

Carta de acciones para la mejora de la movilidad y la humanización del espacio público en Granada.

Ante la posibilidad de próximas inversiones encaminadas a la mejora de la movilidad sostenible en la ciudad de Granada y su área metropolitana, las organizaciones abajo firmantes manifiestan su desacuerdo con actuaciones puntuales y aisladas que constituyen, en el mejor de los casos, una pérdida de oportunidad para avanzar hacia una ciudad más amigable y humana, y en el peor, dan como resultados espacios públicos fragmentados y excluyentes.

Frente a acciones aisladas, fragmentadoras y basadas exclusivamente en la ejecución o remodelación de infraestructuras, en la presente carta se propone un conjunto de “pequeñas acciones” dirigidas a la mejora de la calidad peatonal y a la consecución de los objetivos enunciados en el Plan Andaluz de la Bicicleta, diversificando los mecanismos para el fomento y la mejora de la bicicleta en nuestro territorio y potenciando la capacidad inclusiva y educadora de nuestro espacio público.

Se trata, en definitiva, de soluciones integradoras que rompan la sectorizada y fragmentada visión de nuestra ciudad, ayudando al entendimiento del espacio público como un lugar de convivencia y que sirvan para potenciar el uso de la bicicleta como medio de transporte en el área metropolitana de Granada, refrendadas por los resultados obtenidos en ciudades en las que se han aplicado.

En Granada, a 21 de enero de 2014

Biciescuela Granada

Camina Granada

Colegio Oficial de Arquitectos de Granada

Ecologistas en Acción Granada

La Ciudad Accesible



Camina
Granada

Colegio
Oficial de
Arquitectos

La Ciudad
Accesible

Carta de acciones para la mejora de la movilidad y la humanización del espacio público en Granada.

Índice

Página 3. Limitaciones al tráfico motorizado

Humanización del espacio público de los barrios siguiendo criterios establecidos en el PMUS de Granada:

Página 5. Plan de formación para ciclistas

Página 6. Incentivos económicos o deducciones fiscales

Cambios en la regulación del tráfico urbano

Página 7. Infraestructuras urbanas para la bicicleta

Página 8. Infraestructuras interurbanas para la bicicleta

Página 9. Mejora de la intermodalidad bici-transporte público

Página 10. Acciones para el fomento del cambio de conducta y visión del espacio público.



Camina
Granada

Colegio
Oficial de
Arquitectos

La Ciudad
Accesible

Carta de acciones para la mejora de la movilidad y la humanización del espacio público en Granada.

página 3

Limitaciones al tráfico motorizado

1. Ciudad 30: Velocidad máxima de circulación genérica en zona urbana limitada a 30 Km/h. Instalación de sistemas de control de velocidad (cámaras, radar,...).



campana europea 30 km/h –
por unas calles habitables!

2. Reducción de plazas de aparcamiento en superficie, ofreciendo a cambio aparcamientos disuasorios periféricos gratuitos y bien interconectados con transporte público, equipamientos para bicicletas e itinerarios peatonales.

Humanización del espacio público de los barrios siguiendo criterios establecidos en el PMUS de Granada

1. Calles 20 y 10: Velocidades máximas específicas de 20 y 10 Km/h, aparcamiento restringido para vehículos motorizados y con plataforma única sin obstáculos (especialmente, bolardos y vallas de protección) y con pavimentos adecuados para bicicletas y aptos para usuarios de sillas de ruedas, personas mayores y pavimentos podotactiles de encaminamiento de acuerdo con las normativas estatales para personas con discapacidad visual.

2. Calles 30: aceras de más de 3 metros, velocidad máxima de 30km/h.

3. Reducción y simplificación de la señalética y codificación dirigida a la ordenación del tráfico. Teniendo en cuenta que la señalización elegida sea adecuada para personas con baja capacidad cognitiva, con baja alfabetización y que sea coherente y racional no llevando a confusión ni duplicidad como pasa habitualmente.

4. Reubicar en la calzada los aparcamientos bici-moto que están situados en espacios peatonales, con especial urgencia en el caso de plazas y otros espacios urbanos de referencia, como son la plaza de Derecho y Plaza Nueva.



Camina
Granada



Colegio
Oficial de
Arquitectos



La Ciudad
Accesible

Carta de acciones para la mejora de la movilidad y la humanización del espacio público en Granada.

página 4

5. Aumento y mejora del mobiliario urbano dedicado a cuestiones no circulatorias: bancos, lugares de estancia, sombras, fuentes, árboles...



Parklet en la ciudad de Adelaide



Parklet en la ciudad de Allston



Carta de acciones para la mejora de la movilidad y la humanización del espacio público en Granada.

página 5

Plan de formación para ciclistas

1. **Distribución gratuita de manuales** de conducción segura de la bicicleta por la calzada.
2. **Distribución de accesorios de seguridad vial para ciclistas** (luces, chalecos reflectantes, etc.).
3. **Impartir cursos gratuitos del método bikeability** (midiendo su impacto y resultados) siguiendo la experiencia de Madrid, Vitoria, Gijón, Terrasa, etc., para:

Mayores de 16 años:

- Nivel 1: mantener el equilibrio y pedalear
- Nivel 2: habilidades ciclistas básicas
- Nivel 3: conducción segura de la bicicleta

Alumnado de 6º primaria y de la ESO: aprendizaje y desarrollo de la autonomía juvenil e infantil para realizar desplazamientos en bicicleta al colegio y al instituto.

Madres, padres y docentes de primaria: capacitación para coordinar un bicibus de acompañamiento a niños durante los desplazamientos en bici al colegio.



Formación a padres y profesores, En bici por Madrid



Camina
Granada

Colegio
Oficial de
Arquitectos

La Ciudad
Accesible

Carta de acciones para la mejora de la movilidad y la humanización del espacio público en Granada.

página 6

Incentivos económicos o deducciones fiscales.

1. Adquisición de bicicletas eléctricas.
2. Empresas, autónomos e instituciones públicas que fomenten el uso de la bicicleta: usen la bicicleta en los desplazamientos de su actividad, realicen cursos de conducción de la bicicleta entre sus trabajadores e instalen aparcamientos seguros contra el robo, el vandalismo y la intemperie para trabajadores y clientes.

Cambios en la regulación del tráfico urbano.

1. **Permitir la circulación de ciclistas por carril bus**, como ya sucede Avenida de Pulianas y Ancha de Capuchinos.
2. Permitir o acondicionar para las bicicletas **giros a la izquierda y cambios de sentido** en los lugares donde sea posible de las avenidas equipadas con mediana o paseos centrales.
3. **Semáforos en ámbar para bicicletas**, en pasos peatonales y en intersecciones de no pertenecientes a la red básica de tráfico motorizado.



Semáforos en ámbar para ciclistas en Zaragoza

4. Permitir la **circulación en doble sentido** para bicicletas en determinadas calles con calmado de tráfico como, por ejemplo, Ángel Ganivet.



Camina
Granada

Colegio
Oficial de
Arquitectos

La Ciudad
Accesible

Carta de acciones para la mejora de la movilidad y la humanización del espacio público en Granada.

página 7

Infraestructuras urbanas para la bicicleta

1. Ciclocarriles en las arterias principales de la ciudad que tienen límites de velocidad superior a 30km/h. Si es necesario, sustituir por ciclocarriles las actuales aceras bici (Camino de Ronda, Zaidín y Zona Norte). Un ciclocarril es un carril de tráfico convencional (es decir, de uso compartido por todos los vehículos) que cuenta con señales horizontales en el centro del mismo recordando la presencia de bicicletas en la calzada. Existen en Madrid, Vitoria, Oviedo, Valencia, etc. y, sobretodo, ciudades anglosajonas.



Madrid, ciclocarril con limitación 30 Km/h en calle con y sin carril bus



Madrid, ciclocarril sin limitación 30 Km/h



Chicago ciclocarril sin limitación 30 Km/h



Camina Granada

Colegio Oficial de Arquitectos

La Ciudad Accesible

Carta de acciones para la mejora de la movilidad y la humanización del espacio público en Granada.

página 8

2. Aparcamientos seguros frente a la intemperie y vandalismo integrados en edificios o equipamientos públicos.



Hospital Universitario Virgen de las Nieves (Granada)

3. Aparcamientos sencillos con amarres tipo U invertida colocados en la calzada para evitar problemas a personas invidentes usuarias de bastón, al menos, cada 300 m. Restituir los amarres tipo U que fueron eliminados en algunos de los aparcamientos de bici-moto.

Infraestructuras interurbanas para la bicicleta

1. Pasajes metropolitanos activos:

Intervención sobre los caminos de tierra existentes entre Granada y los municipios del cinturón en un radio de 12 Km (mejorar el pavimento con tierra compactada, vegetación en los laterales y señalización de distancia y tiempo).

Recuperación de las riberas de los ríos Beiro, Genil, Monachil y Dílar (Modelo Genil entre Granada y Pinos Genil)



Paseo Fuente de la Bicha (Granada)



Camina Granada
Colegio Oficial de Arquitectos

La Ciudad Accesible

Carta de acciones para la mejora de la movilidad y la humanización del espacio público en Granada.

página 9

2. Incorporación de arcenes – uno en cada sentido de la marcha – de 2 o más metros de ancho, limpios y transitables en las carreteras más transitadas entre Granada y los municipios del cinturón (en un radio de 12 Km). Sustituir los actuales carriles bici y aceras bici interurbanos por arcenes tal y como los descritos.



San Roque (Cádiz)

Mejora de la intermodalidad bus-transporte público

1. Acondicionar los autobuses urbanos de las líneas C1, C2, N8, N9, U1, U2 y U3 para transportar bicicletas en el sentido ascendente de sus rutas.

2. Mejorar la comodidad del transporte de bicicletas en los autobuses interurbanos, incorporar anclajes traseros en todas las líneas.



Autobús línea Granada-Dílar

3. Convenios con taxis para facilitar subir hasta 2 bicis.

4. Incorporar aparcamientos de bicicletas seguros en las proximidades de las paradas



Camina
Granada

Colegio
Oficial de
Arquitectos

La Ciudad
Accesible

Carta de acciones para la mejora de la movilidad y la humanización del espacio público en Granada.

página 10

Acciones para el fomento del cambio de conducta y visión del espacio público: de red de carriles de circulación a espacio de convivencia.

1. **Promoción de concursos de ideas** para la transformación de ciertos itinerarios emblemáticos, como el caso del eje Rector López Argüeta-San Jerónimo, Calle Elvira o Pedro Antonio de Alarcón.



Play Day, Bilbao

2. **Peatonalizaciones efímeras y periódicas** (por ejemplo los domingos) de ciertas calles de barrio.

3. **Campañas de concienciación** dirigidas tanto al fomento de la bici como transporte público, como a la conducción respetuosa con los demás, especialmente en cuanto a la invasión de acera y otros espacios públicos se refiere.

4. **Campañas para dar ejemplo de compromiso y visibilidad:** “Funcionarios en bici al trabajo” y “Representantes públicos (policías, concejales, etc.) en bici al trabajo” mediante el préstamo temporal de bicicletas municipales eléctricas.



Camina
Granada

Colegio
Oficial de
Arquitectos

La Ciudad
Accesible