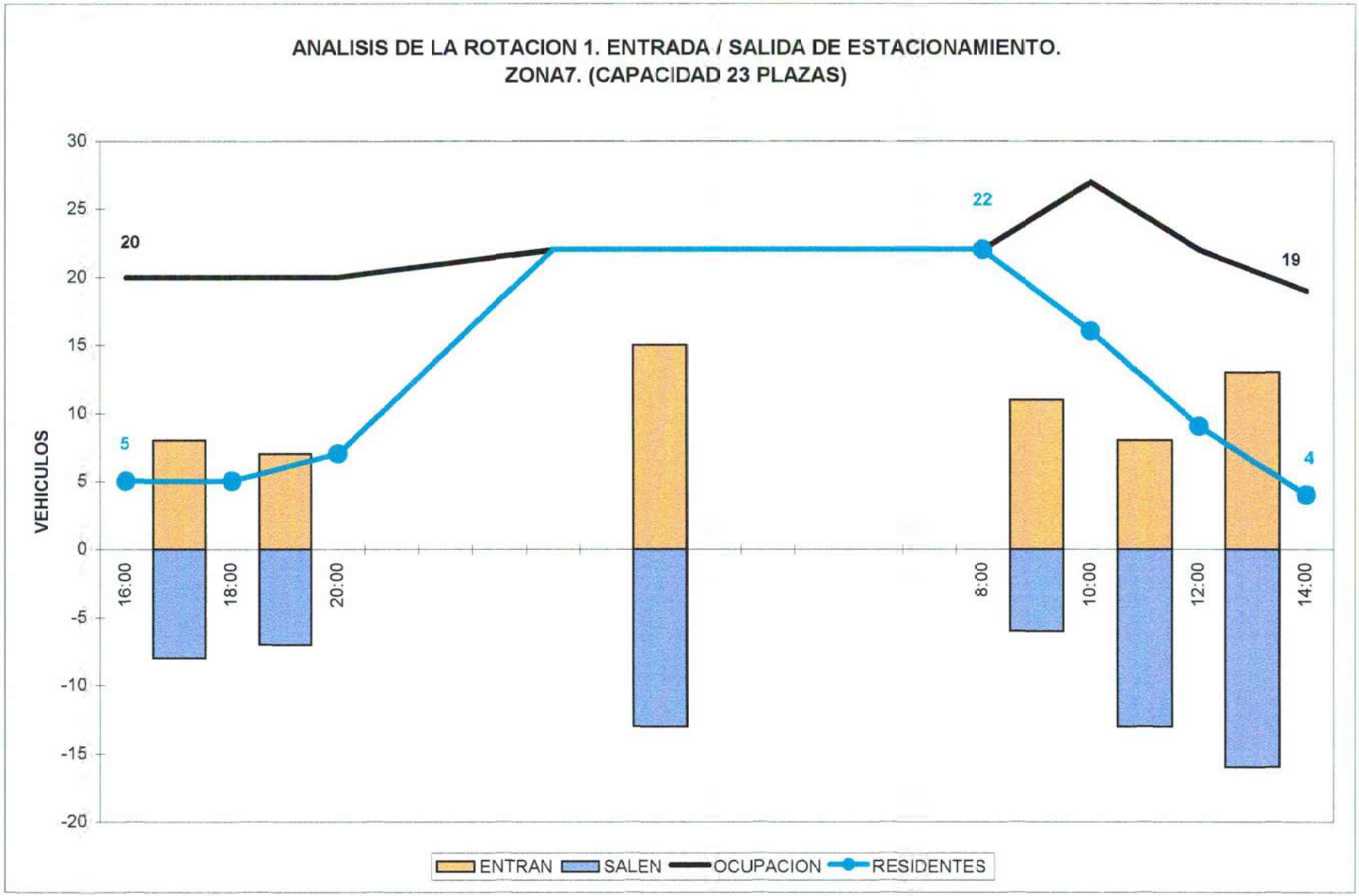
ANALISIS DE LA ROTACION 1. ZONA 7.

MATRIZ INICIO / FINAL ESTACIONAMIENTO ZONA 7		LUNES 26/07/99 — MARTES 27/07/99 FINAL DE ESTACIONAMIENTO							ENTRADAS
		16h-18h	18h-20h	20h-8h	8h-10h	10h-12h	12h-14h	>14h	
26/07/99 — 27/07/99	INICIO DE ESTACIONAMIENTO								
	< 16h	8	0	7	0	2	0	3	20
	16h-18h		7	1	0	0	0	0	8
	18h-20h			5	0	1	0	1	7
	20h-8h				6	4	5	0	15
	8h-10h					6	3	2	11
	10h-12h						8	0	8
	12h-14h							13	13
SALIDAS		8	7	13	6	13	16	19	

Hora	Vehiculos registrados
16h-18h	20
18h-20h	20
20h-22h	20
8h-10h	22
10h-12h	27
12h-14h	22
14h-16h	19
Total Registros (A)	150
Total Vehiculos (B)	82
Indice de rotacion (B) / (A)	0,55

	Veh	%
Residentes	22	26,8%
Resto	60	73,2%
TOTAL	82	100,0%

ZONA	PLAZAS LEGALES
7	23


ANALISIS DE LA ROTACION 1. ENTRADA / SALIDA DE ESTACIONAMIENTO.
ZONA7. (CAPACIDAD 23 PLAZAS)
VEHICULOS
30
25
20
15
10
5
0
-5
-10
-15
-20
16:00
18:00
20:00
8:00
10:00
12:00
14:00
20
22
19
5
4
ENTRAN
SALEN
OCUPACION
RESIDENTES

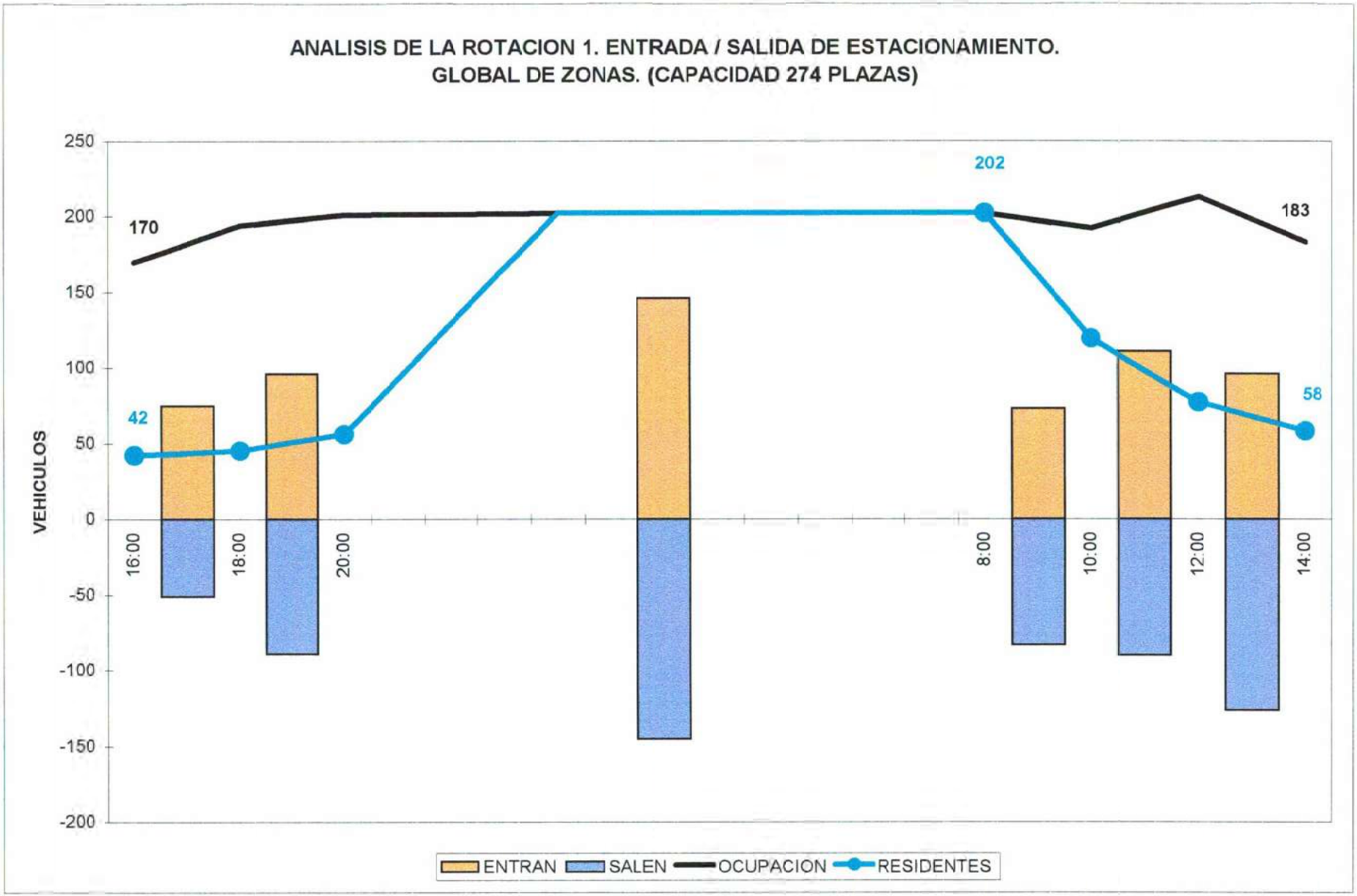
ANALISIS DE LA ROTACION 1. GLOBAL DE ZONAS.

MATRIZ INICIO / FINAL ESTACIONAMIENTO GLOBAL DE ZONAS		LUNES 26/07/99 / MARTES 27/07/99 — FINAL DE ESTACIONAMIENTO							ENTRADAS
		16h-18h	18h-20h	20h-8h	8h-10h	10h-12h	12h-14h	>14h	
26/07/99 — INICIO DE ESTACIONAMIENTO	< 16h	51	43	34	9	4	4	25	170
	16h-18h		46	26	1	1	0	1	75
	18h-20h			85	3	4	0	4	96
	20h-8h				70	33	15	28	146
	8h-10h					48	18	7	73
	10h-12h						89	22	111
27/07/99	12h-14h							96	96
SALIDAS		51	89	145	83	90	126	183	

Hora	Vehiculos registrados
16h-18h	**170**
18h-20h	**194**
20h-22h	**201**
8h-10h	**202**
10h-12h	**192**
12h-14h	**213**
14h-16h	**183**
Total Registros (A)	**1355**
Total Vehiculos (B)	**767**
Indice de rotacion (B) / (A)	**0,57**

	Veh	%
Residentes	202	26,3%
Resto	565	73,7%
TOTAL	**767**	**100,0%**

ZONA	PLAZAS LEGALES
TODAS	**274**


ANALISIS DE LA ROTACION 1. ENTRADA / SALIDA DE ESTACIONAMIENTO.
GLOBAL DE ZONAS. (CAPACIDAD 274 PLAZAS)
VEHICULOS
250
200
150
100
50
0
-50
-100
-150
-200
16:00
18:00
20:00
8:00
10:00
12:00
14:00
170
202
183
42
58
ENTRAN
SALEN
OCUPACION
RESIDENTES

DIA: **10 / 8 / 99 (Martes)**
PERIODO: **de 7:00 a 16:30 horas**
INTERVALO: **30 minutos**

TOMA DE DATOS:

ROTACION DE APARCAMIENTOS 2. ZONAS 2A, 3, 4A, 6 y 7.

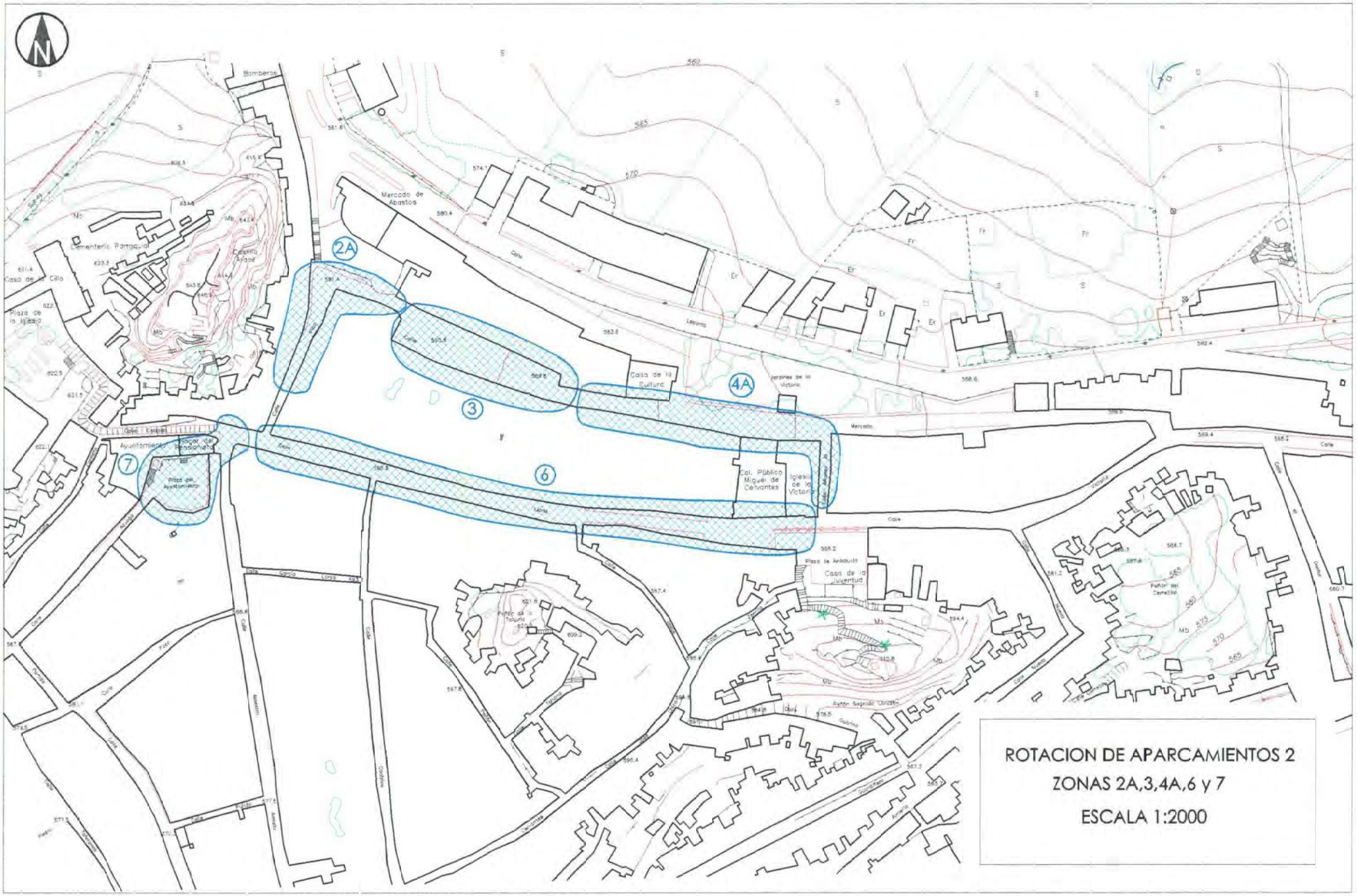
DESCRIPCION:

Se han registrado en las zonas 2A, 3, 4A, 6 y 7 las matrículas de los vehículos estacionados durante el periodo indicado. Para cada zona este registro se repite cada media hora.

OBJETIVO:

Estudiar la rotación de las plazas de aparcamientos, así como el índice de ocupación de las mismas.

Observar la utilización de las plazas de aparcamiento existentes en la vía pública por los residentes.


2A
3
4A
6
7
Mercado de Abastos
Casa de la Cultura
Ayuntamiento
Plaza del Ayuntamiento
Col. Público Miguel de Cervantes
Iglesia de la Victoria
Plaza la Andalusí
Casa de la Juventud
Bomberos
Cementerio Parroquial
Castillo Árabe
ROTACION DE APARCAMIENTOS 2
ZONAS 2A,3,4A,6 y 7
ESCALA 1:2000

ANALISIS DE LA ROTACION 2. ZONA 2A.

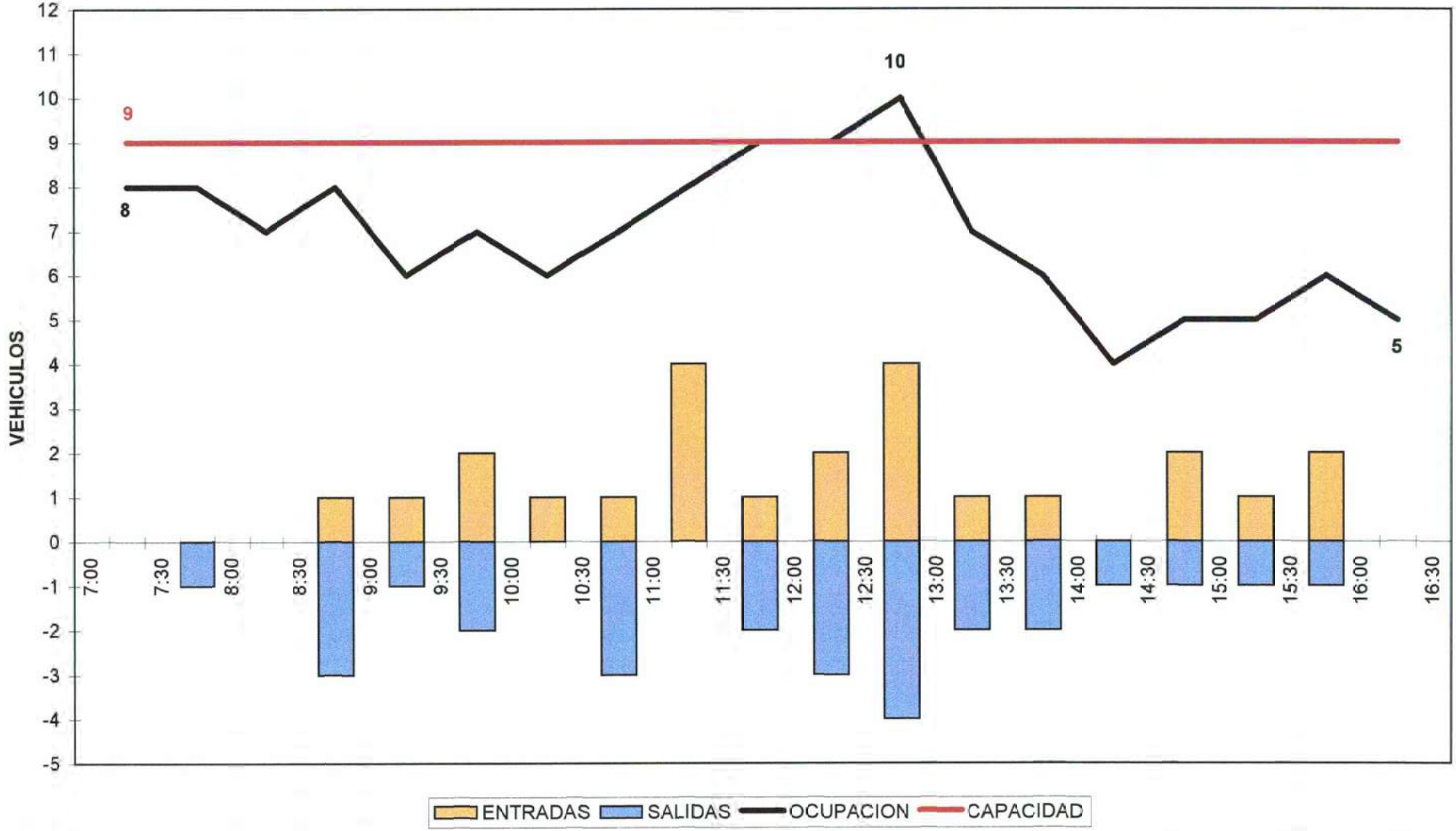
MATRIZ INICIO /FINAL DE ESTACIONAMIENTO ZONA 2A		MARTES 10/08/99 FINAL DE ESTACIONAMIENTO																		MARTES 10/08/99	ENTRADAS
		7:00h - 7:30h	7:30h - 8:00h	8:00h - 8:30h	8:30h - 9:00h	9:00h - 9:30h	9:30h - 10:00h	10:00h - 10:30h	10:30h -11:00h	11:00h - 11:30h	11:30h - 12:00h	12:00h - 12:30h	12:30h - 13:00h	13:00h - 13:30h	13:30h - 14:00h	14:00h - 14:30h	14:30h - 15:00h	15:00h - 15:30h	15:30h - 16:00h	> 16:00h	
10/08/99	INICIO DE ESTACIONAMIENTO < 7:30 h	0	1	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	8
	7:30h - 8:00h		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	8:00h - 8:30h			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	8:30h - 9:00h				0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	9:00h - 9:30h					0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	9:30h - 10:00h						1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	10:00h - 10:30h							0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
	10:30h -11:00h								1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	11:00h - 11:30h									0	2	1	0	0	0	1	0	0	0	0	4
	11:30h - 12:00h										0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
	12:00h - 12:30h											2	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	12:30h - 13:00h												3	0	1	0	0	0	0	0	4
	13:00h - 13:30h													0	0	0	0	0	0	1	1
	13:30h - 14:00h														1	0	0	0	0	0	1
	14:00h - 14:30h															0	0	0	0	0	0
	14:30h - 15:00h																1	0	0	1	2
	15:00h - 15:30h																	1	0	0	1
	15:30h - 16:00h																		1	1	2
10/08/99	16:00h - 16:30h																			0	0
SALIDAS		0	1	0	3	1	2	0	3	0	2	3	4	2	2	1	1	1	1	5	

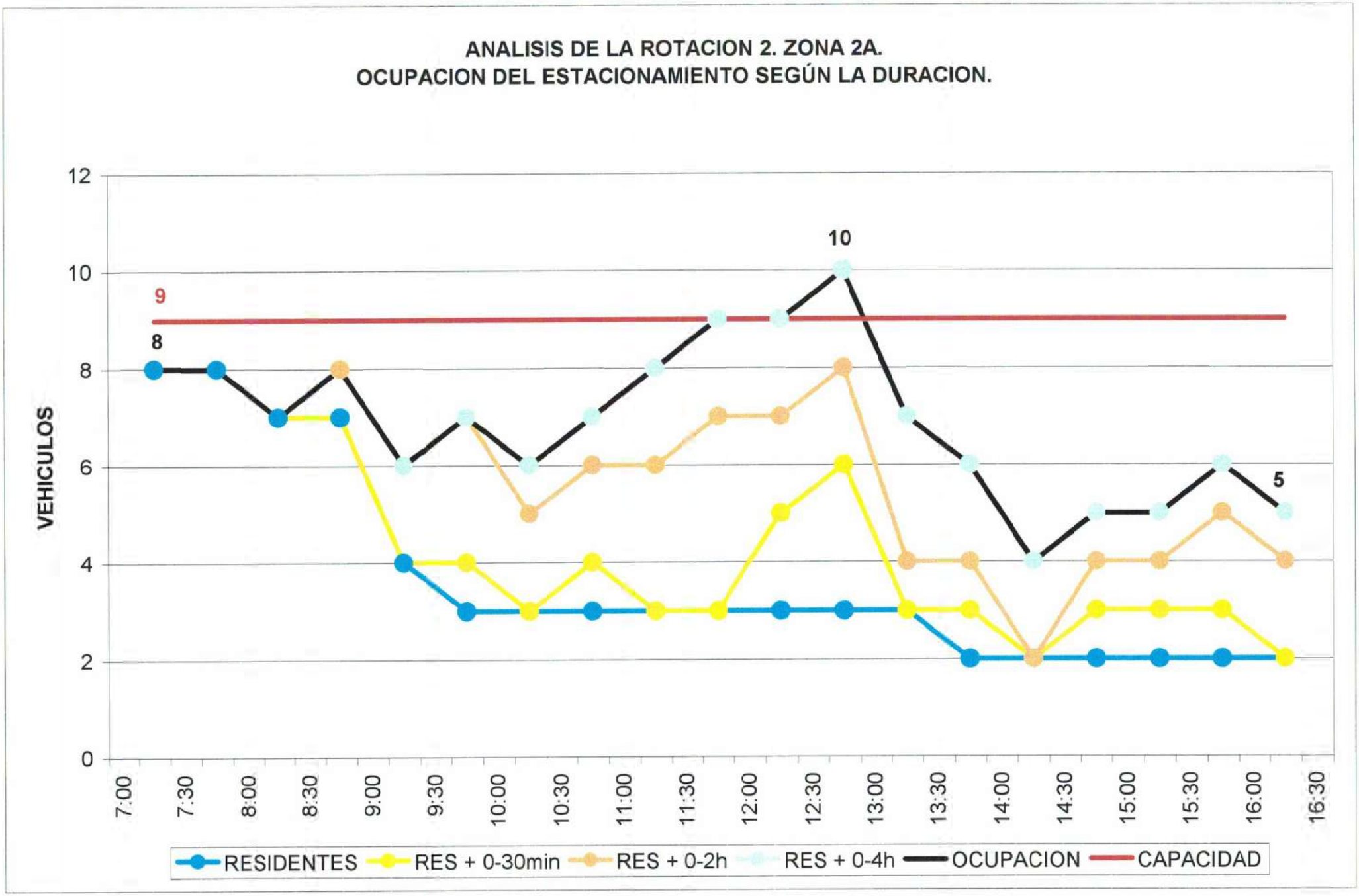
HORA	ENTRADAS	SALIDAS	REGISTROS
7:00h - 7:30h		0	8
7:30h - 8:00h	0	1	8
8:00h - 8:30h	0	0	7
8:30h - 9:00h	1	3	8
9:00h - 9:30h	1	1	6
9:30h - 10:00h	2	2	7
10:00h - 10:30h	1	0	6
10:30h - 11:00h	1	3	7
11:00h - 11:30h	4	0	8
11:30h - 12:00h	1	2	9
12:00h - 12:30h	2	3	9
12:30h - 13:00h	4	4	10
13:00h - 13:30h	1	2	7
13:30h - 14:00h	1	2	6
14:00h - 14:30h	0	1	4
14:30h - 15:00h	2	1	5
15:00h - 15:30h	1	1	5
15:30h - 16:00h	2	1	6
16:00h - 16:30h	0		5
TOTAL REGISTROS REALIZADOS (A)			131
TOTAL VEHICULOS (B)			32
INDICE DE ROTACION (B) / (A)			0,24

DURACION DEL ESTACIONAMIENTO	Veh	%
t < 30 min	11	34,4%
30 min < t < 2h	10	31,3%
2h < t < 4h	3	9,4%
4h < t < 8h	0	0,0%
t > 8h	8	25,0%
TOTAL	32	100,0%

ZONA	Nº DE PLAZAS LEGALES
2A	9

ANALISIS DE LA ROTACION 2. ZONA 2A.
ENTRADA / SALIDA DE ESTACIONAMIENTO.




ANALISIS DE LA ROTACION 2. ZONA 2A.
OCUPACION DEL ESTACIONAMIENTO SEGÚN LA DURACION.
VEHICULOS
12
10
8
6
4
2
0
9
8
10
5
7:00
7:30
8:00
8:30
9:00
9:30
10:00
10:30
11:00
11:30
12:00
12:30
13:00
13:30
14:00
14:30
15:00
15:30
16:00
16:30
RESIDENTES
RES + 0-30min
RES + 0-2h
RES + 0-4h
OCUPACION
CAPACIDAD

ANALISIS DE LA ROTACION 2. ZONA 3.

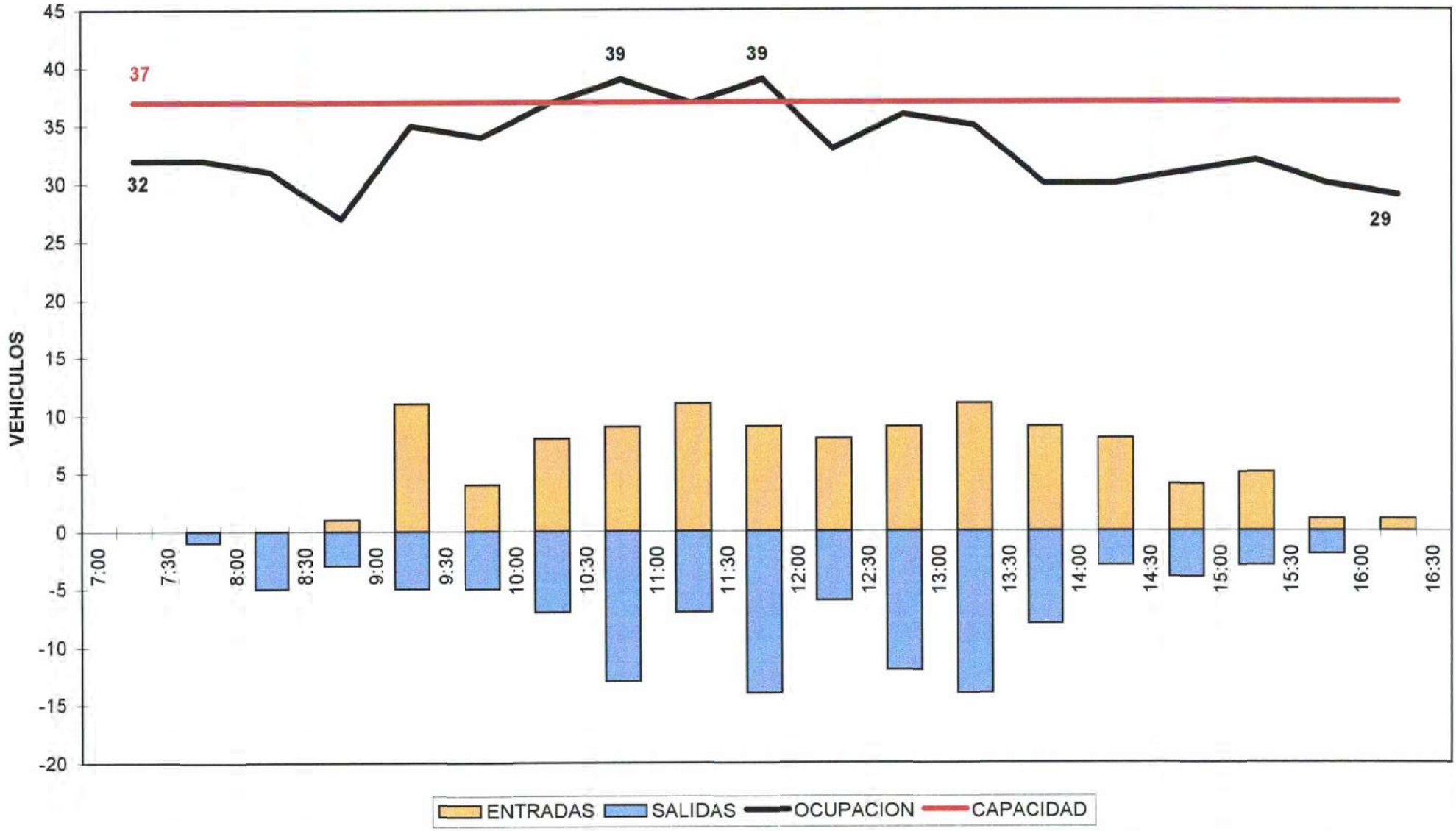
MATRIZ INICIO /FINAL DE ESTACIONAMIENTO ZONA 3		MARTES 10/08/99 FINAL DE ESTACIONAMIENTO																		MARTES 10/08/99	ENTRADAS
		7:00h - 7:30h	7:30h - 8:00h	8:00h - 8:30h	8:30h - 9:00h	9:00h - 9:30h	9:30h - 10:00h	10:00h - 10:30h	10:30h - 11:00h	11:00h - 11:30h	11:30h - 12:00h	12:00h - 12:30h	12:30h - 13:00h	13:00h - 13:30h	13:30h - 14:00h	14:00h - 14:30h	14:30h - 15:00h	15:00h - 15:30h	15:30h - 16:00h	> 16:00h	
10/08/99	INICIO DE ESTACIONAMIENTO < 7:30 h	0	1	5	2	2	2	1	3	0	2	2	0	1	0	1	0	0	0	10	32
	7:30h - 8:00h		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	8:00h - 8:30h			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	8:30h - 9:00h				1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	9:00h - 9:30h					3	1	2	1	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	11
	9:30h - 10:00h						2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
	10:00h - 10:30h							3	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	8
	10:30h -11:00h								6	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	9
	11:00h - 11:30h									7	2	0	1	0	1	0	0	0	0	0	11
	11:30h - 12:00h										6	2	0	1	0	0	0	0	0	0	9
	12:00h - 12:30h											2	3	2	0	0	0	0	0	1	8
	12:30h - 13:00h												8	0	1	0	0	0	0	0	9
	13:00h - 13:30h													8	1	0	0	0	0	2	11
	13:30h - 14:00h														5	1	0	0	0	3	9
	14:00h - 14:30h															1	2	0	0	5	8
	14:30h - 15:00h																1	1	1	1	4
	15:00h - 15:30h																	2	1	2	5
	15:30h - 16:00h																		0	1	1
10/08/99	16:00h - 16:30h																			1	1
SALIDAS		0	1	5	3	5	5	7	13	7	14	6	12	14	8	3	4	3	2	29	

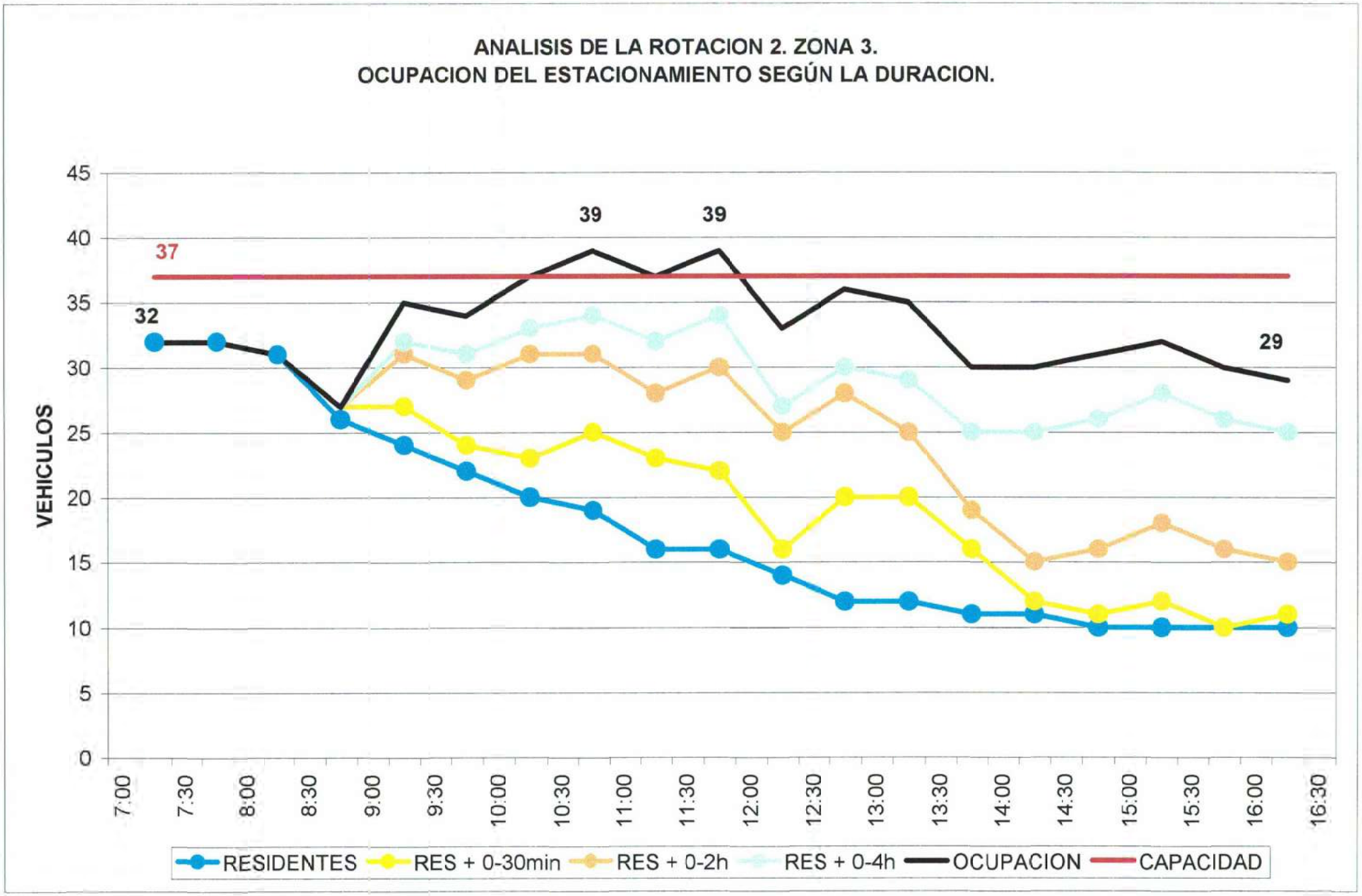
HORA	ENTRADAS	SALIDAS	REGISTROS
7:00h - 7:30h		0	32
7:30h - 8:00h	0	1	32
8:00h - 8:30h	0	5	31
8:30h - 9:00h	1	3	27
9:00h - 9:30h	11	5	35
9:30h - 10:00h	4	5	34
10:00h - 10:30h	8	7	37
10:30h - 11:00h	9	13	39
11:00h - 11:30h	11	7	37
11:30h - 12:00h	9	14	39
12:00h - 12:30h	8	6	33
12:30h - 13:00h	9	12	36
13:00h - 13:30h	11	14	35
13:30h - 14:00h	9	8	30
14:00h - 14:30h	8	3	30
14:30h - 15:00h	4	4	31
15:00h - 15:30h	5	3	32
15:30h - 16:00h	1	2	30
16:00h - 16:30h	1		29
TOTAL REGISTROS REALIZADOS (A)			**629**
TOTAL VEHICULOS (B)			**141**
INDICE DE ROTACION (B) / (A)			**0,22**

DURACION DEL ESTACIONAMIENTO	Veh	%
t < 30 min	56	39,7%
30 min < t < 2h	33	23,4%
2h < t < 4h	14	9,9%
4h < t < 8h	6	4,3%
t > 8h	32	22,7%
TOTAL	**141**	**100,0%**

ZONA	Nº DE PLAZAS LEGALES
3	**37**

ANALISIS DE LA ROTACION 2. ZONA 3.
ENTRADA / SALIDA DE ESTACIONAMIENTO.




ANALISIS DE LA ROTACION 2. ZONA 3.
OCUPACION DEL ESTACIONAMIENTO SEGÚN LA DURACION.
VEHICULOS
45
40
35
30
25
20
15
10
5
0
37
32
39
39
29
7:00
7:30
8:00
8:30
9:00
9:30
10:00
10:30
11:00
11:30
12:00
12:30
13:00
13:30
14:00
14:30
15:00
15:30
16:00
16:30
RESIDENTES
RES + 0-30min
RES + 0-2h
RES + 0-4h
OCUPACION
CAPACIDAD

ANALISIS DE LA ROTACION. ZONA 4A.

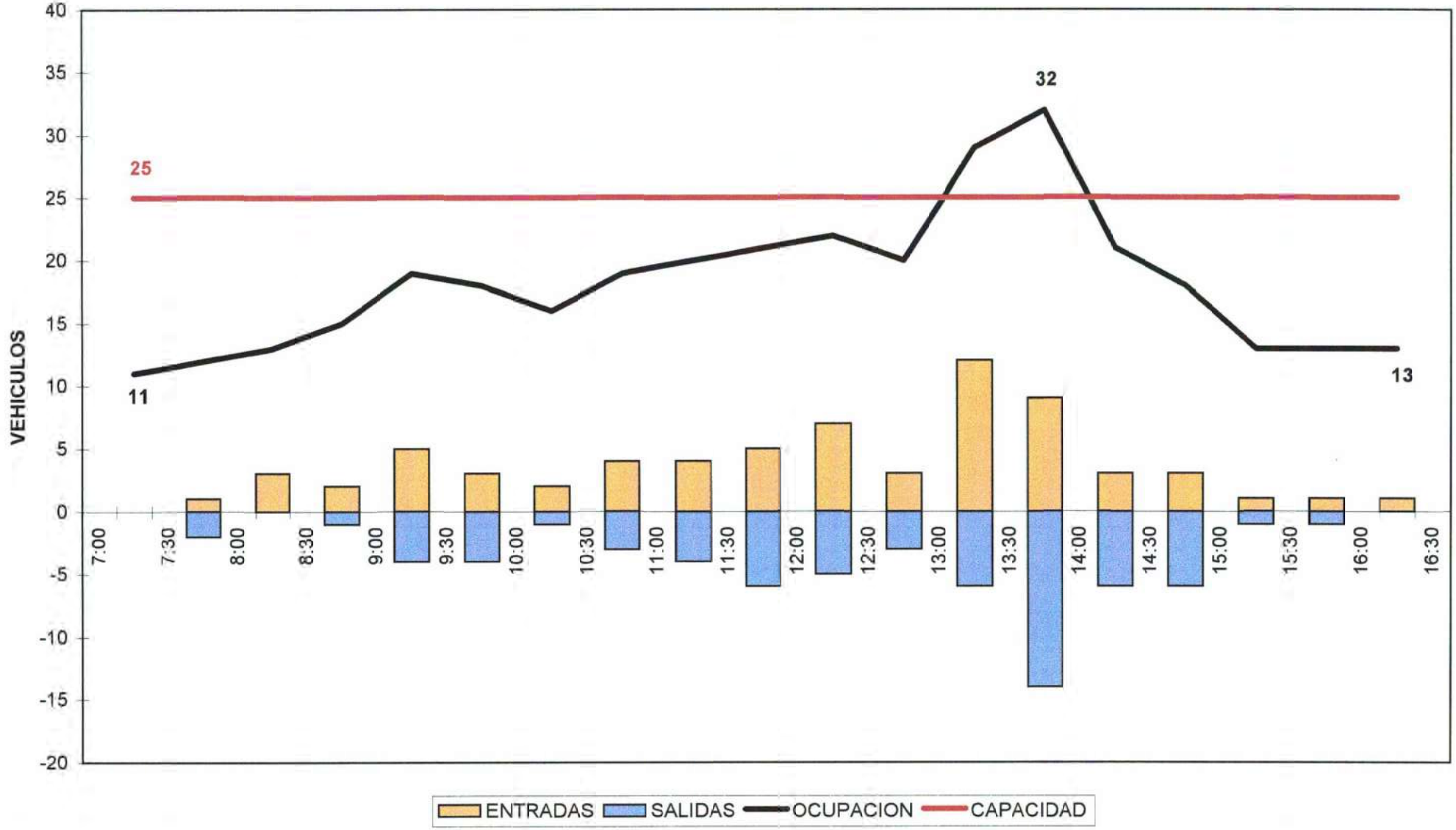
MATRIZ INICIO /FINAL DE ESTACIONAMIENTO ZONA 4A		MARTES 10/08/99 FINAL DE ESTACIONAMIENTO																			MARTES 10/08/99	ENTRADAS
		7:00h - 7:30h	7:30h - 8:00h	8:00h - 8:30h	8:30h - 9:00h	9:00h - 9:30h	9:30h - 10:00h	10:00h - 10:30h	10:30h - 11:00h	11:00h - 11:30h	11:30h - 12:00h	12:00h - 12:30h	12:30h - 13:00h	13:00h - 13:30h	13:30h - 14:00h	14:00h - 14:30h	14:30h - 15:00h	15:00h - 15:30h	15:30h - 16:00h	> 16:00h	
10/08/99	< 7:30 h	0	1	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	3	11
	7:30h - 8:00h		1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	8:00h - 8:30h			0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	3
	8:30h - 9:00h				0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2
	9:00h - 9:30h					2	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	5
	9:30h - 10:00h						3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
	10:00h - 10:30h							0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2
	10:30h -11:00h								2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
	11:00h - 11:30h									3	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4
	11:30h - 12:00h										3	0	0	0	2	0	0	0	0	0	5
	12:00h - 12:30h											4	1	0	2	0	0	0	0	0	7
	12:30h - 13:00h												1	1	0	0	0	0	0	1	3
	13:00h - 13:30h													4	3	2	2	0	0	1	12
	13:30h - 14:00h														6	2	0	0	0	1	9
	14:00h - 14:30h															1	0	1	0	1	3
	14:30h - 15:00h																1	0	1	1	3
	15:00h - 15:30h																	0	0	1	1
	15:30h - 16:00h																		0	1	1
10/08/99	16:00h - 16:30h																			1	1
SALIDAS		0	2	0	1	4	4	1	3	4	6	5	3	6	14	6	6	1	1	13	

HORA	ENTRADAS	SALIDAS	REGISTROS
7:00h - 7:30h		0	11
7:30h - 8:00h	1	2	12
8:00h - 8:30h	3	0	13
8:30h - 9:00h	2	1	15
9:00h - 9:30h	5	4	19
9:30h - 10:00h	3	4	18
10:00h - 10:30h	2	1	16
10:30h - 11:00h	4	3	19
11:00h - 11:30h	4	4	20
11:30h - 12:00h	5	6	21
12:00h - 12:30h	7	5	22
12:30h - 13:00h	3	3	20
13:00h - 13:30h	12	6	29
13:30h - 14:00h	9	14	32
14:00h - 14:30h	3	6	21
14:30h - 15:00h	3	6	18
15:00h - 15:30h	1	1	13
15:30h - 16:00h	1	1	13
16:00h - 16:30h	1		13
TOTAL REGISTROS REALIZADOS (A)			**345**
TOTAL VEHICULOS (B)			**80**
INDICE DE ROTACION (B) / (A)			**0,23**

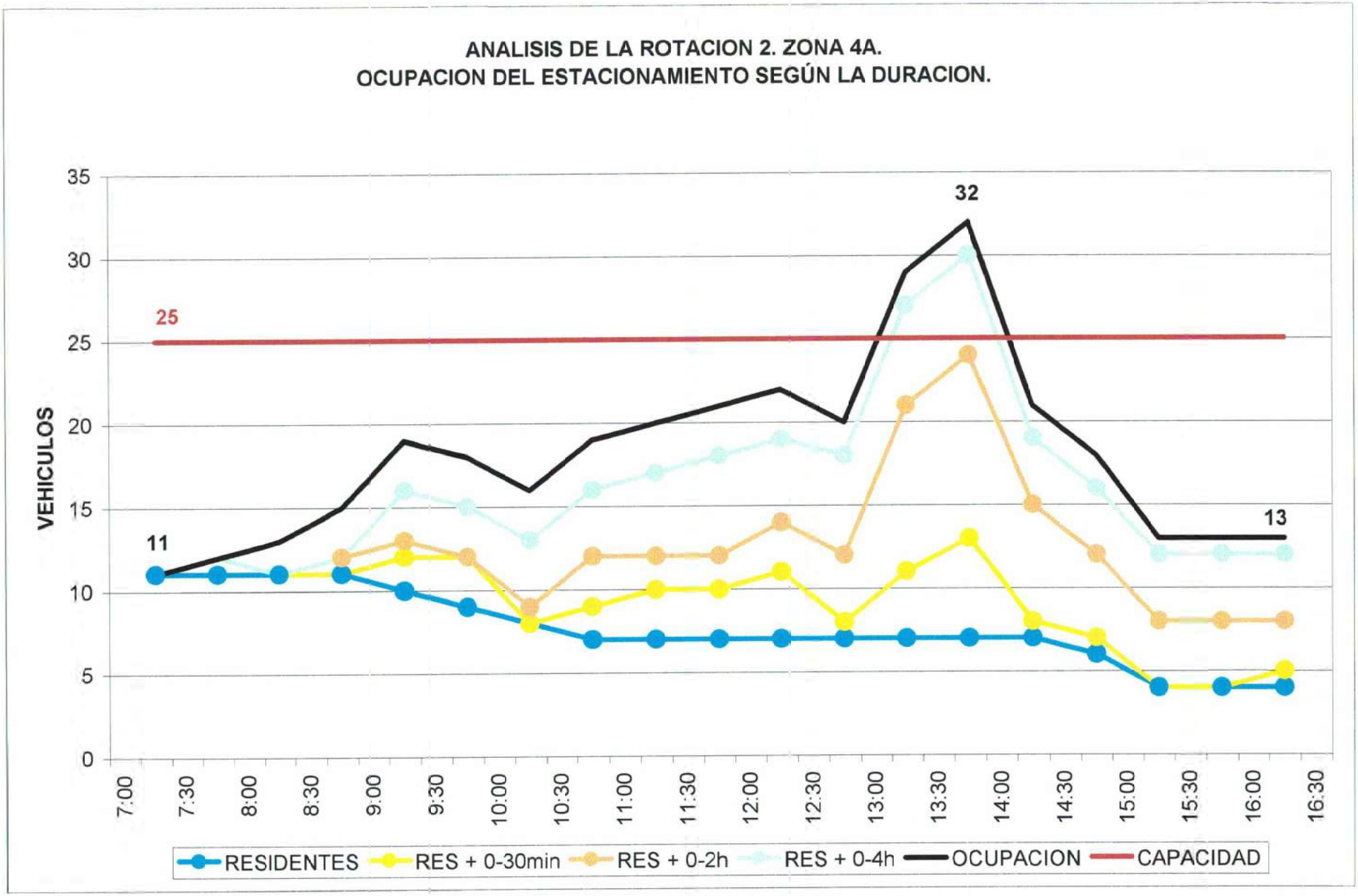
DURACION DEL ESTACIONAMIENTO	Veh	%
t < 30 min	32	40,0%
30 min < t < 2h	22	27,5%
2h < t < 4h	11	13,8%
4h < t < 8h	3	3,8%
t > 8h	12	15,0%
TOTAL	**80**	**100,0%**

ZONA	Nº DE PLAZAS LEGALES
4A	**25**

ANALISIS DE LA ROTACION 2. ZONA 4A.
ENTRADA / SALIDA DE ESTACIONAMIENTO.



ANALISIS DE LA ROTACION 2. ZONA 4A.
OCUPACION DEL ESTACIONAMIENTO SEGÚN LA DURACION.



ANALISIS DE LA ROTACION 2. ZONA 6.

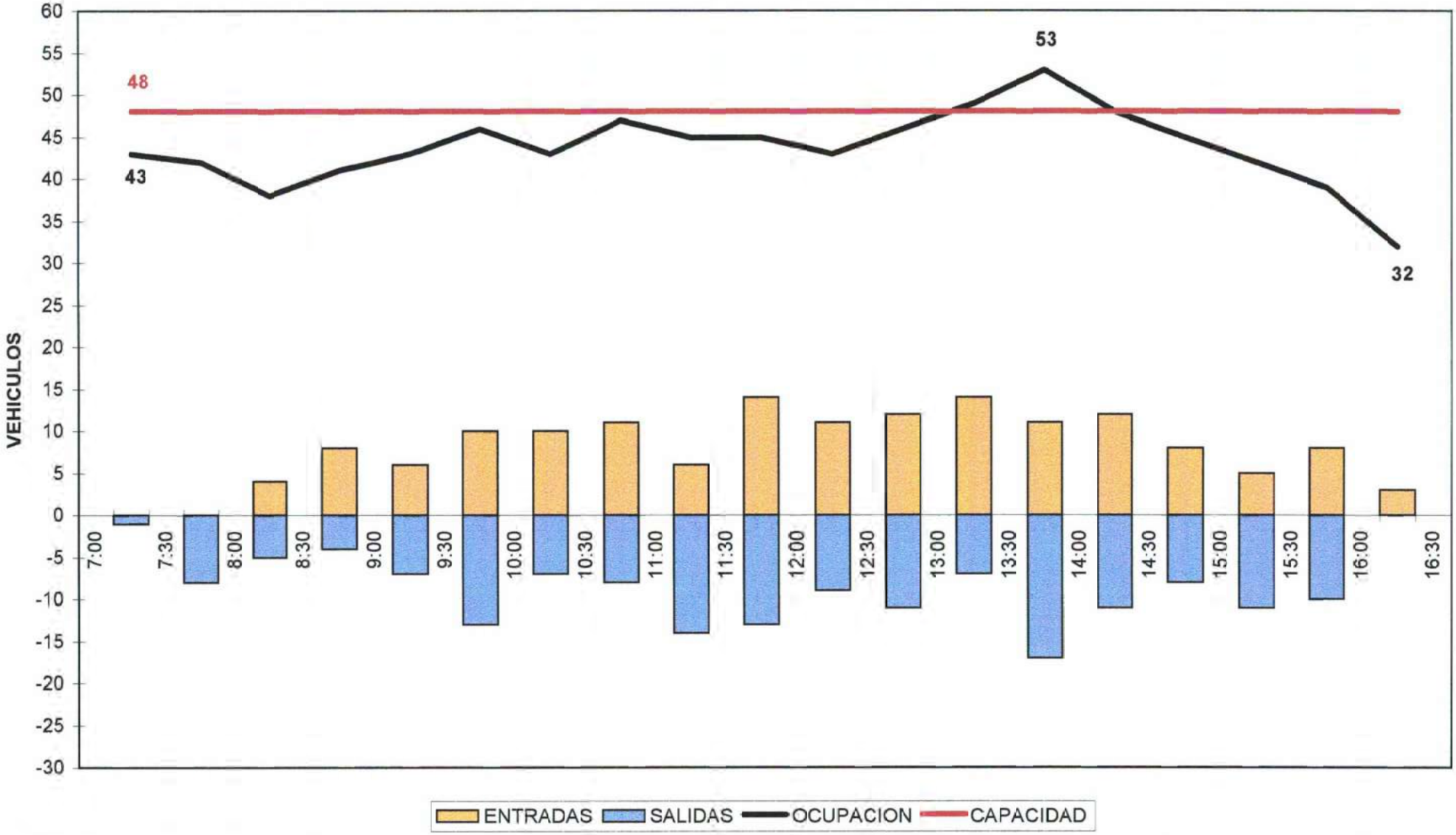
MATRIZ INICIO /FINAL DE ESTACIONAMIENTO ZONA 6		MARTES 10/08/99 FINAL DE ESTACIONAMIENTO																			MARTES 10/08/99	ENTRADAS
		7:00h - 7:30h	7:30h - 8:00h	8:00h - 8:30h	8:30h - 9:00h	9:00h - 9:30h	9:30h - 10:00h	10:00h - 10:30h	10:30h - 11:00h	11:00h - 11:30h	11:30h - 12:00h	12:00h - 12:30h	12:30h - 13:00h	13:00h - 13:30h	13:30h - 14:00h	14:00h - 14:30h	14:30h - 15:00h	15:00h - 15:30h	15:30h - 16:00h	> 16:00h	
10/08/99	INICIO DE ESTACIONAMIENTO < 7:30 h	1	8	5	2	3	3	1	3	4	1	1	1	0	1	1	0	0	0	8	43
	7:30h - 8:00h		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	8:00h - 8:30h			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4
	8:30h - 9:00h				2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2	0	1	8
	9:00h - 9:30h					3	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
	9:30h - 10:00h						8	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	10
	10:00h - 10:30h							5	0	1	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	10
	10:30h -11:00h								5	5	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	11
	11:00h - 11:30h									4	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	6
	11:30h - 12:00h										10	1	0	0	1	0	0	0	0	2	14
	12:00h - 12:30h											6	3	0	0	0	0	0	1	1	11
	12:30h - 13:00h												6	1	2	0	0	0	0	3	12
	13:00h - 13:30h													6	3	1	1	0	0	3	14
	13:30h - 14:00h														7	0	2	0	1	1	11
	14:00h - 14:30h															6	1	1	1	3	12
	14:30h - 15:00h																3	2	1	2	8
	15:00h - 15:30h																	2	1	2	5
	15:30h - 16:00h																		5	3	8
10/08/99	16:00h - 16:30h																			3	3
SALIDAS		1	8	5	4	7	13	7	8	14	13	9	11	7	17	11	8	11	10	32	

HORA	ENTRADAS	SALIDAS	REGISTROS
7:00h - 7:30h		1	43
7:30h - 8:00h	0	8	42
8:00h - 8:30h	4	5	38
8:30h - 9:00h	8	4	41
9:00h - 9:30h	6	7	43
9:30h - 10:00h	10	13	46
10:00h - 10:30h	10	7	43
10:30h - 11:00h	11	8	47
11:00h - 11:30h	6	14	45
11:30h - 12:00h	14	13	45
12:00h - 12:30h	11	9	43
12:30h - 13:00h	12	11	46
13:00h - 13:30h	14	7	49
13:30h - 14:00h	11	17	53
14:00h - 14:30h	12	11	48
14:30h - 15:00h	8	8	45
15:00h - 15:30h	5	11	42
15:30h - 16:00h	8	10	39
16:00h - 16:30h	3		32
TOTAL REGISTROS REALIZADOS (A)			**830**
TOTAL VEHICULOS (B)			**196**
INDICE DE ROTACION (B) / (A)			**0,24**

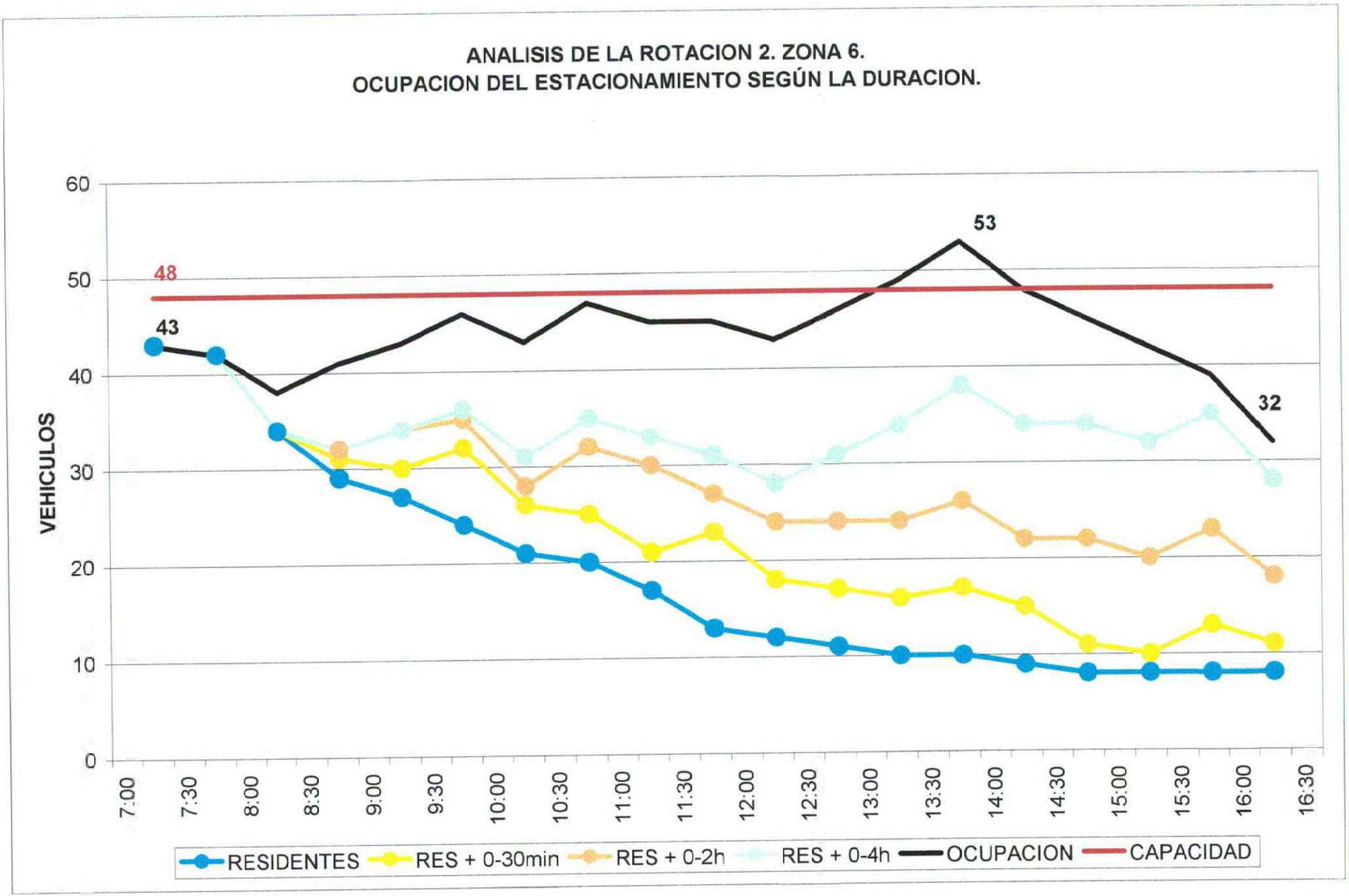
DURACION DEL ESTACIONAMIENTO	Veh	%
t < 30 min	81	41,3%
30 min < t < 2h	41	20,9%
2h < t < 4h	16	8,2%
4h < t < 8h	15	7,7%
t > 8h	43	21,9%
TOTAL	**196**	**100,0%**

ZONA	Nº DE PLAZAS LEGALES
6	**48**

ANALISIS DE LA ROTACION 2. ZONA 6.
ENTRADA / SALIDA DE ESTACIONAMIENTO.



ANALISIS DE LA ROTACION 2. ZONA 6.
OCUPACION DEL ESTACIONAMIENTO SEGÚN LA DURACION.



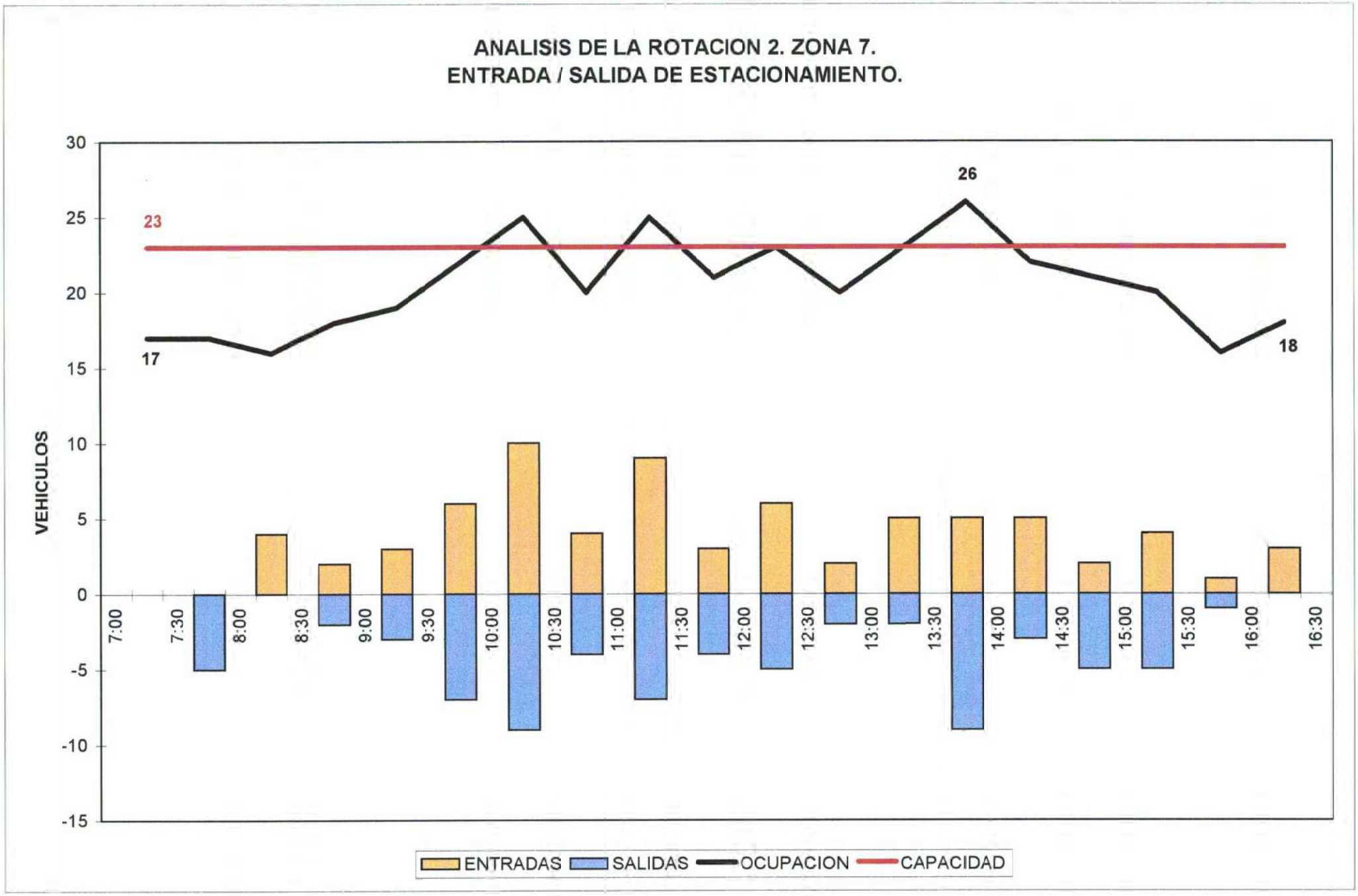
ANALISIS DE LA ROTACION 2. ZONA 7.

MATRIZ INICIO /FINAL DE ESTACIONAMIENTO ZONA 7		MARTES 10/08/99 FINAL DE ESTACIONAMIENTO																		MARTES 10/08/99	ENTRADAS
		7:00h - 7:30h	7:30h - 8:00h	8:00h - 8:30h	8:30h - 9:00h	9:00h - 9:30h	9:30h - 10:00h	10:00h - 10:30h	10:30h - 11:00h	11:00h - 11:30h	11:30h - 12:00h	12:00h - 12:30h	12:30h - 13:00h	13:00h - 13:30h	13:30h - 14:00h	14:00h - 14:30h	14:30h - 15:00h	15:00h - 15:30h	15:30h - 16:00h	> 16:00h	
10/08/99 INICIO DE ESTACIONAMIENTO	< 7:30 h	0	5	0	0	2	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	5	17
	7:30h - 8:00h		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	8:00h - 8:30h			0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4
	8:30h - 9:00h				1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2
	9:00h - 9:30h					1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3
	9:30h - 10:00h						3	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	6
	10:00h - 10:30h							5	2	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	10
	10:30h -11:00h								2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4
	11:00h - 11:30h									5	2	0	0	0	1	0	0	0	0	1	9
	11:30h - 12:00h										1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	3
	12:00h - 12:30h											5	0	1	0	0	0	0	0	0	6
	12:30h - 13:00h												2	0	0	0	0	0	0	0	2
	13:00h - 13:30h													1	3	0	0	1	0	0	5
	13:30h - 14:00h														1	1	2	0	0	1	5
	14:00h - 14:30h															0	2	1	0	2	5
	14:30h - 15:00h																1	1	0	0	2
	15:00h - 15:30h																	1	1	2	4
	15:30h - 16:00h																		0	1	1
10/08/99	16:00h - 16:30h																			3	3
SALIDAS		0	5	0	2	3	7	9	4	7	4	5	2	2	9	3	5	5	1	18	

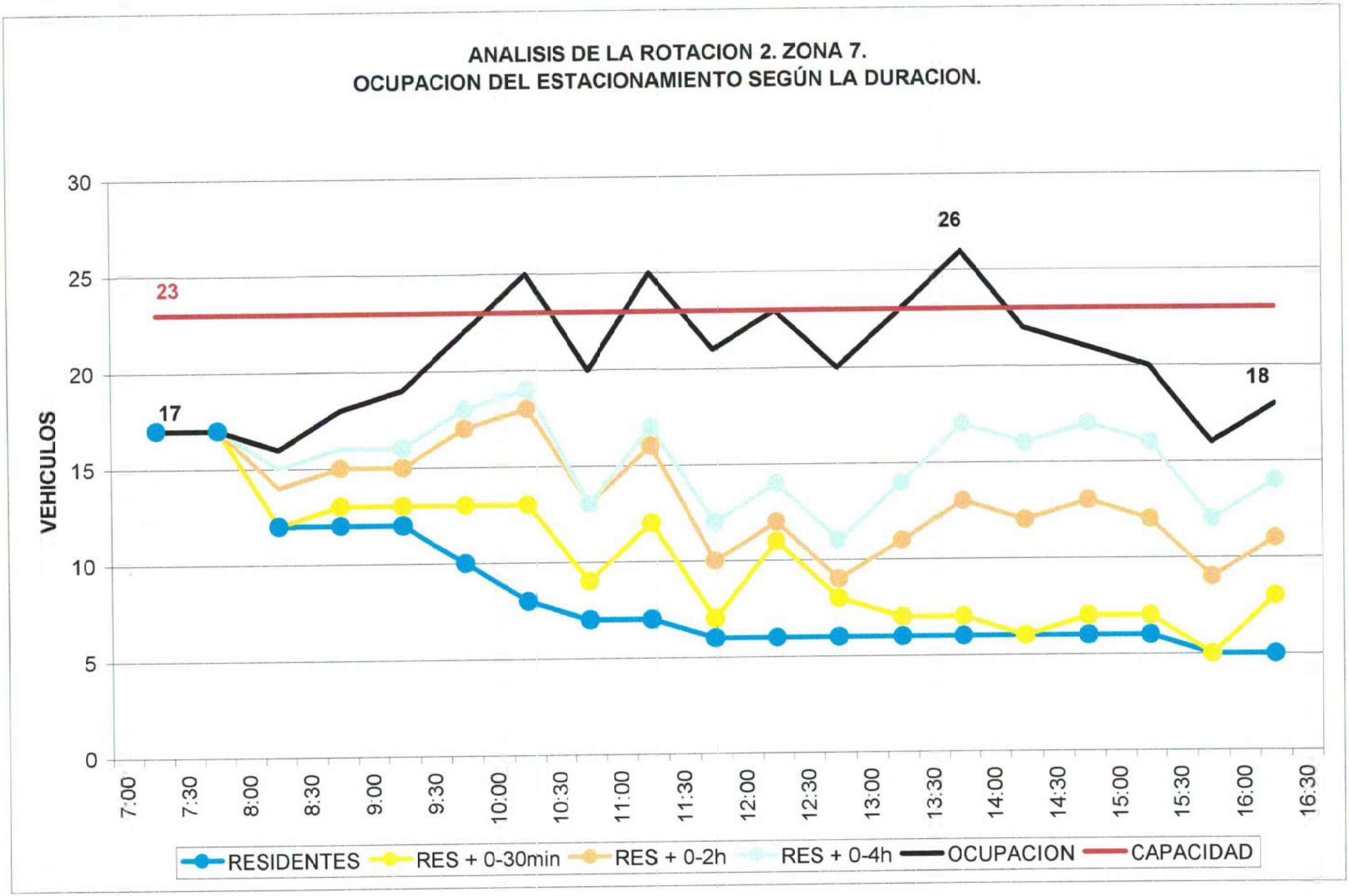
HORA	ENTRADAS	SALIDAS	REGISTROS
7:00h - 7:30h		0	17
7:30h - 8:00h	0	5	17
8:00h - 8:30h	4	0	16
8:30h - 9:00h	2	2	18
9:00h - 9:30h	3	3	19
9:30h - 10:00h	6	7	22
10:00h - 10:30h	10	9	25
10:30h - 11:00h	4	4	20
11:00h - 11:30h	9	7	25
11:30h - 12:00h	3	4	21
12:00h - 12:30h	6	5	23
12:30h - 13:00h	2	2	20
13:00h - 13:30h	5	2	23
13:30h - 14:00h	5	9	26
14:00h - 14:30h	5	3	22
14:30h - 15:00h	2	5	21
15:00h - 15:30h	4	5	20
15:30h - 16:00h	1	1	16
16:00h - 16:30h	3		18
TOTAL REGISTROS REALIZADOS (A)			389
TOTAL VEHICULOS (B)			91
INDICE DE ROTACION (B) / (A)			0,23

DURACION DEL ESTACIONAMIENTO	Veh	%
t < 30 min	32	35,2%
30 min < t < 2h	26	28,6%
2h < t < 4h	7	7,7%
4h < t < 8h	9	9,9%
t > 8h	17	18,7%
TOTAL	91	100,0%

ZONA	Nº DE PLAZAS LEGALES
7	23


ANALISIS DE LA ROTACION 2. ZONA 7.
ENTRADA / SALIDA DE ESTACIONAMIENTO.
VEHICULOS
30
25
20
15
10
5
0
-5
-10
-15
23
26
17
18
7:00
7:30
8:00
8:30
9:00
9:30
10:00
10:30
11:00
11:30
12:00
12:30
13:00
13:30
14:00
14:30
15:00
15:30
16:00
16:30
ENTRADAS
SALIDAS
OCUPACION
CAPACIDAD

ANALISIS DE LA ROTACION 2. ZONA 7.
OCUPACION DEL ESTACIONAMIENTO SEGÚN LA DURACION.



ANALISIS DE LA ROTACION 2. GLOBAL DE ZONAS.

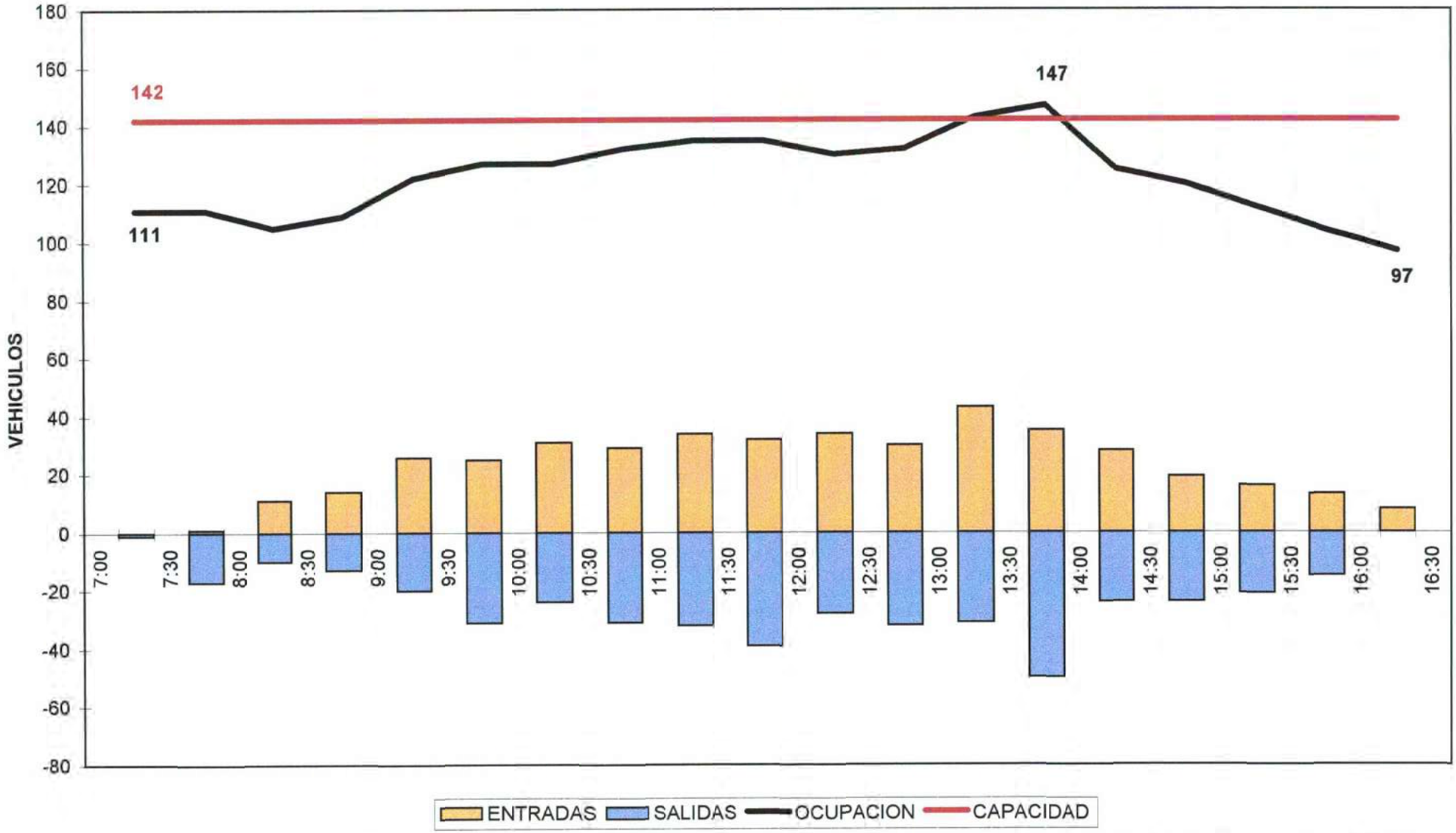
MATRIZ INICIO /FINAL DE ESTACIONAMIENTO GLOBAL ZONAS		MARTES 10/08/99 FINAL DE ESTACIONAMIENTO																		MARTES 10/08/99	ENTRADAS
		7:00h - 7:30h	7:30h - 8:00h	8:00h - 8:30h	8:30h - 9:00h	9:00h - 9:30h	9:30h - 10:00h	10:00h - 10:30h	10:30h -11:00h	11:00h - 11:30h	11:30h - 12:00h	12:00h - 12:30h	12:30h - 13:00h	13:00h - 13:30h	13:30h - 14:00h	14:00h - 14:30h	14:30h - 15:00h	15:00h - 15:30h	15:30h - 16:00h	> 16:00h	
10/08/99	< 7:30 h	1	16	10	8	9	8	4	6	5	3	3	1	2	1	3	2	1	0	28	111
	7:30h - 8:00h		1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	8:00h - 8:30h			0	1	0	1	1	0	0	0	1	0	0	1	0	1	4	0	1	11
	8:30h - 9:00h				4	2	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	2	0	2	14
	9:00h - 9:30h					9	4	3	2	1	2	0	1	1	1	0	1	0	0	1	26
	9:30h - 10:00h						17	3	1	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	25
	10:00h - 10:30h							13	6	1	2	0	0	2	2	3	0	0	0	2	31
	10:30h -11:00h								16	6	3	1	0	1	0	0	0	0	0	2	29
	11:00h - 11:30h									19	7	1	2	0	3	1	0	0	0	1	34
	11:30h - 12:00h										20	3	1	1	4	0	0	0	0	3	32
	12:00h - 12:30h											19	7	3	2	0	0	0	1	2	34
	12:30h - 13:00h												20	2	4	0	0	0	0	4	30
	13:00h - 13:30h													19	10	3	3	1	0	7	43
	13:30h - 14:00h														20	4	4	0	1	6	35
	14:00h - 14:30h															8	5	3	1	11	28
	14:30h - 15:00h																7	4	3	5	19
	15:00h - 15:30h																	6	3	7	16
	15:30h - 16:00h																		6	7	13
10/08/99	16:00h - 16:30h																			8	8
SALIDAS		1	17	10	13	20	31	24	31	32	39	28	32	31	50	24	24	21	15	97	

HORA	ENTRADAS	SALIDAS	REGISTROS
7:00h - 7:30h		1	111
7:30h - 8:00h	1	17	111
8:00h - 8:30h	11	10	105
8:30h - 9:00h	14	13	109
9:00h - 9:30h	26	20	122
9:30h - 10:00h	25	31	127
10:00h - 10:30h	31	24	127
10:30h - 11:00h	29	31	132
11:00h - 11:30h	34	32	135
11:30h - 12:00h	32	39	135
12:00h - 12:30h	34	28	130
12:30h - 13:00h	30	32	132
13:00h - 13:30h	43	31	143
13:30h - 14:00h	35	50	147
14:00h - 14:30h	28	24	125
14:30h - 15:00h	19	24	120
15:00h - 15:30h	16	21	112
15:30h - 16:00h	13	15	104
16:00h - 16:30h	8		97
TOTAL REGISTROS REALIZADOS (A)			**2.324**
TOTAL VEHICULOS (B)			**540**
INDICE DE ROTACION (B) / (A)			**0,23**

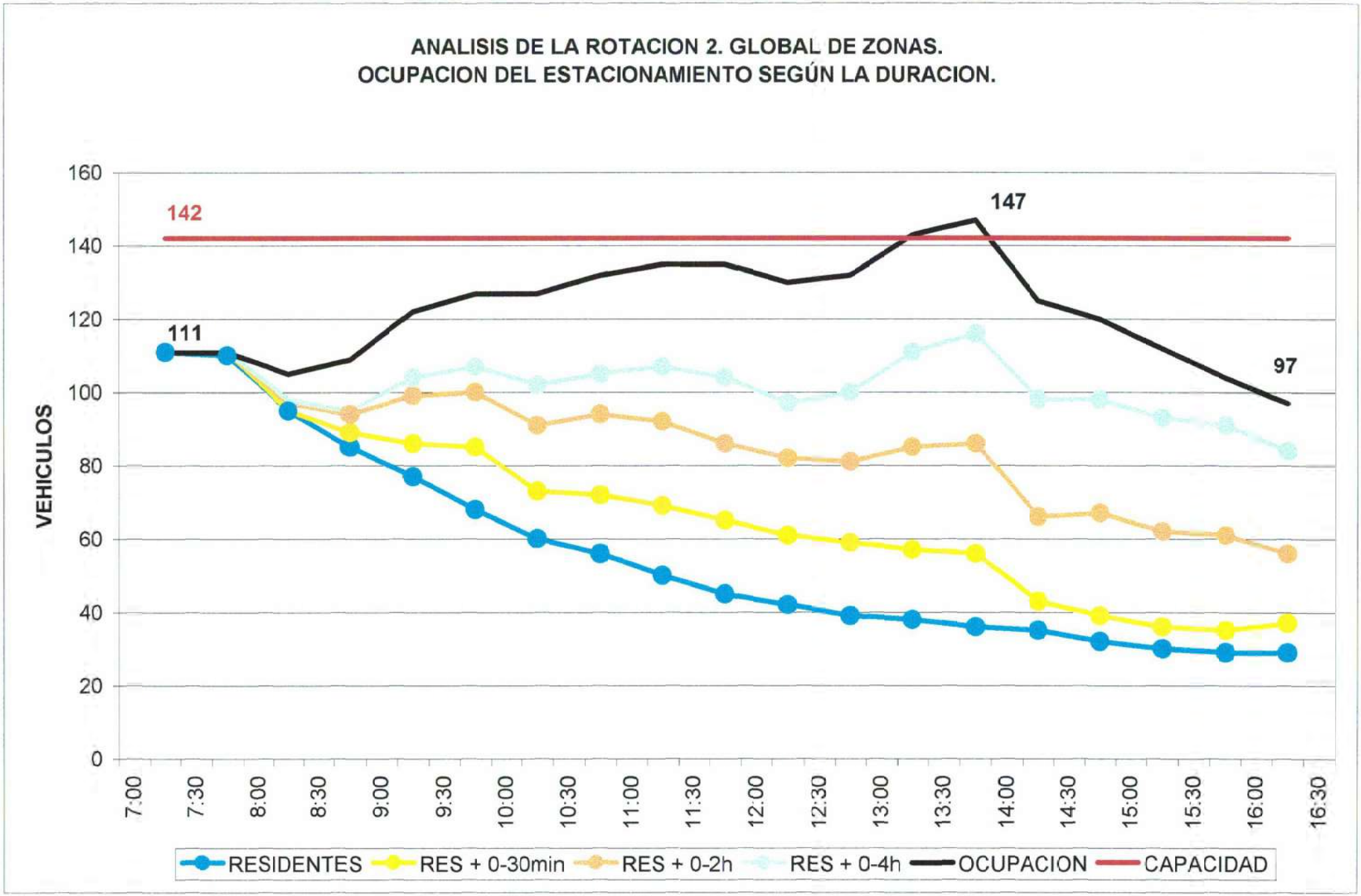
DURACION DEL ESTACIONAMIENTO	Veh	%
t < 30 min	212	39,3%
30 min < t < 2h	132	24,4%
2h < t < 4h	51	9,4%
4h < t < 8h	33	6,1%
t > 8h	112	20,7%
TOTAL	**540**	**100,0%**

ZONA	Nº DE PLAZAS LEGALES
TODAS	**142**

ANALISIS DE LA ROTACION 2. GLOBAL DE ZONAS.
ENTRADA / SALIDA DE ESTACIONAMIENTO.



ANALISIS DE LA ROTACION 2. GLOBAL DE ZONAS.
OCUPACION DEL ESTACIONAMIENTO SEGÚN LA DURACION.



4.4. Análisis de aparcamientos ilegales.

De acuerdo con la inquietud manifestada por el Ayuntamiento se ha realizado un conteo de vehículos aparcados de forma ilegal en las arterias conflictivas que confluyen en la plaza de la Concordia. El problema originado solo se considera relevante en las horas punta.

DIA: 11 / 8 / 99 (Miércoles)
PERIODO: de 8:00 a 14:00 horas
INTERVALO: 30 y 15 minutos

TOMA DE DATOS:

CONTEO DE APARCAMIENTOS. ZONAS 11, 12, 13, 14 y 15

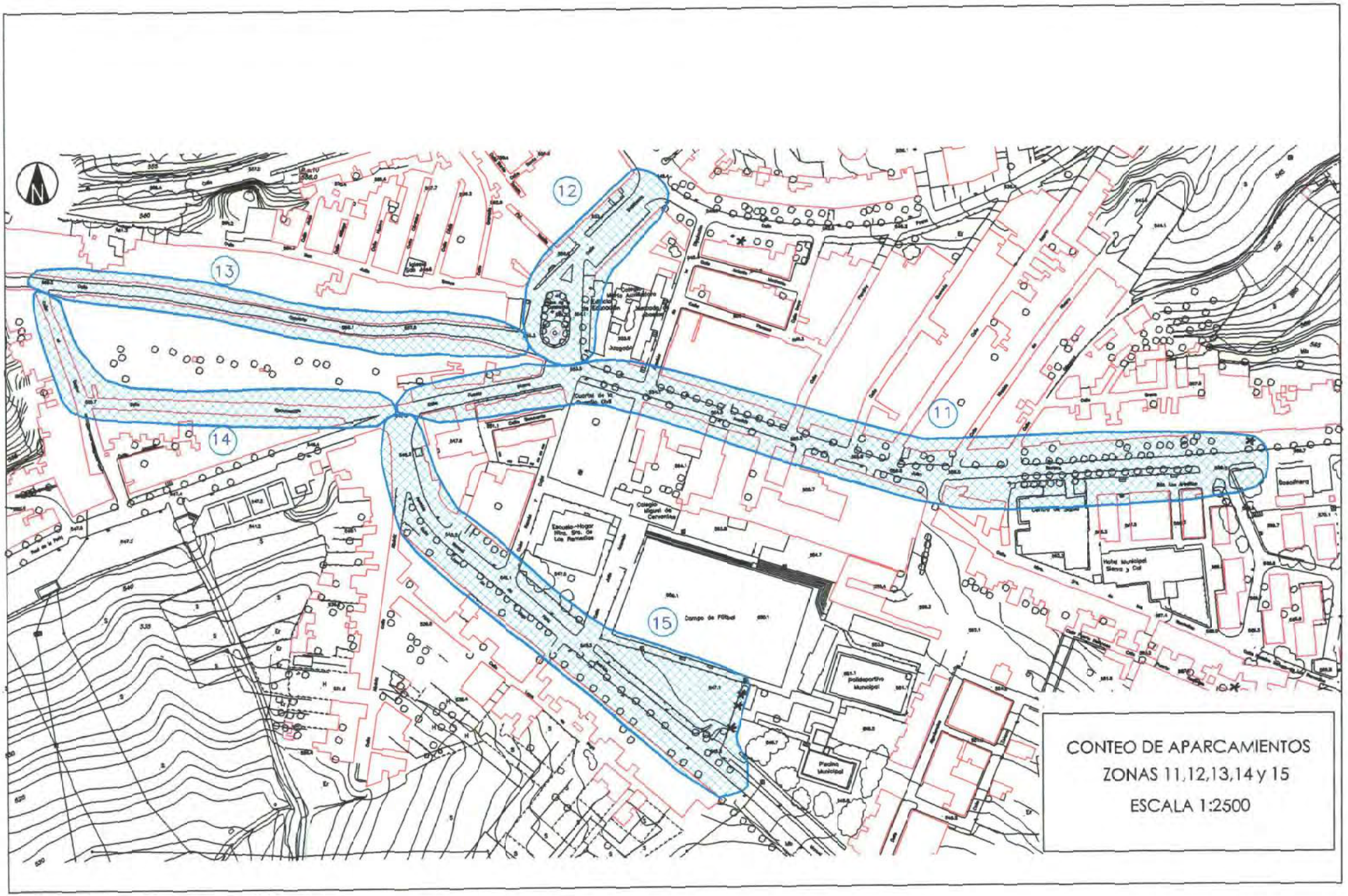
DESCRIPCION:

Se han registrado en las zonas estudiadas el número de estacionamientos realizados, distinguiendo entre legales e ilegales. Los registros se han realizado, en todas las calles con un intervalo máximo de media hora.

Igualmente se han tomado observaciones referentes al funcionamiento del tráfico rodado a lo largo de las calles referidas.

OBJETIVO:

Comprobar el grado de ilegalidad en los aparcamientos realizados en la zona de la plaza de la Concordia, confluencia de las vías principales de la trama urbana de Olvera, y la repercusión de éste en el funcionamiento del tráfico rodado a su paso por esta zona.


12
13
14
11
15
Campo de Fútbol
Piscina Municipal
CONTEO DE APARCAMIENTOS
ZONAS 11,12,13,14 y 15
ESCALA 1:2500

ZONA DE ESTUDIO: 11 **CALLE FUENTENUEVA**

DESCRIPCION:

Vial de dirección este-oeste, de dos carriles, uno por sentido, que une la Plaza de la Concordia con la confluencia de tres vías: calle Encarnación, calle Real de la Feria y Avenida Manuel de Falla.

Al igual que la Plaza de la Concordia forma parte de los principales itinerarios del núcleo, en concreto el de dirección este-oeste definido por Avenida Julián Besteiro y Vereda Ancha y el de dirección norte-sur formado por Avenida Manuel de Falla y Manuel Sepúlveda.

Su reducida sección y los dos sentidos de circulación autorizados impiden el estacionamiento a ambos lados de la calle. El único espacio autorizado para el estacionamiento se sitúa en una pequeña explanada, cerca del extremo oeste, donde sólo se permite el aparcamiento a los vehículos grúa y los taxis.

COMENTARIOS:

La circulación de vehículos se desarrolló de forma fluida durante todo el periodo observado. Las plazas existentes en la explanada estuvieron ocupadas por un vehículo grúa y varios vehículos que fueron registrados como ilegales al no ser taxis.

El máximo de vehículos estacionados se produce a media mañana (10:30 – 12:30), disminuyendo el número de estos tanto a primera hora de la mañana como al mediodía.

ZONA DE ESTUDIO: 11 **AVENIDA JULIAN BESTEIRO (II)**

DESCRIPCION:

Continuación del tramo anterior desde la intersección de la calle Nuestra Señora de los Remedios con Avenida Julián Besteiro hasta la gasolinera existente en la avenida.

Al igual que en el tramo (I) no existen bandas de aparcamiento a excepción de una pequeña explanada situada frente a la gasolinera.

El número de locales comerciales se ve reducido con respecto al tramo anterior y se localizan exclusivamente en los bajos de las fachadas situadas en el lado norte del tramo. En el lado opuesto se encuentra la gasolinera y el Centro de Salud.

COMENTARIOS:

Se detecta también un nivel alto de ilegalidad a lo largo de todo el periodo observado. Esta ilegalidad presenta varias puntas de intervalos reducidos lo que refleja que los estacionamientos se producen durante un corto periodo de tiempo.

Estos estacionamientos ilegales se realizan invadiendo parcial o totalmente la calzada provocando, al igual que en el tramo (I), pequeñas retenciones al obstaculizar uno de los sentidos.

ZONA DE ESTUDIO: 11 **AVENIDA JULIAN BESTEIRO (I)**

DESCRIPCION:

Tramo de viario de dirección este-oeste con dos carriles, uno por sentido. Sus límites se establecen en la Plaza de la Concordia y la intersección de la Avenida Julián Besteiro con la calle Nuestra Señora de los Remedios.

No existen bandas de aparcamientos a lo largo de todo el tramo a excepción de dos plazas habilitadas para el Cuartel de la Guardia Civil.

Los aparcamientos han sido sustituidos por amplias aceras y arbolado a ambos lados de la avenida.

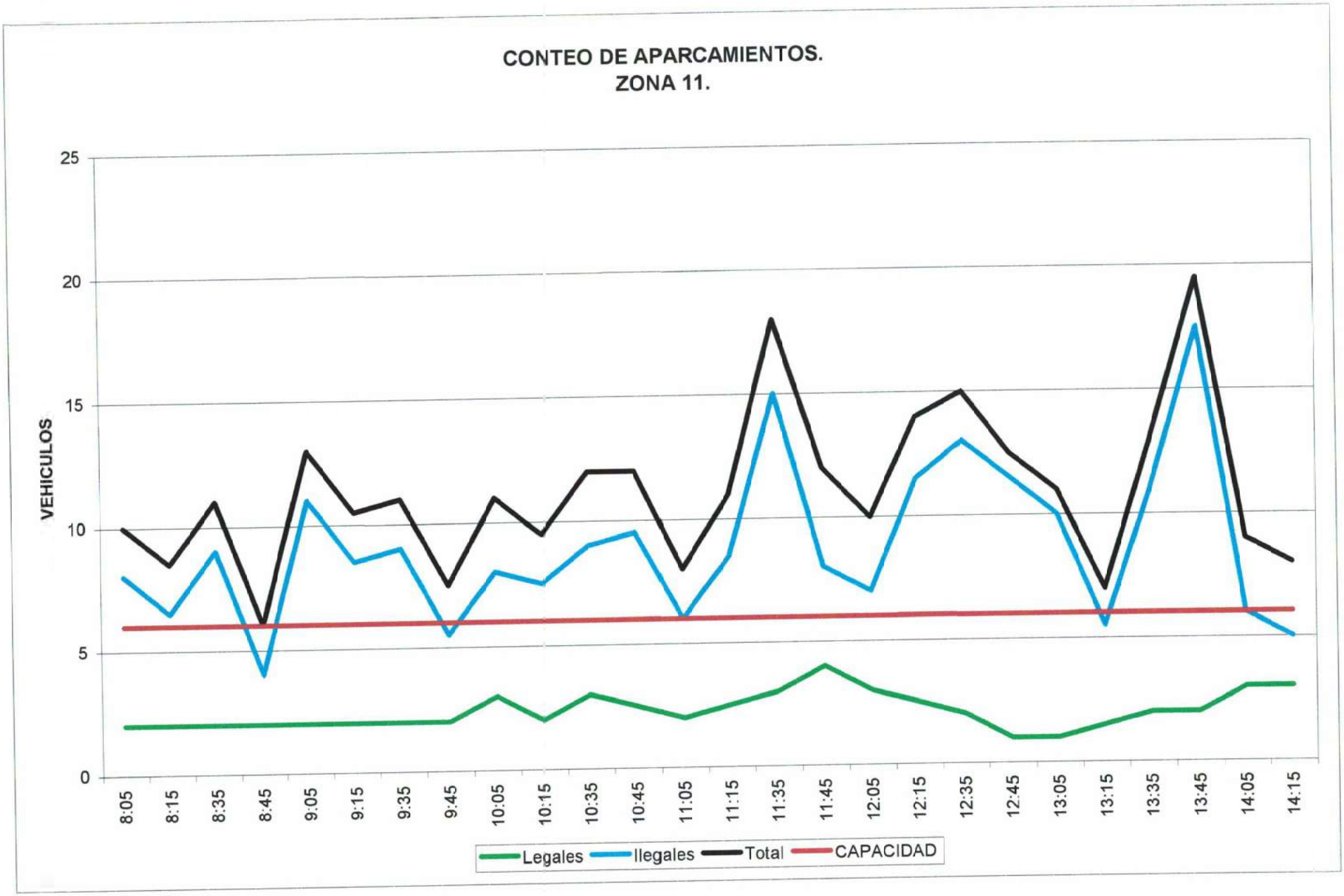
Existe un número importante de locales comerciales a lo largo de todo el tramo, así como algunos equipamientos como el citado Cuartel de la Guardia Civil y los Juzgados.

COMENTARIOS:

El gráfico adjunto refleja un nivel alto de ilegalidad. Estos estacionamientos se producen fundamentalmente durante reducidos periodos de tiempo, invadiendo parcial o totalmente la calzada.

Esto genera estrangulamientos en la calzada mientras duran los estacionamientos. Como consecuencia de esto se producen retenciones en el flujo de tráfico al no permitirse el tránsito en los dos sentidos.

El número de vehículos estacionados ilegalmente a lo largo de toda la toma de datos es variable, obteniendo un máximo de nueve vehículos a las 13:45 y un mínimo de uno a las 10:45.


CONTEO DE APARCAMIENTOS.
ZONA 11.
VEHICULOS
25
20
15
10
5
0
8:05
8:15
8:35
8:45
9:05
9:15
9:35
9:45
10:05
10:15
10:35
10:45
11:05
11:15
11:35
11:45
12:05
12:15
12:35
12:45
13:05
13:15
13:35
13:45
14:05
14:15
Legales
Ilegales
Total
CAPACIDAD

ZONA DE ESTUDIO: 12 **PLAZA DE LA CONCORDIA**

DESCRIPCION:

Plaza situada en el centro de la trama viaria del pueblo de Olvera. En ella confluyen los principales itinerarios del núcleo, tanto pasantes como de entrada y salida.

Su funcionamiento frente al tráfico es el de una glorieta de forma elíptica con la particularidad de no establecer preferencia de paso ante el eje formado por la calle FuenteNueva y la Avenida Julián Besteiro.

Existe la posibilidad de estacionar en línea a ambos lados, fundamentalmente en la parte este.

COMENTARIOS:

Durante el periodo de observación realizado en la zona se ha comprobado una intensidad de tráfico moderada aunque algo mayor que en la detectada en la calle Sepúlveda, al afectar a esta zona el flujo de vehículos adicional que representa el tráfico de entrada al centro histórico a través de la calle Calvario.

El flujo de vehículos se mantuvo continuo a lo largo de la toma de datos. Se generaron algunas retenciones en el ceda el paso existente en la plaza frente al eje formado por la calle FuenteNueva y la Avenida Julián Besteiro. Estas retenciones son producidas fundamentalmente por vehículos que, procedentes de las calles Sepúlveda y San Juan Bosco, debían realizar el giro a la izquierda para acceder a la Avenida Julián Besteiro. Este movimiento se efectúa con reducida visibilidad y es realizado por un importante número de vehículos pesados, muchos de ellos procedentes del municipio de Pruna, al estar estos obligados a pasar por Olvera.

El conteo de estacionamiento refleja un nivel de ilegalidad algo mayor que en la calle Sepúlveda.

La gráfica del nº total de aparcamientos presenta un tendencia al alza con un mínimo en la primera toma y un máximo en la última, muy cerca ya de la capacidad máxima. El aspecto quebrado de la línea refleja la existencia de rotaciones en las plazas existentes.

Entre las 10:15 y las 11:15 horas estacionó un autobús en la banda oeste. Como consecuencia de esto se produce el mínimo en la gráfica de estacionamientos legales y el máximo en los ilegales.

ZONA DE ESTUDIO: 12 **CALLE SEPULVEDA**

DESCRIPCION:

Vial de dirección N-S de dos carriles, uno por sentido, que une la Estación de Autobuses con la Plaza de la Concordia. Forma parte de dos itinerarios principales, como son el que establece la comunicación con el municipio de Pruna, a través de la A-363, y la ronda norte de Olvera, junto con las calles Bellavista y Lepanto.

Existe una banda de aparcamientos en batería en el lado este.

COMENTARIOS:

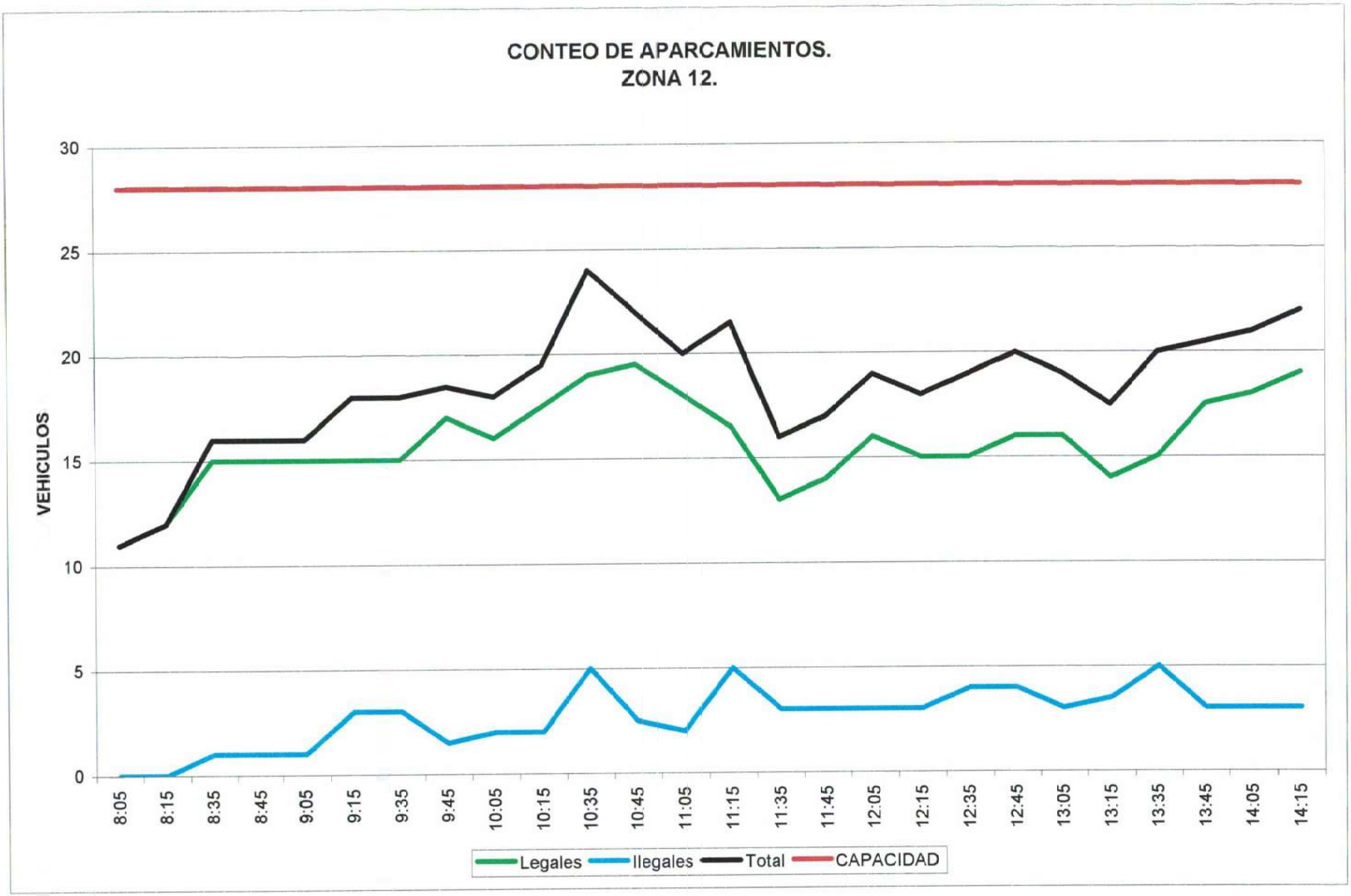
Las observaciones realizadas durante el periodo de la toma de datos detectan una intensidad de tráfico moderada y un flujo de vehículos continuo.

Este flujo continuo genera pequeñas retenciones en la entrada a la Plaza de la Concordia como consecuencia del ceda el paso existente.

El tráfico de vehículos pesados es considerable, procedentes fundamentalmente del municipio de Pruna.

El conteo de estacionamientos refleja un nivel bajo de ilegalidad siendo este inexistente en las primeras horas de la mañana y a las 11:15 horas.

El número de estacionamientos realizados, incluso contabilizando los ilegales, no fue en ningún caso superior al de plazas existentes, presentándose un punta a las 10:35 horas.


CONTEO DE APARCAMIENTOS.
ZONA 12.
VEHICULOS
30
25
20
15
10
5
0
8:05
8:15
8:35
8:45
9:05
9:15
9:35
9:45
10:05
10:15
10:35
10:45
11:05
11:15
11:35
11:45
12:05
12:15
12:35
12:45
13:05
13:15
13:35
13:45
14:05
14:15
Legales
Ilegales
Total
CAPACIDAD

ZONA DE ESTUDIO: 13 **CALLE CALVARIO**

DESCRIPCION:

Vial de dirección este-oeste que parte de la Plaza de la Concordia y finaliza en la bifurcación que forman las calles Vitoria y Mercado. Forma parte del eje que atraviesa el centro histórico (Calvario, Vitoria, Llana y Pza. del Ayuntamiento).

Su sentido es único, y de entrada al centro, en gran parte de su trazada, permitiéndose el doble sentido en su parte final para posibilitar la salida del tráfico procedente del centro a través de las calles Gastor y Encarnación.

Existe una sola banda de aparcamientos en línea a lo largo de todo el trayecto de sentido único, prohibiéndose totalmente el estacionamiento en la zona de doble sentido.

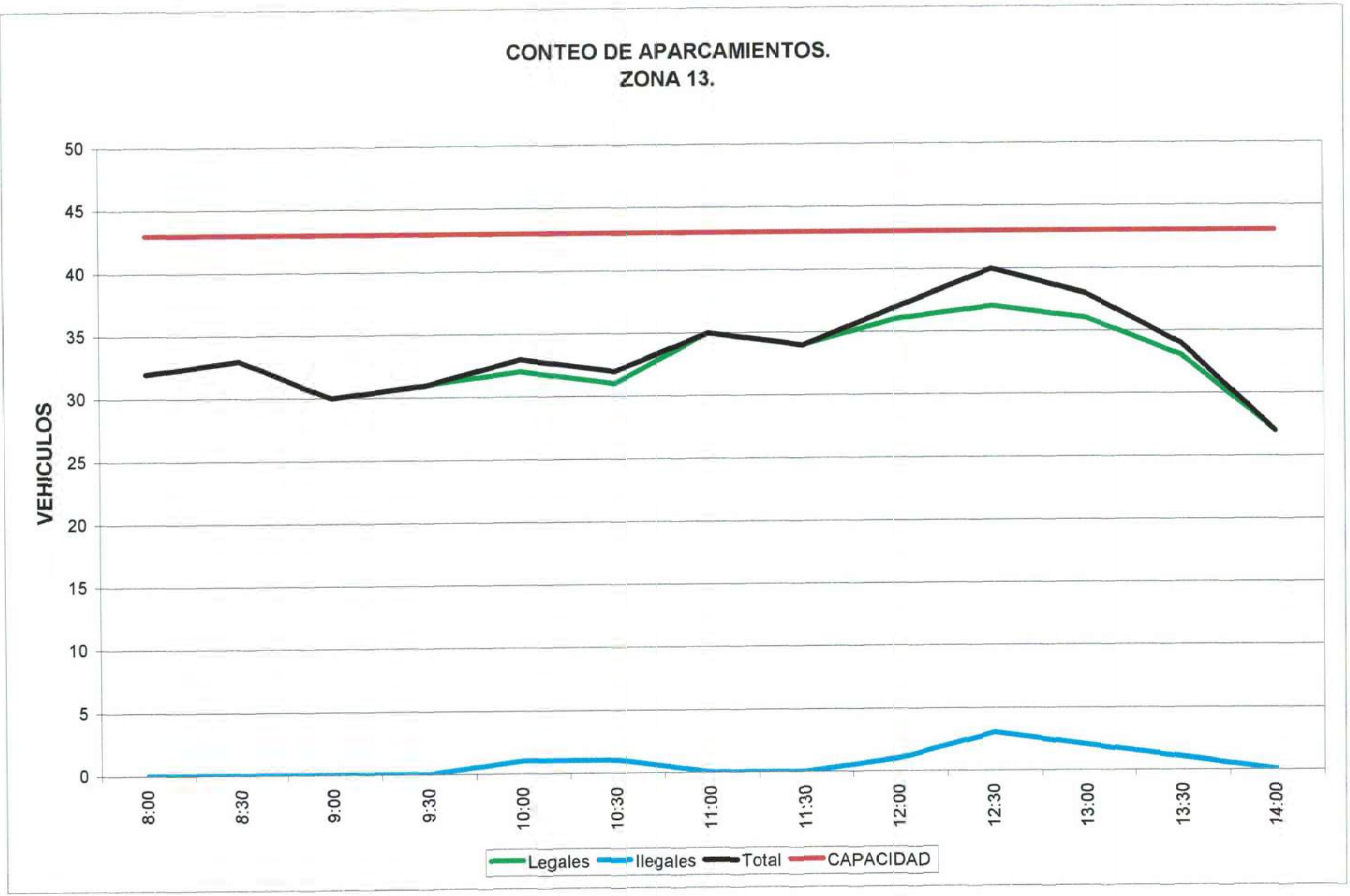
La banda de aparcamientos varía cada mes de lado de forma que los meses pares se encuentra situada en el lado sur y los impares en el norte. Las aceras son estrechas y dificultan el paso de peatones cuando la banda de aparcamientos esta situada junto a ellas.

COMENTARIOS:

El nivel de ilegalidad es reducido y se concentra fundamentalmente en el extremo situado junto a la Plaza de la Concordia. Estos estacionamientos ilegales lo constituyen vehículos aparcados en doble fila, posibilitados por el ensanchamiento que se produce en la calle en ese extremo.

El máximo de vehículos estacionados ilegalmente se produce a las 12:30 coincidiendo con el máximo de vehículos estacionados legalmente.

No se produjeron durante la toma de datos retenciones en la calle y el tráfico circuló fluidamente con intensidad baja.


CONTEO DE APARCAMIENTOS.
ZONA 13.
VEHICULOS
50
45
40
35
30
25
20
15
10
5
0
8:00
8:30
9:00
9:30
10:00
10:30
11:00
11:30
12:00
12:30
13:00
13:30
14:00
Legales
Ilegales
Total
CAPACIDAD

ZONA DE ESTUDIO: 14 **CALLE EL GASTOR**

DESCRIPCION:

Vía de dirección norte-sur y único sentido que une la calle Calvario con la calle Encarnación.

Establece, junto con la calle Encarnación el recorrido de salida de los vehículos procedentes del centro histórico.

Existe una banda de aparcamiento en línea que varía cada mes de uno a otro lado de la calle. Durante los meses pares se sitúa en el lado este y durante los impares en el contrario.

COMENTARIOS:

El grado de ilegalidad es variable a lo largo de la toma de datos. Los máximos en el número total de vehículos estacionados se producen a las 8:00 y 14:00 horas, realizados probablemente por los residentes.

No hubo problemas de circulación durante la toma de datos, a excepción de los producidos por los estacionamientos ilegales de corta duración producidos al comienzo de la calle, en la intersección con la calle Calvario, que generaron pequeñas retenciones.

ZONA DE ESTUDIO: 14 **CALLE ENCARNACION**

DESCRIPCION:

Vía de dirección este-oeste, paralela a la calle calvario, y de sentido único, que parte de la calle Gastor y desemboca en la calle FuenteNueva.

Canaliza, junto con la calla Gastor, la salida de vehículos procedentes del centro histórico.

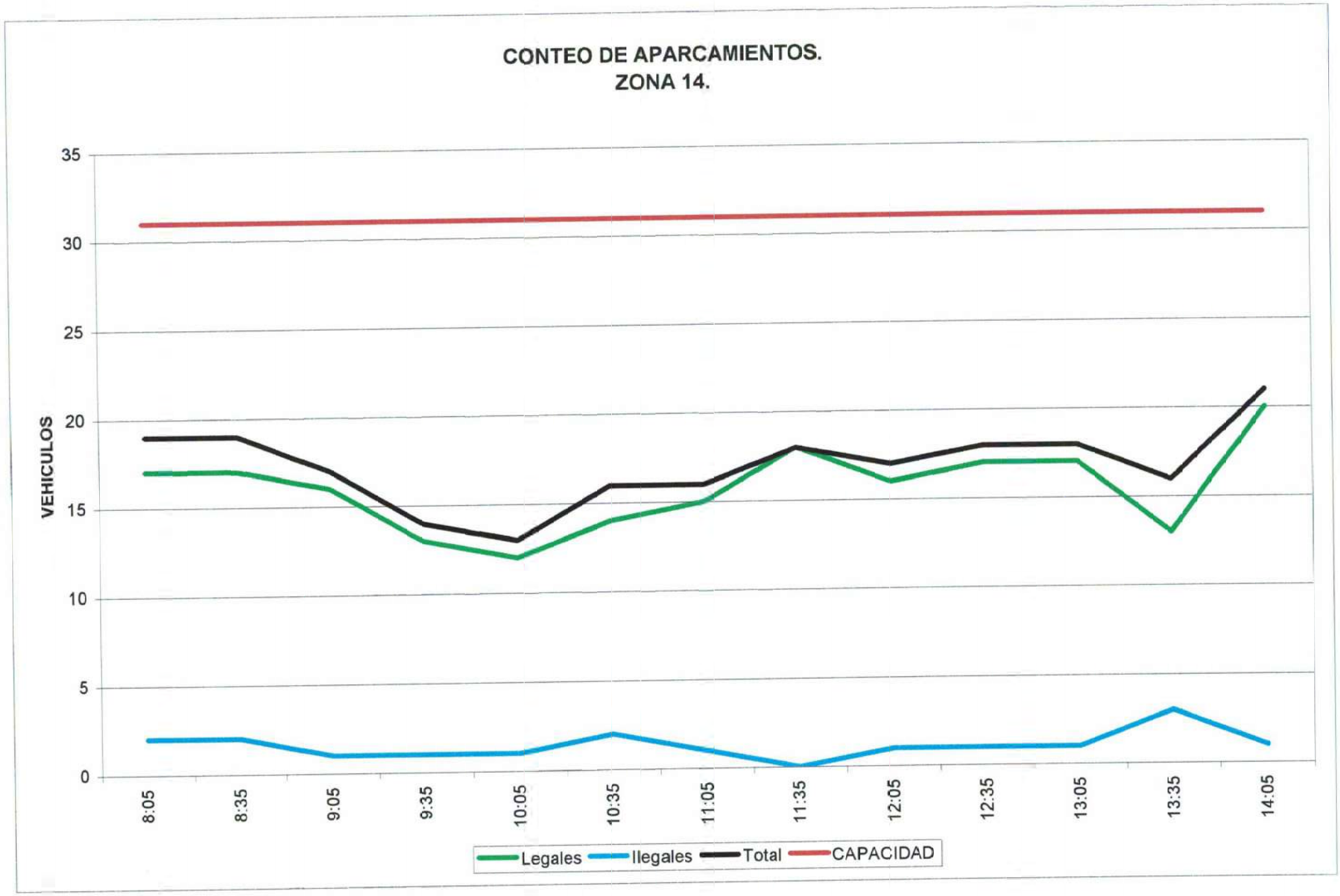
Existe una banda de aparcamientos en línea que varía cada mes de uno a otro lado de la calle. Durante los meses pares esta banda se sitúa en el lado norte de la calle.

COMENTARIOS:

El grado de ilegalidad es reducido en toda la banda horaria registrada.

Al igual que en la calle Gastor los máximos del número total de vehículos estacionados se sitúan al comienzo de la mañana y al mediodía lo que refleja la importancia de los estacionamientos de residentes en esta calle.

La circulación de vehículos fue fluida a excepción del extremo final de la calle donde se producían pequeñas retenciones debido a la preferencia de paso del eje FuenteNueva – Real de la Feria.


CONTEO DE APARCAMIENTOS.
ZONA 14.
VEHICULOS
35
30
25
20
15
10
5
0
8:05
8:35
9:05
9:35
10:05
10:35
11:05
11:35
12:05
12:35
13:05
13:35
14:05
Legales
Ilegales
Total
CAPACIDAD

ZONA DE ESTUDIO: 15 **AVENIDA MANUEL DE FALLA**

DESCRIPCION:

Vial de dos carriles de circulación, uno por sentido, que permite la entrada y salida del núcleo de Olvera por el sur, comunicándolo con la A-382.

La zona estudiada comprende el tramo existente entre la calle FuenteNueva y la explanada existente junto al Campo de Fútbol y la Piscina Municipal.

No existen bandas de aparcamientos a lo largo de todo el tramo, a excepción de quince plazas en batería situadas junto a la Escuela Hogar Nuestra Señora de los Remedios, y ocho plazas más al comienzo de la avenida.

La explanada junto al Campo de Fútbol puede albergar 59 vehículos, registrándose también su funcionamiento a lo largo del periodo observado.

Existen amplias aceras a ambos lados de la avenida, así como varios locales de bares, restaurantes y cafeterías fundamentalmente en las fachadas situadas al sur de la calle.

COMENTARIOS:

El gráfico adjunto se ha constituido igual que los anteriores, reflejando además el número de vehículos estacionados en la explanada.

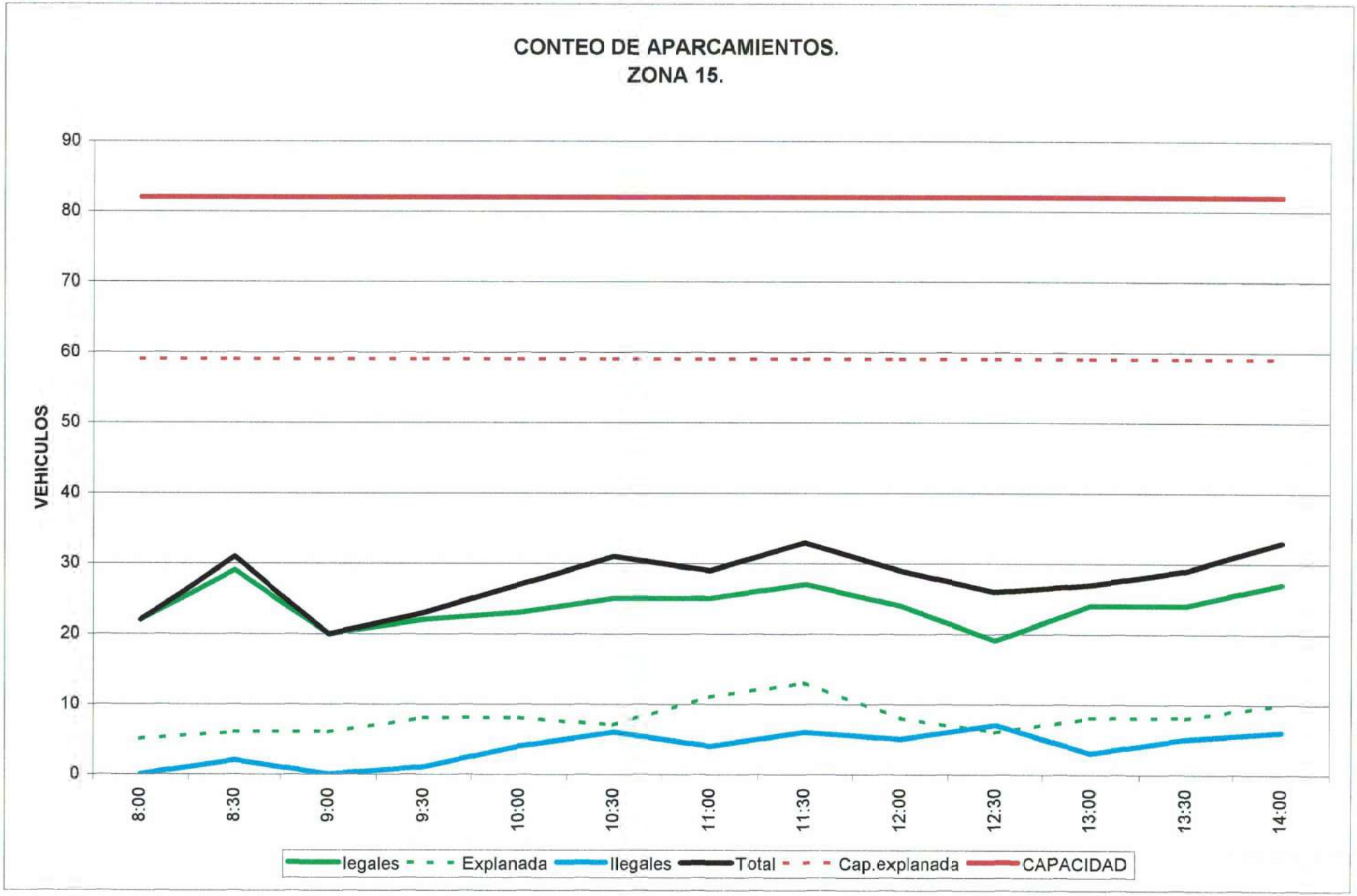
Durante la toma de datos se produjeron actividades culturales en el recinto de la Piscina Municipal, lo cual ha quedado reflejado en la punta registrada a las 11:30 horas en la explanada.

Los vehículos estacionados legalmente reflejan una punta, además de la producida por la explanada, a las 8:30 horas, manteniéndose aproximadamente constante este número a lo largo de todo el periodo registrado.

El grado de ilegalidad fue moderado aunque creciente a lo largo de la mañana, registrando su máximo a las 12:30 horas.

Los vehículos estacionados ilegalmente ocupaban parcial o totalmente la calzada, obstaculizando la circulación de vehículos en los dos sentidos. Gran parte de estos estacionamientos se producen en el lado sur de la avenida, junto a los bares y cafeterías existentes.

Los estacionamientos realizados ilegalmente produjeron pequeñas retenciones en el tramo estudiado. Igualmente se registraron retenciones en la intersección de la Avenida Manuel de Falla con la calle FuenteNueva debido a la prioridad de paso de esta sobre aquella.


CONTEO DE APARCAMIENTOS.
ZONA 15.
VEHICULOS
90
80
70
60
50
40
30
20
10
0
8:00
8:30
9:00
9:30
10:00
10:30
11:00
11:30
12:00
12:30
13:00
13:30
14:00
legales
Explanada
Ilegales
Total
Cap.explanada
CAPACIDAD

ESTUDIO DE TRÁFICO, ELABORACIÓN DE PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN Y/O CONSTRUCCIÓN DE APARCAMIENTOS EN EL CASCO HISTÓRICO DE OLVERA.

PLANOS DE INFORMACIÓN.

I-1. El marco territorial.

I-2. Los accesos a Olvera. Conexiones con el viario interurbano.

I-3.1. El relieve como condicionante. Topografía.

I-3.2. El relieve como condicionante. Clinométrico.

I-4. Localización de actividades.

I-5. Localización de la población.

I-6. El planeamiento municipal.

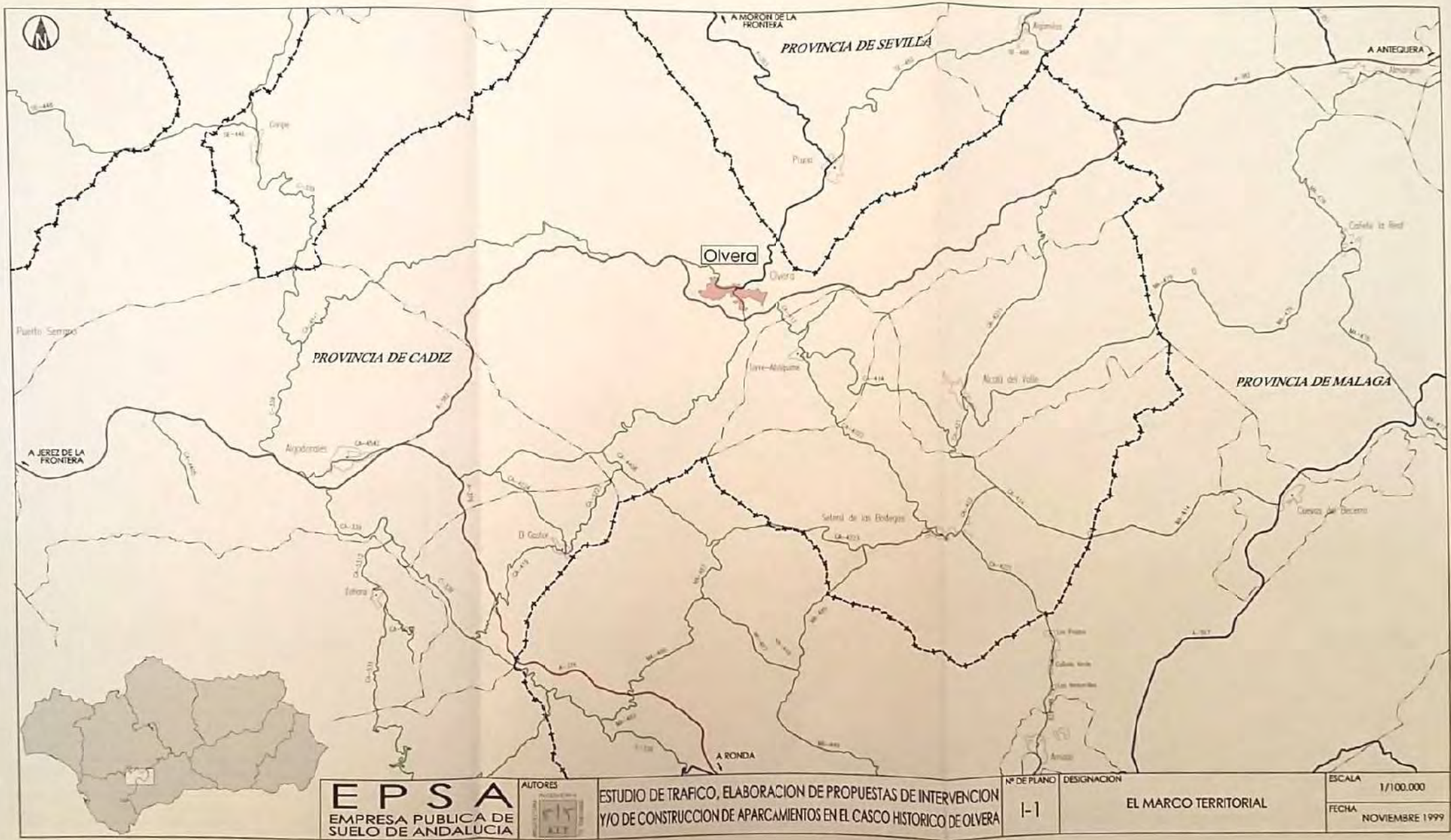
I-7.1. Análisis del sistema viario. Jerarquía. Conflictos.

I-7.2. Análisis del sistema viario. Sentidos de circulación.

I-8. Aparcamientos. Ámbito de la toma de datos.

I-9.1. Inventario de aparcamientos. Toma de datos.

I-9.2. Inventario de aparcamientos. Resumen.



EPSA
EMPRESA PUBLICA DE SUELO DE ANDALUCIA

AUTORES

ESTUDIO DE TRAFICO, ELABORACION DE PROPUESTAS DE INTERVENCION Y/O DE CONSTRUCCION DE APARCAMIENTOS EN EL CASCO HISTORICO DE OLVERA

Nº DE PLANO: I-1

DESIGNACION: EL MARCO TERRITORIAL

ESCALA: 1/100.000

FECHA: NOVIEMBRE 1999



VIARIO PRINCIPAL DE LA COMARCA. A-382
VIARIO SECUNDARIO. CA-454
ACCESOS AL NUCLEO URBANO

EPSA
EMPRESA PUBLICA DE SUELO DE ANDALUCIA

AUTORES

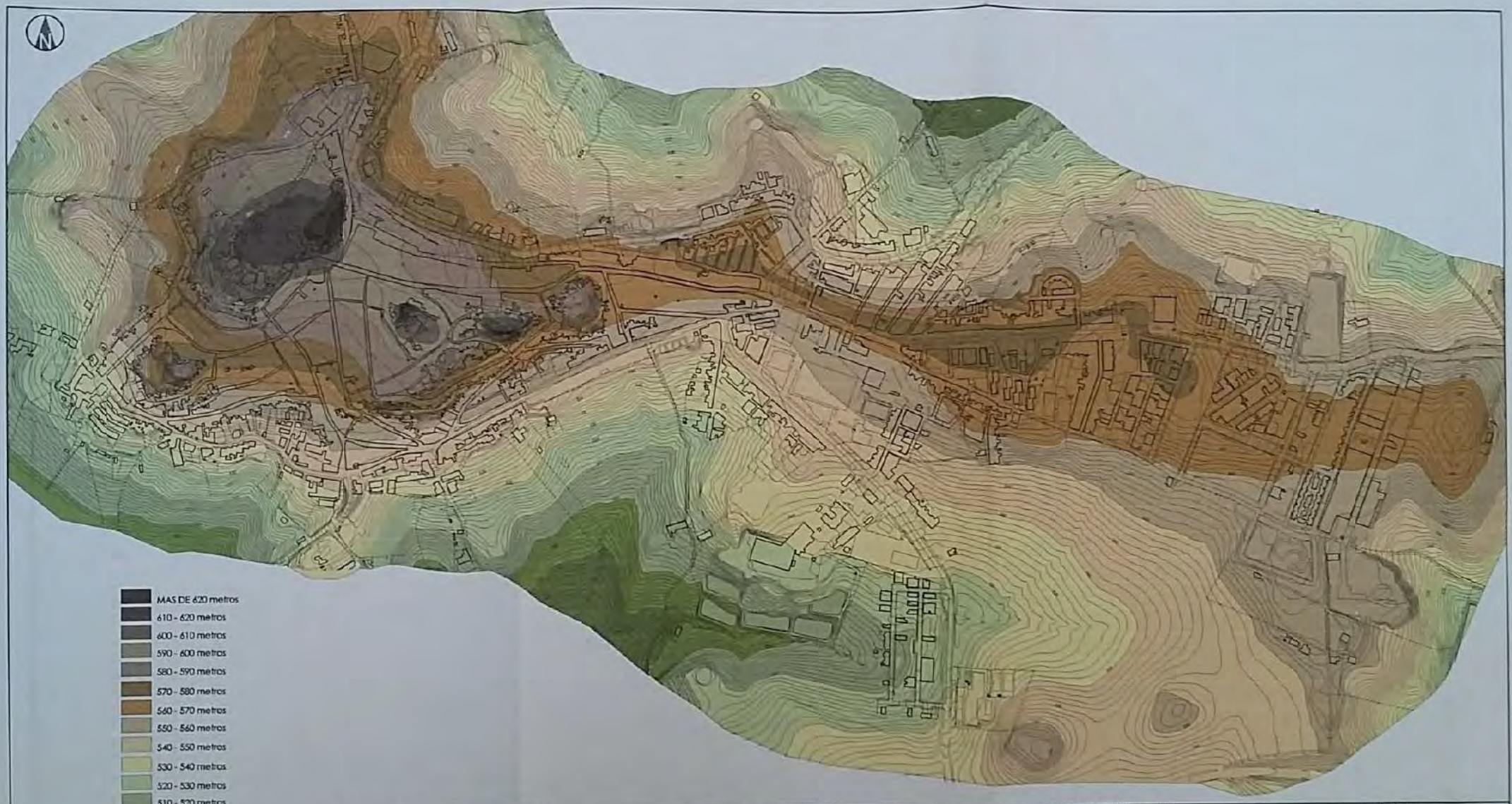
ESTUDIO DE TRAFICO, ELABORACION DE PROPUESTAS DE INTERVENCION Y/O DE CONSTRUCCION DE APARCAMIENTOS EN EL CASCO HISTORICO DE OLVERA

Nº DE PLANO: I-2

DESIGNACION: LOS ACCESOS A OLVERA. CONEXIONES CON EL VIARIO INTERURBANO

ESCALA: 1/20.000

FECHA: NOVIEMBRE 1999



EPSA
EMPRESA PUBLICA DE SUELO DE ANDALUCIA

AUTORES

ESTUDIO DE TRAFICO, ELABORACION DE PROPUESTAS DE INTERVENCION Y/O DE CONSTRUCCION DE APARCAMIENTOS EN EL CASCO HISTORICO DE OLVERA

Nº DE PLANO: I-3.1

DESIGNACION: EL RELIEVE COMO CONDICIONANTE TOPOGRAFIA

ESCALA: 1/5.000

FECHA: NOVIEMBRE 1999



EPSA
EMPRESA PUBLICA DE SUELO DE ANDALUCIA

AUTORES

ESTUDIO DE TRAFICO, ELABORACION DE PROPUESTAS DE INTERVENCION Y/O DE CONSTRUCCION DE APARCAMIENTOS EN EL CASCO HISTORICO DE OLVERA

Nº DE PLANO: I-3.2

DESIGNACION: EL RELIEVE COMO CONDICIONANTE CLINOMETRICO

ESCALA: 1/5.000

FECHA: NOVIEMBRE 1999



EQUIPAMIENTOS PUBLICOS
- SOCIAL Y CULTURAL
- DEPORTIVO
- ESCOLAR
- ADMINISTRACION
- SANITARIO
- MERCADO
- TRANSPORTES
- CEMENTERIO
- INFORMACION TURISTICA

IGLESIAS Y MONUMENTOS
- IGLESIA
- CASTILLO
- SAGRADO CORAZON

COMERCIOS
- HOTEL
- COMERCIOS
- BANCOS
- BARES Y CAFETERIAS

INDUSTRIA
- ACTIVIDADES INDUSTRIALES Y NAVES AGRICOLAS

ZONAS VERDES
- PARQUES Y PLAZAS

EPSA
EMPRESA PUBLICA DE SUELO DE ANDALUCIA

AUTORES

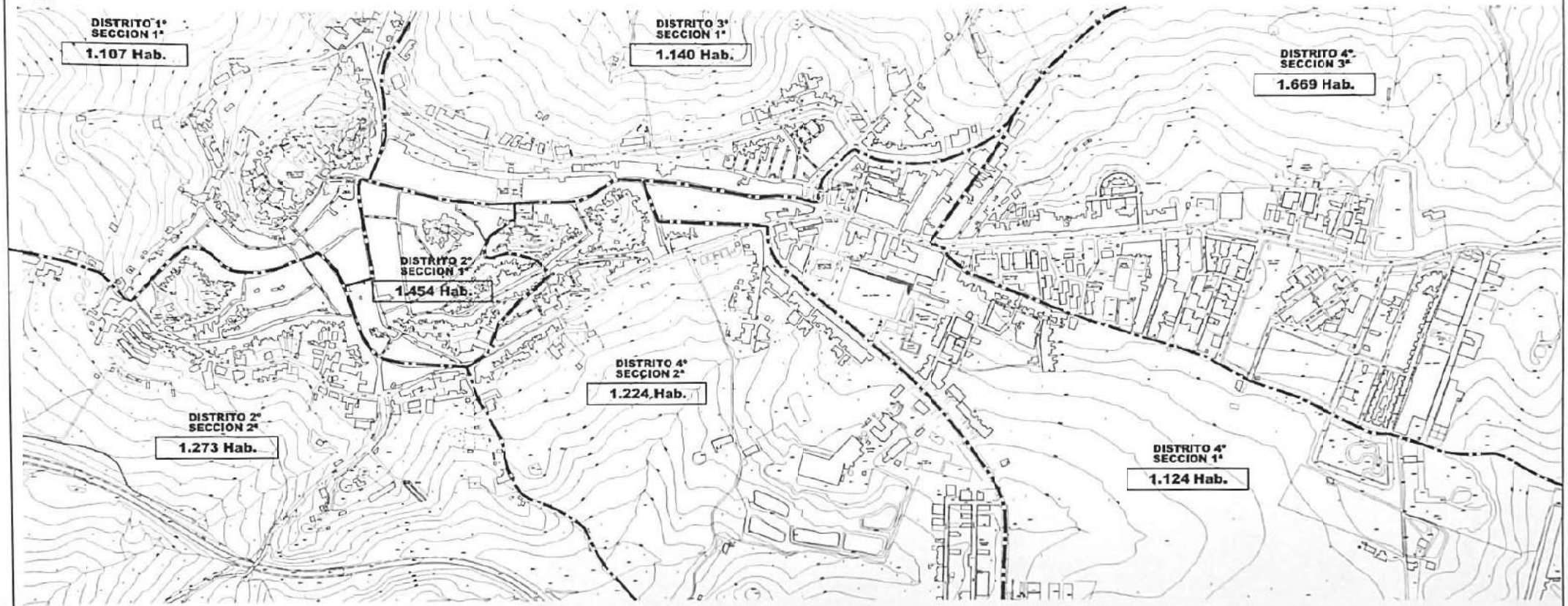
ESTUDIO DE TRAFICO, ELABORACION DE PROPUESTAS DE INTERVENCION Y/O DE CONSTRUCCION DE APARCAMIENTOS EN EL CASCO HISTORICO DE OLVERA

Nº DE PLANO: I-4

DESIGNACION: LOCALIZACION DE ACTIVIDADES

ESCALA: 1/5.000

FECHA: NOVIEMBRE 1999



EPSA
EMPRESA PUBLICA DE SUELO DE ANDALUCIA

AUTORES

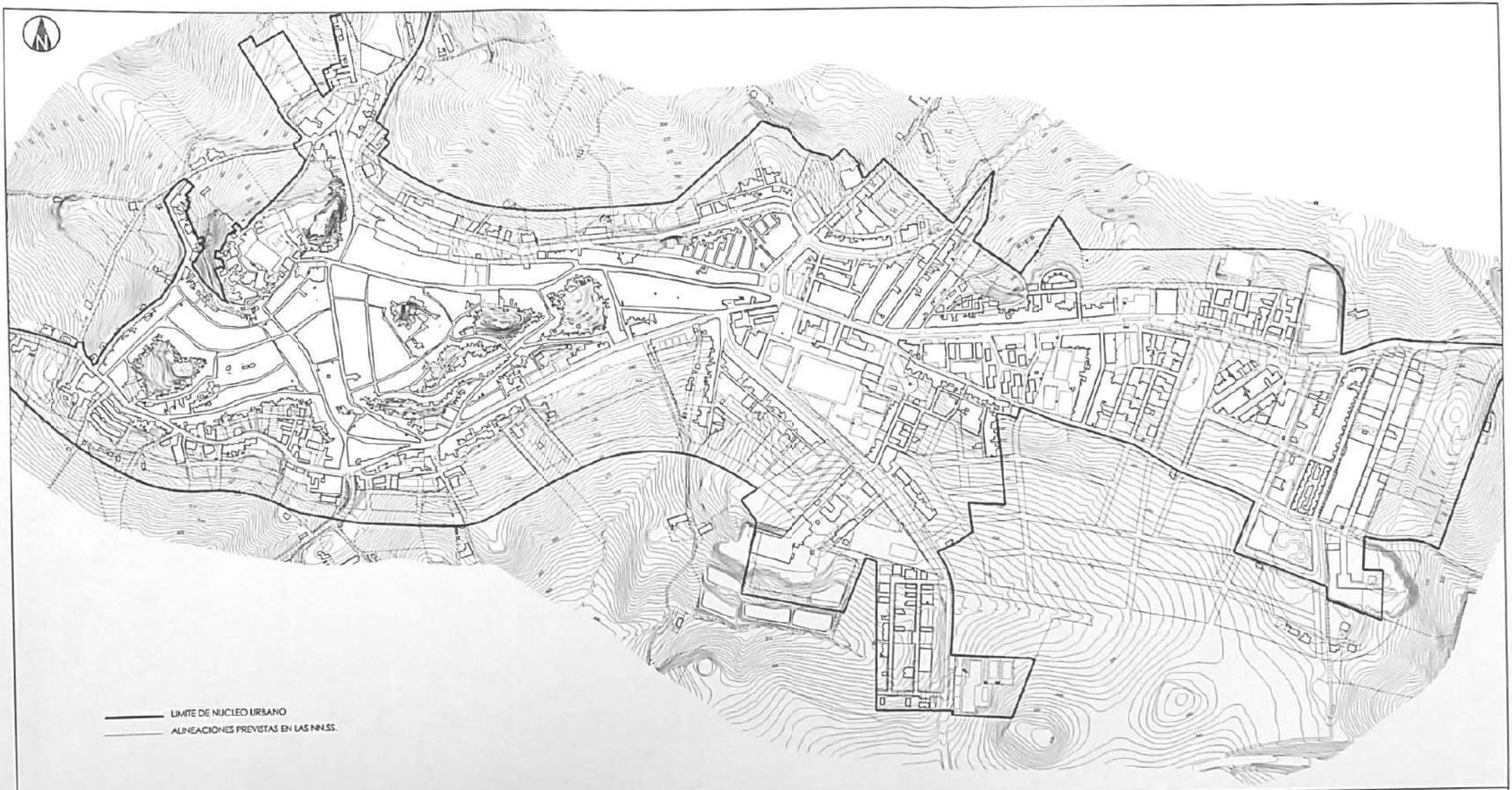
ESTUDIO DE TRAFICO, ELABORACION DE PROPUESTAS DE INTERVENCION Y/O DE CONSTRUCCION DE APARCAMIENTOS EN EL CASCO HISTORICO DE OLVERA

Nº DE PLANO: I-5

DESIGNACION: LOCALIZACION DE LA POBLACION

ESCALA: 1/5.000

FECHA: NOVIEMBRE 1999



EPSA
EMPRESA PUBLICA DE SUELO DE ANDALUCIA

AUTORES

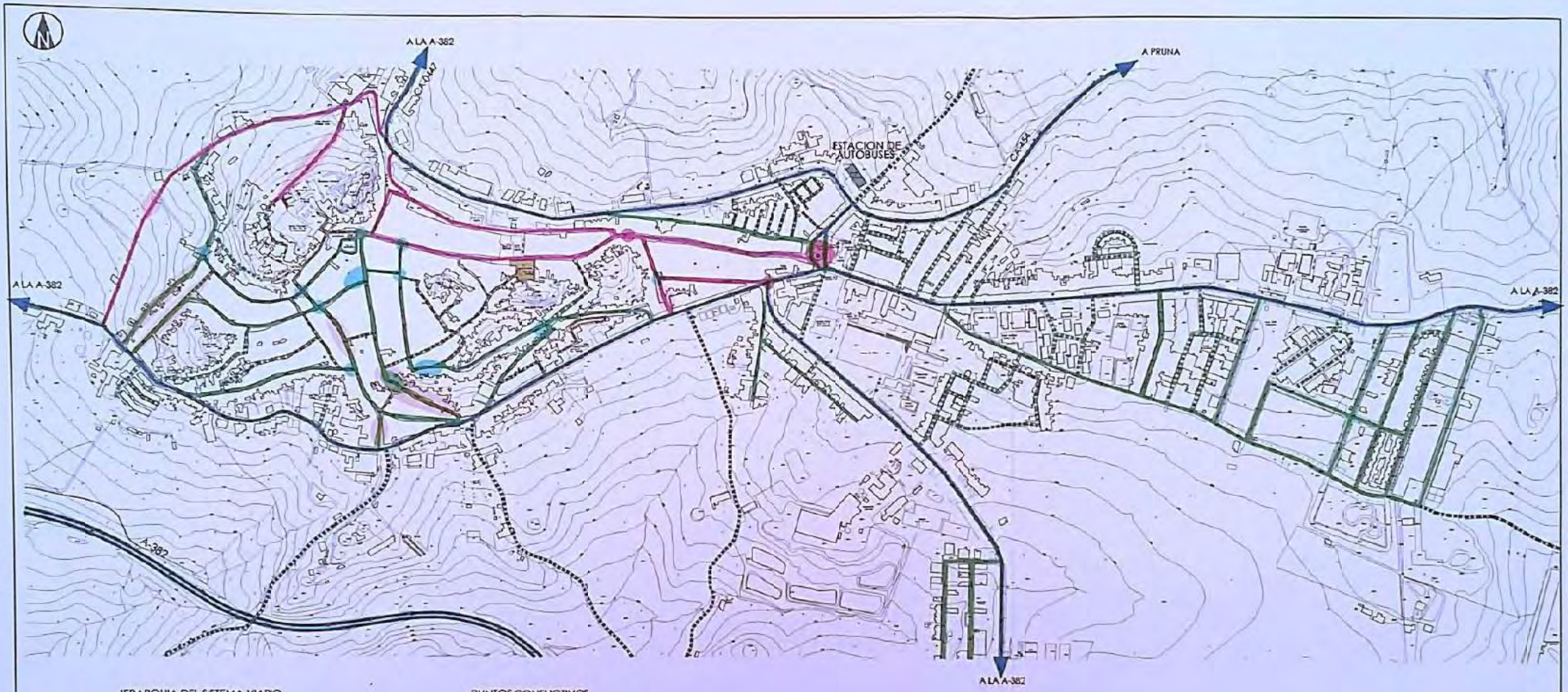
ESTUDIO DE TRAFICO, ELABORACION DE PROPUESTAS DE INTERVENCION Y/O DE CONSTRUCCION DE APARCAMIENTOS EN EL CASCO HISTORICO DE OLVERA

Nº DE PLANO: I-6

DESIGNACIÓN: EL PLANEAMIENTO MUNICIPAL

ESCALA: 1/5.000

FECHA: NOVIEMBRE 1999



EPSA
EMPRESA PUBLICA DE SUELO DE ANDALUCIA

AUTORES

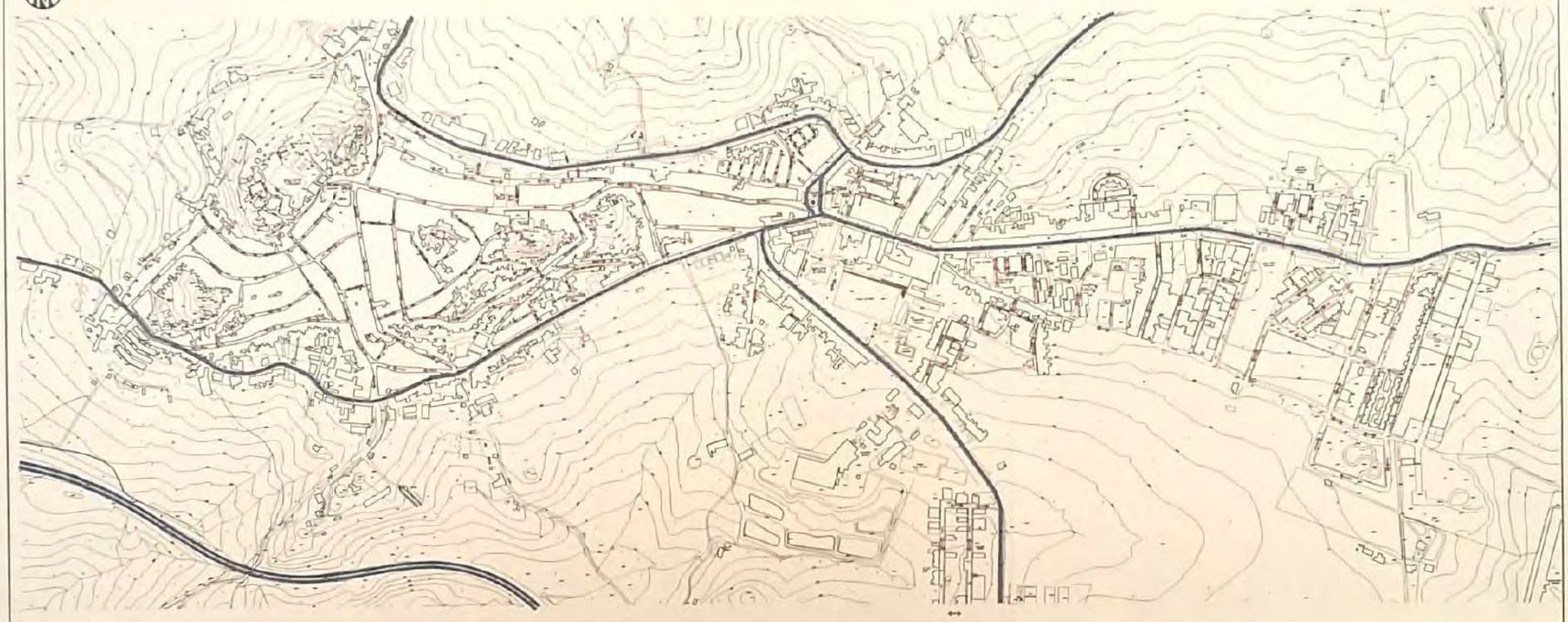
ESTUDIO DE TRAFICO, ELABORACION DE PROPUESTAS DE INTERVENCION Y/O DE CONSTRUCCION DE APARCAMIENTOS EN EL CASCO HISTORICO DE OLVERA

Nº DE PLANO: I-7.1

DESIGNACION: ANALISIS DEL SISTEMA VIARIO JERARQUIA, CONFLICTOS

ESCALA: 1/5.000

FECHA: NOVIEMBRE 1999



VIARIO PRINCIPAL (DOBLE SENTIDO CIRCULACION)
UNICO SENTIDO CIRCULACION
DOBLE SENTIDO CIRCULACION

EPSA
EMPRESA PUBLICA DE SUELO DE ANDALUCIA

AUTORES

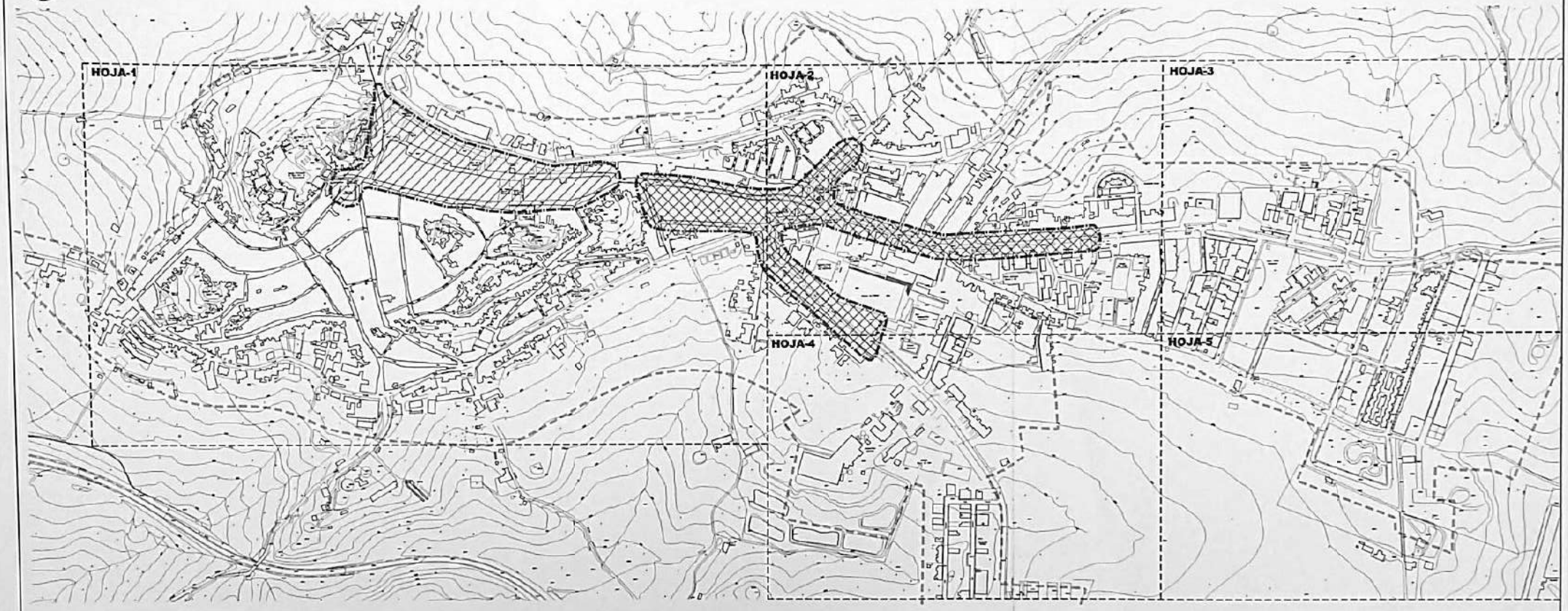
ESTUDIO DE TRAFICO, ELABORACION DE PROPUESTAS DE INTERVENCION Y/O DE CONSTRUCCION DE APARCAMIENTOS EN EL CASCO HISTORICO DE OLVERA

Nº DE PLANO: I-7.2

DESIGNACION: ANALISIS DEL SISTEMA VIARIO SENTIDOS DE CIRCULACION

ESCALA: 1/5.000

FECHA: NOVIEMBRE 1999



ANALISIS GENERAL
- INVENTARIO DE APARCAMIENTOS
- CONTEO DIURNO Y NOCTURNO

ANALISIS DE LA ROTACION

ANALISIS DE APARCAMIENTOS ILEGALES

HOJAS DEL INVENTARIO DE APARCAMIENTOS

EPSA
EMPRESA PUBLICA DE SUELO DE ANDALUCIA

AUTORES

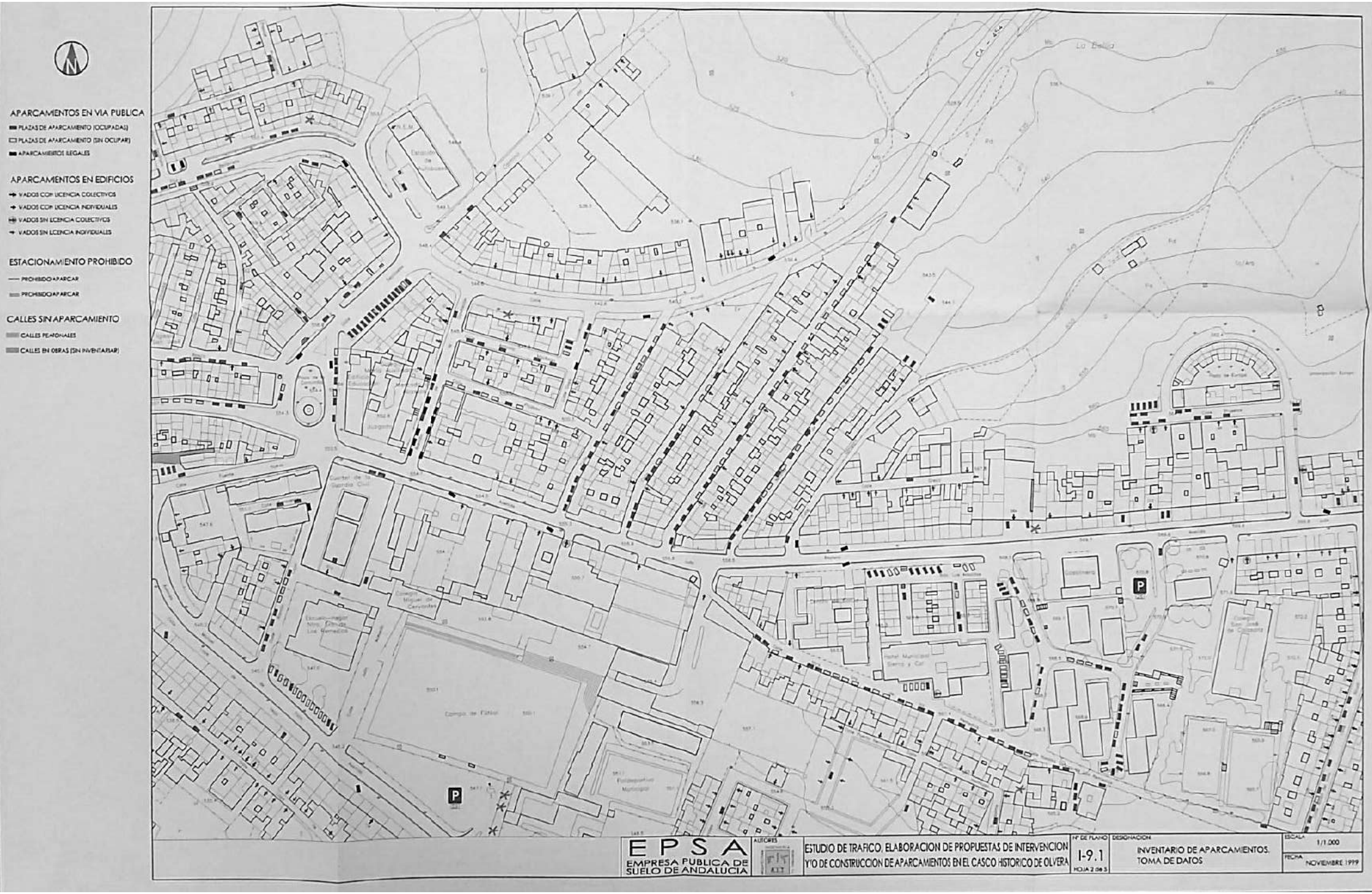
ESTUDIO DE TRAFICO, ELABORACION DE PROPUESTAS DE INTERVENCION Y/O DE CONSTRUCCION DE APARCAMIENTOS EN EL CASCO HISTORICO DE OLVERA

Nº DE PLANO: I-8

DESIGNACION: APARCAMIENTOS. AMBITO DE LA TOMA DE DATOS

ESCALA: 1/5.000

FECHA: NOVIEMBRE 1999


APARCAMIENTOS EN VIA PUBLICA
PLAZAS DE APARCAMIENTO (OCUPADAS)
PLAZAS DE APARCAMIENTO (SIN OCUPAR)
APARCAMIENTOS ILEGALES
APARCAMIENTOS EN EDIFICIOS
VADOS CON LICENCIA COLECTIVOS
VADOS CON LICENCIA INDIVIDUALES
VADOS SIN LICENCIA COLECTIVOS
VADOS SIN LICENCIA INDIVIDUALES
ESTACIONAMIENTO PROHIBIDO
PROHIBIDO APARCAR
PROHIBIDO APARCAR
CALLES SIN APARCAMIENTO
CALLES PEATONALES
CALLES EN OBRAS (SIN INVENTARIAR)
P
P
EPSA
EMPRESA PUBLICA DE SUELO DE ANDALUCIA
AUTORES
ESTUDIO DE TRAFICO, ELABORACION DE PROPUESTAS DE INTERVENCION Y/O DE CONSTRUCCION DE APARCAMIENTOS EN EL CASCO HISTORICO DE OLVERA
Nº DE PLANO
I-9.1
HOJA 2 DE 5
DESIGNACION
INVENTARIO DE APARCAMIENTOS. TOMA DE DATOS
ESCALA
1/1.000
FECHA
NOVIEMBRE 1999


APARCAMIENTOS EN VIA PUBLICA
PLAZAS DE APARCAMIENTO (OCUPADAS)
PLAZAS DE APARCAMIENTO (SIN OCUPAR)
APARCAMIENTOS ILEGALES
APARCAMIENTOS EN EDIFICIOS
VADOS CON LICENCIA COLECTIVOS
VADOS CON LICENCIA INDIVIDUALES
VADOS SIN LICENCIA COLECTIVOS
VADOS SIN LICENCIA INDIVIDUALES
ESTACIONAMIENTO PROHIBIDO
PROHIBIDO APARCAR
PROHIBIDO APARCAR
CALLES SIN APARCAMIENTO
CALLES PEATONALES
CALLES EN OBRAS (SIN INVENTARIAR)
EPSA
EMPRESA PUBLICA DE SUELO DE ANDALUCIA
AUTORES
ESTUDIO DE TRAFICO. ELABORACION DE PROPUESTAS DE INTERVENCION Y/O DE CONSTRUCCION DE APARCAMIENTOS EN EL CASCO HISTORICO DE OLVERA
Nº DE PLANO
I-9.1
HOJA 3 DE 5
DESIGNACION
INVENTARIO DE APARCAMIENTOS. TOMA DE DATOS
ESCALA
1/1.000
FECHA
NOVIEMBRE 1999


APARCAMIENTOS EN VIA PUBLICA
PLAZAS DE APARCAMIENTO (OCUPADAS)
PLAZAS DE APARCAMIENTO (SIN OCUPAR)
APARCAMIENTOS ILEGALES
APARCAMIENTOS EN EDIFICIOS
VADOS CON LICENCIA COLECTIVOS
VADOS CON LICENCIA INDIVIDUALES
VADOS SIN LICENCIA COLECTIVOS
VADOS SIN LICENCIA INDIVIDUALES
ESTACIONAMIENTO PROHIBIDO
PROHIBIDO APARCAR
PROHIBIDO APARCAR
CALLES SIN APARCAMIENTO
CALLES PEATONALES
CALLES EN OBRAS (SIN INVENTARIAR)
EPSA
EMPRESA PUBLICA DE SUELO DE ANDALUCIA
AUTORES
ESTUDIO DE TRAFICO, ELABORACION DE PROPUESTAS DE INTERVENCION Y/O DE CONSTRUCCION DE APARCAMIENTOS EN EL CASCO HISTORICO DE OLVERA
Nº DE PLANO
I-9.1
HOJA 4 DE 5
DESIGNACION
INVENTARIO DE APARCAMIENTOS. TOMA DE DATOS
ESCALA
1/1.000
FECHA
NOVIEMBRE 1999



EPSA
EMPRESA PUBLICA DE SUELO DE ANDALUCIA

AUTORES

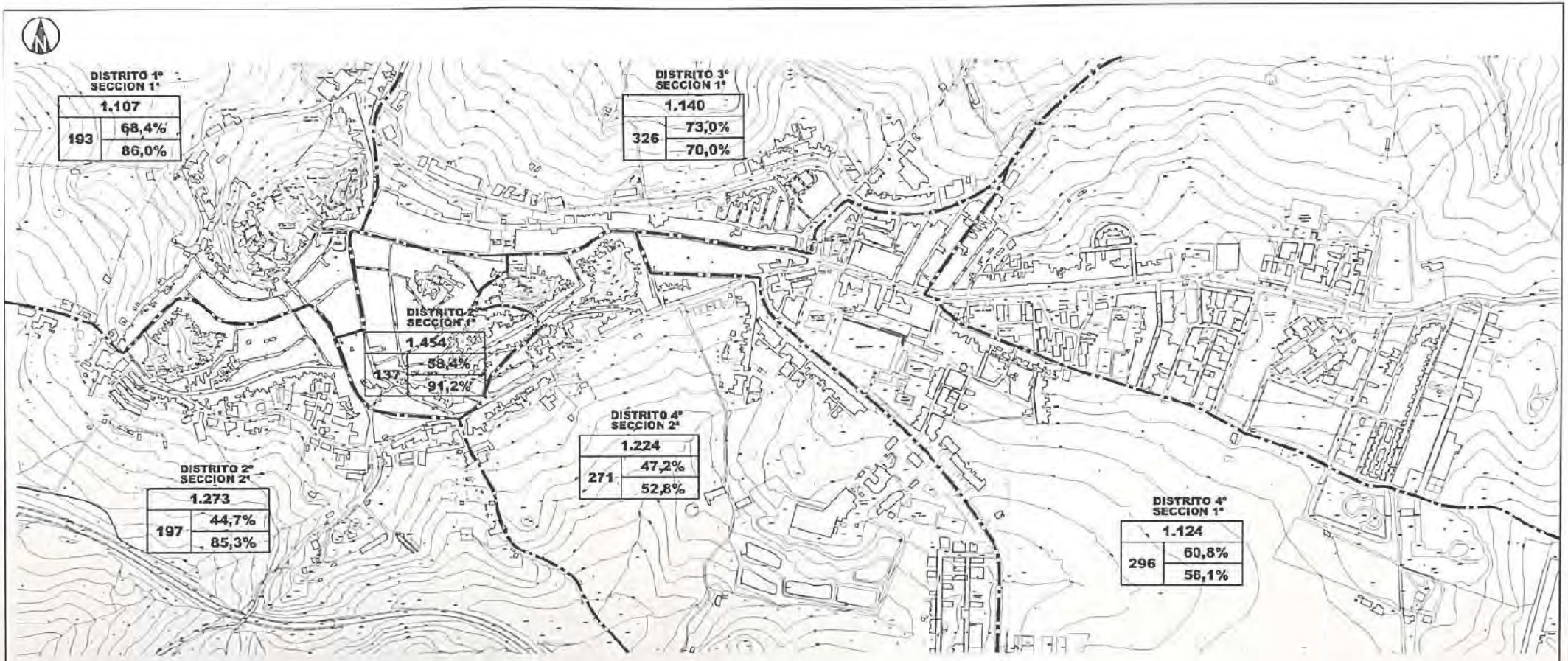
ESTUDIO DE TRAFICO, ELABORACION DE PROPUESTAS DE INTERVENCION Y/O DE CONSTRUCCION DE APARCAMIENTOS EN EL CASCO HISTORICO DE OLVERA

Nº DE PLANO: I-9.1
HOJA 5 de 5

DESIGNACION: INVENTARIO DE APARCAMIENTOS. TOMA DE DATOS

ESCALA: 1/1.000

FECHA: NOVIEMBRE 1999



HABITANTES	
PLAZAS	DIA
	NOCHE

—·— LIMITE DISTRITO

EPSA
EMPRESA PUBLICA DE SUELO DE ANDALUCIA

AUTORES

ESTUDIO DE TRAFICO, ELABORACION DE PROPUESTAS DE INTERVENCION Y/O DE CONSTRUCCION DE APARCAMIENTOS EN EL CASCO HISTORICO DE OLVERA

Nº DE PLANO: I-9.2

DESIGNACION: INVENTARIO DE APARCAMIENTOS. RESUMEN

ESCALA: 1/5.000

FECHA: NOVIEMBRE 1999


APARCAMIENTOS EN VIA PUBLICA
APARCAMIENTOS EN EDIFICIOS
ESTACIONAMIENTO PROHIBIDO
CALLES EN APARCAMIENTO