

Biciescuela Granada presenta alegaciones al Plan de calidad del aire de la aglomeración de Granada y área metropolitana

PRIMERA.- Necesidades y medidas a aplicar.

Según el *Plan de transporte metropolitano de Granada*, la dispersión urbana en el área metropolitana hace que entre el 90% y 95% de los desplazamientos de más de 500 metros sean externos a los municipios que componen dicha área. La absoluta mayoría de estos desplazamientos se dirigen a Granada capital (que, por diversos motivos, es la zona que más atrae los desplazamientos) y se hacen en automóvil privado (coche o moto) debido a que hay infraestructuras viales que lo permiten y aparcamientos disponibles, ya sean gratuitos o de pago, en el destino o disuasorios. Además, en general, en automóvil privado no se tarda más de 20 minutos para ir de cualquier extremo a otro del primer cinturón metropolitano. En cambio, en transporte público, en muchos casos, puede superar la hora.

Todo esto hace que, según el *Plan de movilidad urbana sostenible de Granada*, el 70% de la superficie libre de la ciudad de Granada esté destinada a los automóviles privados, impidiendo otros usos, y que, según los distintos informes anuales de calidad del aire de Ecologistas en Acción, sea la ciudad con el aire más contaminado de Andalucía y la tercera de España. Desde hace años, las emisiones de NO₂ y de las partículas PM 10 y PM 2,5 superan los límites medios anuales que la Organización Mundial de la Salud considera perjudiciales para la salud. Estas emisiones se deben mayoritariamente a la quema de combustibles fósiles para el transporte cotidiano de personas en automóvil, lo cual también provoca un aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero que contribuyen al calentamiento global y el cambio climático.

En el *Plan de mejora de la calidad del aire de la aglomeración de Granada y área metropolitana* se incluyen medidas, más o menos acertadas, cuyo objetivo es mejorar el transporte público colectivo y los desplazamientos a pie y en bici. Es evidente que es necesario mejorar estos servicios. Sin embargo, estas mejoras, por sí mismas, aplicadas en un área metropolitana de urbanización dispersa con desplazamientos concentrados hacia la ciudad de Granada, no van a conseguir que se use menos el automóvil privado mientras siga habiendo, al mismo tiempo: Disponibilidad de aparcamiento (ya sea en el destino o disuasorio, ya sea gratuito o de pago); infraestructuras viales para atravesar en automóvil el área metropolitana en 20 minutos; zonas de bajas emisiones con restricciones de acceso basadas en las etiquetas de la DGT y no en la residencia; y el

usuario pueda seguir costeándose los gastos derivados del uso de estos automóviles privados.

Responder de forma efectiva a la necesidad de reducir el uso del automóvil privado en el contexto del área metropolitana de Granada solo es posible si se da prioridad a las medidas que producen, precisamente, una reducción del uso del automóvil privado. Es decir, las medidas que reducen las zonas de aparcamiento y las zonas de uso de estos vehículos. Por todo ello, **SOLICITAMOS** las siguientes medidas:

1. Reducir la disponibilidad de aparcamiento para automóviles privados (de coches y motos) de no residentes (ya sea en el destino cotidiano o en aparcamiento disuasorio, así como ya sea gratuito o de pago) y sustituir las plazas de aparcamiento por árboles.
2. Aumentar el número de calles de prioridad peatonal en todos los municipios del área metropolitana y en todos los barrios de Granada capital.
3. Establecer las zonas de bajas emisiones en todos los municipios del área metropolitana y en todos los barrios de Granada capital. Diseñar las zonas de bajas emisiones como zonas de bienestar. Es decir, aplicando las restricciones de acceso y de apartamiento solo a los no residentes (acogiéndose al artículo 5.3 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones), en lugar de hacerlo en base a las etiquetas de la DGT (artículo 5.2 del mismo Real Decreto) que, en realidad, incentiva la compra de coches y motos nuevas, pero no la reducción del uso del automóvil privado.
4. Paralizar los proyectos de construcción de las VAU, previstas en el POT AUG, así como de la Ronda Este.
5. Crear carril bus/VAO en las entradas y salidas de la ciudad de Granada, eliminando un carril de tráfico normal de la calzada, así como una red de carril bus en el interior de Granada capital.

SEGUNDA.- Infraestructuras viales para la bici y los VMP.

En el área metropolitana de Granada existen diferentes infraestructuras viales para la circulación de bicicletas y VMP. Por un lado, en zona urbana encontramos las de uso compartido con el resto de vehículos (calzada, ciclocarriles 30 y ciclocalles) y las segregadas del resto de vehículos (carriles bici y aceras bici); y, por otro lado, en zona interurbana tenemos las de uso compartido con el resto de vehículos (calzada y arcenes), las de uso reservado (pistas bici), las de uso compartido con vehículos agrícolas (ciclo-

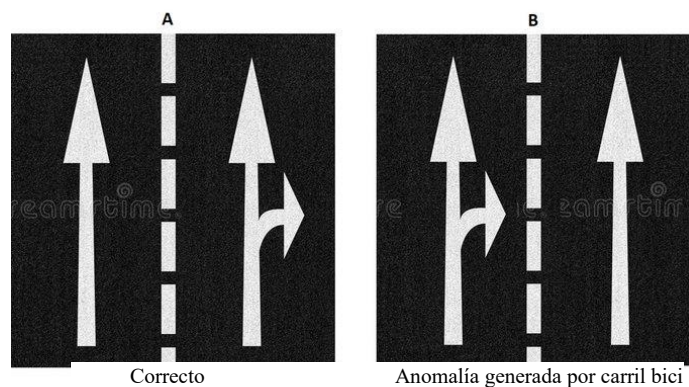
sendas o caminos de tierra) y las segregadas del resto de vehículos (carriles bici y aceras bici).

No existe ningún tipo de problema en cuanto al diseño de las vías ciclistas de uso compartido con el resto del tráfico, ni en las compartidas con vehículos agrícolas, ni en las de uso reservado. En cambio, existen multitud de conflictos y deficiencias producidas por las vías segregadas del resto de vehículos, es decir, en los carriles bici y aceras bici. Estas vías segregadas están diseñadas según los criterios establecidos en las *Recomendaciones de diseño para las vías ciclistas en Andalucía*. Tal y como indican estas recomendaciones, los carriles bici y aceras bici existentes en la ciudad y en el área metropolitana de Granada son vías de doble sentido de circulación, con un ancho de 1,25 metros por sentido y ubicadas a un lateral de la calzada urbana o interurbana, a cota de calzada (carril bici) o a cota de acera (acera bici). Son las propias características técnicas del carril bici y la acera bici, indicadas en las recomendaciones de diseño, en interacción con el tráfico rodado de las calles (en zona urbana) y carreteras (en zona interurbana), las que hacen que nos encontremos con las siguientes deficiencias en cada uno de estos ámbitos:

- En zona urbana:
 - Invaden zonas de aglomeración y seguridad peatonal (en el caso de acera bici).
 - Son estrechas para alcanzar con seguridad más de 10 Km/h, para obtener suficiente distancia lateral respecto al ciclista o usuario de VMP que venga en sentido contrario, para esquivar adecuadamente obstáculos imprevistos, así como para albergar una importante densidad de ciclistas y usuarios de VMP en circulación.
 - No guardan suficiente distancia lateral de seguridad respecto a los vehículos que circulan por la calzada (no alcanzan la distancia de 1,5 metros indicada en el artículo 34.4 de la Ley de Tráfico), así como tampoco respecto a los vehículos estacionados, peatones y mobiliario urbano.
 - Ofrece al ciclista y al usuario de VMP ángulos de visión muy reducidos para ver y ser visto por los otros conductores debido a su escasa distancia respecto al mobiliario urbano, vegetación, edificios y vehículos estacionados.
 - Ofrecen un trayecto con más intersecciones, más largo y tortuoso que su alternativa en la calzada, así como con radios de curvatura muy cerrados.

Esto suele ocurrir más en las aceras bici, en el momento de hacer las intersecciones junto a los pasos de peatones.

- Al ser de doble sentido de circulación y estar ubicado a un lado de la calle, impide o dificulta al ciclista y al usuario de VMP tomar calles transversales situadas al otro lado de la calle. De modo que incita a los ciclistas y a los usuarios de VMP a invadir la acera para salir de la vía ciclista y tomar otra calle distinta, así como para acceder a la vía ciclista desde el sentido contrario de la calle.
- Multiplican la probabilidad de colisión en las intersecciones. Esto ocurre en los carriles bici, ya que el ciclista o el usuario de VMP queda en el ángulo muerto de los vehículos que circulan en paralelo y, en la intersección, el ciclista o usuario de VMP sigue recto por el carril más a la derecha (carril bici) mientras que el vehículo que circula en paralelo se ve obligado a girar a la derecha desde el carril que no está pegado a la derecha. Una anomalía que va en contra de las normas básicas del tráfico y, por tanto, provoca una mayor probabilidad de colisión.



- En zona interurbana (de uso obligatorio por ciclistas, según el artículo 36.1 del Reglamento General de Circulación, y por usuarios de VMP, según el artículo 38 del Reglamento General de Circulación y la Instrucción 22/MOV21):
 - Al ser de doble sentido de circulación y estar ubicadas a un lado de la carretera, impide a los ciclistas y usuarios de VMP tomar otros caminos distintos al trazado por la vía ciclista, no permite escoger otros itinerarios hacia otras carreteras y caminos ubicados al otro lado de la carretera.
 - Al ser de doble sentido de circulación y estar ubicadas a un lado de la carretera, el acceso a la vía ciclista desde la calzada (en su inicio) y la

salida de la vía ciclista hacia la calzada (al finalizar) se hacen de forma irregular y a contramano.

- En muchas ocasiones, las aceras bici son de uso compartido con peatones, lo cual impide alcanzar con seguridad más de 5 Km/h.
- Muchas aceras bici llevan aparejadas, en paralelo, un espacio de 1 metro de ancho reservado para el desplazamiento peatonal (modelo de vía ciclopeatonal). Este espacio peatonal es demasiado estrecho y los grupos de peatones, muy habituales en este tipo de infraestructura, acaban invadiendo la acera bici.
- Son estrechas para alcanzar con seguridad más de 10 Km/h, para obtener suficiente distancia lateral respecto al ciclista o usuario de VMP que venga en sentido contrario, para esquivar adecuadamente obstáculos imprevistos, así como para albergar una importante densidad de ciclistas en circulación.
- No guardan suficiente distancia lateral de seguridad respecto a los vehículos que circulan por la carretera (no alcanzan la distancia de 1,5 metros indicada en el artículo 34.4 de la Ley de Tráfico), ni tampoco respecto a las separaciones físicas con la carretera.

Debido a todas las deficiencias generadas por las vías ciclistas segregadas en zona urbana y en zona interurbana, derivadas de sus características técnicas, **SOLICITAMOS** que las vías ciclistas que se incluyan en el Plan de mejora de la calidad del aire de la aglomeración de Granada y área metropolitana sean aquellas que no presentan tales deficiencias y que, además, las resuelven. Serían las siguientes:

- En zona urbana:
 - Vías ciclistas compartidas (calzada, ciclocarril 30 y ciclocalle). En estas vías, cuando el ciclista o usuario de VMP circula por el centro de ellas, obtiene las mayores distancias laterales de seguridad posibles respecto a vehículos que adelantan, vehículos estacionados y, por supuesto, respecto a peatones y mobiliario urbano, así mismo, es donde el ciclista o usuario de VMP obtiene los mayores ángulos posibles para ver y ser visto por el resto de conductores.



Avenida de Francisco Ayala (Granada)

- Vías reservadas: Sentidos reservados para bicicletas y VMP a contramano, con un ancho de un carril de calzada normal, en calles de único sentido de circulación. Lo cual, allí donde se aplica, facilita y hace más corto el desplazamiento en bici y VMP, así como evita la circulación por la acera.



Vitoria

- En zona interurbana:
 - Arcenes bici de un solo sentido de circulación, a cota de calzada, sin protección física y de, al menos, 2 metros de ancho a cada lado de las carreteras interurbanas. De esta manera, se obtiene la adecuada distancia lateral de seguridad respecto a vehículos que circulan por la calzada, así como permite al ciclista o usuario de VMP salir de la carretera y escoger de forma óptima otros itinerarios y caminos, esquivar obstáculos, realizar adelantamientos y circular en pelotón.



Provincia de León



Provincia de Castellón

- Ciclo-sendas o caminos de tierra: Adecuación y señalización de los caminos de tierra, vías pecuarias, cañadas, cordeles o veredas y servidumbres de paso de los ríos. Consistiría en adecuarlos con tierra compactada, vegetación y señalización de direcciones y distancia. Todo ello sin crear espacios segregados para cada forma de desplazamiento, ya que pueden ser usados en coexistencia por ciclistas, usuarios de VMP, peatones, caballerías, vehículos a motor agrícolas y de acceso a las diferentes fincas rurales.



Camino en la Vega de Granada

- Pistas-bici: Vía ciclista asfaltada que discurre por un trazado distinto e independiente de las carreteras interurbanas.



Pista bici entre Granada y Peligros

TERCERA.- Formación para la conducción de la bicicleta y los VMP.

Un factor clave para incentivar el uso de la bicicleta y los VMP como medios de transporte es la formación para su conducción autónoma y segura. Si bien para la conducción del resto de vehículos no es preciso incidir en este aspecto, ya que existen cauces legales y administrativos establecidos para obtener los diferentes permisos de conducción, en el caso de las bicicletas y VMP no solo es imprescindible para favorecer la seguridad vial, sino también para fomentar el desplazamiento en estos vehículos.

Cuando se habla de promocionar el uso de la bicicleta y los VMP como medios de transporte es un error hacer referencia exclusivamente a la construcción de infraestructuras, pasando por alto factores sociales, culturales y educativos que tienen un peso mucho mayor a la hora de cambiar el hábito de cómo nos desplazamos cotidianamente.

El uso de la bicicleta y los VMP está aumentando. Jamás en la historia de nuestra ciudad ha habido tantas personas, proporcionalmente, usando estos vehículos como medio de transporte cotidiano. La clave no está en solo favorecer que siga aumentando este número, sino también en que este crecimiento ocurra de la forma menos conflictiva posible con peatones y el resto de conductores. Los miedos, las inseguridades, la falta de conocimiento y de práctica, así como las malas experiencias con la bicicleta y los VMP hace que muchas personas circulen pegadas a la derecha de la calzada urbana, desconozcan dónde están los riesgos y los ángulos muertos, no sepan cómo evitarlos, invadan las aceras, etc., y acaben abandonando la idea de desplazarse de esta manera.

Por estos motivos, la formación y el acompañamiento para conducir la bicicleta y los VMP con seguridad y autonomía por la calzada urbana, así como en desplazamientos interurbanos, debe ser un pilar fundamental en cualquier política de promoción de este medio de transporte. No es lo mismo montar en bicicleta que conducirla. El nuevo ciclista o usuario de VMP debe conocer los riesgos y saber evitarlos, necesita obtener buenas experiencias mientras conduce la bicicleta o los VMP. Para ello, es imprescindible aprender a ubicarse adecuadamente en la calzada, a señalizar, a comunicarse con los demás, a ser visible, a ser predecible, etc.

La formación de personas adultas para conducir la bicicleta y los VMP de forma autónoma y segura por la calzada urbana y en desplazamientos interurbanos forma parte de un nuevo paradigma en el ámbito de la movilidad que es cada vez más demandado en nuestro país. Por ejemplo, la formación llevada a cabo dentro del *Plan de movilidad laboral* del Hospital Universitario Virgen de las Nieves de Granada, junto con los

aparcamientos seguros contra el robo de bicicletas, ha logrado que el 10% de su plantilla esté registrado como usuario de bicicleta.

Además de la formación y el acompañamiento para adultos, también es fundamental integrar este tipo de formación en el sistema educativo, especialmente en la educación primaria y secundaria. Desde que se introdujo la educación vial como un tema transversal en el sistema educativo, han sido muchos los colegios e institutos que, en colaboración con los ayuntamientos, la han impartido a través de la policía local. Comenzaron con simples visitas para impartir charlas y repartir folletos informativos. Más tarde, derivaron en jornadas más largas en donde, además, se añadieron clases prácticas con bicicletas desarrolladas en circuitos cerrados.

En concreto, el Centro de Educación Vial del Ayuntamiento de Granada, en colaboración con la asociación Granada al Pedal, lleva diez años impartiendo jornadas de educación vial en bicicleta para estudiantes de secundaria. Miles de niños y niñas han recibido una charla sobre legislación, han dado vueltas en bici en un circuito cerrado y, finalmente, han hecho un paseo en bici, formando un pelotón, custodiados por profesores, agentes de la policía y monitores. Obviamente, esta forma de proceder no ofrece al alumnado la posibilidad de desarrollar las habilidades prácticas que le permitan adquirir la competencia de conducir una bicicleta con seguridad y autonomía por la calzada urbana, pues no le ofrece situaciones reales en las que poder aprender estas habilidades. En definitiva, después de tantos años, estas prácticas no han servido para favorecer un mayor uso de la bicicleta como medio de transporte.

En cambio, durante el mes de abril de 2015 el Ayuntamiento de Granada puso en marcha el proyecto Granada Ciclocívica. Consistió en la aplicación del método de formación ciclista *Bikeability* dirigido a adultos y estudiantes de secundaria. Este método consiste en varias sesiones prácticas con grupos reducidos, primero en circuito cerrado para practicar habilidades básicas en el manejo de la bicicleta (mirar hacia atrás, esquivar obstáculos, señalar con una mano, etc.) y, después, prácticas individuales en situaciones de tráfico real para conocer los riesgos y saber y poner en práctica cómo evitarlos. A través del *Estudio P.A.C.O.* (Universidad de Granada), un sistema de evaluación homologado por diversas universidades, se observó un éxito en los resultados debido a la demanda que tuvieron los cursos y, sobretodo, porque en pocas semanas se consiguió que numerosos adultos y estudiantes de secundaria empezaran a desplazarse cotidianamente en bicicleta por la calzada urbana con seguridad y autonomía.

La formación ciclista basada en el método *Bikeability* es una auténtica apuesta de

futuro para lograr que en nuestra sociedad madure la cultura y el hábito de realizar los desplazamientos cotidianos en bicicleta y en VMP de forma segura y autónoma por la calzada urbana y, sobretodo, sin generar conflictos con los peatones y el resto de conductores. Los adultos superan sus miedos gracias a las buenas experiencias obtenidas durante la conducción de la bicicleta o los VMP y, además, se logra que los estudiantes de secundaria utilicen estos medios de transporte con total naturalidad sin los miedos que atenazan a la población adulta. Además, en el ámbito interurbano, en muchos casos, para lograr que muchos adultos hagan un cambio del automóvil privado a la bicicleta y el VMP, es precisa no solo la formación, sino también un acompañamiento más personalizado que les permita conocer y experimentar la mejor opción de bicicleta o VMP, la ropa más apropiada, las distancias a recorrer, los trayectos más óptimos, los aparcamientos más seguros, etc.

Por todo ello, **SOLICITAMOS** que, entre las medidas a aplicar, se incluya un programa de formación y acompañamiento para la conducción segura de la bicicleta y los VMP basado en el método *Bikeability* y dirigido a adultos y estudiantes de secundaria.