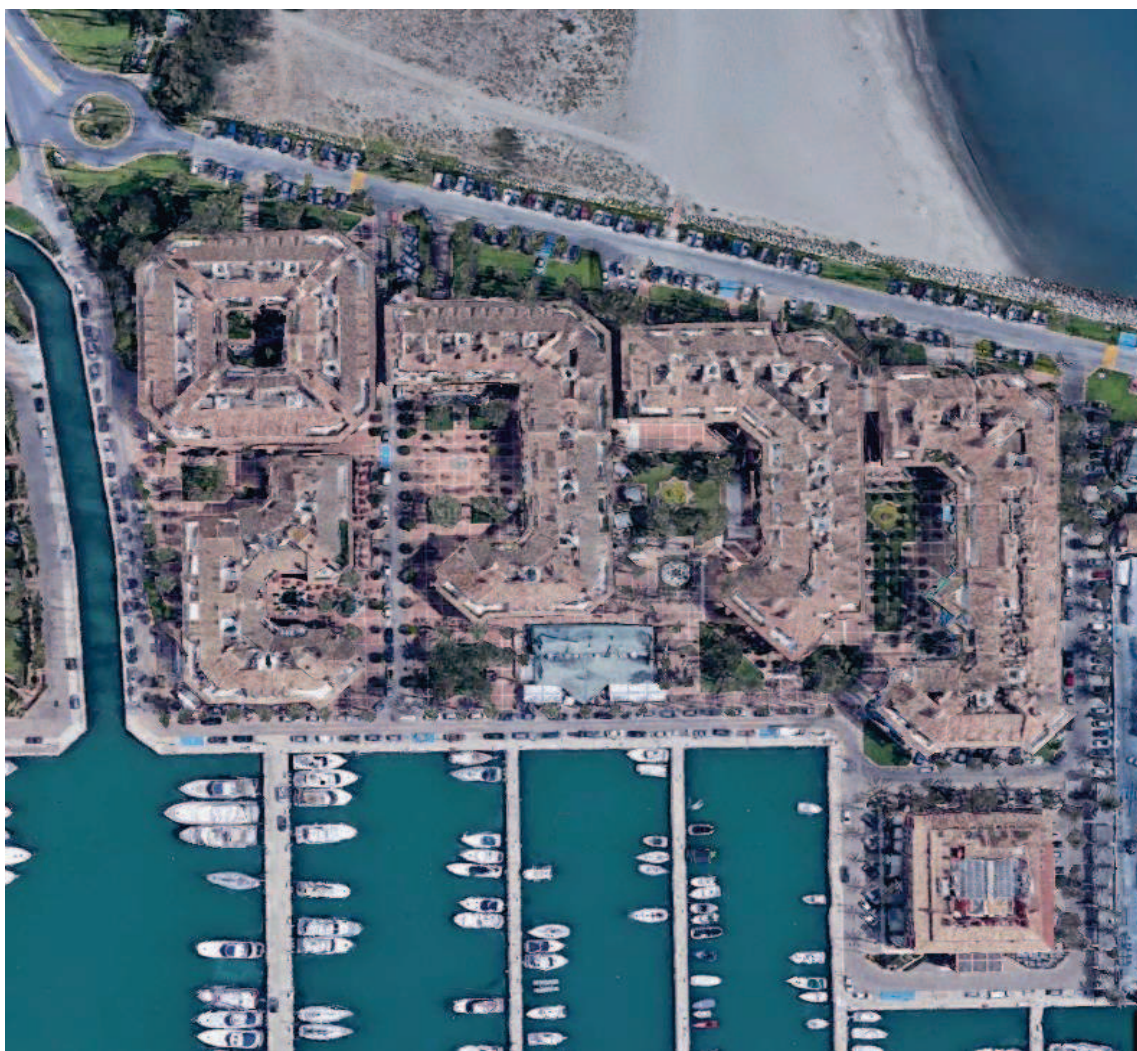




AMPLIACIÓN ZONAS PEATONALES PUERTO DE SOTOGRANDE

DOCUMENTO Nº 1
MEMORIA



PUERTO
SOTOGRANDE

PROMOTOR: PUERTO DE SOTOGRANDE
T.M.: SAN ROQUE [CÁDIZ]

MEMORIA DESCRIPTIVA

Indice:

MEMORIA DESCRIPTIVA.....	2
1. INTRODUCCIÓN	3
2. DESCRIPCIÓN Y CARACTERÍSTICAS DEL ÁMBITO.....	7
2.1. EMPLAZAMIENTO	7
2.2. DESCRIPCIÓN DE APARCAMIENTOS LIGADOS A LOS ATRAQUES.....	8
2.3. ANALISIS DE LOS CAMBIOS USO DE LOS VIALES	10
2.4. REUBICACIÓN DE APARCAMIENTOS PARA AMPLIACIÓN ZONAS PEATONALES.....	13
2.5. CAMBIO DE SENTIDO DE CIRCULACION DE VIALES DE ACCESO AL PUERTO.....	17
3. DESCRIPCIÓN ESTADO ACTUAL.....	22
4. .- DOCUMENTACIÓN DE QUE CONSTA EL PRESENTE DOCUMENTO	25
5. CONCLUSIONES	26

MEMORIA DESCRIPTIVA

1. INTRODUCCIÓN

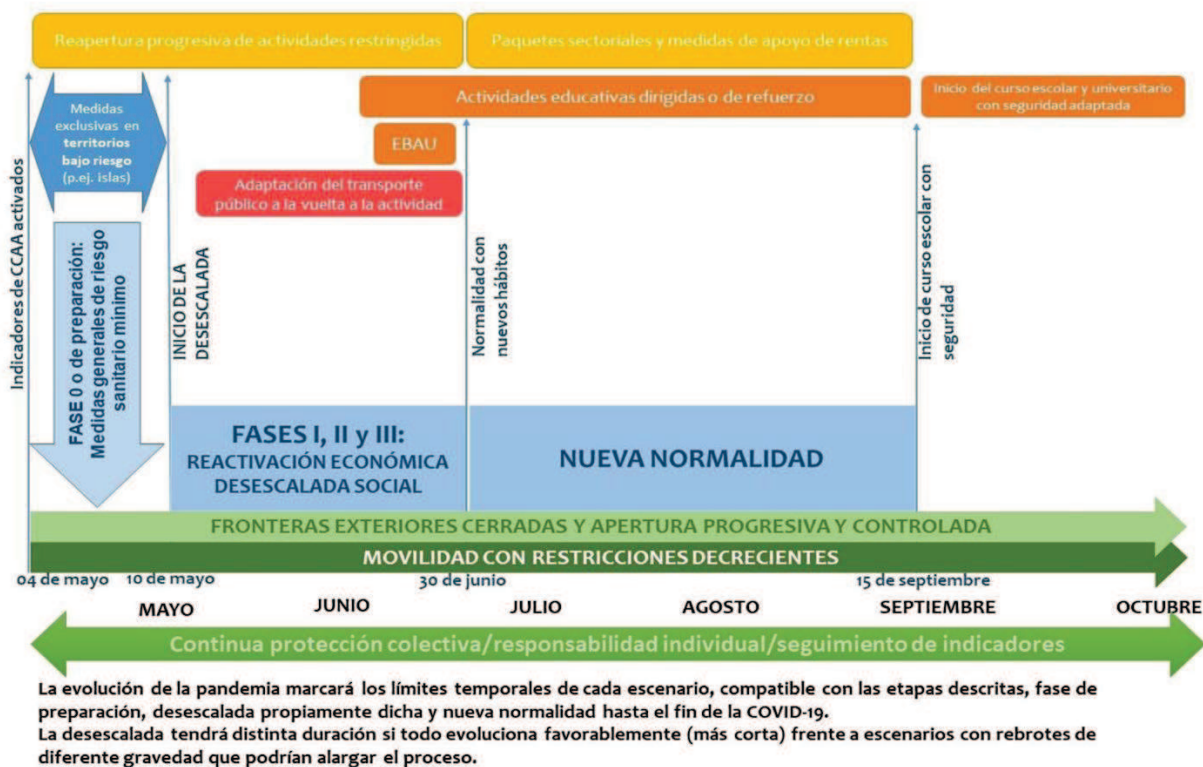
Puerto Sotogrande, S.A., elaboró en el año 2019, de acuerdo a la legislación vigente, el documento denominado “Diagnóstico de accesibilidad y movilidad del Puerto Deportivo de Sotogrande. Propuestas de mejora del espacio público” y posteriormente con motivo de la alerta sanitaria por COVID19, se procedió de manera urgente a la elaboración del “Plan de Desescalada Puerto Deportivo Sotogrande”.

De acuerdo a ambos documentos y para ponerlos en desarrollo, se ha recuperado un espacio peatonal en el que los coches estacionaban, sin que esas zonas estuvieran destinadas al aparcamiento, se han reubicado 29 plazas reconocidas a zonas próximas y se han retranqueado elementos de mobiliario urbano para conseguir la optimización del espacio público, sin eliminar plazas de aparcamiento.

La iniciativa de ejecutar estas obras deriva de la necesidad de garantizar la seguridad de los peatones y el mantenimiento de la distancia social de los usuarios sobrevenida de la situación de pandemia provocada por el COVID -19, desarrollada en el Plan de desescalada.

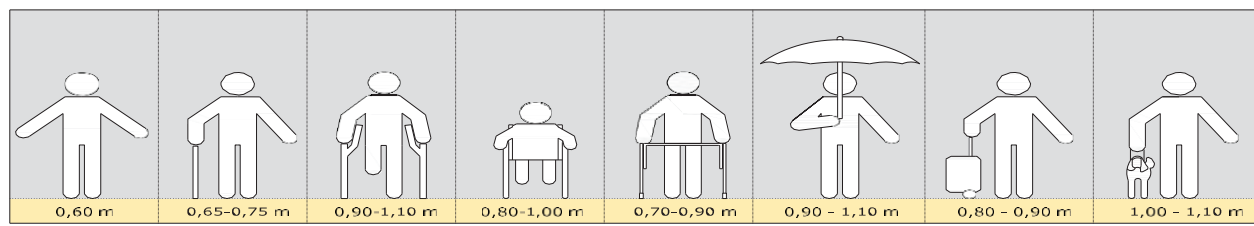
De igual modo, se trata con estas actuaciones de asegurar el cumplimiento Decreto 293/2009, de 7 de julio, por el que se aprueba el reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía.

En abril de 2020, en plena alerta sanitaria y vigente el estado de alarma, Puerto Sotogrande determinó la necesidad de realizar un plan de desescalada con motivo de la alerta sanitaria por COVID19. Con el fin de analizar las necesidades derivadas de esta anómala situación, se contrató una consultora especializada (Ciudad Accesible y Fundación Habitable), con prestigio internacional, para realizarlo. En esos momentos esta consultora trabajaba con distintos Ayuntamientos a nivel nacional para enfrentar la vuelta a la normalidad en un entorno de alerta sanitaria.



Puerto Sotogrande trabajaba ya desde abril en su Plan de Contingencias (en versión actualizada nº 5) que daba respuesta a las principales necesidades operativas pero en un entorno de alerta sanitaria, tratando de recuperar la normalidad dentro de las limitaciones que se iban a imponer y enfrentar la afluencia de visitantes con seguridad y profesionalidad. Para ello, técnicos de Ciudad Habitable visitaron las instalaciones durante 15 días para determinar necesidades, avalando el plan de contingencia en todas sus medidas pero incidiendo en la necesidad de disponer de un entorno adecuado para propiciar de forma siempre segura el distanciamiento social que se impondría con la vuelta a la normalidad, así como realizar recomendaciones en cuanto a sentidos adecuados para la circulación peatonal en zonas de soportales, reducción de tráfico y velocidad en núcleo central, recomendación de aforos y optimización de los lugares permitidos de aparcamiento con objeto de derivar el grueso de vehículos a zonas apropiadas disminuyendo la densidad de vehículos en las zonas frecuentadas por los visitantes y usuarios.

Todo lo anterior permitiría cumplir con los aforos recomendados, adecuando las vías de circulación a los parámetros de seguridad que no se estaban cumpliendo para acceso de vehículos como ambulancias y bomberos, mejorando la accesibilidad y cumpliendo con las medidas de distanciamiento social durante la afluencia de visitantes y usuarios en los períodos estivales.



El cambio en el sentido de circulación en el Paseo del Canal permitiría reducir el acceso a la zona central del puerto entrando solo por la Avenida de la Playa lo que facilitaría las decisiones de aparcamiento en las zonas permitidas de Avenida de la Playa y Dique de Levante. Esta medida permitiría reducir en la zona central la circulación en más de 500 vehículos al día, durante los meses de julio y agosto, lo que suponen 1.100 kgCO₂ cada mes menos de CO₂ emitido.

Se recuperó como vial peatonal una zona que se estaba usando irregularmente para aparcamiento por una media de 70 vehículos. Este vial no está reconocido como zona de aparcamiento en el II Acta de Reconocimiento Parcial, siendo el uso de esta línea como zona de aparcamiento irregular un grave riesgo para la circulación de los peatones por la zona ya que se bloqueaban los accesos a pie a las plazas y se producían aproximaciones excesivas entre conductores y peatones al acceder y bajar de los vehículos. Además en ocasiones se bloqueaban prácticamente los accesos para vehículos como ambulancias y bomberos que tenían dificultades de acceso en situaciones de emergencia.



Para mejorar la movilidad en épocas de afluencia se recomendaron el uso de vehículos eléctricos de cortesía y un bus marítimo gratuito. Los vehículos eléctricos implementados (2) han transportado en 2 meses (julio y agosto) a 6.350 personas. El bus marítimo ha transportado a 1.852 personas. Lo anterior ha implicado una reducción en emisiones de CO₂ de 2.100 kg. Se puso en marcha un protocolo sanitario para ofrecer a los visitantes tanto de embarcaciones como turistas.

Se implementaron cámaras térmicas y purificadoras catalíticas de aire para las oficinas de Torre de Control y Varadero.

Las medidas del Plan de Desescalada se tomaron a lo largo del mes de Junio con carácter urgente dada la situación y la necesidad de conseguir una clasificación como puerto seguro lo que ha redundado en la protección de la seguridad y salud de los visitantes y usuarios.

Todo lo anterior ha permitido además de dar seguridad a los usuarios y visitantes al mantener el distanciamiento social, mejorar la accesibilidad del puerto que era muy reducida en la zona central al no disponer hasta ahora de una ronda perimetral peatonal para poder acceder a cualquier lugar.

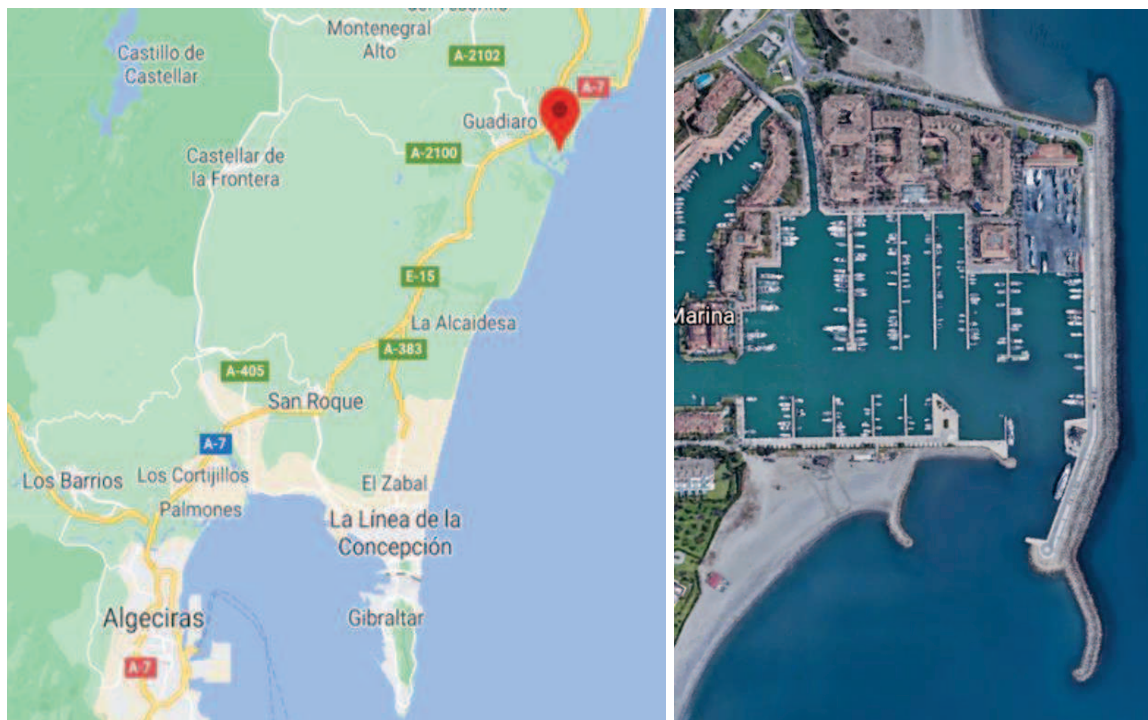
La disponibilidad operativa de plazas de aparcamiento ha continuado siendo la misma ya que se ha potenciado el uso del Dique de Levante (zona de aparcamiento permitido y recogido por supuesto en Acta de Reconocimiento) que antes no era prácticamente usado.

Hemos obtenido reconocimiento de Fundación Ciudad Accesible y Fundación Habitable y nuestro Plan de Desescalada será publicado como caso de éxito en revista internacional científica Design for All del Indian Institute.

2. DESCRIPCIÓN Y CARACTERÍSTICAS DEL ÁMBITO

2.1. EMPLAZAMIENTO

El ámbito de actuación se ubica dentro del Puerto Deportivo Sotogrande (T.M. de San Roque) de la Provincia de Cádiz.



2.2. DESCRIPCIÓN DE APARCAMIENTOS LIGADOS A LOS ATRAQUES

La dotación de las plazas de aparcamiento en superficie del Puerto Deportivo de Sotogrande, se proyecta según el marco normativo del Real Decreto 2486/1980 que aprueba el Reglamento de la Ley de Puertos Deportivos (<https://www.boe.es/buscar/pdf/1980/BOE-A-1980-25004-consolidado.pdf>) de la Ley 55/1969 de Puertos Deportivos del año 1969 (<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1969-521>).

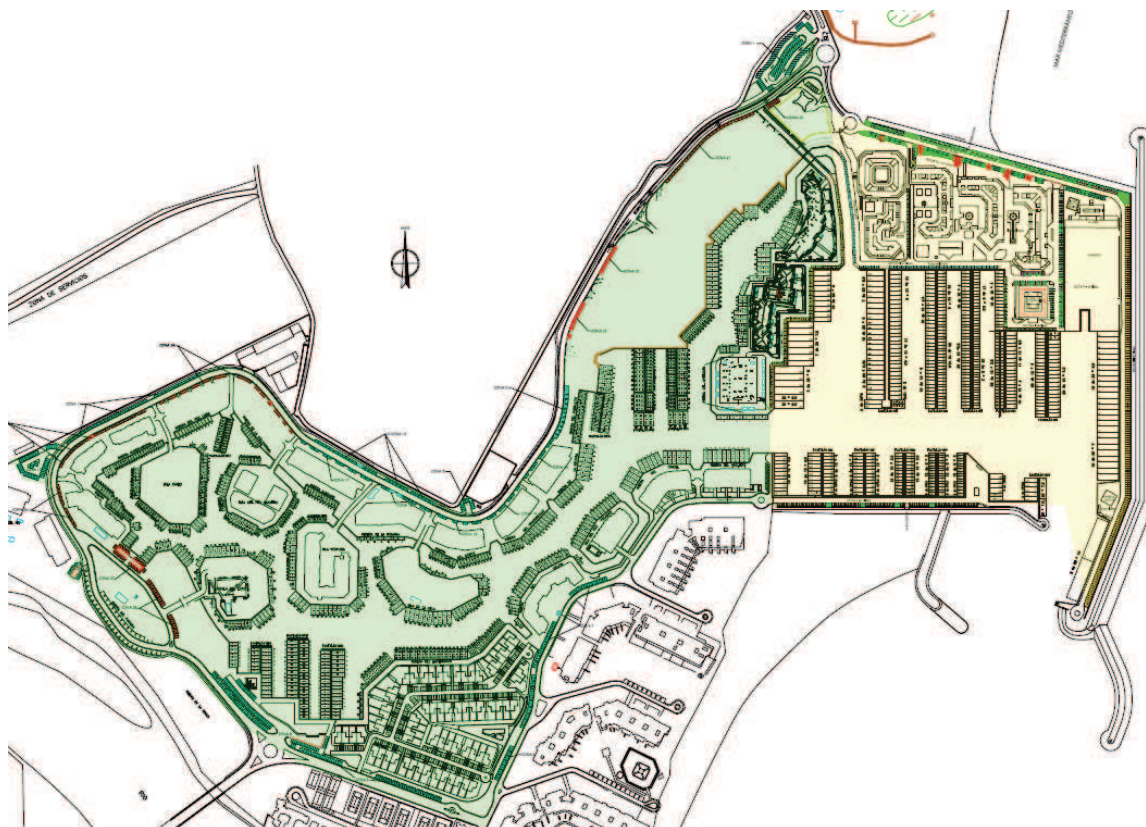
En el Acta de Reconocimiento Final de octubre de 2009 se contabilizaron en el Muelle de Ribera de la Isla 46 plazas de aparcamiento que ya habían sido incluidas en el recuento de plazas del Acta de Reconocimiento nº II como plazas del puerto exterior, en octubre de 1993, es decir que se contabilizaron doblemente, por lo que después de haber estudiado la unificación de los dos planos (zonas número 6, 18 y 19 del plano 02) el número final de plazas de aparcamiento es de 46 y no de 92 (cantidad esta última que por otra parte puede observarse como físicamente imposible por falta de espacio material) como aparecen en el cómputo total del Acta de Reconocimiento Final.

Aunque esta zona del Muelle Ribera de la Isla no ha sido objeto de actuación alguna con motivo del Plan de Desescalada, por lo que no estaría afectada por el mismo, se aprovecha el presente documento para subsanar este error de doble contabilización observado en el Acta de Reconocimiento Final.

De acuerdo a lo anterior y dividiendo el puerto deportivo en Zona Puerto Exterior y Zona de La Marina nos quedarían:

- Zona Puerto Exterior:
 - Plazas Reconocidas: 660.
 - Plazas tras la reordenación en año 2021: 685
- Zona La Marina:
 - Plazas Reconocidas (una vez subsanado error de doble contabilización): 633

Para poder facilitar la localización de las plazas adjuntamos el siguiente plano, que se facilita también en el documento “planos” para su consulta:



Las plazas estaban distribuidas y reconocidas de la siguiente manera, en las diferentes actas de reconocimiento anteriores a la reordenación:

TOTAL PLAZAS DE APARCAMIENTO PARA ATRAQUES ANTES REORDENACIÓN	
PLAZAS ACTA DE RECONOCIMIENTO FINAL (Nov-2.009) TRAS SUBSANACION DE ERROR DE CONTABILIZACIÓN OBSERVADO EN EL ACTA	PLAZAS II ACTA DE RECONOCIMIENTO (OCTUBRE 1.993)
ZONA MARINA	ZONA PUERTO EXTERIOR
633	660
TOTAL: 1.293 unidades	

Tras la reordenación, las plazas quedan de la siguiente manera:

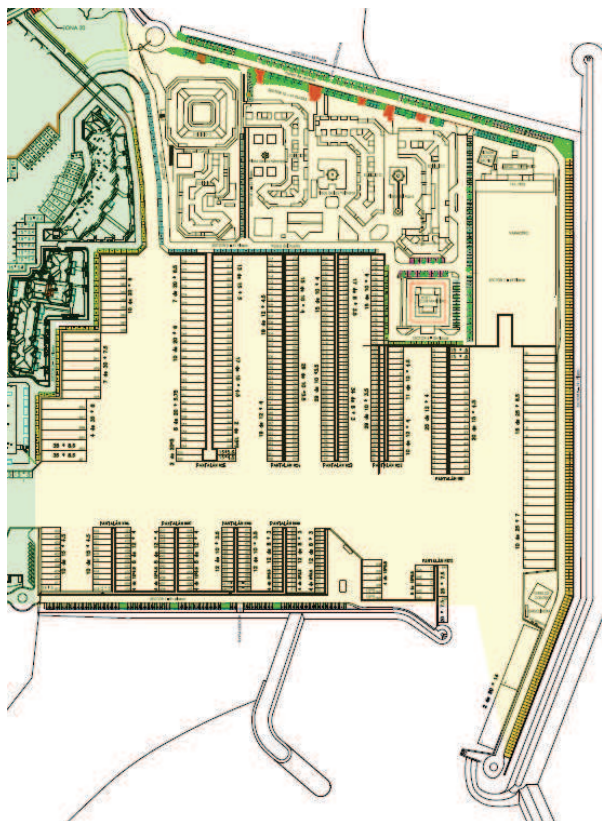
TOTAL PLAZAS DE APARCAMIENTO PARA ATRAQUES TRAS REORDENACIÓN	
PLAZAS ACTA DE RECONOCIMIENTO FINAL (Nov-2.009) TRAS SUBSANACION DE ERROR DE CONTABILIZACIÓN OBSERVADO EN EL ACTA	PLAZAS TRAS REORDENACIÓN (TOPOGRAFICO OCT 2.021)
ZONA MARINA	ZONA PUERTO EXTERIOR
633	685
TOTAL: 1.318 unidades	

Para la localización de las 1.318 plazas se adjunta el plano del levantamiento de las mimas dentro del Documento 2.

2.3. ANALISIS DE LOS CAMBIOS USO DE LOS VIALES

Para el correcto entendimiento de la reordenación de las plazas de aparcamiento de la “Zona de Puerto Exterior” del Puerto Deportivo de Sotogrande, analizaremos los cambios de usos asociados a los viales.

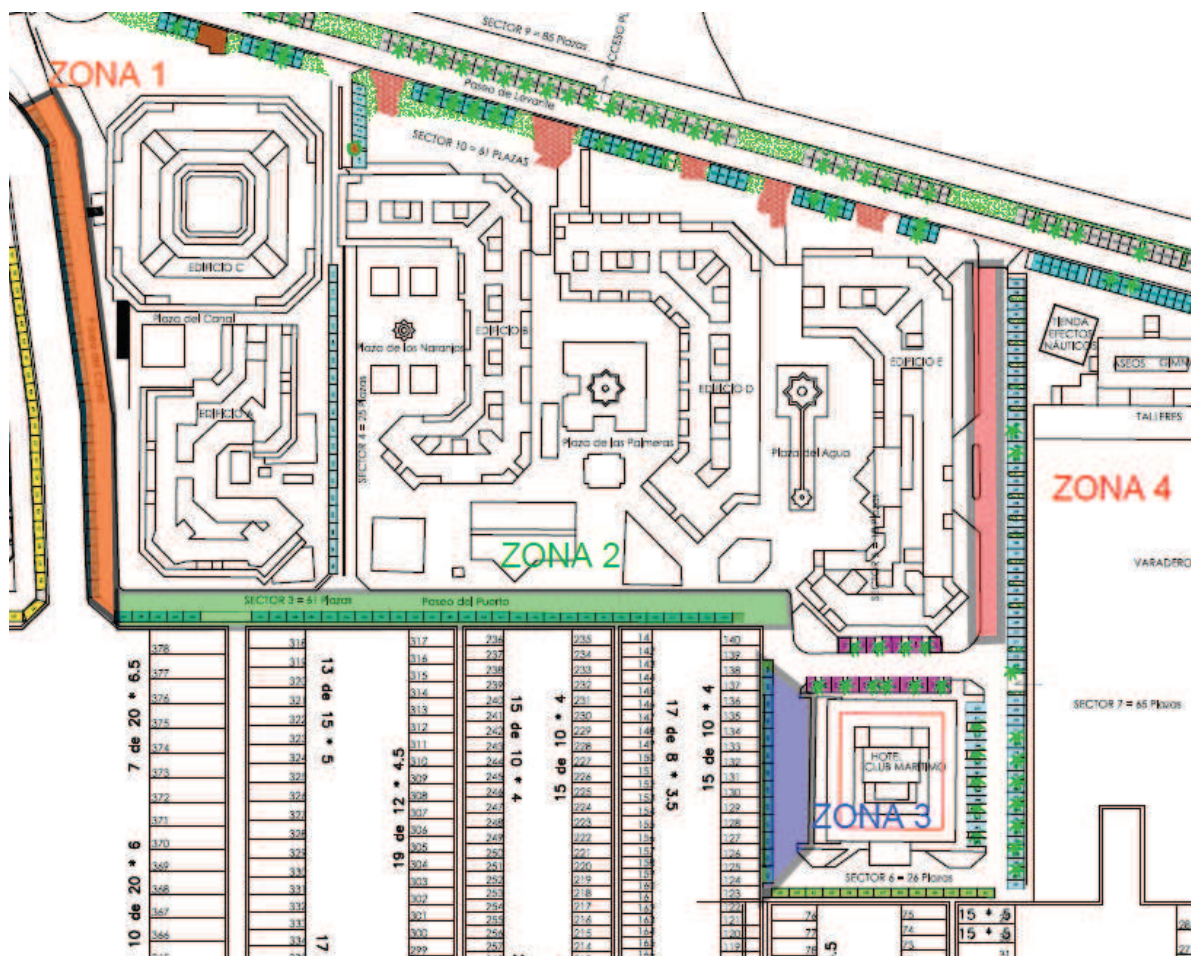
Analizaremos inicialmente la zona grafiada en Amarillo que es la única se ha visto afectada por el Plan de Desescalda ya mencionado con anterioridad:



Puerto Exterior - Plano Acta de reconocimiento (inicial, antes de Plan de desescalada)

Como comentábamos anteriormente, el Plan de desescalada y los condicionantes provocados por el COVID-19 han provocado que sea necesario el cambio de usos respecto a algunas zonas del Puerto.

En un zoom del plano anterior marcamos las zonas donde se han producido el cambio de uso, que se explicará posteriormente:



Plano de usos tras Plan de desescalada (reordenación).

- Zona 1 (Naranja) – Paseo del Canal:
 - Uso reconocido: "vial de circulación de un solo sentido con una única zona de aparcamiento en línea en el cantil del muelle".
 - Uso irregular: "vial de circulación de un solo sentido con doble zona de aparcamiento en línea en lado del cantil y también en el lado opuesto al permitido"
 - Reordenación de uso: "vial de un solo sentido con zona una única zona de aparcamiento en línea en la parte del cantil del muelle y zona de tránsito peatonal (en lo que antes se usaba irregularmente como aparcamiento)".
- Zona 2 (Verde) – Paseo del Puerto:
 - Uso reconocido: "vial de circulación de un solo sentido con doble zona de aparcamiento en línea en lado del cantil y también en el lado opuesto"
 - Reordenación de uso: "vial de circulación de un solo sentido con una única zona de aparcamiento en línea en la parte del cantil del muelle, sustituyendo lo que

antes era zona de aparcamiento por **zona de tránsito peatonal**"

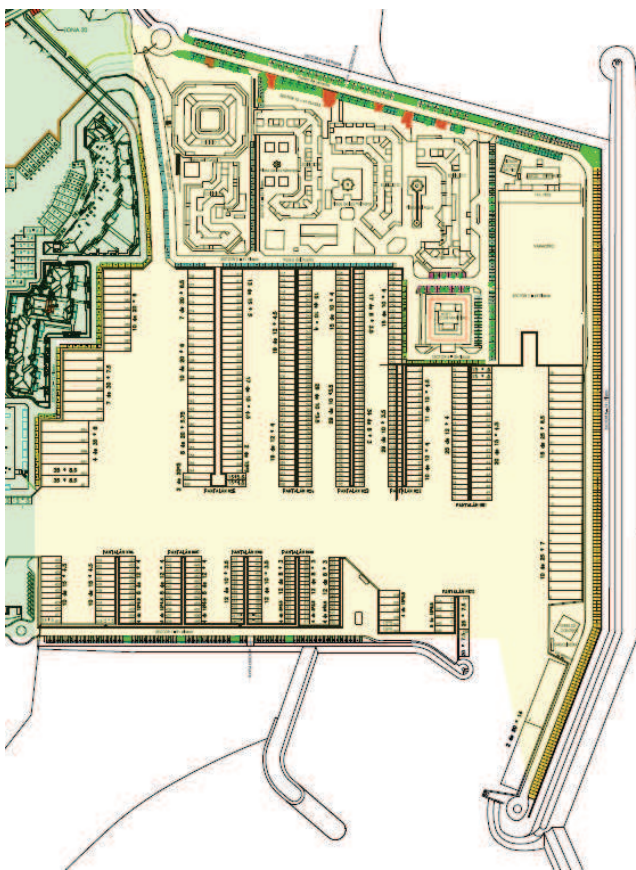
Las 29 plazas de aparcamiento desplazadas de esta zona se han reubicado en otros lugares de la misma zona del Puerto Exterior (Varadero).

- Zona 3 (Azul) – Hotel Club Marítimo:
 - Uso reconocido: "vial de circulación de un solo sentido con **única zona de aparcamiento** en batería al lado del hotel".
 - Uso irregular: "vial de circulación de un solo sentido y **doble zona de aparcamiento** con aparcamiento en batería al lado del hotel, reconocido y por tanto regular y en línea al lado del cantil del muelle, no reconocido y por tanto irregular"
 - Reordenación de uso: "vial de un solo sentido con una **única zona de aparcamiento** en línea en cantil del muelle".
Se elimina un uso irregular y se cambia de aparcamiento en batería a aparcamiento en línea al lado del cantil. Se ha preferido esta dotación porque en la ubicación en línea caben más vehículos y se consigue el objetivo de dejar espacio suficiente para paso vehículos de seguridad que en esa zona presentaba graves dificultades al usarse de forma irregular doble línea de aparcamiento.
- Zona 4 (Rojo) – Paseo del Mediterráneo:
 - Uso reconocido: "vial de circulación de un solo sentido con **única zona de aparcamiento** en batería en Paseo del Mediterráneo, junto al varadero y tienda de efectos náuticos".
 - Uso irregular: "vial de circulación de un solo sentido y **doble zona de aparcamiento** con aparcamiento en batería en la parte aneja al Varadero y zona de aparcamiento en línea aneja a las viviendas hasta cruce en la esquina del Hotel Club Marítimo "
 - Reordenación de uso: "vial de un solo sentido con zona una **única zona de aparcamiento** en batería en el lado anejo al varadero y **zona de tránsito peatonal** (en lo que antes se usaba irregularmente como aparcamiento en línea)".

Como se observa de este análisis unos de los criterios más importantes para el diseño de esta actuación ha sido el de accesibilidad universal, estableciendo así una vía de tránsito peatonal alrededor de las edificaciones que conecta el Paseo del Canal con la entrada a la zona peatonal de la Ribera del Marlin permitiendo a los usuarios y visitantes del puerto y la marina una continuidad de circulación a pie que es fundamental y mejorando la movilidad global sin barreras dentro de las instalaciones portuarias. Para poder cumplir con los criterios de confort necesarios para dicha movilidad se mejorará la pavimentación de los viales, fovoreciendo así el acceso peatonal y limitando el ruido del transito de vehiculos.

2.4. REUBICACIÓN DE APARCAMIENTOS PARA AMPLIACIÓN ZONAS PEATONALES.

Una vez analizados los cambios de uso de los distintos viales, dentro de la zona denominada “Zona Puerto Exterior” (grafiada en el anterior plano en color Amarillo) debe hacerse notar que en ningún momento se han eliminado ninguna de las plazas de aparcamiento de la dotación según el marco normativo de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía recogido en el II Acta de Reconocimiento(660 ud). La actuación por tanto simplemente ha reubicado 29 plazas reconocidas situadas en el Paseo del Puerto, se elimina el uso irregular para estacionamiento de vehículos convirtiendo dicho espacio en zona de tránsito peatonal, estando siempre dentro del marco normativo de la Reglamento de la Ley de Puertos Deportivos de 1969, en los que las plazas de aparcamiento van asociadas al número de atraques y de las sucesivas Actas de Reconocimiento aprobadas ya que el número de aparcamientos en uso actuales supera al de aparcamientos reconocidos.



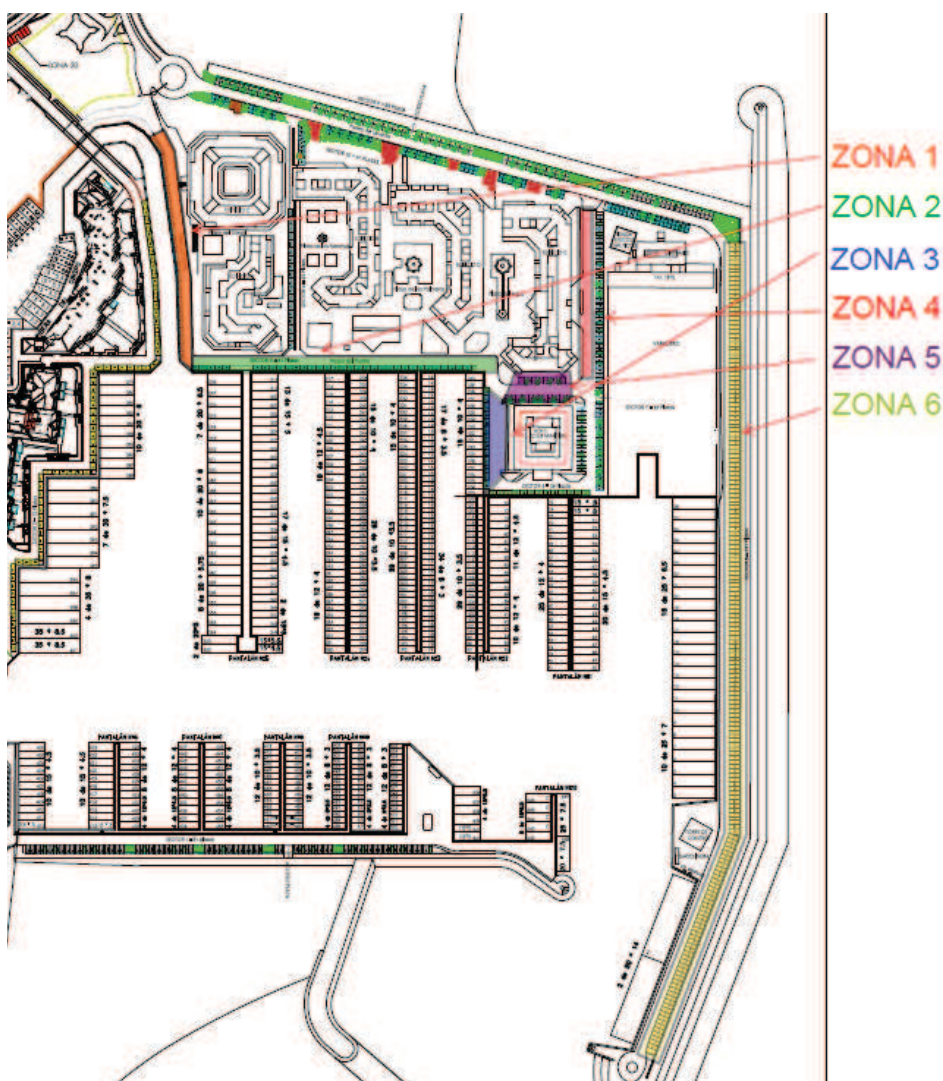
La reordenación de las plazas de aparcamiento de superficie se realiza de forma que ahora se puede garantizar la seguridad de los peatones y el mantenimiento de la distancia social de los usuarios derivada de la situación de pandemia provocada por el COVID -19 así como para reducir la peligrosidad a la hora de desembarco desde los vehículos. También se mejora la accesibilidad de los vehículos de las fuerzas y cuerpos de seguridad que se veía comprometida en la zona del Hotel Club Marítimo. Asimismo se ha eliminado la sobreexplotación que uso de aparcamientos se venía produciendo con

una ocupación excesiva. Todo ello en aplicación del Art. 18 "TRÁNSITO PEATONAL Y DE VEHÍCULOS" del Reglamento de Explotación y Tarifas vigente aprobado por resolución de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía (<http://archivos.puertosotograde.es/reglamentosesp.pdf>) en el que cita:

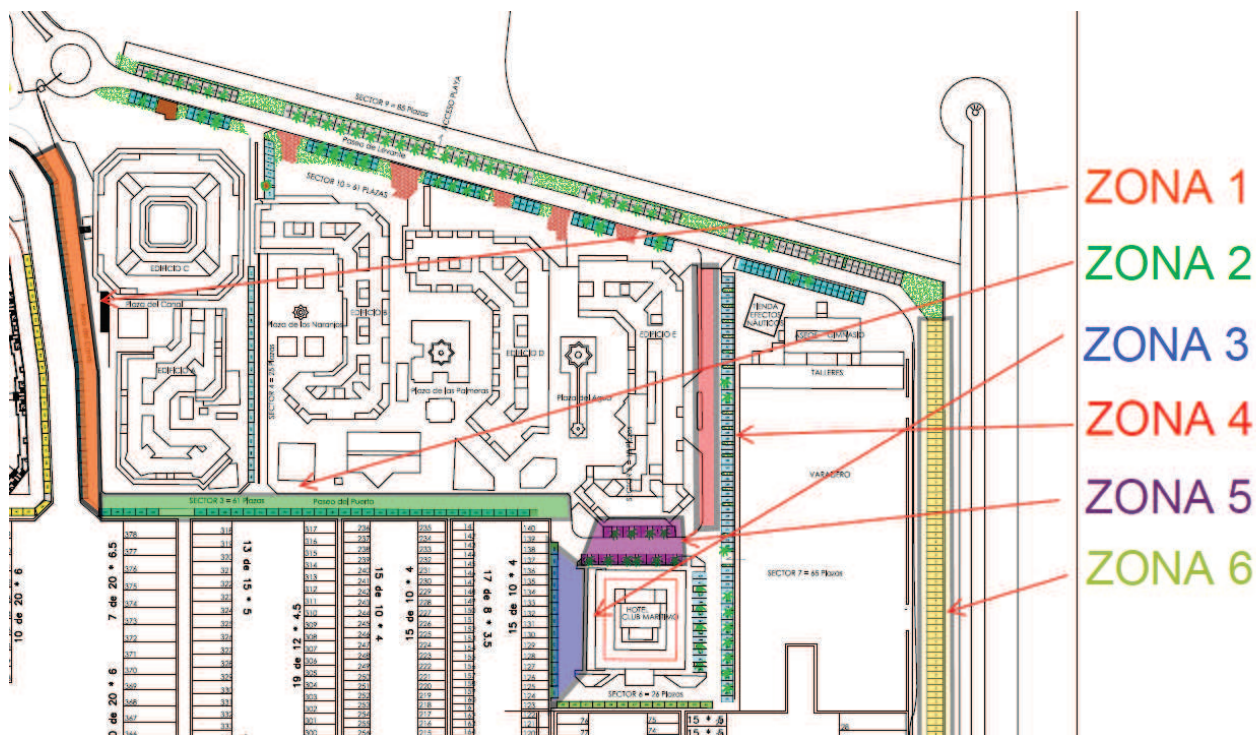
Artículo 18.- TRANSITO PEATONAL Y DE VEHICULOS

La Dirección del Puerto determinará los lugares en los que los usuarios y visitantes, podrán circular a pie o con vehículos, aparcar éstos y depositar las distintas clases de objetos cuya manipulación se autorice, así como la forma en que se podrá llevar a cabo.

Utilizaremos el próximo plano como apoyo para poder analizar la reubicación de plazas de aparcamiento:



Teniendo en cuenta que la zona 6 perteneciente a todo el Dique de Levante, en su zona Sur, nos genera que la escala del plano sea demasiado pequeña, procederemos a hacer un aumento de escala para entenderlo mejor:

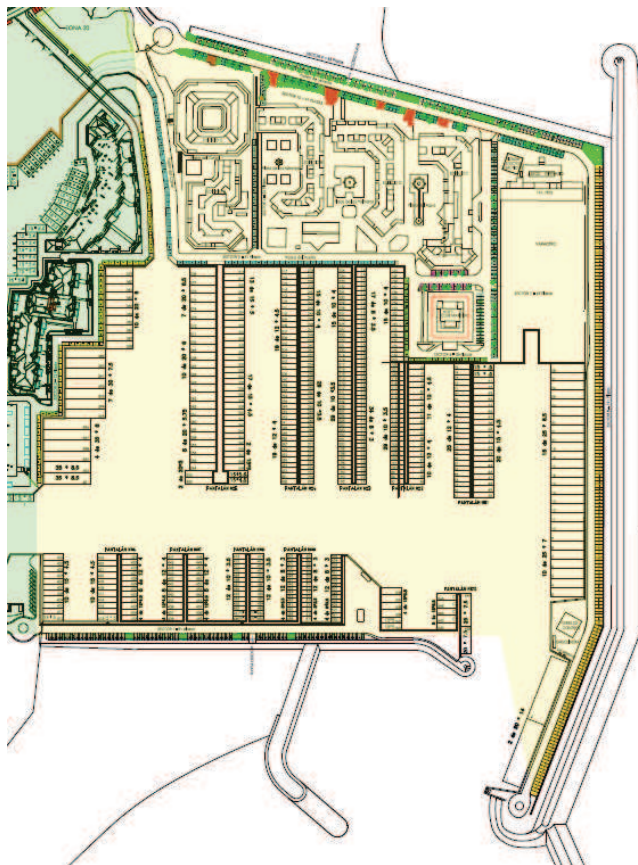


- Zona 1 (Naranja) – Paseo del Canal:
 - Plazas de Aparcamiento reconocidas: "vial con **una única zona de aparcamiento** en línea en el cantil del muelle".
 - Plazas de Aparcamiento con uso irregular: "vial con **doble zona de aparcamiento**: en línea en lado del cantil (uso reconocido) y en lateral junto a edificaciones, (uso irregular)"
 - Reordenación de plazas de aparcamiento: "vial con **una única zona de aparcamiento** en línea en la parte del cantil del muelle y **zona de tránsito peatonal** junto a edificaciones".
La zona de aparcamiento irregular pasa a usarse como zona de tránsito peatonal.
- Zona 2 (Verde) – Paseo del Puerto:
 - Plazas de Aparcamiento reconocidas: "vial con **doble zona de aparcamiento**: en línea en lado del cantil y en lateral junto zona de restauración"
 - Reordenación de plazas de aparcamiento: "vial con **una única zona de aparcamiento** en línea en la parte del cantil del muelle, (uso reconocido), sustituyendo lo que antes era zona de aparcamiento reconocido por **zona de tránsito peatonal**"
Las 29 plazas de aparcamiento desplazadas de esta zona se han reubicado en las zonas 5-6.
La reordenación viene motivada porqué las plazas de aparcamiento de la zona de restauración quedaban prácticamente encima de alcorques del arbolado lo que provocaba caídas y lesiones a las personas al desembarcar de los vehículos, así como aproximaciones excesivas entre éstos y los usuarios de terrazas de la zona.

- Zona 3 (Azul) – Paseo del Puerto junto a Hotel Club Marítimo:
 - Plazas de Aparcamiento reconocidas: "vial con una **única zona de aparcamiento** en batería al lado del hotel".
 - Plazas de Aparcamiento con uso irregular: "vial con **doble zona de aparcamiento**: cen batería al lado del hotel y en línea al lado del cantil del muelle"
 - Reordenación de plazas de aparcamiento: "vial con zona una **única zona de aparcamiento** en línea en la parte del cantil del muelle", absorbiendo aquí parte de las plazas retiradas de la zona 2.
La eliminación de la línea irregular de aparcamientos permite un acceso libre y sin dificultad a los vehículos por la vía de circulación, especialmente a los de bomberos y ambulancias, acceso que antes se veía gravemente dificultado al quedar el vial de circulación excesivamente reducido por el doble aparcamiento.
- Zona 4 (Rojo) – Paseo del Puerto:
 - Plazas de Aparcamiento reconocidas: "vial con **única zona de aparcamiento** en batería junto al varadero".
 - Plazas de Aparcamiento con uso irregular: "vial con **doble zona de aparcamiento**: en batería junto al Varadero y Tienda de Efectos Náuticos (uso reconocido) y en línea junto a edificaciones hasta cruce en la esquina del Hotel (uso irregular)"
 - Reordenación de plazas de aparcamiento: "vial con zona una **única zona de aparcamiento** en batería junto al varadero y **zona de tránsito peatonal junto a edificaciones** hasta cruce con Hotel". La zona de aparcamiento irregular pasa a usarse como zona de tránsito peatonal.
- Zona 5 (Morado) – Paseo del Puerto (entre edificaciones y Hotel):
 - Plazas de Aparcamiento reconocidas: "vial con **doble zona de aparcamiento** en batería junto al Hotel y junto a edificaciones".
 - Reordenación de plazas de aparcamiento: "vial con zona una **doble zona de aparcamiento**: en batería junto al hotel y en batería frente a edificaciones, absorbiendo aquí parte de las plazas retiradas de las zonas 2.
- Zona 6 (Amarillo) – Dique de Levante:
 - Plazas de Aparcamiento reconocidas: "vial con **única zona de aparcamiento** en batería junto al dique".
 - Reordenación de plazas de aparcamiento: "vial con zona una **única zona de aparcamiento** en batería junto al dique".
En esta zona se absorben la gran mayoría de las plazas de aparcamiento reubicadas de la zona 2 y se generan plazas de aparcamiento adicionales ya que la eliminación de los parterres de imposible florecimiento debido al envite del mar ha permitido tener en el Dique de Levante muchas mas plazas de aparcamiento de las establecidas inicialmente.

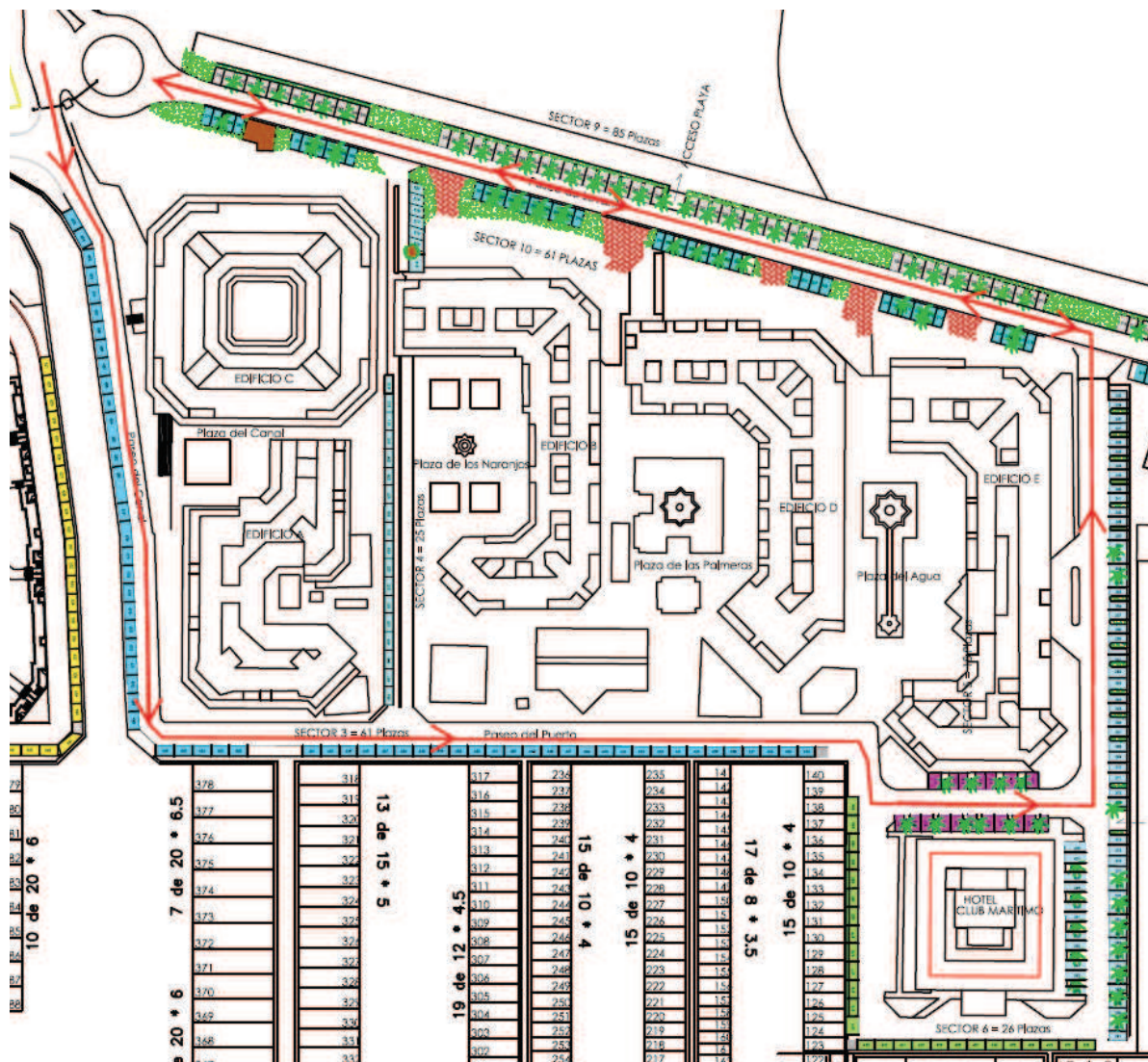
2.5. CAMBIO DE SENTIDO DE CIRCULACION DE VIALES DE ACCESO AL PUERTO.

De nuevo se analiza solo la zona denominada “Zona Puerto Exterior”, grafiada en el plano inicial en color Amarillo.

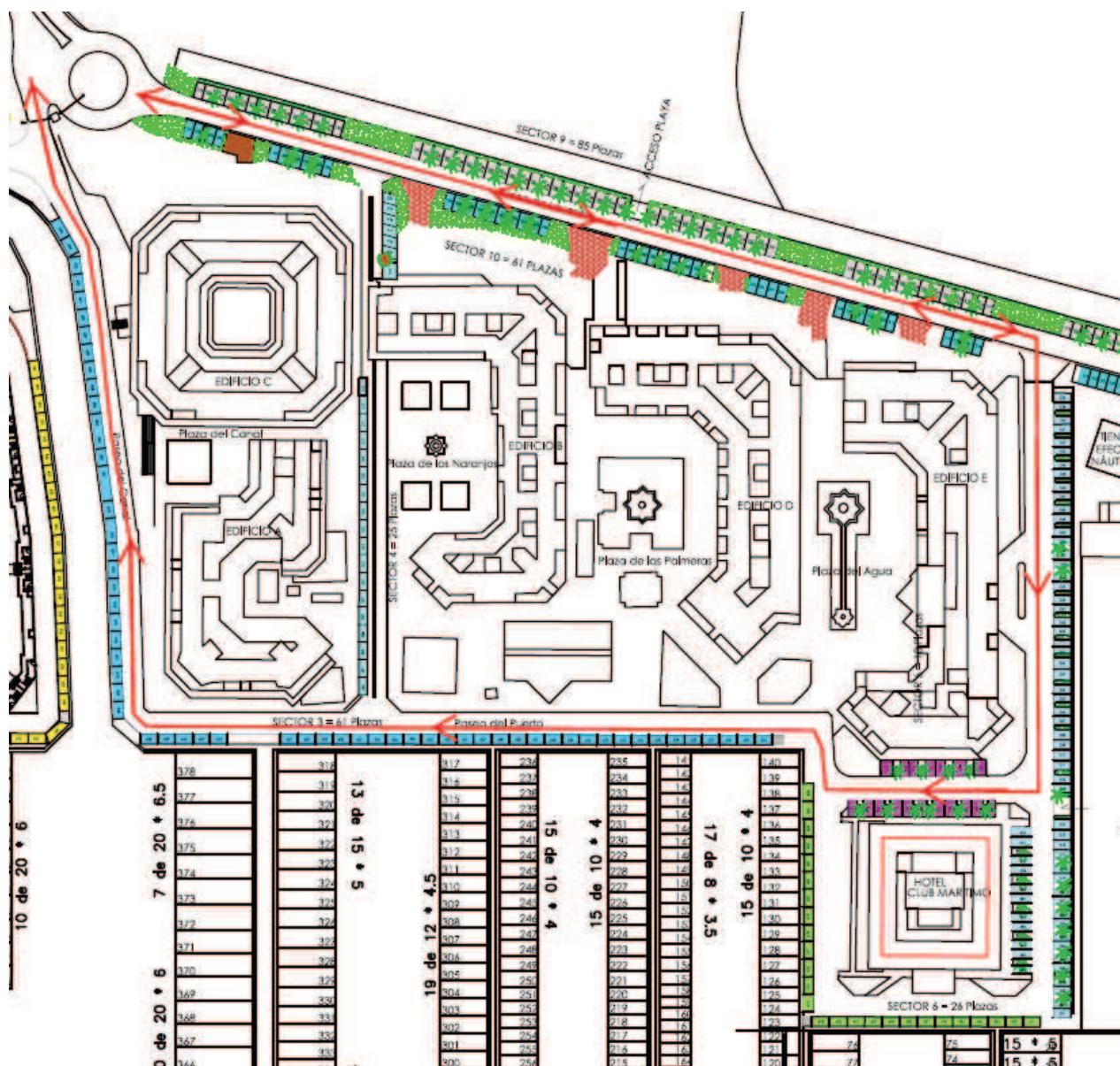


Como consecuencia de la elaboración por parte de Puerto Sotogrande, S.A., del “Diagnóstico de accesibilidad y movilidad del Puerto Deportivo de Sotogrande. Propuestas de mejora del espacio público” y que posteriormente con motivo de la alerta sanitaria por COVID19, se procedió de manera urgente a la elaboración del “Plan de Desescalada Puerto Deportivo Sotogrande” También se tuvieron que cambiar los sentidos de circulación de los viales de acceso, para su mejor comprensión adjuntamos la siguiente documentación gráfica:

Estado inicial:



Estado actual:



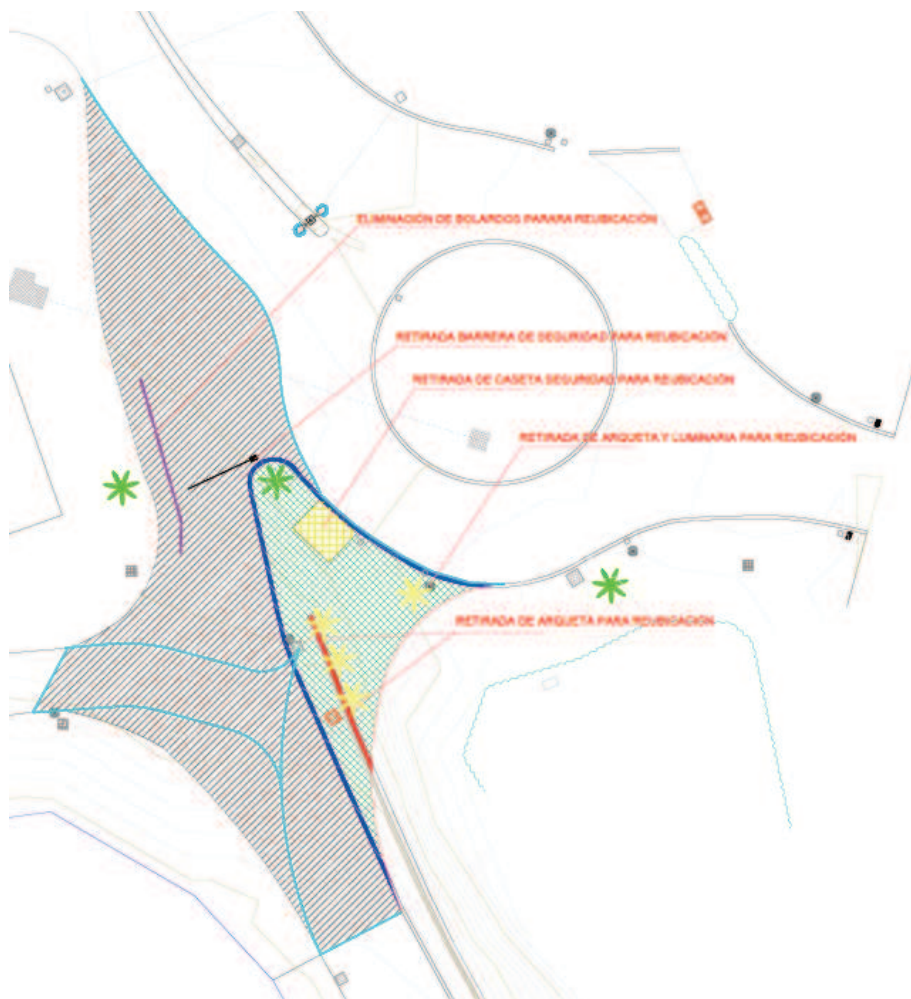
El cambio de sentido pretende que el acceso con vehículo a la zona de Puerto Exterior se haga por un único vial de doble sentido, cual es la Avenida de la Playa en vez de por dos viales, cual es el anterior y el Paseo del Canal, de un único sentido. De esta forma se dispone de un mejor control de los vehículos, se evita una entrada directa al Paseo del Canal y por tanto a la zona principal con más tránsito peatonal y más colapsada del Puerto Exterior, ya que con el cambio realizado deben entrar por la intersección al lado de Varadero de la Avenida de la Playa y el Paseo del Mediterráneo. Lo anterior tiene como resultado que los vehículos toman sus decisiones de aparcamiento de una forma radicalmente distinta, comenzando a llenar plazas de aparcamiento por la Avenida de la

Playa y Dique de Levante lo que reduce la afluencia directa a la zona interior de restauración, Hotel, locales y viviendas, consiguiendo usar con mayor eficiencia las bolsas principales de aparcamiento en Avenida de la Playa y Dique de Levante y reduciendo el volumen de tráfico por la zona interior lo que redundará en la habitabilidad y confortabilidad de las zonas peatonales, de los locales y las viviendas.

Dicho cambio de sentido de circulación ha generado un cambio de giro en la rotonda de acceso al Puerto, como consecuencia se ha de hacer una actuación en dicha rotonda para su facilidad de acceso.

Para mejorar la visualización de actuación sobre la rotona adjuntamos el estado actual y el estado después de la reordenación:

Levantamiento del estado actual de la rotonda de acceso a la zona de Puerto Exterior :



Plano de planta posterior a la actuación después de la ordenación de la rotonda de acceso a la zona de Puerto Exterior :



3. DESCRIPCIÓN ESTADO ACTUAL

Tal como comentábamos en el apartado número 1, durante los meses de mayo a junio del año 2020, se ejecutaron una serie de actuaciones destinadas a mejorar la accesibilidad de los ciudadanos, motivadas por la necesidad de ampliar la distancia interpersonal y aumentar las zonas de esparcimiento, tal como se detallaba en el documento “Plan de Desescalada Puerto Deportivo Sotogrande”.

Con este motivo se ensanchó la zona de circulación peatonal, reubicando a otras zonas próximas 29 aparcamientos y eliminando un uso irregular como aparcamiento transformándolo a uso para tránsito peatonal, mejorando así la accesibilidad universal, la movilidad, la habitabilidad y confortabilidad y la sostenibilidad de la zona del Puerto Exterior.

El estado actual de las zonas de actuación del Puerto es el siguiente:





Separación entre zona peatonal y carril de vehículos.



Zona junto al cantil, a modificar eliminando las sogas entre bolardos.



Zona de glorieta de salida del Puerto, redefinida en proyecto de pavimentación ya presentado a la Agencia Pública de Puertos de Andalucía.

4. DOCUMENTACIÓN DE QUE CONSTA EL PRESENTE DOCUMENTO

TOMO 1

- DOCUMENTO N°1.- MEMORIA
- DOCUMENTO N°2.- PLANOS
 - 01- Plano de situación.
 - 02.1- Plazas de Aparcamiento Puerto Completo inicial.
 - 02.1.1- Plazas de Aparcamiento detalle de Zona Marina inicial 1.
 - 02.1.2- Plazas de Aparcamiento detalle de Zona Marina inicial 2.
 - 02.1.3- Plazas de Aparcamiento detalle de Zona Marina inicial 3.
 - 02.1.4- Plazas de Aparcamiento detalle de Zona Marina inicial 4.
 - 02.1.5- Plazas de Aparcamiento detalle Puerto Exterior inicial 5.
 - 02.1.6- Plazas de Aparcamiento detalle Puerto Exterior inicial 6.
 - 02.2.- Plazas de Aparcamiento Puerto Completo Actual.
 - 02.2.1- Plazas de Aparcamiento detalle de Puerto Exterior actual 1.
 - 02.2.2- Plazas de Aparcamiento detalle de Puerto Exterior actual 2.
 - 03.1- Plazas de Aparcamiento Puerto Exterior II Acta de Reconocimiento Octubre 1993.
 - 03.2- Plazas de Aparcamiento Puerto Exterior Levantamiento Octubre 2020.
 - 03.3- Plazas de Aparcamiento contabilizadas doblemente en Zona de Marina en Acta de Reconocimiento Final de Noviembre 2009
 - 04- Viales Cambio de Uso (Puerto Exterior).
 - 05- Reubicación de Plazas de Aparcamiento (Puerto Exterior).
 - 05.1- Reubicación de Plazas de Aparcamiento Z1 (Puerto Exterior).
 - 05.2- Reubicación de Plazas de Aparcamiento Z2 (Puerto Exterior).
 - 05.3- Reubicación de Plazas de Aparcamiento Z3 (Puerto Exterior).
 - 05.4- Reubicación de Plazas de Aparcamiento Z4 (Puerto Exterior).
 - 05.5- Reubicación de Plazas de Aparcamiento Z5 (Puerto Exterior).
 - 05.6- Reubicación de Plazas de Aparcamiento Z6 (Puerto Exterior).
 - 06- Viales cambio de Sentido de Circulación (Puerto Exterior).
 - 07- Actuación en rotonda de acceso al Puerto Exterior.

5. CONCLUSIONES

Todas las actuaciones descritas anteriormente, cambio de uso y sentidos de circulación en algunas zonas, y eliminación de plazas de aparcamiento en lugares no destinados a ello en el acta de reconocimiento, no han supuesto menoscabo alguno en el número total de plazas obligatorias asociadas a los atraques que se exigen por ley, más aún, el número total de plazas disponible es de 685 unidades, superior a las 660 recogidas en el acta de reconocimiento del Puerto.



Fdo. D. Alberto Muñoz Peñín

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Colegiado nº 20.457