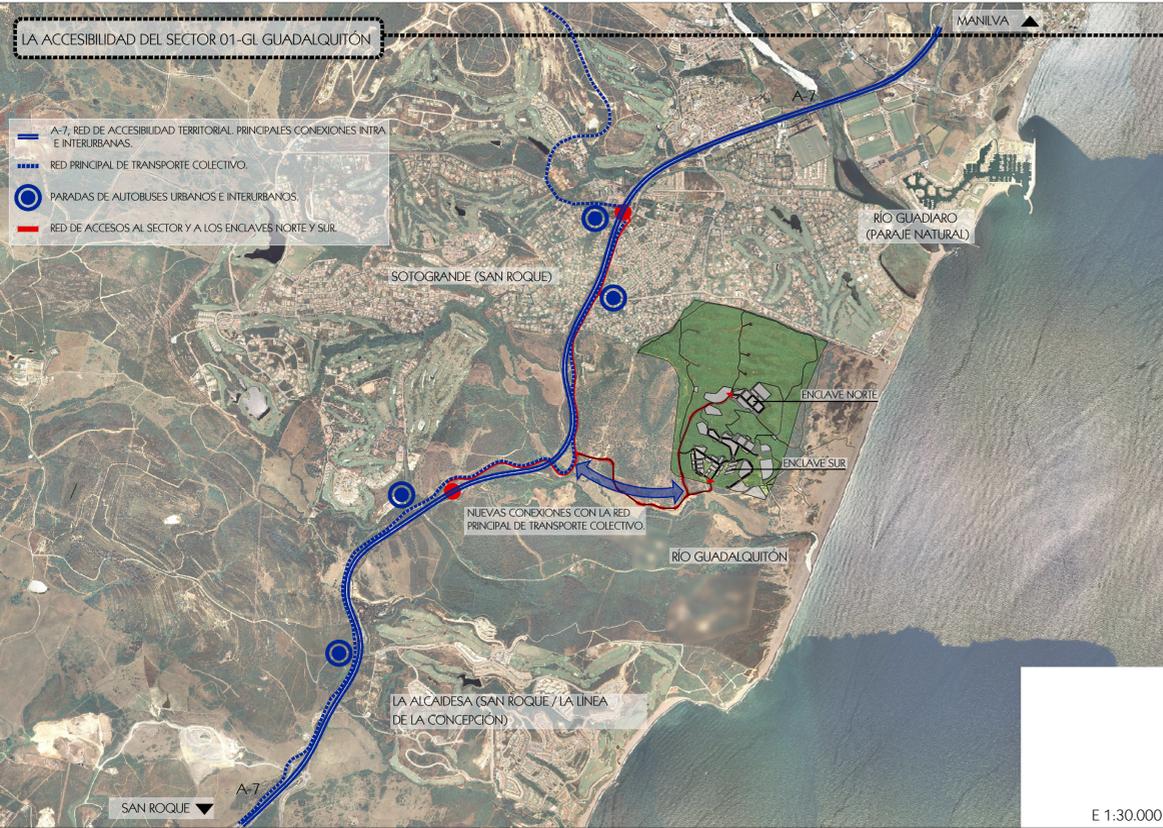


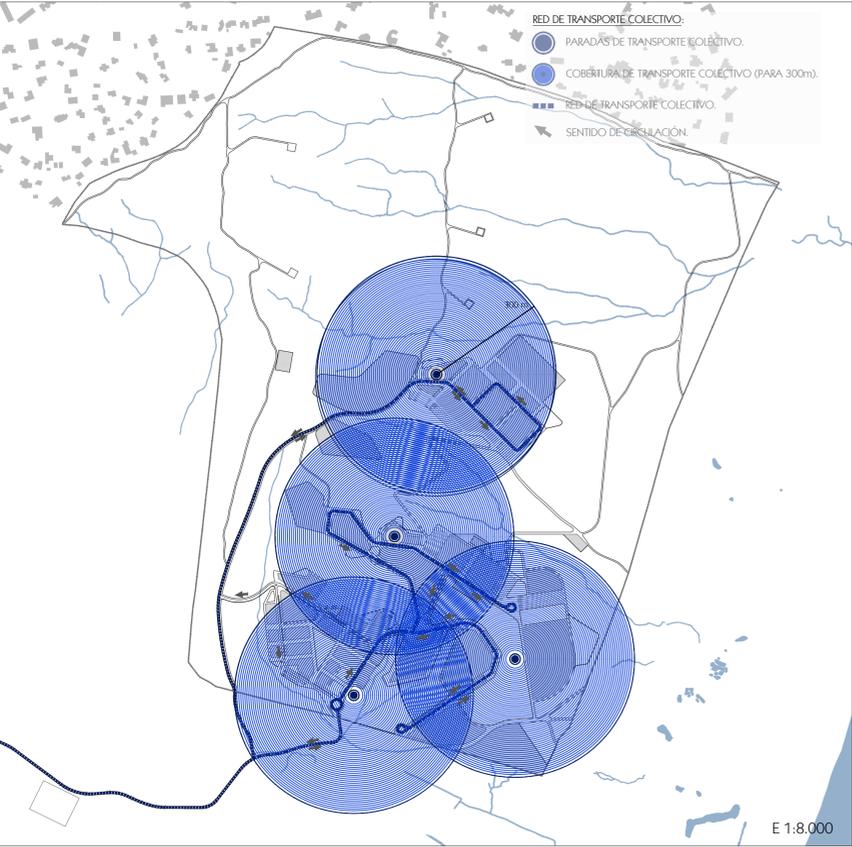
LA ACCESIBILIDAD DEL SECTOR 01-GI GUADALQUITÓN

- A-7, RED DE ACCESIBILIDAD TERRITORIAL. PRINCIPALES CONEXIONES INTRA E INTERURBANAS.
- RED PRINCIPAL DE TRANSPORTE COLECTIVO.
- PARADAS DE AUTOBUSES URBANOS E INTERURBANOS.
- RED DE ACCESOS AL SECTOR Y A LOS ENCLAVES NORTE Y SUR.



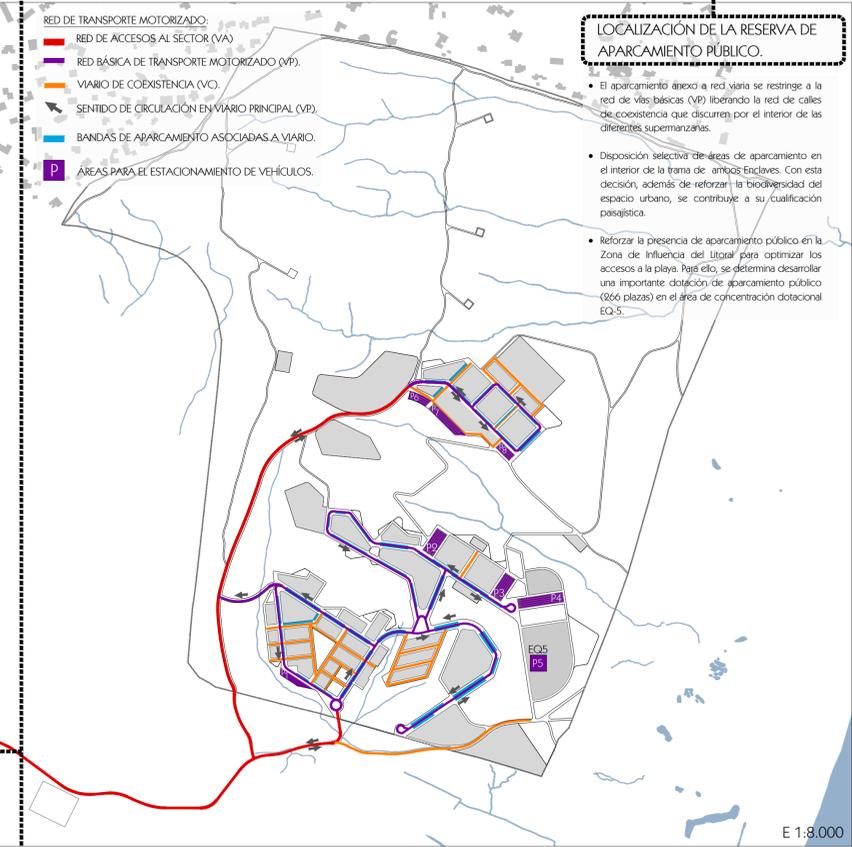
REDES DE TRANSPORTE ALTERNATIVAS AL AUTOMOVIL PRIVADO.

El objetivo de ordenación que se persigue con el cumplimiento de este indicador es garantizar el acceso a pie o en vehículos de dos ruedas a la red ciclista y red de transporte público. El indicador queda definido como el porcentaje de población con cobertura a paradas de transporte público y red a una distancia inferior a 300 metros. En la ordenación propuesta para el Sector SUS-01-GI, dada la disposición de las paradas de transporte público y la configuración de una red ciclista en plataforma segregada que discurre articulando as distintas vías propuestas, el 100% de la población cuenta con la cobertura necesaria a la red ciclista y a una parada de autobuses.



i.4 EL MODELO DE MOVILIDAD.

La movilidad del Sector se estructurará a partir de la definición de una nueva célula urbana de aproximadamente 400m de lado, conformando así una supermanzana. El perímetro de ésta lo conforman las vías básicas por donde circulará el vehículo de paso, el transporte público y, en su caso, los carriles de bicicleta segregados. Con esta medida se garantiza la funcionalidad del sistema, al tiempo que se libera entre el 60 y el 70% de las calles para otros usos.

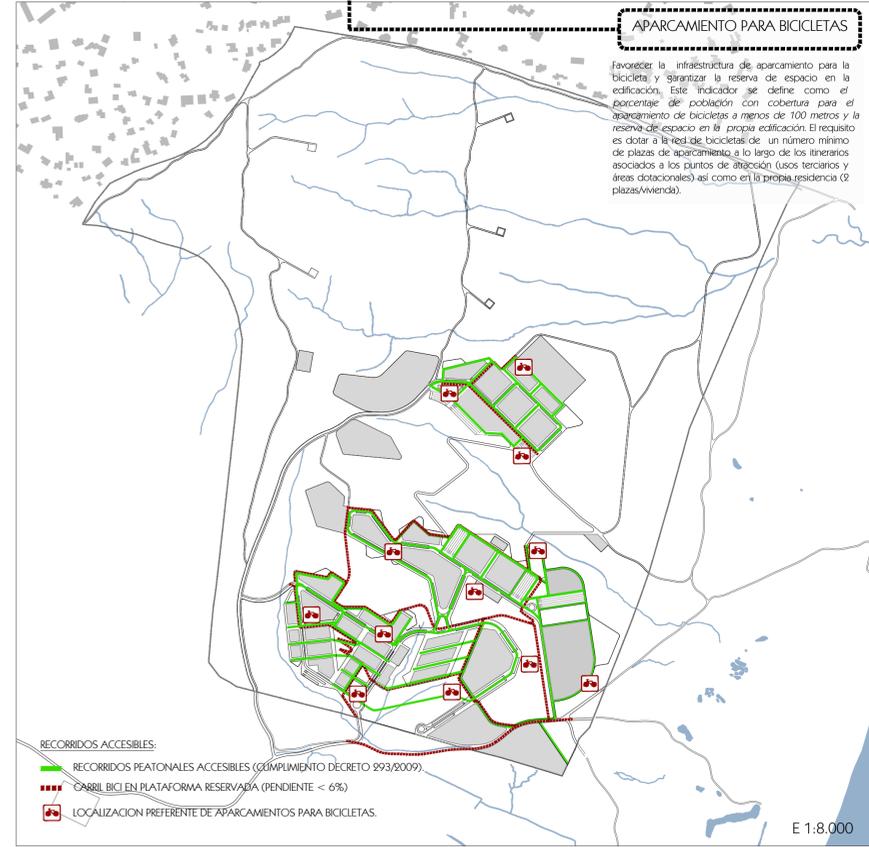


LOCALIZACIÓN DE LA RESERVA DE APARCAMIENTO PÚBLICO.

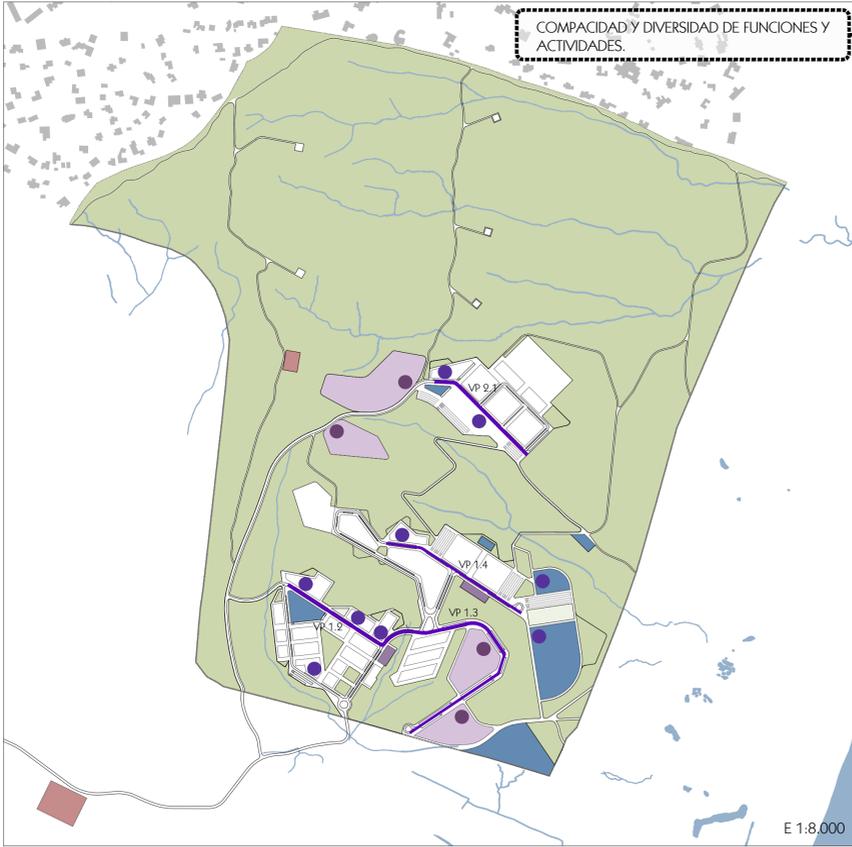
- El aparcamiento anexo a red viaria se restringe a la red de vías básicas (VP) liberando la red de calles de coexistencia que discurren por el interior de las diferentes supermanzanas.
- Disposición selectiva de áreas de aparcamiento en el interior de la trama de antiguos Enclaves. Con esta decisión, además de reforzar la biodiversidad del espacio urbano, se contribuye a su cualificación paisajística.
- Reforzar la presencia de aparcamiento público en la Zona de Influencia del Litoral para optimizar los accesos a la playa. Para ello, se determina desarrollar una importante dotación de aparcamiento público (366 plazas) en el área de concentración dotacional EQ-5.

APARCAMIENTO PARA BICICLETAS

Favorecer la infraestructura de aparcamiento para la bicicleta y garantizar la reserva de espacio en la edificación. Este indicador se define como el porcentaje de población con cobertura para el aparcamiento de bicicletas a menos de 100 metros y la reserva de espacio en la propia edificación. El requisito es dotar a la red de bicicletas de un número mínimo de plazas de aparcamiento, a lo largo de los itinerarios asociados a los puntos de atracción (usos terciarios y áreas dotacionales) así como en la propia residencia (2 plazas/vivienda).



COMPACTIDAD Y DIVERSIDAD DE FUNCIONES Y ACTIVIDADES.



i.5 COMPLEJIDAD URBANA.

El atributo de la complejidad caracteriza los modelos urbanos basados en la compactidad y en la diversidad de funciones y actividades. Estos requisitos, que han sido a menudo fruto de procesos de maduración histórica en tejidos consolidados, han de constituirse en objetivos programáticos de los nuevos desarrollos urbanísticos. La densidad residencial (compactidad) y la diversidad funcional crean patrones de proximidad entre vivienda y ocio y entre vivienda y servicios. Para ello, el Urbanismo Ecológico propone que, al menos, un 30% de la edificabilidad residencial de un Sector se destine a actividades complementarias, entre las que se encuentran las dotaciones y los equipamientos públicos y privados.

- CRITERIOS DE LOCALIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD COMPLEMENTARIA DEL USO GLOBAL RESIDENCIAL:
- USO COMERCIAL EN EDIFICIO EXCLUSIVO.
 - USOS COMERCIALES Y TERCIARIOS COMPATIBLES CON EL USO RESIDENCIAL, USO APARTAMENTO TURÍSTICO Y USO DOTACIONAL.
 - USO HOTELERO.
 - USO COMERCIAL COMPATIBLE EN PARCELA HOTELERA.
 - USO DOTACIONAL.
 - ELES CÍVICOS.
 - SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES.