



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de El Ejido

Programas de Actuación

Julio de 2013



Con la colaboración de:

buchanan
consultores



1. Hacia un nuevo concepto del Plan

1.1 El PMUS como Marco Global de Actuación sobre la Movilidad Urbana

El **Plan de Movilidad Urbana Sostenible** se articula en una sucesión escalonada de metas, políticas objetivos y programas de actuación. Este escalonamiento garantiza la integración de todas las medidas adoptadas y su interrelación. También, se promueve una evaluación conjunta de estas medidas según los grandes objetivos de carácter ambiental, energético o de calidad de la vida urbana y ciudadana.

El Plan mantiene la siguiente estructura:

- Un punto de partida en la situación actual de la movilidad urbana y que se recogió en la fase de “*Diagnóstico de la movilidad*”, documento ya entregado en anteriores fases del trabajo.
- Un paso adelante con la exposición de las cinco grandes **Metas u Objetivos Generales** a largo plazo: metas ligadas a los grandes problemas socioeconómicos, ambientales, energéticos, de eficiencia de transporte y crecimiento sostenible. El primer paso para conseguir la culminación de esas metas, será determinar los objetivos específicos derivados de ellas. El segundo paso será alcanzar los objetivos específicos seleccionando medidas, que tendrá que ver con la política básica del PMUS.
- La determinación de cinco Políticas Básicas:
 - a) Fomentar los modos no motorizados
 - b) Potenciar un mayor peso del transporte público respecto al automóvil privado en el reparto modal.
 - c) Conseguir un uso más adecuado, social y ambientalmente óptimo del espacio público urbano.
 - d) Incidir sobre la conducta de movilidad de los ciudadanos en general.
 - e) Contribuir a la planificación sostenible del desarrollo urbano.
- Estas políticas se desdoblan en Áreas de Intervención del Plan. Cada una de estas áreas tiene objetivos específicos y da lugar a un paquete de programas y medidas de actuación. Las áreas incluidas en el Plan son las siguientes:
 - a) Medidas de control y ordenación de tráfico y estructura de la red viaria.
 - b) Medidas de gestión y regulación del estacionamiento de todo tipo.
 - c) Medidas de potenciación del transporte colectivo.

- d) Medidas de recuperación del espacio público urbano y ciudadano.
- e) Medidas específicas de gestión de la movilidad.
- f) Instrumentos de gestión de la movilidad por parte de la Administración Municipal.
- g) Medidas dirigidas a personas de movilidad reducida y la inclusión social.
- h) Medidas para la mejora de la distribución de mercancías, carga y descarga.
- i) Medidas de la integración de la movilidad en las políticas urbanísticas.
- j) Medidas para mejorar la calidad ambiental y el ahorro energético.
- k) Medidas para mejorar la accesibilidad a grandes centros atractores.
- l) Medidas para mejorar la seguridad vial para todos los usuarios de la vía pública.



Mencionar que el proceso propositivo anterior debe estar arropado en todo momento por mecanismos de participación pública que garanticen la viabilidad y aceptación de las propuestas del Plan.

El Plan se desenvuelve en programas de actuación que, a su vez, se agrupan en las áreas de trabajo. Para todos los programas se establecen objetivos específicos y se evalúan mediante indicadores, la mayor parte de las veces cuantitativos.

Este escenario busca modificar notablemente las tendencias actuales de movilidad, reducir el impacto ambiental del transporte, mejorar el balance energético y promover un desarrollo urbanístico más sostenible.

1.2 Objetivos del Plan de Movilidad Urbana Sostenible

1.2.1 Causas y tendencias

El Libro Verde de Medioambiente Urbano, en su tomo I, editado por el Ministerio de Medio ambiente, ya repasa de manera generalizada, los conflictos analizados específicamente en la fase I de diagnóstico del PMUS El Ejido.

Constatándose un origen común a dichos conflictos, la contradicción entre ciudad y automóvil, entre las características de lo urbano y las necesidades de dicho vehículo, que resulta ser excesivamente grande, rápido, potente y pesado para el uso en la ciudad, dejando de lado el uso inicial de los mismos, como elemento turístico, de ahí la denominación clásica como “turismos”.

En efecto, según cita el libro verde: “las necesidades de espacio y las consecuencias colaterales de la presencia excesiva de automóviles perturban la esencia de lo urbano, es decir, la concentración de personas, actividades y contactos no sólo en la esfera privada, sino también en el espacio público, en las calles”.

Para ello se desarrollaron modelos urbanísticos, orientados a configurar un modelo urbano y territorial cada vez más proclive al coche, requiriendo cada vez mayor espacio público ciudadano. Estos modelos, han tenido diferentes efectos perversos:

- Ese enfoque de urbanismo extensivo vs movilidad, ha incrementado la dependencia sobre los modos motorizados, y en particular sobre el automóvil. El aumento de las distancias urbanas, la dispersión de las actividades en polígonos monofuncionales y un caldo de cultivo cultural apropiado han realzado las ventajas individuales del uso del automóvil y penalizado las posibilidades de los denominados medios de transporte alternativos, el peatón, la bicicleta y el transporte colectivo en sus diversas variantes.
- Prueba de ello es la enorme transformación del reparto modal tradicional. Aunque el peatón sigue siendo el protagonista en la mayoría de las ciudades españolas, con una proporción de entre el 40 y el 55% de los desplazamientos cotidianos, el automóvil ha absorbido numerosos viajes alcanzando también porcentajes próximos a la mitad, con una tasa de crecimiento muy superior a la del transporte colectivo. Sólo en las grandes áreas metropolitanas como Valencia, Barcelona, y Madrid, el autobús y los modos ferroviarios (principalmente Cercanías y Metro) han podido mantener y consolidar su papel en la movilidad frente al automóvil, a pesar de seguir existiendo paradojas y contradicciones entre movilidad y gasto energético y espacio público reservado, siendo estos últimos mucho mayores porcentualmente que los desplazamientos producidos en ese modo.
- En cuanto a la percepción social, una vez realizada la compra del vehículo, la percepción de los costes, de los tiempos de desplazamiento, de la comodidad de uso es muy atractiva para el individuo y difícil de equilibrar con la que presentan los demás medios de transporte.

Se observa por tanto como el uso masivo del automóvil choca con la configuración urbana definida, establece un doble paradigma: entre movilidad y habitabilidad y entre intereses individuales e intereses colectivos.

La inevitable fricción entre los desplazamientos y las demás funciones urbanas que caracterizan la habitabilidad se extrema con el automóvil y su irrupción en todo el tejido de la ciudad. Y mientras que las ventajas engrosan el haber individual, las externalidades producidas por ello, es decir, los impactos, los daños y la perturbación general recaen en el haber colectivo.

Además, con la desafortunada coincidencia de que, las ventajas individuales son inmediatas, mientras que los perjuicios colectivos se perciben por acumulación, en el medio y largo plazo y, muchas veces, en colectivos ajenos a las ventajas individuales.

Ese doble desequilibrio entre lo individual y colectivo y el corto y el medio-largo plazo siguen operando en la actualidad, lo que permite vislumbrar la complejidad de la reversión o reforma de los cimientos en los que se apoya.

Antes de entrar a detallar objetivos y medidas de solución, habría que hacer un pequeño inciso, en la “inercia” que el modelo vigente de movilidad urbana presenta, es decir, que previsiblemente tienda todavía en los próximos años a incrementar la dependencia respecto al automóvil debido a fenómenos como, según se cita en el Libro Verde:

- La expansión de la urbanización dispersa y/o basada en el automóvil privado.
- El incremento de los espacios de actividad dependientes del automóvil (hipermercados, polígonos industriales o de oficinas, centros de ocio, etc.).
- El marco institucional y económico de apoyo a la extensión de la compra y utilización del automóvil.
- La cultura de la movilidad (con una percepción singular de tiempos y distancias en la ciudad, de pretendidos derechos de circulación y aparcamiento).
- La creación de infraestructuras (urbanas e interurbanas) que desequilibran más aún el papel posible de los medios de transporte alternativos.
- La gestión de las infraestructuras desde el punto de vista de la optimización de la circulación y el aparcamiento.
- El deterioro de los servicios y equipamientos de proximidad (sistemas públicos de educación y sanidad).
- Las nuevas demandas de ocio, educación, sanidad, etc. apoyadas en servicios y equipamientos lejanos.
- La destrucción del espacio público como consecuencia de la adopción de determinadas tipologías edificatorias.

Es por tanto crucial establecer una política y una estrategia a seguir de transformación de los patrones de movilidad actuales, para conseguir contrarrestar el efecto actual y de inercia existente.

1.2.2 Objetivos generales

De entrada, el enfoque de planificación y gestión de una movilidad más sostenible en términos energéticos, ambientales y sociales contiene una diferenciación que merece una explicación. Aunque puedan llevar a conclusiones semejantes, no es lo mismo sostenibilidad energética, que pone el acento sobre la necesidad de conseguir alternativas de desplazamiento de menor consumo energético para la totalidad del sistema, que la sostenibilidad ambiental, que pone el acento en la reducción de emisiones, y que la sostenibilidad social, que pone el acento en una mayor equidad en el acceso a la movilidad.

No tener en cuenta esta diferenciación puede llevar al absurdo de que se establezcan mecanismos de encarecimiento de uso de infraestructuras que simplemente expulsen a una gran cantidad de usuarios del sistema, o que con el principio de quien contamine haya de pagar no se utilicen las herramientas fiscales para gravar unos modos de transporte que pueden contaminar poco pero ser insostenibles energéticamente, o permitan gozar de privilegios a los que pueden pagarse esa contaminación.

Interesa por tanto destacar, las tres calificaciones de la sostenibilidad, en un orden jerárquico respecto a la movilidad que comienza por la justicia social, sigue por lo energético (que se está convirtiendo apresuradamente en el principal problema) e incorpora aspectos ambientales.

Una vez realizadas estas matizaciones podemos concluir en la descripción de los objetivos generales del plan de movilidad, los cuales se recogen a continuación.

1.2.2.1 *Contribuir a una mayor calidad de vida de los ciudadanos*

El Plan desarrolla esta meta de carácter social persiguiendo:

1. La mejora de la calidad de vida mediante:
 - a) Reducción de la necesidad de desplazarse por una mayor cercanía del empleo, servicios y equipamiento a la residencia.
 - b) Reducción de los tiempos de viaje en el sistema de transporte urbano y metropolitano.
 - c) Reducción generalizada de los impactos directos sobre el ciudadano (ruido, contaminación del aire y congestión).
 - d) La recuperación de espacio público urbano para el ciudadano de a pie.
2. Fomentar una movilidad individual más responsable y sostenible.
3. Perseguir la igualdad de accesibilidad a servicios, usos urbanos y equipamientos para todos los colectivos usuarios del transporte.
4. Alcanzar una mayor seguridad vial, reduciendo los accidentes urbanos, así como el número de fallecidos y heridos.

1.2.2.2 *Contribuir a una reducción del impacto ambiental del transporte*

1. Alcanzar una reducción en la emisión de CO₂ por el sistema de movilidad.
2. Disminuir la emisión de gases contaminantes derivados de la movilidad urbana.

3. Reducir el nivel de ruido en el viario urbano, acometiendo medidas paliativas para los colectivos que sufren niveles por encima de los admisibles.
4. Redistribuir el espacio público de manera que se favorezca al transporte público, al peatón y al ciclista, reduciendo el espacio viario actualmente dedicado al automóvil.
5. Promover la eliminación de las barreras que suponen las infraestructuras viarias haciendo viable el tránsito peatonal y ciclista a través de las mismas.

1.2.2.3 Consequir un mejor balance energético

1. Consequir una reducción del consumo energético basado en combustibles fósiles.
2. Incidir en una conducta eficiente de la movilidad, consiguiendo que una parte de la población cambie sus hábitos de movilidad en el horizonte del Plan.

1.2.2.4 Contribuir a promover un planeamiento urbanístico sostenible

1. Promover un urbanismo equilibrado que no estimule el uso del automóvil, alejándose de la especialización de usos y permitiendo el desarrollo de usos diversos en el mismo espacio.
2. Promover soluciones urbanísticas que faciliten el uso del transporte público (densidad y continuidad urbana)
3. Establecer normas de urbanización que favorezcan la movilidad no motorizada
4. Garantizar niveles adecuados de accesibilidad y servicio de transporte público en los nuevos desarrollos.

1.2.3 Políticas Básicas. Objetivos Específicos

1.2.3.1 Fomento de los modos no motorizados

Los objetivos perseguidos con el presente Plan de Movilidad pretenden:

1. Incrementar o al menos mantener la cuota de los modos no motorizados en el reparto modal de la movilidad urbana, con especial atención a los desplazamientos en bicicleta y los peatonales en el centro urbano
2. Aumentar el atractivo del espacio peatonal, creando una zona de prioridad no motorizada en el centro.
3. Desarrollar una infraestructura de conexión no motorizada de todos los núcleos y barrios entre sí a través de itinerarios peatonales, ciclistas y caminos escolares.

1.2.3.2 Fomento y eficiencia del transporte público

La tendencia de reparto modal entre automóvil privado y transporte público, ha sido siempre favorable al primero. Los grandes éxitos de algunos sistemas de transporte urbano que, por su calidad o por las

políticas tarifarias adoptadas no han perdido viajeros son empañados por el incesante aumento de la movilidad en automóvil privado.

El municipio no es una excepción. La paulatina pérdida de viajeros en transporte público, principalmente en el urbano, aunque también en el metropolitano, confronta con el aumento de la movilidad en automóvil privado. Por ello, resulta imprescindible modificar la tendencia en el reparto modal, aumentando el peso del transporte público y mejorando su eficiencia, en la movilidad global motorizada.

Las áreas de intervención que siguen esta política son: a) promoción del transporte público; y b) estrategia de ordenación de tráfico.

1.2.3.3 *Uso más racional y ambientalmente óptimo del espacio público*

El espacio público urbano es escaso y susceptible de un mayor disfrute por los ciudadanos. Tradicionalmente, la ocupación de espacio viario por el automóvil ha sido dominante sobre otros usos de transporte o equipamiento. La recuperación del espacio urbano pasa necesariamente por la reducción del espacio dedicado al automóvil y mejorar las condiciones ambientales del espacio público. En consecuencia, objetivos de esta política serán:

1. Reducir el ruido y la contaminación en el espacio público.
2. Reducir el riesgo y el peligro en el espacio público.
3. Reducir la presencia de automóviles en el espacio público.
4. Ampliar la autonomía de los niños, personas con discapacidad y personas mayores en el uso del espacio público.
5. Aumentar el atractivo del espacio público para los modos no motorizados
6. Recuperar espacio público estancial en determinados barrios y zonas, y específicamente en el centro del casco urbano.
7. Garantizar la accesibilidad de las personas con la movilidad reducida.

Las áreas de intervención de esta política son, principalmente, dos: a) Programas para la recuperación del espacio público para el ciudadano no motorizado (áreas de prioridad peatonal); b) Estrategia de aparcamiento; y c) adopción de vehículos limpios.

1.2.3.4 *Incidir sobre la conducta de movilidad de los ciudadanos*

La denominada “gestión de la movilidad” incide sobre paquetes de medidas que tienen por objeto modificar las pautas o conductas de movilidad de colectivos específicos. Estas medidas, que vienen siendo aplicadas de manera sistemática en otros países europeos, se basan en el análisis, información, comunicación-participación y prueba de cambios de movilidad en colectivos de trabajadores, escolares y sus familiares, jóvenes, etc.

Una parte importante de la gestión de la movilidad se dirige a grupos con claras limitaciones de movilidad: mayores y personas con movilidad reducida. Ambos grupos son objeto de acciones dentro de los programas de promoción de los modos no motorizados, seguridad y eliminación de barreras, que se exponen en los capítulos siguientes.

Entre los objetivos perseguidos, podemos apuntar los siguientes:

1. Modificar la cultura de la movilidad para dar más relevancia a los modos más sostenibles y equilibrar la movilidad con otras necesidades sociales.
2. Facilitar el acceso autónomo de los niños y jóvenes a sus centros educativos.
3. Reducir la conflictividad de las horas punta de acceso al trabajo y la escuela

Asimismo, toda política que busca modificar los hábitos de los ciudadanos debe basarse en planes de formación, comunicación y divulgación. Siguiendo estos criterios, las áreas derivadas de esta política son: a) Medidas de gestión de la movilidad sobre colectivos específicos; b) Planes de formación y educación; y c) Comunicación, divulgación y marketing.

1.2.3.5 Contribuir a la planificación sostenible del desarrollo urbano

Por último, esta política se dirige a establecer mecanismos de desarrollo de los nuevos suelos y de las infraestructuras de transporte que sean sostenibles y ambiental y energéticamente eficientes.

Es clara la relación entre urbanismo y movilidad urbana. La tradicional forma de planificar la ciudad, basada en una especialización de los espacios para distintos usos, ha generado fuertes necesidades de movilidad motorizada que se convierten en necesidad de utilizar el automóvil cuando los nuevos desarrollos se sitúan en áreas dispersas y tienen baja densidad.

En ese sentido, no es política del Plan pero si política urbanística buscar un tipo de urbanización que facilite la movilidad peatonal, ciclista y cree las condiciones para ser servida en transporte público.

Atendiendo a los criterios de transporte, apuntaremos la necesidad de:

1. Un diseño de urbanización más adecuado al uso peatonal.
2. Niveles mínimos de accesibilidad y cobertura de los nuevos desarrollos respecto del transporte público.

Esta política se desarrolla en dos áreas temáticas: a) política de suelo y b) política de infraestructuras.

5. Recuperación de la Calidad Urbana y Ciudadana. Movilidad Peatonal

5.1 Problemas y Oportunidades

Los datos de la situación actual reflejan que la movilidad peatonal en el conjunto de los desplazamientos diarios que se realizan en El Ejido representa sólo el 28,7%. Este porcentaje es muy bajo y representa el uso prioritario del automóvil en el municipio, incluso para desplazamientos cortos, fácilmente caminables.

Si no se actúa al respecto, la tendencia es que se utilice el vehículo privado cada vez más, dedicando cada vez más espacio al coche en lugar de al resto de usuarios.

Los beneficios de potenciar la movilidad peatonal son muchos, desde recuperación del entorno urbano para los ciudadanos, mejora de la salud y calidad de vida, regeneración urbana y potenciación de la actividad comercial en el centro, donde el único inconveniente es la pérdida de capacidad viaria para el tráfico motorizado en algunos casos

En la fase de diagnóstico, se ha detectado que El Ejido dispone de un núcleo urbano de calles estrechas y en ocasiones con una deficiente estructura organizativa. Aún así, el tráfico rodado se permite en prácticamente la totalidad del viario de esta zona. Esta estructura de calles del centro urbano hace que la movilidad peatonal en El Ejido sea muy poco acogedora y quede relegada a un uso marginal. Sin embargo, es precisamente el núcleo principal de El Ejido es la zona que más favorecería la accesibilidad peatonal por su trazado y el limitado ancho que limita la velocidad del tráfico.

La meta principal es devolver el espacio público al peatón, facilitando así en todo momento su tránsito, para lo que se proponen las siguientes actuaciones:

- Creación de una red de itinerarios peatonales que conecten las principales líneas de deseo de la movilidad peatonal en el Área Central definida en capítulos anteriores con otros puntos de interés del núcleo urbano principal.
- Creación de una red de itinerarios peatonales-ciclistas que permitan conectar el núcleo urbano principal con el resto de los núcleos que componen el término municipal.

5.2 Itinerarios Peatonales de Confluencia con el Área Central

5.2.1 Justificación y Objetivos

La mayor parte del núcleo urbano del municipio de El Ejido se encuentra dentro de un radio de menos de 2 km de distancia a pie desde su centro geográfico. Esto significa que en menos de 30 minutos, una persona se puede desplazar caminando hasta los principales puntos de interés del municipio. A pesar

de las cortas distancias, actualmente las características de las vías de comunicación invitan a hacer el recorrido exclusivamente en vehículo privado.

La intención de la presente actuación, es poner en valor las vías de comunicación peatonal entre los diferentes barrios del núcleo urbano de El Ejido con el Área Central propuesta, donde se concentran los principales centros generadores viajes y donde las condiciones de movilidad peatonal serán más favorables. En consecuencia, con esta medida se conseguiría una mayor permeabilidad peatonal del municipio, poniendo en valor este modo de transporte.

En dicho Área Central, donde uno de los objetivos principales es que el peatón recobre importancia en el municipio y pueda transitar por el mismo de una forma cómoda y segura en un espacio libre de coches, la prioridad de paso se ha resuelto mediante la desagregación del viario en tres tipos de zonas donde en ocasiones se compartirá vial con el coche:

- Vía Principales, donde el tipo de sección se mantiene diferenciando entre acera y calzada
- Vía Secundarias, donde se pretende convertir a una sección única y donde se pretende reducir la velocidad a 20km/h, aunque todo el mundo tendrá acceso, no sólo los residentes.
- Áreas Peatonales, son las áreas peatonales actuales identificadas durante los trabajos de campo.

5.2.2 Descripción de la Medida

Se ha definido una red de itinerarios peatonales de 14,5 km de longitud con secciones de Vía Principal y Secundaria, según se ha mostrado con anterioridad conformarían las siguientes calles:

- Itinerario 1 – C/ BULEVAR EL EJIDO
- Itinerario 2 - PASEO MIMOSA
- Itinerario 3 - AVENIDA OASIS
- Itinerario 4 - PASEO PEDRO PONCE
- Itinerario 5 - NOROESTE
- Itinerario 6 – PABLO NERUDA
- Itinerario 7 – CONEXIÓN PRINCIPES DE ESPAÑA
- Itinerario 8 – PASEO LAS LOMAS
- Itinerario 9 – RONDA SUR

ID ITINERARIO PEATONAL: 7

NOMBRE: CONEXIÓN PRINCIPES DE ESPAÑA

5. DEFINICIÓN

Desde: C/ Cervantes**Hasta:** Av. Príncipes de España**Calles:** C/ Barcelona – Av. Príncipes de España**Longitud:** 1,3 km

6. PLANO DE LOCALIZACIÓN



7. CARACTERÍSTICAS URBANAS

Este itinerario es de especial importancia pues al igual que el itinerario 5, forma parte de la estrategia de camino escolar seguro propuesta para los centros de enseñanza de la Av. Príncipes de España. Tiene un trazado en T, conformado por las Calles Barcelona por un lado, y Príncipes de España por otro.

8. TRAMOS DE INTERVENCIÓN

TRAMO 7.1: C/ Barcelona**DESDE:** C/ Cervantes**HASTA:** Av. Príncipes de España**LONGITUD:** 750 m

La Calle Barcelona, salvo en su tramo sur, es eminentemente residencial, con un ancho de acera insuficiente si atendemos a la normativa vigente en accesibilidad universal en la ciudad. Tiene un único sentido de circulación (norte) y se permite el estacionamiento en un solo lado de la calle, según tramos.



PROPUESTA:

Así, se propone que la Calle Barcelona tenga un tratamiento especial (plataforma única) que si bien permite el tránsito de vehículos y el acceso de vehículos a los garajes, no permite superar los 20 Km/h. Esta actuación será reforzada con pasos de cebra a nivel ubicados en la línea de deseo peatona, junto a la línea de edificación, en todas las intersecciones. Asimismo, todos los accesos a esta calle estarán provistos de señalización vertical indicando la posible presencia de niños y reforzada por señales de marcado vial en la calzada.

TRAMO 7.2: Ave. Príncipes de España

DESDE: C/ Fernán González

HASTA: Av. Séneca

LONGITUD: 580 m

En la actualidad, la sección de la Ave. Príncipes de España tiene una anchura de 19 metros, distribuidos de la siguiente forma:

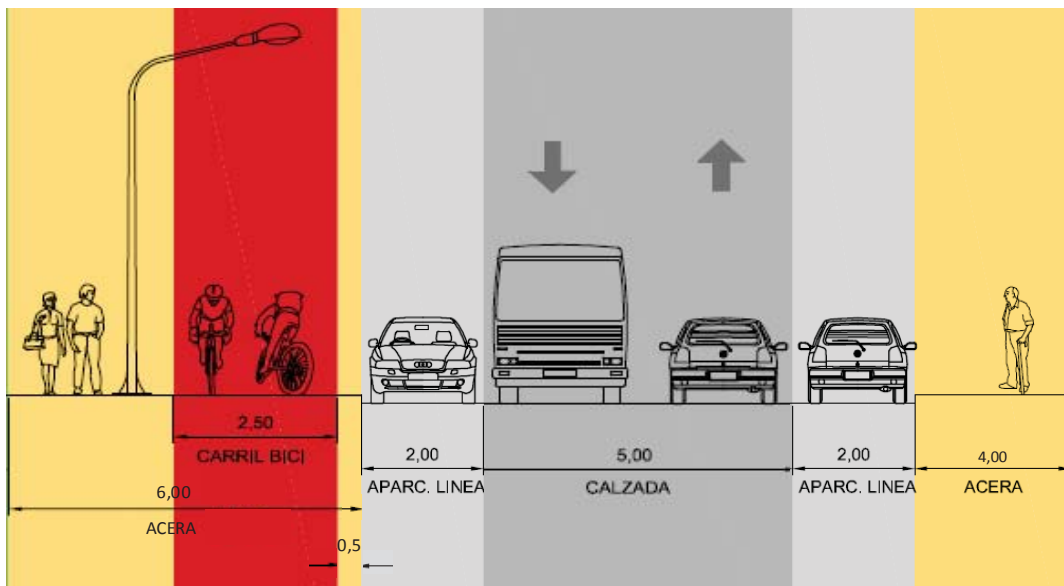
- Acera norte (3,5m)
- Banda aparcamiento en ángulo (4m)
- Dos carriles de circulación, uno por sentido (7m)

- Banda aparcamiento en línea (2,5 m)
- Acera sur (2m)

Esta distribución denota un espacio excesivo al vehículo privado en detrimento del modo peatón.



Para reequilibrar esta situación y promover el desplazamiento a pie se propone el ensanchado de ambas aceras, tal como se muestra en la propuesta de carril bici y la propia de camino escolar). En todo caso, la nueva sección propuesta sería del tipo:



7. Recuperación de la Calidad Urbana y Ciudadana. Movilidad Ciclista

7.1 Problemas y Oportunidades

En la actualidad la movilidad ciclista en El Ejido se entiende exclusivamente como una opción de ocio o deportiva pero queda lejos de considerarse como una alternativa viable a otros modos de transporte para la movilidad cotidiana. El Ayuntamiento de El Ejido ha acometido la construcción de un tramo de carril bici entre el núcleo principal y Almerimar aunque este está inconexo con los núcleos. Asimismo hay otros tramos aislados en la travesía a Sta. María del Águila y en el circunvalación sur, pero de nuevo sin continuidad.

Con el número de coches en aumento, cada vez se hará más inseguro desplazarse en bicicleta a no ser que se dote al municipio de la infraestructura ciclista necesaria.

Una ciudad con bicicletas es sintomática de calidad de vida, de ciudad respetuosa con sus ciudadanos y visitantes. Por tanto, los beneficios son innumerables, empezando por el de la salud.

En estos momentos El Ejido está muy orientado al coche por lo que se recomienda la segregación del ciclista en carriles bici en aquellas vías donde confluyen altos niveles de tráfico motorizado.

Así, se establecerán los siguientes programas de actuación:

- Análisis y Mejora de las Redes Ciclistas
- Instalación de aparcamientos para bicicletas
- Estudio de viabilidad de un sistema público de alquiler de bicicletas

7.2 Análisis y Mejora de las Redes Ciclistas

7.2.1 Justificación y Objetivos

La bicicleta está asociada generalmente a la práctica del deporte, muy poca es la población que la ve como un modo de transporte propiamente dicho. Con el paso del tiempo, y la puesta en marcha de diferentes iniciativas como los sistemas de alquiler de bicicletas, la ciudadanía es cada vez más consciente de que la bicicleta es una alternativa a los modos de transporte motorizados con muchas ventajas. La bicicleta para distancias menores de 5 km es el modo óptimo, además es saludable, no consume ningún tipo de combustible, no contamina, su mantenimiento es barato y otorga autonomía al usuario.

El potencial usuario de la bicicleta, aún apreciando las bondades de su uso, no realizará un cambio modal si no existe una infraestructura adecuada para su uso, asegurando unas condiciones mínimas de comodidad y seguridad para el ciclista y el propio vehículo.

El marginal uso de la bicicleta en El Ejido detectado en el diagnóstico del PMUS se asocia tanto a la falta de cultura de la bicicleta como a la escasez de infraestructura para el uso de este medio de transporte, como carril bici o aparcamientos para éstas los cuáles sólo existen en lugares puntuales del municipio. Aunque existe la percepción generalizada de que los carriles bici son imprescindibles para la seguridad de los usuarios de bicicletas, hay personas que abogan por los espacios compartidos siempre que éstos estén bien señalizados, con un firme adecuado y sean respetados por todos los usuarios.

Sin embargo, a pesar de que en los núcleos urbanos existen tramos carriles bici ni itinerarios ciclistas desarrollados, existe una demanda potencial a la espera de que se den las condiciones mínimas de infraestructura segura para su uso.

El objetivo último del establecimiento de la Red Ciclista de El Ejido (RCEE) es:

- Fomentar y normalizar el uso de la bicicleta como modo de transporte cotidiano en el conjunto de El Ejido.
- Favorecer la convivencia con los modos de transporte motorizados en el viario urbano.

7.2.2 Descripción de la Medida

Desde el PMUS, se propone la definición formal de la Red Ciclista de El Ejido (RCEE), ampliando la misma hacia el Área Central, donde su uso será permitido incluso en las zonas peatonales, salvo en aquellos tramos donde la gran afluencia peatonal desaconseja el uso de la bicicleta a ciertas horas del día.

En el Área Central, no será necesaria la segregación total del propio carril bici de la vía. Es decir, en ocasiones una señalización adecuada puede ser suficiente para continuar con el entramado ciclista.

Las ciclo-calles son una red complementaria a la RCEE, sólo precisa de señalización así como pequeñas obras complementarias. La propuesta para este sub-plan, es establecer itinerarios ciclistas mediante ciclo-calles de coexistencia con los peatones y con los vehículos privados. Al mismo tiempo, los itinerarios ciclistas, deben dotarse de infraestructura de aparcamiento para las bicicletas. Los aparca bicis, permitirán a la ciudadanía llegar al destino de sus desplazamientos y poder estacionar sus vehículos de forma segura.

Se propone 9 itinerarios para la red de carril bici de El Ejido:

- Itinerario 1 – Eje Central El Ejido
- Itinerario 2 - Almerimar
- Itinerario 3 - Matagorda
- Itinerario 4 - Costa
- Itinerario 5 - Atajuelos
- Itinerario 6 – Las Norias
- Itinerario 7 – Ronda Sur
- Itinerario 8 – La Cañada
- Itinerario 9 – Ronda Norte

9.2 Plan Piloto de Movilidad Escolar

9.2.1 Justificación y Objetivos

El camino escolar, es una iniciativa cuyo objetivo es promover y facilitar que los niños y niñas vayan a la escuela a pie y de manera autónoma. Es decir, promover que la población infantil, pueda desplazarse al colegio sin necesidad de ser llevados en coche y transitar por una ruta segura.

No hace mucho tiempo, los niños y niñas se desplazaban andando a sus centros escolares de una forma natural. Hoy en día, ir andando al colegio se ha convertido en el modo de movilidad de unos pocos.

El hecho de que cada vez más, los niños y niñas sean acompañados al colegio en coche, está provocando en las zonas de acceso y entorno a dichos centros educativos situaciones de congestión de tráfico e inseguridad para los propios alumnos. Simultáneamente, este cambio se une con uno más preocupante si cabe, y es que esa población infantil, está expuesta a insuficiencias que cada día se hacen más notables: dificultad para moverse con autonomía por su entorno, sedentarismo y obesidad infantil, falta de relación con otros niños en la calle, etc.

El propio trayecto debe ser aprovechado para que los más pequeños aprendan a ser autónomos y ganen confianza en ellos mismos. Además, se conseguiría descongestionar en las horas punta las zonas escolares, evitando así gastar recursos del ayuntamiento en regular ese tráfico.

La puesta en marcha de esta actuación, supondrá la recuperación de la vía pública como espacio de convivencia para la población infantil.

Aunque, la primera impresión puede ser que los caminos escolares han sido ideados para que los niños vayan a los colegios solos, no es así. Ciertamente, al ser los caminos escolares zonas seguras y protegidas no presentan riesgos para los niños y niñas si no van acompañados, pero tiene las mismas repercusiones positivas si van acompañados como si no. Según los expertos, un niño puede comenzar a ir solo al colegio a partir de los 8 años, aunque se aconseja que se vaya dando mayor independencia de una forma gradual. Si los hábitos de transporte sostenible se adoptan desde niños, éstos tendrán más probabilidad de mantener este comportamiento cuando sean adultos.

Los padres y los profesores también pueden verse influidos por los hábitos de transporte de los niños. Para animar a los jóvenes a que participen en el desarrollo de servicios alternativos, las escuelas en particular tienen que asegurarse de que el aprendizaje de la gestión de la movilidad sea divertido y de que las actividades enseñadas en el aula sean aplicables a la "vida real".

El camino escolar, ayuda a recuperar la vía pública como un espacio de convivencia clave para los más pequeños. El Ejido, a través de este PMUS, ha iniciado un plan piloto de Camino Escolar en los cuatro centros de educación Infantil-Primaria y Secundaria situados en la Avenida de los Príncipes de España con la intención de expandir los casos de éxito al resto de otros centros del municipio.

9.2.2 Descripción de la Medida

Análisis y diagnóstico de la Movilidad Escolar

Para la realización de este plan piloto, en una primera fase, el equipo redactor de este PMUS se ha puesto en contacto con los cuatro centros educativos situados en la Avenida de los Príncipes de España:

- CEIP Ramón y Cajal
- CEIP Diego de Velázquez
- IES Murgi
- IES Fuente Nueva

En todos ellos se mantuvieron entrevistas con sus directores correspondientes a los que también se les facilitó un cuestionario sobre la movilidad de los alumnos en sus centros. La información obtenida de estas entrevistas y cuestionarios, junto con las observaciones en terreno realizadas por el equipo redactor han sido muy útiles para obtener una primera radiografía sobre los problemas y oportunidades que ofrece la movilidad escolar en esta parte de El Ejido.

Asimismo, se ha distribuido una serie de cuestionarios esta vez dirigidos a los alumnos de los distintos cursos y edades que asisten a estos centros. La idea es que se inicie así un proceso de puesta en marcha de Camino Escolar seguro, obteniendo información que pueda ser analizada en un futuro para conocer otros aspectos claves sobre la movilidad escolar y que sin duda reforzarán las propuestas que a continuación se detallan.

Formalización del aparcamiento en la Avenida de los Príncipes de España

En el extremo oeste de la Avenida Príncipes de España existe un solar que es utilizado como aparcamiento no regularizado por algunos padres que llevan a sus hijos al colegio. Sin embargo, dicho solar no está acondicionado a tal efecto y la superficie terrosa puede suponer una barrera para su mayor uso.

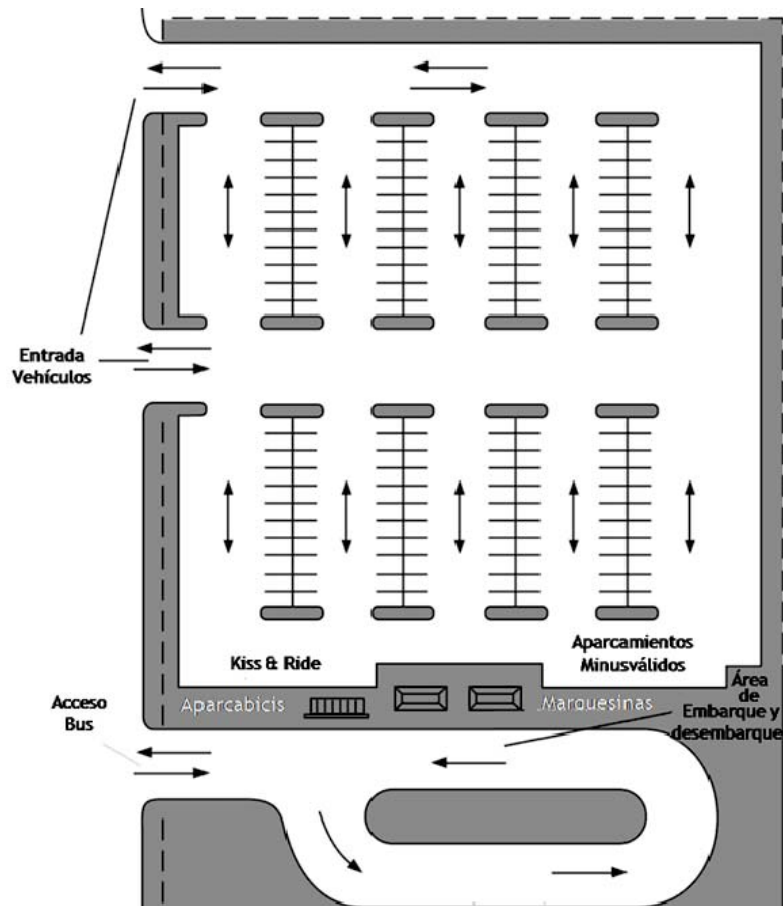
Ilustración 8 Solar utilizado como aparcamiento no regularizado situado en el extremo oeste de la Avenida de los Príncipes de España





En este sentido, se propone la construcción de una bolsa de aparcamiento para aproximadamente 80 plazas. Para que sea efectiva, esta medida tiene que ir acompañada de un control más riguroso del aparcamiento o parada de vehículos en la propia Avenida Príncipes de España.

Gráfico 2 Ejemplo de distribución de plazas en aparcamiento Avenida de los Príncipes



Durante las horas nocturnas, la bolsa de aparcamiento será habilitada para el estacionamiento por parte de los residentes de la zona. Asimismo, en las fines de semana, el aparcamiento podrá ser utilizado de forma gratuita por clientes de la zona comercial central.

El aparcamiento, podría operarse como un aparcamiento disuasorio que permitiese acomodar paradas en autobús para acercar a los conductores al centro. Asimismo, estaría dotado de una zona de *Ride & Kiss* que permitiría a los padres dejar a sus hijos en una zona segura del aparcamiento sin necesidad de estacionar el vehículo, evitando así atascos por aparcamientos en doble fila junto a la puerta de los colegios. A continuación se muestra un posible ejemplo aparcamiento:

Aparcabicis

Una de las medidas recomendadas por los directores de los centros para la promoción de la movilidad en bicicleta es la provisión de aparcamientos seguros para bicicletas dentro de los recintos de los propios centros. En una primera fase, se propone una dotación de 5 puntos de anclaje (modelo U invertida) en cada centro, que posibilitarían el amarre de hasta 10 bicicletas cada uno.

Ilustración 9 Ejemplo de aparcamiento para bicicletas en centro educativo



Itinerario escolar peatonal

Como se ha visto en el capítulo anterior, uno de los principales itinerarios propuestos para comunicar con el Área Central, es el que comunica con la zona de colegios situada en la Avenida Príncipes de España.

Se propone la calle Barcelona como itinerario escolar por su accesibilidad a Avenida de los Príncipes de España, en una posición central de la misma, y como itinerario más adecuado para comunicarse con el centro de la ciudad y para alumnos residentes en zona centro. Dicho viario tendrá un tratamiento especial (plataforma única) que si bien, permite el tránsito de los vehículos, estos nunca podrán superar los 20 km/ h.

Además este viario estará provista en el suelo y en las calles que la interseccionan con pegatinas de huellas de pie indicando el itinerario seguro.

Este mensaje será reforzado en todas las intersecciones mediante señalización vertical y pasos de cebra en plataforma. Adicionalmente, se proponen otras calles que facilitan el recorrido desde y hacia las principales zonas residenciales de los alumnos.

- Eje Fernán González- Manolo Escolar: recorrido para alumnos que residen en la zona occidental de la ciudad.
- Calle Sierra Nevada: recorrido para alumnos residentes en el área centro- oeste.

Asimismo, y dentro de esta propuesta, se solicitará la colaboración de los comerciantes de las zonas aledañas para que presten especial vigilancia en las horas de entrada y salida del colegio y faciliten el acceso/orientación a aquellos niños que por algún casual encuentren alguna dificultad o necesiten comunicarse con sus padres o profesores.

Se propone la creación de la etiqueta “comercio amigo”, que sirva de identificación en los escaparates de los comercios, a la vez que de promoción del camino escolar.

Ilustración 10 Ejemplo de identificadores de “Comercio Amigo” en Camino Escolar



Es importante desarrollar labores de difusión y comunicación mediante diversas acciones: elaboración de folletos o trípticos, crear una imagen de marca sobre el camino escolar en El Ejido que aparezca en todos los recorridos del camino escolar propuesto.

No menos importante serán las tareas de señalización y orientación en el recorrido del camino escolar, mediante señales de tráfico informativas, señales de limitación de velocidad, indicadores en el pavimento de las aceras que los niños puedan seguir con facilidad, etc.

Ilustración 11 Ejemplo de señalización de Caminos Escolares





Estas acciones han de ir acompañadas de medidas de gestión del tráfico dirigidas al calmando de tráfico, muchas de ellas de fácil implementación y bajo coste, como la reducción de velocidad en las calles (calles 30), cortes provisionales de calles o tramos de calles, protección de los accesos a los colegios mediante vallas, eliminación de plazas de aparcamiento, multas por aparcamiento ilegal o en doble fila, mejoras en determinados puntos críticos o con obstáculos al paso peatonal, mejoras en los pasos de cebra, señalización de limitaciones de velocidad y de precaución por tránsito escolar, cruces seguros, etc.

Pedibus o Autobús Pedestre

El autobús pedestre o pedibus puede representar una alternativa al transporte de los escolares a los colegios en coche. En el autobús pedestre, grupos de niños van y vuelven andando desde el colegio bajo la supervisión de un "Conductor" y un "Cobrador" que son habitualmente padres voluntarios. Para promocionar el autobús pedestre, se propone celebrar eventos en los CEIP Ramón y Cajal y CEIP Diego de Velázquez donde se haga una demostración del funcionamiento, y se les permita a los niños participar en este modo nuevo y divertido de ir al colegio. Esto da conciencia de los autobuses pedestres entre alumnos y padres. Una puesta en marcha del "Autobús pedestre" necesita los siguientes pasos:

- Recibir orientación del director del colegio, de la administración municipal y de los oficiales de seguridad vial.
- Demostrar cómo funciona el autobús pedestre durante una asamblea escolar y promocionarlo con material gráfico.
- Explicar la idea con los niños para ver si les gustaría ir caminando al colegio con sus amigos cada mañana. El hacerse con su entusiasmo y apoyo es la clave de esta idea.
- Encontrar padres que se interesen. El éxito de los autobuses radica en contar con un coordinador entusiasta y con bastantes voluntarios para compartir la "conducción" y el "cobro". Cuantos más padres se impliquen, menos tiempo necesitarán los voluntarios para comprometerse. La ratio de adultos por niños recomendado es de como mínimo 1 para 8 niños de hasta 12 años, y 1 para 4 niños pequeños, lo cual ya es un buen punto de partida para organizar la lista de turnos. Una vez que ya cuenten con formación, tanto los conductores como los cobradores deberían contar con un seguro de responsabilidad por parte de las autoridades municipales. Idear una ruta que se adapte a todos los "pasajeros" del autobús y llevar a cabo una valoración de riesgos. Hablar también con la policía local.

Ilustración 12 Ejemplo de Pedibus



Carril Bici

Para los alumnos más mayores, a partir de los 11-12 años, se debe facilitar el acceso en bicicleta al centro educativo de una forma segura. Esto se conseguirá mediante un carril bici que discurra por el acerado norte de la Avenida Príncipes de España y que tenga continuidad con la Red de Carril Bici Propuesta, con la Avenida Séneca y la futura Ronda Norte.

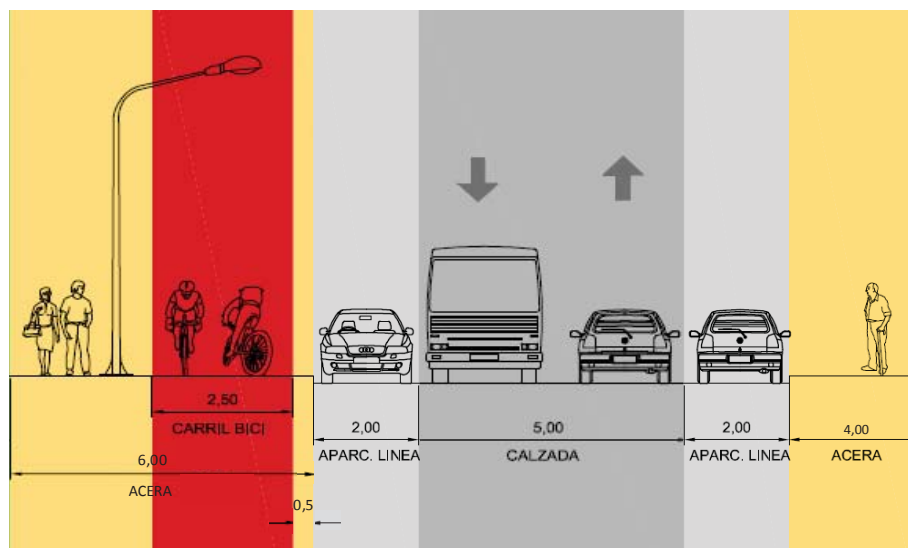
En la actualidad, la sección de la Ave. Príncipes de España tiene una anchura de 19 metros, distribuidos de la siguiente forma:

- Acera norte (3,5m)
- Banda aparcamiento en ángulo (4m)
- Dos carriles de circulación, uno por sentido (7m)
- Banda aparcamiento en línea (2,5 m)
- Acera sur (2m)

Esta distribución denota un espacio excesivo al vehículo privado en detrimento del modo peatón o bicicleta (los únicos accesibles a la mayoría de la población escolar). Para reequilibrar esta situación se propone la introducción de un carril bici de 2,5m en el lado norte, reasignando parte del espacio a ensanchar ambas aceras, según se muestra en la siguiente distribución.

La reducción de ancho efectivo de la calzada de 7 a 5m, se entendería además como una medida de calmado de tráfico para reducir la velocidad en este punto y prevendría el aparcamiento en doble fila, promoviendo el uso de la bolsa de aparcamiento en la zona oeste de la Avenida.

Ilustración 13 Ejemplo de sección ciclista en Avenida de los Príncipes



9.2.3 Agentes Implicados

Un camino escolar es un proyecto colectivo en el que han de participar diversos agentes, organizándose entre sí, alcanzando consensos y planificando acciones en conjunto. Los protagonistas son los niños y las niñas. Pero previamente han de participar todos los agentes implicados: instituciones educativas, profesores, administración pública, policía local, asociaciones y colaboración del entorno social (comerciantes, voluntarios). El punto de partida es que se valore como un proyecto de ciudad, no sólo de uno o varios colegios. En esta ocasión, el papel de los técnicos queda relegado a un segundo lugar, participando en calidad de asesores y en lanzamiento inicial. Es fundamental que desde un primer momento un grupo de personas asuma la función de grupo dinamizador, que puede estar compuesto por cualquiera de los agentes implicados.

Alumnos. Son los principales protagonistas del proyecto, pues se han de implicar de forma activa en el proyecto, haciéndolo suyo, participando en la propia ruta, comunicando los efectos positivos a sus padres y madres o jugando y realizando actividades.

Centros y equipos docentes: Los centros escolares y los profesores cumplen un papel primordial en la promoción del camino escolar y sus beneficios, ocupándose de aspectos como la educación en seguridad vial y educación en relación a los beneficios de ir al cole a pie. Ellos han de coordinar el desarrollo del proyecto en conjunto con las asociaciones de padres.

Administraciones públicas y responsables de Educación del Ayuntamiento. Ellos son los que cuentan con los recursos técnicos y económicos para poder llevar a buen término un programa de camino escolar. Los ayuntamientos además han de facilitar la coordinación entre agentes implicados (colegios y policía), así como coordinar las tareas de calmado de tráfico, difusión o coordinación policial.

Policía Local: Su participación es necesaria para ejercer labores de coordinación de tráfico y garantizar la seguridad vial en las calles y accesos a los colegios.

Asociaciones de Madres y Padres de Alumnos (AMPAS): Agentes indispensables en este proceso, sin cuya implicación sería difícil llevarlo adelante.

Padres y madres: Por su papel de progenitores se convierten en las personas más adecuadas para incentivar e incluso liderar el proyectos, pues se trata de incentivar cambios en las pautas de movilidad,

aumentar el grado de autonomía, y en definitiva, son quienes dan autorización para que sus hijos participen en los caminos escolares.

Asociaciones culturales o educativas, voluntarios, comerciantes de la red “Comercio Amigo”: el apoyo social es otro pilar fundamental para el desarrollo del proyecto. Diversos colectivos pueden implicarse altruistamente en colaborar en acompañamiento en rutas escolares, velar por la seguridad vial y otras muchas iniciativas que puedan surgir.

9.2.4 Recursos necesarios

Finalización del plan de movilidad Escolar por parte de los centros y ejecución de obra civil

9.2.5 Etapas de implementación

Etapa 1 – Diagnóstico de la movilidad escolar (en curso)

Etapa 2 – Presentación de resultados y debate de propuestas

Etapa 3 – Autobús pedestre y aparcamientos de bicicletas

Etapa 4 - Ejecución obras de aparcamiento, itinerarios peatonales y ciclistas.

9.2.6 Plazo de implementación

Corto – medio plazo (de 1 a 4 años)

9.2.7 Mecanismos de gestión y coordinación con las administraciones públicas y resto de agentes implicados

Esencial colaboración de los profesores, padres de alumnos y de los propios alumnos en lo concerniente a la promoción de la iniciativa de movilidad escolar.

9.2.8 Presupuesto orientativo

- Aparcamiento Park and Kiss: 125.000€
- Aparcabicis: (ya contabilizado en propuesta anterior)
- Itinerario escolar peatonal: (ya contabilizado en propuesta anterior)
- Pedibus o Autobús Pedestre: no aplica
- Carril Bici: 20.000€

9.2.9 Indicadores

- Número de niños que ya no son llevados por sus padres en coche
- Número de niños que vienen andando
- Número de niños que vienen en bicicleta