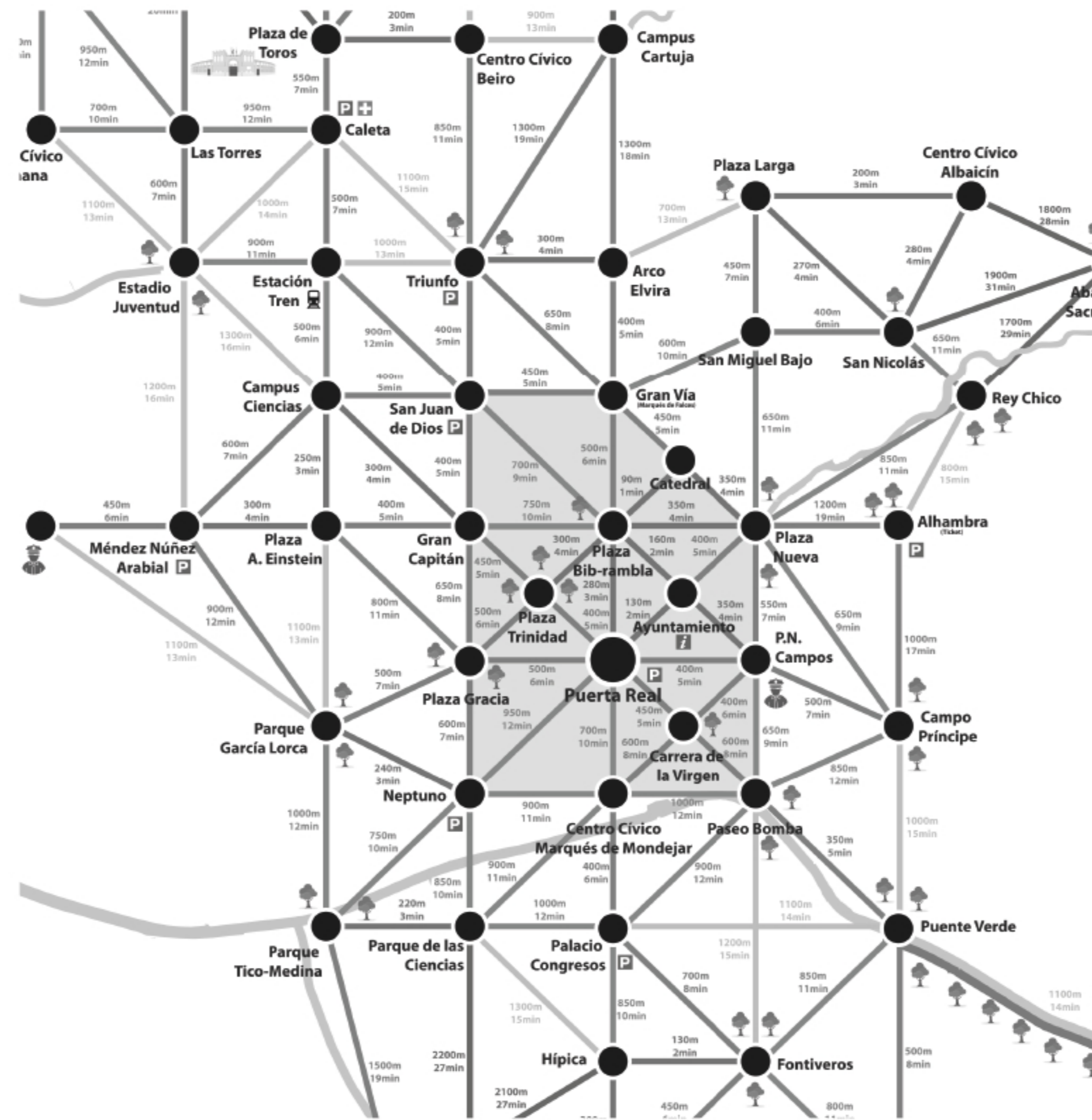


LABORATORIO DE URBANISMO SOSTENIBLE

DISEÑO DEL ESPACIO PÚBLICO ORIENTADO A LA ACCESIBILIDAD ACTIVA:

Palabras clave: accesibilidad, caminabilidad, ciclabilidad, diseño urbano, espacio público, indicadores, integración, transporte público.



CLARA TORRES GONZÁLEZ

MASTER HABILITANTE ARQUITECTURA ETSAG 2019 2020

PROPUESTA:

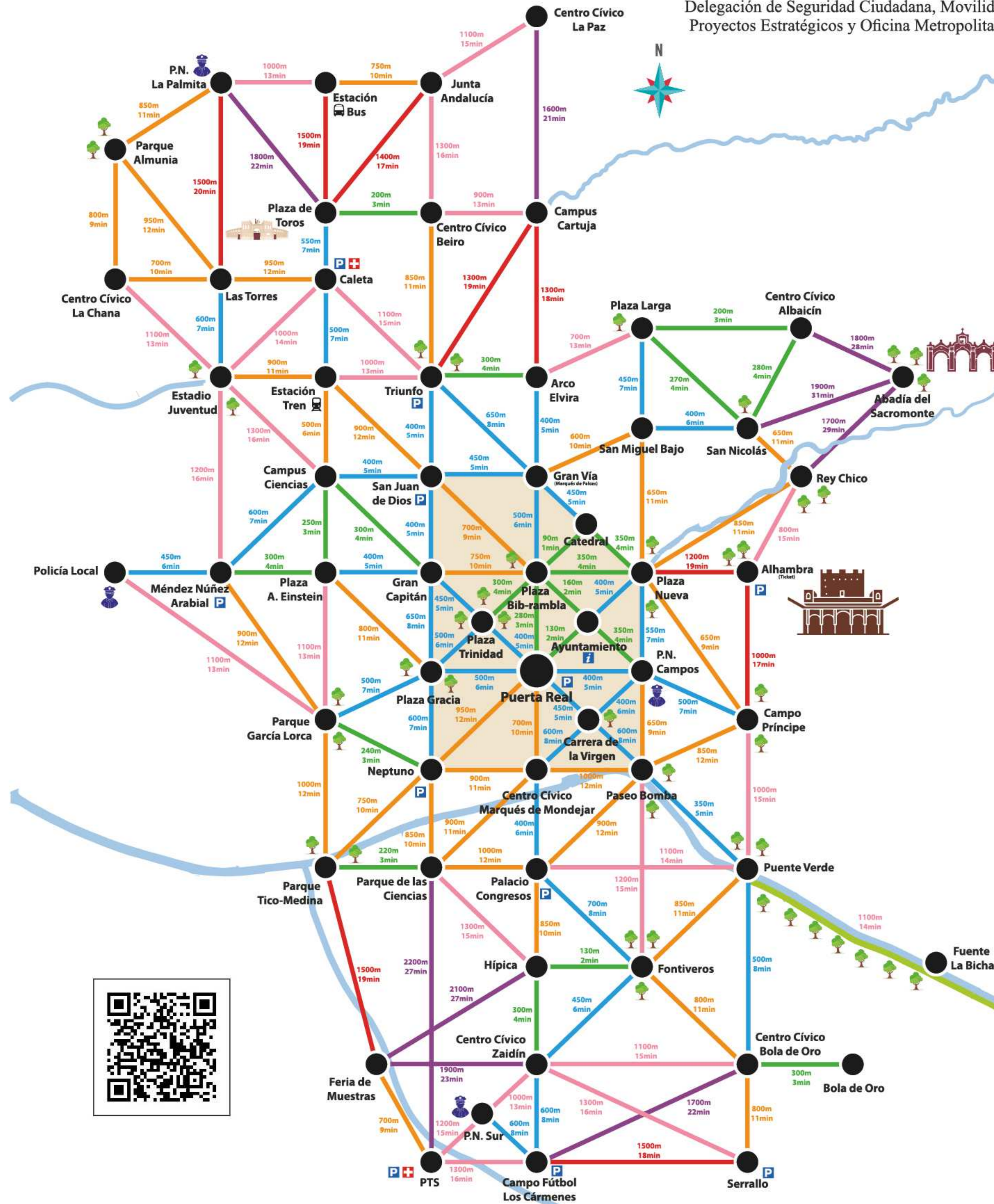
Haz propuestas sobre el entorno de proximidad (5'-10') de uno de los nodos centralidades seleccionados anteriormente. Para ello avanza ideas proyectuales al respecto en planta con el apoyo de cartografía del área, y o re-dibuja la sección urbana de la vía principal de acceso a dicho nodo, procurando mejorar su accesibilidad activa y el espacio público multimodal en general..

GRANADA a pie

metrominuto



AYUNTAMIENTO DE GRANADA
Delegación de Seguridad Ciudadana, Movilidad,
Proyectos Estratégicos y Oficina Metropolitana



MAPA DE NODOS METROMINUTO GRANADA

- TIEMPOS**
Los tiempos aproximados han sido calculados gracias a un planificador de rutas a pie, que recoge tiempos medios reales de usuarios/as. En el caso de recorridos con pendiente, se muestra el caso más desfavorable, es decir, el sentido con pendiente ascendente.
- DISTANCIAS**

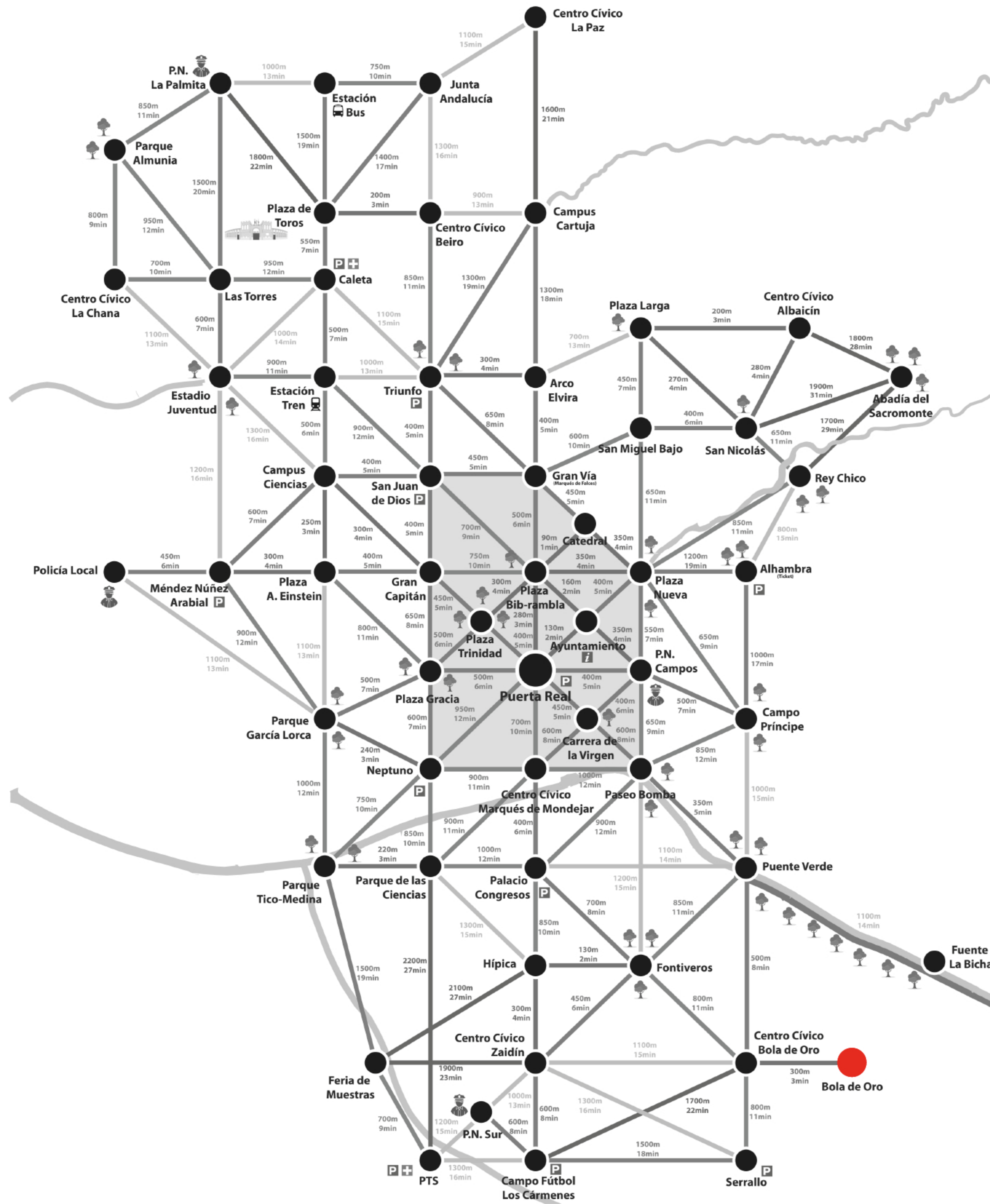
- COLOR**
El color en cada trayecto irá asociada a un tiempo y distancia que te llevará a recorrerlo.

 - Tramos entre 0 y 4 minutos.
 - Tramos entre 5 y 8 minutos.
 - Tramos entre 9 y 12 minutos.
 - Tramos entre 13 y 16 minutos.

- SIMBOLOGÍA**

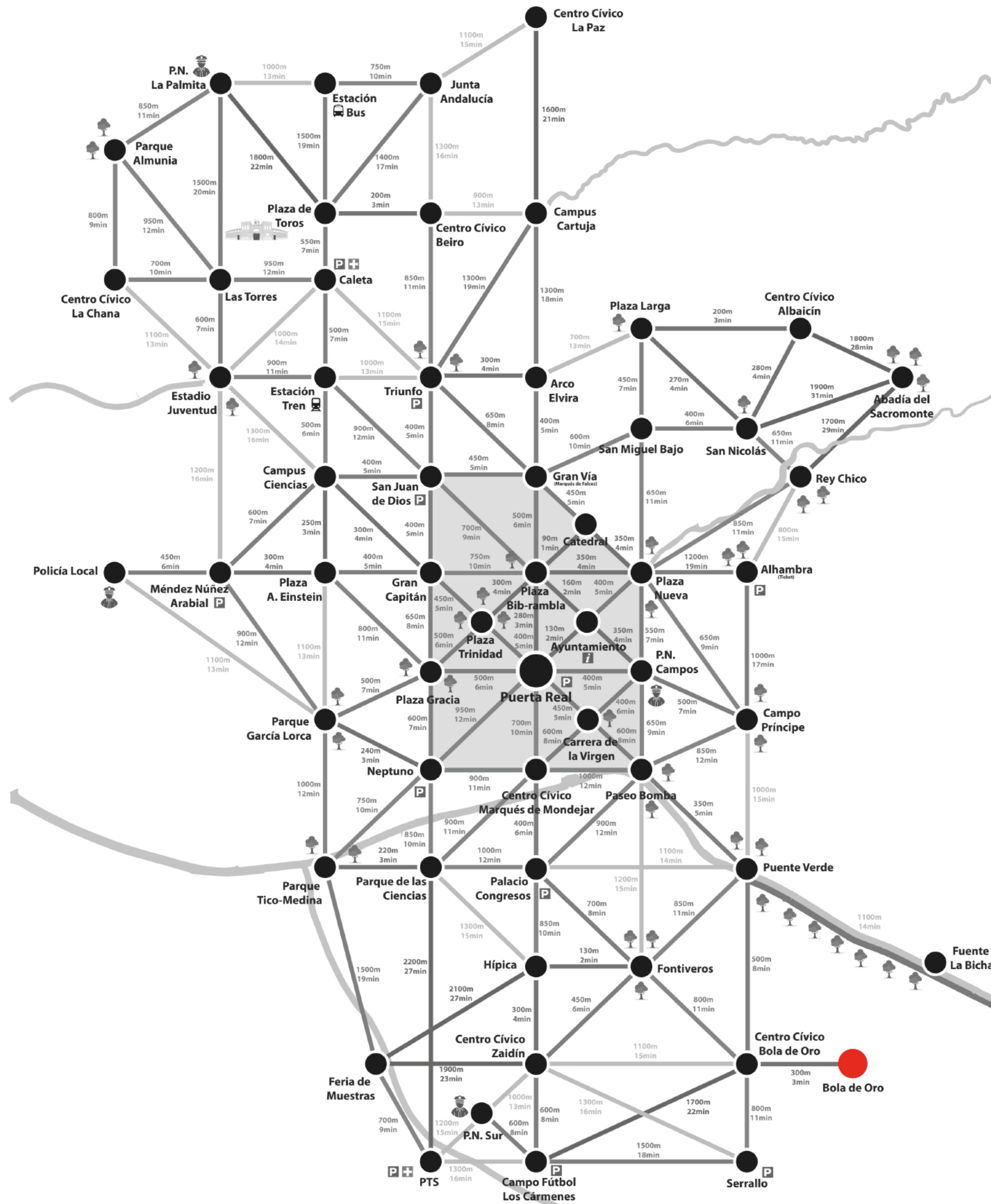
 - Parking.
 - Estación Autobús.
 - Zona Verde.
 - Información.
 - Estación Tren.
 - Zona centro.
 - Hospital.
 - Policía.
 - Ruta saludable.

- PÉRDIDA DE CALORÍAS CAMINANDO**



NODO ESCOGIDO

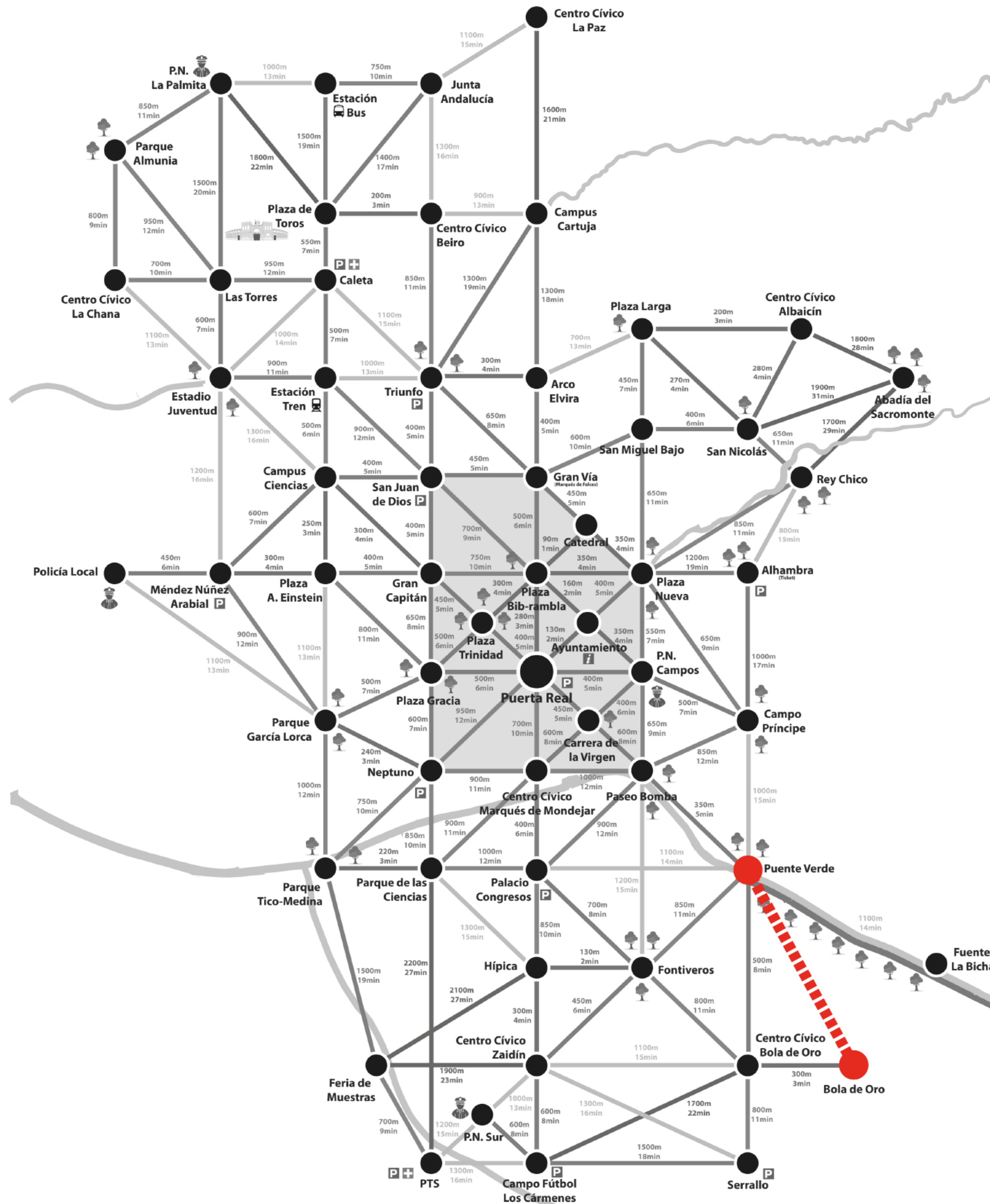
BOLA DE ORO



INDICADORES ACCESIBILIDAD

BAJOS:
 FACILIDAD PARA CAMINAR HASTA LA CENTRALIDAD
 SEGURIDAD ENTORNO
 CONTINUIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO

ALTO:
 ATRACTIVO DEL ESPACIO PÚBLICO



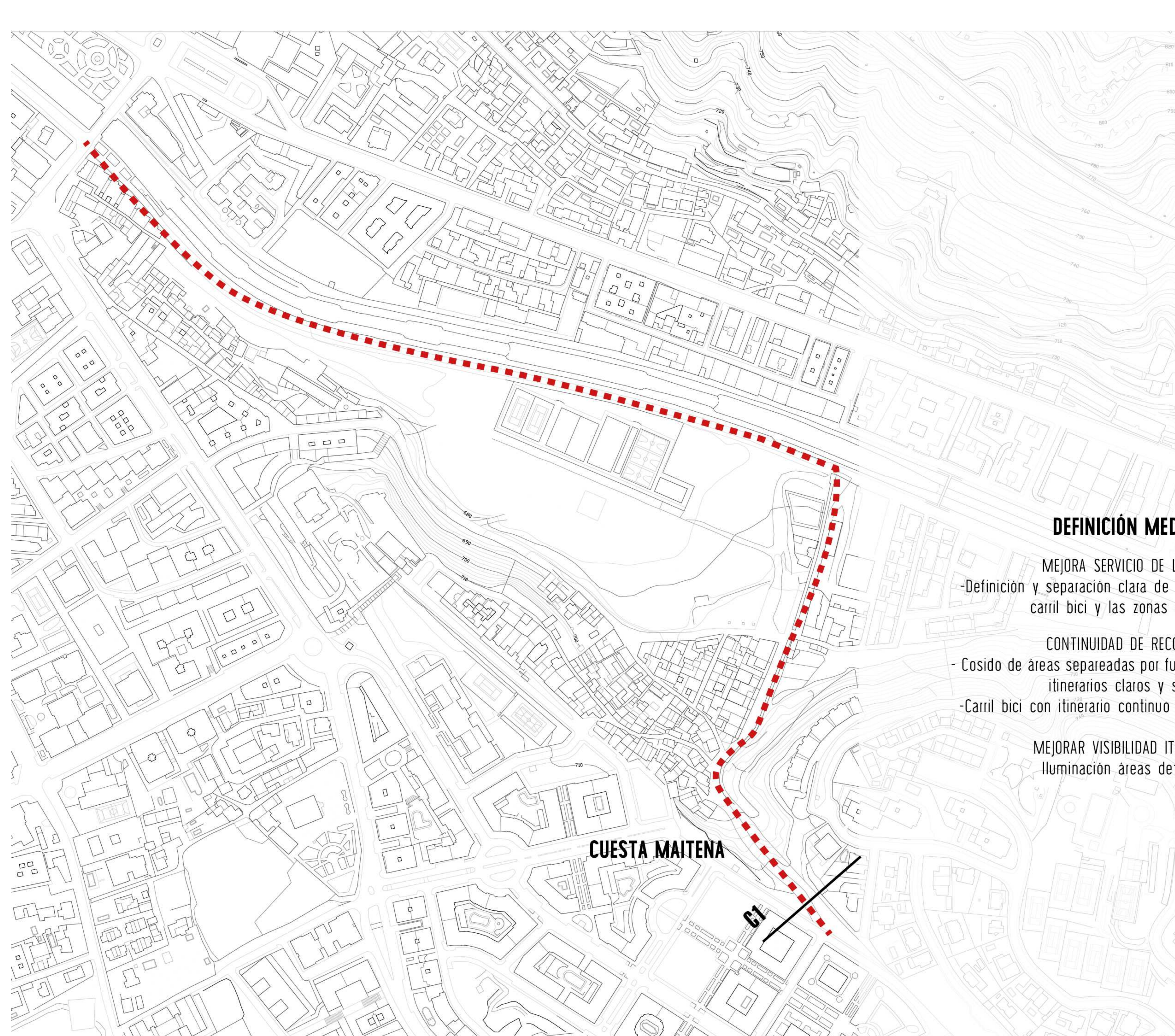
CONEXIÓN CON PUENTE VERDE

PROPUESTA

EL PASEO PARALELO AL RIO ES MUY ATRACTIVO PERO SU CONEXIÓN CON BOLA DE ORO ES MUY DEFICIENTE, SE PROPONE COSER Y POTENCIAR ESTE RECORRIDO CREANDO UN NUEVA CONEXIÓN ENTRE BOLA DE ORO Y PUENTE VERDE

MEDIDAS

MEJORA DEL NIVEL DE SERVICIO DE LA CALLE
 AUMENTO CONTINUIDAD PEATONAL
 AUMENTO VISIBILIDAD ITINERARIOS



CUESTA MAITENA

C1

DEFINICIÓN MEDIDAS

MEJORA SERVICIO DE LA CALLE

- Definición y separación clara de los carriles peatonal, carril bici y las zonas de espera

CONTINUIDAD DE RECORRIDOS

- Cosido de áreas separadas por fuerte desnivel mediante itinerarios claros y seguros
- Carril bici con itinerario continuo y separado del resto

MEJORAR VISIBILIDAD ITINERARIOS

Iluminación áreas deficientes

ESTADO ACTUAL CUESTA MAITENA

(SECCIÓN C1)

Falta de continuidad entre barrios

(Bola de oro y Centro deportivo Bola de oro)

Falta de iluminación

Dificultad para caminar de noche

Falta de seguridad.



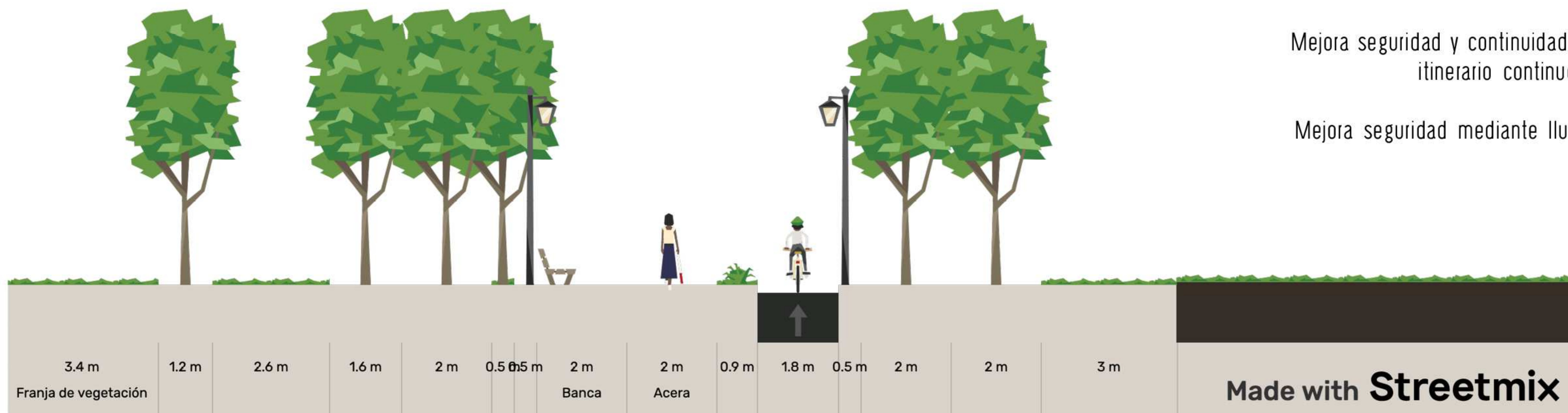
PROPUESTA CUESTA MAITENA

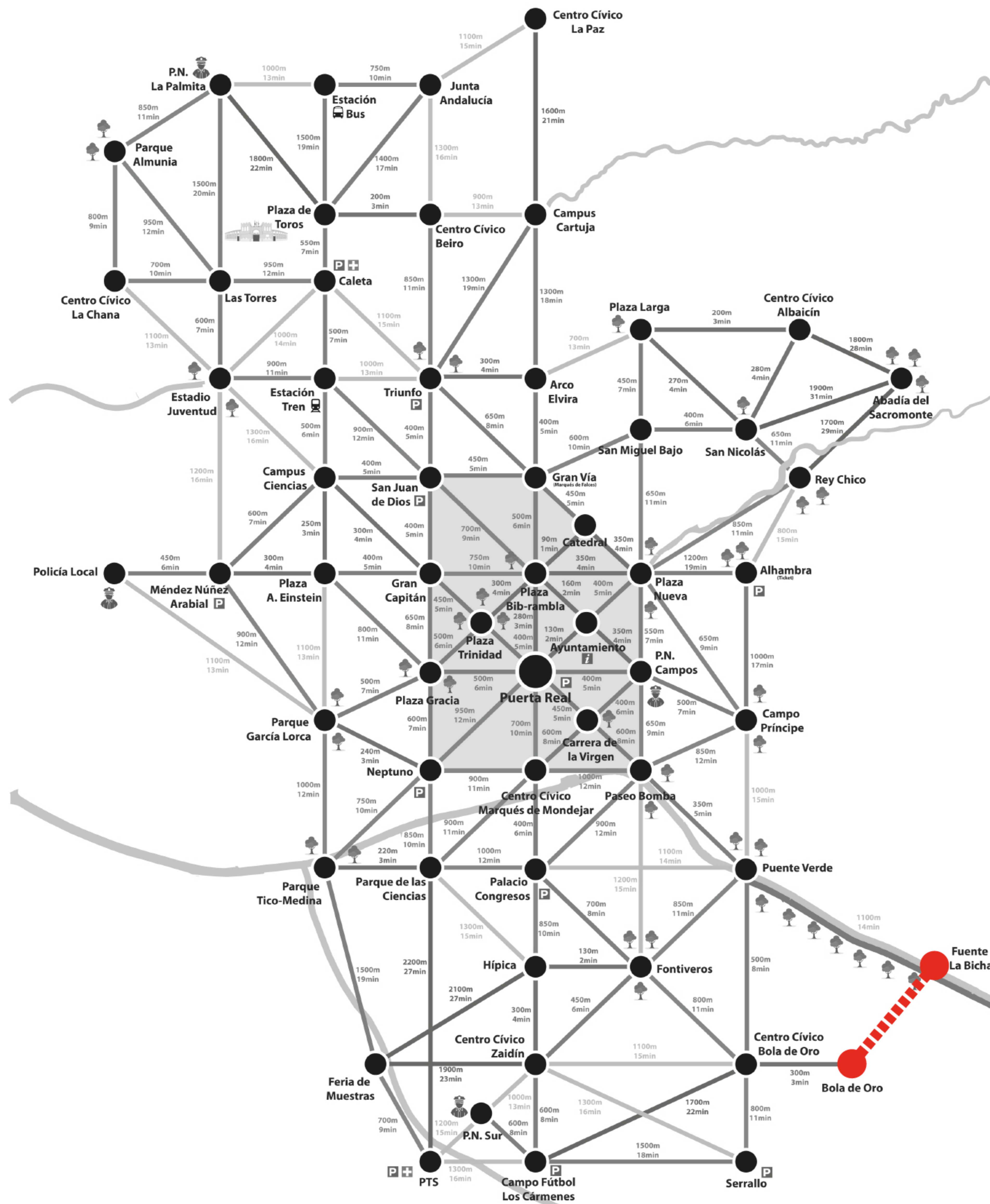
Continuidad mediante consolidación de nuevos recorridos

Mejora definición calle: separación clara de carril peatonal, carril bici, y zonas de espera

Mejora seguridad y continuidad mediante un carril bici con itinerario continuo y separado

Mejora seguridad mediante Iluminación áreas deficientes





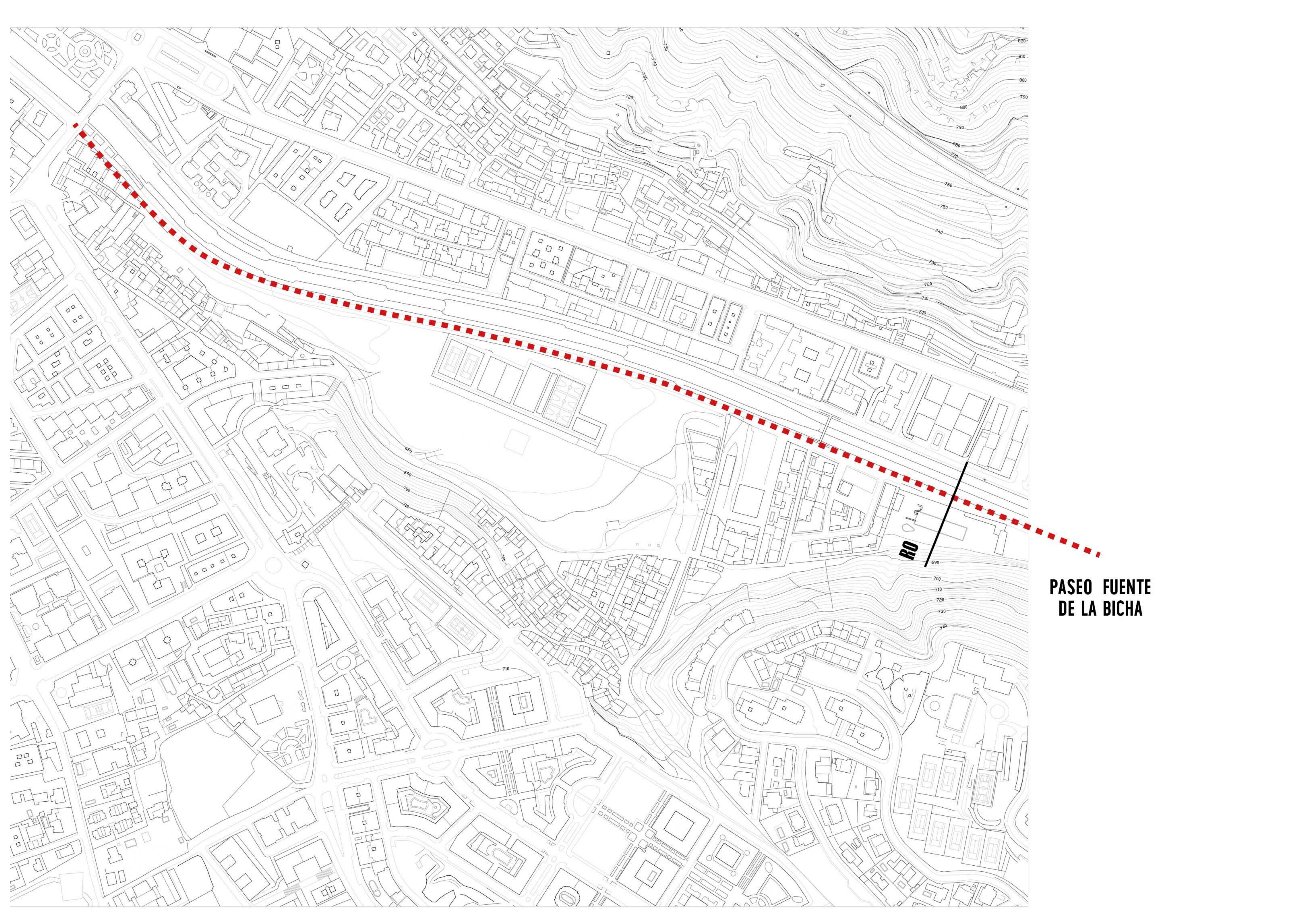
CONEXIÓN CON FUENTE LA BICHA

PROPUESTA

CONSOLIDACIÓN Y MEJORA ACCESIBILIDAD FUENTE DE LA BICHA
CON NODO BOLA DE ORO Y CON LA CENTRALIDAD

MEDIDAS

MEJORA DEL NIVEL DE SERVICIO DE LA CALLE
AUMENTO CONTINUIDAD INTERVENCIÓN
AUMENTO VISIBILIDAD ITINERARIOS



**PASEO FUENTE
DE LA BICHA**

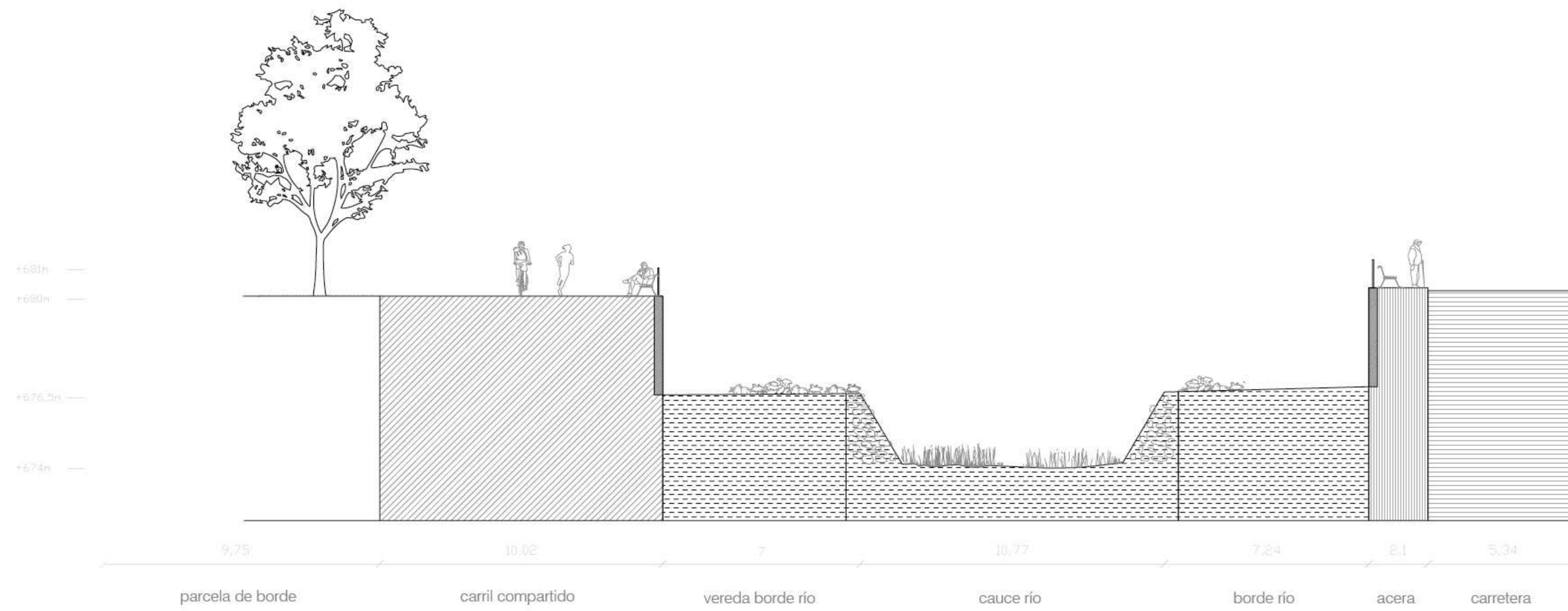
ESTADO ACTUAL PASEO FUENTE DE LA BICHA (R0)

Falta de definición, uso confuso, definición distinta entre distintos municipios

Falta de iluminación

Dificultad para caminar de noche

Falta de seguridad.



SECCIÓN R0

PROPUESTA PASEO FUENTE DE LA BICHA

Continuidad y consolidación uniforme entre municipios

Mejora definición itinerario: separación clara de paseo peatonal, carril bici, y zonas de espera

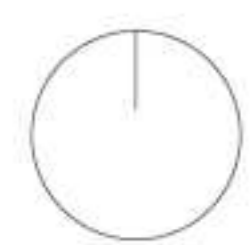
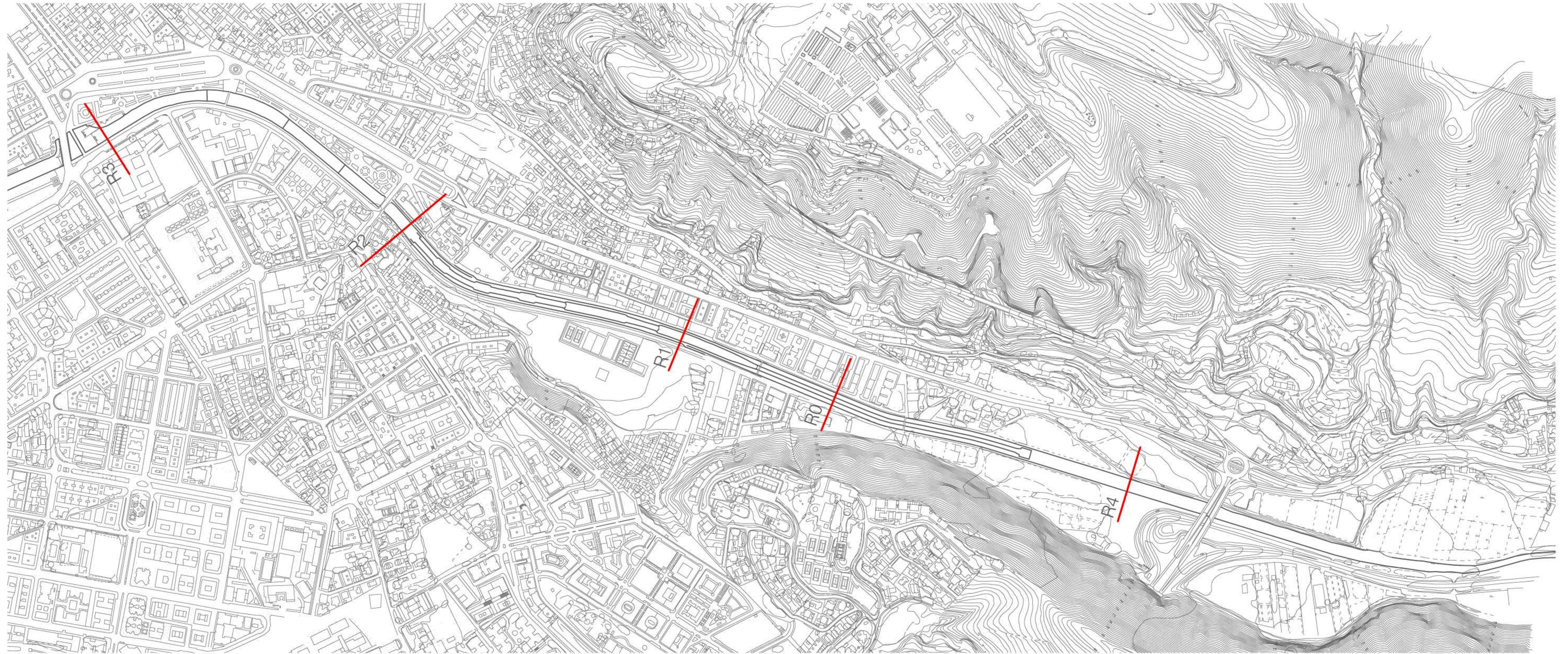
Mejora seguridad mediante iluminación áreas deficientes



SECCIÓN R0

**SE PROPONE UN ITINERARIO CON UNA NUEVA
RELACIÓN CON EL RÍO QUE PRESENTARÁ CAMBIOS
A LO LARGO DEL SU RECORRIDO.**

SE SELECCIONAN ALGUNOS PUNTOS.

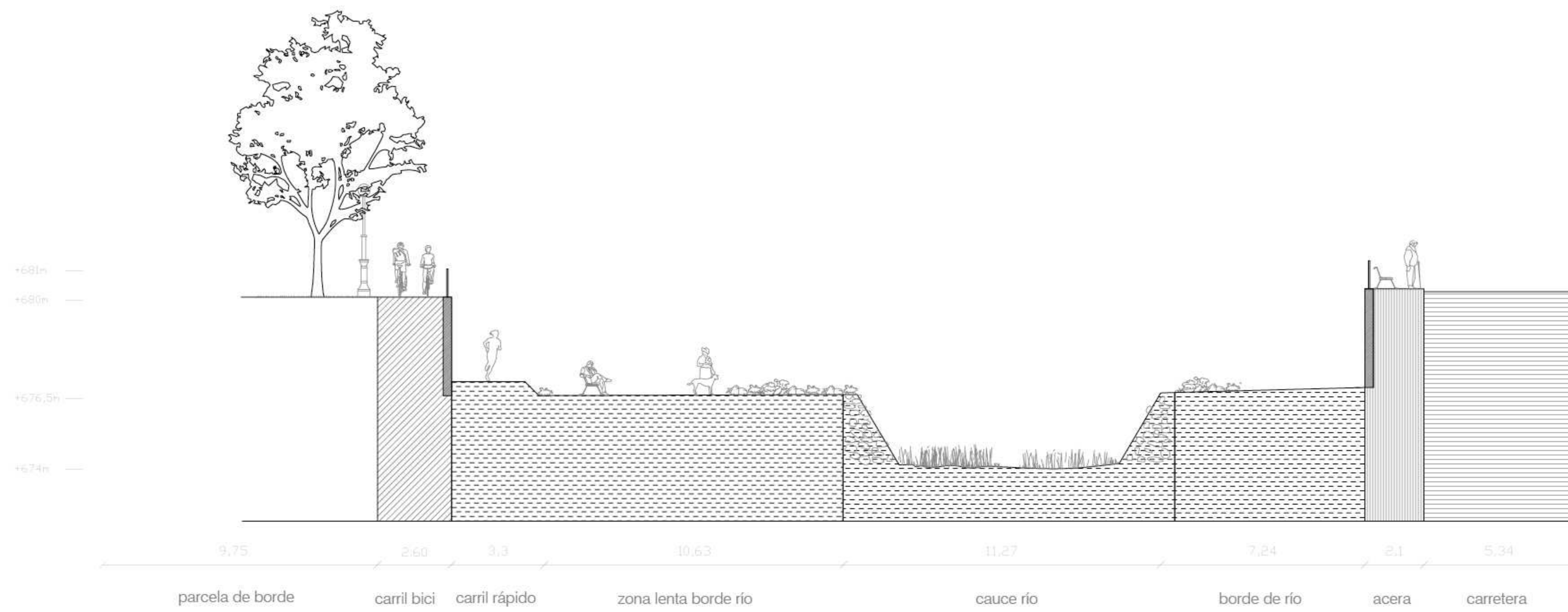


m 100

500

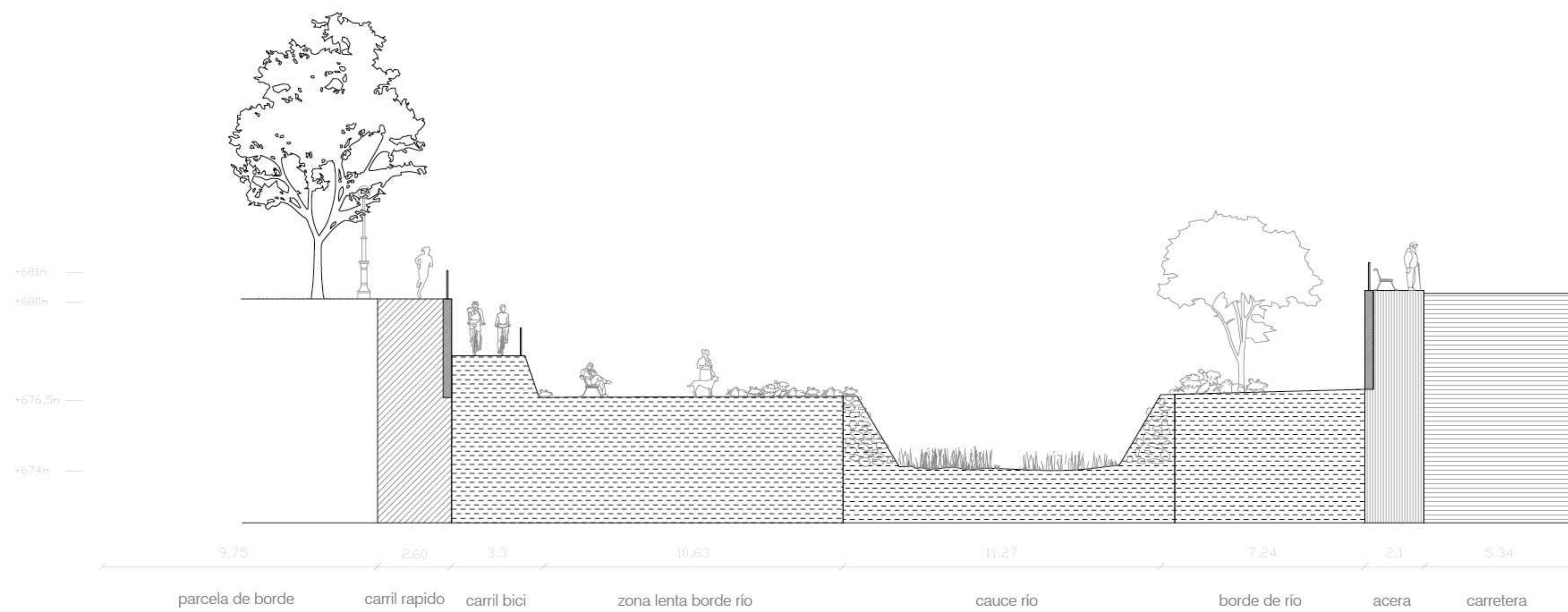
1000

2000



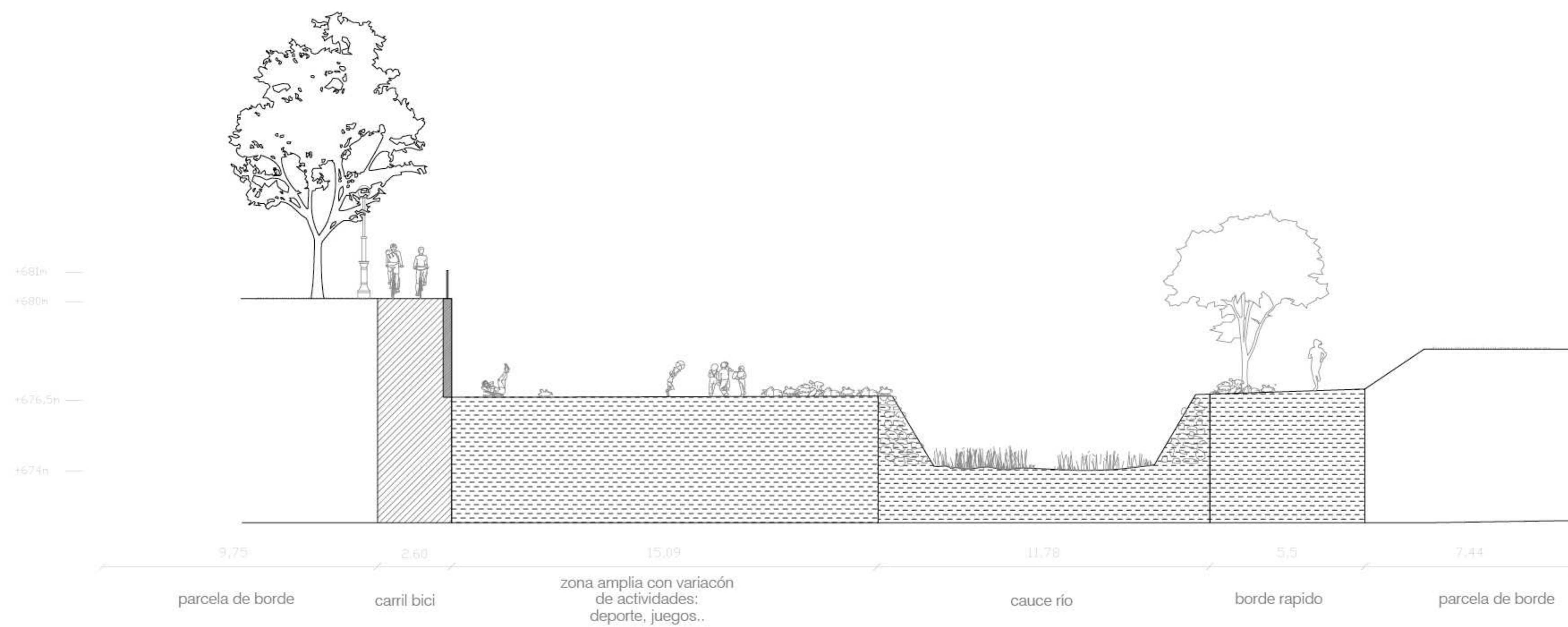
Los distintos carriles sufren cambios a lo largo del recorrido del río, cambiando de cota por ejemplo alteran la experiencia con el entorno.

SECCIÓN R1



Estos cambios de cota permiten que en algún punto los carriles puedan intercambiarse, enriqueciendo la experiencia de cada uno de ellos.

SECCIÓN R2

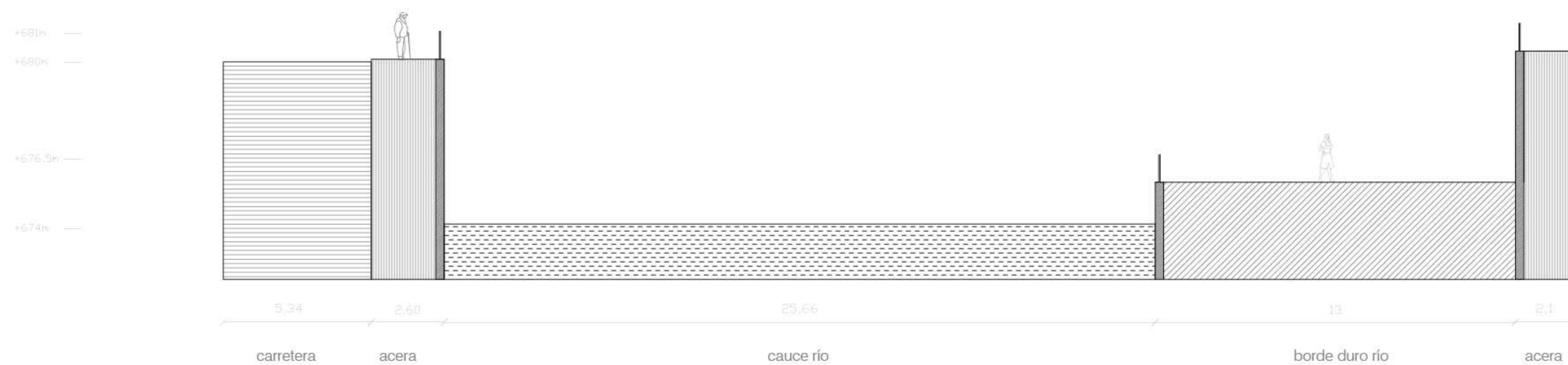


Los anchos de cada espacio puede ir modificandose a lo largo del río, dando la posibilidad de realizar actividades con diferentes necesidades.

La vegetación y la relación con el borde también va modificándose.

SECCIÓN R4

El río urbano es mucho mas duro y tiene mucha menos interacción con la ciudad, puntualmente encontramos intervenciones con aceras que aunque son muy duras y urbanas nos permiten relacionarnos con él.



SECCIÓN R3

CARRIL BICI Y ESCALA URBANA

LOS CARRILES BICI PROPUESTOS EN LA INTERVENCIÓN NO SON RECORRIDOS AISLADOS, SINO QUE PERTENECEN A UN SISTEMA DENTRO DE LA CIUDAD DE GRANADA.

POR ELLO SE DECIDE HACER UN MAPA GENERAL PARA CONOCER LA RELACIÓN DE ESTOS CARRILES DENTRO DEL SISTEMA YA EXISTENTE Y PODER COMPROBAR EL IMPACTO DE NUESTRO PROYECTO SOBRE EL SISTEMA GENERAL DE CARRILES BICI DE GRANADA.



CARRIL BICI Y ESCALA URBANA

MAPA ACTUAL DE CARRILES BICI EN GRANADA

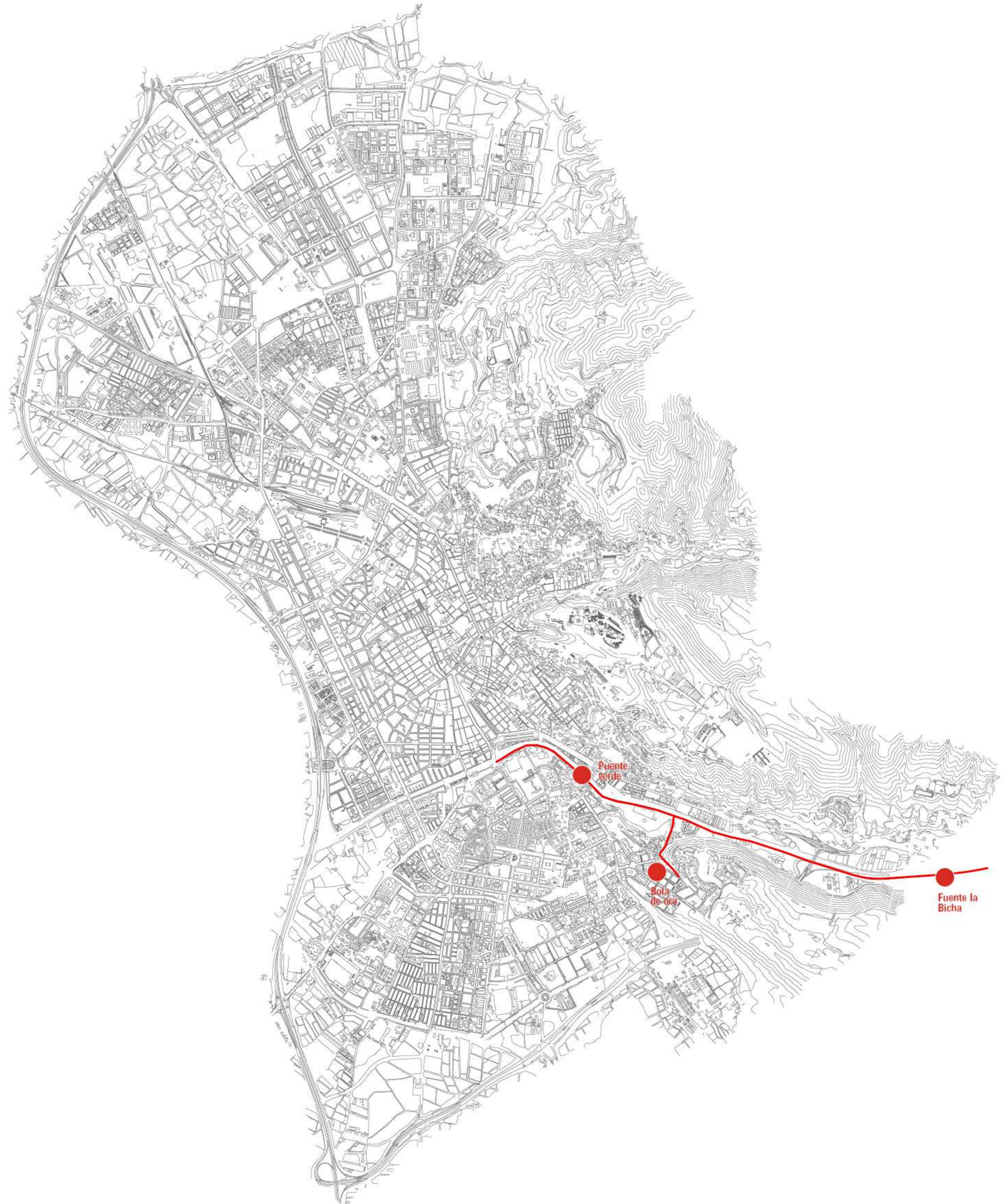




CARRIL BICI Y NODOS

PRINCIPALES NODOS CONECTADOS MEDIANTE CARRILES BICI





CARRIL BICI NUEVA PROPUESTA

CARRILES BICI PROPUESTOS

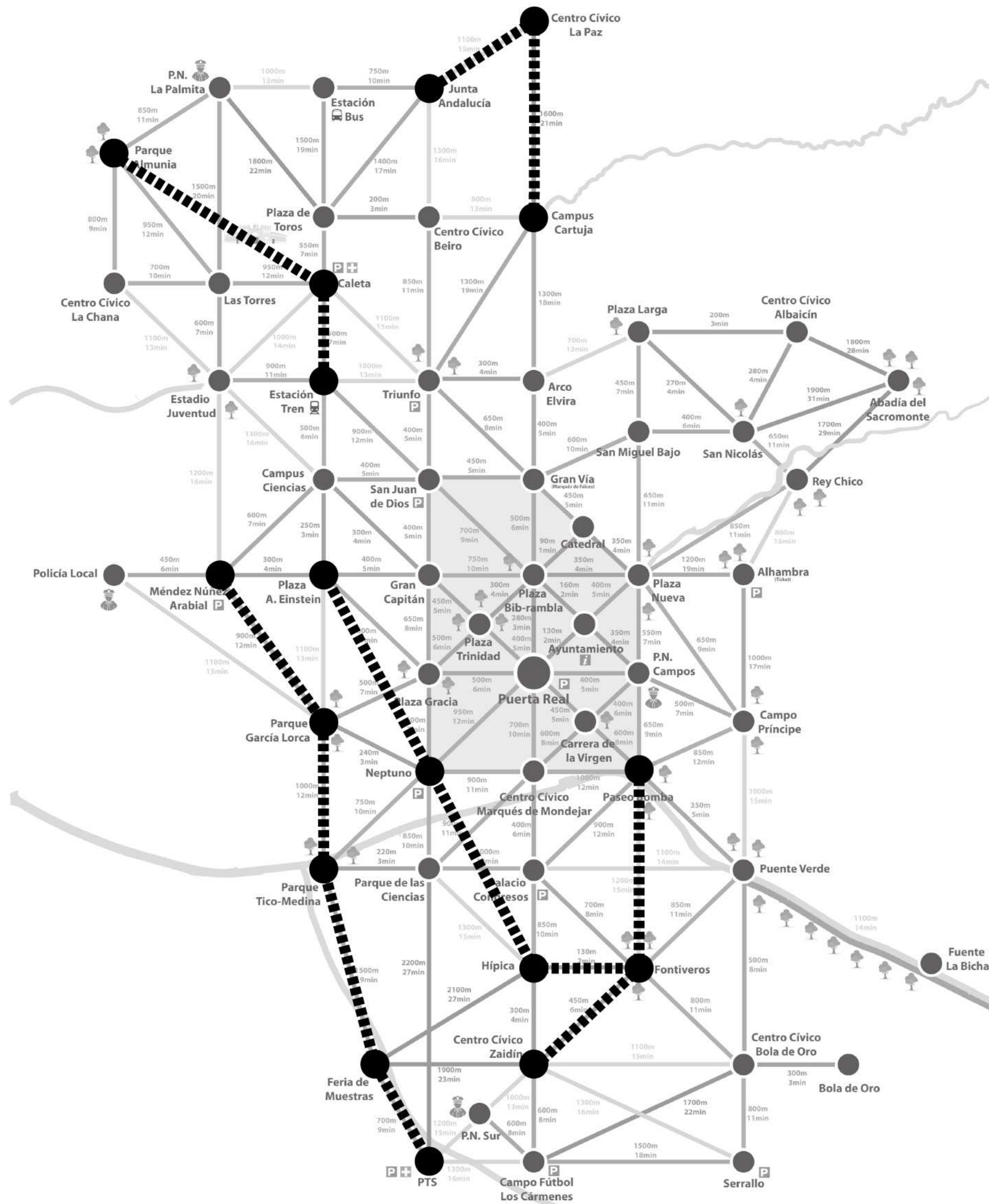




CARRIL BICI RESULTANTE GRANADA

MAPA RESULTANTE DE CARRILES BICI Y SUS CONEXIONES





CARRIL BICI Y MAPA DE NODOS

INTERPOLACIÓN AL MAPA DE NODOS ACTUAL

