

INFORME SOBRE EL METRO LIGERO DE GRANADA

ANEXO 3: LAS OPORTUNIDADES URBANÍSTICAS DE LA LÍNEA METROPOLITANA N-S SOBRE EL SOTERRAMIENTO DEL TRAMO CENTRAL



B. SOBRE LA MOVILIDAD EN EL RECINTO CENTRAL DE LA CIUDAD.

JOSÉ LUIS GÓMEZ ORDÓÑEZ, Catedrático de Urbanismo y Ordenación del Territorio y miembros del GRUPO DE URBANISMO Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

B. SOBRE LA MOVILIDAD EN EL RECINTO CENTRAL DE LA CIUDAD.

La escasez de calles anchas de la Granada central.

En el breve plazo de tiempo de que hemos dispuesto para elaborar este trabajo, se han podido analizar cuidadosamente los recintos centrales de cinco ciudades: Granada, Lyon, Grenoble, Brescia y Málaga. En todas ellas se ha trabajado sobre la cartografía digital de un recinto central de 1 Km².

Se hace patente en los planos y curvas que se adjuntan en este apartado B. que todas las ciudades analizadas, a la inversa que Granada, tienen pocos tramos de calles estrechas y mucha longitud de calles anchas; es un rasgo de lo que denominamos como curvas características específicas de cada ciudad.

Granada tiene en su Km.2 central más de 10 kilómetros de calles de una anchura 4 metros y solo 4 Km. de calles de anchura de 16 metros. Esas cifras para Málaga son de 5 y 9 Km. respectivamente.

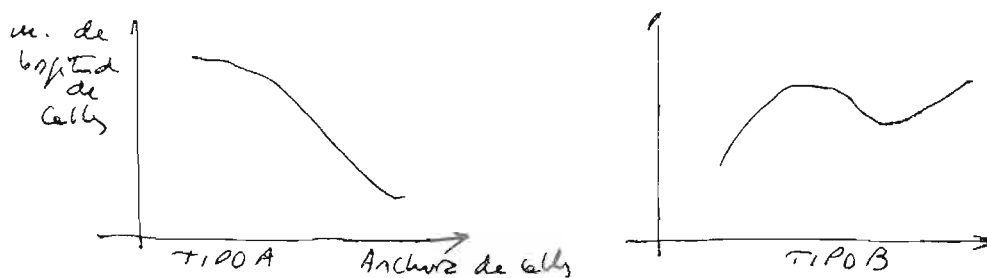
El porcentaje de calles de 16 metros respecto a la longitud total de calles es en Granada del 11% mientras que en Grenoble y en Lyon superan el 40%, con 9 y 12 Km. de calles anchas, respectivamente.

De manera muy simple queda así demostrado que en las ciudades francesas, el metro ligero que tan exitosamente se ha insertado en sus recintos centrales, ha podido disponer del doble o el triple número de kilómetros de calles anchas para implantarse superficialmente de lo que dispone en Granada.

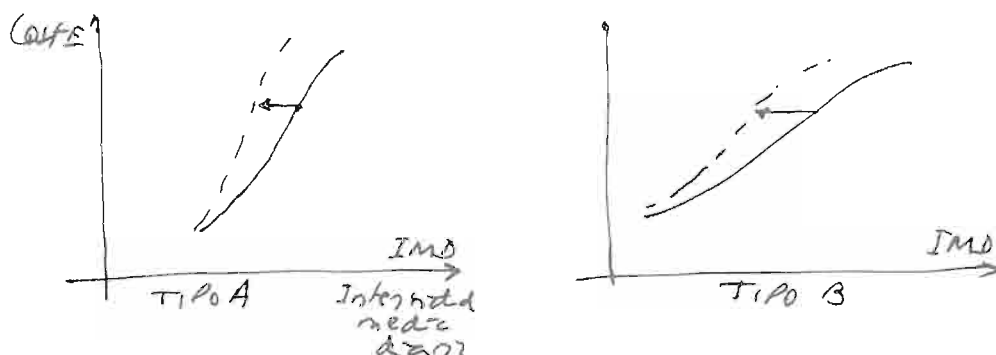
Basta este análisis para evidenciar los riesgos de importar modelos teóricos y técnicos de unas ciudades a otras. Aquí se desarrollan los argumentos teóricos esenciales que explican que las implicaciones para el conjunto de la movilidad de la supresión de carriles en unas u otras ciudades es muy diferente siendo mucho mayor el impacto en Granada que en otras ciudades.

Se verá, en efecto, que Granada presenta una curva característica (A) muy diferente de la de Grenoble (B), por ejemplo, por hablar de ciudades de rango parecido.

A estas dos curvas características



corresponden dos estados diferentes de la demanda, poniendo en relación los costos de congestión (tiempo, incomodidad...) con el número de vehículos circulando por las calles. Estos dos estados vendrían definidos por las curvas siguientes:



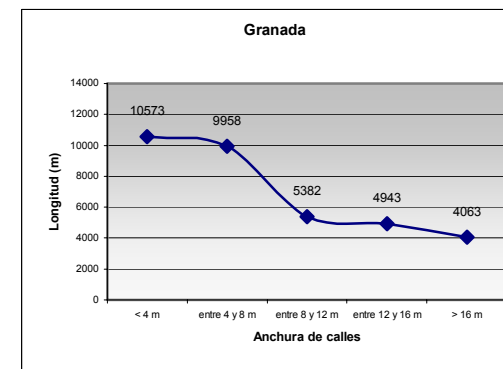
El efecto de cerrar calles o restar carriles al tráfico automóvil es el de aumentar el costo o la congestión para una I.M.D. menor, es decir, el de aumentar la pendiente de las curvas cote-intensidad de tráfico; lo cual puede ayudar a desviar viajes desde el automóvil al transporte público pero exige también una oferta adecuada de esta red colectiva. No obstante, la movilidad obligada automóvil (residentes, carga y descarga, taxis, emergencias,...) resulta particularmente agravada en cuanto al coste de viaje, en ciudades cuya trama viaria pertenece a la familia A cual es el caso de Granada.

La movilidad en el centro de las ciudades debe ser muy atenuada para mejorar la calidad ambiental de la ciudad de mayor valor histórico-patrimonial; debe atenuarse en la mayor medida posible pero no se puede rebajar más allá, 1) de lo que suponga una desincentivación de la rehabilitación residencial ya que esta actividad necesitará de viajes obligados en coche y de un aprovechamiento para la residencia de buena parte de los aparcamientos existentes en el centro y 2) del umbral que no pueda ser atendido por una oferta suficiente y confortable de transporte público.

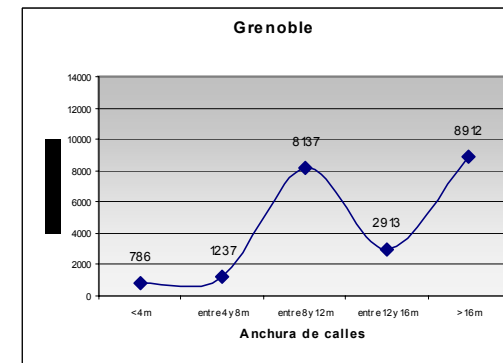
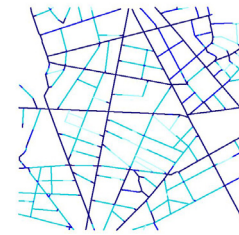
Para alcanzar el objetivo de mejorar la tasa de movilidad captada por el transporte público con origen/destino el centro, se ha de mantener una cierta oferta viaria para uso automóvil- para la demanda obligada antes aludida- y procurar que esa oferta no resulte congestionada ya que son mucho más perniciosos los efectos de una circulación automóvil en pocas calles pero con niveles de congestión muy altos que una circulación automóvil más generalizada pero de escasa intensidad y velocidad moderada. Esto se consigue disponiendo una buena oferta de T.P. y disuadiendo a muchos automovilistas de la circulación, encareciendo el aparcamiento o prohibiendo la circulación a los no residentes.



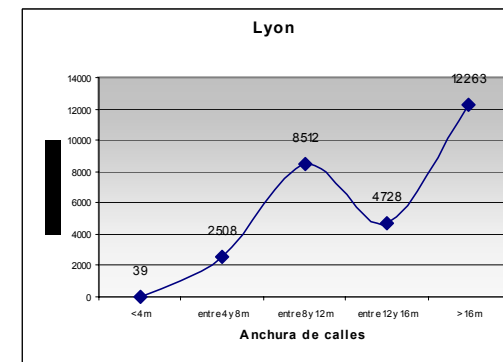
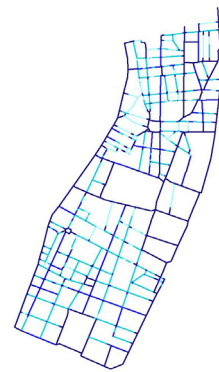
GRANADA



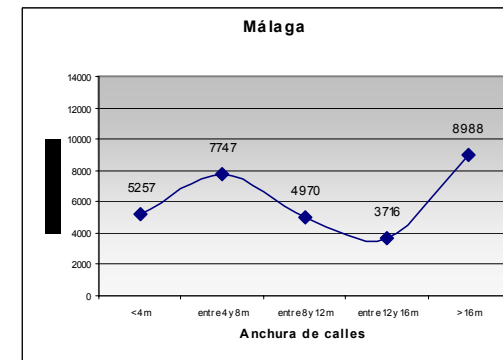
GRENOBLE



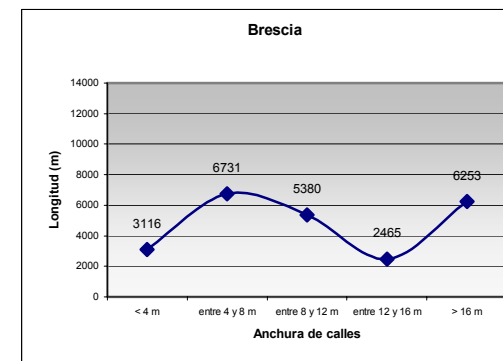
LYON



MALAGA



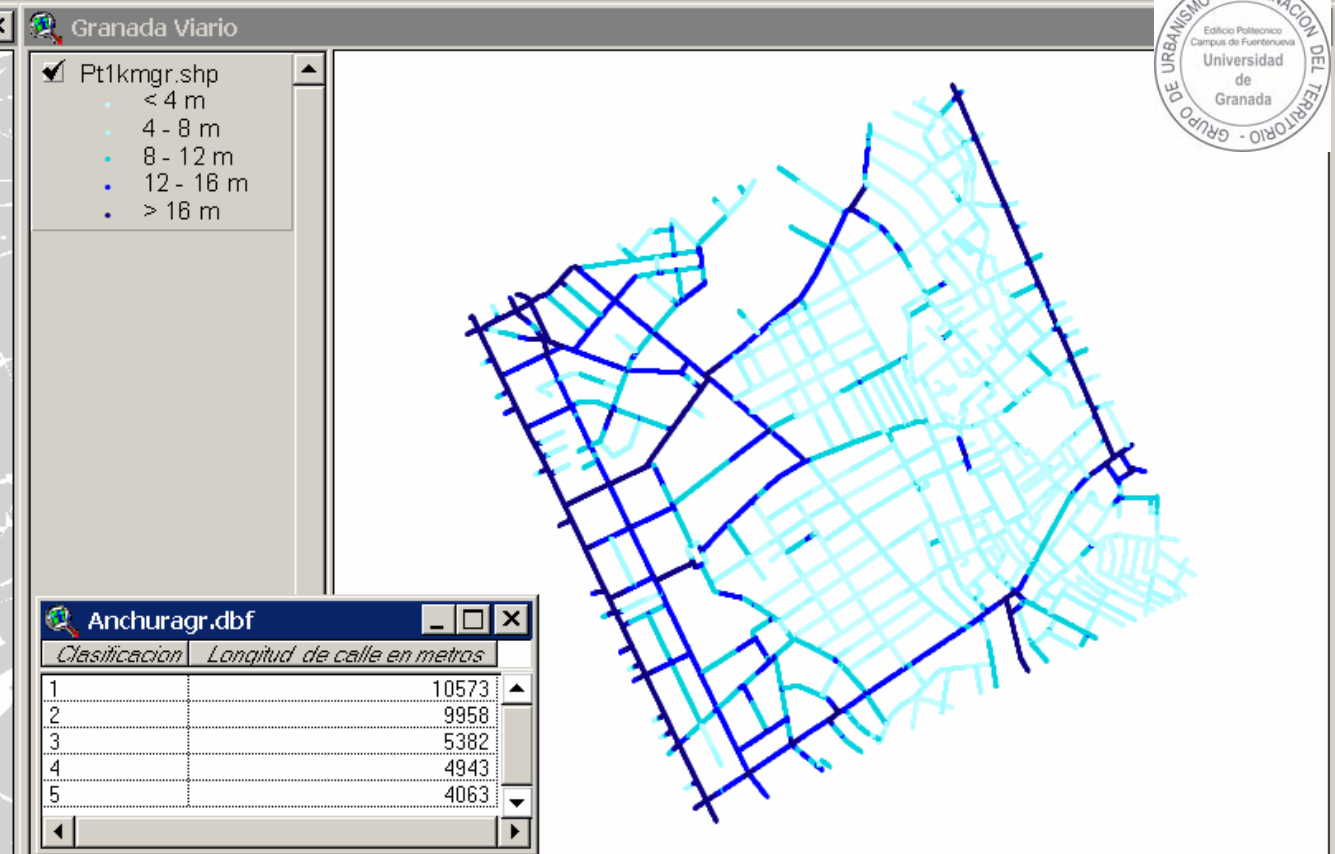
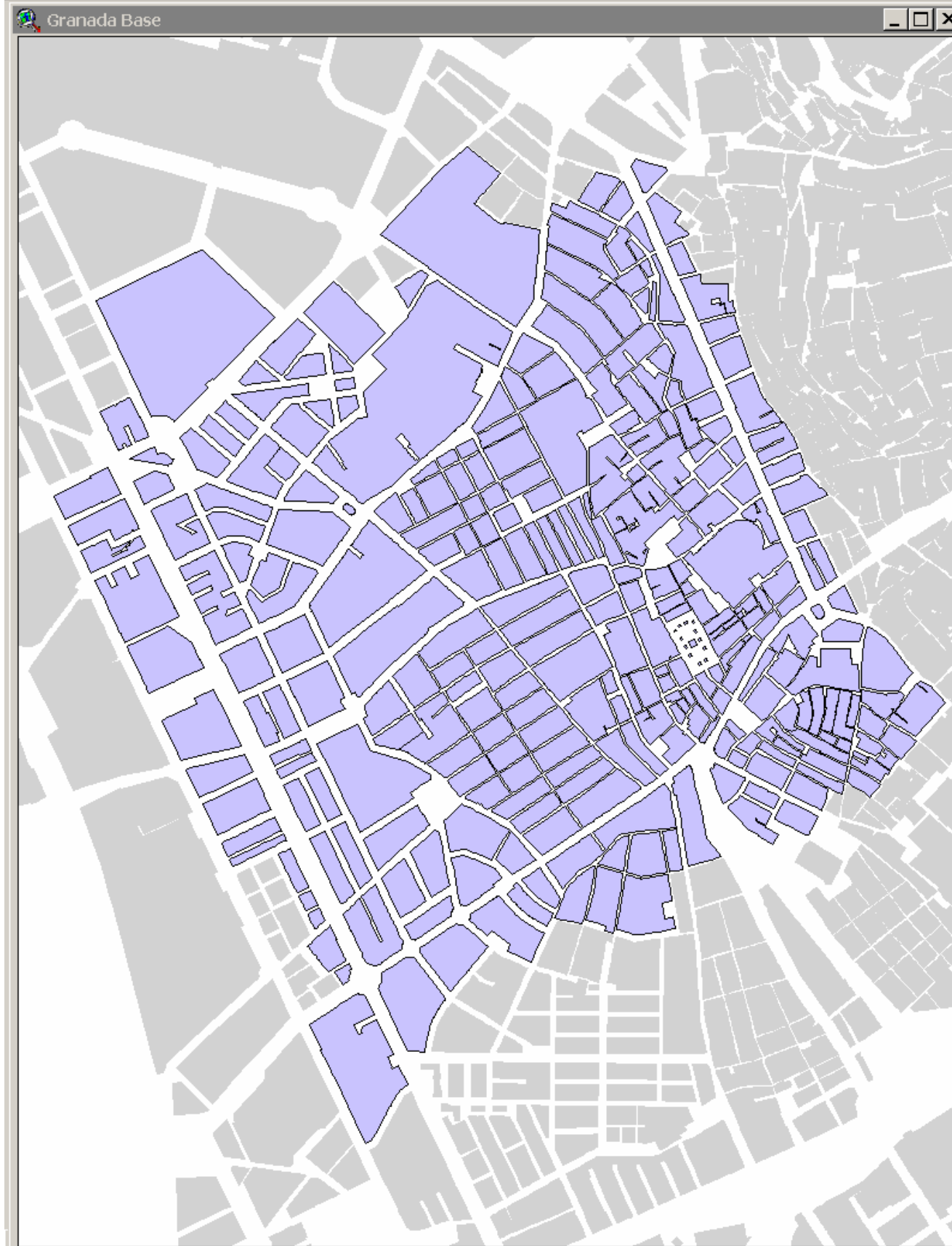
BRESCIA



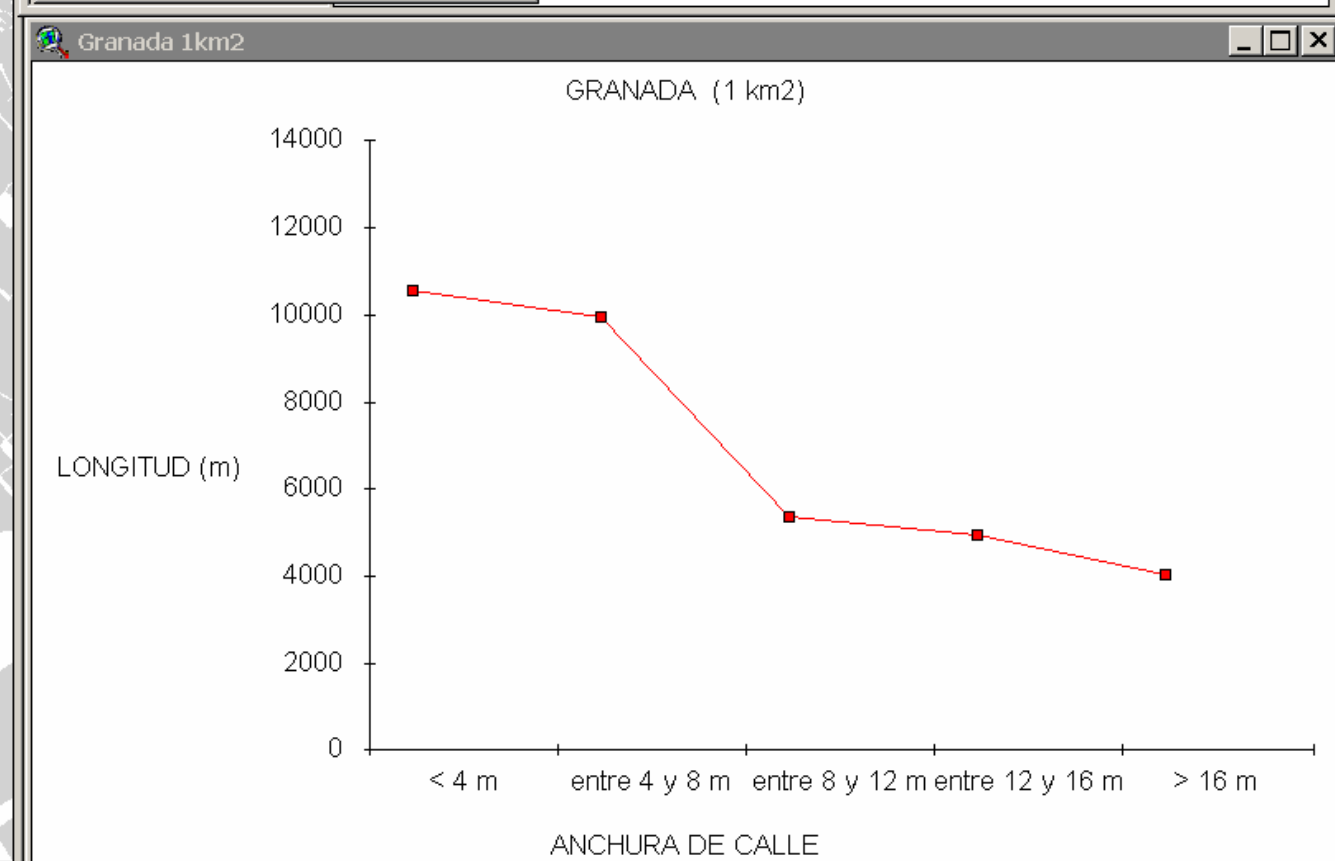
Análisis de la Red Viaria
(en un kilómetro cuadrado central)



0 de 5seleccionado,

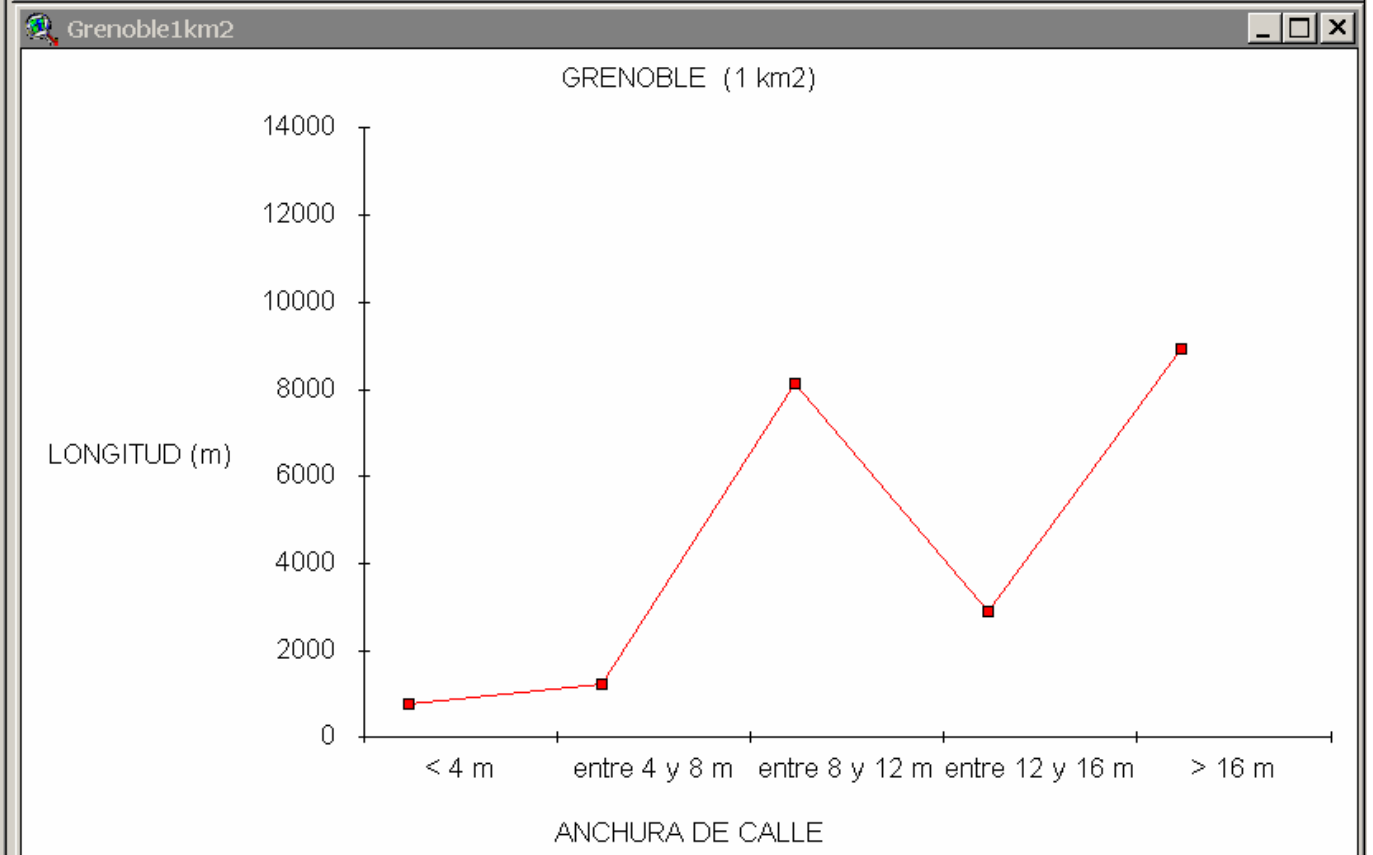
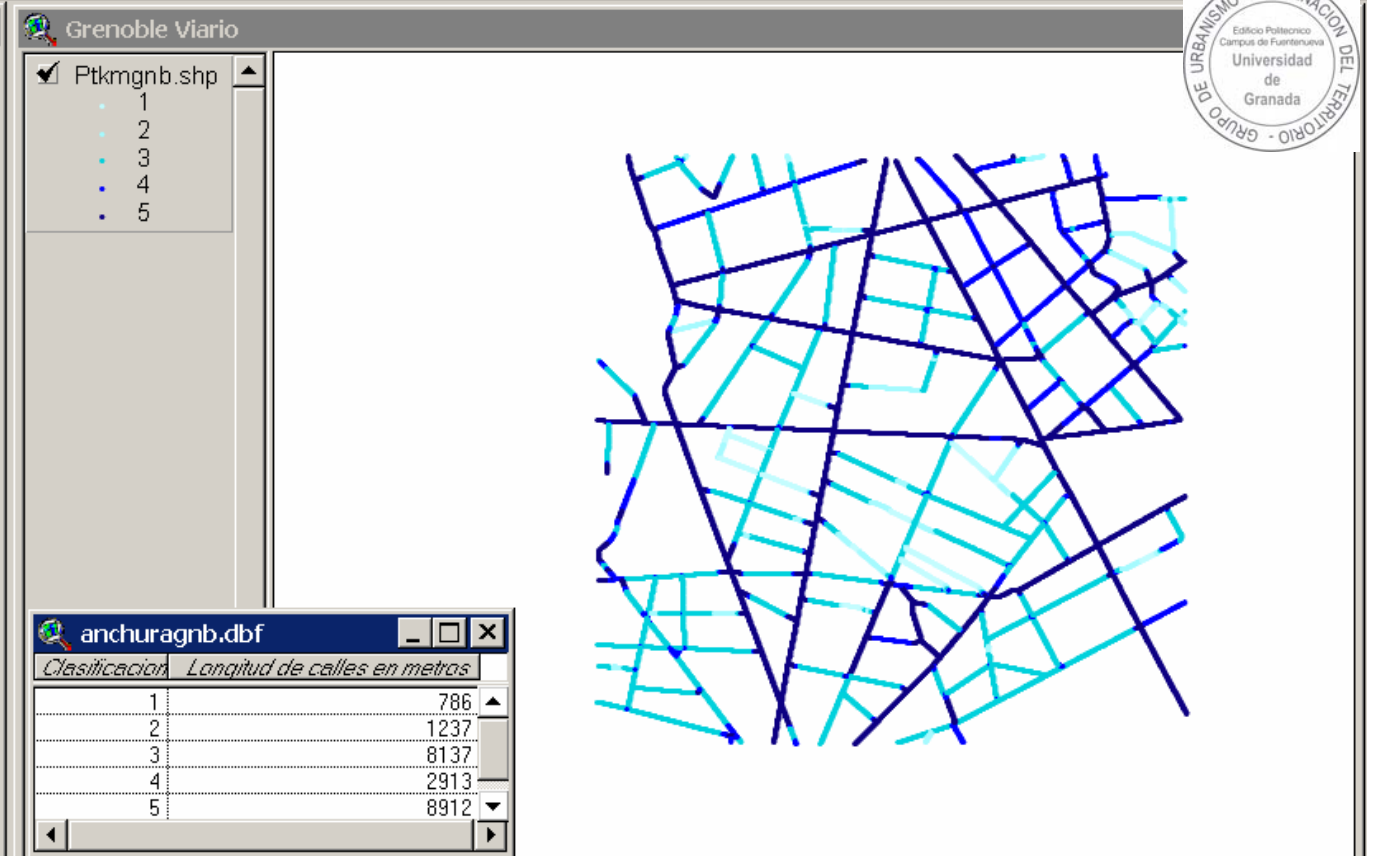
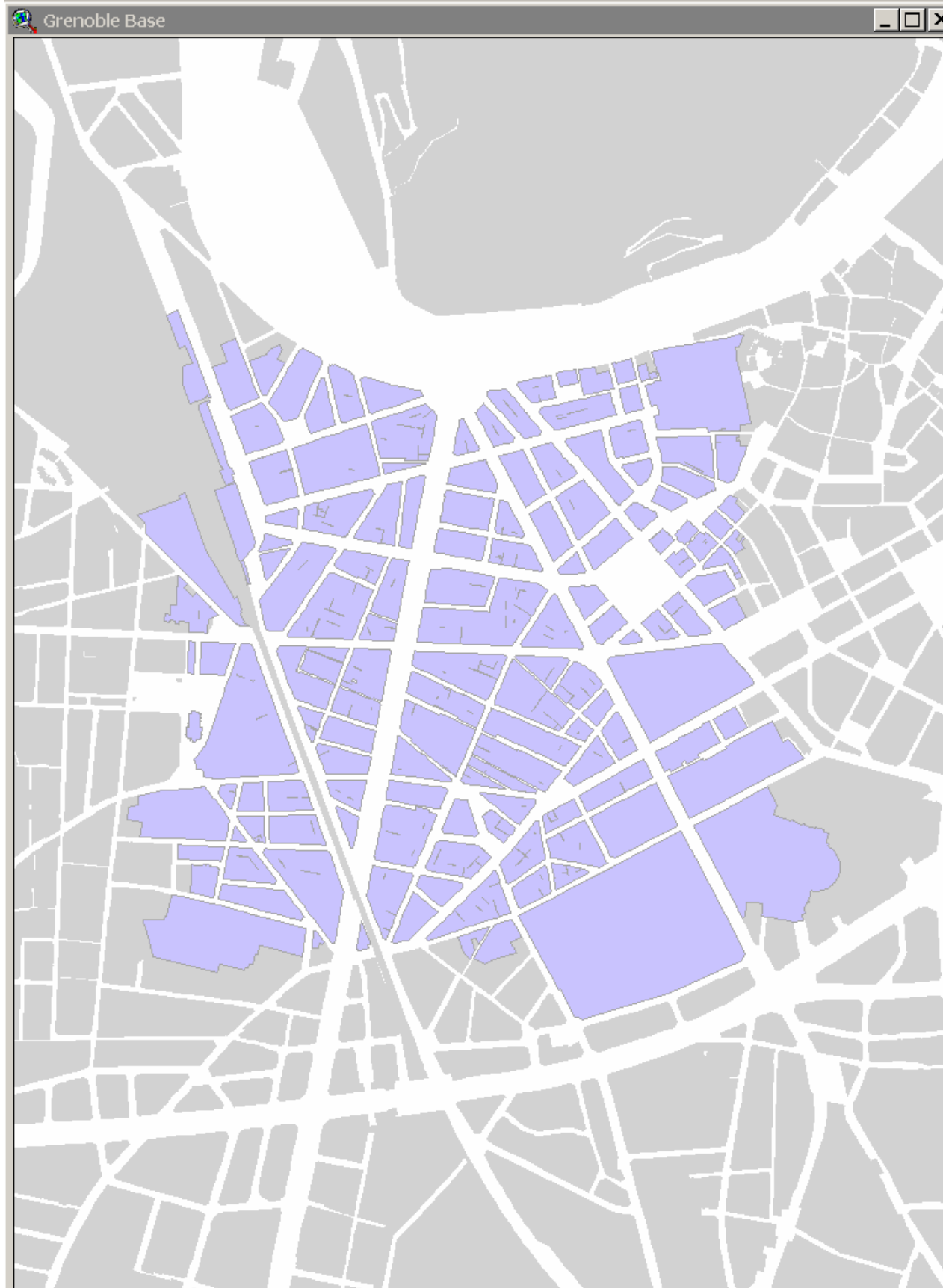


Clasificación	Longitud de calle en metros
1	10573
2	9958
3	5382
4	4943
5	4063



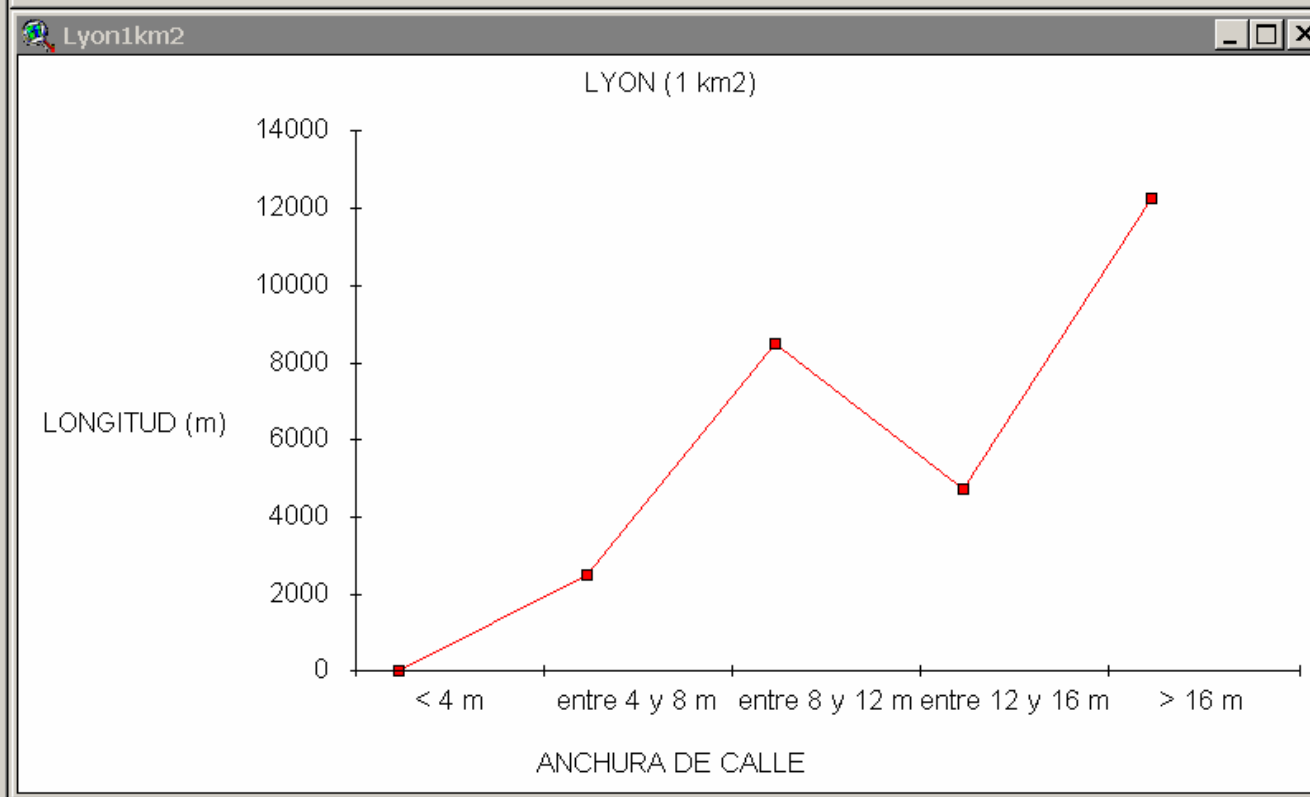
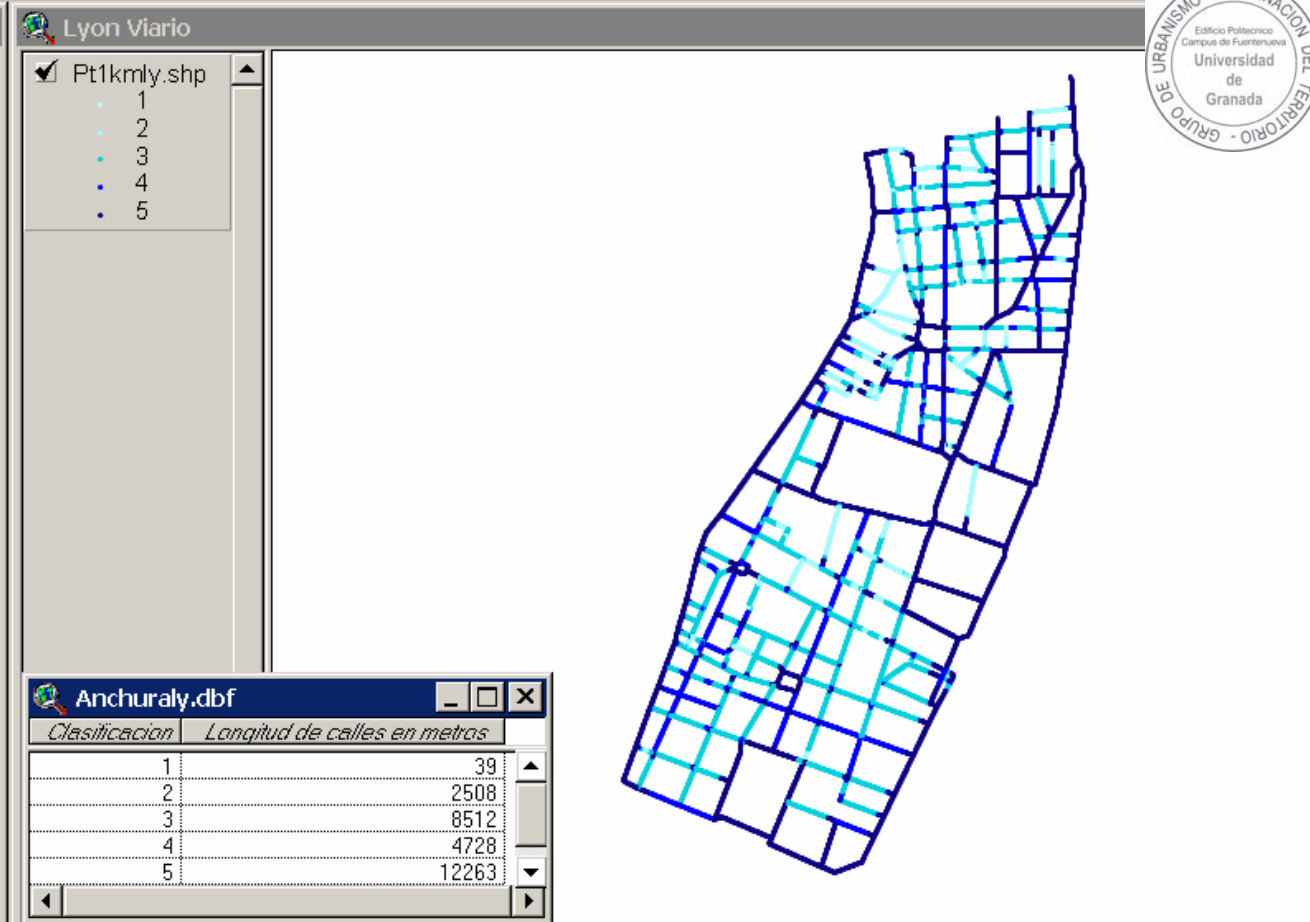
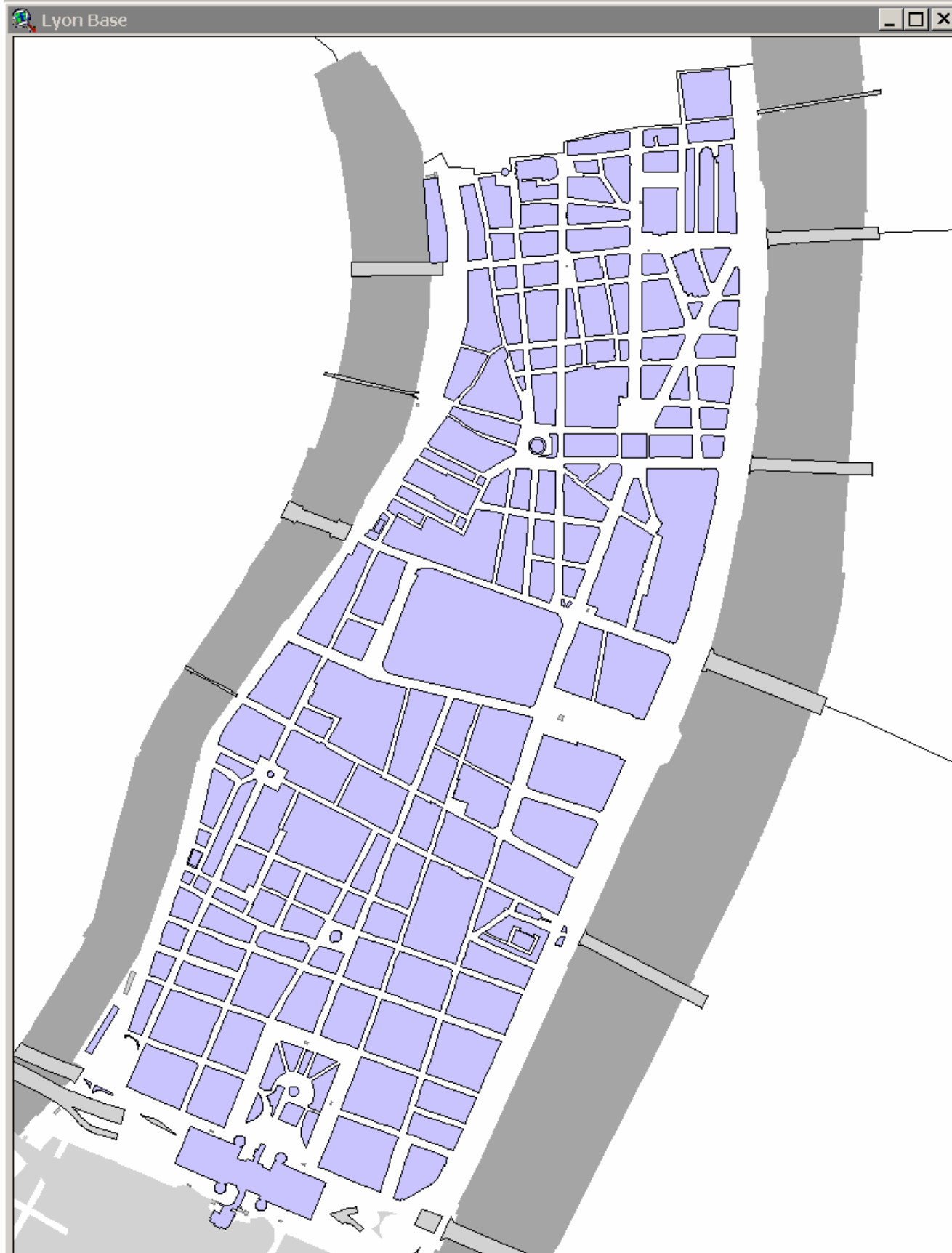


0 de 5 seleccionado,



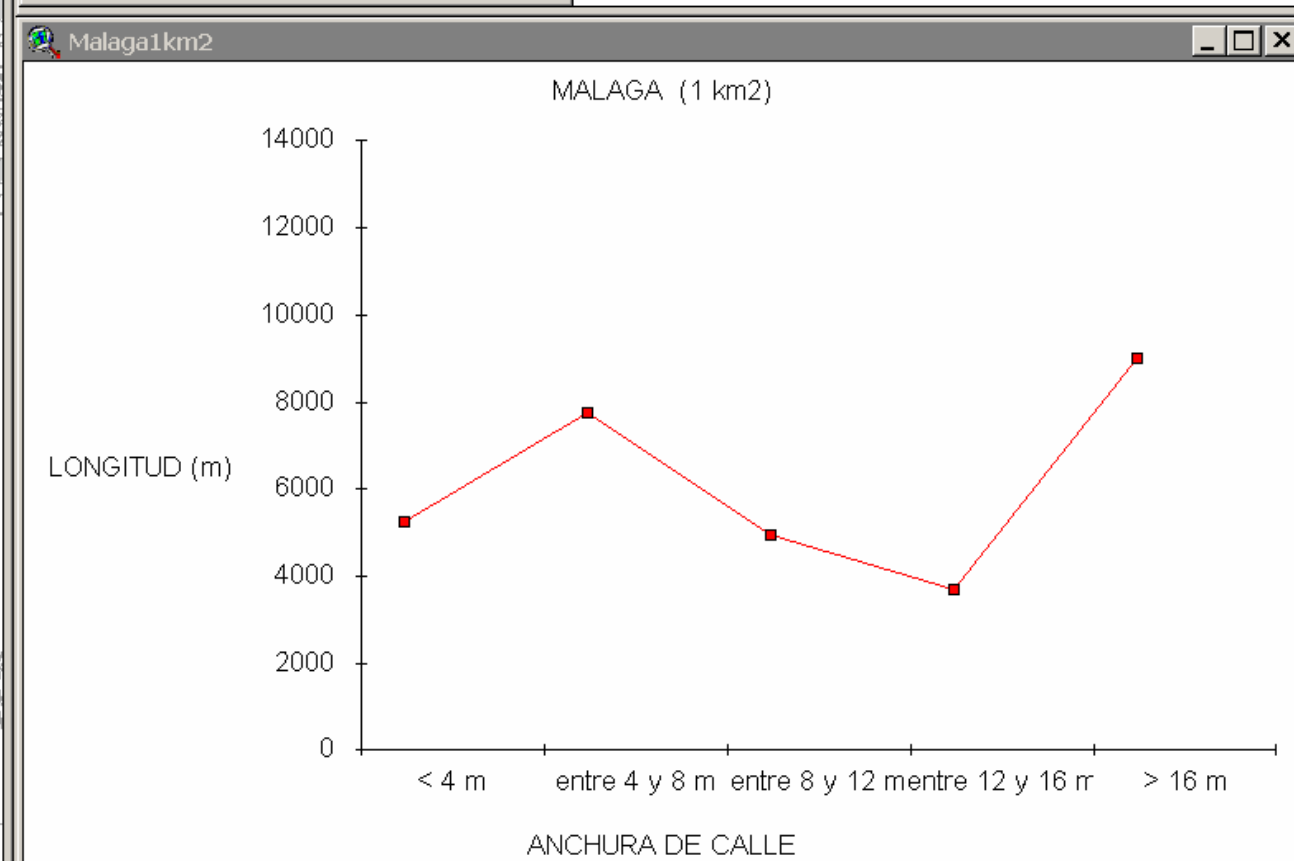
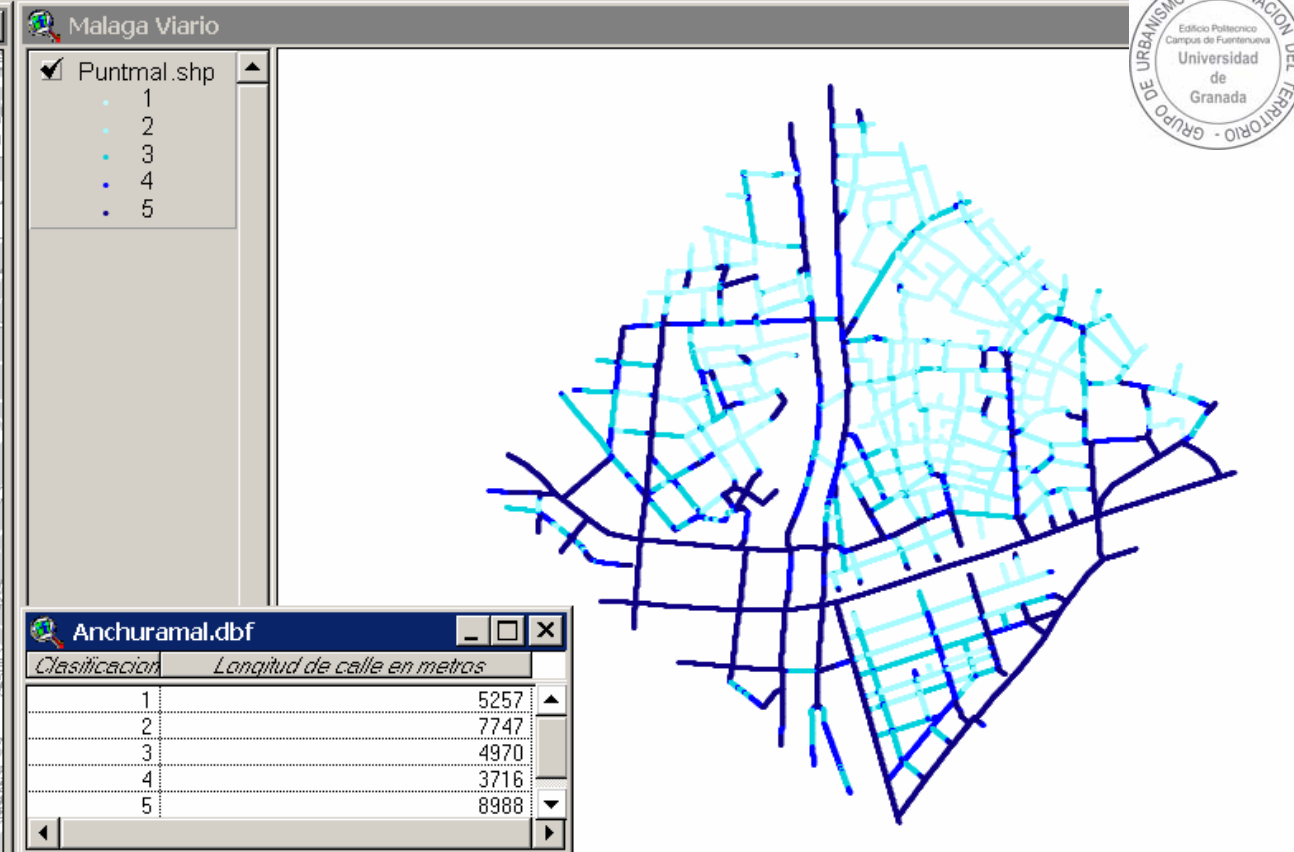
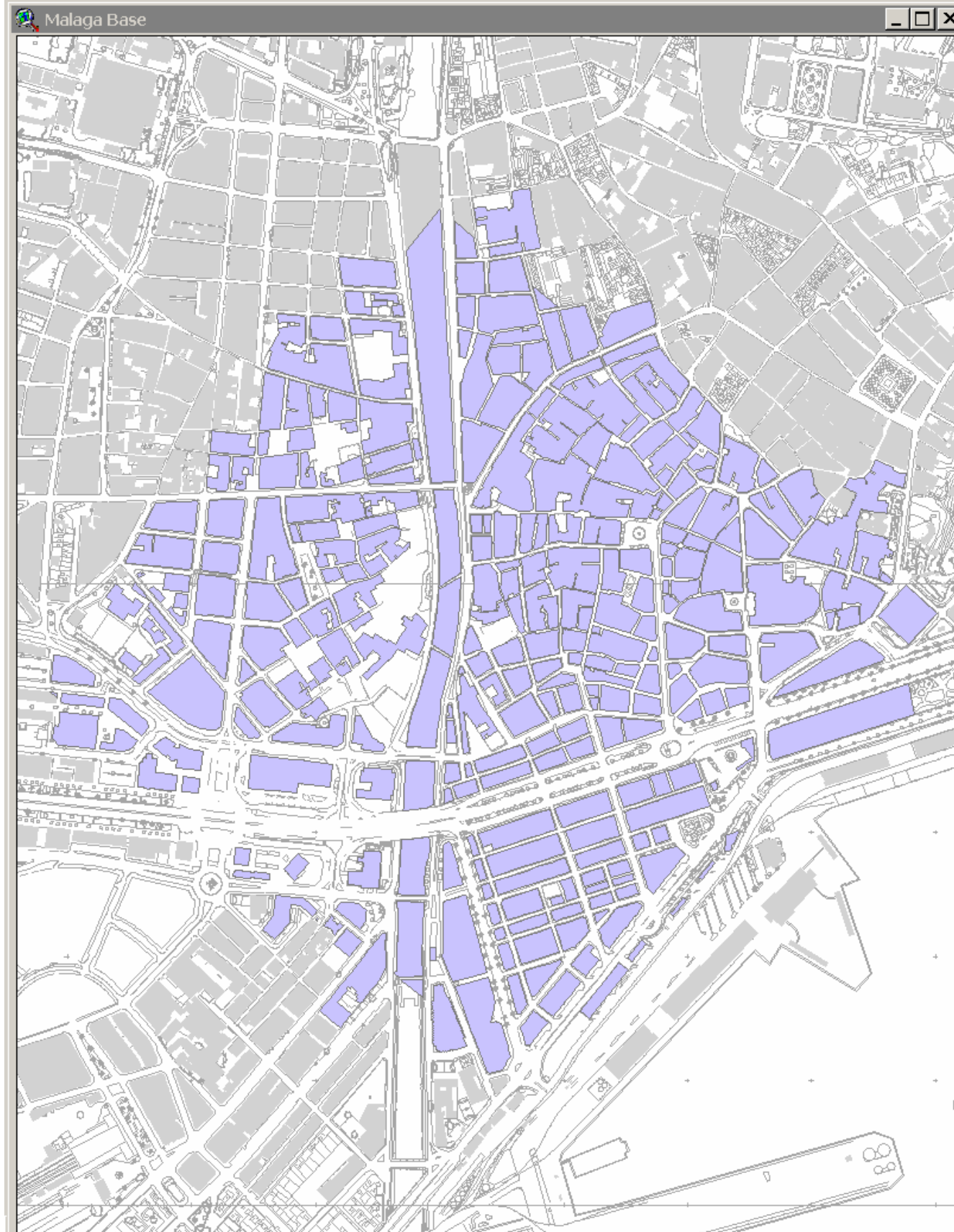


0 de 5seleccionado,





0 de 5 seleccionado





0 de 5 seleccionado,



Brescia Viario

- ✓ Ptbrc.shp
 - 1
 - 2
 - 3
 - 4
 - 5

Clasificación	Longitud de calles en metros
1	3116
2	6731
3	5380
4	2465
5	6253

