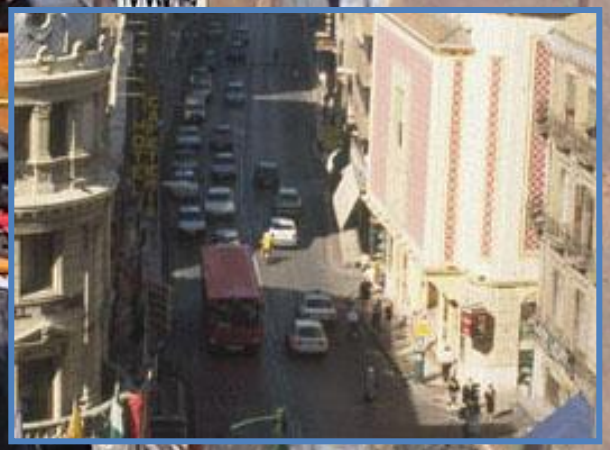
Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Granada

Los Barrios como Unidad Social

El Transporte Publico base de la ciudad metropolitana

Accesibilidad Universal



El Centro Urbano Simbolo Estrategico

Zona Norte

TOTAL VIAJES % Vehic. Privado	
ATRACCIÓN URBANA	ATRACCIÓN METROPOLITANA
110.194	29.321
90.43%	91.16%

Zona Vega

TOTAL VIAJES % Vehic. Privado	
ATRACCIÓN URBANA	ATRACCIÓN METROPOLITANA
93.460	18.368
81.34%	87.59%

Zona Sierra

TOTAL VIAJES % Vehic. Privado	
ATRACCIÓN URBANA	ATRACCIÓN METROPOLITANA
125.243	11.266
88.35%	89.87%

Ciudad

GRANADA

PINOS PUENTE
Chapernal
Cortijo del Aire
El Torreón
Montelux
GÜEVEJAR
NIVAR
ALFACAR
VIZNAR
HUETOR SANTILLAN
BEAS DE GRAN
PELIGROS
ALBOLOTE
Juncaril
Asegra
ATARFE
PULIANAS
JUN
MARACENA
SANTA FE
Belicena
Pulianil
VEGAS DEL GENIL
Atarfe
El Ventorrillo
CULLAR VEGA
San Javier
Pilar
CHURRIANA DE LA VEGA
ARMILLA
LAS GABIAS
ALHENDIN
OGIJARES
LA ZUBIA
CAJAR
MONACHIL
HUETOR VEGA
CENES DE LA VEGA
PINOS GENIL
DUDAR

- Escala Territorial
- Escala Metropolitana.
- Ámbito de Conflicto. Superposición escalas de viajes.
- Puntos Críticos del Sistema. Nodos deficitarios.

PMUS - Granada 2011
PRESIONES EXTERNAS MOTORIZADAS. DEMANDA DIARIA DE VIAJES

Ayuntamiento de Gran
Área de Protección Ciudadana y Mov

Hacia un nuevo modelo de "MOVILIDAD SOSTENIBLE"

DIRECTRICES Y ESTRATEGIAS

- **Las CLAVES de referencia:**
  - **La Intermodalidad**
  - **La Sostenibilidad**

- **Las ESTRATEGIAS fundamentales:**
  - **La integración entre Área Metropolitana, Ciudad y Barrio**
  - **La planificación "intermodal" entre bus, peatón y vehículo**

- **El MODELO de referencia: Relación entre redes**

  *** La red de peatones y bicicletas**
  *** La red motorizada de vehículos**
  *** La red de transporte publico**

Objetivos y Criterios de actuación del PMUS

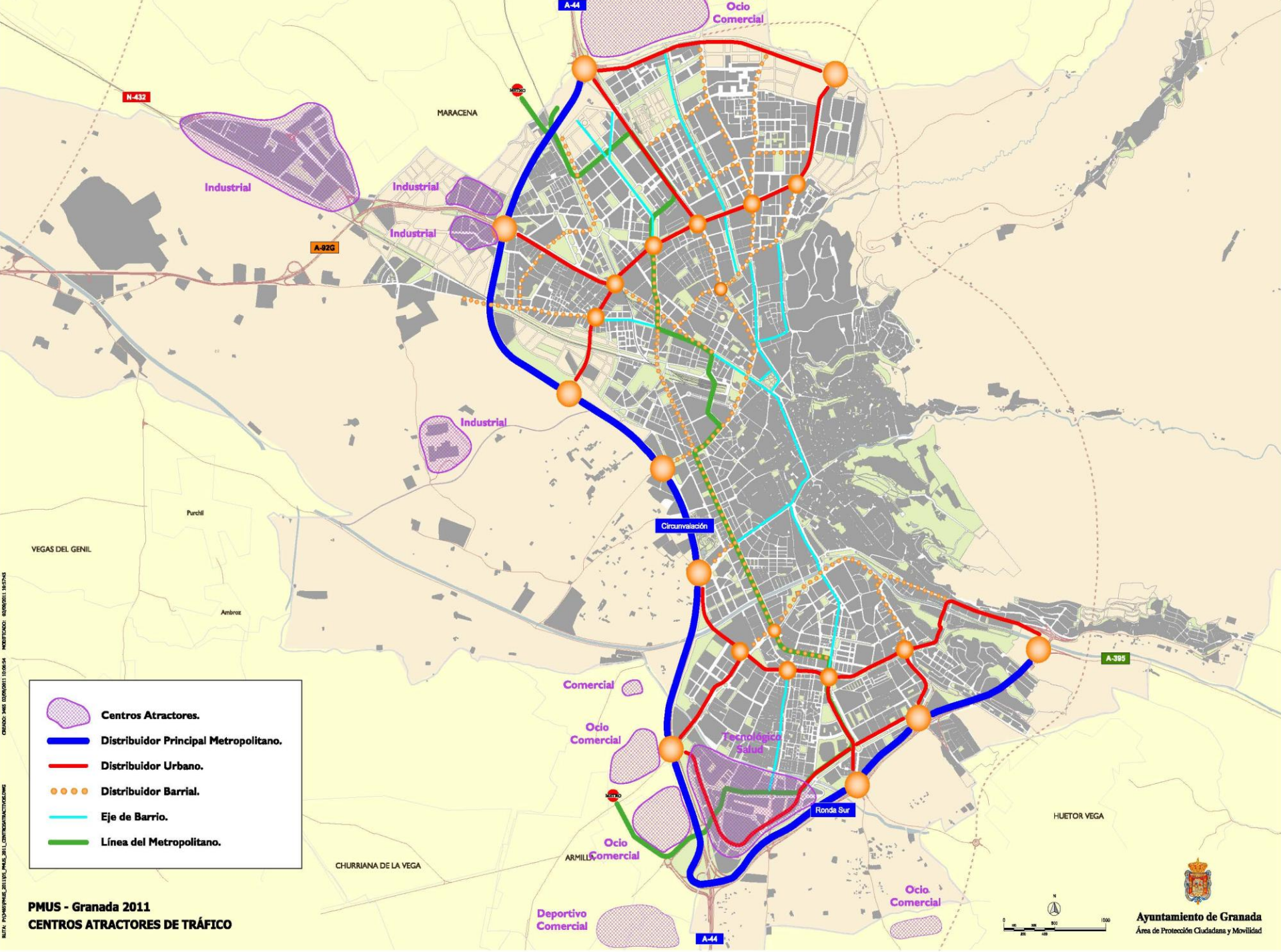
MOVILIDAD DESDE CRITERIOS DE ACCESIBILIDAD

Delimitar una IMAGEN URBANA.
Programas de mejora y reordenación del espacio público
LA CIUDAD DE LOS BARRIOS

Reforzar y Equilibrar **LA CIUDAD PATRIMONIAL Y TURISTICA**
mediante la adecuación de Equipamientos, comercio y Cultura

LA CIUDAD ACCESIBLE
desde criterios de ACCESIBILIDAD EQUILIBRADA

CIUDAD COMPACTA que garantice el equilibrio entre usos
RESIDENCIALES, COMERCIALES y LABORALES


A-44
Ocio
Comercial
N-432
MARACENA
Industrial
Industrial
Industrial
A-92G
Industrial
Purchil
VEGAS DEL GENIL
Ambroz
Circunvalación
A-395
Comercial
Ocio
Comercial
Tecnológico
Salud
Ronda Sur
HUETOR VEGA
ARMILLA
Ocio
Comercial
CHURRIANA DE LA VEGA
Ocio
Comercial
Deportivo
Comercial
A-44
Centros Atractores.
Distribuidor Principal Metropolitano.
Distribuidor Urbano.
Distribuidor Barrial.
Eje de Barrio.
Línea del Metropolitano.
PMUS - Granada 2011
CENTROS ATRACTORES DE TRÁFICO
Ayuntamiento de Granada
Área de Protección Ciudadana y Movilidad

Objetivos y Criterios de actuación del PMUS

Estrategias respecto al tráfico motorizado

Realizar una adecuada jerarquización del total del espacio viario que debe ordenar las funciones de transito en armonía con las residenciales y comerciales.

Diseñar el espacio viario garantizando las mínimas velocidades de circulación en la conducción.

Garantizar un adecuado sistema de intercambio modal entre el vehículo privado y el transporte público.

Un Modelo de Movilidad basado en una Jerarquización del Espacio Viario:

Asignación Funcional a la Totalidad del Espacio Viario Público

	VIAS PRINCIPALES	CALLES DISTRIBUIDORAS	VIAS LOCALES		
			Peatonales	Ejes de Barrio	
				Prioridad para los Peatones	Zona 30
Anchura entre Fachadas	> 20 metros	12-20 metros	< 7 metros	< 7 metros	> 7 metros
Volúmenes de Peatones	Bajo	Medio	Muy Alto	Alto	Alto/ Medio
Señalización Vertical y Horizontal (*)	Si R-301	Si R 301 R 301	Si Excepto Residentes Servicios y C/D < a 3500Kg R-102 R 301	Si S-28 R 301 R 301	Si S-28 S-30
Prioridad Modal	Motorizada privada	Motorizada Privada / Transporte Público Colectivo	No motorizados	No motorizados / T.P.C.	T.P.C. / No motorizados / motorizados privados locales
Limitadores de Velocidad y Control de Acceso (*)	- Semáforos - Rotondas	- Semáforos - Rotondas - Desvíos de eje - Elevaciones	- Velocidad <10 kn/h - Pilonas de Entrada - Mobiliario Urbano - Sentidos de Circulación Concurrentes	- Velocidad <20 kn/h - Mobiliario Urbano - Sentidos de Circulación Concurrentes	- Velocidad <30 kn/h Medidas de calmado de Tráfico - Rotondas - Desvíos de eje - Elevaciones
Aparcamientos	 	 	Excepcional Excepto en Zonas Señaladas R-308		Si
Plataformas	Segregación Calzada Acera	Segregación Calzada Acera	Única	Única	Segregación Calzada Acera / única

(*) Señalización específica y Medidas especiales en Entornos Sensibles (Colegios –corredores escolares –, Institutos, Universidad, Hospitales, etc.)

Objetivos y Criterios de actuación del PMUS

Estrategias respecto al Transporte Público

La implantación de vehículos de transporte urbano de bajo impacto ambiental y compatibles con el entorno urbano.

La ordenación de la circulación interior

NUEVO MODELO DE TPC – Anillo Interior Complementariedad entre T.P. Metropolitano y Urbano

La relación entre los Sistemas de Transporte Público y con los Sistemas Peatonales - INTERCAMBIADORES

La cobertura de las líneas y la frecuencia deben conformar la base de la política de bus

Objetivos y Criterios de actuación del PMUS

Estrategias respecto al Peatón

COLECTORES PEATONALES QUE CONECTEN LOS BARRIOS CON EL CENTRO, *que permitan los desplazamientos "continuos" seguros y cómodos de cualquier tipo de usuario.*

Garantizar los recorridos peatonales en los trayectos de acceso al bus.

Recuperar la calidad de la calle como espacio del barrio

Introducir las áreas 30 en los barrios asociadas a los centros comerciales de barrio

Objetivos y Criterios de actuación del PMUS

Estrategias respecto a la Bicicleta

Adecuar el Plan Director de Bicicletas a la política de intermodalidad

Diseñar itinerarios cortos y directos que faciliten la elección del sistema no motorizado en distancias medias.

Posibilitar la utilización de las calles peatonales a la circulación ciclista fuera de horarios comerciales para garantizar un mayor control social.

Disponer aparcamientos cerca de los puntos principales de las ciudades, estaciones de metro y ferrocarril, organismos públicos y zonas comerciales.

EL PROCESO DEL PLAN

PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE GRANADA

FASES

- FASE 0: ORGANIZACION Y ARRANQUE
- FASE I: DEFINICION DEL PLAN
- FASE II: ANALISIS Y DIAGNOSTICO
- FASE III: PLAN DE ACCION

ETAPAS

- Diseño del proyecto
- Presentación
- Prediagnóstico
- Criterios y Objetivos
- Inventario de datos y Análisis de la Movilidad
- Diagnóstico
- Estrategias
- Propuestas (medidas y acciones)
- Plan de Seguimiento y Evaluación
- Plan de Comunicación

PARTICIPACION SOCIAL

- Entrevistas Agentes locales
- Mesa por la Movilidad
- Sondeo de Opinión
- Grupos de trabajo
- Pacto por la Movilidad
- Comisión de Seguimiento

COMUNICACION

- INICIO DEL PLAN
- PREDIAGNOSTICO
- DIAGNOSTICO ESTRATEGIAS
- MODELO PLAN DE ACCION

CALENDARIO

- Septiembre
- Octubre
- Noviembre Diciembre Enero
- Febrero
- Marzo
- Abril Mayo
- Junio
- Septiembre

AYUNTAMIENTO DE GRANADA
DELEGACION DE PROTECCIÓN CIUDADANA Y MOVILIDAD