

MESAS DE PARTICIPACIÓN EDUSI

INFORME DE SISTEMATIZACIÓN



Mesa temática

MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE Y CALIDAD DEL AIRE

JUNIO 2020



Estrategia Aglomeración Urbana
de Granada



Estrategia Metropolitano Suroeste
de Granada

MEMORIA DE PARTICIPACIÓN DE LAS EDUSI METROPOLITANAS DE GRANADA
EDUSI Aglomeración Urbana de Granada | EDUSI Metropolitano Suroeste

MESA DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE Y CALIDAD DEL AIRE (Jun 2020)

INFORME DE SISTEMATIZACIÓN

Julio 2020

Dirección

Delegación de Empleo y Desarrollo Sostenible. Diputación de Granada

José Mateos Moreno. Director General de Empleo y Desarrollo Sostenible

Miriam Prieto Labra. Jefatura de Servicio de Desarrollo

Mª Trinidad Manrique de Lara Vílchez. Oficina de Proyectos Europeos

Coordinación temática de la Mesa

Gonzalo Esteban López. Coord. Movilidad Urbana sostenible. Oficina Provincial de Energía

Benjamín Jiménez Rodríguez. Coord. Calidad del aire. Diputación de Granada

Coordinación metodológica e informe de sistematización

Senda ecosocial S. Coop. And. (tallerecosocial.coop)

José María López Medina. Dr. Arquitecto urbanista.

Rafael Fuentes-Guerra Soldevilla. Geógrafo urbanista.

Colaboración en la dinamización de talleres:

Esteban de Manuel Jerez, Conso González -Arriero, Eva García Baños, Loic Molinete.

Granada, julio 2020

CONTENIDOS

1	CONTEXTO Y OBJETO DE LA MESA.....	4
2	MEMORIA METODOLÓGICA.....	5
3	INFORME DE RESULTADOS.....	8
4	ANEXOS.....	21

1 CONTEXTO Y OBJETO DE LA MESA

1.1 CONTEXTO DE LA MESA EN EL PROCESO DE EJECUCIÓN DE LAS EDUSI

Esta Mesa agrupa las temáticas EDUSI de Movilidad urbana sostenible (OT4) y Calidad del aire (OT6). Cuando se convoca la mesa, dichas temáticas están en distintas fases de su proceso de ejecución:

- Movilidad urbana sostenible

La mesa tiene lugar en su fase de planificación. Actualmente se están redactando los Planes de Movilidad Urbana Sostenible de ambas EDUSI. Por tanto, se ha previsto que el sentido de esta Mesa sea, en buena medida, darlos a conocer y abrirlos a las aportaciones y críticas por parte de los participantes. En la Mesa se aborda tanto el diagnóstico como las posibles operaciones a seleccionar.

- Calidad del aire

En materia de calidad del aire se está redactando un diagnóstico que se espera concluir en los próximos meses, mientras que en materia de contaminación acústica se prevé elaborar un estudio específico. Por tanto, de ambos trabajos se dará cuenta más adelante. En este momento se aportan a la mesa estudios parciales a nivel municipal.

	Planificación	Selección de operaciones	Diseño	Seguimiento y evaluación
Movilidad urbana sostenible	•	•		
Calidad del aire	•			

En la siguiente convocatoria se podrá contrastar el conjunto de operaciones seleccionadas, así como los criterios de diseño y cuáles de ellas pueden enfocarse como Buenas prácticas.

1.2 ALCANCE Y OBJETO

Las mesas tienen carácter consultivo. Las aportaciones se incorporarán al proceso de elaboración de los planes y se recogen en la memoria de participación.

El objeto de trabajo se enuncia en los siguientes términos:

MOVILIDAD METROPOLITANA Y CALIDAD DEL AIRE: LOS PMUS DE LAS EDUSI AUG Y MSO.

- Parte I: Diagnóstico.
- Parte II: Objetivos y posibles operaciones

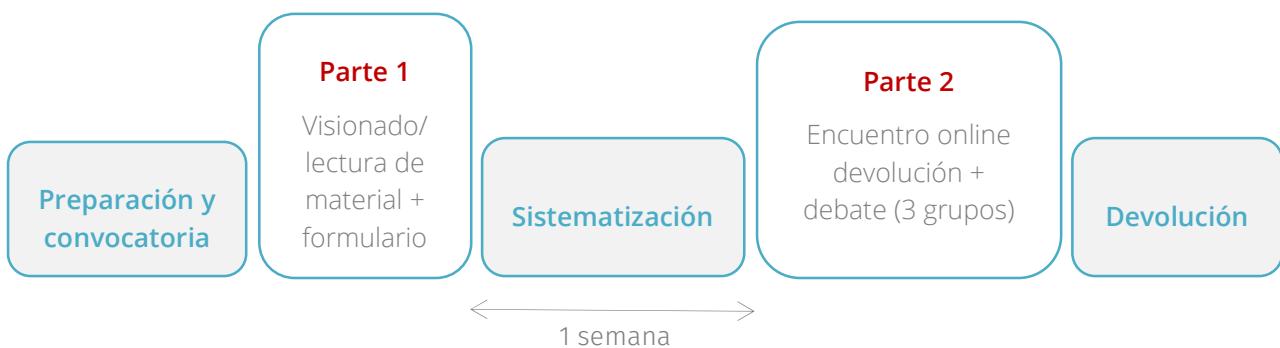
El objetivo de esta primera Mesa temática de Movilidad urbana sostenible y calidad del aire es abrir el debate sobre los diagnósticos realizados y las posibles actuaciones a emprender en estas materias.



2 MEMORIA METODOLÓGICA

A consecuencia de la crisis sanitaria provocada por la pandemia de la Covid19 se han rediseñado los formatos de trabajo, concebidos inicialmente como presenciales, para pasar a ser encuentros online.

Para salvar la mayor dificultad de interacción que ofrece este formato, la convocatoria se ha dividido en dos momentos de trabajo espaciados a lo largo de una semana, en una secuencia de trabajo-devolución-trabajo-devolución. La secuencia de cada convocatoria de una Mesa temática sería la siguiente:



2.1 SECUENCIA METODOLÓGICA

2.1.1 APORTACIÓN PREVIA DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN

En primer lugar, se han grabado en video unas exposiciones introductorias, se ha preparado documentación en PDF, se han diseñado un formulario online y se ha alojado todo en internet. Se ha enviado la convocatoria con antelación enlazando a una carpeta en la que se aloja dicho material como información de partida.

En el momento de lanzar esta convocatoria está en construcción la página web definitiva de las EDUSI. En futuras convocatorias se alojará en dicho sitio la documentación anexa a las mesas de debate. En esta ocasión utilizamos provisionalmente este medio para acompañar la invitación de la siguiente documentación:

1. Sobre las EDUSI:

- Tríptico informativo sobre la figura EDUSI y las EDUSI de Diputación de Granada (PDF)
- EDUSI Metropolitano Suroeste (MSO):
 - o Documento completo (PDF)
 - o Extracto líneas de actuación movilidad y calidad del aire (PDF)
- EDUSI Aglomeración Urbana de Granada (AUG):
 - o Documento completo (PDF)
 - o Extracto líneas de actuación movilidad y calidad del aire (PDF)

2. Sobre la participación en las EDUSI:



- Explicación esquemática del plan de participación en las EDUSI. Vídeo (8') (mp4)
- Tríptico informativo (presentación utilizada en el video) (PDF)

3. Sobre el contenido de la Mesa temática:

- Vídeo de introducción a la temática de Movilidad urbana sostenible (3') (mp4)
- Vídeo de Introducción a la temática de Calidad del Aire (3') (mp4)
- Síntesis de la evolución de la calidad del aire en los municipios de las EDUSI entre 2002 y 2019 (PDF)
- Resumen del diagnóstico del PMUS por sectores metropolitanos:
 - o EDUSI AUG Norte. Video (8') (mp4) y presentación (PDF)
 - o EDUSI AUG Sureste. Video (8') (mp4) y presentación (PDF)
 - o EDUSI MSO. Video (6') (mp4) y presentación (PDF)

La duración total de los videos es de unos 35'.

2.1.2 PARTE 1: FORMULARIO Y RECEPCIÓN DE PROPUESTAS POR CORREO ELECTRÓNICO

Una vez visionados los videos y consultados los documentos, la primera instancia del itinerario de trabajo propuesto a los participantes es llenar un formulario¹ que pretende recoger aportaciones tanto al diagnóstico como a las propuestas a ejecutar desde la EDUSI.

El formulario distingue entre los tres sectores metropolitanos norte y sur (EDUSI AUG) y oeste (EDUSI MSO); y se divide en dos partes:

- La primera, relativa al diagnóstico, solicita señalar problemas y potencialidades relativas a cada uno de los modos de movilidad, así como a aspectos relacionados con la intermodalidad.
- La segunda se refiere a las tipologías de actuaciones planteadas por los avances de los PMUS, sobre las cuales se pide igualmente propuestas de posibles operaciones.

Se solicita el envío de formulario relleno en plazo de 3-4 días y confirmación de asistencia al encuentro online. La sistematización del formulario se recoge en detalle en anexo a este documento. En síntesis, se obtienen los señalados por los participantes como temas sensibles para cada uno de los sectores metropolitanos, que posteriormente se categorizan y se someten a una valoración inicial en una matriz de coste e impacto, de la cual sale una batería de propuestas estratégicas.

Además del formulario, también se reciben propuestas más desarrolladas por parte del movimiento asociativo, cuyo contenido igualmente se incorpora a la sistematización, además de recogerse completo en anexo a este documento.

2.1.3 PARTE 2: ENCUENTRO ONLINE

El encuentro online² se abre con una presentación institucional y una introducción a la mesa y el objeto de trabajo de la sesión. A continuación, se subdivide en tres grupos de trabajo: Norte, Sureste y Suroeste.

¹ Los formularios se hicieron en la herramienta GForms.

² La sesión se celebró en la plataforma Gotomeeting.

En cada uno de los talleres se presentan las aportaciones recibidas (respuestas al formulario y alegaciones) sistematizadas en la matriz preliminar de coste e impacto, dividida a su vez en: propuestas localizadas en el sector territorial en cuestión y propuestas de carácter transversal.

Sobre esa base se da inicio al debate y se recogen las aportaciones de las participantes, que en general vienen a enfatizar, aclarar o profundizar en algunas de las cuestiones ya recogidas previamente.

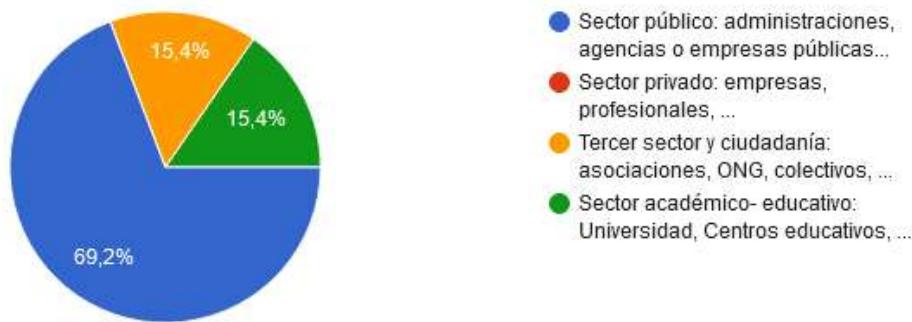
El presente documento recoge los resultados de todo el proceso y se constituye como informe de sistematización de la Mesa.

Además, hasta nueva convocatoria, se mantiene a disposición de las entidades y personas interesadas las direcciones de correo electrónico movilidad.edusi@dipgra.es y calidaddelaire.edusi@dipgra.es, para recibir cualquier comunicación relativa a estas temáticas. Las gestionan los coordinadores de la mesa y servirán para la comunicación en general, atender solicitudes de incorporación a la mesa y recibir documentos que se deseé remitir: sugerencias con un mayor desarrollo, informes, trabajos previos de interés, etc.

2.2 PARTICIPANTES

2.2.1 FORMULARIO

Se reciben 14 respuestas, con predominio de las procedentes del sector público:



2.2.2 TALLERES O GRUPOS DE DEBATE

Respecto a los talleres, se dio la siguiente distribución de participantes por territorios y sexos:

	Total	Mujeres	Hombres
Norte	19	4	15
Sur	16	5	11
Oeste	11	6	5
Total	46	15	31
		33%	67%

3 INFORME DE RESULTADOS

3.1 DIAGNÓSTICO

SECTOR OESTE	Problemas	Potencialidades
MOVILIDAD PEATONAL Y PRIVADA EN VEHÍCULOS LIGEROS	<ul style="list-style-type: none"> - Se localizan en itinerarios y puntos conflictivos concretos (Avda. Cristóbal Colón a su paso por Armilla, conexión con la 3303 desde la Carretera del "Dani" y rotonda Albán) sobre los que se identifica congestión por alta densidad de tráfico (horas punta), ausencia de carril específico para vehículos ligeros y reiteradas interrupciones que inviabilizan su utilización, complicada por la falta de concienciación generalizada como medio de movilidad. - Insuficiencia de la red y las infraestructuras e inseguridad del estacionamiento 	<ul style="list-style-type: none"> - Certeza de los aspectos positivos (salud, no contaminante, operatividad) aun señalando la necesidad de rutas alternativas para lograr seguridad y confianza en el uso de estos medios alternativos. - Favorable orografía, distancias internúcleos acotadas y asumibles, contando con una potente red de caminos patrimoniales para posible configuración de la movilidad, que se defiende ha de ser segregada.
MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO	<ul style="list-style-type: none"> - Se detallan todos los factores de gobernanza que inciden en un transporte público ineficaz: apuesta política por coche y carreteras que hace dependientes a los usuarios; Intereses individualizados de cada municipio impidiendo planificación integrada; Incapacidad financiera del servicio y falta de inversión; incompatibilidades derivadas de reparto de concesiones; antigüedad de los vehículos más contaminantes y baja tasa reposición. - Un servicio con baja frecuencia, largos trayectos y recorridos compartidos con otros medios que congestionan. - Deficiente o inexistente intermodalidad y carencia de recorridos transversales. 	<ul style="list-style-type: none"> - Ampliación del Metropolitano o sistema de lanzaderas de este servicio a los núcleos. - Reestructuración de las concesiones (modelo L-33) - Renovación parque vehículos - Implementación soluciones tecnológicas <p>A parte de oportunidades, se destaca los aspectos positivos y beneficiosos del transporte público:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Más igualitario y eficiente; menos contaminante; menor ocupación espacio público" - La cercanía de los municipios - Accesible a gran parte de la población
MOVILIDAD PRIVADA EN VEHÍCULOS PESADOS	<ul style="list-style-type: none"> - Congestión y dificultad de acceso en hora punta y dificultad de aparcamiento con mayor coste - Vehículos con baja ocupación - Protagonismo excesivo en la vía pública del vehículo motorizado privado. - Contaminación por combustión y antigüedad del parque móvil y conducción poco eficiente 	<ul style="list-style-type: none"> - Limitar número de turismos que acceden a la ciudad - Organizar rutas/días de reparto de mercancías - Transporte público competitivo en tiempo, regularidad y coste. - Recuperación de la red de caminos y senderos de la Vega, y en su caso arcenes en las carreteras, para dar alternativas reales a los medios de locomoción activos.

	<ul style="list-style-type: none"> - Endogamia de usos (agrícolas) y vehículos en carreteras sin arcén 	<ul style="list-style-type: none"> - Red de cargadores para vehículos eléctricos - Gestión de la demanda - Posibilidad espacial para desdoblar carriles
INTERMODALIDAD Y ASPECTOS TRANSVERSALES	<ul style="list-style-type: none"> - Inexistencia infraestructuras; inseguridad; incompatibilidad, sin aparcamientos disuasorios - Necesaria adaptación recorridos de accesos - Necesaria una fuerte coordinación administrativa para su implantación. - Falta procesos de pedagogía 	<ul style="list-style-type: none"> - Mayor autonomía; menor coste - Acceso rápido a Granada y paisaje agradable - Alto interés de la población - Necesaria apuesta económica - Capacidad de la red de caminos para asignar horarios reservados - Exigencia de etiquetas de la DGT para acceder a ciertas partes - Estudio de eliminación de parkings de coches

SECTOR NORTE	Problemas	Potencialidades
MOVILIDAD PEATONAL Y PRIVADA EN VEHÍCULOS LIGEROS	<ul style="list-style-type: none"> - Pérdida de protagonismo del peatón sobre la vía pública. - Falta de concienciación de la ciudadanía sobre los vehículos ligeros. - Falta de continuidad carriles bici Peligros para el ciclista al no garantizar su itinerario completo segregado 	<ul style="list-style-type: none"> - Los municipios están muy unidos (conurbados) entre sí. - Pueblos llanos que permitirían la utilización de vehículos ligeros. - Interés de la población general por la movilidad peatonal y ciclista, no se lanza a ella por no considerarla segura al coincidir en muchos tramos con tráficos de velocidades muy superiores - El metro
MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO	<ul style="list-style-type: none"> - Concesiones, rutas e itinerarios muy antiguos, no adaptados al momento actual. - Servicios directos con cada municipio encareciendo el servicio. - Faltan conexiones transversales entre núcleos de la zona - Bajo desarrollo TIC, poco atractivo 	<ul style="list-style-type: none"> - La cercanía de los municipios posibilitaría compartir servicios de transporte público para hacer más eficiente y sostenible dicho servicio. - El metro ha sido vital para el transporte público
MOVILIDAD PRIVADA EN VEHÍCULOS PESADOS	<ul style="list-style-type: none"> - Protagonismo excesivo en la vía pública del vehículo motorizado privado. - Uso intenso del vehículo motorizado privado, lo que conlleva otros problemas (contaminación)." 	<ul style="list-style-type: none"> - Hay concienciación de paliar los problemas de contaminación, lo que ayudaría a que la ciudadanía pudiera entender restar protagonismo al vehículo motorizado privado.
INTERMODALIDAD Y ASPECTOS TRANSVERSALES	<ul style="list-style-type: none"> - La ciudadanía quiere, a toda costa, llegar cuanto antes. No entiende el concepto de intermodalidad. - No se ha realizado desde las administraciones pedagogía de los beneficios de la intermodalidad. - Inexistente, no hay puntos intermodales, ni servicios públicos adaptados - Su creación no debería suponer un sobrecoste al usuario que en ese caso los evitaría 	<ul style="list-style-type: none"> - Alto interés de la población por la misma - Fácil ubicación de superficies de intercambio multimodal, falta sólo la financiación y el interés de llevarlas a cabo

SECTOR SUR	Problemas	Potencialidades
MOVILIDAD PEATONAL Y PRIVADA EN VEHÍCULOS LIGEROS	<ul style="list-style-type: none"> - Pérdida de protagonismo del peatón sobre la vía pública. - Falta de concienciación de la ciudadanía sobre los vehículos ligeros. - Inexistencia de una red de movilidad peatonal como tal - En algunos municipios, las pendientes son bastante considerables - Extremadamente peligrosas sus conexiones con Granada, en las rotondas de paso bajo A-44, necesario resolverlo, preferiblemente con pasos a distinto nivel" 	<ul style="list-style-type: none"> - Los municipios están muy unidos (conurbados) entre sí. - Orografía favorable - Cercanía con Granada capital y el resto de municipios; Poder utilizar cursos de ríos, acequias, barrancos... - Interés de la población general por la movilidad peatonal y ciclista
MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO	<ul style="list-style-type: none"> - Concesiones, rutas e itinerarios muy antiguos, no adaptados al momento actual. - Servicios directos con cada municipio encareciendo el servicio. - Frecuencias insuficientes - Faltan conexiones transversales entre núcleos de la zona - Pésima conexión con metro en camino de Ronda. 	<ul style="list-style-type: none"> - La cercanía de los municipios. - Futura conexión con el Metro de Granada - La conciencia social-ambiental general, en el momento actual, orienta las preferencias hacia el transporte público, si éste fuera realmente operativo atraería a muchos usuarios - La tecnología actual permite medidas que lo harían altamente aceptado por los posibles usuarios si se pusiesen en práctica, información en tiempo real de frecuencias y retrasos, conexiones...
MOVILIDAD PRIVADA EN VEHÍCULOS PESADOS	<ul style="list-style-type: none"> - Protagonismo excesivo en la vía pública del vehículo motorizado privado. - Uso intenso del vehículo motorizado privado, lo que conlleva contaminación. - Retenciones en horas punta en la Circunvalación - Falta de aparcamientos 	<ul style="list-style-type: none"> - Concienciación por problemas de contaminación. - Hay espacio para más aparcamientos disuasorios
INTERMODALIDAD Y ASPECTOS TRANSVERSALES	<ul style="list-style-type: none"> - Concienciación por problemas de contaminación. - La ciudadanía quiere, a toda costa, llegar cuanto antes. No entiende el concepto de intermodalidad. - No se ha realizado pedagogía de los beneficios de la intermodalidad. - Hay espacio para más aparcamientos disuasorios - Inexistente, no hay puntos intermodales, salvo La Zubia sin terminar, ni servicios públicos adaptados - Su creación no debería suponer un sobrecosto al usuario que en ese caso los evitaría 	<ul style="list-style-type: none"> - No existen grandes distancias. Por tanto, la intermodalidad es posible (vehículo privado, autobús, a pie) - Alto interés de la población por la misma - Fácil ubicación de superficies de intercambio multimodal, falta sólo la financiación y el interés de llevarlas a cabo

3.2 PROPUESTAS

3.2.1 PROPUESTAS Y CRITERIOS ESTRATÉGICOS POR SECTORES

3.2.1.1 NORTE

Resultados del cuestionario

1. Conexiones ciclistas de los municipios con Granada
2. Corredores no motorizados en los márgenes de los ríos
3. Corredores no motorizados en caminos patrimoniales
4. Resolver la conexión peatonal y vehicular no motorizada en las rotundas de la autovía
5. Situar los intercambiadores con los aparcamientos disuasorios
6. Conexión ciclista intermunicipal y compleción de la red
7. Terminar el carril bici de la GR-3417 y conectarlo con Peligros y Jun
8. Aparcamiento disuasorio en zona Parque Granaíta (Kinépolis)
9. Aparcamiento en un punto común para Alfacar, Víznar y Jun
10. Aparcamiento en el entorno de la Diputación de Granada

Resultados taller

- Los parkings disuasorios pueden concentrar la contaminación en puntos no tan lejanos de los centros. Quitar el foco de los aparcamientos disuasorios cerca de destino y **concentrar la inversión** más en infraestructuras para los **modos sostenibles** que para la movilidad privada motorizada
- Políticas de disuasión del uso del coche (que no se pueda aparcar...) e incidir en la **mejora del transporte público**. La mejor oferta de transporte público y conexiones a través de este medio es clave.
- Establecer una **ruta verde** en Granada desde Lachar a Pinos Genil, aprovechando el marco incomparable del río Genil
- También habría que mejorar las carreteras para **ampliar arcenes**
- Establecer zonas centrales residenciales
- Trabajar a distintas escalas: **intervenciones de conexión puntual**, trabajando con los municipios, resolver tramos disfuncionales o discontinuidades. Diagnósticos detallados y corregir esos nodos dentro de la escala de inversión EDUSI.
- **Movilidad interurbana segura además de sostenible**. Caso eje Peligros - polígonos - Albacete. Con Peligros la conexión en bus es vía Granada. Y la conexión peatonal o ciclista es muy peligrosa.
- **Favorecer el acceso y el uso del metro**. La parada Juncaril queda lejos de la mayoría de las empresas, y más de Peligros y Asegura. Los jóvenes de Peligros vuelven en esa línea y cruzan en esos puntos inseguros. Propuesta: Favorecer la conexión de esa parada con los polígonos y con Peligros.



miro | Sector NORTE - EDUSI AUG - Devolución movilidad

transporte público

lanzadera

en Granada

ZONAS CENTRALES RESIDENCIALES

QUITAR EL FOCO DE LOS APARCAMIENTOS DISUSORIOS CERCA DE DESTINO

ESTUDIAR REPERCUSIÓN EN SALUD DE TODOS LOS PROYECTOS QUE SE PLANTEEN

Establecer una ruta verde en Granada desde Lachar a Pinos Genil, aprovechando el marco incorporable del río Genil

También habría que mejorar las carreteras para ampliar

Políticas de disuasión del uso del coche (que no se pueda aparcar...)

Criterios de inclusión y diversidad social

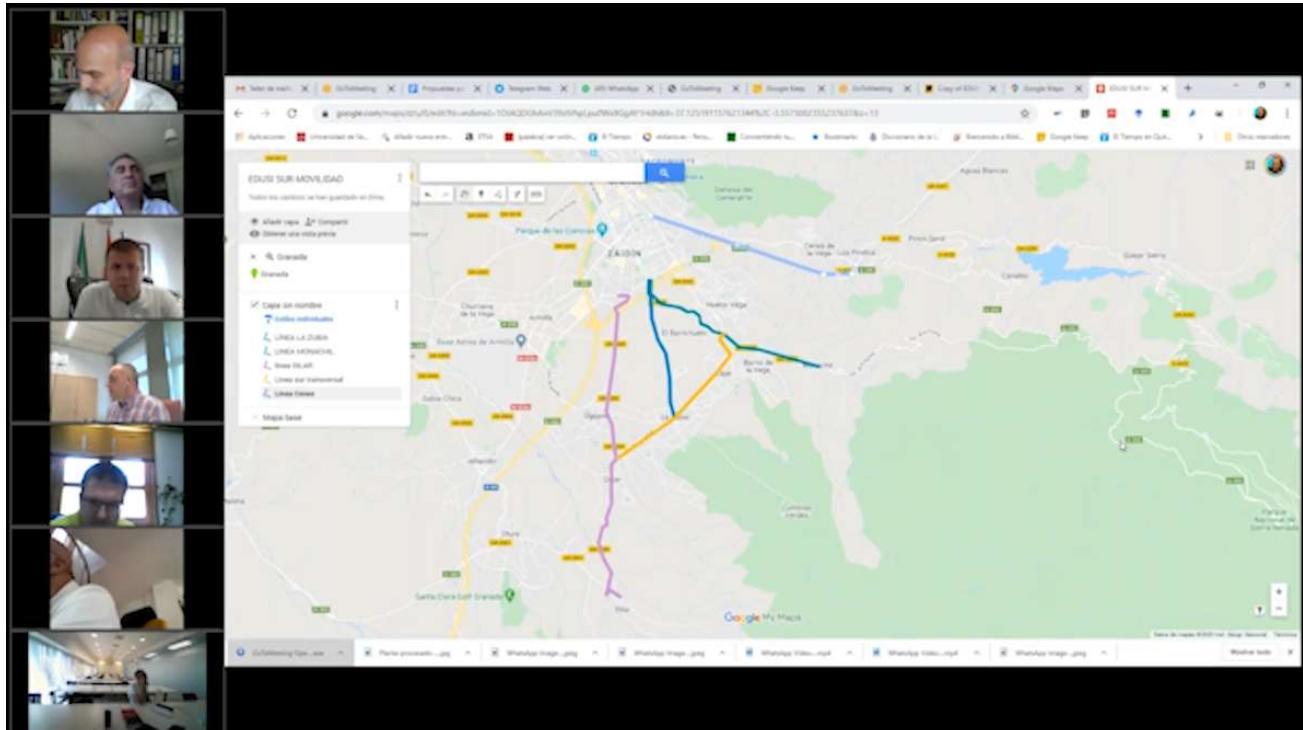
3.2.1.2 SUR

Resultados del cuestionario

1. Corredores no motorizados en caminos patrimoniales
2. Resolver la conexión peatonal y vehicular no motorizada en las rotundas de la autovía
3. Situar los intercambiadores con los aparcamientos disuasorios
4. Conexión ciclista intermunicipal y compleción de la red
5. Corredores no motorizados en márgenes de ríos Genil y Monachil y acequias.
6. Conexiones ciclistas de Cájar y La Zubia hasta el carril bici de la GR-3211
7. Soluciones alternativas (pasarelas, puentes o túneles)
8. Segregar peatón-bici a distinto nivel en nodo GR-3211 – A-4028-Ronda Sur (estadio) (*ya existe proyecto).
9. Intercambiador y aparcamiento próximo a intersección GR-3202 con A-4028.
10. Segregar peatón-bici a distinto nivel en nodo GR3202 – Ronda Sur (CC Serrallo)

Resultados taller

- Incidir en la **escala municipal (intramunicipal) para cambiar el reparto modal** hacia los medios no motorizados.
- **Transporte público: circulares entre municipios complementarias a las radiales** que evite pasar por Granada para moverse entre diferentes municipios.
- Línea que une los municipios de la cornisa sur: **transversal en área sur Gójar a Huétor Vega**.
- **Aparcamientos disuasorios cerca del origen** (lejos de la capital), cerca de los municipios con líneas de transporte que penetren en municipios desde/hasta granada. Cerca de medios de transporte de alta capacidad.
- **Intermodalidad TP-bici**
- Actuaciones que den **prioridad al TP**
- **Tramos horarios** en las carreteras existentes para conseguir **plataformas reservadas (creatividad)** para reducir grandes infraestructuras y asfalto)
- **Prolongación líneas urbanas** a Gójar, La Zubia y Monachil. Enlazando con el Metro las dos primeras.



3.2.1.3 OESTE

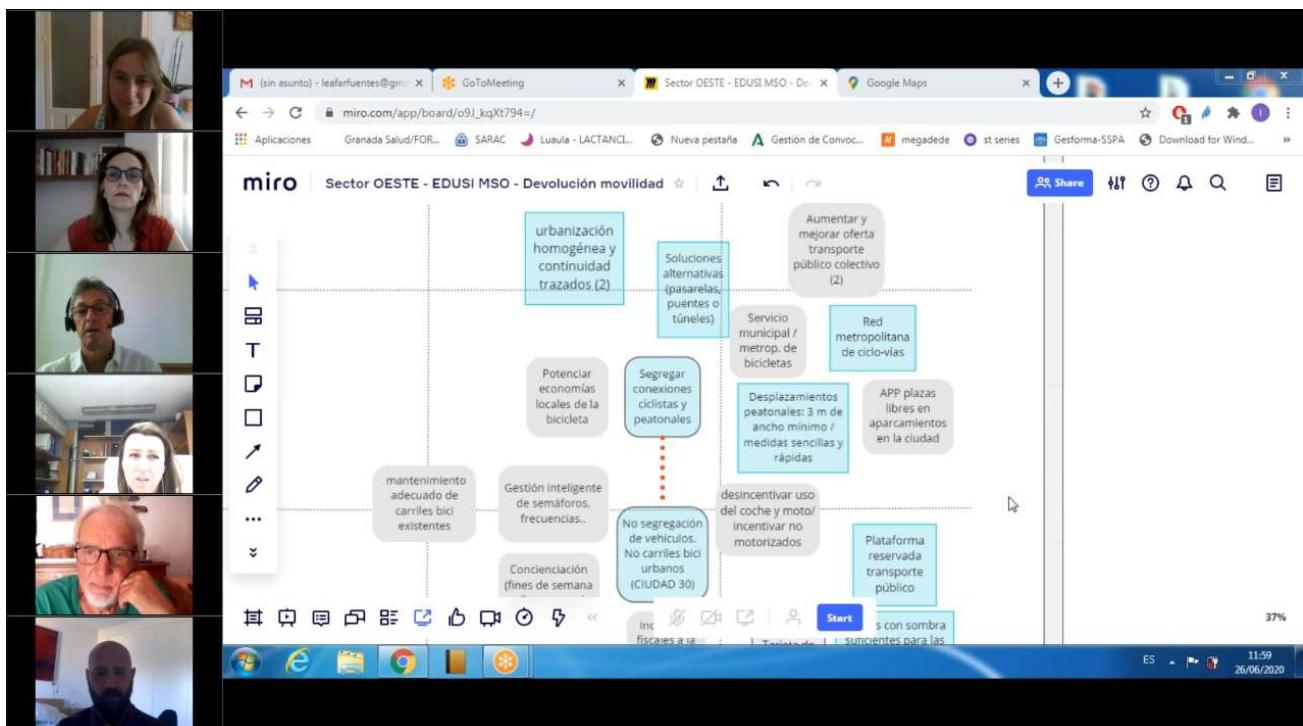
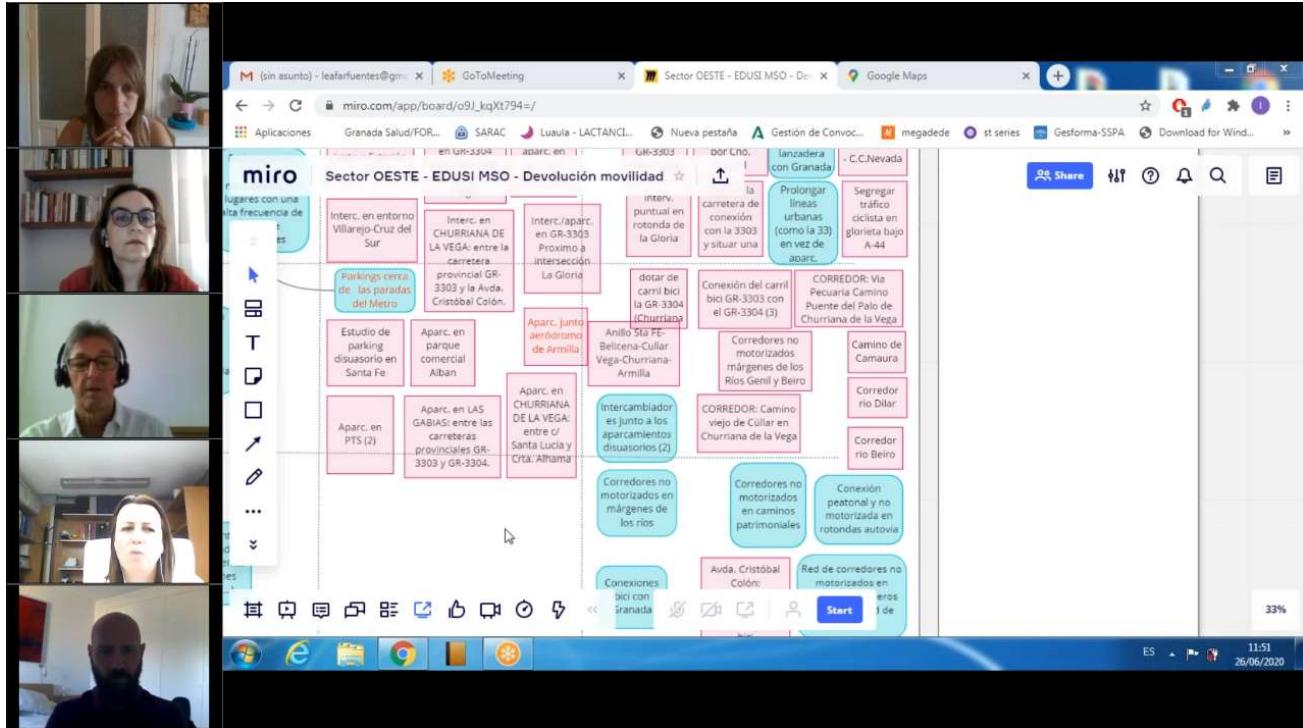
Resultados del cuestionario

1. Conexiones bici con Granada
2. Corredores no motorizados en márgenes de los ríos
3. Red de corredores no motorizados en caminos y senderos de la Vega; red de arcenes
4. Corredores no motorizados en caminos patrimoniales.
5. Resolver la conexión peatonal y vehicular no motorizada en las rotondas de la autovía.
6. Avda. Cristóbal Colón: desdoble para ubicar aceras/ carriles bici
7. Situar los intercambiadores con los aparcamientos disuasorios.
8. Corredor en Camino viejo de Cúllar en Churriana de la Vega.
9. Corredor en río Beiro.
10. Corredor en río Dílar.
11. Corredor en camino de Camaura.
12. Corredores no motorizados en márgenes de ríos Genil y Beiro.
13. Anillo Santa Fe- Belicena- Cúllar Vega- Churriana- Armilla.
14. Dotar de carril bici la GR-3304.
15. Conexión del carril bici GR-3303 con GR-3304
16. Corredor en vía pecuaria Camino Puente del palo en Churriana de la Vega.
17. Aparcamiento disuasorio en Las gavias: entre las carreteras provinciales GR-3303 y GR-3304.
18. Aparcamiento en Churriana de la Vega entre C/ Santa Lucía y C/ Alhama.
19. Aparcamiento disuasorio en PTS.
20. Aparcamiento en parque comercial Alban.
21. Estudio de parking disuasorio en Santa Fe.

Resultados taller

- Se señala la necesidad de abordar desde la EDUSI un estudio global de la **confluencia del vial Avda. Cristóbal Colón de Churriana con la rotonda de la "Carretera del Dani" de Armilla y su conexión con la 3303**, que es un embudo, con diferentes anchos y arcenes peligrosos sin mantenimiento que dificultan el tránsito de ciclos y VMP, así como el uso de transporte público
- Nos tenemos que olvidar tener que moverse de forma radial, y buscar conexiones que sean más directas, desde **desplazamientos transversales** que articulen el territorio.
- Se incide, como crucial para el funcionamiento del ámbito metropolitano oeste, en la intervención sobre **Avda. Cristóbal Colón**, donde hay un embotellamiento que ocasiona problemas con el transporte urbano. Sería beneficioso para Gabias, Churriana, que se solucionara.

Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)
Una manera de hacer Europa



3.2.2 PROPUESTAS Y CRITERIOS ESTRATÉGICOS DE CARÁCTER TRANSVERSAL

Resultados del cuestionario

Gobernanza de la movilidad metropolitana

1. Gobernanza y observatorio multiactoral: crear consenso.
2. Mesa metropolitana de movilidad (técnica y política)
3. Gestión integral de la movilidad metropolitana
4. La Diputación podría ser el nexo articulador.
5. Tarjeta integrada de transporte

Propuesta de criterios de diseño

1. Movilidad inclusiva: bancos con sombra suficientes para las personas mayores
2. Plataformas reservadas de transporte público
3. Desplazamientos peatonales: 3 m de ancho mínimo / medidas sencillas y rápidas
4. Red metropolitana de ciclo-vías
5. Conexión integral entre los carriles bici existentes (3)
6. Dos criterios enfrentados: No segregación de vehículos (no a carriles bici urbanos) vs. Segregar conexiones ciclistas y peatonales.
7. Soluciones alternativas (pasarelas, puentes o túneles)
8. urbanización homogénea y continuidad trazados (2)

Propuestas de gestión y políticas

1. Desincentivar uso del coche y moto/ incentivar no motorizados
2. APP plazas libres en aparcamientos en la ciudad
3. Servicio municipal / metrop. de bicicletas
4. Aumentar y mejorar oferta transporte público colectivo (2)
5. Incentivos fiscales a la movilidad sostenible
6. Concienciación (fines de semana piloto, otras..)
7. Gestión inteligente de semáforos, frecuencias..
8. mantenimiento adecuado de carriles bici existentes
9. Potenciar economías locales de la bicicleta

Resultados taller

Salud y calidad del aire

- La medición de la calidad del aire, identificar mejor los puntos donde se concentran las peores situaciones y particularizar los diagnósticos en distintas zonas del área metropolitana.
- La quema de biomasa podría reducirse con una gestión correcta de los residuos vegetales y campañas de concienciación
- Establecer una red de medidores de bajo costo a nivel metropolitano, para concienciar del problema de la mala calidad del aire a los distintos municipios
- Estudiar repercusión en salud de todos los proyectos que se planteen
- Salud: incidencia en el desarrollo infantil de la mala calidad del aire: es el momento de ser más audaces.
- Invertir en la medición de la calidad del aire
- Mejorar/ampliar los puntos representativos de la calidad del aire. Sistema móvil que se pueda desplazar y equipos de nivel intermedio que permitan crear un mapa de la calidad del aire

- Aprovechar el impulso post-Covid19 para avanzar en movilidad sostenible y saludable
- Criterios de diseño para evitar la contaminación lumínica y sistemas de iluminación sostenibles

Movilidad inclusiva

- Criterios de inclusión y diversidad social: accesibilidad
- Perspectiva inclusiva (diversidad funcional, de género, paradas accesibles a nivel...)

Segregación/ cohabitación de modos de desplazamiento

- Separar el debate de **segregación de carriles** (sí o no) del concepto de ciudad 30, puesto que genera confusión y perjudica a la concepción integral de calmando de tráfico, no siendo cuestiones incompatibles ciudad 30 con (si-no) segregación de carriles. por lo que pedimos suprimir de la polémica la propuesta de ciudad 30.
- Sobre la segregación o no, debería contemplarse el crear la opción y atender al espacio en cada sitio pero siempre primando el hecho de crear la vía (segregada o no).
- Redes ciclistas y peatonales que eviten conflictos entre los modos no motorizados.
- Alianza bici - transporte público (mediante park&ride para bicicletas; pueden ser además alimentadores de usuarios del TP)
- Criterios para que VMP y bici no cohabitén con vehículos contaminantes que puedan dañar la salud de los usuarios (respirar el humo de los VMotorizados)
- Segregar en ámbito interurbano y no segregar en el urbano (aplicación de ordenanza ciudades 30, apoyada por campañas de información, concienciación y control de velocidad)

Aparcamientos disuasorios

- Sobre los **aparcamientos disuasorios**, están contrastados modelos como el de Pontevedra y técnicos como Alfonso Sanz, que acreditan la solvencia de restricción de accesos en los centros de las ciudades ligado a la restricción de aparcamientos.
- Se apunta la necesidad de evitar desplazamientos motorizados desde origen (municipios de la orla metropolitana hacia la ciudad) y apostar por el uso de transporte público alternativo. Los aparcamientos disuasorios no incitan a la gente a dejar el vehículo. Desde el Ayto de Granada se está trabajando en eliminar aparcamientos en superficie. En la cornisa de Granada capital hay aparcamientos con tarifas reducidas, pero es complejo implementar la intermodalidad. Bajar la velocidad incrementa la contaminación.

Educación ambiental: incidir en los hábitos de movilidad cotidiana

- Más educación ambiental.
- Focalizar las medidas orientadas a los desplazamientos cotidianos, y dentro de eso incidir en la parte educativa y cambio de hábitos: colegios y después adultos.
- Es muy importante la EDUCACIÓN, tenemos que cambiar patrones, costumbres.
- Incorporar la seguridad vial en los colegios.

Gobernanza

- Observatorio interactoral para la movilidad.
- Se entiende crucial una coordinación de la Diputación de Granada en la **elaboración de ordenanzas** específicas para la actuación sobre los espacios públicos, que dote de coherencia al conjunto metropolitano. Ordenanzas que dispongan instrucciones técnicas en las que se parta de que el peatón es lo primero y diseñar en consecuencia.

- Trabajar con la DGT la limitación de velocidad y la micromovilidad VMP
- Como medida de bajo coste a corto plazo: reestructuración de la flota concentrando el esfuerzo en la alta frecuencia de las líneas más estructurales para los desplazamientos cotidianos.
- Precios baratos y/o gratuitos para TP y aparcamientos disuasorios. Tarjeta metropolitana bonificada.
- Servicio municipal de bicicletas.

Reforestación y naturalización

- Criterios de reforestación para compensar las emisiones en corredores para el transporte.
- Criterios de naturalización con plantaciones de árboles en zonas verdes que favorezcan la movilidad activa pero que NO impacten en alergias.
- Pontevedra ha ganado en peatonalización pero sigue sin ser una ciudad amable. El PMUs se debe apoyar en un plan de re-vegetación de todo el ámbito puesto que estamos en zona cada vez más árida y es necesario ir preparando mecanismos de resiliencia

4 ANEXOS

4.1 ANEXO 1: LISTADOS DE ASISTENTES AL TALLER DEL 26 DE JUNIO

Informes descargados de la aplicación utilizada (Gotomeeting)

4.1.1 GRUPO SECTOR OESTE

Resumen				
Fecha de la reunión	Duración de la reunión	Número de asistentes	Id. de reunión	
26 de jun de 2020 a las 10:42 BST	52 minutos	12	823-389-621	

Detalles				
Nombre	Dirección de correo electrónico	Hora de inicio	Hora de finalización	Tiempo en sesión (minutos)
Ana		10:43	11:29	45
Gloria Martí Romero		10:58	11:34	35
Javier		10:42	11:24	42
Juan Andrés García Poza		11:03	11:34	30
Juan Andrés García Poza		10:58	11:03	5
Lola Trespando		10:42	11:34	51
Manuel Samaniego		10:55	11:01	6
Paloma Cariñanos		10:43	11:29	45
RAFAEL FUENTES-GUERRA	leafarfuentes@gmail.com	10:42	11:34	52
Roda Marcos		10:45	11:34	49
eva mª gb		10:42	11:34	52
frderic chassot		10:57	11:03	5
usuario		10:46	10:51	4

Dinamización: 2

Participantes: 11 (6 mujeres; 5 hombres)



4.1.2 PLENARIO

Resumen				
Fecha de la reunión	Duración de la reunión	Número de asistentes	Id. de reunión	
26 de jun de 2020 a las 9:00 BST	187 minutos	59	972-002-261	
Detalles				
Nombre	Dirección de correo electrónico	Hora de inicio	Hora de finalización	Tiempo en sesión (minutos)
ALEJANDRA OLMEDO- Ayuntamiento de Ogíjares		9:22	10:23	60
Adelina	adelinapeinado@gmail.com	9:51	10:30	38
Ana		9:34	10:30	56
Ana		10:31	10:43	11
Andres Perez Roman	iuca.churriana@gmail.com	9:00	9:16	15
Andres Perez Roman	iuca.churriana@gmail.com	10:32	10:32	0
Andres Perez Roman	iuca.churriana@gmail.com	9:17	10:31	74
Andres Perez Roman	iuca.churriana@gmail.com	10:33	10:38	4
Angel Camarero		9:35	12:01	146
Angel Camarero		12:03	12:06	3
Angel Camarero		10:14	10:55	41
Angel Camarero		9:31	9:34	3
Benjamín Jiménez Rodríguez	benjaminjimenez@dipgra.es	9:25	12:08	162
Conso		9:02	10:26	83
David Saura CPS	davidsaura@pruebacfs.onmicrosoft.com	11:23	11:47	24
Enrique Hernandez Salas		9:55	11:03	68
Esteban de Manuel Jerez		9:17	10:25	67
FRANCISCO		9:25	9:31	6
FRANCISCO PUNZANO (AYTO. MARACENA)	fpunzano@ayuntamiento.maracena.org	10:32	10:38	6
FRANCISCO PUNZANO (AYTO. MARACENA)	fpunzano@ayuntamiento.maracena.org	9:59	10:12	12
Fernando Os		9:57	12:06	129
GARCIA HERNANDEZ, PABLO		9:20	10:41	81
Gloria Martí Romero		10:51	10:57	6

Gloria Martí Romero		10:45	10:50	5
Gloria Martí Romero		9:22	9:28	5
Gloria Martí Romero		9:30	10:42	72
Gonzalo Esteban	gestebanlopez@dipgra.es	9:36	10:53	76
Gonzalo Esteban	areatecnica@apegr.org	10:52	11:00	8
Gonzalo Esteban	areatecnica@apegr.org	11:00	12:08	67
Ismael Motos Marín	imotos@granada.org	9:24	12:06	162
JUAN BAUTI RAYA RUIZ		9:29	9:35	5
Javier		10:29	10:42	12
Javier		9:31	10:26	54
Jose Maria Lopez Medina	senda.ecosocial@gmail.com	9:00	12:08	187
Juan Andrés García Poza		10:02	10:28	25
Juan Andrés García Poza		10:47	10:56	8
Juan Casquero - UGR	casquero@ugr.es	9:44	10:21	37
Juan Casquero - UGR	casquero@ugr.es	10:22	12:06	103
Juan Casquero - UGR	casquero@ugr.es	9:31	9:43	12
Juan Raya		9:37	10:27	50
Juan Raya		10:35	10:36	1
Juan Raya		10:32	10:34	2
Juan Raya		10:28	10:32	3
Jörg Fischer	jfischer@ffgeo.com	9:33	12:08	155
Loic Molinete		9:01	12:08	186
Lola Trespando		9:47	10:26	39
Lola Trespando		11:34	12:06	31
Lola Trespando		10:34	10:42	8
Lucas Alados		9:30	10:26	55
Luis Miguel Valenzuela Montes	lvmontes@ugr.es	9:44	12:07	142
Manuel Chía. Ayto de Albolote	asesorjuridico@albolote.com	10:41	12:06	84
Manuel Morante (Granada al Pedal)	granadaalpedal@gmail.com	9:30	12:06	156
Manuel Samaniego		9:34	9:57	22
Manuel Samaniego		9:39	10:27	47
Manuel Samaniego		11:01	11:02	0
Manuel Samaniego		10:39	10:46	7

Mariano Sevilla Flores (Ayuntamiento de Monachil)	msf18193@hotmail.com	9:26	10:26	59
Mariela Fernández-Bermejo		9:43	12:06	143
María Almudena Pereira Zapata	almudena.pereira@dipgra.es	10:29	10:38	8
Office365-2		9:35	10:26	50
Office365-2		10:30	10:34	3
Office365-4		9:36	10:25	49
Palma		9:25	12:07	162
Paloma Cariñanos		9:36	9:43	7
Paloma Cariñanos		9:44	10:28	44
Paloma Cariñanos		10:29	10:42	13
Pani Guzmán	desarrollo@ayuntamiento.peligros.es	10:32	11:58	85
Patricia		9:39	9:57	17
Patricia (Granada En Transición)		9:57	10:40	42
Paula Rodríguez	paularodriguezaznar@gmail.com	9:33	11:42	129
RAFAEL Y DAVID		11:10	11:11	1
RAFAEL Y DAVID		9:59	10:25	25
Rafa		9:48	10:00	11
Rafa Fuentes-Guerra		9:27	10:25	57
Ramón Alcaraz		10:26	10:27	1
Renato Herrera Cabrerizo		9:37	10:59	81
Rocio Cerezuela Requena	rociocerezuela@dipgra.es	10:25	10:32	7
Roda Marcos		10:35	10:45	10
Roda Marcos		10:33	10:34	0
Roda Marcos		9:29	10:29	60
Rubén Rodríguez		9:53	10:27	33
Trinidad Manrique de Lara Vílchez	trinim@dipgra.es	9:26	10:29	62
Usuario		9:00	9:41	40
Usuario		9:44	9:57	12
Usuario		10:01	10:28	26
VILLEGAS JIMENEZ, JOSE MARIA		9:37	10:26	48
cmunoz		9:36	10:27	51
eva mª gb		9:27	10:26	59
frederic chassot		10:44	10:57	12

frederic chassot		10:35	10:40	5
frederic chassot		9:27	10:28	61
juan aponte maestre		9:33	10:27	53
lola aguayo campaña		9:25	10:25	59
particular		9:43	9:45	2
usuario		9:43	10:32	49
usuario		9:20	10:27	67

4.1.3 GRUPO SECTOR NORTE

Detalles				
Nombre	Dirección de correo electrónico	Hora de inicio	Hora de finalización	Tiempo en sesión (minutos)
Angel Camarero		9:35	12:01	146
Benjamín Jiménez Rodríguez	benjaminjimenez@dipgra.es	9:25	12:08	162
David Saura CPS	davidsaura@pruebacfs.onmicrosoft.com	11:23	11:47	24
Enrique Hernandez Salas		9:55	11:03	68
Fernando Os		9:57	12:06	129
Gonzalo Esteban	gestebanlopez@dipgra.es	9:36	10:53	76
Gonzalo Esteban	areatecnica@apegr.org	10:52	11:00	8
Gonzalo Esteban	areatecnica@apegr.org	11:00	12:08	67
Ismael Motos Marín	imotos@granada.org	9:24	12:06	162
Javier		10:29	10:42	12
Javier		9:31	10:26	54
Jose Maria Lopez Medina	senda.ecosocial@gmail.com	9:00	12:08	187
Juan Casquero - UGR	casquero@ugr.es	9:44	10:21	37
Juan Casquero - UGR	casquero@ugr.es	10:22	12:06	103
Jörg Fischer	jfischer@ffgeo.com	9:33	12:08	155
Loic Molinete		9:01	12:08	186
Lola Trespando		9:47	10:26	39
Lola Trespando		11:34	12:06	31
Lola Trespando		10:34	10:42	8
Lucas Alados		9:30	10:26	55
Luis Miguel Valenzuela Montes	lvmontes@ugr.es	9:44	12:07	142

Manuel Chía. Ayto de Albolote	asesorjuridico@albolote.com	10:41	12:06	84
Manuel Morante (Granada al Pedal)	granadaalpedal@gmail.com	9:30	12:06	156
Mariela Fernández-Bermejo		9:43	12:06	143
Palma		9:25	12:07	162
Pani Guzmán	desarrollo@ayuntamientopeligors.es	10:32	11:58	85
Paula Rodríguez	paularodriguezaznar@gmail.com	9:33	11:42	129
frederic chassot		10:44	10:57	12

Dinamización: 2

Participantes: 19 (4 mujeres; 15 hombres)

4.1.4 GRUPO SECTOR SUR

Resumen				
Fecha de la reunión	Duración de la reunión	Número de asistentes	Id. de reunión	
26 de jun de 2020 a las 10:27 BST	110 minutos	19	253-917-661	

Detalles				
Nombre	Dirección de correo electrónico	Hora de inicio	Hora de finalización	Tiempo en sesión (minutos)
ADELINA UGR		10:29	11:12	42
Adelina	adelinapeinado@gmail.com	10:30	11:28	57
Conso		10:27	12:04	96
Esteban De Manuel	estebandemanueljerez@gmail.com	10:27	12:17	109
IMM	imotos@granada.org	10:36	10:36	0
IMM	imotos@granada.org	10:33	10:34	1
José Morales Morales		10:27	11:51	84
Juan Raya		10:37	11:51	74
Lucas Alados		10:27	11:51	83
Manuel Samaniego		10:28	10:36	7
Manuel Samaniego		11:13	11:51	38
Mariano Sevilla Flores (Ayuntamiento de Monachil)	msf18193@hotmail.com	10:27	11:51	83



María Almudena Pereira Zapata	almudena.pereira@dipgra.es	11:12	11:51	38
Paco Álvarez	office365-2@monachil.es	11:06	11:51	45
Patricia (Granada En Transición)		10:40	11:51	70
RAFAEL Y DAVID		10:28	11:08	39
Rocio Cerezuela Requena	rociocerezuela@dipgra.es	10:51	11:59	67
Rocio Cerezuela Requena	rociocerezuela@dipgra.es	10:47	10:51	3
Rubén Rodríguez		10:27	11:03	35
Trinidad Manrique de Lara Vílchez	trinim@dipgra.es	10:29	11:51	82
cmunoz		10:28	11:51	83
juan aponte maestre		10:29	10:30	0

Dinamización: 2

Participantes: 16 (5 mujeres; 11 hombres)

4.2 ANEXO 2: RESPUESTAS AL FORMULARIO

4.2.1 DIAGNÓSTICO: PROBLEMAS Y POTENCIALIDADES

4.2.1.1 OESTE

MOVILIDAD PEATONAL Y PRIVADA EN VEHÍCULOS LIGEROS

Enumerar los principales problemas y oportunidades en el ámbito relativos a la movilidad privada a pie o en vehículos ligeros (bicicletas, monopatines,...), dispongan o no de motor eléctrico

Principales problemas

Itinerarios:

- Falta de homogeneidad en los recorridos interurbanos
- Ausencia de carril específico para vehículos ligeros, con alta densidad de tráfico en determinados horarios; interrupciones frecuentes que fuerzan el uso intermitente de la calzada; interrupciones por obras. (4)
- Falta de conectividad de la red, insuficiente y con cuellos de botella (3)
- Gran distancia respecto a la capital (para la movilidad a pie y relativo a los desplazamientos al trabajo).
- Congestión y tráfico y amenaza de nuevas carreteras, VAU,
- Puntos conflictivos y peligrosos: estrechamiento del Vial (Avda. Cristóbal Colón) a su paso por Armilla, mal estado de la conexión con la 3303 (desde la "Carretera del Dani") y congestión en la rotonda Albán.

Seguridad e infraestructuras:

- Falta de intercambiadores eficaces
- Inseguridad de estacionamiento
- Pérdida de protagonismo del peatón sobre la vía pública.
- Falta de concienciación de la ciudadanía sobre los vehículos ligeros.
- No existe una red suficiente y segura para este tipo de movilidad. (2)

Principales potencialidades

Aceptación y uso alternativo:

- Interés de la población general por la movilidad peatonal y ciclista, no se lanza a ella por no considerarla segura al coincidir en muchos tramos con tráficos de velocidades muy superiores
- Modo saludable, No contaminante, más operativo
- Establecimiento de rutas para vehículos ligeros y peatones diferentes a las del tráfico de coches, aumento de senderos naturales para favorecer la movilidad a pie

Recorridos:

- Cercanía a Granada; No hay excesivo tráfico
- Se trata de una zona sin desniveles importantes.
- Cercanía entre los distintos núcleos de población de la zona. Conurbación
- Recuperación de caminos y senderos para conectar el suroeste con la ciudad, y reordenación del transporte público
- Posibilidad de desdoblamiento del tramo del vial.

- Posibilidad de arreglar la conexión con la 3303 mejorando la calzada y situando una rotonda en la intersección.
- Potenciar y ampliar la red.
- Debe ser una red propia (paralela) y no compartida con vehículos pesados (buses, taxis, emergencias...)

MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO

Enumerar los principales problemas y oportunidades en el ámbito relativos a la movilidad en transporte público (red metropolitana de autobuses; rutas, cobertura, frecuencias, paradas, ...; Metropolitano de Granada;...)

Principales problemas

Gestión y gobernanza:

- Transporte público incapaz de dar satisfacción a usuarios; apuesta por el coche y por las carreteras; destrucción del entorno; creación de dependencia e inducción a la conducción. Contaminación
- Cada municipio vela por sus intereses de manera muy individualizada, no actuando de manera colectiva, de ahí que se establezcan servicios directos, que no conectan con otros municipios para hacer llegar en el menor tiempo posible a los usuarios de esos municipios a la capital. Estos servicios directos encarecen y no hacen eficientes los servicios de transporte público.
- Insostenibilidad financiera del servicio y falta de inversión para mejorar su competitividad. Coordinación administrativa.
- El reparto entre concesionarias distintas con distintos acuerdos también lleva a incoherencias del servicio, como que determinadas líneas no abran puertas en otros municipios por los que pasan.
- Problemas derivados de la antigüedad de los vehículos.

Intermodalidad:

- Deficiente intermodalidad; Falta intercambiadores; Falta recorridos transversales
- No contempla la intermodalidad con otros modos recientes como el metro.

Frecuencias, horarios

- Baja frecuencia de horarios, paradas no convenientes para el destino
- Tardanza en el trayecto: al existir pocas rutas directas a la capital, los municipios más alejados de la capital deben soportar continuas paradas hasta llegar al destino, incrementando el tiempo del desplazamiento.
- Problemas estructurales: transportes insuficientes y Horarios demasiado espaciados.
- El tiempo empleado en sus recorridos es desproporcionadamente alto, por lo que no son atractivos, lo que se resolvería disponiendo de carriles prioritarios o exclusivos para el transporte Público

Itinerarios:

- Rutas e itinerarios muy antiguos, no adaptados al momento actual. Las concesiones se realizaron hace más de 30 años.
- Escasas conexiones con la capital (no metro y poca frecuencia de autobuses)
- Rutas radiales

Principales potencialidades

Gestión y gobernanza:



- Más igualitario y eficiente; menos contaminante; menor ocupación espacio público"
- Estudiar ampliar el Metropolitano al menos hasta los núcleos de mayor población, fomento de la movilidad compartida
- Futuro trazado del metro desde Armilla al resto de municipios de la zona.
- Oportunidad de la zona: desde la parada del metro de la zona, establecer un servicio de lanzaderas (microbus ecológico) directas a los distintos núcleos de población de la zona, a un precio económico/transbordo. (2)
- Que las actuales concesionarias de los pueblos del suroeste (en prorroga, creo) se ordenen en con la filosofía de la actual línea 33 urbana (Pinos Genil - Estación de Bus) de manera que los autobuses entren en los pueblos y no tengan que usar el coche o la moto para acercarse a la ciudad: alargar las líneas. Ordenar frecuencias, Modelo Curitiba, Brasil: plataformas reservadas.
- La cercanía de los municipios posibilitaría compartir servicios de transporte público para hacer más eficiente y sostenible dicho servicio
- Renovación del parque de vehículos de transporte público
- Accesible a gran parte de la población. Reducción de costes externos.
- La conciencia social ambiental general, en el momento actual, orienta las preferencias hacia el transporte público, si éste fuera realmente operativo atraería a muchos usuarios
- La tecnología actual permite medidas que lo harían altamente aceptado por los posibles usuarios si se pusiesen en práctica, información en tiempo real de frecuencias y retrasos, conexiones..."

MOVILIDAD PRIVADA EN VEHÍCULOS PESADOS

Enumerar los principales problemas y oportunidades en el ámbito relativos a la movilidad privada en vehículos motorizados pesados (tales como turismos, motocicletas, ciclomotores, furgonetas...)

Principales problemas

- Dificultad de acceso hora punta y congestión; Dificultad de aparcamiento en el centro; mayor coste
- Muchos de los turismos van muy por debajo de su capacidad, el coche privado es el principal medio de desplazamiento entre Granada y el área metropolitana
- Atascos y congestión en horas punta; Aparcamiento en destino (capital) (2)
- Modelo urbanístico y de movilidad basado en el coche. Congestión y ocupación de espacio. Contaminación.
- Protagonismo excesivo en la vía pública del vehículo motorizado privado.
- Uso intenso del vehículo motorizado privado, lo que conlleva otros problemas (contaminación).
- Antigüedad del parque móvil
- No existe formación de los conductores para realizar una conducción más eficiente y ecológica
- Excesivo uso en proporción a otros modos y compatible con un modelo sostenible
- Hay explotaciones agrarias en la zona que emplean tractores, el tránsito de los mismos por las carreteras de la zona, sin apenas arcenes ni posibilidades de superarlos, así como los accesos a las mismas, dificultan mucho la circulación por ellas.

Principales potencialidades

- Disponibilidad inmediata; capacidad carga
- Limitación número de turismos que acceden a la ciudad

- Organización de rutas/días de reparto de mercancías para disminuir el tráfico constante de furgonetas
- Transporte público competitivo en tiempo, regularidad y coste.
- Recuperación de la red de caminos y senderos de la Vega, y en su caso arcenes en las carreteras, para dar alternativas reales a los medios de locomoción activos.
- Hay concienciación de paliar los problemas de contaminación, lo que ayudaría a que la ciudadanía pudiera entender restar protagonismo al vehículo motorizado privado.
- Formación, formación y formación.
- Red de cargadores para vehículos eléctricos
- Gestión de la demanda
- Zona de vega, lo que permite desdoblarse las vías y vías paralelas en los puntos negros que deriven vehículos antes de entrar en las rotondas con carriles de incorporación directos a la GR de destino.
- Posibilidad espacial para desdoblarse carriles de las carreteras principales que articulan la zona, lo que permitiría separar tráficos (tráfico general+CarrilBus+carrilbici+acerado o carril peatonal) y ampliar arcenes
- Posibilidad de desarrollo de conexión transversal entre los municipios de la zona, aprovechando viales existentes, trazado alternativo a VAU sin desarrollar

INTERMODALIDAD Y ASPECTOS TRANSVERSALES

Enumerar los principales problemas y oportunidades en el ámbito relativos a la intermodalidad (intercambiadores, aparcamientos, posibilidad de bici en transporte público, etc.) y a aspectos transversales a todos los modos de desplazamiento: adecuación a distintas formas de moverse por la ciudad según género, generación, etc.; acceso a la información mediante paneles o app, ...

Problemas

Infraestructuras:

- Inexistencia infraestructuras; inseguridad; incompatibilidad
- No es posible llevar bicicletas en el transporte público
- No existen suficientes aparcamientos de vehículos de motor cerca de las principales paradas de transporte público. (2)
- No existen zonas de intercambiadores de transporte público
- No existen aparcamientos seguros de bicicletas, cerca de principales paradas de transporte público (2).
- Por la proximidad de los pueblos de la corona sur no vemos operativos los aparcamientos disuasorios, sino que el transporte público tenga recorridos tipo línea 33.
- Accesos a Granada poco cuidados

Uso:

- La ciudadanía quiere, a toda costa, llegar cuanto antes. No entiende el concepto de intermodalidad.
- No todos los medios de transporte son seguros para las mujeres en todos los horarios de día y de noche

Gestión y gobernanza

- No se ha realizado desde las administraciones pedagogía de los beneficios de la intermodalidad.
- Posibilidad de incorporar la bici en autobuses públicos
- Necesidad de dar alternativas a las bicis y patinetes por caminos o por arcenes en las actuales carreteras

- No a los carriles bici.
- Necesaria una fuerte coordinación administrativa para su implantación.
- Integración rutas transporte público y de la bicicleta en el transporte público
- Inexistente, no hay puntos intermodales, ni servicios públicos adaptados
- Su creación no debería suponer un sobrecosto al usuario que en ese caso los evitaría

Potencialidades

Uso:

- Mayor autonomía; menor coste
- Acceso rápido a Granada
- Paisaje agradable y buenas vistas para disfrutar del camino
- Alto interés de la población por la misma

Gestión y gobernanza

- Permitir el transporte de bicicletas, reforzar las medidas de seguridad para las mujeres en trayectos diurnos y nocturnos
- Las soluciones a los problemas mencionados son económicas y subvencionables con fondos europeos.
- Que hay una red de carreteras en las que se pueden asignar horarios para que el transporte público disponga de plataforma reservada, y existen caminos y senderos por donde conectar los pueblos con la ciudad para bicis y patinetes
- Posibilidad de habilitar zonas de intercambiadores modales con transporte público (3)
- Exigencia de etiquetas de la DGT para acceder a ciertas partes.
- Estudio de eliminación de parkings de coches (en el centro, tal como ha hecho Oslo)
- Uso del sistema como una red. Mejora de la eficiencia.

4.2.1.2 NORTE

MOVILIDAD PEATONAL Y PRIVADA EN VEHÍCULOS LIGEROS

Enumarar los principales problemas y oportunidades en el ámbito relativos a la movilidad privada a pie o en vehículos ligeros (bicicletas, monopatines,...), dispongan o no de motor eléctrico

Principales problemas

- Pérdida de protagonismo del peatón sobre la vía pública.
- Falta de concienciación de la ciudadanía sobre los vehículos ligeros.
- Falta de continuidad carriles bici
- Peligros para el ciclista al no garantizar su itinerario completo segregado

Principales potencialidades

- Los municipios están muy unidos (conurbados) entre sí.
- Pueblos llanos que permitirían la utilización de vehículos ligeros.
- Interés de la población general por la movilidad peatonal y ciclista, no se lanza a ella por no considerarla segura al coincidir en muchos tramos con tráficos de velocidades muy superiores

- *El metro*

MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO

Enumerar los principales problemas y oportunidades en el ámbito relativos a la movilidad en transporte público (red metropolitana de autobuses; rutas, cobertura, frecuencias, paradas, ...; Metropolitano de Granada; ...)

Principales problemas

- *Rutas e itinerarios muy antiguos, no adaptados al momento actual. Las concesiones se realizaron hace más de 30 años.*
- *Cada municipio vela por sus intereses de manera muy individualizada, no actuando de manera colectiva, de ahí que se establezcan servicios directos, que no conectan con otros municipios para hacer llegar en el menor tiempo posible a los usuarios de esos municipios a la capital. Estos servicios directos encarecen y no hacen eficientes los servicios de transporte público.*
- *Faltan conexiones entre núcleos de la zona*
- *Bajo desarrollo TIC, poco atractivos*

Principales potencialidades

- *La cercanía de los municipios posibilitaría compartir servicios de transporte público para hacer más eficiente y sostenible dicho servicio.*
- *El metro ha sido vital para el transporte público, lamentable que no llegue a la zona SUR*

MOVILIDAD PRIVADA EN VEHÍCULOS PESADOS

Enumerar los principales problemas y oportunidades en el ámbito relativos a la movilidad privada en vehículos motorizados pesados (tales como turismos, motocicletas, ciclomotores, furgonetas...)

Principales problemas

- *Protagonismo excesivo en la vía pública del vehículo motorizado privado.*
- *Uso intenso del vehículo motorizado privado, lo que conlleva otros problemas (contaminación)."*

Principales potencialidades

- *Hay concienciación de paliar los problemas de contaminación, lo que ayudaría a que la ciudadanía pudiera entender restar protagonismo al vehículo motorizado privado.*

INTERMODALIDAD Y ASPECTOS TRANSVERSALES

Enumerar los principales problemas y oportunidades en el ámbito relativos a la intermodalidad (intercambiadores, aparcamientos, posibilidad de bici en transporte público, etc.) y a aspectos transversales a todos los modos de desplazamiento: adecuación a distintas formas de moverse por la ciudad según género, generación, etc.; acceso a la información mediante paneles o app, ...

Problemas

- *La ciudadanía quiere, a toda costa, llegar cuanto antes. No entiende el concepto de intermodalidad.*
- *No se ha realizado desde las administraciones pedagogía de los beneficios de la intermodalidad.*
- *Inexistente, no hay puntos intermodales, ni servicios públicos adaptados*
- *Su creación no debería suponer un sobrecosto al usuario que en ese caso los evitaría*

Potencialidades

- Alto interés de la población por la misma
- Fácil ubicación de superficies de intercambio multimodal, falta sólo la financiación y el interés de llevarlas a cabo

4.2.1.3 SUR

MOVILIDAD PEATONAL Y PRIVADA EN VEHÍCULOS LIGEROS

Enumerar los principales problemas y oportunidades en el ámbito relativos a la movilidad privada a pie o en vehículos ligeros (bicicletas, monopatines,...), dispongan o no de motor eléctrico

Principales problemas

- Pérdida de protagonismo del peatón sobre la vía pública.
- Falta de concienciación de la ciudadanía sobre los vehículos ligeros.
- Inexistencia de una red de movilidad peatonal como tal
- En algunos municipios, las pendientes son bastante considerables
- Sin resolver la continuidad de la movilidad peatonal y ciclista
- Extremadamente peligrosas sus conexiones con Granada, en las rotundas de paso bajo A-44, necesario resolverlo, preferiblemente con pasos a distinto nivel"

Principales potencialidades

- Los municipios están muy unidos (conurbados) entre sí.
- Pueblos llanos que permitirían la utilización de vehículos ligeros.
- Cercanía con Granada capital y el resto de municipios; Poder utilizar cursos de ríos, acequias, barrancos...
- Interés de la población general por la movilidad peatonal y ciclista, no se lanza a ella por no considerarla segura al coincidir en muchos tramos con tráficos de velocidades muy superiores
- Orografía aceptable para esta movilidad en buena parte de los núcleos, lo que facilita la implantación y aceptación de movilidad no motorizada

MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO

Enumerar los principales problemas y oportunidades en el ámbito relativos a la movilidad en transporte público (red metropolitana de autobuses; rutas, cobertura, frecuencias, paradas, ...; Metropolitano de Granada; ...)

Principales problemas

- Rutas e itinerarios muy antiguos, no adaptados al momento actual. Las concesiones se realizaron hace más de 30 años.
- Cada municipio vela por sus intereses de manera muy individualizada, no actuando de manera colectiva, de ahí que se establezcan servicios directos, que no conectan con otros municipios para hacer llegar en el menor tiempo posible a los usuarios de esos municipios a la capital. Estos servicios directos encarecen y no hacen eficientes los servicios de transporte público.
- Ahora mismo las frecuencias de las líneas de autobús son insuficientes
- No existe conexión rápida entre municipios mediante autobús

- Rutas muy enrevesadas, frecuencias muy bajas, permanecen igual que hace 40 años
- Péssima conexión con metro, al menos deberían aumentarse las rutas para tener conexión con el metro en camino de Ronda.

Principales potencialidades

- La cercanía de los municipios posibilitaría compartir servicios de transporte público para hacer más eficiente y sostenible dicho servicio.
- Se podrían poner en marcha una futura conexión con el Metro de Granada
- El área metropolitana seguro que puede conseguir unas mejores conexiones de transporte público, siguiendo el modelo de movilidad de otras áreas metropolitanas de España
- La conciencia social-ambiental general, en el momento actual, orienta las preferencias hacia el transporte público, si éste fuera realmente operativo atraería a muchos usuarios
- La tecnología actual permite medidas que lo harían altamente aceptado por los posibles usuarios si se pusiesen en práctica, información en tiempo real de frecuencias y retrasos, conexiones...

MOVILIDAD PRIVADA EN VEHÍCULOS PESADOS

Enumerar los principales problemas y oportunidades en el ámbito relativos a la movilidad privada en vehículos motorizados pesados (tales como turismos, motocicletas, ciclomotores, furgonetas...)

Principales problemas

- Protagonismo excesivo en la vía pública del vehículo motorizado privado.
- Uso intenso del vehículo motorizado privado, lo que conlleva otros problemas (contaminación).
- Retenciones en horas punta en la Circunvalación
- Falta de aparcamientos

Principales potencialidades

- Hay concienciación de paliar los problemas de contaminación, lo que ayudaría a que la ciudadanía pudiera entender restar protagonismo al vehículo motorizado privado.
- Hay espacio para más aparcamientos disuasorios

INTERMODALIDAD Y ASPECTOS TRANSVERSALES

Enumerar los principales problemas y oportunidades en el ámbito relativos a la intermodalidad (intercambiadores, aparcamientos, posibilidad de bici en transporte público, etc.) y a aspectos transversales a todos los modos de desplazamiento: adecuación a distintas formas de moverse por la ciudad según género, generación, etc.; acceso a la información mediante paneles o app, ...

Problemas

- Hay concienciación de paliar los problemas de contaminación, lo que ayudaría a que la ciudadanía pudiera entender restar protagonismo al vehículo motorizado privado.
- La ciudadanía quiere, a toda costa, llegar cuanto antes. No entiende el concepto de intermodalidad.
- No se ha realizado desde las administraciones pedagogía de los beneficios de la intermodalidad.
- Hay espacio para más aparcamientos disuasorios
- Nunca se ha estudiado la intermodalidad como tal
- Inexistente, no hay puntos intermodales, salvo La Zubia sin terminar, ni servicios públicos adaptados

- *Su creación no debería suponer un sobrecosto al usuario que en ese caso los evitaría*

Potencialidades

- *No existen grandes distancias. Por tanto, la intermodalidad es posible (vehículo privado, autobús, a pie)*
- *Alto interés de la población por la misma*
- *Fácil ubicación de superficies de intercambio multimodal, falta sólo la financiación y el interés de llevarlas a cabo*

4.2.2 PROYECTOS

4.2.2.1 PROYECTOS RECIBIDOS (SISTEMATIZACIÓN PASO 1)

SECTOR OESTE (EDUSI MSO)

1) APARCAMIENTOS DISUASORIOS

Junto al aeródromo de Armilla	en la parada del metro de Armilla	Estudio de parking disuasorio en Santa Fe	GR-3303 Proximo a intersección La Gloria	GR-3304 proximidad final travesía Cullar Vega
Parque Tecnológico de la Salud (2)	CHURRANA DE LA VEGA: espacio que hay entre las calles de la Vega y ctra. Alhama	parque comercial Toiros	LAS GABIAS: entre las carreteras provinciales GR-3303 y GR-3304.	Zona de Bobadilla

2) INTERCAMBIADORES MODALES

Junto a los aparcamientos disuasorios	En la parada del metro de Armilla. Proximo a cabecera (2)	CHURRANA DE LA VEGA: espacio que hay entre las calles de la Vega y ctra. Alhama	Zona de Bobadilla
En cada uno de los nódulos urbanos + aparcamiento seguro en cada parada (2)	Intercambiador junto a Estación AVE	GR-3303 Proximo a intersección La Gloria	Entorno Villarejo-Cruz del Sur

3) INTERVENCIONES PUNTUALES SOBRE LOS PRINCIPALES NUDOS CONGESTIONADOS

Plataforma reservada transporte público	La rotonda de la depuradora	medidas disuasorios para disminuir el uso del coche	Carretera provincial GR-3304 proximidad final en el municipio de Churriana de la Vega	más que nudos, es de ejes, desdoblador carreteras en vías existentes	Nudos autovía
Desdoblamiento del eje de la Cristóbal Colón a su paso por Armilla	La rotonda de la gloria	Mejorar la conexión de la 3303 con una rotonda en la intersección de ctra. del Dato (GR-3303)	Segregar tráfico ciclista en glorieta bajo A-44	Entrada por Ctra Purchil	

4) SUPRIMIR LOS PUNTOS CONFLICTIVOS PARA PEATONES Y VEHÍCULOS NO MOTORIZADOS

En los trazados de carriles bici, separar zona de bici y zona peatonal	Los puntos conflictivos los genera la separación de la zona de bici y la zona peatonal.	El desdoblamiento en el eje de la Vega. Red de aceras. Ctra. Cullar Vega	Estudio de rutas alternativas (pasarelas, puentes o túneles)	continuidad en los trazados
urbanización homogénea recorridos	Conexión PTS - C.C.Nevada	Mejorar la conexión de los distintos tramos en las grandes glorieta	Mejorar accesos con pasos bajo autovía	

5) CORREDORES PARA DESPLAZAMIENTOS NO MOTORIZADOS

Caminos patrimoniales	Esos caminos se pueden hacer en bici y andando y VMP	Lo desconocido pero deben ser rutas seguras	CORREDOR: Via Pecuaria-Cerro del Palo de Churriana de la Vega	Red de caminos y senderos de la Vega. Red de aceras. No al carril bici
Mejorar la conexión de los distintos tramos de carril bici de la Vega.	bancos con sombra, para las personas mayores cada 200 m	CORREDOR: Camino viejo de Cullar en Churriana de la Vega	Mantenimiento de los caminos de la Vega, con GR-3304 (Ctra. Vega)	Corredor río Bero

6) CONEXIÓN DE LA RED ACTUAL DE CARRILES BICI

Conexión integral entre los carriles bici existentes (3)	Eliminar los desvios en la A-44, para que sea más rápida	Conexión del actual carril bici en la GR-3304 con la Vega, con el carril bici en GR-3304 (Ctra. Vega)	Conectar el máximo de carriles bici con Churriana	dotar de carril bici la GR-3304
Atención a los carriles bici interrumpidos por las obras.	Independientes de la calidad y no de uso compartido para todos los niveles de seguridad vial	Comunicar el GR-3303 en todo el tramo de esa carretera provincial	terminar carril bici GR-3303	Gabias-Granada por corredor río Dilar

7) ESTABLECER UN SISTEMA DE GOBERNANZA

Asociados sólidos interdisciplinarios de consenso	Creación de un grupo permanente para la gobernanza en las distancias implicadas	creación del Observatorio de la movilidad y calidad del aire (2)	MESA DE TRABAJO CONJUNTA DE TODAS LAS ADMINISTRACIONES Y VENTILADORES IMPULSADORES	Concurso de transportes, vías más coherentes con las necesidades
Indispensable. Pero no puede integrarse en una red de "múltiples" sin poder decidir	Autoridad o coordinación interdisciplinaria en el eje de la Vega y movilidad en el Área	Tarjeta de Transporte	imprevisible: gestión integral de la movilidad metropolitana (2)	Diputación podría ser el nexo articulador

8) OTRAS

Desplazamientos peatonales accesibles y seguros: 3 m de ancho mínimo y medidas sencillas y rápidas	Reducir siniestralidad: velocidad máxima en ciudad 30km/h y medidas de calmo	Incentivos fiscales a particulares y empresas para la movilidad sostenible	Entornos y caminos escolares seguros	Acciones de concienciación
Aumentar y mejorar oferta transporte público colectivo	Incentivar uso bici y VMP	Mejorar atracción y eficacia transporte público inter urbano	Desincentivar uso de coche y moto	Crear consenso: gobernanza y observatorio

SECTOR NORTE (EDUSI AUG)

1) APARCAMIENTOS DISUASORIOS

punto común para Alfacar, Viznar y Jun	Entorno de Diputación Provincial de Granada	Zona del Parque Granaita
Plaza de Europa	Junto a la cabecera del metro en Maracena	Proximidades cruce entre A-44 y A-92

2) INTERCAMBIADORES MODALES

junto a los aparcamientos disuasorios	En cada uno de los nódulos urbanos + aparcamiento seguro en cada parada (2)	Cabecera del metro ligero
Plaza de Europa	Junto a la cabecera del metro en Maracena	Entrada Ctra de Jaén-Avda Juan Pablo

3) INTERVENCIONES PUNTUALES SOBRE LOS PRINCIPALES NUDOS CONGESTIONADOS

Plataforma reservada transporte público	medidas disuasorios para disminuir el uso del coche	Nudos autovía
Enlace Ronda Sur con Ctra de La Zubia/Cájar	Los puntos conflictivos los genera la separación de la zona de bici y la zona peatonal	más que nudos con problemas, es de ejes, desdoblador carreteras en vías existentes

4) SUPRIMIR LOS PUNTOS CONFLICTIVOS PARA PEATONES Y VEHÍCULOS NO MOTORIZADOS

En los trazados de carriles bici, separar zona de bici y zona peatonal	Los puntos conflictivos los genera la separación de la zona de bici y la zona peatonal	continuidad en los trazados
urbanización homogénea recorridos	urbanización homogénea recorridos	Mejorar conexiones pasos nudos autovía

5) CORREDORES PARA DESPLAZAMIENTOS NO MOTORIZADOS

Caminos patrimoniales	Esos caminos se pueden hacer en bici y andando y VMP	Lo desconocido pero deben ser rutas seguras
Márgenes de los Ríos Genil, Beiro y Monachil	Márgenes de los Ríos Genil, Beiro y Monachil	Carrereta de Maracena

6) CONEXIÓN DE LA RED ACTUAL DE CARRILES BICI

Conexión integral entre los carriles bici existentes (3)	Eliminar los desvios en la A-44, para que sea más rápida	terminar carril bici GR-3417
Atención a los carriles bici interrumpidos por las obras.	Independientes de la calidad y no de uso compartido para todos los niveles de seguridad vial	Corredor Atarfe-Albolote-Peligros-Pullana

7) ESTABLECER UN SISTEMA DE GOBERNANZA

Asociados sólidos interdisciplinarios de consenso	Creación de un grupo permanente para la gobernanza en las distancias implicadas	creación del Observatorio de la movilidad y calidad del aire (2)
Indispensable. Pero no puede integrarse en una red de "múltiples" sin poder decidir	Autoridad o coordinación interdisciplinaria en el eje de la Vega y movilidad en el Área	Tarjeta de Transporte

8) OTRAS

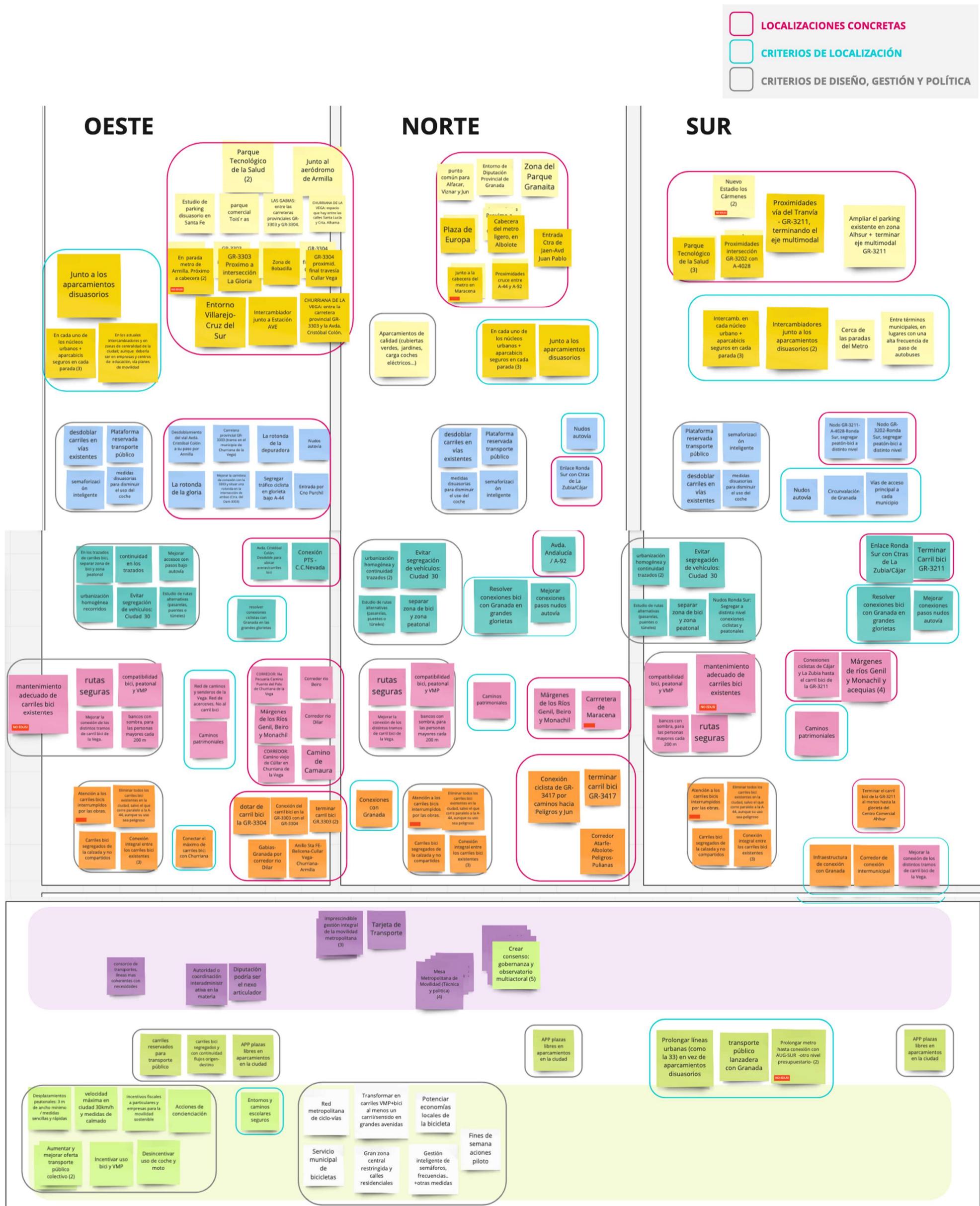
Los trazados de los carriles bici existentes se han adaptado a la red de VMP existente. Por tanto, no se ha hecho nada	En todos los municipios de la zona, junto a la parada más cercana al eje de la Vega, se ha hecho una zona segura de bicicletas	Resaltar glorietas A-44 para el tráfico peatonal y ciclista, fundamentalmente en la zona más cercana a la parada más cercana a la Vega
Desplazamientos peatonales accesibles y seguros: 3 m de ancho mínimo y medidas sencillas y rápidas	Redmetropolitana de ciclovías	realizar las plazas de aparcamiento para bicicletas con el mismo tipo de dispositivo tipo aparcamiento directo y con plazas para aparcamiento de bicicletas

SECTOR SUR (EDUSI AUG)

1) APARCAMIENTOS DISUASORIOS

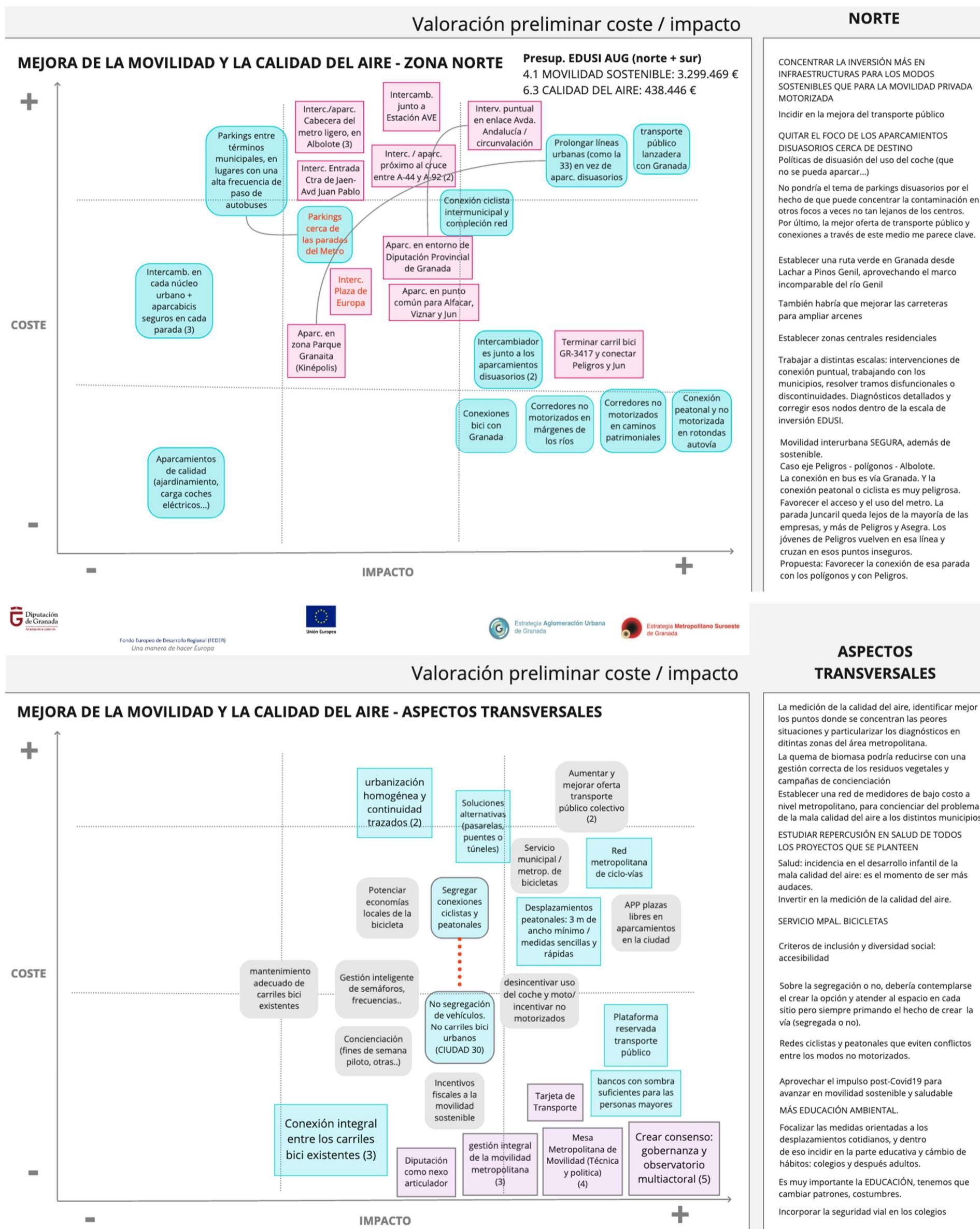
Parque Tecnológico de la Salud (2)	Nuevo Estadios los Carmenes (2)	Cerca de las paradas del Metro
Entre términos municipales, en lugares con una alta demanda de paso de autobuses	1. Proximidades intersección GR-3202 con A-4028	2. Ampliar el eje en zona alta, para que sea eficaz es necesario terminar el eje multivial de la GR-3211

4.2.2.2 PROPUESTAS REFUNDIDAS Y CATEGORIZADAS (SISTEMATIZACIÓN PASO 2)



4.2.2.3 PROPUESTAS ORGANIZADAS POR IMPACTO Y VIABILIDAD (SISTEMATIZACIÓN PASO 3)

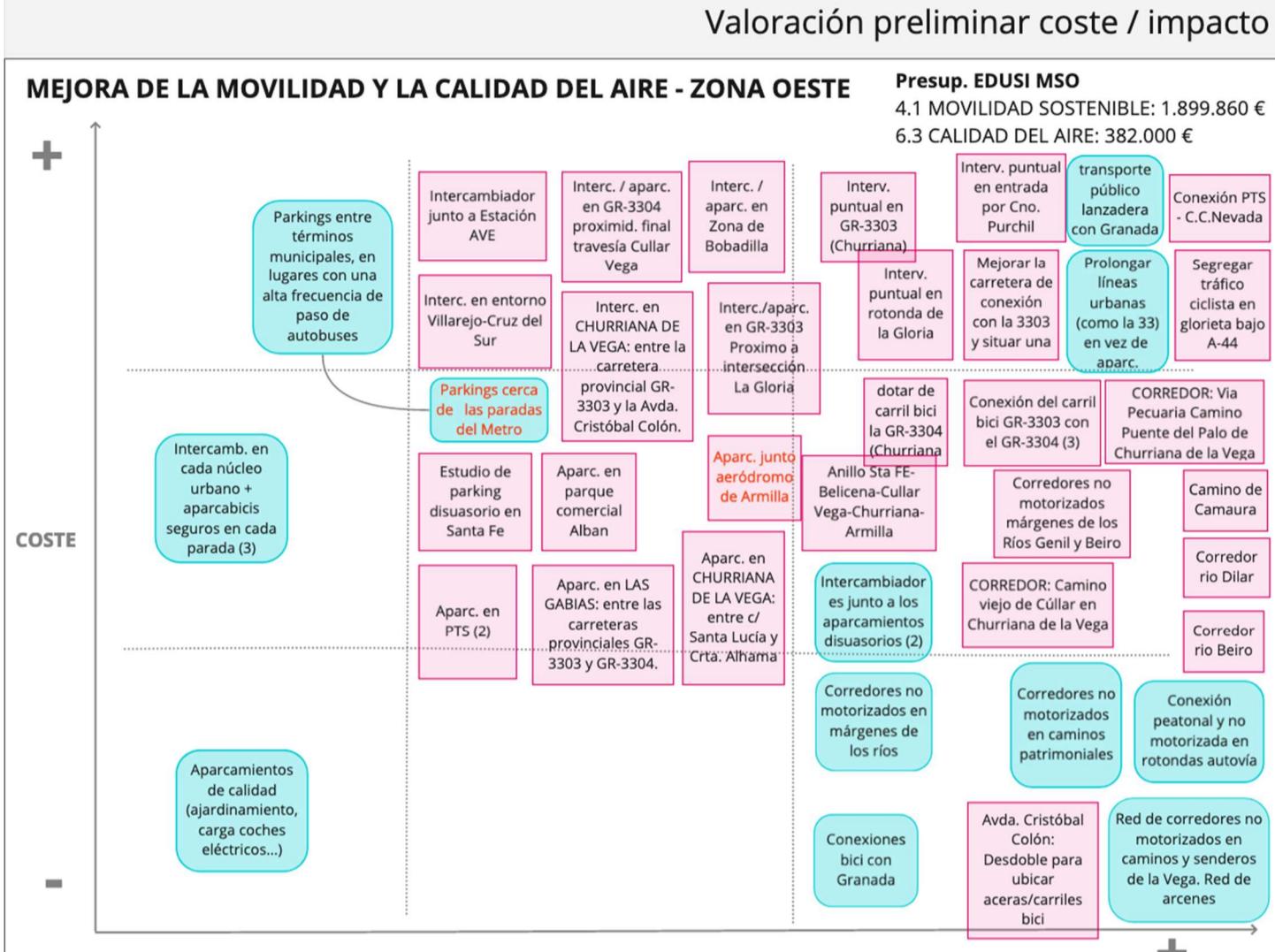
En las columnas a la derecha de cada panel figuran las aportaciones que se hicieron en los talleres.





ASPECTOS TRANSVERSALES

- Perspectiva inclusiva (diversidad funcional, de género, paradas accesibles a nivel...)
- Precios baratos y/o gratuitos para TP y aparcamientos disusorios. Tarjeta metropolitana bonificada
- Criterios de reforestación para compensar las emisiones en corredores para el transporte
- Criterios de naturalización con plantaciones de árboles en zonas verdes que favorezcan la movilidad activa pero que NO impacten en alergias
- Criterios de diseño para evitar la contaminación lumínica y sistemas de iluminación sostenibles
- Observatorio interactivo para la movilidad
- Alianza bici - transporte público (mediante park & ride para bicicletas; pueden ser además alimentadores de usuarios del TP)
- Criterios para que e VMP y bici no cohabiten con vehículos contaminantes que puedan dañar la salud de los usuarios (respirar el humo de los VMotorizados)
- Segregar en ámbito interurbano y no segregar en el urbano (aplicación de ordenanza ciudades 30, apoyada por campañas de información, concienciación y control de velocidad)
- Mejorar/ampliar los puntos representativos de la calidad del aire. Sistema móvil que se pueda desplazar y equipos de nivel intermedio que permitan crear un mapa de la calidad del aire
- Como medida de bajo coste a corto plazo: reestructuración de la flota concentrando el esfuerzo en la alta frecuencia de las líneas más estructurales para los desplazamientos cotidianos.



Transcripción del cuadro de valoración preliminar coste / impacto

En las siguientes tablas se muestran todas las propuestas que se llevaron al cuadro para el panel. De ellas se ha extractado como propuestas estratégicas las que se estima puedan tener mayor impacto a menor coste, marcadas sobre fondo de color.

NORTE

IMPACTO MAYOR	Propuesta de criterios de localización	Propuestas localizadas
Menor coste	Conexiones ciclistas de los municipios con Granada Corredores no motorizados en los márgenes de los ríos Corredores no motorizados en caminos patrimoniales Resolver la conexión peatonal y vehicular no motorizada en las rotundas de la autovía	
Coste medio	Situar los intercambiadores con los aparcamientos disuasorios Conexión ciclista intermunicipal y compleción de la red	Terminar el carril bici de la GR-3417 y conectarlo con Peligros y Jun
Mayor coste	Priorizar el criterio de prolongar líneas urbanas de Granada (como la línea 33) en vez de aparcamientos disuasorios Transporte público lanzadera con Granada	Intervención puntual en el enlace de Avda. Andalucía con la circunvalación
IMPACTO MEDIO	Propuesta de criterios de localización	Propuestas localizadas
Menor coste		
Coste medio		Aparcamiento disuasorio en zona Parque Granaita (Kinépolis) Aparcamiento en un punto común para Alfacar, Víznar y jun Aparcamiento en el entorno de la Diputación de Granada
Mayor coste		Intercambiador y aparcamiento disuasorio en la cabecera del metro en Albolote Intercambiador y aparcamiento disuasorio próximo al cruce A-44 y A-92 Intercambiador en la entrada de la Ctra. De Jaén – Avda. Juan Pablo Intercambiador junto a Estación del AVE
IMPACTO MENOR	Propuesta de criterios de localización	Propuestas localizadas
Menor coste	Cuidar la calidad y confortabilidad de los aparcamientos (ajardinamiento, carga de coches eléctricos, ...)	
Coste medio	Situar intercambiadores en cada núcleo urbano, con aparcabicis seguros en cada parada.	
Mayor coste	Parkings entre términos municipales, en lugares con una alta frecuencia de paso de autobuses	

SUR

IMPACTO MAYOR	Propuesta de criterios de localización	Propuestas localizadas
Menor coste	Corredores no motorizados en caminos patrimoniales. Resolver la conexión peatonal y vehicular no motorizada en las rotondas de la autovía.	
Coste medio	Situar los intercambiadores con los aparcamientos disuasorios. Conexión ciclista intermunicipal y compleción de la red.	Corredores no motorizados en márgenes de ríos Genil y Monachil y acequias. Conexiones ciclistas de Cájar y La Zubia hasta el carril bici de la GR-3211
Mayor coste	Priorizar el criterio de prolongar líneas urbanas de Granada (como la línea 33) en vez de aparcamientos disuasorios Transporte público lanzadera con Granada	Intervención puntual en el enlace Ronda Sur con carreteras de La Zubia y Cájar. Intercambiador en proximidades vía del tranvía - GR-3211, terminando el eje multimodal.
IMPACTO MEDIO	Propuesta de criterios de localización	Propuestas localizadas
Menor coste	Soluciones alternativas (pasarelas, puentes o túneles)	
Coste medio		Segregar peatón-bici a distinto nivel en nodo GR-3211 – A-4028-Ronda Sur (estadio) (*ya existe proyecto). Intercambiador y aparcamiento próximo a intersección GR-3202 con A-4028. Segregar peatón-bici a distinto nivel en nodo GR3202 – Ronda Sur (CC Serrallo)
Mayor coste		Intercambiador/ aparcamiento disuasorio en el PTS Ampliar el parking existente en zona Ahlsur y terminar el eje multimodal GR-3211.
IMPACTO MENOR	Propuesta de criterios de localización	Propuestas localizadas
Menor coste	Cuidar la calidad y confortabilidad de los aparcamientos (ajardinamiento, carga de coches eléctricos, ...)	
Coste medio	Situar intercambiadores en cada núcleo urbano, con aparcabicis seguros en cada parada.	
Mayor coste	Parkings entre términos municipales, en lugares con una alta frecuencia de paso de autobuses	

OESTE

IMPACTO MAYOR	Propuesta de criterios de localización	Propuestas localizadas
Menor coste	Conexiones bici con Granada Corredores no motorizados en márgenes de los ríos Red de corredores no motorizados en caminos y senderos de la Vega; red de arcenes Corredores no motorizados en caminos patrimoniales. Resolver la conexión peatonal y vehicular no motorizada en las rotondas de la autovía.	Avda. Cristóbal Colón: desdoble para ubicar aceras/ carriles bici
Coste medio	Situar los intercambiadores con los aparcamientos disuasorios.	Corredor en Camino viejo de Cúllar en Churriana de la Vega. Corredor en río Beiro. Corredor en río Dílar. Corredor en camino de Camaura. Corredores no motorizados en márgenes de ríos Genil y Beiro. Anillo Santa Fe- Belicena- Cúllar Vega- Churriana- Armilla. Dotar de carril bici la GR-3304. Conexión del carril bici GR-3303 con GR-3304 Corredor en vía pecuaria Camino Puente del palo en Churriana de la Vega.
Mayor coste	Priorizar el criterio de prolongar líneas urbanas de Granada (como la línea 33) en vez de aparcamientos disuasorios Transporte público lanzadera con Granada	Intervención puntual en rotonda de La Gloria Mejorar la carretera de conexión con la 3303 Mejorar la carretera de conexión con la 3303 y situar una rotonda en la intersección de ambas (Ctra. del Dani-3303) Segregar tráfico ciclista en glorieta bajo A-44 Conexión PTS - C.C.Nevada Interv. puntual en entrada por Cno. Purchil Interv. puntual en GR-3303 (Churriana)
IMPACTO MEDIO	Propuesta de criterios de localización	Propuestas localizadas
Menor coste		
Coste medio		Aparcamiento disuasorio en Las gavias: entre las carreteras provinciales GR-3303 y GR-3304. Aparcamiento en Churriana de la Vega entre C/ Santa Lucía y C/ Alhama. Aparcamiento disuasorio en PTS. Aparcamiento en parque comercial Alban. Estudio de parking disuasorio en Santa Fe.

Mayor coste		Intercambiador en Churriana, entre carretera prov. GR-3303 y Avda. Cristóbal Colón. Interc. en entorno Villarejo-Cruz del Sur Interc./aparc. en GR-3303 Proximo a intersección La Gloria Intercambiador junto a Estación AVE Interc. / aparc. en GR-3304 proximid. final travesía Cullar Vega Interc. / aparc. en Zona de Bobadilla
IMPACTO MENOR	Propuesta de criterios de localización	Propuestas localizadas
Menor coste	Cuidar la calidad y confortabilidad de los aparcamientos (ajardinamiento, carga de coches eléctricos, ...)	
Coste medio	Situar intercambiadores en cada núcleo urbano, con aparcabicis seguros en cada parada.	
Mayor coste	Parkings entre términos municipales, en lugares con una alta frecuencia de paso de autobuses	

4.3 ANEXO 3: APORTACIONES RECIBIDAS POR CORREO ELECTRÓNICO

4.3.1 APORTACIÓN 1

A LOS EXCMOS. AYUNTAMIENTOS DE ALBOLOTE, ALFACAR, ALHENDÍN, ARMILLA, ATARFE, CÁJAR, CENES DE LA VEGA, CIJUELA, CÚLLAR-VEGA, CHAUCHINA, CHURRIANA DE LA VEGA, DÍLAR, FUENTE VAQUEROS, GÓJAR, GÜEVÉJAR, HUÉRTOR-VEGA, JUN, LÁCHAR, MARACENA, MONACHIL, OGÍJARES, OTURA, PELIGROS, PINOS-GENIL, PINOS-PUENTE, PULIANAS, SANTA FE, VIZNAR, LA ZUBIA, LAS GABIAS Y VEGAS DEL GENIL

“Descubrir la Vega” CIF: 18811182, y con el acuerdo de las siguientes asociaciones: Asociación Española de Educación Ambiental, AMPEG, Biciescuela Granada, Ecologistas en Acción, Enbicielectrica.com, Federación provincial de asociaciones de madres y padres y alumnado de Granada (FAMPA), Fridays For Future Granada, Granada en Transición, La Ciudad Accesible, Por un Realejo Habitado y X Rebellion Granada;

4.3.2 APORTACIÓN 2

A LA EXCMA. DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE GRANADA

“Descubrir la Vega” CIF: 18811182, y con el acuerdo de las siguientes asociaciones: Asociación Española de Educación Ambiental, AMPEG, Biciescuela Granada, Ecologistas en Acción, Enbicielectrica.com, Federación provincial de asociaciones de madres y padres y alumnado de Granada (FAMPA), Fridays For Future Granada, Granada en Transición, La Ciudad Accesible, Por un Realejo Habitado y X Rebellion Granada

4.3.3 APORTACIÓN 3

GRANADA AL PEDAL Y SOLUCIONES SOSTENIBLES EN TIEMPOS DE CRISIS

4.3.4 APORTACIÓN 4

PROPUESTAS PARA REDUCIR LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE Y LAS EMISIONES DE CO2 DERIVADAS DEL TRANSPORTE COTIDIANO EN COCHE Y MOTO EN GRANADA Y EL ÁREA METROPOLITANA

Firmado por las siguientes asociaciones y colectivos:

- Asociación española de educación ambiental.
- Asociación para la movilidad personal y ecológica de Granada (AMPEG)
- Biciescuela Granada
- Descubrir la Vega
- Ecologistas en Acción
- Enbicielectrica.com
- Federación provincial de asociaciones de madres y padres y alumnado de Granada (FAMPA)
- Fridays For Future Granada
- Granada en Transición
- La Ciudad Accesible
- Por un Realejo Habitado
- X Rebellion Granada

A LOS EXCMOS. AYUNTAMIENTOS DE ALBOLOTE, ALFACAR, ALHENDÍN, ARMILLA, ATARFE, CÁJAR, CENES DE LA VEGA, CIJUELA, CÚLLAR-VEGA, CHAUCHINA, CHURRIANA DE LA VEGA, DÍLAR, FUENTE VAQUEROS, GÓJAR, GÜEVÉJAR, HUÉRTOR-VEGA, JUN, LÁCHAR, MARACENA, MONACHIL, OGÍJARES, OTURA, PELIGROS, PINOS-GENIL, PINOS-PUENTE, PULIANAS, SANTA FE, VIZNAR, LA ZUBIA, LAS GABIAS Y VEGAS DEL GENIL.

Doña Manuela Martínez Jiménez con DNI 26189182W actuando en nombre y representación de Asociación ***“Descubrir la Vega”*** CIF: 18811182, y con el acuerdo de las siguientes asociaciones: Asociación Española de Educación Ambiental, AMPEG, Biciescuela Granada, Ecologistas en Acción, Enbicielecrica.com, Federación provincial de asociaciones de madres y padres y alumnado de Granada (FAMPA), Fridays For Future Granada, Granada en Transición, La Ciudad Accesible, Por un Realejo Habitável y X Rebellion Granada; con domicilio a efecto de notificaciones en Granada, Avenida de la Ciencia, código postal 18006 y correo electrónico: salvemoslavega.granada@gmail.com, ante el Ayuntamiento comparezco y, como sea más procedente, **EXPONGO:**

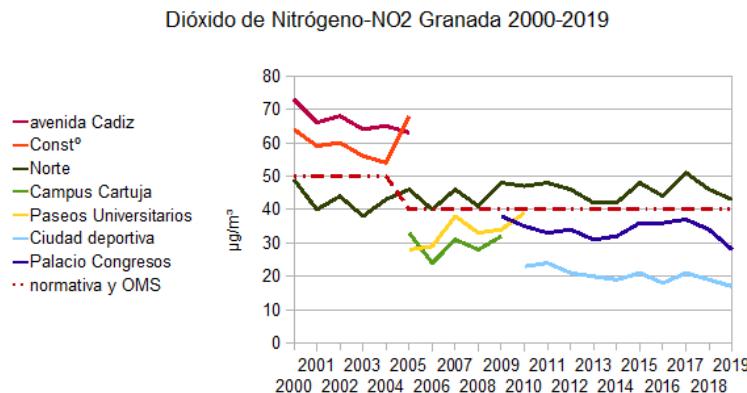
PRIMERO.- CAMBIO DE MOVILIDAD POR EL COVID-19

Un menor uso de coches y motos en Granada y área metropolitana durante el confinamiento ha hecho descender significativamente la contaminación acústica y atmosférica (NO₂¹ y las diferentes partículas PM), así como las emisiones de CO₂. Sin embargo, es previsible que tras la vuelta a la normalidad, muchas personas que antes no usaban el coche y la moto ahora lo hagan para obtener una sensación de aislamiento y evitar aglomeraciones en espacios peatonales o en el transporte público.

Si eso llegara a producirse, aumentaría la emisiones de CO₂ y la contaminación del aire por N0₂ hasta un nivel superior al de antes del confinamiento, límites que ya superaban los máximos fijados por la OMS y R.D. 102/2011, de 28 de enero, relativo a

¹ Reducción de NO₂ del 56% en Granada. [Efectos de la crisis de la COVID-19 en la calidad del aire urbano en España. Informe de Ecologistas en acción de 4 de mayo de 2020.](https://www.ecologistas.org/2020/05/04/efectos-de-la-crisis-de-la-covid-19-en-la-calidad-del-aire-urbano-en-espana-informe-de-ecologistas-en-accion-de-4-de-mayo-de-2020/)

la mejora de la calidad del aire, como se puede apreciar en el siguiente gráfico²:



El aire que respiramos enferma por igual con independencia de edad, sexo o ideología, por lo que apelamos a la responsabilidad de quienes tienen el deber de proteger a la ciudadanía e instamos al ejercicio efectivo de sus competencias como forma de protegerse a ellos mismos y a sus familias.

SEGUNDO.- URBANISMO y ESPACIO PÚBLICO

Es cada vez más generalizada la visión del Espacio Público como un derecho fundamental, que junto con la Educación y la Sanidad son herramientas de igualdad y cohesión social. Especialmente ahora, más que nunca, nuestras ciudades deben ser habitables, humanas accesibles, sostenibles, confortables, igualitarias y no excluyentes y también deben ser seguras. Las ciudades deben proporcionar abrigo y cuidado al ser humano, teniendo siempre presente que el espacio del peatón está en las aceras, calles y plazas, y éstas deben ofrecer condiciones de habitabilidad óptimas y seguridad máxima para todas las personas. Deben tener espacio suficiente para permitir el distanciamiento físico social que ahora debemos guardar pero, a la vez, nos deben permitir socializarnos, tener características de calidad acústica, salubridad, soleamiento, sombras, etc., y que propicien que nos encontremos cómodos en las mismas, y donde nuestra deambulación e interacción con los elementos existentes no nos pongan en peligro, ni a nosotros mismos ni a los demás.

Por ello y para ello es necesario plantearse la necesidad de restringir el número

2 Elaborado a partir de los datos publicados en los informes anuales de calidad del aire de la Junta de Andalucía. E.A. Granada.

de coches que circulan por nuestras calles, y no podemos contentarnos con ser meros peatones o actores de la movilidad activa, sino que tenemos que seguir trabajando para ejercer nuestros derechos como ciudadanos en el espacio público: derecho de intercambio, cultura, ocio y entretenimiento, expresión y manifestación, además del de circulación. Nuestro es que entre el 70 y el 75% de espacio público se dedique al ejercicio de nuestros derechos, o sea, invertir la proporción actual.

Estamos en un momento necesario y vital en el que tenemos que aceptar que el paradigma del espacio público y de la ciudad va a cambiar, y las recomendaciones de accesibilidad universal y de confort urbano deben estar más presentes que nunca, ya que las ciudades deben ser recuperadas las personas, y la movilidad activa. Para colmo, está demostrado que las zonas más contaminadas tienen una mayor afección del virus. Los espacios públicos urbanos deben mantener factores de calidad urbana, sostenibilidad y capacidad de absorción de la necesidad de espacios de la ciudadanía.

TERCERO.- MEDIDAS PROPUESTAS.

El cambio de hábitos por el confinamiento hace que estemos en momento crucial para que las autoridades locales introduzcan modificaciones sustanciales en la movilidad urbana y metropolitana para mantener la calidad del aire conseguida y bajas emisiones de NO₂, partículas PM y de CO₂. Para ello, es necesario el consenso político en materia de movilidad que afecta directamente al cambio climático, calidad del aire, calidad del espacio público, seguridad vial, accesibilidad, cohesión social y salud pública. Esto supone dotar de mayor número de metros cuadrados por habitante en el espacio público (lo cual conlleva ampliar las zonas peatonales de tránsito y, por tanto, reducir la de los vehículos); mejorar el atractivo y la efectividad del transporte público colectivo (para no perder usuarios/as y evitar las posibles aglomeraciones que se puedan dar); e incentivar el uso de la bici y VMP frente al coche y la moto.

Las medidas que proponemos a corto y medio plazo (competencia del Ayuntamiento de Granada, en la capital, y de la Junta de Andalucía, la Diputación de Granada y otros ayuntamientos, en el ámbito interurbano), son las siguientes:

A) PROPUESTAS DIRIGIDAS AL AYUNTAMIENTO DE GRANADA Y A LOS AYUNTAMIENTOS DEL RESTO DE MUNICIPIOS DEL ÁREA

METROPOLITANA

- 1. Garantizar que los desplazamientos peatonales sean accesibles y puedan lleverse a cabo con la adecuada distancia interpersonal.** Ningún espacio para el tránsito peatonal debe de ser inferior a 3 metros de ancho para mantener una distancia interpersonal de, al menos, 1,5 metros:
 - a) En aquellas calles en las que no se pueda obtener un espacio peatonal de 3 metros junto a ambas fachadas y, al menos, un carril de circulación de vehículos en el centro de la calle, hacer lo siguiente: Convertir a calle de prioridad peatonal, de plataforma única y sin bolardos, velocidad limitada a 10 Km/h y permiso para circular en coche y moto solo para el acceso a garajes, transporte público, abastecimiento comercial, traslado de personas con movilidad reducida, vehículos de emergencia, sanitarios y seguridad pública.
 - b) En aquellas calles que no dispongan de una acera de 3 metros a cada lado: Ampliar el espacio peatonal suprimiendo líneas de aparcamiento y/o carriles de circulación.
 - c) En las calles de menos de 3 metros de ancho, informar en sus accesos de que no se podrá cumplir la distancia interpersonal reglamentaria y que será necesaria y recomendable ponerse la mascarilla.
 - d) Las terrazas de los bares se instalarán a cota de calzada, en las zonas destinadas al estacionamiento de vehículos.
 - e) Mejorar la iluminación de las aceras con farolas Eolgreen, especialmente en trayectos que ya han sido detectados con deficiencia lumínica para el acceso al barrio de La Chana.

Estas medidas pueden realizarse de manera sencilla y rápida, utilizando señales adecuadas, como pintar rayas en el suelo o poner conos, acompañándose de la información adecuada y del control de las autoridades a través de la Policía Local. La señalización debe ser vertical y horizontal porque facilitan la accesibilidad cognitiva y sirven de apoyo para garantizar las diferentes medidas de prevención frente al COVID-19.

2. Reducir la siniestralidad derivada del tráfico:

- a) Instaurar el máximo de velocidad de circulación en toda la ciudad a 30 Km/h.
- b) Medidas efectivas para el calmado de la velocidad del tráfico: radares, control mediante multas, elevación de pasos de peatones en toda la ciudad, estrechamiento de calzadas, sustitución de semáforos por pasos peatonales, vigilancia en lugares y horarios conflictivos, etc.

3. Incentivar económicamente la movilidad sostenible:

- a) Reducción de impuestos municipales como el IAE a todos los centros de trabajo y formación, que cuenten con un plan de movilidad sostenible y acrediten haber logrado una reducción del uso del coche y la moto para acudir a su centro por trabajadores/as y/o alumnos/. Esto no podrá suponer una discriminación sobre los/as trabajadores/as por razón de lugar de residencia o hacia personas de movilidad reducida y, en todo caso, debe

repercutir en beneficios hacia los/as trabajadores/as que son los/as que, en definitiva, hacen el cambio de medio de transporte.

- b) Aplicar las bonificaciones máximas previstas en la ley del impuesto sobre vehículos de tracción mecánica (ITVM) por adquisición de vehículos de bajas emisiones.
- c) Que las administraciones, incluidas las locales, informen a las empresas de las exenciones fiscal en tributos del estado a través de la subvención a sus trabajadores cuando se apliquen planes de movilidad.

4. Crear entornos y caminos escolares seguros:

- a) Peatonalización del entorno de los colegios e institutos. En caso de no ser posible por coincidir con una arteria importante de tráfico, llevar a cabo esta peatonalización de forma temporal durante el horario de entrada y salida.
- b) Proyectos de caminos escolares seguros, continuar con los esfuerzos realizados e iniciar sus fases para su creación: Definir objetivos y crear la comisión técnica; diagnóstico, análisis de la movilidad e identificación de problemas y sus causas; elaboración del plan y propuesta de actuación en el ámbito educativo y en el espacio público, con cronograma y recursos; y seguimiento y evaluación.

5. Concienciación: Campañas informativas sobre los beneficios de usar medios de desplazamiento sostenibles y los daños de usar medios contaminantes.

B) PROPUESTAS DIRIGIDAS AL AYUNTAMIENTO DE GRANADA

1. Aumentar y mejorar la oferta del transporte público colectivo:

- a) Mantener de forma permanente la red de 75 Km de carril bus.
- b) Ofrecer de forma gratuita mascarillas y gel hidroalcohólico a todos/as los/as pasajeros/as en contexto COVID-19.
- c) Mejorar la frecuencia de paso de todas las líneas de autobuses, especialmente en horas punta.
- d) Ampliar la franja horaria del servicio de transporte público colectivo, especialmente durante los fines de semana y en horario nocturno.
- e) Introducir un abono que permita el uso ilimitado de cualquier medio: bus urbano, interurbano y metropolitano.
- f) Revocar la última medida adoptada para el cálculo del bonobús de pensionista, volviendo a utilizar el SMI en vez del IPREM.
- g) Garantizar un transporte público gratuito o reducir el precio del billete para las personas con diversidad funcional y menores hasta 16 años inclusive.
- h) Renovar la flota de autobuses con vehículos eléctricos, anteponiendo el trolebús a los eléctricos de batería (sobretodo en trayectos largos y en pendiente).
- i) Estudiar la implantación temporal del transporte gratuito de personas en los autobuses

urbanos para no perder pasajeros/as en contexto COVID-19.

- j) Mantener la parada a demanda para mujeres en los autobuses nocturnos como medida antiacoso.
- k) Otorgar el derecho de parada a demanda en los autobuses nocturnos a menores y a personas que por miedo o por sus capacidades personales, temporales o permanentes, lo necesiten.

2. Incentivar el uso de la bici y los VMP:

- a) Ofrecer acompañamiento y formación de calidad y gratuita para la conducción segura de bici y VMP en la calzada urbana.
- b) Establecer mediante ordenanza municipal:
 - La ubicación de circulación de las bicis y VMP en zona urbana por el centro del carril de la calzada que se esté utilizando.
 - La autorización a bicis y VMP a circular por el carril de calzada que mejor convenga a su destino en calles de más de un carril en el mismo sentido.
- c) Señalar como ciclocarril 30 el carril izquierdo de las calles de dos carriles en el mismo sentido donde se ha señalizado el carril derecho como carril bus. Y en el carril derecho de estas calles si no se ha señalizado el carril bus.
- d) Instalar aparcamientos para bicicletas contra el robo, el vandalismo y la intemperie en la calle y en edificios públicos (por ejemplo, en forma de jaulas).
- e) Instalar un sistema de alquiler de gestión pública de ebike y VMP con estaciones a cota de calzada distribuidas por toda la ciudad (integrado con el sistema de transporte público colectivo).
- f) Recuperar como espacio peatonal los carriles bici y aceras bici existentes.

3. Desincentivar el uso del coche y la moto:

- a) Restringir la entrada en coche y moto a la ciudad de Granada. Permitir el paso solo de residentes; traslado de personas con enfermedad, personas de movilidad reducida y diversidad funcional; abastecimiento comercial y vehículos de emergencia, sanitarios y seguridad pública.
- b) Considerar a todos los párking de uso público situados en la periferia de la ciudad como aparcamientos disuasorios que deben de estar conectados con las líneas de bus del transporte público urbano (incluyendo los sistemas de alquiler público de ebike y VMP) y, en caso necesario, habilitar nuevas zonas para este uso.
- c) Sustituir progresivamente los espacios públicos en la calle destinados al estacionamiento de coches y motos por espacios peatonales accesibles y arbolado.
- d) Destinar los párking de uso público que hay en la ciudad al uso por parte de residentes y hoteles, hostales o similares.
- e) Crear una aplicación móvil que permita conocer las plazas libres en los párking públicos y privados para su reserva.

- f) Hacer un diagnóstico de las plazas de aparcamiento disponibles en la ciudad y la cantidad de automóviles censados para conocer las necesidades reales.
 - g) Garantizar que las personas con coche o moto tengan a su disposición una cochera o plaza de parking donde guardar su vehículo.
4. **Crear consenso.** Garantizar la permanencia de las medidas que se proponen requiere de una estrategia ordenada basada en el consenso, que evite los enfrentamientos y consolide las medidas que se adopten. El Observatorio de Movilidad puede ser una herramienta válida con un cronograma de reuniones y con la participación de las asociaciones involucradas en el ámbito de la movilidad, la salud y el medioambiente.

B) PROPUESTAS DIRIGIDAS A LOS AYUNTAMIENTOS DE LOS MUNICIPIOS DEL ÁREA METROPOLITANA, LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE GRANADA Y A LA DELEGACIÓN TERRITORIAL EN GRANADA DE LA CONSEJERÍA DE FOMENTO DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA

1. Incentivar el desplazamiento en bici y VMP:

- a) Adecuar la red de caminos de tierra de la Vega y difundir su existencia y conectividad.
- b) Dotar a las carreteras interurbanas de arcenes de, al menos, 2 metros de ancho a cada lado (se puede iniciar usando conos de forma provisional, para después establecerlo definitivamente con la obra civil necesaria).
- c) Ofrecer formación y acompañamiento para la conducción segura de bici y VMP en calzada urbana y en zona interurbana.
- d) Evitar que ciclistas usen los carriles bici y aceras bici de doble sentido de circulación (debido a la insuficiente anchura para mantener la adecuada distancia interpersonal entre ciclistas y con peatones). Recorvertirlos como arcenes bici de uso unidireccional y construir (o habilitar de manera temporal) otro al otro lado de la carretera de, al menos, dos metros de ancho.
- e) Instalar un sistema de alquiler de gestión pública de ebike y VMP con estaciones a cota de calzada en los municipios del cinturón metropolitano, integrado con el sistema de transporte público colectivo y compatible con el servicio municipal de ebike y VMP de la ciudad de Granada.

2. Mejorar el atractivo y eficacia del transporte público colectivo interurbano:

- a) Mejorar la frecuencia de paso del transporte público colectivo.
- b) Ampliar la franja horaria del servicio de transporte público colectivo, especialmente durante los fines de semana y en horario nocturno.
- c) Ampliar la longitud de los vehículos del metropolitano, especialmente en horas punta.

- d) Reservar algunas carreteras interurbanas para el uso exclusivo del transporte público colectivo, bici, VMP y desplazamientos a pie.
- e) Dotar a las carreteras interurbanas de carril bus, especialmente en la entrada y salida de la capital y otros núcleos urbanos.
- f) Crear un abono que permita el uso ilimitado de cualquier medio: bus urbano, interurbano y metropolitano.
- g) Ampliar las líneas del metropolitano.
- h) Renovar la flota de autobuses con vehículos eléctricos, anteponiendo el trolebús a los eléctricos de batería (sobretodo en trayectos largos y en pendiente).
- i) Estudiar la implantación temporal del transporte gratuito de personas en los autobuses metropolitanos y en el metropolitano para no perder pasajeros/as en el contexto COVID-19.
- j) Ofrecer de forma gratuita mascarillas y gel hidroalcohólico a todos/as los/as pasajeros/as en contexto COVID-19.

3. Desincentivar el uso del coche: Cancelar definitivamente los proyectos de nuevas autovías y carreteras interurbanas como la Ronda Este y los VAUs previstos en el POTAUG.

4. Concienciación: Campañas informativas sobre los beneficios de usar medios de desplazamiento sostenible y los daños de usar medios contaminantes.

5. Crear consenso. Crear y dotar de entidad jurídica a un Observatorio de la Movilidad y Calidad del Aire Metropolitano:

- a) Integrantes: Junta de Andalucía, Diputación Provincial, Ayuntamiento de Granada y de los municipios del área metropolitana, Consorcio Metropolitano de Transportes, asociaciones sin ánimo de lucro que tengan entre sus objetivos la movilidad sostenible, la salud o el medioambiente, representantes de organizaciones profesionales con intereses en la movilidad, representantes de entidades científicas relacionadas con la salud y el medioambiente.
- b) Convocatorias: semestral y con orden del día. Cada participante podrá solicitar, con al menos diez días de antelación, los asuntos que sean de su interés, y las administraciones competentes deberán aportar dicha información para ser tratada en la sesión.

Por lo expuesto y ante la emergencia sanitaria y climática ante la que nos encontramos, **SOLICITAMOS:**

1. Que las administraciones a la que nos dirigimos ejecuten de manera urgente las medidas propuestas de forma coordinada con el resto de las administraciones con competencias en materia de movilidad y calidad del aire.
2. Que se reactive de forma urgente el Observatorio de la Movilidad de la ciudad de Granada, que se nos notifique para asistencia física o virtual y que se

establezca un cronograma de reuniones para hacer un seguimiento y evaluar la efectividad de las distintas medidas que se vayan implementando por las administraciones.

3. Que se cree un Observatorio de la Movilidad Metropolitano con entidad jurídica (tal y como se describe en las medidas propuestas) para hacer un seguimiento y evaluar la efectividad de las distintas medidas que se vayan implementando para reducir la contaminación y las emisiones de CO2 derivadas del transporte cotidiano.
4. Que los Ayuntamientos del Área metropolitana apliquen de forma urgente medidas efectivas y aprueben planes de calidad del aire y movilidad: Albolote, Alfacar, Alhendín, Armilla, Atarfe, Cájar, Cenes de la Vega, Cijuela, Cúllar-Vega, Chauchina, Churriana de la Vega, Dílar, Fuente Vaqueros, Gójar, Granada, Güevéjar, Huétor-Vega, Jun, Láchar, Maracena, Monachil, Ogíjares, Otura, Peligros, Pinos-Genil, Pinos-Puente, Pulianas, Santa Fe, Víznar, La Zubia, Las Gabias y Vegas del Genil.
5. Que la Junta de Andalucía exija a sus consejerías y a todas las administraciones de Granada que adopten medidas efectivas para reducir la contaminación.

A LA EXCMA. DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE GRANADA.

Doña Manuela Martínez Jiménez con DNI 26189182W actuando en nombre y representación de Asociación ***“Descubrir la Vega”*** CIF: 18811182, y con el acuerdo de las siguientes asociaciones: Asociación Española de Educación Ambiental, AMPEG, Biciescuela Granada, Ecologistas en Acción, Enbicielecrica.com, Federación provincial de asociaciones de madres y padres y alumnado de Granada (FAMPA), Fridays For Future Granada, Granada en Transición, La Ciudad Accesible, Por un Realejo Habitável y X Rebellion Granada; con domicilio a efecto de notificaciones en Granada, Avenida de la Ciencia, código postal 18006 y correo electrónico: salvemoslavega.granada@gmail.com, ante esta Diputación comparezco y, como sea más procedente, **EXPONGO:**

PRIMERO.- CAMBIO DE MOVILIDAD POR EL COVID-19

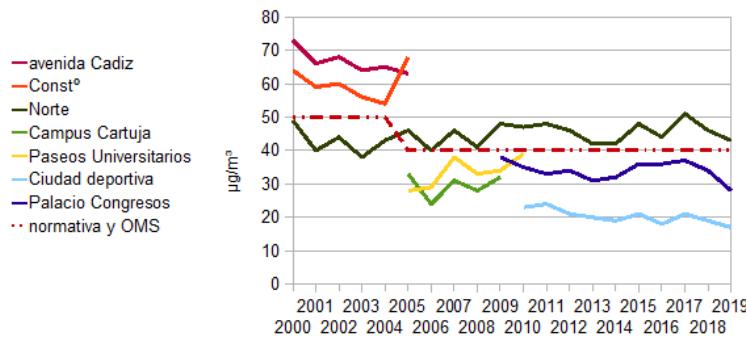
Un menor uso de coches y motos en Granada y área metropolitana durante el confinamiento ha hecho descender significativamente la contaminación acústica y atmosférica (NO₂¹ y las diferentes partículas PM), así como las emisiones de CO₂. Sin embargo, es previsible que tras la vuelta a la normalidad, muchas personas que antes no usaban el coche y la moto ahora lo hagan para obtener una sensación de aislamiento y evitar aglomeraciones en espacios peatonales o en el transporte público.

Si eso llegara a producirse, aumentaría la emisiones de CO₂ y la contaminación del aire por NO₂ hasta un nivel superior al de antes del confinamiento, límites que ya superaban los máximos fijados por la OMS y R.D. 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, como se puede apreciar en el siguiente gráfico²:

1 Reducción de NO₂ del 56% en Granada. [Efectos de la crisis de la COVID-19 en la calidad del aire urbano en España. Informe de Ecologistas en acción de 4 de mayo de 2020.](#)

2 Elaborado a partir de los datos publicados en los informes anuales de calidad del aire de la Junta de Andalucía. E.A. Granada.

Dióxido de Nitrógeno-NO2 Granada 2000-2019



El aire que respiramos enferma por igual con independencia de edad, sexo o ideología, por lo que apelamos a la responsabilidad de quienes tienen el deber de proteger a la ciudadanía e instamos al ejercicio efectivo de sus competencias como forma de protegerse a ellos mismos y a sus familias.

SEGUNDO.- URBANISMO y ESPACIO PÚBLICO

Es cada vez más generalizada la visión del Espacio Público como un derecho fundamental, que junto con la Educación y la Sanidad son herramientas de igualdad y cohesión social. Especialmente ahora, más que nunca, nuestras ciudades deben ser habitables, humanas accesibles, sostenibles, confortables, igualitarias y no excluyentes y también deben ser seguras. Las ciudades deben proporcionar abrigo y cuidado al ser humano, teniendo siempre presente que el espacio del peatón está en las aceras, calles y plazas, y éstas deben ofrecer condiciones de habitabilidad óptimas y seguridad máxima para todas las personas. Deben tener espacio suficiente para permitir el distanciamiento físico social que ahora debemos guardar pero, a la vez, nos deben permitir socializarnos, tener características de calidad acústica, salubridad, soleamiento, sombras, etc., y que propicien que nos encontremos cómodos en las mismas, y donde nuestra deambulación e interacción con los elementos existentes no nos pongan en peligro, ni a nosotros mismos ni a los demás.

Por ello y para ello es necesario plantearse la necesidad de restringir el número de coches que circulan por nuestras calles, y no podemos contentarnos con ser meros peatones o actores de la movilidad activa, sino que tenemos que seguir trabajando para ejercer nuestros derechos como ciudadanos en el espacio público: derecho de

intercambio, cultura, ocio y entretenimiento, expresión y manifestación, además del de circulación. Nuestro es que entre el 70 y el 75% de espacio público se dedique al ejercicio de nuestros derechos, o sea, invertir la proporción actual.

Estamos en un momento necesario y vital en el que tenemos que aceptar que el paradigma del espacio público y de la ciudad va a cambiar, y las recomendaciones de accesibilidad universal y de confort urbano deben estar más presentes que nunca, ya que las ciudades deben ser recuperadas las personas, y la movilidad activa. Para colmo, está demostrado que las zonas más contaminadas tienen una mayor afección del virus. Los espacios públicos urbanos deben mantener factores de calidad urbana, sostenibilidad y capacidad de absorción de la necesidad de espacios de la ciudadanía.

TERCERO.- MEDIDAS PROPUESTAS.

El cambio de hábitos por el confinamiento hace que estemos en momento crucial para que las autoridades locales introduzcan modificaciones sustanciales en la movilidad urbana y metropolitana para mantener la calidad del aire conseguida y bajas emisiones de NO₂, partículas PM y de CO₂. Para ello, es necesario el consenso político en materia de movilidad que afecta directamente al cambio climático, calidad del aire, calidad del espacio público, seguridad vial, accesibilidad, cohesión social y salud pública. Esto supone dotar de mayor número de metros cuadrados por habitante en el espacio público (lo cual conlleva ampliar las zonas peatonales de tránsito y, por tanto, reducir la de los vehículos); mejorar el atractivo y la efectividad del transporte público colectivo (para no perder usuarios/as y evitar las posibles aglomeraciones que se puedan dar); e incentivar el uso de la bici y VMP frente al coche y la moto.

Las medidas que proponemos a corto y medio plazo (competencia del Ayuntamiento de Granada, en la capital, y de la Junta de Andalucía, la Diputación de Granada y otros ayuntamientos, en el ámbito interurbano), son las siguientes:

A) PROPUESTAS DIRIGIDAS AL AYUNTAMIENTO DE GRANADA Y A LOS AYUNTAMIENTOS DEL RESTO DE MUNICIPIOS DEL ÁREA METROPOLITANA

- 1. Garantizar que los desplazamientos peatonales sean accesibles y puedan lleverse a cabo con la adecuada distancia interpersonal.** Ningún espacio para

el tránsito peatonal debe de ser inferior a 3 metros de ancho para mantener una distancia interpersonal de, al menos, 1,5 metros:

- a) En aquellas calles en las que no se pueda obtener un espacio peatonal de 3 metros junto a ambas fachadas y, al menos, un carril de circulación de vehículos en el centro de la calle, hacer lo siguiente: Convertir a calle de prioridad peatonal, de plataforma única y sin bolardos, velocidad limitada a 10 Km/h y permiso para circular en coche y moto solo para el acceso a garajes, transporte público, abastecimiento comercial, traslado de personas con movilidad reducida, vehículos de emergencia, sanitarios y seguridad pública.
- b) En aquellas calles que no dispongan de una acera de 3 metros a cada lado: Ampliar el espacio peatonal suprimiendo líneas de aparcamiento y/o carriles de circulación.
- c) En las calles de menos de 3 metros de ancho, informar en sus accesos de que no se podrá cumplir la distancia interpersonal reglamentaria y que será necesaria y recomendable ponerse la mascarilla.
- d) Las terrazas de los bares se instalarán a cota de calzada, en las zonas destinadas al estacionamiento de vehículos.
- e) Mejorar la iluminación de las aceras con farolas Eolgreen, especialmente en trayectos que ya han sido detectados con deficiencia lumínica para el acceso al barrio de La Chana.

Estas medidas pueden realizarse de manera sencilla y rápida, utilizando señales adecuadas, como pintar rayas en el suelo o poner conos, acompañándose de la información adecuada y del control de las autoridades a través de la Policía Local. La señalización debe ser vertical y horizontal porque facilitan la accesibilidad cognitiva y sirven de apoyo para garantizar las diferentes medidas de prevención frente al COVID-19.

2. Reducir la siniestralidad derivada del tráfico:

- a) Instaurar el máximo de velocidad de circulación en toda la ciudad a 30 Km/h.
- b) Medidas efectivas para el calmado de la velocidad del tráfico: radares, control mediante multas, elevación de pasos de peatones en toda la ciudad, estrechamiento de calzadas, sustitución de semáforos por pasos peatonales, vigilancia en lugares y horarios conflictivos, etc.

3. Incentivar económicamente la movilidad sostenible:

- a) Reducción de impuestos municipales como el IAE a todos los centros de trabajo y formación, que cuenten con un plan de movilidad sostenible y acrediten haber logrado una reducción del uso del coche y la moto para acudir a su centro por trabajadores/as y/o alumnos/. Esto no podrá suponer una discriminación sobre los/as trabajadores/as por razón de lugar de residencia o hacia personas de movilidad reducida y, en todo caso, debe repercutir en beneficios hacia los/as trabajadores/as que son los/as que, en definitiva, hacen el cambio de medio de transporte.
- b) Aplicar las bonificaciones máximas previstas en la ley del impuesto sobre vehículos de

tracción mecánica (ITVM) por adquisición de vehículos de bajas emisiones.

- c) Que las administraciones, incluidas las locales, informen a las empresas de las exenciones fiscal en tributos del estado a través de la subvención a sus trabajadores cuando se apliquen planes de movilidad.

4. Crear entornos y caminos escolares seguros:

- a) Peatonalización del entorno de los colegios e institutos. En caso de no ser posible por coincidir con una arteria importante de tráfico, llevar a cabo esta peatonalización de forma temporal durante el horario de entrada y salida.
- b) Proyectos de caminos escolares seguros, continuar con los esfuerzos realizados e iniciar sus fases para su creación: Definir objetivos y crear la comisión técnica; diagnóstico, análisis de la movilidad e identificación de problemas y sus causas; elaboración del plan y propuesta de actuación en el ámbito educativo y en el espacio público, con cronograma y recursos; y seguimiento y evaluación.

5. Concienciación: Campañas informativas sobre los beneficios de usar medios de desplazamiento sostenibles y los daños de usar medios contaminantes.

B) PROPUESTAS DIRIGIDAS AL AYUNTAMIENTO DE GRANADA

1. Aumentar y mejorar la oferta del transporte público colectivo:

- a) Mantener de forma permanente la red de 75 Km de carril bus.
- b) Ofrecer de forma gratuita mascarillas y gel hidroalcohólico a todos/as los/as pasajeros/as en contexto COVID-19.
- c) Mejorar la frecuencia de paso de todas las líneas de autobuses, especialmente en horas punta.
- d) Ampliar la franja horaria del servicio de transporte público colectivo, especialmente durante los fines de semana y en horario nocturno.
- e) Introducir un abono que permita el uso ilimitado de cualquier medio: bus urbano, interurbano y metropolitano.
- f) Revocar la última medida adoptada para el cálculo del bonobús de pensionista, volviendo a utilizar el SMI en vez del IPREM.
- g) Garantizar un transporte público gratuito o reducir el precio del billete para las personas con diversidad funcional y menores hasta 16 años inclusive.
- h) Renovar la flota de autobuses con vehículos eléctricos, anteponiendo el trolebús a los eléctricos de batería (sobretodo en trayectos largos y en pendiente).
- i) Estudiar la implantación temporal del transporte gratuito de personas en los autobuses urbanos para no perder pasajeros/as en contexto COVID-19.
- j) Mantener la parada a demanda para mujeres en los autobuses nocturnos como medida antiacoso.

- k) Otorgar el derecho de parada a demanda en los autobuses nocturnos a menores y a personas que por miedo o por sus capacidades personales, temporales o permanentes, lo necesiten.

2. Incentivar el uso de la bici y los VMP:

- a) Ofrecer acompañamiento y formación de calidad y gratuita para la conducción segura de bici y VMP en la calzada urbana.
- b) Establecer mediante ordenanza municipal:
 - La ubicación de circulación de las bicis y VMP en zona urbana por el centro del carril de la calzada que se esté utilizando.
 - La autorización a bicis y VMP a circular por el carril de calzada que mejor convenga a su destino en calles de más de un carril en el mismo sentido.
- c) Señalar como ciclocarril 30 el carril izquierdo de las calles de dos carriles en el mismo sentido donde se ha señalizado el carril derecho como carril bus. Y en el carril derecho de estas calles si no se ha señalizado el carril bus.
- d) Instalar aparcamientos para bicicletas contra el robo, el vandalismo y la intemperie en la calle y en edificios públicos (por ejemplo, en forma de jaulas).
- e) Instalar un sistema de alquiler de gestión pública de ebike y VMP con estaciones a cota de calzada distribuidas por toda la ciudad (integrado con el sistema de transporte público colectivo).
- f) Recuperar como espacio peatonal los carriles bici y aceras bici existentes.

3. Desincentivar el uso del coche y la moto:

- a) Restringir la entrada en coche y moto a la ciudad de Granada. Permitir el paso solo de residentes; traslado de personas con enfermedad, personas de movilidad reducida y diversidad funcional; abastecimiento comercial y vehículos de emergencia, sanitarios y seguridad pública.
- b) Considerar a todos los párkings de uso público situados en la periferia de la ciudad como aparcamientos disuasorios que deben de estar conectados con las líneas de bus del transporte público urbano (incluyendo los sistemas de alquiler público de ebike y VMP) y, en caso necesario, habilitar nuevas zonas para este uso.
- c) Sustituir progresivamente los espacios públicos en la calle destinados al estacionamiento de coches y motos por espacios peatonales accesibles y arbolado.
- d) Destinar los párkings de uso público que hay en la ciudad al uso por parte de residentes y hoteles, hostales o similares.
- e) Crear una aplicación móvil que permita conocer las plazas libres en los párkings públicos y privados para su reserva.
- f) Hacer un diagnóstico de las plazas de aparcamiento disponibles en la ciudad y la cantidad de automóviles censados para conocer las necesidades reales.
- g) Garantizar que las personas con coche o moto tengan a su disposición una cochera o plaza

de parking donde guardar su vehículo.

4. **Crear consenso.** Garantizar la permanencia de las medidas que se proponen requiere de una estrategia ordenada basada en el consenso, que evite los enfrentamientos y consolide las medidas que se adopten. El Observatorio de Movilidad puede ser una herramienta válida con un cronograma de reuniones y con la participación de las asociaciones involucradas en el ámbito de la movilidad, la salud y el medioambiente.

B) PROPUESTAS DIRIGIDAS A LOS AYUNTAMIENTOS DE LOS MUNICIPIOS DEL ÁREA METROPOLITANA, LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE GRANADA Y A LA DELEGACIÓN TERRITORIAL EN GRANADA DE LA CONSEJERÍA DE FOMENTO DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA

1. Incentivar el desplazamiento en bici y VMP:

- a) Adecuar la red de caminos de tierra de la Vega y difundir su existencia y conectividad.
- b) Dotar a las carreteras interurbanas de arcenes de, al menos, 2 metros de ancho a cada lado (se puede iniciar usando conos de forma provisional, para después establecerlo definitivamente con la obra civil necesaria).
- c) Ofrecer formación y acompañamiento para la conducción segura de bici y VMP en calzada urbana y en zona interurbana.
- d) Evitar que ciclistas usen los carriles bici y aceras bici de doble sentido de circulación (debido a la insuficiente anchura para mantener la adecuada distancia interpersonal entre ciclistas y con peatones). Recorvertirlos como arcenes bici de uso unidireccional y construir (o habilitar de manera temporal) otro al otro lado de la carretera de, al menos, dos metros de ancho.
- e) Instalar un sistema de alquiler de gestión pública de ebike y VMP con estaciones a cota de calzada en los municipios del cinturón metropolitano, integrado con el sistema de transporte público colectivo y compatible con el servicio municipal de ebike y VMP de la ciudad de Granada.

2. Mejorar el atractivo y eficacia del transporte público colectivo interurbano:

- a) Mejorar la frecuencia de paso del transporte público colectivo.
- b) Ampliar la franja horaria del servicio de transporte público colectivo, especialmente durante los fines de semana y en horario nocturno.
- c) Ampliar la longitud de los vehículos del metropolitano, especialmente en horas punta.
- d) Reservar algunas carreteras interurbanas para el uso exclusivo del transporte público colectivo, bici, VMP y desplazamientos a pie.
- e) Dotar a las carreteras interurbanas de carril bus, especialmente en la entrada y salida de la

capital y otros núcleos urbanos.

- f) Crear un abono que permita el uso ilimitado de cualquier medio: bus urbano, interurbano y metropolitano.
- g) Ampliar las líneas del metropolitano.
- h) Renovar la flota de autobuses con vehículos eléctricos, anteponiendo el trolebús a los eléctricos de batería (sobre todo en trayectos largos y en pendiente).
- i) Estudiar la implantación temporal del transporte gratuito de personas en los autobuses metropolitanos y en el metropolitano para no perder pasajeros/as en el contexto COVID-19.
- j) Ofrecer de forma gratuita mascarillas y gel hidroalcohólico a todos/as los/as pasajeros/as en contexto COVID-19.

3. Desincentivar el uso del coche: Cancelar definitivamente los proyectos de nuevas autovías y carreteras interurbanas como la Ronda Este y los VAUs previstos en el POTAUG.

4. Concienciación: Campañas informativas sobre los beneficios de usar medios de desplazamiento sostenible y los daños de usar medios contaminantes.

5. Crear consenso. Crear y dotar de entidad jurídica a un Observatorio de la Movilidad y Calidad del Aire Metropolitano:

- a) Integrantes: Junta de Andalucía, Diputación Provincial, Ayuntamiento de Granada y de los municipios del área metropolitana, Consorcio Metropolitano de Transportes, asociaciones sin ánimo de lucro que tengan entre sus objetivos la movilidad sostenible, la salud o el medioambiente, representantes de organizaciones profesionales con intereses en la movilidad, representantes de entidades científicas relacionadas con la salud y el medioambiente.
- b) Convocatorias: semestral y con orden del día. Cada participante podrá solicitar, con al menos diez días de antelación, los asuntos que sean de su interés, y las administraciones competentes deberán aportar dicha información para ser tratada en la sesión.

Por lo expuesto y ante la emergencia sanitaria y climática ante la que nos encontramos,

SOLICITAMOS:

1. Que las administraciones a la que nos dirigimos ejecuten de manera urgente las medidas propuestas de forma coordinada con el resto de las administraciones con competencias en materia de movilidad y calidad del aire.
2. Que se reactive de forma urgente el Observatorio de la Movilidad de la ciudad de Granada, que se nos notifique para asistencia física o virtual y que se establezca un cronograma de reuniones para hacer un seguimiento y evaluar la efectividad de las distintas medidas que se vayan implementando por las

administraciones.

3. Que se cree un Observatorio de la Movilidad Metropolitano con entidad jurídica (tal y como se describe en las medidas propuestas) para hacer un seguimiento y evaluar la efectividad de las distintas medidas que se vayan implementando para reducir la contaminación y las emisiones de CO2 derivadas del transporte cotidiano.
4. Que los Ayuntamientos del Área metropolitana apliquen de forma urgente medidas efectivas y aprueben planes de calidad del aire y movilidad: Albolote, Alfacar, Alhendín, Armilla, Atarfe, Cájar, Cenes de la Vega, Cijuela, Cúllar-Vega, Chauchina, Churriana de la Vega, Dílar, Fuente Vaqueros, Gójar, Granada, Güevéjar, Huétor-Vega, Jun, Láchar, Maracena, Monachil, Ogíjares, Otura, Peligros, Pinos-Genil, Pinos-Puente, Pulianas, Santa Fe, Víznar, La Zubia, Las Gabias y Vegas del Genil.
5. Que la Junta de Andalucía exija a sus consejerías y a todas las administraciones de Granada que adopten medidas efectivas para reducir la contaminación.



Granada al Pedal y soluciones sostenibles en tiempos de crisis

Granada al Pedal lleva 24 años promoviendo medidas para la movilidad sostenible, y en concreto el uso de la bicicleta. La accesibilidad de las personas que tienen movilidad reducida, mayores y niños siempre ha sido nuestro objetivo. Ahora es momento de vertebrar una cohesión social e institucional en tiempos de crisis. De forma que la sucesión de fases del Estado de Alarma, no concluya con la invasión masiva de vehículos motorizados, que vuelvan a llenar las calles de humo y contaminación.

Si nos aglomeramos, busquemos alternativas. Una ayuda es la regulación horaria, en las salidas de niños, mayores o para hacer deporte. Pero una tercera cuestión pasa por ganar terreno hoy para el uso de los peatones y las bicis. El tema es crucial también para el transporte público. Esto está en la línea de lo aprobado por Barcelona o Vigo con los cortes de tráfico en los laterales de avenidas como la Gran Vía o Diagonal. En Granada pueden ser la Avda. Constitución, Gran Vía, Camino de Ronda, calle Arabial, calle Palencia, calle Dílar, Avda. Pulianas, etc.

Se hace imprescindible urbanismo táctico, a pequeña escala, de campaña y con capacidad inmediata de intervención puntual, menos costosa, que puede ser temporal y reversible. Con la colaboración de las asociaciones ciudadanas.

Las soluciones pasan porque el coche privado ocupe menos espacio, reduciendo sus carriles de circulación y aparcamiento. En esta óptica de pacificación, las áreas que se ganen se puede destinar a: recreo –desde juego a terrazas –, peatones o carriles bici o a la re naturalización con más árboles, huertos urbanos....

En París son los barrios verdes. Se define una red viaria limitada por donde pasan los coches y, el resto, que sean calles de otros usos. Hay ciudades en las que han suprimido del todo la señalización viaria y esto provoca una reacción de ralentización del coche por falta de información. Pero este sería un caso extremo. Un recurso que se usa a menudo es el de pintar una chicane, lo que crea un zigzag que hace que el coche no tenga más remedio que ir más poco a poco. Y se hace con pintura y jardineras.

Tengamos en cuenta que incluso varias localidades van a prescindir totalmente de los coches. Por ejemplo, Hamburgo en 2034. Un buen ejemplo de un barrio sin automóviles es Vauban en Friburgo (Alemania).

Un eje es fomentar la **participación ciudadana**. Es necesario involucrar a la comunidad en cualquier desarrollo de planificación urbana y de transporte .El proyecto Ringland en Amberes (Bélgica) es un ejemplo.

Líneas de actuación en Granada a corto plazo

1. **Crear vías seguras para ciclistas, bicicletas eléctricas y VMP's de conexión metropolitana entre Granada y las poblaciones de su entorno.** Los problemas asociados a la movilidad lo son más a esa escala. Solo contamos con algunas

Asociación Granada al Pedal. Desde 1996. granadaalpedal@gmail.com **Andalucía por la bici** Coordinadora Ibérica de la Bicicleta (Con Bici) <https://conbici.org/tag/covid19>



infraestructuras, pero se debe crear en poco tiempo una red de ciclo-vías de conexión interurbana. Las entradas desde Churriana, Ogíjares, Jun, ... se completarían con el **Plan de la Diputación Provincial** y el andaluz mediante su conexión con el viario de **Granada, la gran olvidada**, y de más de veinte municipios. Se echa en falta también la impronta del consorcio de transportes y el Metropolitano. Ejemplos hay: Red de bicycle highways de Copenhague. <http://www.transportgooru.com/>

2. **Transformar en carriles para bicicletas, bicicletas eléctricas y VMP's al menos uno de los carriles por cada sentido de las grandes avenidas**, para ofrecer una alternativa que evite retorno masivo al coche privado ante la reducción de plazas en el transporte público colectivo. Al menos, un itinerario completo y seguro de norte a sur. Son cada vez más las ciudades y países que están promoviendo la conversión de carriles de circulación en carriles para bicicletas. Granada no cuenta con una buena red de vías ciclistas, y las pocas existentes ni se conservan ni mejoran, y su ancho es insuficiente para albergar el crecimiento del tráfico ciclista si es que se promociona. Se puede también habilitar la circulación en doble dirección exclusivamente para las bicicletas en algunos tramos unidireccionales. El caso de Poeta Manuel de Góngora. Ejemplo: Carril-bici en Bogotá creado para paliar las consecuencias del confinamiento: Fuente: <https://www.iberobike.com>
3. **Implantación urgente de un servicio municipal de bicicletas.** Para que esté al alcance de toda la ciudadanía debería ser potenciado por un plan efectivo de difusión y fomento, gratuito quizá, como ya ocurre en algunas ciudades europeas, como París y españolas, como Logroño.
4. **Crear una gran Zona central restringida al tráfico de paso y habilitar masivamente calles residenciales para que niños y mayores puedan jugar y pasear respetando las distancias de seguridad.** La figura de "Calle residencial", definida en el Reglamento de Circulación como: "Calle Residencial. Indica las zonas de circulación especialmente acondicionadas que están destinadas en primer lugar a los peatones y en las que se aplican las normas especiales de circulación siguientes: la velocidad máxima de los vehículos está fijada en 20 kilómetros por hora y los conductores deben conceder prioridad a los peatones. Los vehículos no pueden estacionarse más que en los lugares designados por señales o por marcas. Los peatones pueden utilizar toda la zona de circulación. Los juegos y los deportes están autorizados en ella. Los peatones no deben estorbar inútilmente a los conductores de vehículos."
5. **Potenciar las economías locales de la bicicleta:** tiendas y talleres de bicicletas, empresas de alquiler turístico, ciclo logística, ciclo mensajería y riders, industrias locales, etc., que tenga un impacto dinamizador de la economía local y el empleo.



6. La movilidad en bicicleta, debe convertirse en uno de los ejes del nuevo urbanismo, de los nuevos planes de turismo sostenible, de la adaptación del reparto de mercancías, de los servicios municipales.
7. **Fines de semana.** Una serie de actuaciones pueden empezar desarrollándose inmediatamente durante este periodo.
8. **Transporte público.** La nueva situación debe aprovechar una gestión más inteligente del tráfico. Desde los semáforos que ha de favorecer a peatones y bicicletas y las frecuencias en horas punta. Los carriles reservados, aparcamientos disuasorios y las lanzaderas también lo favorecen. Sin olvidar las medidas de seguridad.
9. Hay que diferenciar entre **accesibilidad y movilidad.** El objetivo no es movernos mucho sino tener buen acceso a servicios. ¿Y cómo se consigue? Con un modelo de ciudad compacta, mixta, en la que no tengamos que vivir, trabajar y comprar en tres sitios distintos.
10. **Un enfoque para el cambio,** Salud, la habitabilidad, la sostenibilidad, cambio climático y equidad.

PROPUESTAS PARA REDUCIR LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE Y LAS EMISIONES DE CO2 DERIVADAS DEL TRANSPORTE COTIDIANO EN COCHE Y MOTO EN GRANADA Y EL ÁREA METROPOLITANA

Firmado por las siguientes asociaciones y colectivos:

- Asociación española de educación ambiental.
- Asociación para la movilidad personal y ecológica de Granada (AMPEG)
- Biciescuela Granada
- Descubrir la Vega
- Ecologistas en Acción
- Enbicieletrica.com
- Federación provincial de asociaciones de madres y padres y alumnado de Granada (FAMPA)
- Fridays For Future Granada
- Granada en Transición
- La Ciudad Accesible
- Por un Realejo Habitble
- X Rebellion Granada

Granada, a 22 de junio de 2020

EL AIRE DE GRANADA Y SU ÁREA METROPOLITANA NOS ESTÁ MATANDO

Diversas asociaciones piden que las administraciones granadinas actúen

Desde hace años, las emisiones de NO₂ y de las partículas PM 10 y PM 2,5 superan en Granada los límites medios anuales que la OMS considera como perjudiciales. La Agencia Europea de Medio Ambiente indica que unas 33.000 personas al año mueren de forma prematura en España debido a la contaminación y varios estudios señalan la relación entre la concentración elevada de NO₂ y PM 2,5 con la mortalidad por coronavirus.

El origen de estas emisiones se encuentra principalmente en la quema de combustibles fósiles para el transporte cotidiano en coche y moto, que supone más del 80% de los desplazamientos del área metropolitana. Además, esta forma de moverse provoca un aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero que contribuyen al calentamiento global y el cambio climático.

Las restricciones en la movilidad para frenar los contagios por COVID-19 hizo que la contaminación del aire descendiera de forma muy significativa. Y ahora, en la nueva normalidad, también se hace necesario abordar una nueva ordenación del espacio público. Hay que aumentar los metros cuadrados dedicados a las zonas peatonales para garantizar definitivamente una accesibilidad universal en todas las calles y para asegurar que se puede mantener la suficiente distancia física interpersonal en la calle. Por tanto, es un momento crucial en el que las administraciones públicas deben implementar medidas estructurales que reduzcan el uso del coche y la moto para mejorar la calidad del aire, frenar el cambio climático y garantizar zonas peatonales accesibles y seguras.

Pese a las graves consecuencias de la contaminación del aire y su relación con la mortalidad por COVID-19, ninguna de las administraciones públicas de Granada y el área metropolitana con competencias en movilidad ha estado a la altura de las circunstancias. Ni la Consejería de Fomento, ni la Diputación Provincial, ni los ayuntamientos del área metropolitana han puesto en marcha ninguna medida. De manera que ya hemos alcanzado los niveles de contaminación previos al confinamiento.

El Ayuntamiento de Granada, por su parte, ha creado una red temporal de 75 Km de carril bus, ha señalizado el sentido de la marcha de los peatones en las aceras de algunas calles y ha peatonalizado la calle San Antón. Se trata de medidas insuficientes

que, si bien es una mejora para favorecer el transporte público colectivo en la ciudad, no ha ampliado los espacios peatonales, ni incide en los desplazamientos metropolitanos que es donde realmente se encuentra el origen del uso del coche en Granada.

Por todo esto, diferentes asociaciones implicadas en el ámbito de la movilidad sostenible, la calidad del aire y del espacio público, hacemos una serie de propuestas para que sean aplicadas de forma urgente por el Ayuntamiento de Granada y el resto de ayuntamientos del área metropolitana, la Diputación Provincial y la Junta de Andalucía:

A) PROPUESTAS DIRIGIDAS AL AYUNTAMIENTO DE GRANADA Y A LOS AYUNTAMIENTOS DEL RESTO DE MUNICIPIOS DEL ÁREA METROPOLITANA

1. Garantizar que los desplazamientos peatonales sean accesibles y puedan lleverse a cabo con la adecuada distancia interpersonal. Ningún espacio para el tránsito peatonal debe de ser inferior a 3 metros de ancho para mantener una distancia interpersonal de, al menos, 1,5 metros:

- a) En aquellas calles en las que no se pueda obtener un espacio peatonal de 3 metros junto a ambas fachadas y, al menos, un carril de circulación de vehículos en el centro de la calle, hacer lo siguiente: Convertir a calle de prioridad peatonal, de plataforma única y sin bolardos, velocidad limitada a 10 Km/h y permiso para circular en coche y moto solo para el acceso a garajes, transporte público, abastecimiento comercial, traslado de personas con movilidad reducida, vehículos de emergencia, sanitarios y seguridad pública.
- b) En aquellas calles que no dispongan de una acera de 3 metros a cada lado: Ampliar el espacio peatonal suprimiendo líneas de aparcamiento y/o carriles de circulación.
- c) En las calles de menos de 3 metros de ancho, informar en sus accesos de que no se podrá cumplir la distancia interpersonal reglamentaria y que será necesaria y recomendable ponerse la mascarilla.
- d) Las terrazas de los bares se instalarán a cota de calzada, en las zonas destinadas al estacionamiento de vehículos.
- e) Mejorar la iluminación de las aceras con farolas Eolgreen, especialmente en trayectos que ya han sido detectados con deficiencia lumínica para el acceso al barrio de La Chana.

Estas medidas pueden realizarse de manera sencilla y rápida, utilizando señales adecuadas, como pintar rayas en el suelo o poner conos, acompañándose de la información adecuada y del control de las autoridades a través de la Policía Local. La señalización debe ser vertical y horizontal porque facilitan la accesibilidad cognitiva y sirven de apoyo para garantizar las diferentes medidas de prevención frente al COVID-19.

2. Reducir la siniestralidad derivada del tráfico:

- a) Instaurar el máximo de velocidad de circulación en toda la ciudad a 30 Km/h.
- b) Medidas efectivas para el calmado de la velocidad del tráfico: radares, control mediante multas, elevación de pasos de peatones en toda la ciudad, estrechamiento de calzadas, sustitución de semáforos por pasos peatonales, vigilancia en lugares y horarios conflictivos.

3. Incentivar económicamente la movilidad sostenible:

- a) Reducción de impuestos municipales como el IAE a todos los centros de trabajo y formación, que cuenten con un plan de movilidad sostenible y acrediten haber logrado una reducción del uso del coche y la moto para acudir a su centro por trabajadores/as y/o alumnos/. Esto no podrá suponer una discriminación sobre los/as trabajadores/as por razón de lugar de residencia o hacia personas de movilidad reducida y, en todo caso, debe repercutir en beneficios hacia los/as trabajadores/as que son los/as que, en definitiva, hacen el cambio de medio de transporte.
- b) Aplicar las bonificaciones máximas previstas en la ley del impuesto sobre vehículos de tracción mecánica (ITVM) por adquisición de vehículos de bajas emisiones.
- c) Que las administraciones, incluidas las locales, informen a las empresas de las exenciones fiscal en tributos del estado a través de la subvención a sus trabajadores cuando se apliquen planes de movilidad.

4. Crear entornos y caminos escolares seguros:

- a) Peatonalización del entorno de los colegios e institutos. En caso de no ser posible por coincidir con una arteria importante de tráfico, llevar a cabo esta peatonalización de forma temporal durante el horario de entrada y salida.
- b) Proyectos de caminos escolares seguros, continuar con los esfuerzos realizados e iniciar sus fases para su creación: Definir objetivos y crear la comisión técnica; diagnóstico, análisis de la movilidad e identificación de problemas y sus causas; elaboración del plan y propuesta de actuación en el ámbito educativo y en el espacio público, con cronograma y recursos; y seguimiento y evaluación.

5. Concienciación: Campañas informativas sobre los beneficios de usar medios de desplazamiento sostenibles y los daños de usar medios contaminantes.

B) PROPUESTAS DIRIGIDAS AL AYUNTAMIENTO DE GRANADA

1. Aumentar y mejorar la oferta del transporte público colectivo:

- a) Mantener de forma permanente la red temporal de 75 Km de carril bus.
- b) Ofrecer de forma gratuita mascarillas y gel hidroalcohólico a todos/as los/as pasajeros/as en contexto COVID-19.
- c) Mejorar la frecuencia de paso de todas las líneas de autobuses, especialmente en horas

punta.

- d) Ampliar la franja horaria del servicio de transporte público colectivo, especialmente durante los fines de semana y en horario nocturno.
- e) Introducir un abono que permita el uso ilimitado de cualquier medio: bus urbano, interurbano y metropolitano.
- f) Revocar la última medida adoptada para el cálculo del bonobús de pensionista, volviendo a utilizar el SMI en vez del IPREM.
- g) Garantizar un transporte público gratuito o reducir el precio del billete para las personas con diversidad funcional y menores hasta 16 años inclusive.
- h) Renovar la flota de autobuses con vehículos eléctricos, anteponiendo el trolebús a los eléctricos de batería (sobretodo en trayectos largos y en pendiente).
- i) Estudiar la implantación temporal del transporte gratuito de personas en los autobuses urbanos para no perder pasajeros/as en contexto COVID-19.
- j) Mantener la parada a demanda para mujeres en los autobuses nocturnos como medida antiacoso.
- k) Otorgar el derecho de parada a demanda en los autobuses nocturnos a menores y a personas que por miedo o por sus capacidades personales, temporales o permanentes, lo necesiten.

2. Incentivar el uso de la bici y los VMP:

- a) Ofrecer acompañamiento y formación de calidad y gratuita para la conducción segura de bici y VMP en la calzada urbana.
- b) Establecer mediante ordenanza municipal:
 - La ubicación de circulación de las bicis y VMP en zona urbana por el centro del carril de la calzada que se esté utilizando.
 - La autorización a bicis y VMP a circular por el carril de calzada que mejor convenga a su destino en calles de más de un carril en el mismo sentido.
- c) Señalarizar como ciclocarril 30 el carril izquierdo de las calles de dos carriles en el mismo sentido donde se ha señalizado el carril derecho como carril bus. Y en el carril derecho de estas calles si no se ha señalizado el carril bus.
- d) Instalar aparcamientos para bicicletas contra el robo, el vandalismo y la intemperie en la calle y en edificios públicos (por ejemplo, en forma de jaulas).
- e) Instalar un sistema de alquiler de gestión pública de ebike y VMP con estaciones a cota de calzada distribuidas por toda la ciudad (integrado con el sistema de transporte público colectivo).
- f) Recuperar como espacio peatonal los carriles bici y aceras bici existentes.

3. Desincentivar el uso del coche y la moto:

- a) Restringir la entrada en coche y moto a la ciudad de Granada. Permitir el paso solo de

residentes; traslado de personas con enfermedad, personas de movilidad reducida y diversidad funcional; abastecimiento comercial y vehículos de emergencia, sanitarios y seguridad pública.

- b) Considerar a todos los párkings de uso público situados en la periferia de la ciudad como aparcamientos disuasorios que deben de estar conectados con las líneas de bus del transporte público urbano (incluyendo los sistemas de alquiler público de ebike y VMP) y, en caso necesario, habilitar nuevas zonas para este uso.
 - c) Sustituir progresivamente los espacios públicos en la calle destinados al estacionamiento de coches y motos por espacios peatonales accesibles y arbolado.
 - d) Destinar los párkings de uso público que hay en la ciudad al uso por parte de residentes y hoteles, hostales o similares.
 - e) Crear una aplicación móvil que permita conocer las plazas libres en los párkings públicos y privados para su reserva.
 - f) Hacer un diagnóstico de las plazas de aparcamiento disponibles en la ciudad y la cantidad de automóviles censados para conocer las necesidades reales.
 - g) Garantizar que las personas con coche o moto tengan a su disposición una cochera o plaza de parking donde guardar su vehículo.
4. **Crear consenso.** Garantizar la permanencia de las medidas que se proponen requiere de una estrategia ordenada basada en el consenso, que evite los enfrentamientos y consolide las medidas que se adopten. El Observatorio de Movilidad puede ser una herramienta válida con un cronograma de reuniones y con la participación de las asociaciones involucradas en el ámbito de la movilidad, la salud y el medioambiente.

B) PROPUESTAS DIRIGIDAS A LOS AYUNTAMIENTOS DE LOS MUNICIPIOS DEL ÁREA METROPOLITANA, LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE GRANADA Y A LA DELEGACIÓN TERRITORIAL EN GRANADA DE LA CONSEJERÍA DE FOMENTO DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA

1. Incentivar el desplazamiento en bici y VMP:

- a) Adecuar la red de caminos de tierra de la Vega y difundir su existencia y conectividad.
- b) Dotar a las carreteras interurbanas de arcenes de, al menos, 2 metros de ancho a cada lado (se puede iniciar usando conos de forma provisional, para después establecerlo definitivamente con la obra civil necesaria).
- c) Ofrecer formación y acompañamiento para la conducción segura de bici y VMP en calzada urbana y en zona interurbana.
- d) Evitar que ciclistas usen los carriles bici y aceras bici de doble sentido de circulación

(debido a la insuficiente anchura para mantener la adecuada distancia interpersonal entre ciclistas y con peatones). Recorvertirlos como arcenes bici de uso unidireccional y construir (o habilitar de manera temporal) otro al otro lado de la carretera de, al menos, dos metros de ancho.

- e) Instalar un sistema de alquiler de gestión pública de ebike y VMP con estaciones a cota de calzada en los municipios del cinturón metropolitano, integrado con el sistema de transporte público colectivo y compatible con el servicio municipal de ebike y VMP de la ciudad de Granada.

2. Mejorar el atractivo y eficacia del transporte público colectivo interurbano:

- a) Mejorar la frecuencia de paso del transporte público colectivo.
- b) Ampliar la franja horaria del servicio de transporte público colectivo, especialmente durante los fines de semana y en horario nocturno.
- c) Ampliar la longitud de los vehículos del metropolitano, especialmente en horas punta.
- d) Reservar algunas carreteras interurbanas para el uso exclusivo del transporte público colectivo, bici, VMP y desplazamientos a pie.
- e) Dotar a las carreteras interurbanas de carril bus, especialmente en la entrada y salida de la capital y otros núcleos urbanos.
- f) Crear un abono que permita el uso ilimitado de cualquier medio: bus urbano, interurbano y metropolitano.
- g) Ampliar las líneas del metropolitano.
- h) Renovar la flota de autobuses con vehículos eléctricos, anteponiendo el trolebús a los eléctricos de batería (sobretodo en trayectos largos y en pendiente).
- i) Estudiar la implantación temporal del transporte gratuito de personas en los autobuses metropolitanos y en el metropolitano para no perder pasajeros/as en el contexto COVID-19.
- j) Ofrecer de forma gratuita mascarillas y gel hidroalcohólico a todos/as los/as pasajeros/as en contexto COVID-19.

3. Desincentivar el uso del coche:

Cancelar definitivamente los proyectos de nuevas autovías y carreteras interurbanas como la Ronda Este y los VAUs previstos en el POTAUG.

4. Concienciación:

Campañas informativas sobre los beneficios de usar medios de desplazamiento sostenible y los daños de usar medios contaminantes.

5. Crear consenso.

Crear y dotar de entidad jurídica a un Observatorio de la Movilidad y Calidad del Aire Metropolitano:

- a) Integrantes: Junta de Andalucía, Diputación Provincial, Ayuntamiento de Granada y de los municipios del área metropolitana, Consorcio Metropolitano de Transportes, asociaciones sin ánimo de lucro que tengan entre sus objetivos la movilidad sostenible, la salud o el medioambiente, representantes de organizaciones profesionales con intereses en la

movilidad, representantes de entidades científicas relacionadas con la salud y el medioambiente.

- b) Convocatorias: semestral y con orden del día. Cada participante podrá solicitar, con al menos diez días de antelación, los asuntos que sean de su interés, y las administraciones competentes deberán aportar dicha información para ser tratada en la sesión.