

PROPUESTA CONCEPTUAL PARA LA MOVILIDAD EN EL ÁREA METROPOLITANA DE GRANADA

EDUSI de la Aglomeración Urbana de Granada
Estrategias del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)
2018-2023
Aglomeración Urbana de Granada



Aglomeración Urbana de Granada



Índice de contenidos

00_El ámbito

01_La Movilidad (Demanda)

02_Situación local (Oferta)

- Movilidad no motorizada
- Transporte público
- Vehículo privado

03_Externalidades del transporte

04_Criterios y Objetivos

05_Oportunidades para la gobernanza

06_Nuevos retos ante la COVID-19

07_El Plan de acción: Propuestas

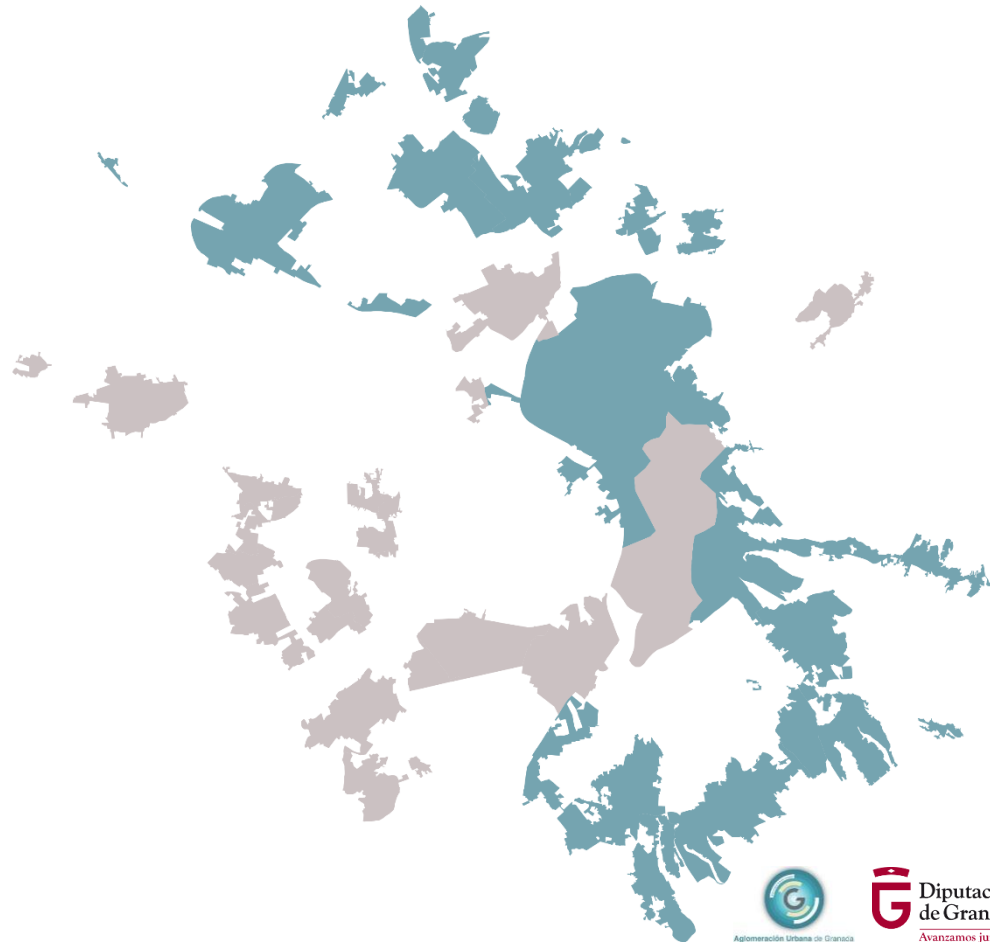


Aglomeración Urbana de Granada

13 Municipios (AUG)

362.851 hab. (Padrón 2019)

66,9% del área metropolitana



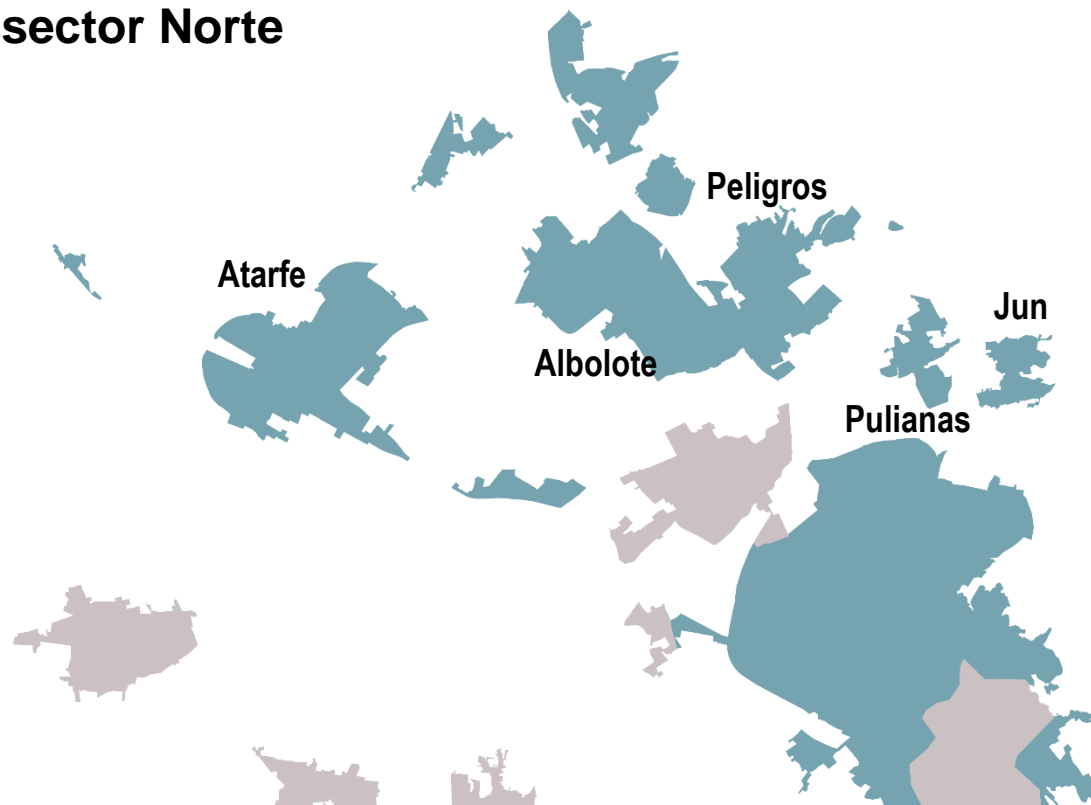
Aglomeración Urbana de Granada sector Norte

5 Municipios (AUG Norte)

La zona norte de Granada capital

58.170 hab. (Padrón 2019)

10,7% del área metropolitana

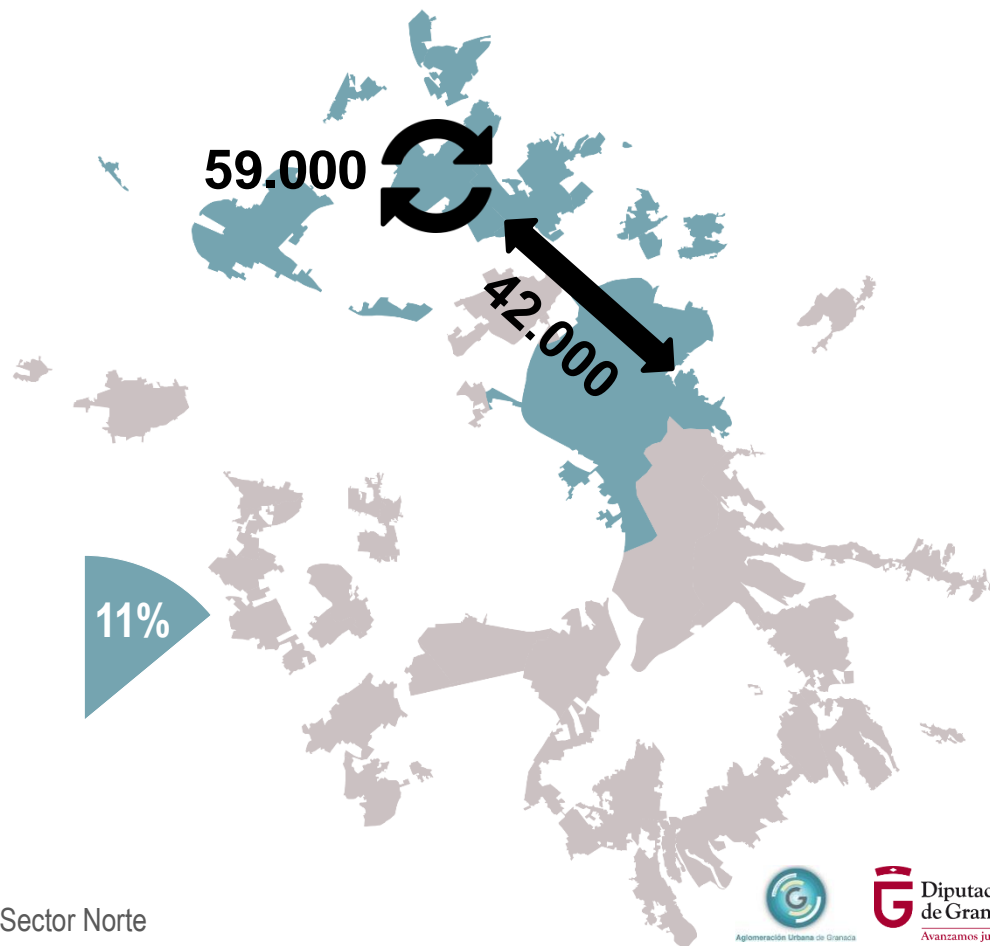
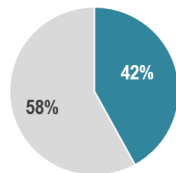




01_La Movilidad: Desplazamientos

Sector Norte:

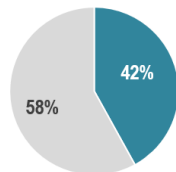
Internos: 58% | Externos: 42%



01_La Movilidad: Desplazamientos

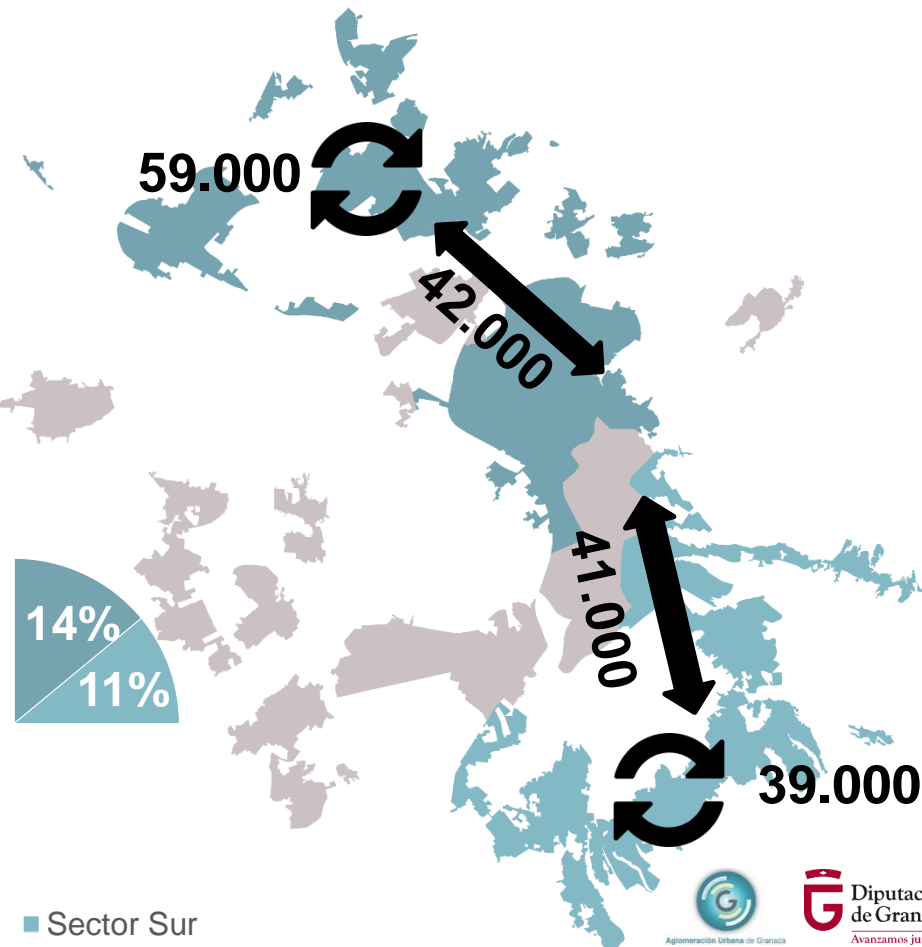
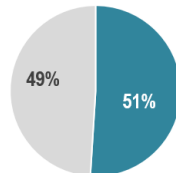
Sector Norte:

Internos: 58% | Externos: 42%



Sector Sur:

Internos: 49% | Externos: 51%

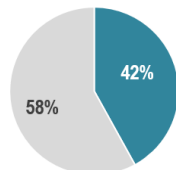


■ Sector Norte ■ Sector Sur

01_La Movilidad: Desplazamientos

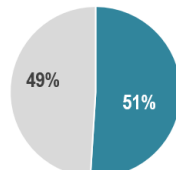
Sector Norte:

Internos: 58% | Externos: 42%



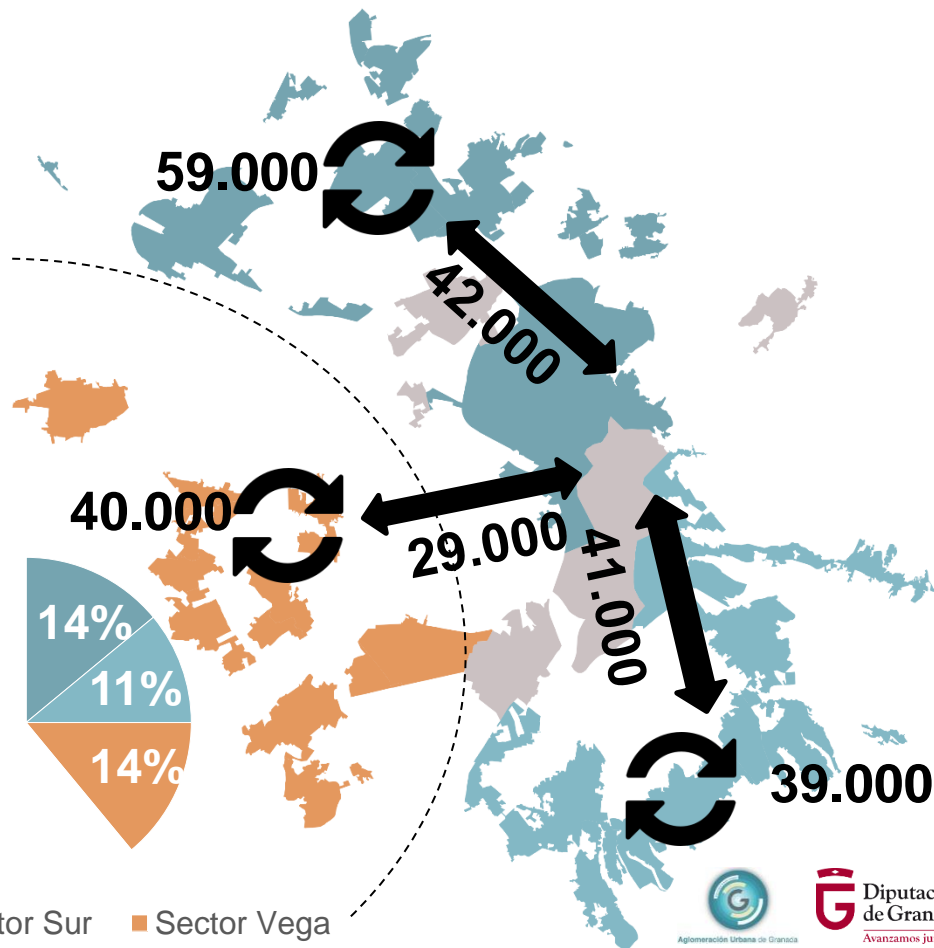
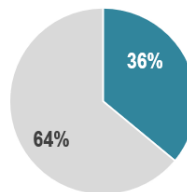
Sector Sur:

Internos: 49% | Externos: 51%



Sector Vega:

Internos: 64% | Externos: 36%

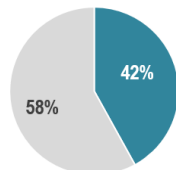


■ Sector Norte ■ Sector Sur ■ Sector Vega

01_La Movilidad: Desplazamientos

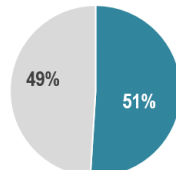
Sector Norte:

Internos: 58% | Externos: 42%



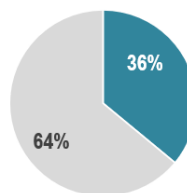
Sector Sur:

Internos: 49% | Externos: 51%



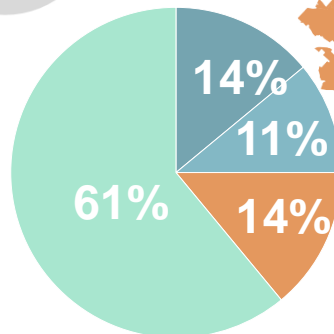
Sector Vega:

Internos: 64% | Externos: 36%

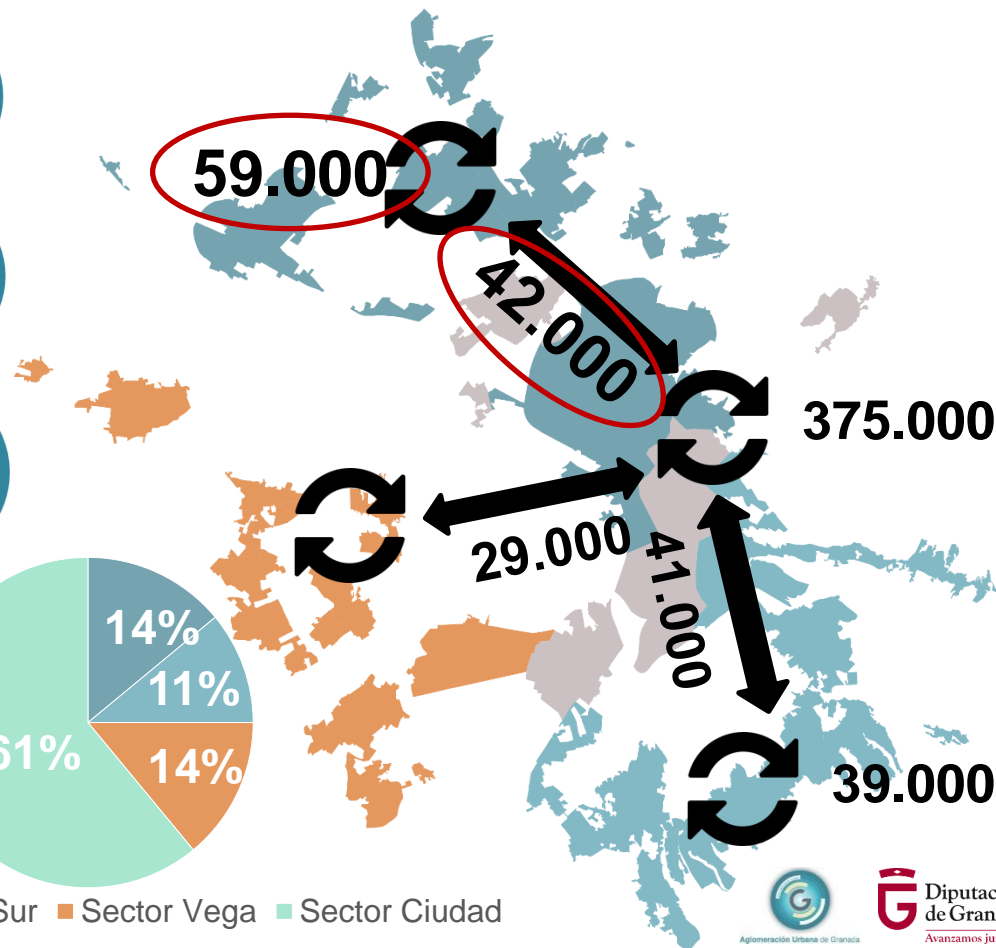


Sector Ciudad:

Internos: 86% | Externos: 14% (Total)

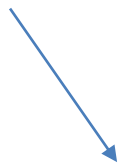


■ Sector Norte ■ Sector Sur ■ Sector Vega ■ Sector Ciudad

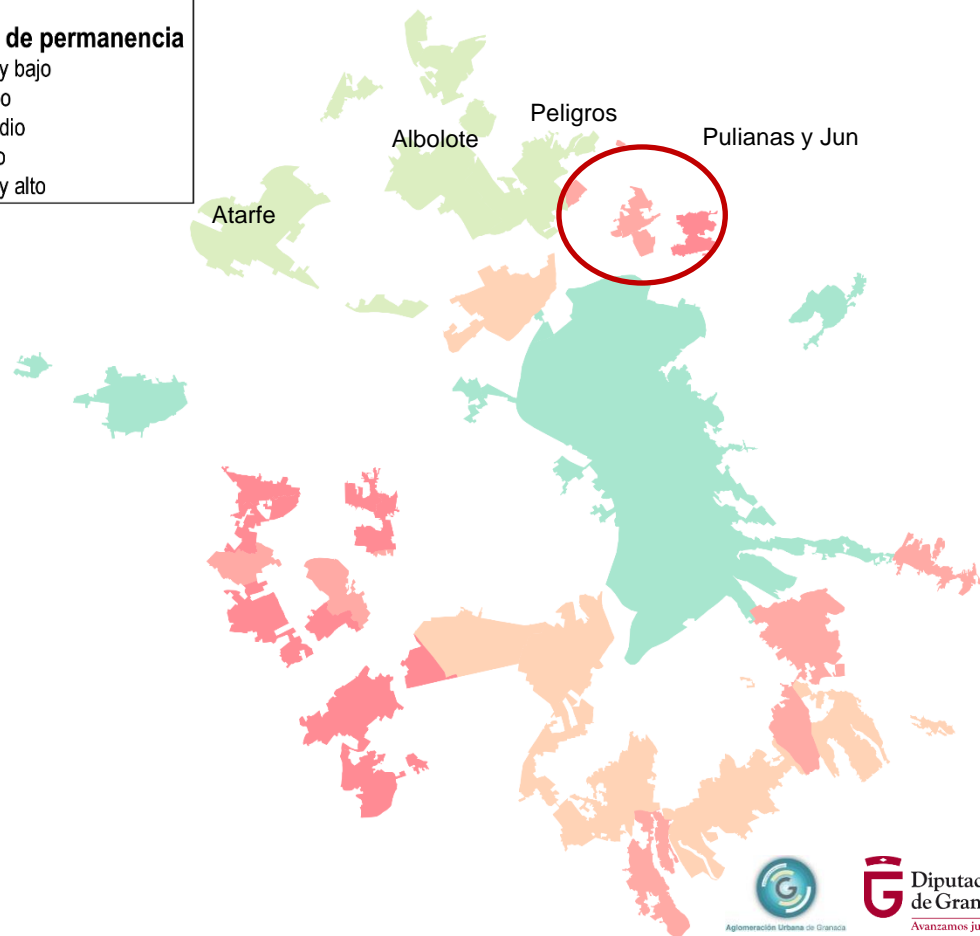
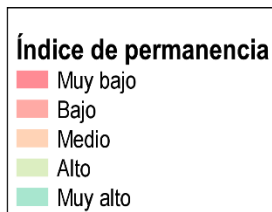


01_La Movilidad laboral

Para cuantificar los desplazamientos hacia el exterior del municipio se usa el **Índice de permanencia**.



IP: Cociente entre residentes con trabajo en el municipio y total de los residentes.

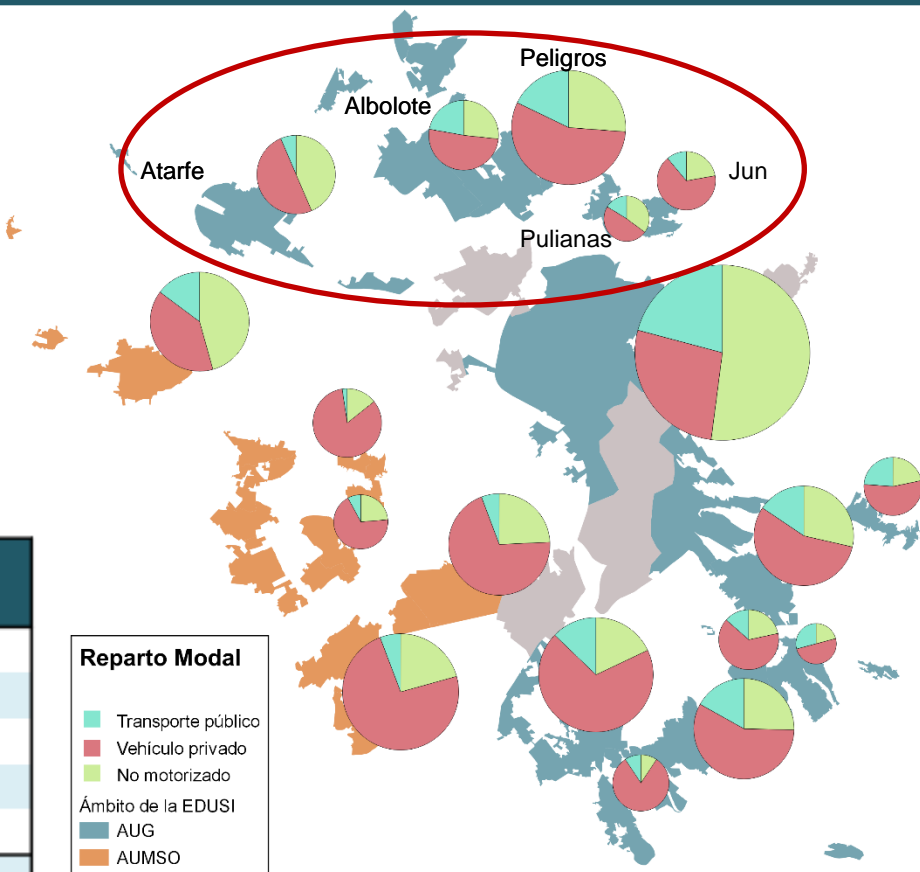


01_La Movilidad: Reparto modal

En el caso del ámbito de la EDUSI de la AUG podemos ver que el nivel de desplazamientos y el reparto modal de los mismos es marcadamente distinto en cada núcleo.

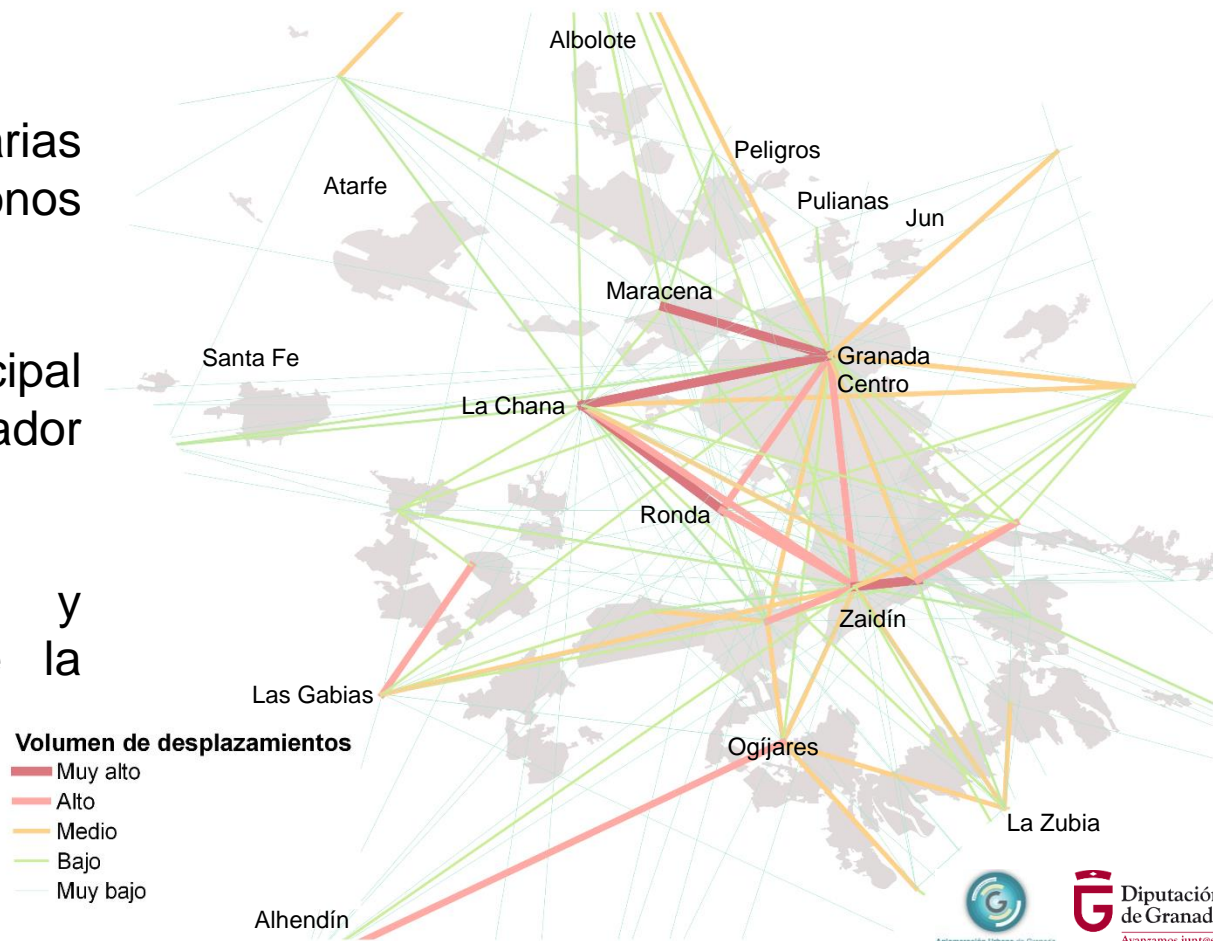
Si analizamos los datos en profundidad podemos ver la diferencias en la siguiente tabla.

Municipio	No motorizado	Vehículo privado	Transporte público
Albolote	26,7%	51,1%	22,2%
Atarfe	43,5%	50,0%	6,5%
Jun	22,2%	66,7%	11,1%
Peligros	26,2%	56,0%	17,9%
Pulianas	35,1%	48,6%	16,2%
Media	27,1%	58,2%	14,5%



01_La Movilidad: Desplazamientos

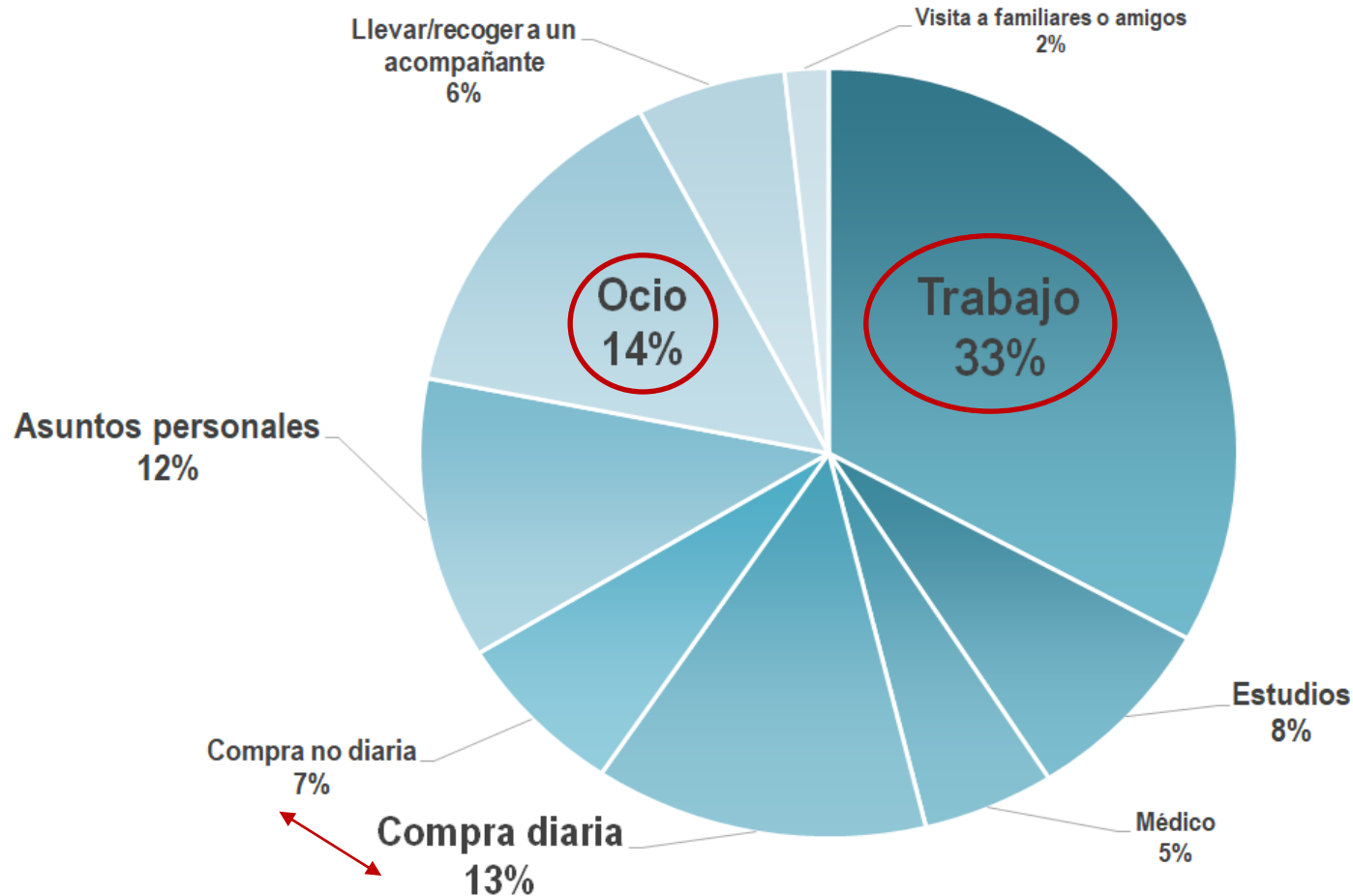
- Centralidades secundarias Albolote, Peligros. Polígonos industriales.
- Pero Granada es el principal polo de atracción y generador de desplazamientos
- Desplazamientos desde y hacia los municipios de la corona en horas punta



02_Situación Local



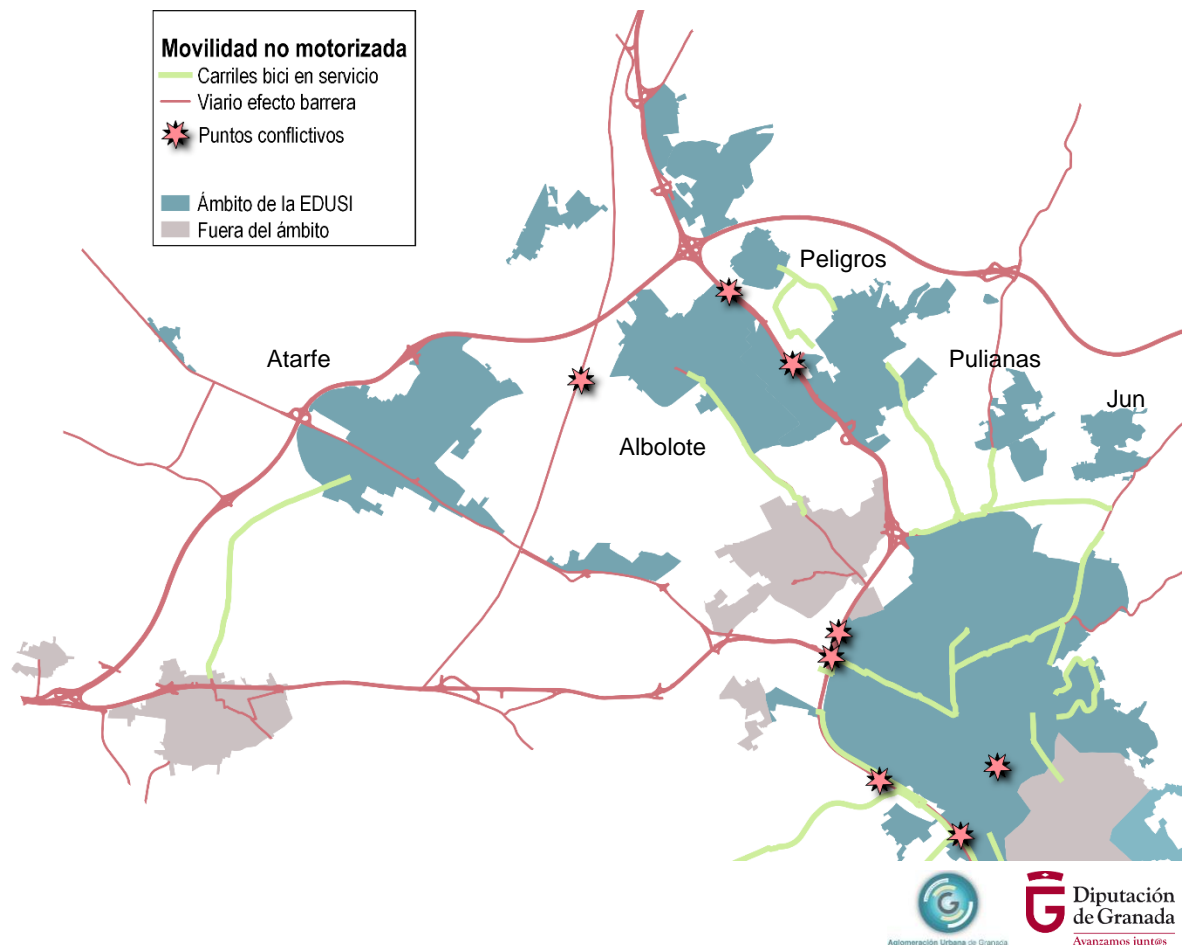
02_Situación Local: Motivo de los desplazamientos



02_Situación Local: Modos de desplazamiento

Movilidad no motorizada

Se han hecho importantes esfuerzos hacia este modo de movilidad sostenible, pero en la actualidad todavía existen numerosas barreras infraestructurales, urbanas y naturales que desconectan la red e impiden su funcionalidad.

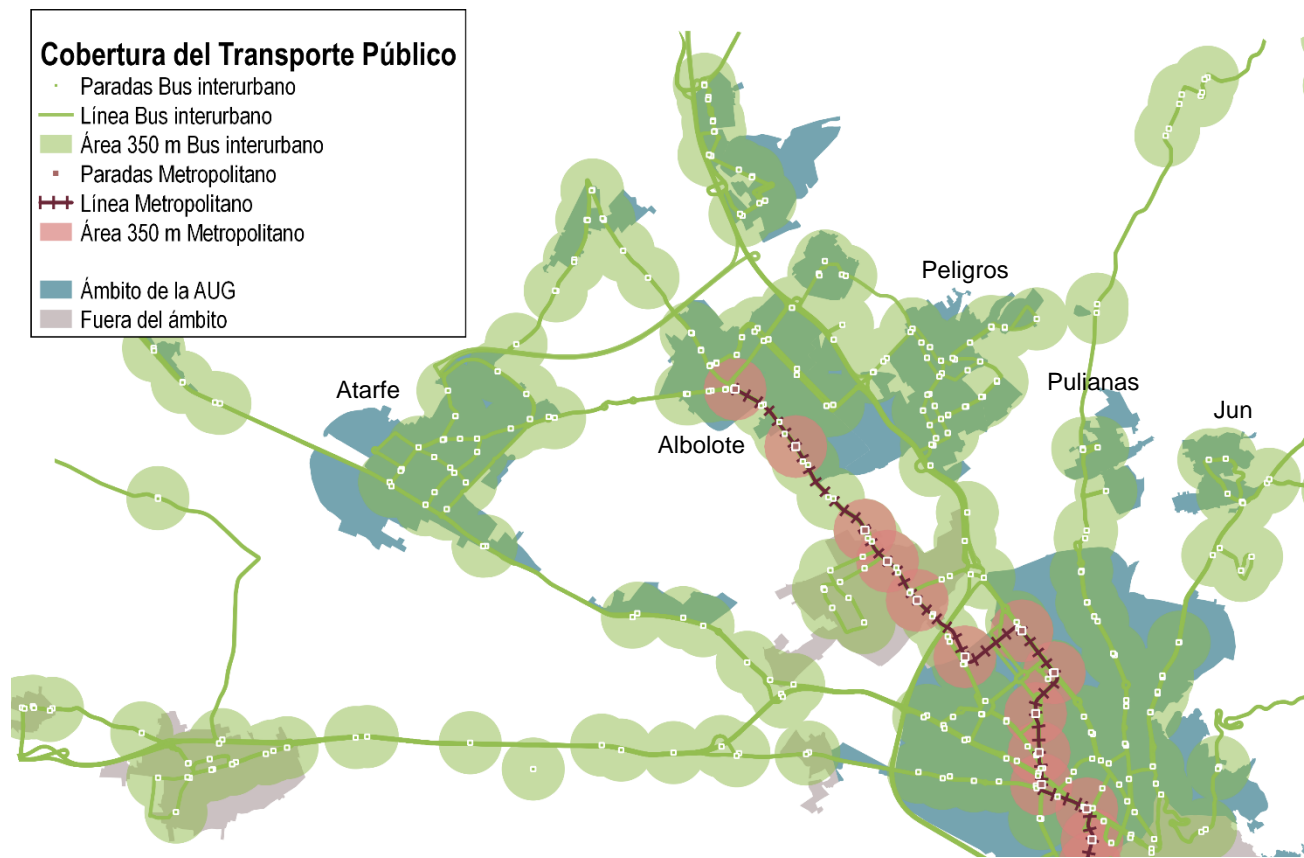


02_Situación Local: Modos de desplazamiento

Transporte público

Existe una importante red de transporte público que debe ser potenciada, apostando por la intermodalidad.

La cobertura espacial de la red es adecuada, pese a algunas zonas sin cobertura adecuada. Sería interesante establecer conexiones dentro del ámbito.

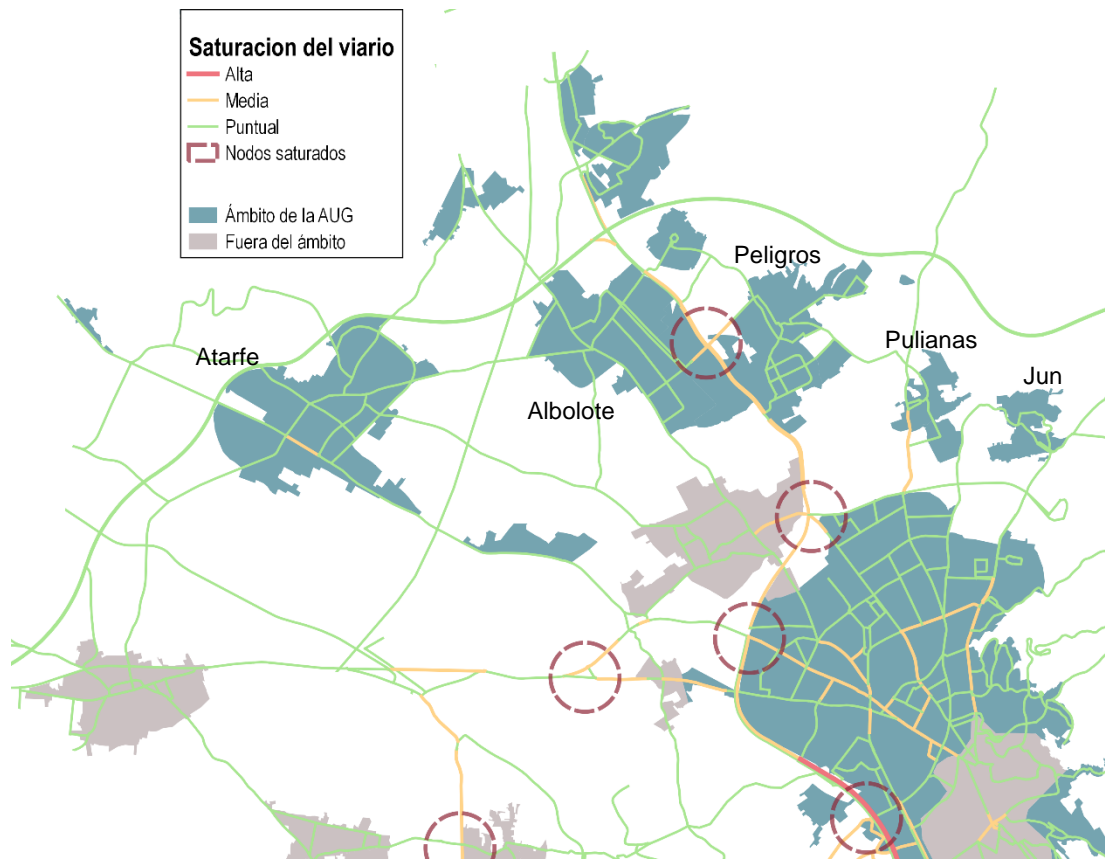


02_Situación Local: Modos de desplazamiento

Vehículo privado

Se trata de la movilidad mayoritaria en el área metropolitana de Granada. Su uso esta generando importantes deficiencias en la red de movilidad que afectan a su funcionalidad.

En el caso de la AUG Norte podemos observar saturación del viario en torno a la A-44 y en la totalidad de los accesos a la ciudad de Granada.



03_Externalidades del transporte



03_Externalidades del transporte

- La superficie de **zonas verdes** es insuficiente y susceptible de mejorar.
- Importancia de **corredores verdes**.
- Existen **zonas urbanas** degradadas.
- La **calidad del aire** debe mejorar especialmente en la zona norte.
- **Contaminación acústica.**



POTENCIALIDADES

Zonas y corredores Verdes

Ámbito atravesado por una red histórica de senderos que interconectan núcleos con espacios naturales que dotan de una gran oportunidad medioambiental.

Requieren una atención



03_Externalidades del transporte

Calidad del aire

El Área de Granada solo cuenta con algunas estaciones de la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire en Andalucía (RVCCAA), mediante las cuales se producen mediciones diarias para la realización de los informes diarios, mensuales y anuales.

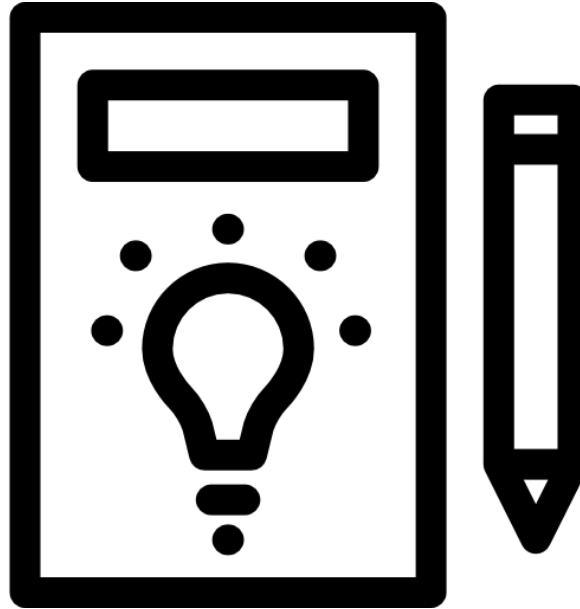
El factor principal que determina la calidad ambiental en el ámbito norte es la presencia de los principales polígonos industriales del área metropolitana, siendo el aspecto de calidad del aire el más afectado.

Estación	SO ₂	CO	O ₃	NO	NO ₂	NO _x	PM ₁₀	TOL	BC _N	PXY	Meteorología
Avda. de Cádiz	•	•		•	•	•	•				•
Constitución (P.F)	•	•	•	•	•	•	•				•
Campus de Cartuja	•	•	•	•	•	•	•				•
Granada Norte	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Paseos Universitarios	•	•		•	•	•	•				•
Palacio de Congresos	•	•	•	•	•	•	•				•
Ciudad Deportiva	•	•		•	•	•	•				•

Contaminación acústica

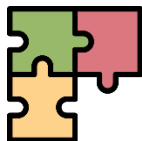
El transporte motorizado produce niveles de contaminación acústica importantes.

04_Criterios y Objetivos



04_Criterios y Objetivos: Criterios

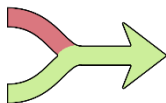
**Accesibilidad
universal**



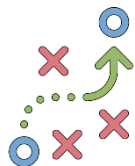
Intermodalidad



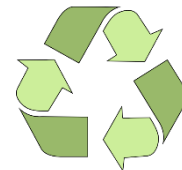
Multifuncionalidad



Integración



**Impacto ambiental y
externalidades**



Costes sociales



**Desarrollo económico
sostenible**

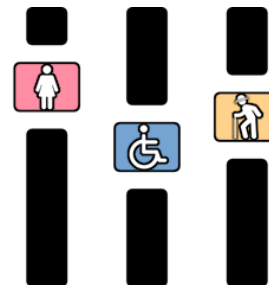
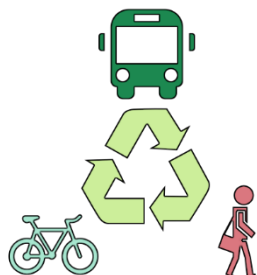


**Justicia social y
equidad**



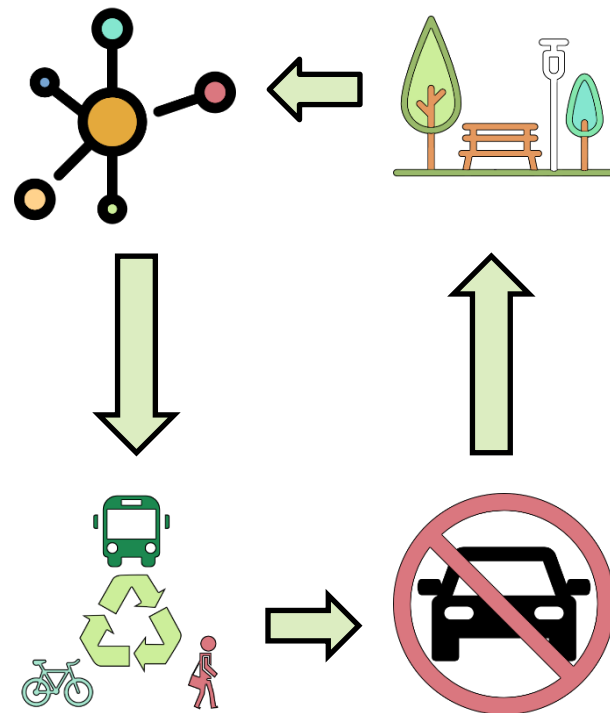
04_Criterios y Objetivos: Objetivos generales

- Movilidad urbana e interurbana sostenible medioambientalmente
- Utilización racional de los recursos disponibles
- Modelo de movilidad equitativo, accesible a todos los habitantes



04_Criterios y Objetivos: Objetivos específicos

- Establecer una **red de corredores seguros eficaces y eficientes** para la movilidad urbana e interurbana.
- **Potenciar la intermodalidad** de los diferentes tipos de transporte.
- **Reducir el espacio** dedicado al **vehículo privado**.
- **Recuperar** ese espacio para otros usos **peatonales**, ciclistas, zonas verdes.

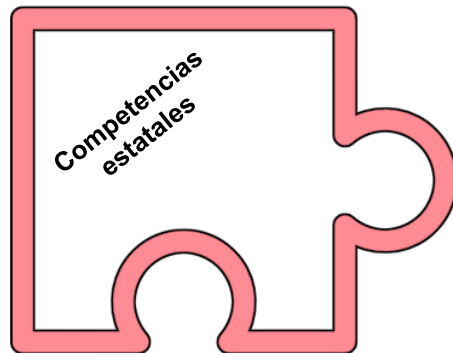


05_Oportunidades para la Gobernanza

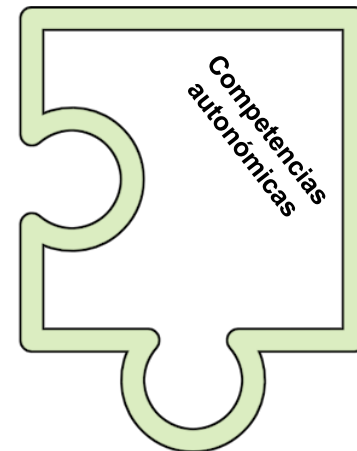
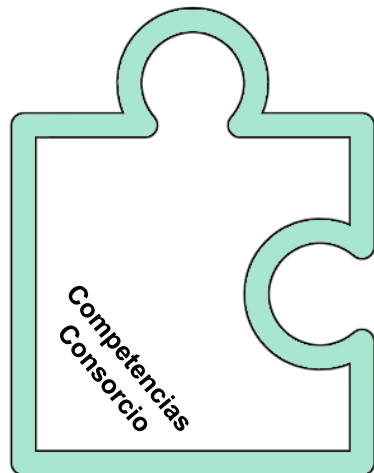


05_Oportunidades para la Gobernanza

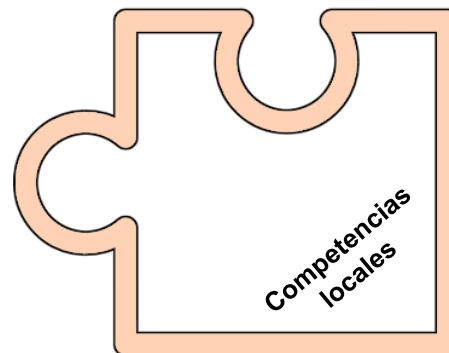
- Infraestructuras
- Transportes
 - Aéreo
 - Marítimo
 - Terrestre



- Planificación
- Gestión
- Diseño

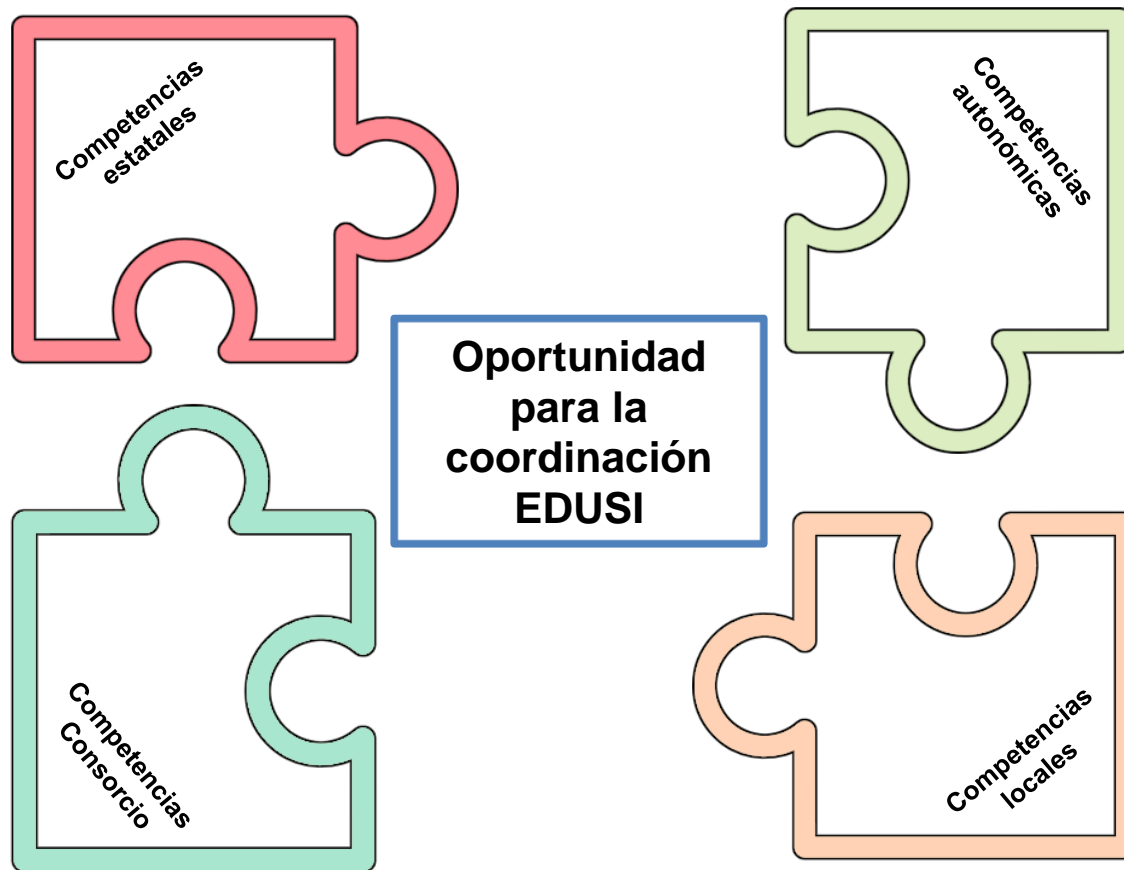


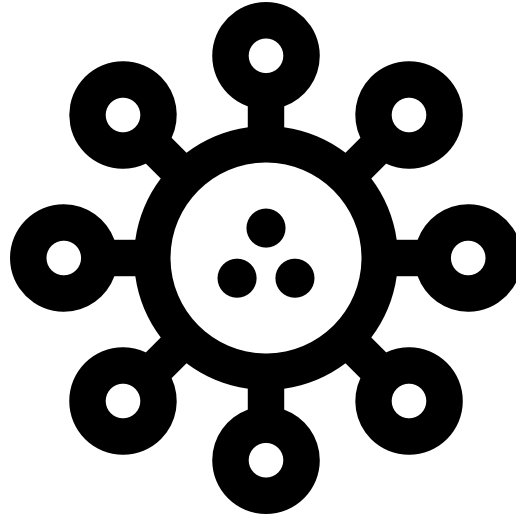
- Carreteras
- Transporte
 - Interurbano
- Movilidad
- Supervisión



- Tráfico
- Estacionamiento
- Movilidad
- Ordenación

05_Oportunidades para la Gobernanza





06_Nuevos retos ante la COVID-19

El impulso de la **movilidad sostenible**, activa y compartida, a pie o en bicicleta, será una de las prioridades en los próximos meses.

El **84%** de la población española vive en **ciudades**.

La respuesta a la COVID-19 tendrá que tener una dimensión “esencialmente urbana”.

La crisis sanitaria ofrece una "**oportunidad histórica**" para meditar **la movilidad** de las ciudades.

Los **Ayuntamientos** han anunciado ya que **peatonalizarán** algunas de las calles más transitadas de sus ciudades.



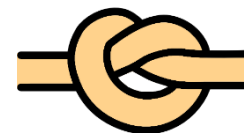
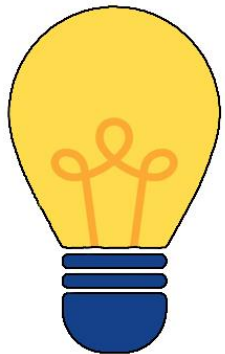
07_El Plan de Acción: Propuestas



07_El Plan de Acción: Propuestas

Ideas para eventuales propuestas:

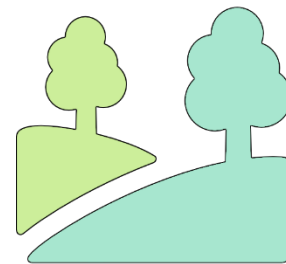
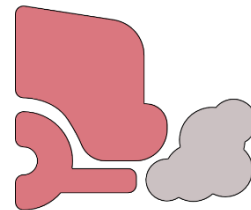
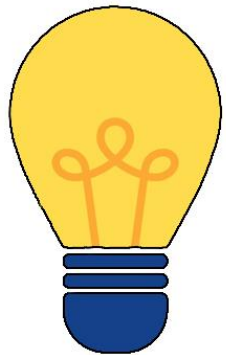
- **Aparcamientos disuasorios** en los principales nodos de transporte. A fin de reducir el uso del vehículo privado en los desplazamientos.
- **Intercambiadores modales** con aparcamientos seguros para bicicletas y Vehículos de Movilidad Personal (VMP). Para facilitar la intermodalidad.
- **Intervenciones puntuales** sobre los principales nudos congestionados para agilizar el tráfico rodado y recuperar la finalidad de la red de transporte.



07_El Plan de Acción: Propuestas

Ideas para eventuales propuestas:

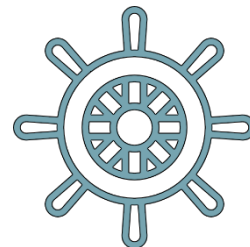
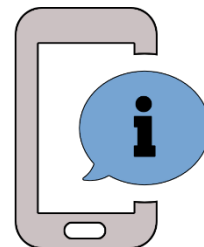
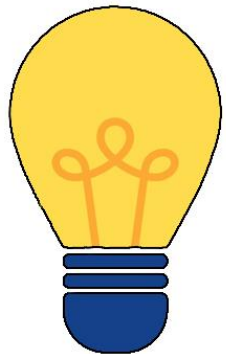
- **Suprimir los puntos conflictivos** para peatones y vehículos no motorizados. Evitando los conflictos que puede generar el uso de otros modos de transporte.
- **Establecimiento de una red de medidores de calidad del aire** que permita conocer los niveles de contaminación atmosférica y comunique las alertas a la población.
- **Corredores para desplazamientos no motorizados**, utilizando los caminos de la Vega. De forma que se ponga en valor sus espacios verdes y se genere una mayor cohesión territorial.



07_El Plan de Acción: Propuestas

Ideas para eventuales propuestas:

- **Conexión de la red actual de carriles bicis**, especialmente entre municipios, dotando de una mayor funcionalidad a los ya existentes.
- **Paneles informativos en las paradas de autobuses** y conexión a plataforma digital y uso de aplicaciones móviles para facilitar el uso del transporte público.
- **Establecer un sistema de gobernanza** territorial e intermunicipal que permita la colaboración y el trabajo entre administraciones y municipios.



PROPUESTA CONCEPTUAL PARA LA MOVILIDAD EN EL ÁREA METROPOLITANA DE GRANADA

¡Gracias por su atención!