

DIAGNÓSTICO Y PROPUESTAS DE MOVILIDAD PARA EL ALBAYZÍN

PARA EL OBSERVATORIO DE LA MOVILIDAD

ASOCIACIÓN DE VECINOS BAJO ALBAYZIN. Granada, 5 de octubre de 2017

(Documento originalmente entregado y presentado el 5 de octubre de 2015. Han transcurrido exactamente dos años desde esa fecha y aquel documento sigue plenamente vigente en su análisis, diagnóstico y propuesta, siendo la situación de la Movilidad en el barrio igual de crítica. Se subrayan e incluyen en rojo los comentarios más relevantes. Se han eliminado del documento las cuestiones sobre las que se han producido avances o cambios.)

El Albayzín, como barrio de Granada, presenta una especificidad en materia de movilidad. Esta especificidad se debe a: su ubicación en la ciudad y relación con el Centro y el Sacromonte; su particular orografía y la singularidad de su trama urbana histórica; su declaración y protección patrimonial como barrio habitado; las necesidades de sus vecinos; la explotación del sector turístico; y la compleja relación entre estas necesidades vecinales y los requerimientos de sus comerciantes, visitantes y otros derivados del sector turístico.

Como antecedente reciente de planeamiento que ha intentado ordenar todo esto, podríamos nombrar el PMUS actual. Sin embargo se trata de un documento de toda la ciudad que hace una aproximación muy general al Albayzín, y el cual, a pesar de que en cuyo diagnóstico detecta algunas de las problemáticas (por ejemplo el conflicto vehículo-peatón) y de que hace propuestas encaminadas a resolver algunos aspectos, no se ha implementado. Así, el documento resulta insuficiente, tanto por su generalidad como por su elaboración que al final lo convierten en no ser una herramienta eficaz para afrontar la movilidad del barrio.

Actualmente la realidad es que el barrio está sujeto a continuos cambios y novedades, los cuales se suman a eternos problemas no resueltos, con el consiguiente panorama de encontrarnos ante una Movilidad que está pendiente por resolver. Por tanto, el primer paso sería la [elaboración de un Estudio de Movilidad específico](#).

Creemos que la carencia de un estudio de movilidad específico [sigue llevando a situaciones de saturación y caos circulatorio, con graves problemas de seguridad peatonal, polución y contaminación acústica](#), y que un plan de movilidad concreto haría al barrio más habitable, evitaría conflictos, fijaría unas reglas claras para todos y ayudaría a gestionar situaciones excepcionales en un barrio patrimonial excepcional.

Este estudio de movilidad específico que pedimos debe englobar también al Sacromonte, y entender ambos barrios de manera integral es decir, ambos barrios en su conjunto y en su conexión con el resto de la ciudad, especialmente su contacto con el Centro, y del territorio. Esta idea es esencial para entender toda nuestra ponencia: debemos hablar de Albayzín-Sacromonte, ya que el Albayzín es el barrio de paso obligatorio para el Sacromonte, una cuestión que es determinante para todo lo demás.

Si miramos este conjunto, estamos hablando en ambos casos de barrios céntricos pero que son tangentes respecto al resto de la ciudad. El conjunto Albayzín-Sacromonte no es un barrio

de paso obligatorio para ir a otro sitio, pero si tiene la particularidad de ser un barrio de destino: a nuestros barrios se vienen a pesar de no vivir en ellos.

A esto debemos sumar que, como barrios habitados que somos, al igual que cualquier otro, necesitamos conexiones fluidas y seguras con el resto de la ciudad, que en nuestro caso pasan casi siempre por el centro de Granada.

Cuando hablamos de conexiones, debemos señalar que estas conexiones son (y deben seguir siendo) principalmente peatonales, por lo que las conexiones vehiculares, que por razones físicas son mínimas, deben optimizarse y racionalizarse al máximo. La "naturaleza" de nuestro barrio es principalmente peatonal. Sólo un dato al respecto para ilustrar este apunte: el barrio tiene 7 accesos (entradas o salidas) de vehículos, y una cincuentena de accesos peatonales. Tiene cerca de 26 km de calles, de las cuales sólo apenas 3,5 km pueden considerarse estructurantes de tráfico interno (incluida la calle Elvira). Creemos que ser conscientes de estas magnitudes es el primer paso para afrontar la movilidad del barrio.

Por ello, la potenciación y continua mejora de la movilidad peatonal debe ser prioritaria. A esto hay que unir la idea de que la eficacia del transporte público y la accesibilidad del vehículo privado del vecino deben prevalecer sobre cualquier otro medio comercial, para así poder asegurar la adecuada conservación de un barrio con vecinos, también por la seguridad del peatón (vecino y visitante) y por razones de sostenibilidad medioambiental (polución, contaminación acústica y visual).

Cualquier plan y actuación deberá asumir esta integralidad y estas prioridades, deberá partir de un análisis y un diagnóstico pormenorizado y, por supuesto, deberá ser participado con los vecinos en todas sus fases: desde la elaboración del análisis (los vecinos sabemos exactamente donde están las problemáticas) hasta la propuesta final y su evaluación (los vecinos sabemos, por experiencia, dónde están las potencialidades).

A continuación, enumeraremos, siguiendo los temas de movilidad planteados por este observatorio, nuestros diagnósticos y propuestas específicas. Como queda expuesto no son compartimentos estancos, y al menos podemos asegurar que en el Albayzín, los diagnósticos y propuestas de cada capítulo están íntimamente relacionados con los diagnósticos y propuestas de los demás capítulos.

I. VEHÍCULO PRIVADO:

Problemas detectados:

A) Vehículos privados de transporte individual/familiar

A pesar de las regulaciones de acceso, el uso del vehículo privado para llegar al Albayzín sigue siendo abusivo, sobre todo por parte de tres sectores concretos: visitantes, los turistas que vienen a Granada en coche y que se alojan aquí, los trabajadores del sector hostelero, padres y madres que traen sus hijos e hijas a los colegios del barrio. En el caso de los segundos entendemos que este abuso se produce porque el transporte público no cubre sus necesidades de horario y por los problemas de una intermodalidad ineficaz para incluso hacer uso de este transporte. En el caso de los primeros, creemos que, además de la falta de intermodalidad para pasar del transporte privado al público, es debido a una falta de

aparcamientos disuasorios e información: los paneles informativos instalados (luminosos que hay en Avda. Andalucía) dan el dato de la prohibición pero no dan alternativas. Los sistemas de navegación ni siquiera incorporan el dato. Y los puntos de control de acceso (pilonas) hablan de control por cámara cuando no estén en funcionamiento, y aunque las multas lleguen a posteriori, los coches entran y saturan el barrio.

Esta saturación hace que los pocos espacios de aparcamiento regulados disponibles en las calles se agoten rápidamente y se aparque indiscriminadamente invadiendo el espacio público (plaza San Nicolás, plaza de las Castillas, Calles como Alhacaba, Zenete, San Luis, Oidores), dificultando la movilidad peatonal y vehicular, además de la degradación visual del paisaje urbano patrimonial.

B) Vehículos privados de transporte colectivo

Existen en el Albayzín y el Sacromonte dos fenómenos:

El primero es el abuso de microbuses para el transporte de turistas o bien para el mirador de San Nicolás y su entorno, pero mayormente para las cuevas con espectáculos de Zambras en el Sacromonte. Hablamos de la circulación algunas tardes-noches de hasta treinta autobuses en periodos entre las 8 y las 11, primero para dejar a los turistas y luego para recogerlos — aquellos que vuelven a salir, porque también están los que se quedan mal-aparcados en Chapíz esperando a los clientes, por ejemplo. Esta circulación de autobuses privados, algunos de tamaños inadmisibles, es de una intensidad y produce atascos o densidad de circulación que no son admisibles en ningún caso, y menos en un barrio patrimonial. De hecho, producen prácticas abusivas de estacionamiento, graves conflictos con la circulación peatonal y situaciones de peligro en los puntos más estrechos de nuestras calles (estrangulamiento de Pagés, giro en el Salvador, desnivel en Carril de San Agustín y entronque con Chapiz, entrada al Sacromonte-Peso de la Harina). Por no hablar de ruido, vibraciones y contaminación. Desde luego no parece racional esta práctica consentida en nuestra ciudad, y que es difícil de encontrar en otras ciudades patrimoniales.

El segundo es la introducción del tren turístico. Este vehículo privado (los intentos de hacerlo de uso público han fracasado: su regularidad, tiempos y espacio físico no sirven al vecino) se ha demostrado en innumerables ocasiones que genera colapso circulatorio (los tiempos de parada, cualquier incidencia), es decir, va en contra de todos los preceptos de una movilidad eficaz y sostenible, pues afecta no solo al vehículo privado del vecino, sino especialmente al fluir del transporte público.

PROPUESTAS:

- Lo prioritario es garantizar el acceso (entrada y salida) de los residentes, mediante la continua mejora de los sistemas de permisos de acceso para familiares de residentes y carga y descarga. Reevaluación de los horarios de acceso permitido para los no residentes (visitantes, turistas, empleados hostelería...) restringiéndolo totalmente especialmente en fines de semana y festivos. Control de acceso para dar paso a sólo residentes al final de la cuesta de la Alhacaba (Placeta de la Merced).

- En general potenciar el uso del transporte público, implementando medidas sobre todo para aquellos que vienen al barrio a trabajar (mejor intermodalidad, mayores tramos de horarios).

- Mejorar la información, física (pantallas, carteles) y digital (coordinación con empresas de navegadores) sobre el acceso al barrio, cambiando ubicación de muchos de los paneles informativos para que no se produzcan colapsos cerca de los puntos de control.
- Articular bolsa de aparcamiento adecuadas en el perímetro del barrio y buscar soluciones concretas para y con los hoteles de la parte baja.
- Eliminar la circulación de los autobuses/microbuses privados para turistas por el interior del barrio, incentivar la movilidad peatonal de estos turistas desde un punto adecuado de bajada hasta sus destinos. Caminando disfrutarán más del barrio.
- Eliminar de circulación el tren turístico, pues no sirve como transporte público pero principalmente por ser un verdadero obstáculo para la movilidad cotidiana de residentes que usan el transporte público y el vehículo privado.
- Revisión de la Ordenanza Reguladora de las zonas de acceso restringido para proceder a la modificación de horarios, la restricción total a la circulación de microbuses turísticos (Título II, Capítulo I Artículo 4 Tipo de autorizaciones) y la adecuación de los tamaños de los vehículos de carga y descarga y obras.

II. RED VIARIA:

Problemas detectados:

En el Albayzín no podemos hablar de red viaria para la circulación vehículos, podemos hablar de muy pocos ejes de circulación vertebradoras de las que parten muy pocas calles para uso exclusivo de los residentes que viven en ellas. Identificar estas dos categorías es crucial. Es más, estos ejes de circulación principal no pueden considerarse calles de circulación al uso por la convivencia que en ellas existe con el peatón. En cuyo caso, se debe entender que el peatón es el actor principal.

A ello hay que añadir la complejidad de circulación y direcciones, en las que detectamos los siguientes conflictos sin resolver:

- Carrera del Darro- Paseo de los Tristes ¿Qué es la carrera del Darro y el paseo de los Tristes? A día de hoy, con el paso de vehículos privados que erran en la entrada al barrio, vehículos de turistas con destino a los hoteles, el tren turístico, los taxis a todas horas (libres en muchos casos), la movilidad peatonal y el acceso del transporte público se ven gravemente afectados, especialmente en los días de máxima afluencia y fines de semana. Es una vía colapsada y caótica

PROPUESTAS: Una carrera paseo peatonal acorde además a su alto valor patrimonial, urbano y paisajístico. Este paseo será con acceso a residentes de las calles que dan a ella. Por tanto, conlleva la eliminación de la circulación de vehículos privados no autorizados, eliminación del tren turístico, regulación de pasos al mínimo de taxis por tramos horarios, sólo permitiéndose el paso de aquellos que transporten residentes o personas con requerimientos especiales. No permitir la circulación de taxis con visitantes/turistas que vayan a las partes altas del barrio. No permitir la circulación de taxis con participantes a eventos (bodas y similares) que se celebran en los Cordova o Chapiteles. Establecer además un control de flujo de vehículos que transiten

a la vez por este eje peatonal, que puede ser más o menos restrictivo en función de una planificación que prevea la máxima afluencia de peatones.

- Cuesta del Chapiz y eje calle Pagés son la vía principal de entrada al barrio y cruciales en su conexión con el Sacromonte. Además son ampliamente usadas por peatones, y se producen verdaderas situaciones de congestión y conflicto.

PROPUESTA: Volver a semaforizar la Cuesta del Chapiz entre Plaza del Salvador-Plaza Aliatar y Peso de la Harina convirtiéndola en vía de doble sentido para descargar "la vuelta" por Placeta del Abad y Carril de San Agustín (calle inapropiada para el paso masivo de vehículos, como ya señaló el PMUS) para acceder (entrar y salir) de forma más directa al Sacromonte y parte Baja del Albayzín)

- Carril de san Agustín. Sobrecargado de tráfico, es actualmente el paso a Sacromonte, único en el caso del paso de autobuses privados turísticos. Esto provoca un gran conflicto con su uso continuo como recorrido peatonal, tanto por vecinos en su tránsito a plaza Larga como por turistas y visitantes.

PROPUESTA: De acuerdo a las propuestas ya mencionadas, descargar de tráfico de paso esta vía.

-Camino Nuevo de San Nicolás-Santa Isabel la Real- San Miguel Bajo: Vía de un único sentido que hace que los usuarios del aparcamiento del Huerto del Carlos que viven por el entorno tengan que dar la vuelta por Carretera de Murcia cuando podrían llegar desde Alhacaba-Lona.

PROPUESTA: Semaforización para generar circulación en doble sentido entre el Carril de la Lona y Calle Santa Isabel la Real para acceder directamente a tan importante equipamiento de Parking de residentes.

-Alhacaba: Vía principal de subida al corazón vivo del barrio que es Plaza Larga, centro comercial que suministra de víveres para los vecinos. Estrangulamiento a la llegada, conflicto de direccionalidad, e insuficiencia de aparcamiento para comerciantes, que se ven obligados además a volver a salir a Carretera de Murcia y a entrar por la sobrecargada Pagés.

PROPUESTA: Mejor señalización y estudio de direcciones de circulación de la llegada y el entorno de Plaza Larga. Si no se disminuyen los flujos de tráfico según las propuesta expuesta, restricción total del aparcamiento entre Placeta de la Merced y la Lona y desde el número 33 hasta Placeta de la Almona

-Elvira: Vía histórica del barrio, con un alto valor patrimonial por lo que significa para la ciudad de Granada. Sobrecargada de vehículos desviados por ella para acceder al centro de Granada o al Parking de San Agustín. También por vehículos que erran en su entrada al barrio.

PROPUESTA: Convertir Elvira en calle Peatonal con acceso solo a residentes de la calle y calles anexas que lo necesiten, residentes del Albayzín de paso y/o de salida hacia zona Este de la ciudad. También de acceso para comerciantes de la calle. La Calle Elvira, estrecha y sinuosa y ya de por sí cargada de peatones no puede ser una vía de paso de no residentes para otras zonas. Trasladar accesos a Parking San Agustín por otras vías (que podría ser Gran Vía, ejemplo

de urbanismo higienista de principios del siglo XX se hizo para atender a requisitos funcionales como es este).

III. MOVILIDAD PEATONAL:

Como ya se ha dicho, [el barrio del Albayzín tiene vocación de espacio peatonal en su globalidad](#), de uso para sus residentes en sus quehaceres diarios dentro del barrio y de uso para los visitantes que disfrutan paseando por sus calles. [Esta movilidad peatonal queda amenazada en mucho puntos por la densidad de circulación de vehículos](#) en las calles que, digamos, atraviesan esta enorme red viaria peatonal, o por la invasión en modo de aparcamiento del espacio público y las calles, calles muchas de las cuales presentan características físicas que hacen incompatible el paso peatonal con el paso continuado de vehículos. La velocidad de circulación de los vehículos también amenaza a la movilidad del peatón, y eso que se supone que estamos en una zona residencial de circulación 20 km/h como señala el cartel a la entrada al barrio desde Carretera de Murcia (por cierto, contradictoria con la señal en el suelo de vía 30) y que han sido señalizadas algunas zonas como vías 10 km/h. Como hemos señalado, las vías principales de circulación de vehículos también son frecuentadas por gran cantidad de peatones, con lo cual el conflicto está servido. Y qué decir tiene lo grave que se vuelve la situación para las personas de movilidad reducida.

A otro nivel, se habla mucho y mal del estado de los pavimentos del barrio. El problema no es en sí el material empedrado que encontramos en la mayoría de sus calles, sino que su mantenimiento y ejecución (incluso cuando se han usado alternativas al empedrado) son deplorables y que tampoco ha sido elaborado un plan de itinerarios peatonales.

PROPUESTAS:

[Entender el Albayzín como una gran red de calles peatonales, de varias categorías, a la que se supedita la circulación del transporte público y privado de vecinos, limitando su intensidad y asegurándose del cumplimiento de los límites de velocidad](#). Por supuesto y como hemos venido comentando, [eliminar de la circulación del barrio todo aquellos vehículos superfluos o sistemas que pongan en entredicho esa circulación peatonal, hablamos de nuevo del tren turístico](#) (conflictivo con los peatones de la Carrera del Darro-Paseo de los Tristes, principalmente, pero también en todo su recorrido) [de los autobuses privados](#) (conflicto con peatones en Pagés, Carril de San Agustín, Chapíz, Peso de la Harina y Camino del Monte).

Pedimos además [la regulación en el código de circulación de los transportes turísticos alternativos actuales y los que puedan surgir](#), como los Segways. Estos no deben afectar a la circulación peatonal, ni a la de los vehículos de residentes, ni al transporte público, y por supuesto cumplir las reglas de circulación (por ejemplo circular contramano).

En cuanto a la pavimentación, creemos perfectamente compatible el empedrado con la comodidad peatonal e incluso la accesibilidad, con una adecuada ejecución, mantenimiento y la búsqueda y resolución de detalles constructivos a tales efectos. Proponemos que se estudien itinerarios accesibles (por ejemplo Paseo-Carrera-Chapíz-Abad-Camino Nuevo San Nicolás-Mirador, con bifurcaciones a Plaza Larga y otros puntos) para que todos podamos disfrutar de un Albayzín peatonal en condiciones de igualdad. Las plataformas accesibles son

compatibles, si se estudia el detalle, con el mantenimiento de un pavimento tradicional, insistimos, bien ejecutado. Esta cuestión debería ser objeto de trabajo del Plan de Movilidad específico que solicitamos al inicio de este documento.

IV. MOVILIDAD CICLISTA:

Problemas detectados:

Son los mismos que los referidos a la movilidad peatonal y que se generalizan al resto de la ciudad: [la excesiva carga de vehículos a motor impide el uso seguro de la bicicleta](#). Para esta asociación el ciclista que usa la bici para desplazarse de un punto a otro de la ciudad en sus quehaceres diarios no es un problema. Al revés, con nuestras cuestas ¡son héroes!

[El problema está en aquellos que usan el barrio como un circuito ciclista deportivo](#), saltándose todas las normas de convivencia y circulación (velocidad, sentido de circulación, uso de calles peatonales, uso de calles escalonadas como retos de obstáculos, práctica del "down hill", etc.)

PROPUESTAS:

Por supuesto [articular que las vías que sean posibles sean vías ciclables](#), compartidas por peatones, bicicletas, vehículos de residentes y el transporte público y hacer un esfuerzo de concienciación de lo que ello significa en nuestro complejo barrio. Es decir, que habrá sitios en los que el ciclista deberá asumir el papel de peatón, como es el eje Carrera del Darro-Paseo de los Tristes. El caso de calle Elvira dependerá de su peatonalización, pero pensamos que es una vía perfecta para el paso de ciclistas alternativa o complementaria a su paso por Gran Vía.

Proponemos [prohibir explícita y claramente y hacer desaparecer la práctica del uso ciclista deportivo de riesgo de nuestro barrio](#): es intolerable que se use el barrio como un circuito. Es un verdadero peligro para peatones.

V. SISTEMA DE APARCAMIENTO Y CARGA Y DESCARGA

A) Aparcamiento:

Problemas detectados:

Qué duda cabe que aparcar o encontrar un sitio para aparcar en el barrio es una odisea. [El barrio está colapsado y se produce una invasión de vehículos de no residentes](#). Los sitios, en la calle, son los que son y no hay más. Pero con paciencia, un residente que no tenga garaje o plaza en un parking colectivo, encuentra sitio. Sin embargo, la excesiva carga de vehículos privados de no-residentes mencionada con anterioridad, hace esa búsqueda cada vez más difícil. Y hace que se desborde la situación hasta la ocupación indiscriminada de espacio público y calles donde está claramente prohibido aparcar, citados algunos en apartados anteriores (plaza San Nicolás, plaza de las Castillas, calles San Luis, Zenete, Oidores, etc...) En el caso de estas calles, además, [el aparcamiento indiscriminado supone un peligro para el resto de circulación de vehículos y peatones](#). Y en el caso de Zenete en particular, incluso dificulta el acceso a un parking público colectivo. Recordamos que son calles en los que existe la señal de prohibido aparcar a un lado o a otro o en ambos lados de la calle.

Las motos ocupan indiscriminadamente espacios de aparcamiento reservados para los vehículos (Placeta Abad, Callejón de la Atarazana, Calle San Nicolás)

PROPUESTAS:

De nuevo, controlar el acceso de vehículos no autorizados, impedir el aparcamiento en calles y espacios en los que está prohibido, implementar la instalación de señales y obstáculos, en lugares puntuales, que impidan aparcar, generar espacios de aparcamiento exclusivo para motocicletas.

Articular una bolsa de aparcamiento en el entorno de la carretera de Murcia (es insuficiente el servicio que da el Parking de San Cristobal de las Escuelas del Ave María).

B) Carga y descarga:

Problemas detectados:

En general vemos que los horarios no se cumplen y que podrían ajustarse aún más, por las características físicas del barrio. Siguen accediendo vehículos al barrio con dimensiones que superan lo razonable y la ordenanza que existe a tal efecto. La ordenanza, no se hace cumplir. Y en concreto la carga y descarga para los comerciantes en el entorno de plaza Larga y su estacionamiento durante las horas de mercadillo genera colapso al final de la cuesta de la Alhacaba.

Plaza Nueva es la carta de presentación del Albayzín y de la ciudad, y la carga y descarga descontrolada y fuera de todo tipo de horarios supone una enorme merma en la calidad del entorno y general colapso circulatorio, tanto para el vecino como en la imagen que se quiere dar.

PROPUESTAS:

Generar bolsa de aparcamiento/carga y descarga en el entorno de la cuesta de la Alhabaca a su llegada a Plaza Larga. Hacer cumplir la limitación de tamaño de vehículos y los horarios. Articular medidas más flexibles para aquellos comerciantes que no siendo residentes suministran al barrio de víveres.

En Plaza Nueva hay que regular los horarios y encontrar nuevos espacios, como Plaza de Cuchilleros, para llevar a cabo esta actividad.

VI. SISTEMA DE TRASNPORTE PÚBLICO Y SOSTENIBILIDAD

Problemas detectados

El transporte público, el microbús, comenzó siendo un buen sistema, ágil, seguro, limpio y con dimensiones adaptadas a la singularidad del barrio. Sin embargo ha ido perdiendo efectividad, con los siguientes problemas:

-Se produce un verdadero colapso en el servicio durante las temporadas altas de turismo y los fines de semana.

-La Parada de Plaza Nueva se ha desplazado (a favor del tren turístico) a un punto inadecuado por la presencia de comercios y la dimensión de la acera, y el punto se masifica, doblando la cantidad de viajeros que esperan al autobús el aforo de los vehículos.

-La densidad de circulación en el interior del barrio (por las razones anteriormente expuestas) y la presencia del tren turístico, hacen que el transporte público circule con suma dificultad y no cumpla con los horarios establecidos.

PROPUESTAS:

Aumento de la frecuencia de circulación. Adecuación de la Parada de Plaza Nueva (o su desplazamiento a su lugar original). Eliminación del tren turístico por distorsionar e impedir la fluidez del paso del transporte público por el barrio. Mejora de las condiciones laborales de los conductores.

VII. INTERMODALIDAD

Problemas detectados:

El Albayzín, al contar con un sistema de transporte público (digamos que circular que lo conecta con el centro) depende de una red urbana de transportes con una intermodalidad adecuada para acceder al resto de la ciudad. En este sentido, el paso de las líneas C1 y C2 a las líneas LAC supone desplazamientos peatonales de unas paradas a otras, como siempre ha sido.

La intermodalidad vehículo privado-transporte público no existe.

PROPUESTAS:

Implementar la intermodalidad fácil y con información entre vehículo privado y líneas C1 y C2 de autobuses, sobre todo para turistas, que aparquen en el Parking de San Agustín o Triunfo para que pueden acercarse en transporte público a sus destinos al barrio.

VIII. SEGURIDAD VIAL

Problemas detectados

Ya hemos mencionado que estamos en un barrio eminentemente peatonal y con una circulación vehicular difícil por su morfología. Por lo que implementar y hacer cumplir las reglas básicas de seguridad vial es crucial. El aparcamiento ocupando espacios prohibidos para ello (bloqueando a veces el acceso a viviendas o dificultando el paso a vehículos de emergencia), y el incumplimiento de los límites de velocidad en calles estrechas, en pendiente y con puntos ciegos es una temeridad muy frecuente y pone en riesgo a vecinos y visitantes, peatones sobre todo pero también a ciclistas cívicos, al transporte público y al residente que circula adecuadamente en su vehículo.

PROPUESTAS:

Hacer cumplir las reglas de circulación. Revisar toda la señalización de tráfico del barrio y velar por su mantenimiento, evitando situaciones ambiguas de señalización que puedan ocasionar conflictos. Llevar a cabo una campaña de concienciación y, llegado el caso, de sanción. En materia de control de velocidad, proponemos una campaña de vigilancia sobre todo en las

horas punta, mañanas entre las 8 y las 10, medio día entre las 13 y las 15 y por la tarde de 19 a 21 horas en las siguientes vías: Pagés, Placeta Abad, Carril de las Tomasas, Camino Nuevo de San Nicolás, Santa Isabel la Real, San Miguel Bajo, Lona, Alhacaba, Elvira, San Juan de los Reyes, Chapíz, Carril de San Agustín, San Luis, San Gregorio Alto, San Nicolás, San Cecilio, Algibe de la Gitana.

Recordamos que las autoridades están obligadas a hacer cumplir las normas de circulación con eficacia y rigurosidad (velocidad, aparcamiento, dimensiones de vehículos, horarios de acceso), y a buscar todas las fórmulas para hacerlo posible.

IX. ESPACIO PÚBLICO

Problemas detectados:

La movilidad peatonal está gravemente afectada por la ocupación indiscriminada del espacio público, como ya se ha dicho, por vehículos mal aparcados, pero también por la cada vez mayor dimensión comercial que está adquiriendo (terrazas, mercancías). Entendemos la existencia de veladores, pero su cada vez mayor extensión está haciendo que el espacio de todos desaparezca. Otro uso indebido del espacio público es el que hacen las empresas de Segways para captar clientes y enseñar a usar dichos vehículos a aquellos a quienes captan. Realmente el paradigma de todas estas problemáticas se encuentra en plaza Nueva, en la que además se disponen como obstáculos a la circulación peatonal elementos como contenedores en pleno paso junto a semáforos y pasos peatonales.

El otro problema de ocupación de las vías de circulación peatonal lo encontramos en tramos de calle Elvira y las Caldererías, en las que las mercancías de los comercios invaden aceras (en el primer caso) y estrechan en exceso el paso en el segundo caso.

PROPUESTAS:

La ordenación de cada uno de nuestros espacios públicos con proyectos concretos e integrales que incluyan pautas para garantizar el uso del espacio público y los flujos peatonales cómodos, amplios y fluidos, sobre todo en puntos de máxima afluencia como plaza Nueva. Plaza Nueva necesita un reformulación integral, desde la eliminación de los semáforos sobrantes, hasta la regulación de la carga y descarga entes mencionados, pasando por la reformulación del espacio ocupado por veladores. Por otro lado se propone prohibir la presencia de mercancías al exterior de las Caldererías y calle Elvira en particular y en todo el barrio en general.

X. PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Creemos que para el PMUS los sistemas de información y de interlocución fueron insuficientes, y lo dice una asociación que ha estado en todo a lo que se le ha convocado. Y que en el caso de los conflictos que han surgido se ha debido a la falta de transversalidad en la toma de decisiones.

PROPUESTAS:

1-Que una vez se hayan recogido todas las demandas referidas al barrio, de las otras asociaciones vecinales, comerciantes, empresarios, etc... se nos reúna a todos para contrastar las propuestas y debatir sobre ellas, con los representantes políticos delante y por supuesto con los técnicos del ayuntamiento.

2-Queremos estar presentes en todas las deliberaciones que se hagan, para poder así ver cómo se articulan las propuestas a las que se lleguen en las mesa anteriormente citada.

3- Que en caso de conflictos concretos, reunáis a las partes implicadas para mediar y encontrar la mejor solución posible, siempre con el apoyo de los técnicos.

4-Que se articule la presencia y participación de todos los agentes anteriormente mencionados en los procesos preparación, redacción y adopción de medidas de movilidad finalmente acordadas. Y que se pongan sobre la mesa mecanismos de evaluación una vez se hayan tomado dichas medidas.

En síntesis, volvemos a lo que decíamos al principio, [el Albayzín y el Sacromonte necesitan de un PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE ALBAYZIN-SACROMONTE](#), que [tiene que solucionar los problemas](#) que hemos ido citando y pormenorizando y algunos más que seguro que existen, [mejorar y facilitar la movilidad de sus residentes y sus visitantes, para garantizar una calidad de vida a la altura del valor patrimonial de estos entornos y evitar el abandono por parte de los vecinos del barrio por razones de movilidad.](#)

Un estudio pormenorizado y participado de la movilidad (con participación en los términos propuestos) harán del Albayzín-Sacromonte barrios más habitables para sus vecinos, más vivos y más amables tanto para nosotros como para quienes nos visitan.