

PMUS



PLAN DE MOVILIDAD URBANA
SOSTENIBLE DE A CORUÑA



RESUMEN EJECUTIVO

Febrero 2014



Ayuntamiento de A Coruña
Concello da Coruña

PMUS



PLAN DE MOVILIDAD URBANA
SOSTENIBLE DE A CORUÑA

WWW.CORUNA.ES/PMUS

WWW.FACEBOOK.COM/PMUSACORUNA

ESTRATEGIA DE ACTUACIÓN

PAG	4	LA MOVILIDAD ACTUAL
PAG	5	LA MOVILIDAD FUTURA
PAG	6	NECESITAMOS UN PMUS
PAG	7	ESTRATEGIAS DEL PMUS
PAG	8	¹ JERARQUIZACIÓN VIARIA
PAG	9	² MOVILIDAD PEATONAL
PAG	10	³ MOVILIDAD CICLISTA
PAG	11	^{4.1} TRANSPORTE PÚBLICO URBANO
PAG	12	^{4.2} TRANSPORTE PÚBLICO INTERURBANO
PAG	13	⁵ ESTACIONAMIENTO
PAG	14	⁶ SEGURIDAD VIAL
PAG	15	⁷ DISTRIBUCIÓN MERCANCÍAS
PAG	16	⁸ CALIDAD AMBIENTAL Y AHORRO ENERGÉTICO
PAG	17	⁹ GESTIÓN DE LA MOVILIDAD
PAG	18	¹⁰ DIFUSIÓN DEL PMUS

LA MOVILIDAD ACTUAL

El excesivo uso del automóvil reduce la calidad del espacio público e induce a estacionar de forma indebida. La doble fila inutiliza cada día más de 30 carriles de circulación



El modelo actual de movilidad en A Coruña está agotado y es necesario desarrollar el primer Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) para cambiar, en los próximos 10 años, un modelo basado en el consumo de combustible, el ruido y la contaminación provocada por el vehículo privado, hacia otro, donde se incrementen los desplazamientos más sostenibles.

La radiografía de la movilidad urbana muestra una ciudad con características geográficas complejas y elevada densidad de población, un crecimiento urbanístico desordenado, accesos viarios limitados, un parque interno de más de 140.000 ve-

2012 LA MOVILIDAD ACTUAL UN DÍA LABORABLE DE 2012

A CORUÑA

246.146	140.000
HABITANTES	VEHÍCULOS
571	
VEHÍCULOS x 1.000 HABITANTES	
A CORUÑA	
VIAJES DENTRO DEL MUNICIPIO	
47,4 %	266.000
37,3 %	210.000
13,3 %	75.000
0,4 %	2.000
1,6 %	9.000
	562.000

ENTORNO METROPOLITANO

165.444	110.000
HABITANTES	VEHÍCULOS
671	
VEHÍCULOS x 1.000 HABITANTES	
ENTORNO METROPOLITANO	
VIAJES ENTRE A CORUÑA Y SU CORONA	
0,8 %	1.000
88,9 %	149.000
8,9 %	15.000
1,4 %	3.000
	168.000
DE NO RESIDENTES EN A CORUÑA	
	123.000

3.2^M

MILLONES DE KM REALIZADOS POR VEHÍCULOS

18%

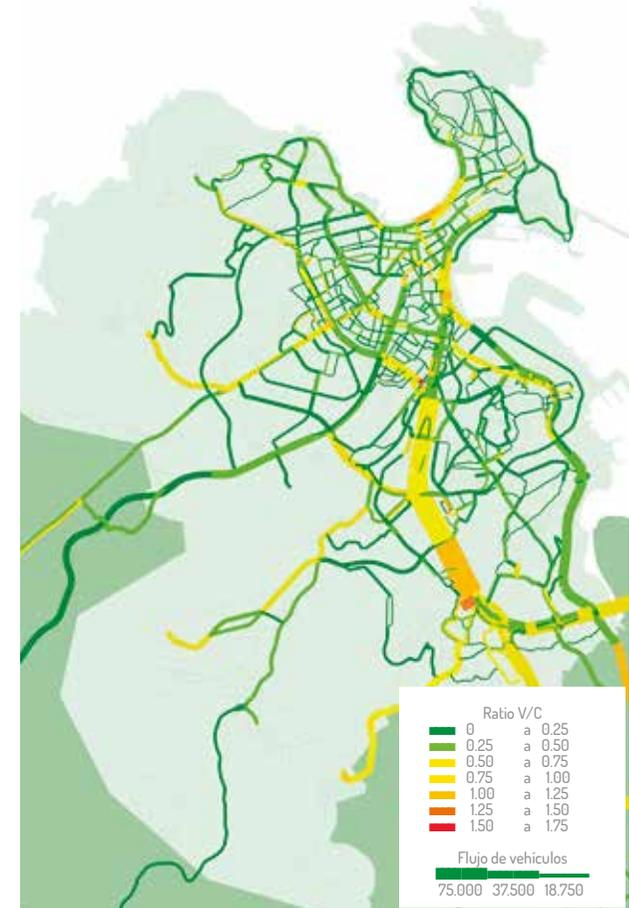
DE LA POBLACIÓN SOPORTA NIVELES DE RUIDO DESACONSEJABLES

253^{Tn}

TONELADAS EQUIVALENTES DE PETRÓLEO CONSUMIDAS POR LOS VEHÍCULOS

746^{Tn}

TONELADAS DE CO₂ EMITIDAS POR VEHÍCULOS



Circulación un día laborable de 2012

hículos a los que se suman otros 50.000 diarios procedentes de la corona metropolitana, una dispersión demográfica que dificulta la eficiencia del transporte público metropolitano, con malos hábitos de aparcamiento en doble fila, un uso razonable de la red de bus urbano y un porcentaje cada vez mayor, aunque todavía bajo, de los desplazamientos en bicicleta.

Cabe destacar que, de los 562.000 desplazamientos que se producen cada día en la ciudad, casi la mitad los realizan peatones.

En los últimos 30 años no se ha planificado la ciudad de forma adecuada para lograr que los peatones fuesen los protagonistas

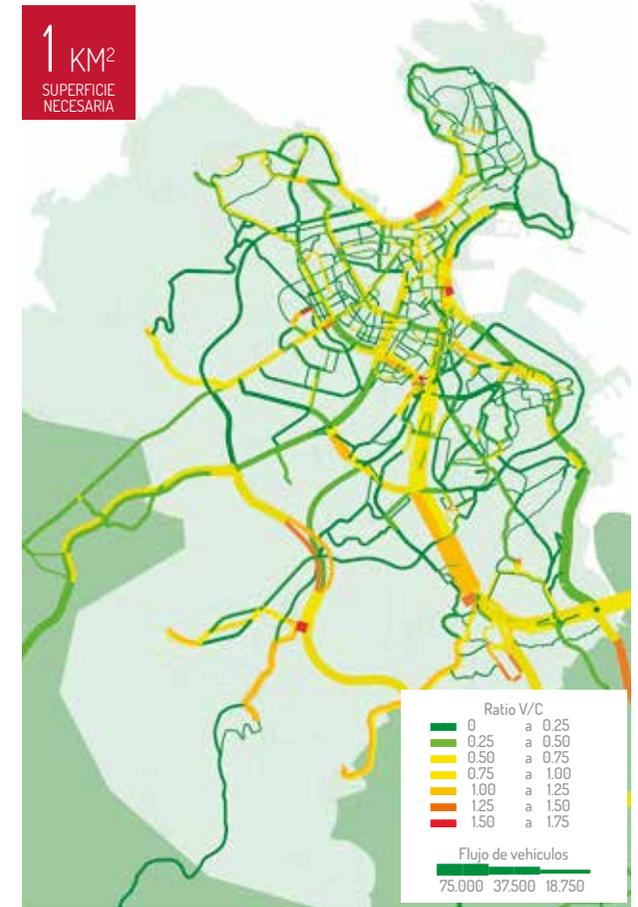
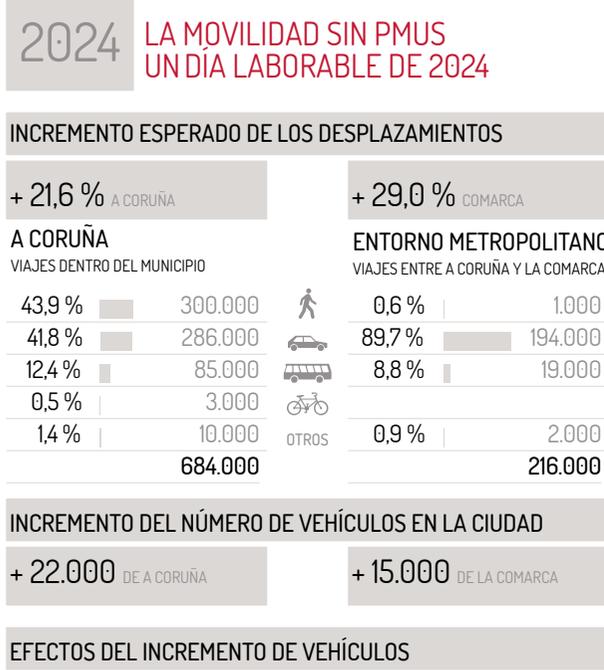
LA MOVILIDAD FUTURA

Si no se toman medidas en materia de movilidad, en 2024 se superarán las emisiones de CO₂ admisibles, la congestión del tráfico será inasumible y la ciudad se convertirá en un gran aparcamiento



La continuidad en el tiempo del actual modelo de movilidad potencia el círculo de dependencia del automóvil: el elevado tráfico y el estacionamiento indebido penalizan al usuario del bus urbano y metropolitano, dificultan el tránsito peatonal y disuade del uso de la bicicleta.

De continuar incrementándose la dependencia actual del vehículo privado, tanto en el entorno urbano como, sobre todo, en el metropolitano, la demanda de inversión en infraestructuras viarias será insostenible, el espacio necesario para estacio-



Circulación un día laborable de 2024

nar y circular será materialmente imposible y la degradación del espacio urbano inasumible.

Es vital diseñar e implantar un PMUS para asegurar la sostenibilidad desde su triple enfoque:

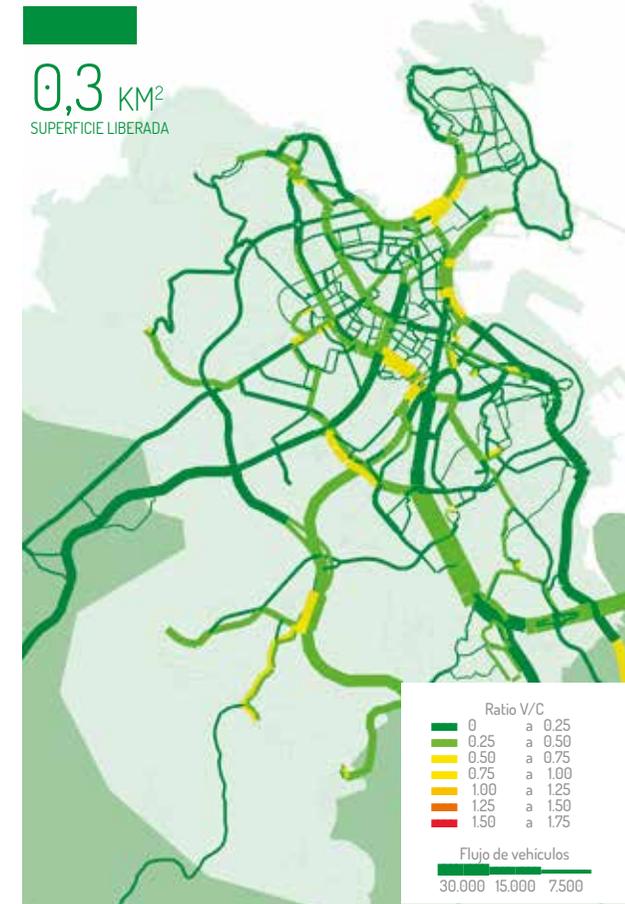
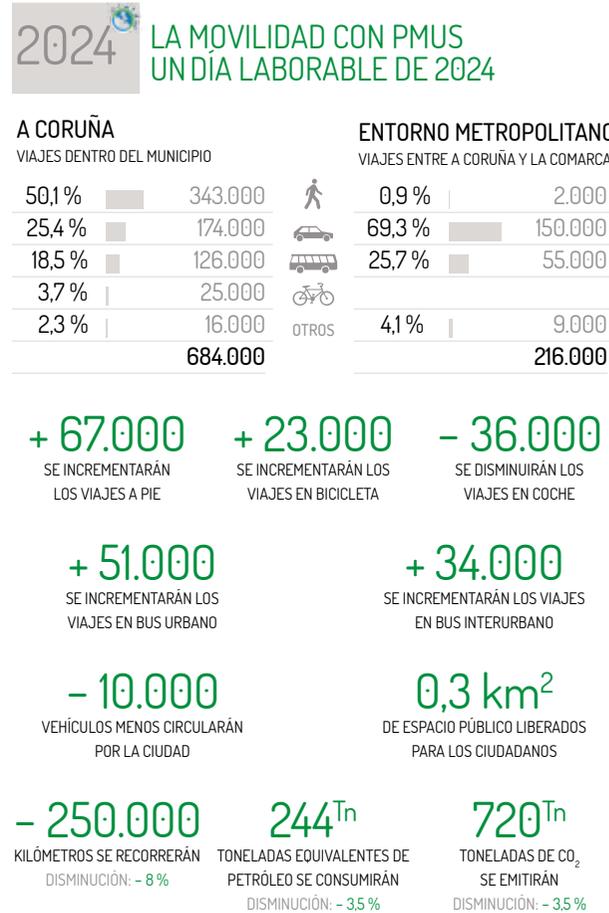
- **Económica.** Las inversiones necesarias y el gasto social que conlleva han de ser realizables.
- **Ambiental.** Es necesario reducir el impacto negativo de las emisiones contaminantes del actual modelo y la ocupación de zonas no urbanizadas.

- **Social.** Para frenar la degradación del espacio público y el desequilibrio que produce el excesivo uso del automóvil en el resto de ciudadanos.

Sin PMUS, en 2024 habrá más coches, más ruido y contaminación, y se precisará más superficie para aparcar y circular

NECESITAMOS UN PMUS

Con el PMUS, en 2024 habrá menos coches, más bicicletas, más transporte público y más peatones. Todos juntos vamos a trabajar para transformar una ciudad basada en los coches en otra pensada para las personas



Circulación con PMUS en 2024

El desarrollo sostenible hace compatible el crecimiento económico con la cohesión social, la calidad de vida y la defensa del medio ambiente.

Un PMUS es una herramienta de planificación y concienciación para ciudadanos, administraciones y agentes implicados en la movilidad, que desarrolla de forma gradual un conjunto de actuaciones, con objetivos a corto, medio y largo plazo, que potencian formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta, bus urbano,...).

En el diseño de este PMUS ha sido fundamental la participación ciudadana: reuniones con más de 150 colectivos, consultas a 2.000 ciudadanos en los barrios, encuestas a usuarios de transporte público, encuestas telefónicas a vecinos de la ciudad y su comarca, dinámicas de grupo, mesas técnicas de trabajo y entrevistas en profundidad a agentes sociales y empresariales de todos los sectores, línea telefónica de información, y a través de la página web y de las redes sociales se ha logrado llegar a más de 30.000 personas.

El PMUS es un documento vivo que ha de ser revisado de forma periódica, y, en consecuencia, es imprescindible seguir contando con la participación ciudadana



ESTRATEGIAS DEL PMUS

Para lograr un PMUS eficaz y viable se ha contado con la participación de los colectivos relacionados con la movilidad, con las administraciones públicas y con miles de ciudadanos



La ciudad posee una elevada densidad de población y en los ayuntamientos de la corona metropolitana se generan cada día viajes cortos y frecuentes. Es un escenario favorable para implantar soluciones de movilidad sostenible, aunque para lograr la eficacia deseada es vital contar con la colaboración de los ciudadanos.

Las soluciones recogidas en el primer PMUS de la ciudad se basan en los estudios técnicos y también en las opiniones y necesidades de los ciudadanos, que nos han ayudado a diseñar propuestas basadas en el **sentido común**.

PARTICIPACIÓN CIUDADANA REALIZADA Y PREVISTA

PARTICIPACIÓN EN EL DISEÑO



PARTICIPACIÓN EN EL DESARROLLO

PRESENTACIÓN DEL PMUS	DESARROLLO DEL PACTO POR LA MOVILIDAD	RECEPCIÓN DE SUGERENCIAS Y PROPUESTAS	GRUPOS DE TRABAJO DE EVALUACIÓN DEL PMUS
DIFUSIÓN DEL DOCUMENTO	CAMPAÑAS DE INFORMACIÓN Y FORMACIÓN EN MOVILIDAD SOSTENIBLE	CAMPAÑAS DE CONCIENCIACIÓN CIUDADANA	IMPLANTACIÓN CONSENSUADA DE MEDIDAS PROPUESTAS

Los planes de actuación definidos en el PMUS son realistas, viables, transversales e integradores; y se van a desarrollar en unos plazos concretos y gracias a un marco estratégico.

Estas actuaciones se basan en una visión multidisciplinar que mejore de forma gradual los hábitos de movilidad: tráfico, accesos, transporte público, infraestructuras viarias y peatonales, mejora de la calidad medioambiental,



OBJETIVOS GENERALES DEL PMUS

- 1 FOMENTAR MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES
- 2 REDUCIR EL CONSUMO DE ENERGÍA
- 3 MEJORAR LA CALIDAD DE VIDA

PLANES DE ACTUACIÓN PROPUESTOS

 JERARQUIZACIÓN VIARIA Y ORDENACIÓN DEL TRÁFICO	 FOMENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO	 MEJORA CALIDAD AMBIENTAL Y AHORRO ENERGÉTICO
 FOMENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL	 MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL	 GESTIÓN DE LA MOVILIDAD
 FOMENTO DE LA MOVILIDAD CICLISTA	 MEJORA DE LA DISTRIBUCIÓN DE MERCANCIAS	 DIFUSIÓN PMUS Y PROMOCIÓN BUENAS PRÁCTICAS

La participación ciudadana, en el diseño y desarrollo de la movilidad sostenible, ha logrado un PMUS de las personas para las personas

JERARQUIZACIÓN VIARIA

1

Se promoverá la circulación de vehículos por los ejes principales de la ciudad y en zonas concretas del resto del viario, se impulsarán áreas de tráfico calmado para lograr la convivencia con peatones y bicicletas



Es imprescindible realizar una jerarquización del viario para alcanzar un uso eficiente del mismo y poder adecuarse a las nuevas normas en materia de accesibilidad y sostenibilidad. Esta jerarquización de vías será la base del nuevo modelo de ciudad que pretende impulsar este PMUS, con un viario principal para circulación preferente de coches y autobuses; y otro secundario con zonas de calmado del tráfico para lograr la convivencia de los vehículos con peatones y bicicletas.



PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

TV1 JERARQUIZACIÓN VIARIA

OBJETIVO: Optimizar red viaria y favorecer la circulación por las calles de mayor anchura.

PROGRAMA: Corto-medio plazo.

TV2 ZONAS DE CALMADO DE TRÁFICO

OBJETIVO: Crear áreas de coexistencia del vehículo con modos más sostenibles.

PROGRAMA: Medio-largo plazo.

TV3 RESOLUCIÓN DE ZONAS CONFLICTIVAS CON MODIFICACIÓN DE LA RED VIARIA

OBJETIVO: Mejorar la circulación del tráfico.

PROGRAMA: Corto plazo.

TV4 MEJORA DE LA SEÑALIZACIÓN

OBJETIVO: Adaptar el uso de la red viaria a la jerarquización.

PROGRAMA: Medio plazo.

TV5 GESTIÓN INTELIGENTE DEL TRÁFICO E INFORMACIÓN AL USUARIO CON PANELES Y APP

OBJETIVO: Mejorar información al conductor y la fluidez de circulación

PROGRAMA: Corto-medio plazo.

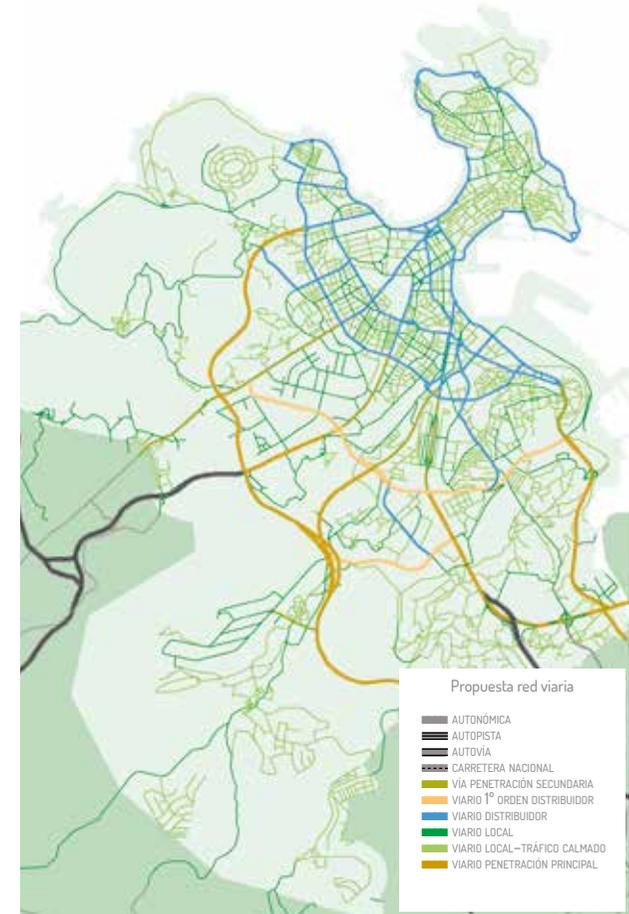
TV6 FOMENTO DEL USO DE LA MOTO

OBJETIVO: Promover uso responsable de motos y ciclomotores.

PROGRAMA: Corto-largo plazo.

Las actuaciones propuestas para el uso solidario y eficiente del viario precisan de orientación e información al conductor mediante paneles electrónicos y aplicaciones para teléfono móvil.

En esta jerarquización, el PMUS ha tenido en cuenta la ejecución de dos importantes infraestructuras, como son la Tercera Ronda y el túnel que va a discurrir entre el Parrote y La Marina, ya que incidirán de forma sustancial en la movilidad de la ciudad.



Uno de los objetivos del PMUS será el fomento del uso responsable de la moto como alternativa eficaz al coche

MOVILIDAD PEATONAL 2

Hay que potenciar todavía más la movilidad peatonal actual. En los próximos 10 años se impulsarán actuaciones para convertir al peatón en el verdadero protagonista de la ciudad



En el PMUS se ha trazado una red de itinerarios peatonales en función de la jerarquización viaria. Estos itinerarios serán funcionales, continuos, accesibles, seguros, confortables y atractivos; y contarán con una señalización propia para facilitar su uso por vecinos y visitantes.

Por otro lado, se va a continuar desarrollando un Plan de accesibilidad para eliminar de forma paulatina obstáculos y barreras arquitectónicas al objeto de disponer de una malla de itinerarios peatonales accesibles, también para las personas con movilidad reducida.



PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

MP1 RED DE ITINERARIOS PEATONALES

OBJETIVO: Potenciar la movilidad de los ciudadanos que se desplazan caminando.

PROGRAMA: Medio-largo plazo.

MP2 SEÑALIZACIÓN ITINERARIOS PEATONALES

OBJETIVO: Señalética propia de los itinerarios peatonales.

PROGRAMA: Corto-medio plazo.

MP3 PLAN DE ACCESIBILIDAD MUNICIPAL

OBJETIVO: Realización de actuaciones de accesibilidad universal.

PROGRAMA: Corto plazo.

MP4 REGULACIÓN DE ESPACIOS PEATONALES

OBJETIVO: Regular zonas peatonales con una ordenanza específica.

PROGRAMA: Corto plazo.

MP5 FOMENTO DEL CAMINO ESCOLAR SEGURO

OBJETIVO: Promover que los niños y niñas vayan andando al colegio.

PROGRAMA: Corto-medio plazo.

MP6 GESTIÓN DE ACCESOS A ZONAS DE TRÁFICO RESTRINGIDO

OBJETIVO: Gestión de permisos de acceso a zonas peatonales.

PROGRAMA: Corto-largo plazo.



La potenciación de proyectos como el de camino escolar seguro es el primer paso para que los niños y niñas de la ciudad sean autónomos y descubran los espacios públicos como forma de convivencia.

Por último, se va a desarrollar una ordenanza municipal que regule de forma específica las zonas peatonales y se implantarán sistemas de control que potencien sus características y tengan en cuenta la actividad comercial y vecinal.

En un día laborable hay 266.824 desplazamientos a pie en la ciudad y es necesario potenciar y proteger a los peatones con una red de itinerarios peatonales

MOVILIDAD CICLISTA

3

La bicicleta es un medio de transporte sostenible y las características de la ciudad propician un incremento importante de su uso mediante una red de itinerarios ciclistas



Las distancias razonables y las características de la ciudad hacen un lugar amable para el uso de la bicicleta por las calzadas, conviviendo con el coche en zonas de tráfico calmado, que conecten los barrios y zonas de interés.

Su implantación debe ser gradual y ordenada gracias al desarrollo de una red de itinerarios ciclistas, que requiere la adecuación de la ordenanza de circulación al uso de la bicicleta y el desarrollo de campañas educativas.



PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

MC1 RED DE ITINERARIOS CICLISTAS

OBJETIVO: Para potenciar la movilidad, la seguridad y la información.

PROGRAMA: Corto-largo plazo.

MC2 SEÑALIZACIÓN DE ITINERARIOS CICLISTAS

OBJETIVO: Favorecer el uso seguro de la bicicleta.

PROGRAMA: Corto-largo plazo.

MC3 RED DE APARCAMIENTOS DE BICICLETAS

OBJETIVO: Adecuar el aparcamiento de bicicletas a la demanda creciente de movilidad ciclista.

PROGRAMA: Corto-largo plazo.

MC4 POTENCIAR BICICORUNA

OBJETIVO: Continuar mejorando el servicio de préstamo de bicis.

PROGRAMA: Corto-largo plazo.

MC5 FOMENTO DE LA INTERMODALIDAD BICI-TRANSPORTE PÚBLICO EN LA UDC

OBJETIVO: Fomentar bicicleta.

PROGRAMA: Corto-medio plazo.

MC6 ADECUACIÓN ORDENANZA MUNICIPAL DE CIRCULACIÓN

OBJETIVO: Adaptar la norma reguladora del viario al uso de la bicicleta.

PROGRAMA: Corto plazo.



El fomento de la movilidad ciclista se acompañará del incremento de aparcamientos para bicicletas particulares y el impulso de la utilización de locales comerciales sin uso para estacionar las bicis en los barrios.

El servicio de bicicleta compartida BiciCoruña se potenciará por ser un servicio eficiente, sostenible y valorado por sus usuarios, que ha logrado un incremento notable a lo largo de los últimos años.

En un día laborable se producen en la actualidad 2.125 viajes en bicicleta en la ciudad y con el desarrollo del PMUS, se pueden llegar a alcanzar 25.000 viajes diarios

TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

4.1

Mejorar la calidad del servicio, la conexión de todos los barrios y abaratar el coste es vital para que la red de buses urbanos se convierta en una verdadera alternativa al vehículo privado



Se ampliará la Red Urbana Eficiente en aquellas calles que precisen la implantación del sistema de prioridad-bus, para garantizar las frecuencias de los buses urbanos.

Se va a trabajar en el desarrollo de una red de buses urbanos más eficiente que conecte todos los barrios, mejorando paradas, información al usuario, frecuencias y la velocidad comercial de los buses, potenciando los transbordos gratuitos, implantando un sistema de gestión de calidad, mejorando la conexión a hospitales y polígonos industriales, impulsando la

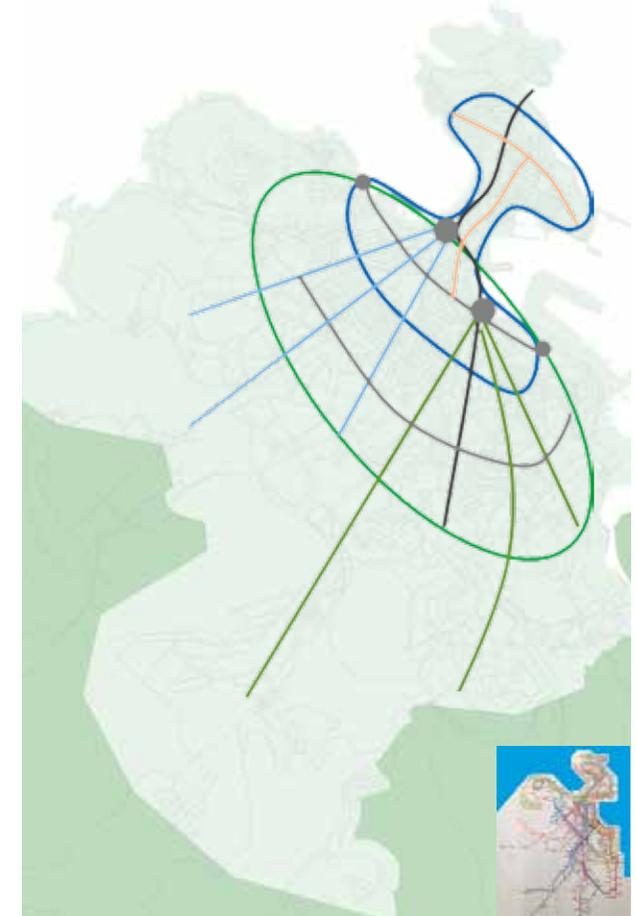


PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

<p>TP1 AMPLIACIÓN DE LA REDe</p> <p>OBJETIVO: Implantar prioridad-bus para garantizar frecuencias.</p> <p>PROGRAMA: Corto-medio plazo.</p>	<p>TP2 NUEVA TARJETA MILLENNIUM PLUS Y TARIFA PLANA MENSUAL</p> <p>OBJETIVO: Captar nuevos usuarios del bus urbano.</p> <p>PROGRAMA: Corto plazo.</p>
<p>TP3 SISTEMA DE CALIDAD EN BUS URBANO</p> <p>OBJETIVO: Implantar sistema de calidad para mejorar eficacia, frecuencia y conexiones.</p> <p>PROGRAMA: Corto plazo.</p>	<p>TP4 MEJORA DE PARADAS AUTOBÚS</p> <p>OBJETIVO: Mejorar ubicación y accesibilidad de las paradas.</p> <p>PROGRAMA: Corto-largo plazo.</p>
<p>TP5 MEJOR INFORMACIÓN</p> <p>OBJETIVO: Mejora de la información del servicio.</p> <p>PROGRAMA: Corto-medio plazo.</p>	<p>TP7 ORDENACIÓN LÍNEAS DE BUS URBANO</p> <p>OBJETIVO: La implantación del sistema de calidad permitirá alcanzar una red eficiente.</p> <p>PROGRAMA: Corto-largo plazo.</p>
<p>TP13 MEJORA SERVICIO TAXI</p> <p>OBJETIVO: Potenciar uso taxi.</p> <p>PROGRAMA: Corto-largo plazo.</p>	

nueva tarjeta Millennium Plus y poniendo en marcha la tarifa plana mensual.

Por otro lado, el taxi es más sostenible que el vehículo privado, por lo que se continuará incentivando el desarrollo de una flota de taxis accesibles y de bajas emisiones a la atmósfera, así como la aplicación de nuevas tecnologías para mejorar el servicio.



Esquema conceptual de malla eficiente.

Red actual

Aunque la valoración de los usuarios es buena, con el desarrollo del PMUS existen grandes posibilidades de dar un salto cualitativo y cuantitativo en la red de buses urbanos e interurbanos

TRANSPORTE PÚBLICO INTERURBANO

4.2

El gran reto de la movilidad sostenible es que el transporte público colectivo interurbano, se convierta en un competidor feroz del vehículo privado



Mejorar el transporte público metropolitano es el gran reto para mejorar la calidad de vida en la ciudad y en su entorno.

La Comisión de Seguimiento del Transporte Metropolitano, donde están representados todos los ayuntamientos de la comarca y la Xunta de Galicia, será el ámbito para mejorar un transporte interurbano que tiene un margen muy importante de mejora en los próximos años y que es la mejor herramienta para disminuir la gran dependencia del vehículo privado.



PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

TP6 ESTUDIO DE UN CARRIL PREFERENTE PARA TRANSPORTE PÚBLICO EN ALFONSO MOLINA

OBJETIVO: Estudio de la implantación de un carril con prioridad para el bus.

PROGRAMA: Corto plazo.

TP8 MEJORA DE LA CONEXIÓN BUS INTERURBANO-URBANO

OBJETIVO: Mejora de la estación de autobuses y de la conexión del autobús interurbano con el urbano.

PROGRAMA: Corto-medio plazo.

TP9 POTENCIAR LA COMISIÓN DE SEGUIMIENTO

OBJETIVO: Promover transporte público interurbano.

PROGRAMA: Corto-largo plazo.

TP10 PLAN DE APARCAMIENTO DISUASORIOS

OBJETIVO: Reducir la penetración de los coches en la ciudad.

PROGRAMA: Corto-largo plazo.

TP11 RACIONALIZACIÓN DEL ACCESO COLEGIOS

OBJETIVO: Reducir impacto del acceso a los colegios en hora punta.

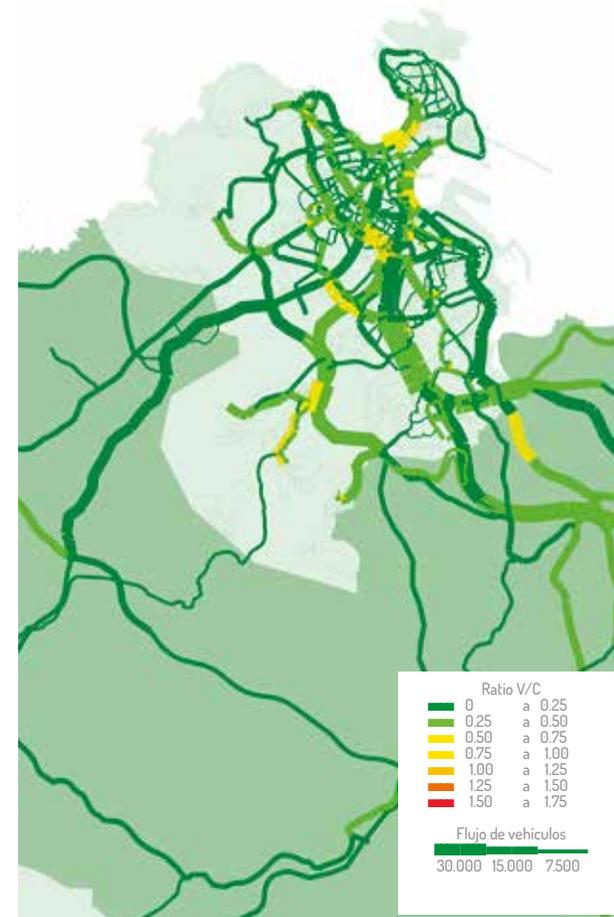
PROGRAMA: Corto-medio plazo.

TP12 ESTUDIO DE UNA LÍNEA FERROVIARIA DE CERCANÍAS

OBJETIVO: Aprovechar la red ferroviaria existente para desarrollar una línea de cercanías.

PROGRAMA: Corto plazo.

Se impulsará una Comisión Técnica del transporte Metropolitano que trabajará en el desarrollo de soluciones que permitan mejorar las frecuencias, la información, la conexión con la red de buses urbanos, la posibilidad de penetración en la ciudad en hora punta, el desarrollo de aparcamientos disuasorios, la implantación de un carril preferente en Alfonso Molina o el estudio de una línea ferroviaria de cercanías sobre las vías actuales, que conecte con el resto de los modos de transporte y los complemente.



Circulación con PMUS en 2024

El trabajo conjunto de los ayuntamientos y de la Xunta de Galicia puede llegar a triplicar la utilización del transporte interurbano

ESTACIONAMIENTO

5

Los malos hábitos, como la doble fila, se pueden reconducir con educación, concienciación y disuasión; ofreciendo como alternativa una mejor gestión de las plazas existentes y una menor dependencia del vehículo privado



Corregir el mal hábito de los estacionamientos indebidos en la ciudad será prioritario mediante medidas de educación, concienciación y disuasión. El conductor ha de ser consciente de los graves perjuicios que ocasiona cuando estaciona en doble fila, en una parada de autobús, en una plaza reservada a personas con discapacidad, encima de una acera o en un espacio reservado para carga y descarga.

Se fomentará el uso eficiente del aparcamiento en superficie, mejorando la gestión de las plazas en zona ORA y adecuando la ordenanza a las demandas reales de aparcamiento

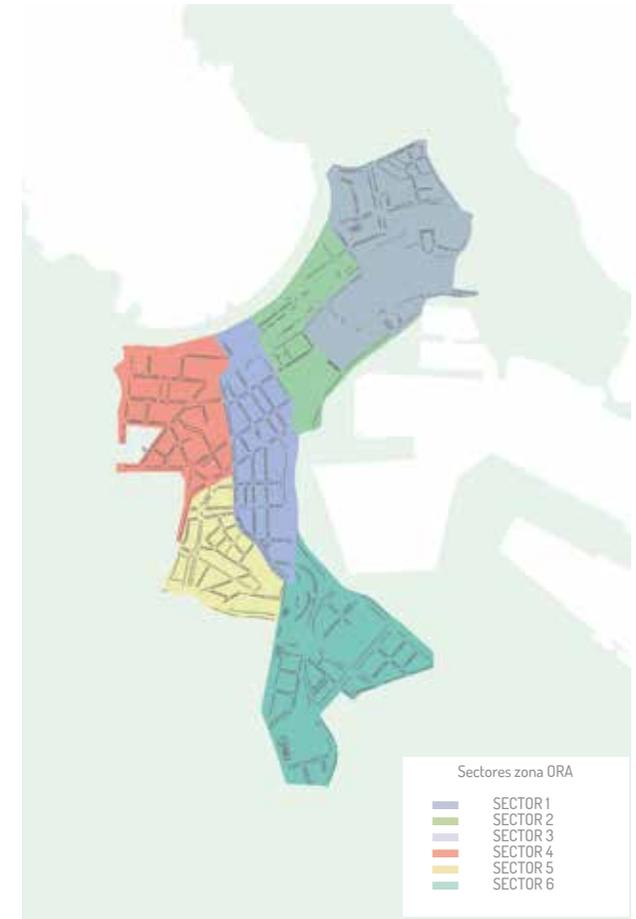


PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

E1 MEJORA DE LA ZONA ORA OBJETIVO: Ordenar y regular aparcamiento en superficie. PROGRAMA: Corto plazo.	E2 ACTUALIZACIÓN ORDENANZA OBJETIVO: Adecuar la ordenanza de la ORA a las nuevas demandas. PROGRAMA: Corto plazo.
E3 APARCAR CORRECTAMENTE OBJETIVO: Reducir el estacionamiento y aparcamiento indebido. PROGRAMA: Corto-medio plazo.	E4 MEJORA DE LA GESTIÓN PARKING SUBTERRÁNEOS OBJETIVO: Optimizar su uso para descargar presión en la superficie. PROGRAMA: Corto-largo plazo.
E5 ESTACIONAMIENTO EN GRANDES EVENTOS OBJETIVO: Gestión integral en momentos de alta demanda PROGRAMA: Corto-largo plazo.	E6 INFORMACIÓN PLAZAS DE APARCAMIENTO OBJETIVO: Mejora información plazas disponibles subterráneas y de superficie. PROGRAMA: Corto-medio plazo.
E7 ACCESIBILIDAD PARKINGS OBJETIVO: Mejorar accesibilidad a PMR PROGRAMA: Medio-largo plazo.	E8 REDUCCIÓN GRADUAL DE COCHES EN CASCO HISTÓRICO OBJETIVO: Estacionamiento y circulación PROGRAMA: Corto-medio plazo.

en zonas de residentes, en plazas de rotación y en las nuevas áreas de Parking Express.

Por otro lado, se trabajará para promover la unificación de ofertas, información y visibilidad de la red de aparcamientos subterráneos.



Mapa zona ORA

También se van a desarrollar acciones para cuidar nuestro Casco Histórico, reduciendo la presencia de vehículos de manera gradual y consensuada, para garantizar un espacio de calidad que fomente el comercio local y la calidad de vida.

Lograr que estacionen adecuadamente los vehículos privados es uno de los grandes objetivos del PMUS

SEGURIDAD VIAL

6

El PMUS promueve actuaciones de mejora de la seguridad vial en el ámbito de las infraestructuras, la señalización y la concienciación



El Ayuntamiento de A Coruña activó en 2011 la Junta Local de Seguridad para potenciar la coordinación entre las fuerzas policiales en materia de seguridad vial y ciudadana.

La recopilación y análisis constante de la información sobre los incidentes que se produzcan en las calles, será gestionada a través del Observatorio de la Seguridad Vial, que también se encargará de diseñar soluciones para mejorar la seguridad de conductores y peatones.



PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

SV1 PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL

OBJETIVO: Promover estrategias y actuaciones para mejorar la seguridad vial.

PROGRAMA: Corto-medio plazo.

SV2 OBSERVATORIO DE LA ACCIDENTALIDAD

OBJETIVO: Recopilación y análisis de los puntos de concentración de accidentes para diseñar soluciones que mejoren la seguridad vial.

PROGRAMA: Corto-largo plazo.

SV3 AULA DE ESTUDIO AYUNTAMIENTO-UNIVERSIDAD

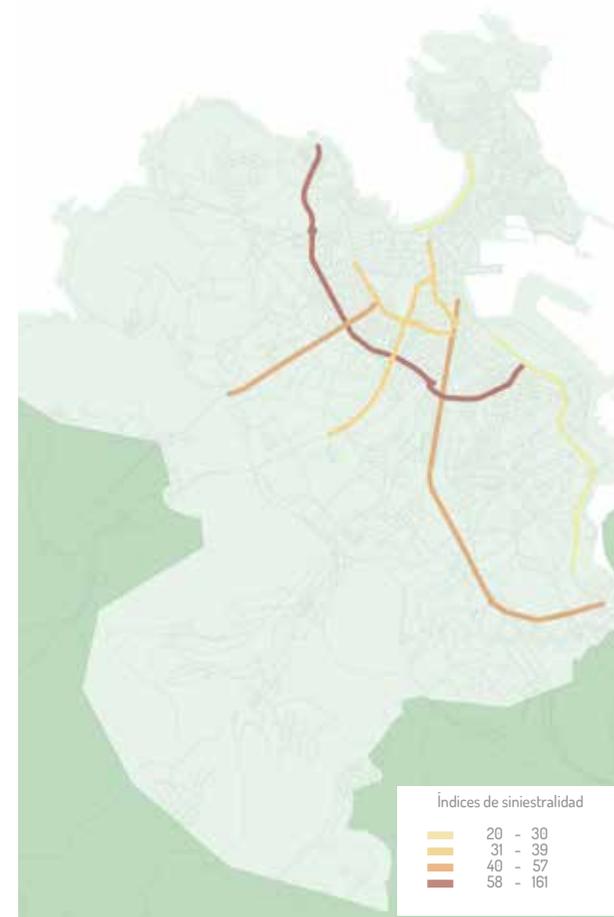
OBJETIVO: Estudio e investigación de seguridad vial y movilidad sostenible.

PROGRAMA: Medio-largo plazo.

SV4 REDUCCIÓN DE LA VELOCIDAD EN VÍAS URBANAS

OBJETIVO: Incrementar vigilancia y advertencia en zonas de elevada siniestralidad.

PROGRAMA: Corto-largo plazo.



Zonas de concentración de accidentes

El objetivo final es desarrollar un Plan Local de Seguridad Vial, con acciones para reducir la siniestralidad y objetivos que puedan ser evaluados por la Junta Local de Seguridad. Una de las medidas a desarrollar a corto plazo es la reducción de la velocidad en vías con índices de siniestralidad elevados asociados a velocidades excesivas.

Además, se promoverá un convenio con la Universidad para crear un Aula de Estudio de Seguridad Vial y Movilidad Sos-

tenible, que trabaje en el desarrollo de herramientas técnicas para alcanzar una movilidad eficiente.

Reducir al máximo los accidentes y los efectos sobre sus víctimas, es un objetivo permanente del PMUS

DISTRIBUCIÓN MERCANCÍAS

7

Mejorar la gestión y control de zonas de carga y descarga mejorará la operativa del transporte, el tráfico rodado, el tránsito peatonal y la calidad del espacio público



La distribución de mercancías es un soporte muy importante para la actividad económica de la ciudad y condiciona los flujos de tráfico, tanto de vehículos como de personas. En consecuencia, optimizar las operaciones de carga y descarga de mercancías influye en la mejora del servicio y en la movilidad general de la ciudad.

Es necesario mejorar la gestión de las zonas de carga y descarga a través de la modificación de la ordenanza municipal, adaptando a la demanda real la dotación de espacios reserva-



PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

DUM1 NUEVA ORDENANZA

OBJETIVO: Adaptar el uso de zonas de carga y descarga a la demanda.

PROGRAMA: Corto plazo.

DUM2 MEJORA DE ZONAS DE CARGA Y DESCARGA

OBJETIVO: Optimizar dotación y horarios de estas zonas.

PROGRAMA: Corto-medio plazo.

DUM3 VIGILANCIA DE LAS ZONAS DE CARGA Y DESCARGA

OBJETIVO: Minimizar el estacionamiento indebido.

PROGRAMA: Corto plazo.

DUM4 DISTRIBUCIÓN NOCTURNA

OBJETIVO: Mejorar operativa y reducir impacto.

PROGRAMA: Medio plazo.

DUM5 MAPA DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

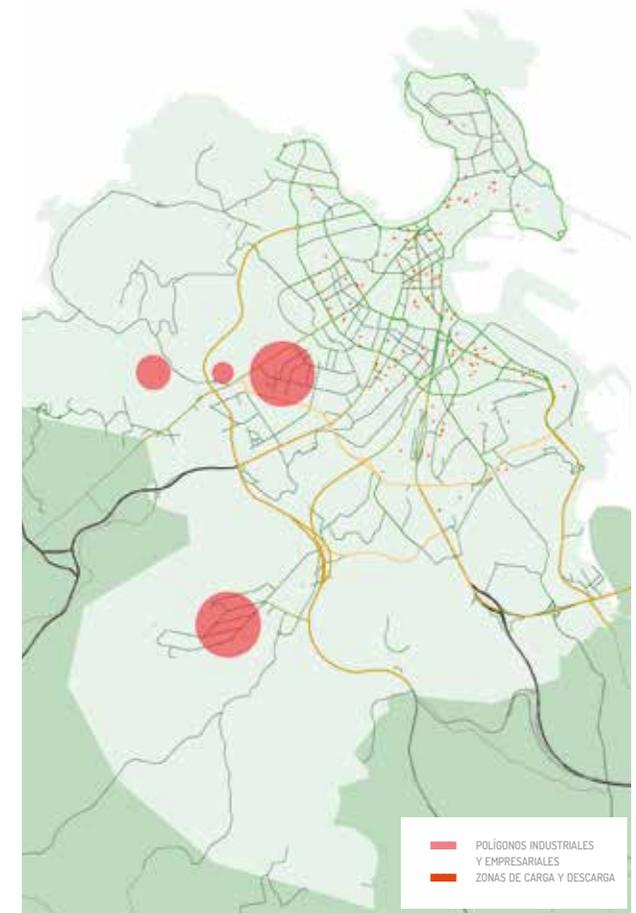
OBJETIVO: Ofrecer una mejor información al transportista

PROGRAMA: Medio plazo.

DUM6 PARKING Y PERNOCTA DE VEHÍCULOS PESADOS

OBJETIVO: Facilitar el estacionamiento de vehículos pesados en polígonos alejados del casco urbano.

PROGRAMA: Corto-medio plazo.



Zonas de C/D y polígonos

dos y horarios de trabajo, incrementando el control del estacionamiento indebido y mejorando la gestión de las plazas.

Además, se testarán formas de distribución más productivas y con menor impacto, como la distribución nocturna de mercancías.

Se optimizará el transporte de largo recorrido con zonas de estacionamiento y pernocta, asociadas a polígonos empresariales, para facilitar el descanso de transportistas. También se

generará un Mapa de Transporte de Mercancías, con información relevante para el sector.

Facilitar la distribución racional de mercancías es otro objetivo prioritario del PMUS

CALIDAD AMBIENTAL Y AHORRO ENERGÉTICO 8

Un objetivo irrenunciable del PMUS será la reducción efectiva de la contaminación y lograr en los próximos años una ciudad más sostenible



Nuestra ciudad se ha sumado a la estrategia contra el cambio climático a través del Pacto de los Alcaldes firmado en 2012, mediante el impulso de actuaciones que logren una reducción efectiva de los gases de efecto invernadero.

El PMUS contribuye a luchar contra el cambio climático con el doble objetivo de reducir tanto la emisión de gases a la atmósfera, como la disminución de la contaminación acústica debido al exceso de tráfico generado por los coches.

PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

MA1 POTENCIAR VEHICULOS DE BAJAS EMISIONES

OBJETIVO: Menor consumo y mejor medio ambiente.

PROGRAMA: Largo plazo.

MA2 CONDUCCIÓN EFICIENTE

OBJETIVO: Campañas para conducir con menor consumo.

PROGRAMA: Corto-medio plazo.

MA3 POTENCIAR VEHICULO ELÉCTRICO

OBJETIVO: Potenciar tecnologías limpias.

PROGRAMA: Largo plazo.

MA4 FOTOCATALÍTICOS

OBJETIVO: Reducir NOx en zonas urbanas.

PROGRAMA: Medio plazo.

MA5 PLAN DE ACCIÓN CONTRA EL RUIDO

OBJETIVO: Reducción de la contaminación acústica

PROGRAMA: Corto-medio plazo.

MA6 REDUCCIÓN DEL RUIDO

OBJETIVO: Reducción puntual del ruido en zonas afectadas.

PROGRAMA: Medio plazo.

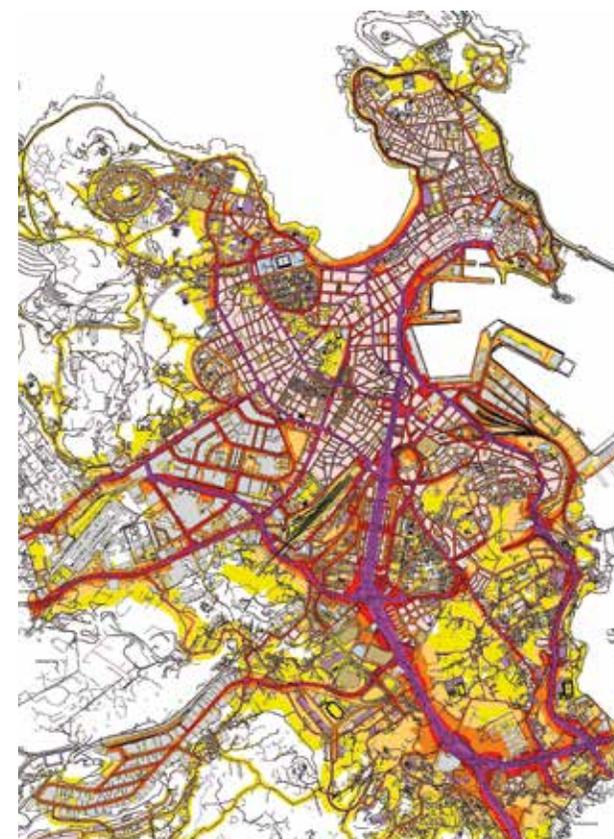
MA7 LOS BARRIOS COMO ESPACIOS DE CONVIVENCIA

OBJETIVO: Desarrollar las aportaciones ciudadanas para mejorar los espacios públicos.

PROGRAMA: Corto-medio plazo.

Se han diseñado medidas, consideradas de segunda generación, encaminadas a consolidar la sostenibilidad medioambiental en la ciudad, una vez que se hayan impulsado otras más urgentes y con un mayor impacto en la sostenibilidad.

Además, uno de los objetivos del PMUS es potenciar los barrios como marco de convivencia más sostenible, adaptándolos a las necesidades de los vecinos, para tratar de reducir en cierto modo sus necesidades de desplazamiento.



Niveles de ruido

El PMUS implantará medidas para mejorar la calidad medioambiental de la ciudad

GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

9

El PMUS implantará una movilidad integral mediante la coordinación del desarrollo de las infraestructuras, el uso de nuevas tecnologías, un urbanismo sostenible, la planificación medioambiental



Las soluciones aisladas sobre movilidad no se han mostrado efectivas y los planteamientos genéricos que pueden aportar mejoras a determinados entornos urbanos, no siempre se pueden extrapolar a todas las ciudades.

Las medidas destinadas a la mejora de la movilidad han de ser múltiples, coordinadas y con una visión integral, para hacer “un traje a la medida” de las características intrínsecas de cada territorio.



PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

GM1 APP GESTIÓN MOVILIDAD

OBJETIVO: Información para ayudar en la toma de decisiones sobre movilidad.

PROGRAMA: Corto-medio plazo.

GM2 COCHE COMPARTIDO

OBJETIVO: Promocionar el uso del coche compartido en todos los ámbitos.

PROGRAMA: Corto-largo plazo.

GM3 PLAN DE TRANSPORTE A POLÍGONOS INDUSTRIALES

OBJETIVO: Mejorar la movilidad de los polígonos industriales.

PROGRAMA: Medio plazo.

GM4 PLAN DE MOVILIDAD DE LA UDC

OBJETIVO: Coordinar y potenciar las medidas contempladas actualmente.

PROGRAMA: Medio plazo.

GM5 INTEGRAR LA MOVILIDAD EN LAS POLÍTICAS URBANAS

OBJETIVO: Ordenar el territorio desde la perspectiva de la movilidad.

PROGRAMA: Largo plazo.

GM6 SOLVENTAR PEQUEÑOS PROBLEMAS DETECTADOS EN LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA

OBJETIVO: Mejorar la movilidad.

PROGRAMA: Corto-medio plazo.

La adecuada aplicación de las medidas exigirá la coordinación de varias concejalías de la administración local: Movilidad, Seguridad Ciudadana, Urbanismo, Infraestructuras, Medio Ambiente,... Así como de ésta con el resto de las administraciones y agentes; para que el impulso de proyectos urbanísticos, el desarrollo de infraestructuras y de planes medioambientales se haga con criterios enfocados también hacia una movilidad sostenible.

ALGUNOS OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL PMUS

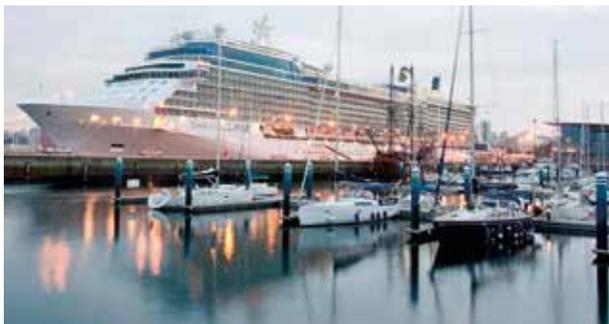
- Integrar los sistemas de transporte público con medidas que favorezcan la intermodalidad
- Ordenar las redes del viario.
- Favorecer los modos de transporte energéticamente más sostenibles (movilidad a pie y en bicicleta).
- Fomentar el transporte público mejorando la oferta de servicios y los niveles de calidad global.
- Regular y ordenar el acceso a zonas del centro de la ciudad.
- Gestionar la movilidad en los diferentes centros de atracción (polígonos industriales, dotaciones sanitarias, deportivas, educativas, comerciales, culturales y de ocio).
- Mejorar las condiciones ambientales tanto del aire como de la contaminación acústica, reduciendo el uso de energías no renovables y combustibles fósiles.
- Mejorar la seguridad vial y la accesibilidad.
- Mejorar las conexiones con las redes viarias metropolitanas de titularidad estatal y autonómica.
- Regular el flujo de mercancías dentro de la ciudad.
- Establecer políticas en materia de aparcamientos y usos de la vía pública.
- Obtener un espacio urbano de mayor calidad.

Hasta ahora nadie ha planteado un PMUS en nuestra ciudad que contemple objetivos medibles y alcanzables, que cuantifique las inversiones a realizar en los próximos 10 años, que desarrolle una planificación que se pueda evaluar y que proponga un conjunto de actuaciones a la medida de las características geográficas y demográficas de la ciudad y su área metropolitana.

Entre todos hemos elaborado un PMUS que contempla 10 planes de actuación con 68 acciones y que precisará de 20 millones de euros en los próximos 10 años para mejorar el modelo de movilidad de nuestra ciudad

DIFUSIÓN DEL PMUS 10

Entre todos podemos hacer realidad el primer PMUS de la ciudad y lograr una movilidad más sostenible.



Para lograr una mejora de la movilidad actual hay que propiciar un cambio en los hábitos de las personas y en los órganos de gestión. Para lograr este objetivo, es necesario crear una cultura de la movilidad sostenible en todos los segmentos de población.

En consecuencia, se impulsarán campañas educativas que formen e informen de los modos de desplazamiento más sostenibles o que permitan utilizar los itinerarios ciclistas o los peatonales de forma segura. También es necesario concienciar de las consecuencias negativas que originan los malos hábitos de movilidad en la mayoría de los ciudadanos, como los estacionamientos indebidos o el incumplimiento de las normas de circulación que ponen en riesgo la seguridad vial.



PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

DP1 GUÍA DE BUENAS PRÁCTICAS
OBJETIVO: Fomentar de la movilidad responsable y sostenible.
PROGRAMA: Medio plazo.

DP2 PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE
OBJETIVO: Sensibilizar en materia de movilidad.
PROGRAMA: Corto-largo plazo.

DP3 USO DE LA BICICLETA
OBJETIVO: Curso para mejorar la seguridad en el uso de la bicicleta.
PROGRAMA: Corto-largo plazo.

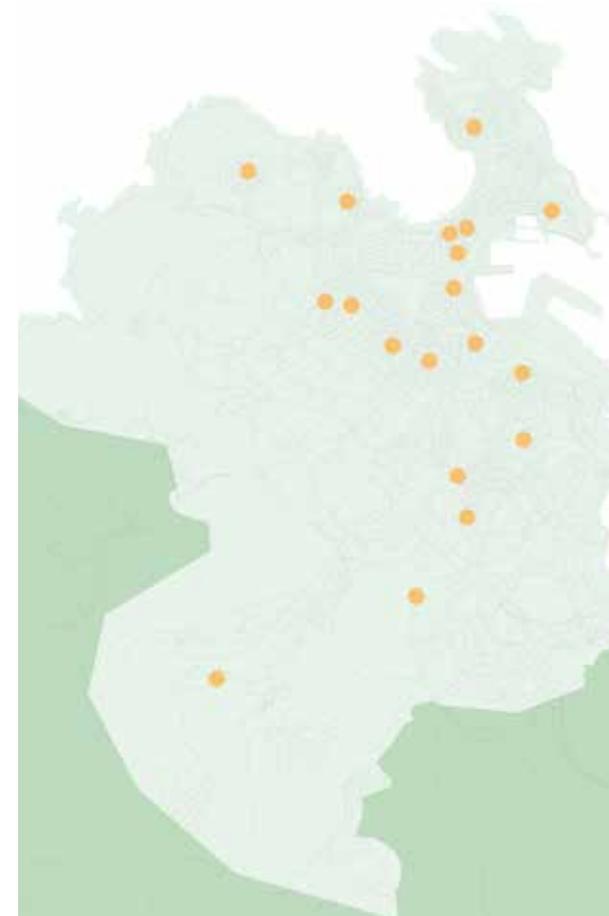
DP4 CAMPAÑAS SOBRE ESTACIONAMIENTO CORRECTO
OBJETIVO: Concienciar sobre los problemas que genera estacionar de forma indebida.
PROGRAMA: Corto plazo.

DP5 DIPLOMA DE EDUCACIÓN VIAL EN COLEGIOS
OBJETIVO: Programa educativo sobre movilidad.
PROGRAMA: Medio-largo plazo.

GM6 INSTRUCCIÓN DE DISEÑO DE LA VÍA PÚBLICA
OBJETIVO: Optimizar el uso de la trama urbana.
PROGRAMA: Medio plazo.

El PMUS comienza con el diagnóstico de la movilidad, continúa con la definición de objetivos y el diseño de un abanico de soluciones, estableciendo el seguimiento de los resultados para lograr de forma paulatina un cambio hacia una movilidad más sostenible. Y lo que es más importante, acompañado todo el tiempo de un proceso de participación ciudadana. Es la primera vez que se lleva a cabo este método de trabajo en nuestra ciudad.

Si aceptamos que es necesario desplazarnos de manera eficaz y sosteni-



Puntos de información de la campaña PMUS Barrio a Barrio

ble, podemos establecer medidas para disminuir los desplazamientos en coche e incrementar los desplazamientos a pie, en transporte público y en otras formas de movilidad más sostenibles como la bicicleta

PMUS

Para Moverse Usando el Sentido Común