

2021

# NUEVA ANDALUCÍA, **BARRIO AMABLE**

Análisis de la movilidad escolar en el barrio  
almeriense de Nueva Andalucía



**GREENPEACE**

# amable

*Del lat. amabilis.*

1. adj. Digno de ser amado.

**2. adj. Afable, complaciente, afectuoso.**

*Ciudades y barrios amables: lugares que fomentan las relaciones sociales entre vecinos y vecinas, en las que la naturaleza es protagonista, cuya movilidad está diseñada para las personas y no para los coches y que están adaptadas a niño y niñas, mayores o personas con movilidad reducida.*

## GREENPEACE

Este diagnóstico ha sido realizado por el voluntariado de Greenpeace en Almería en el marco del proyecto "Nueva Andalucía barrio amable" y no hubiese sido posible sin las más de 500 personas que han participado en las encuestas.

**A todas ellas, imuchas gracias!**

## NUEVA ANDALUCÍA, BARRIO AMABLE

### Análisis de la movilidad escolar en el barrio almeriense de Nueva Andalucía

01. Introducción
  02. Presentación del barrio
  03. Análisis de los resultados de la encuesta
  04. Propuestas de mejora
- 

## Introducción

Las ciudades juegan un papel fundamental en la lucha contra el cambio climático, pues más del 50 % de la población mundial, 4.200 millones de personas, viven en ellas, cifra que no deja de aumentar. Por otra parte, las ciudades suponen más del 70 % de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero, por lo que modificar los entornos urbanos, así como el estilo de vida en las ciudades, son clave para la consecución de un planeta más sostenible.

Así, **si queremos transformar nuestras ciudades y convertirlas en motores de cambio es imprescindible abordar la movilidad.** La forma en la que nos movemos dentro de las ciudades y entre municipios genera grandes impactos, tanto medioambientales, como para nuestra salud. De hecho, el transporte es ya el mayor emisor de CO2 en nuestro país, muy por delante de la industria y la electricidad, y genera el 75 % de **las emisiones de dióxido de nitrógeno (NO2), causando 38.600 muertes prematuras al año debido a la contaminación,** aumentando el ruido y causando enfermedades que afectan especialmente a niñas y niños y a personas mayores.

Aunque cada vez somos más conscientes de estos problemas, **el automóvil sigue siendo el protagonista absoluto de nuestras calles, ya que ocupa el 80 % del espacio público,** a pesar de ser el medio de transporte más contaminante, ineficiente, caro y desigual. Almería, es un ejemplo más de este modelo de ciudad insostenible, en el que, según el Plan de Movilidad Urbana (PMUS) de 2015, los desplazamientos se realizan de la siguiente forma: 43,77 % vehículo privado, 43,86 % andando, 11,15 % transporte público y un 1,23 % bicicleta. Además, el Plan Estratégico Almería 2030 señala que **el tráfico rodado es el culpable del 40 % de las emisiones en el municipio de Almería, lo que lo convierte en el sector más contaminante.**

Por todo ello, se hace **necesaria una verdadera apuesta por la movilidad sostenible en nuestra ciudad, implementando políticas que prioricen a las personas, a la bicicleta y al transporte público**, para avanzar hacia una movilidad más limpia, eficiente y equitativa. En esta línea, **voluntarias y voluntarios de Greenpeace en Almería han puesto en marcha el proyecto Nueva Andalucía Barrio Amable**, que busca adaptar el barrio de Nueva Andalucía en Almería a realidades como la emergencia climática y la pandemia, cambiando el paradigma de la ciudad del hormigón y los atascos infinitos, a una nueva ciudad comprometida con los objetivos de reducción de emisiones, más resiliente frente a las amenazas climáticas que ya afrontamos, más conectada con la naturaleza y más amable para las personas que la vivimos.

Para lograr éste objetivo, el proyecto, liderado por el grupo local de voluntariado de Greenpeace en Almería, trabaja en colaboración con los centros educativos y actores del barrio, con el objetivo de pacificar y amabilizar las zonas aledañas a dichos centros, concienciando a la ciudadanía, mejorando las infraestructuras del barrio y propiciando políticas de movilidad sostenible que ayuden a la ciudadanía a desarrollar hábitos de vida saludables.

De esta manera, **el proyecto pretende:**

- Reducir los niveles de contaminación ambiental y acústica en la ciudad, mejorando la calidad de vida y la salud de la ciudadanía.
- Mejorar las infraestructuras del barrio adaptándolas a las actividades del mismo (centros educativos, comercio local, ocio), favoreciendo la movilidad sostenible.
- Fomentar hábitos de vida saludables, priorizando el transporte activo (a pie o en bicicleta) de la ciudadanía a sus centros educativos o puestos de trabajo.
- Incrementar la seguridad vial a través de la reducción de la velocidad e intensidad del tráfico motorizado, minimizando así el riesgo de accidente.
- Impulsar la autonomía y autosuficiencia de la población más vulnerable para desplazarse por la ciudad de forma cómoda y segura.

Para ello, **el proyecto ha realizado una primera fase de diagnóstico que se presenta en este documento**. En este diagnóstico se han realizado **mapeos de reconocimiento sobre conflictos en materia de movilidad encontrados en el barrio**, se ha hecho un análisis de la infraestructura urbana de movilidad que posee el barrio en el contexto de la ciudad, y se ha realizado una **encuesta en colegios e institutos del barrio con el fin de analizar patrones de movilidad entre las diferentes personas que forman parte de la comunidad educativa** (alumnado, profesorado y padres y madres). **El resultado de estos análisis pretende ser el punto de referencia a partir del cual se buscarán soluciones y colaboraciones entre todos los actores para transformar el barrio y su realidad.**

GREENPEACE

## Presentación del barrio

El proyecto está enfocado en el barrio almeriense de Nueva Andalucía, distrito muy cercano al centro de la ciudad, en el que residen 11.336 personas según el padrón de la ciudad de Almería. El barrio está delimitado por la carretera de Ronda al oeste, Avenida de Montserrat al sur y este y la Carrera del Perú y Avenida de Manuel Azaña al norte.



**Figura 1.** Localización del barrio en la ciudad de Almería.

El resultado de estos análisis pretende ser el punto de referencia a partir del cual se buscarán soluciones y colaboraciones entre todos los actores para transformar el barrio y su realidad. El barrio cuenta con múltiples lugares de interés urbano como la Comisaría de Policía Nacional, el Centro de Salud Nueva Andalucía, los Juzgados de la ciudad, varias superficies comerciales, dos museos y una gran concentración de centros educativos: tres institutos, siete colegios de infantil y primaria, dos guarderías y el conservatorio de música y danza. Además, en las lindes del barrio encontramos también la estación de tren y autobús de la ciudad y la residencia universitaria.



Figura 2. Límites del barrio y sus principales elementos

Con respecto a las infraestructuras relacionadas con la movilidad, destacar que el barrio se encuentra delimitado al sur por las vías del tren, que no están soterradas y dificultan la movilidad al mismo, al contar sólo con dos puentes para cruzarlas, que permiten acceder al barrio.

Por otro lado, el barrio cuenta con varios tramos de aceras bici, de deficiente diseño, que discurren principalmente por el perímetro del mismo; numerosos aparcabicis y paradas de autobús, y dos parkings.

A pesar de estas infraestructuras, **la movilidad dentro del barrio es bastante deficiente**, pues debido a todos los lugares de interés urbano mencionados anteriormente, y en especial al **gran número de centros educativos, los atascos dentro del mismo son constantes, especialmente a las horas punta de entrada y salida de los centros.**

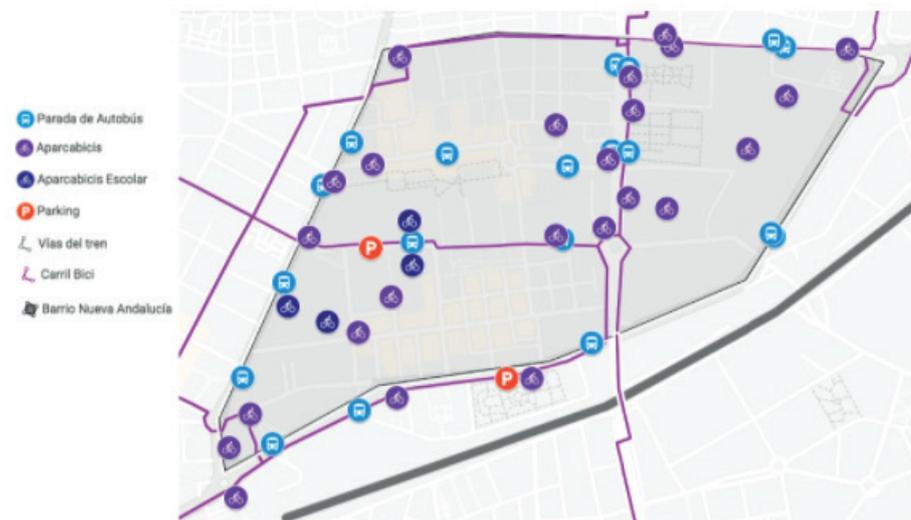


Figura 3. Infraestructura de movilidad sostenible en el barrio.

## Análisis de resultados de la encuesta

Para llevar a cabo un análisis del estado del barrio, se realizó una encuesta destinada a la comunidad educativa del barrio, con el fin de implicar a los distintos centros en el proyecto Nueva Andalucía Barrio Amable. La muestra empleada en la encuesta corresponde a 545 personas entre empleados, familias y alumnado de 8 centros educativos de Nueva Andalucía (CEIP Madre de la luz, CEIP Freinet, CEIP Padre Méndez, CEIP Rosa Relaño, CP Divina Infantita, CC Ciudad de Almería, IES Alborán, CEIP Azcona).

**A través de la encuesta se analiza la movilidad dentro del barrio en relación con los desplazamientos a los centros educativos**, pues son los momentos y lugares en lo que se observa mayor desplazamiento dentro del barrio, así como mayores problemas, atascos y peligros.

### La movilidad dentro del barrio

La encuesta muestra que la forma más utilizada por los encuestados para desplazarse a su centro educativo, cómo puede observarse en la figura 4, es andando (50 %), seguida del coche particular y compartido (44 %). Por otro lado, el porcentaje es extremadamente bajo cuando hablamos de aquellos que se desplazan mediante transporte público (3 %) o en un vehículo de movilidad personal sostenible (bicicleta o patinete) (3 %)

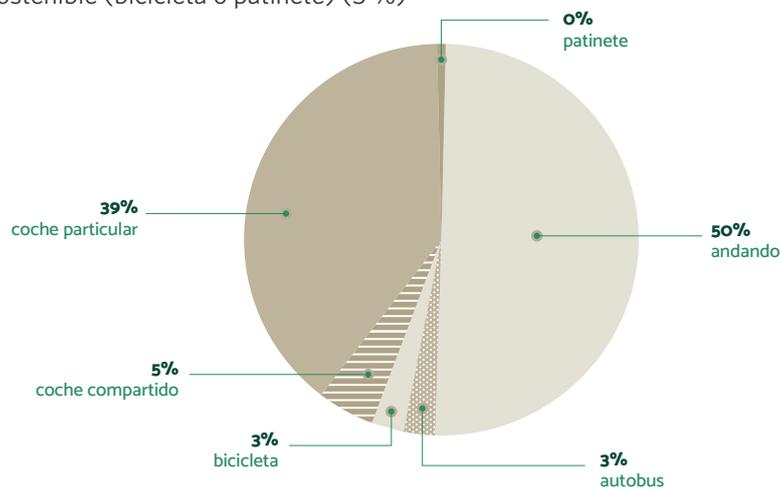


Figura 4. Forma habitual de desplazamiento al centro.

Para estudiar con más detalle estos porcentajes, se ha analizado el barrio desde el que se desplazan los encuestados hasta su centro educativo. Para ello, se han agrupado a los encuestados en distintas áreas según la distancia del barrio desde la que se desplazan y la accesibilidad al mismo. De esta manera, las áreas creadas son las siguientes:

**ÁREA 1:** Nueva Andalucía

**ÁREA 2:** (barrios circundantes y con fácil acceso): Altamira, Regiones Devastadas, El Diezmo, Oliveros, Barrio Alto y Los Molinos.

**ÁREA 3:** (barrios circundantes con difícil acceso y barrios cercanos): Cortijo Grande, Tagarete, Ciudad Jardín, 500 viviendas, Zapillo, Centro, Santa Rita, San Félix, Plaza de Toros, San Luis, El Puche y Las Chocillas.

**ÁREA 4:** (barrios alejados): Nueva Almería, Villablanca, Torrecárdenas, Los Almendros, Piedras Redondas, Araceli, Los Ángeles, Cruz de Caravaca, Quemadero y Pescadería.

**ÁREA 5:** (otras localidades del municipio y municipios aledaños).

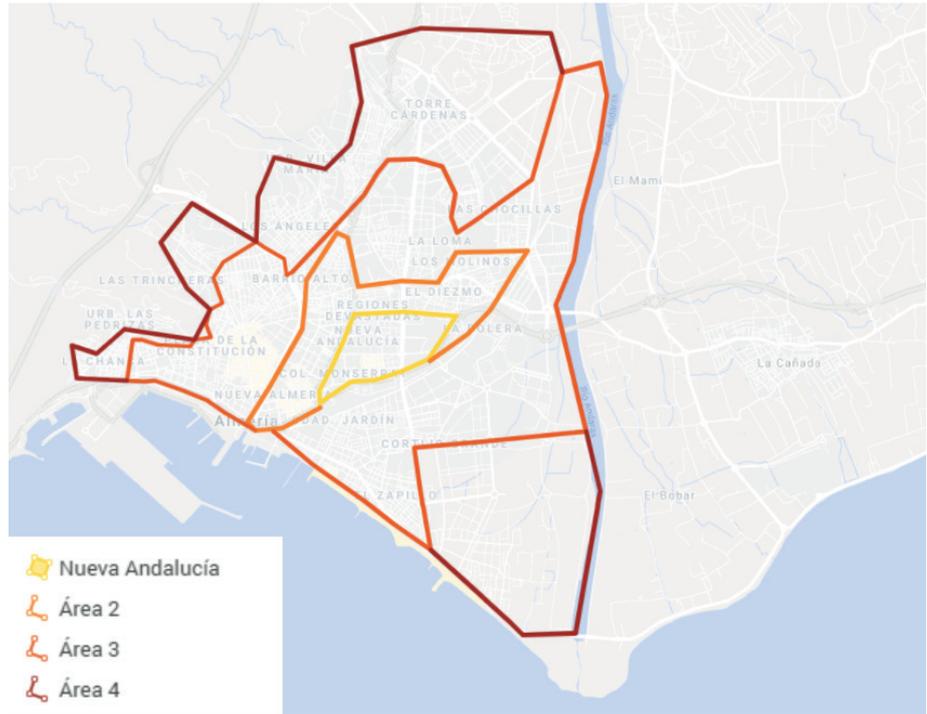


Figura 5. Áreas creadas para el estudio de la movilidad en el barrio.

Teniendo en cuenta estas agrupaciones, en las siguientes imágenes podemos observar el modo de desplazamiento al centro educativo según área:

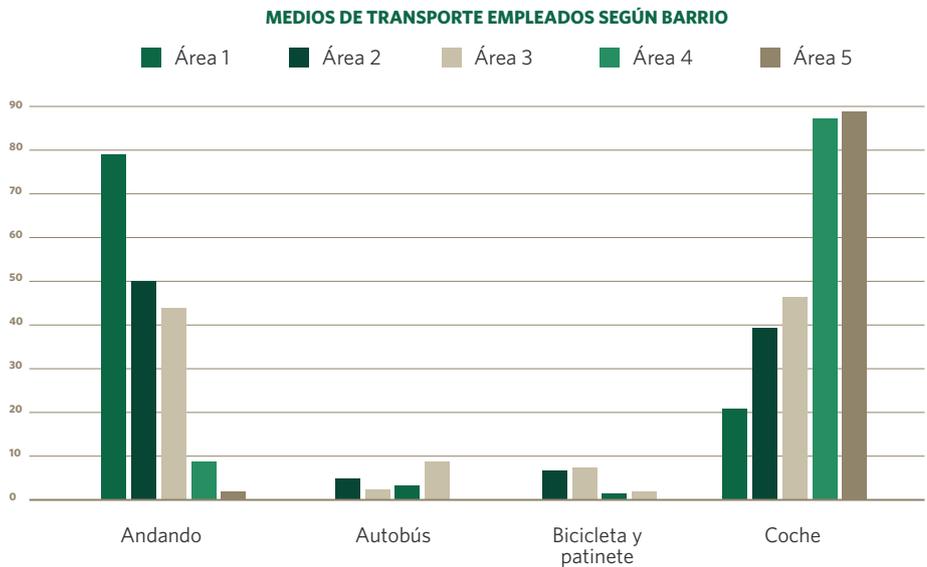
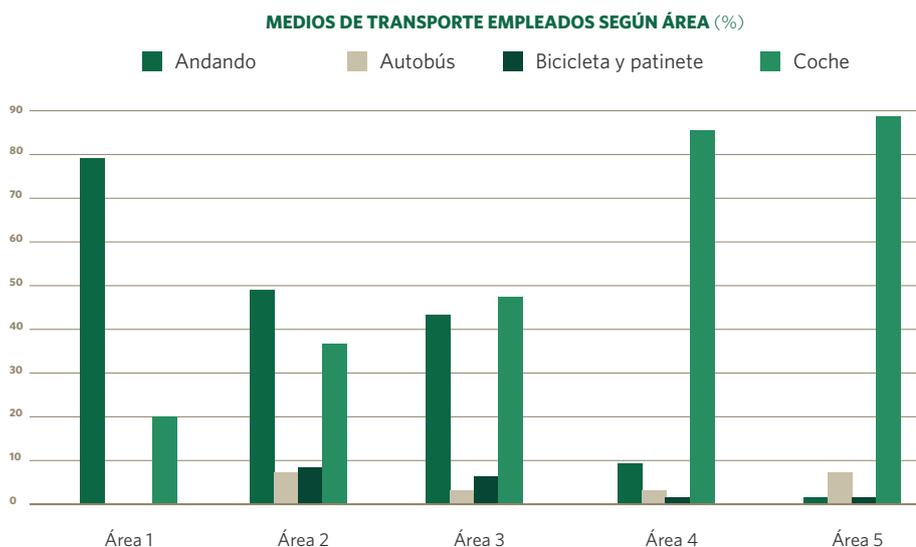


Figura 6. Forma habitual de desplazamiento al centro según área, organizado por medio de transporte.



**Figura 7.** Forma habitual de desplazamiento al centro según área.

El medio de transporte utilizado por los encuestados varía según la zona en la que residen, a excepción del uso del autobús, de la bicicleta y del patinete, que permanece más o menos estable en todas las zonas, siendo su uso casi inexistente. Así, entre los usuarios que viven cerca de sus centros educativos se encuentra una mayor proporción de aquellos que se mueven a pie, porcentaje que va disminuyendo conforme se van alejando del barrio, priorizando el uso del coche.

Si bien, los datos más importantes de esta gráfica son los reflejados en el **autobús, la bicicleta y el patinete, que nos muestran cómo independientemente de la lejanía o cercanía al centro educativo, estos medios de transporte no son usados**. Además, cabe resaltar que dentro del área 1, es decir de aquellas personas que viven en el barrio, un 20 % se desplaza en coche al centro educativo.

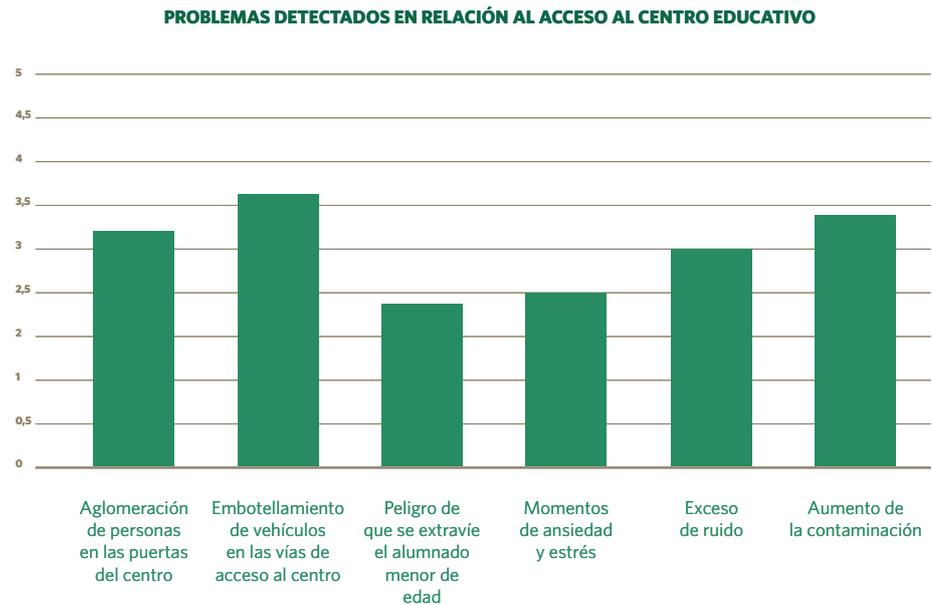
### Problemas observados en el barrio relacionados con la movilidad

Para valorar los problemas de movilidad en relación al acceso a los centros educativos del barrio se propusieron distintas causas a los encuestados. La Figura 8 refleja los distintos valores que se obtuvieron de media entre los individuos encuestados, valorado del 0 al 5, siendo 0 nada y 5 mucho.

Entre los distintos problemas planteados destacan el embotellamiento de vehículos en las vías de acceso al centro, el aumento de la contaminación, la aglomeración de personas a las puertas de los centros y el exceso de ruido.

*«Entrada y salida de los alumnos por calle con mucho tránsito de coche, muy peligroso».*  
(Encuestada nº514, 42 años)

*«Carretera con mucha circulación continua, mucho ruido».*  
(Encuestada nº80, 55 años)



**Figura 8.** Problemas detectados por los usuarios en relación al acceso al centro educativo.

Además de estos problemas los encuestados señalan la pérdida de autonomía de los niños y niñas que acceden a los centros educativos, por el miedo a las familias a que se desplacen solos y por el peligro de accidentes debido a la cantidad de tráfico.

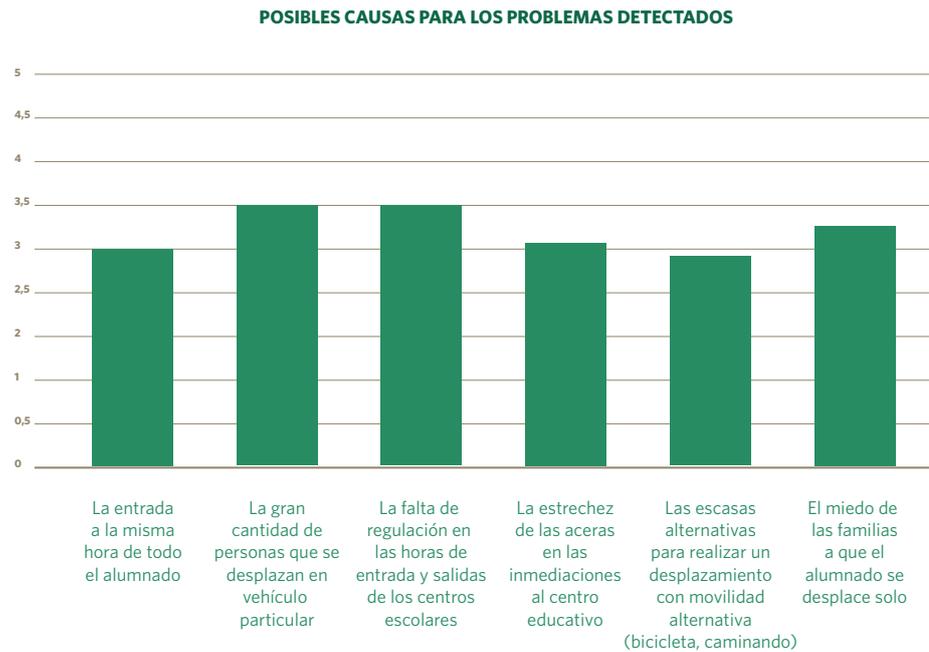
*«Inventar algún método sostenible y seguro para que los padres no tengan miedo y no contaminemos».*

(Encuestada nº102, 11 años)

### Causas que provocan estos problemas de movilidad

Con el objetivo de determinar las causas de los problemas mencionados en la pregunta anterior se propusieron diferentes posibilidades a los encuestados. La Figura 9 refleja los distintos valores que se obtuvieron de media entre los individuos encuestados, valorado del 0 al 5, siendo 0 nada y 5 mucho.

**Así, las causas más señaladas por los encuestados son la gran cantidad de personas que se desplazan en vehículo particular, la falta de regulación del tráfico en las horas de entrada y salida a los centros, el miedo de las familias a que el alumnado se desplace solo y la estrechez de las aceras en las inmediaciones de los centros.**



**Figura 9.** Posibles causas detectadas por los usuarios para los problemas detectados en el barrio.

Así, entre los motivos que podrían estar relacionados con la falta de uso del autobús, la bici o el patinete, aparte de las carencias e irregularidades señaladas anteriormente, algunos usuarios señalan:

### Aceras estrechas

Aceras muy estrechas, incumpléndose incluso en muchos casos el “Decreto 293/2009 del 07 de julio por el que se aprueba el reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía”, que establece un mínimo de 1.5m de ancho para las aceras, libre de obstáculos.

«Poco espacio para recoger a los niños de primaria, que salen por la calle El Alcazar». (Encuestada nº497, 29 años)

«Dificultad de caminar por las aceras (...) y necesidad de bajar a la carretera». (Encuestada nº192, 38 años)

En el siguiente mapa podemos observar **todas las calles que incumplen la normativa en ese tramo del barrio**, que tiene la mayor concentración de centros educativos. Además, algunas de estas calles tienen puertas de entrada y salida a los centros educativos, como es el caso de la calle Limoneros o la Calle Alcázar, lo cual dificulta y pone en riesgo la seguridad de los niños y niñas.



Figura 10. Mapa de las calles que no cumplen el ancho mínimo de acera



Figura 11. Acera en calle Rafael Calatrava.

**Escasez de aceras  
bici y mala  
comunicación  
entre ellas**

La infraestructura para el transporte en bicicleta sólo circunda el barrio, siendo casi inexistente dentro del mismo. Además los carriles que discurren por el perímetro del mismo son estrechos, siendo algunos de ellos las denominadas aceras bici e ignorando las "Recomendaciones de Diseño para las vías Ciclistas en Andalucía" 06/2013, que sugieren una anchura mínima de 2.5m para los carriles bici de doble sentido en vía urbana.

Hay tramos muy peligrosos en el carril bici, como las zonas de aceras bici, en las que el espacio es compartido, cuando no disputado, con los peatones, generando conflictos y accidentes. Además, en muchas ocasiones existen invasiones del trazado del carril bici por motocicletas aparcadas en su trazado. Por otra parte, hay tramos con señalizaciones erróneas, y otros que incumplen las "Recomendaciones de Diseño para las vías Ciclistas en Andalucía 06/2013", que sugieren una

distancia de seguridad de 0.5m entre el carril bici y la vía de tráfico motorizado en las vías urbanas.

«No hay carril bici. Debo usar calzada y acera para llegar».  
(Encuestada nº13, 40 años)

«Ausencia de carril bici en Calzada de Castro».  
(Encuestada nº476, 60 años)

«Carril bici limitado y mal comunicado para llegar de un barrio a otro y en familia».  
(Se desplaza desde el barrio San Luis, área 3)  
(Encuestada nº12, 40 años)



**Figura 12.** Acera bici en la Avenida del Mediterráneo con Padre Méndez.



**Figura 13.** Aparcabicis escolar en el CEIP Madre de la Luz.

### Falta de aparcabicis en los centros educativos

De los 10 centros educativos presentes en el barrio sólo 4 de ellos cuentan con aparcabicis interiores. De igual manera, la infraestructura presente en los centros educativos que ya cuentan con aparcabicis, sería insuficiente para un uso extendido de la bicicleta por parte del alumnado. Una de las razones para la ausencia de aparcabicis en el interior de los centros, es la escasez de espacio para su ubicación dentro de los mismos.

«Si llevas a los niños en bici no puedes dejarla en el cole, estaría bien un parking de bicis dentro de cada centro, como tienen algunos coles».  
(Encuestada nº18, 43 años)

### Mala comunicación y tiempos muy largos para los desplazamientos en autobús.

Las líneas de autobús pasan principalmente por la periferia del barrio, a excepción de aquellas que recorren la Avenida Padre Méndez, y no conectan con todos los barrios de la ciudad. Esto **dificulta por tanto el acceso en autobús a las familias que vienen de determinados barrios como Cortijo Grande o Los Ángeles**, que tienen que hacer grandes tramos a pie. Todo ello puede suponer un gran problema para familias con niñas y niños de menor edad y aumentar significativamente el tiempo de desplazamiento. Además muchos encuestados señalan la incompatibilidad de los horarios con los desplazamientos al centro o la falta de periodicidad, siendo incluso definido el trayecto en autobús por un encuestado como **«una odisea diaria»**.

*«Desde mi barrio al colegio he de hacer medio trayecto andando y medio en bus, tardamos una hora para llegar a tiempo y otra hora para volver, poca comunicación de mi barrio con el autobús». (Se desplaza desde Cortijo Grande barrio del área 3). (Encuestada nº21, 39 años)*

*«Las líneas de autobuses no llegan directas desde Carretera Ronda hasta Las Lomas, o te quedas en la rotonda de Plaza Gaudí o te deja en Alcampo y tienes que cruzar». (Encuestada nº18, 43 años)*

Otro problema a destacar sería la imposibilidad de llevar la bicicleta dentro del autobús urbano, a excepción de las bicicletas plegables que deben ir en su funda o bolsa.

### Dificultades para la conciliación familiar

Como se mostraba en la figura 5, que mostraba el desplazamiento de los encuestados a los centros educativos según área, dentro del área 1 (personas que viven dentro del barrio) hay un 20 % que se desplaza en coche. Este porcentaje, aunque bajo, debería ser inexistente debido a la corta distancia de sus desplazamientos. Entre los posibles motivos de este porcentaje están las dificultades para la conciliación familiar como señalan algunos encuestados:

*«No puedo ir andando porque de ahí me voy al trabajo y necesito el coche, pero cuando he podido he ido andando». (Se desplaza desde Nueva Andalucía)». (Encuestada nº493, 44 años)*

*«Lo que más hay son niños de infantil y primaria que aún no se desplazan solos. Necesitan acompañamiento de un adulto y estos a su vez van en coche porque posteriormente se desplazan a sus trabajos». (Encuestada nº11, 42 años)*

### Falta de regulación del tráfico, atascos y exceso de velocidad

Los encuestados señalan problemas relacionados con el tráfico a motor en todo el barrio. Remarcándose la existencia constante de atascos a las entradas y salidas de los centros, que muchas veces ponen en riesgo la integridad física de los peatones en calles muy estrechas, con salidas de centros escolares y atascadas de coches.

*«Es una zona a rebosar de centros educativos y está la Ciudad de la Justicia ¿Por qué no restringen el tráfico o peatonalizan determinadas calles? (...) La calle Limoneros hay que peatonalizarla, he visto muchas veces a gente que casi es atropellada.» (Encuestada nº457, 42 años)*

Igualmente señalan el exceso de velocidad de los coches en algunas calles del barrio como la Avenida Montserrat, la calle Padre Méndez o Carretera de Ronda, que igualmente suponen un riesgo para la seguridad.

*«Nuestro centro Freinet tiene la entrada en una vía importante como es la Carretera de Ronda y los vehículos circulan a gran velocidad (...)». (Encuestada nº61, 35 años)*

Además, **se echa en falta un mayor presencia policial para la regulación del tráfico a las entradas y salidas de los centros educativos, así como para la vigilancia de infracciones de tráfico** de las que muchos usuarios se quejan: exceso de velocidad, saltos de pasos de peatones y semáforos, aparcamientos en doble fila.

*«Falta de servicio policial regulando el tráfico». (Encuestada nº508, 47 años)*



**Figura 14.** Atascos y aglomeraciones en la salida del CEIP Madre de la Luz en la Calle Limoneros

### Priorización del transporte a motor frente a los peatones

Los usuarios observan elementos que dificultan su movilidad en beneficio de los desplazamientos a motor, y señalan que en algunas zonas los tiempos de espera de los semáforos son muy largos, tanto para peatones como para ciclistas, como en el caso de los semáforos situados frente al IES Azcona y los situados en la Avenida Montserrat. Igualmente señalan que la duración de los mismos en muchos casos es muy corta.

*«El semáforo tarda mucho en ponerse verde para los peatones». (Encuestada nº365, 14 años)*

*«Poco tiempo de los semáforos en verde para el peatón y la tardanza en ponerse en verde en la autovía del aeropuerto en los tres semáforos que hay a la altura de la BP». (Encuestada nº87, 44 años)*

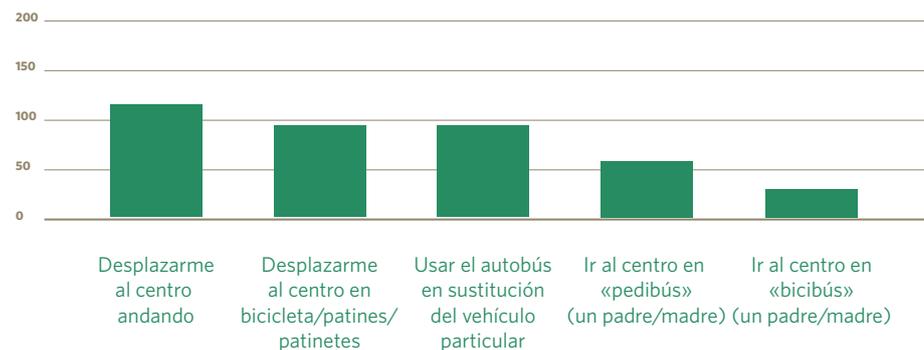
## Propuestas de mejora

Habiendo observado los resultados obtenidos en el análisis del barrio de Nueva Andalucía, se hace patente la necesidad de un cambio en el modelo de transporte del barrio, extrapolable a toda la población.

Para llegar a alcanzar ese cambio, se requiere un cambio en la concienciación ciudadana, educando en materia de movilidad, mostrando las ventajas de ésta y las lagunas del actual paradigma del transporte en ciudad. Además, se debe acompañar esa concienciación con un apoyo desde las instituciones pertinentes, desarrollando la infraestructura del barrio y apostando por un transporte sostenible y un barrio amable con viandantes y ciclistas.

El análisis del barrio de Nueva Andalucía confirma esta necesidad. De los encuestados que actualmente se desplazan a su centro educativo en vehículo privado o compartido, en torno al 46 % estaría dispuesto a desplazarse a pie al centro; en torno al 39 % aceptaría de igual manera un desplazamiento en bicicleta, patinete o similares; un porcentaje similar usarían el autobús en sustitución del vehículo particular, mientras que un porcentaje menor iría en pedibus o bicibus, un 25 % y un 13 %, respectivamente.

### DISPOSICIÓN PARA CAMBIAR EL MODELO DE TRANSPORTE ACTUAL



**Figura 15.** Disposición para aceptar cambios en el transporte entre los encuestados que se desplazan a su centro en vehículo privado o compartido.

Las diferencias en los medios de transporte son mayores según nos encontramos en un área más alejada al barrio, tal y como se ha mencionado anteriormente (Figura 7). Así, uno de los objetivos del proyecto sería fomentar un mayor uso de los medios de transporte no rodados en las áreas más cercanas, en detrimento del vehículo privado. De igual manera, en las zonas más alejadas, buscar una mejoría en los medios de transporte público, para reducir la huella de carbono en el transporte al centro educativo.

*«(...) Poniendo autobuses que pasen por áreas que estén más alejadas para las personas que vivan en zonas a las que no se les puede permitir ir al centro andando (...).»*  
(Encuestada nº333, 14 años)

De esta manera, se hace imperativa la necesidad de mejora de las infraestructuras del barrio, permitiendo a la ciudadanía ser parte activa de la movilidad sostenible, fomentando distintas alternativas al transporte privado:

## Peatonal

Para el desplazamiento andando o en pedibus los encuestados señalan la necesidad de:

- Poner en marcha un plan de Caminos Escolares Seguros.
- Aumentar la seguridad en el barrio, y mejorar la regulación del tráfico y la presencia policial en las horas de entrada y salida al centro. Limitar la velocidad a 20 km/h y reducir el ancho y número de carriles para pacificar el tráfico al paso por el centro escolar.



**Figura 16:** Actuación de urbanismo táctico en el CEIP Sor Ángela de la Cruz (Sevilla)

- Aumentar el ancho de las aceras y peatonalizar algunas calles, especialmente lugares como la calle Alcázar o la calle Limoneros, calle muy estrecha y peligrosa debido al tráfico, que tiene además salida de alumnado.
- Modificar el espacio en los entornos escolares, reconvirtiendo espacios de aparcamiento en zonas estanciales. De esta forma se descongestionan las aceras en las horas de entrada y salida, al tiempo que se reduce el ruido y los humos en el perímetro del centro.

*«Poner en marcha el programa "Camino escolar seguro" o alguno similar para favorecer la autonomía de las niñas y niños de la zona».*

(Encuestada nº452, 45 años)



**Figura 17.** Cambio de uso sobre la banda de aparcamiento en el CEIP Jaume Balmes (València)

## Autobús

Para el **desplazamiento en autobús** los usuarios reclaman las siguientes mejoras:

Implantar un autobús escolar, incluso mancomunado entre diferentes centros, que pueda recoger al alumnado de barrios más alejados y llevarlos directamente a los colegios del barrio.

Optimizar las líneas de autobús (número de líneas, frecuencia, conexiones, precio, gratis para niños...).

Promover un programa de acompañamiento para que grupos de escolares puedan viajar en grupos utilizando las líneas de transporte público.

*«Que habiliten más líneas de autobús en los horarios de entrada al centro para que el alumnado pueda utilizar el transporte público (...).»* (Encuestada nº116, 17 años)

*«(...) poner nuevas líneas de autobús que lleguen al centro para que haya una movilidad más fácil.»* (Encuestada nº452, 45 años)

*«(...) y mejores conexiones de transporte público.»* (Encuestada nº293, 17 años)

*«Más alternativas de movilidad como más frecuencia de autobuses tanto a la entrada como a la salida.»* (Encuestada nº78, 41 años)

## Bicicleta

Y por último con respecto al uso de **bicicleta o del bicibus**, se destaca la necesidad de:

Mejorar el carril bici, aumentando el número de carriles, permitiendo que se pueda llegar a los centros a través de él, y mejorando las conexiones del carril con otros barrios para que se pueda venir en familia de forma sencilla y sin peligro. Así como mejorar las señalizaciones del carril ya existente.

Aumentar el número de aparcabicis, especialmente dentro de los centros o en las inmediaciones de los mismos.

Implementar ayudas para el uso de bicicletas (préstamos, alquileres, subvenciones)

Incorporar el aprendizaje para usar la bicicleta y conducir en entornos urbanos dentro del currículo escolar.

*«(...) ayudas para desplazarse en bicicleta, bicicletas prestadas o de alquiler.»* (Encuestada nº113, 17 años)

Igualmente, los encuestados recalcan la importancia de mejorar el entorno del barrio, con un mayor cuidado de parques, señalizaciones de tráfico, contenedores, limpieza y seguridad.

Nueva Andalucía podría convertirse en un barrio referente en movilidad sostenible en Almería, que sirviera de ejemplo para otros barrios y marcará el principio de un cambio en el modelo de movilidad en Almería.

**Coche**

Cortes selectivos en las horas de entrada y salida para liberar espacio y dispersar los puntos de recogida.



**Figura 18.** Calle cortada para facilitar el acceso al centro escolar en Priego (Córdoba)

Creación de puntos de recogida señalizados (Kiss&Go) con duración limitada y a una distancia asumible del centro a través de caminos escolares, evitando que todos los coches se concentren en la puerta y reduciendo el tráfico de paso en los viales residenciales del barrio.



**Figura 19.** Punto de recogida (Kiss&Go) en Ponferrada (León).

NUEVA ANDALUCÍA,  
**BARRIO AMABLE**

**GREENPEACE**