

PMUS



PLAN DE MOBILIDADE URBANA
SOSTIBLE DA CORUÑA



RESUMO EXECUTIVO

Febreiro 2014



Ayuntamiento de A Coruña
Concello da Coruña

PMUS



PLAN DE MOBILIDADE URBANA
SOSTIBLE DA CORUÑA

WWW.CORUNA.ES/PMUS

WWW.FACEBOOK.COM/PMUSACORUNA

ESTRATEGIA DE ACTUACIÓN

PAG	4	A MOBILIDADE ACTUAL
PAG	5	A MOBILIDADE FUTURA
PAG	6	NECESITAMOS UN PMUS
PAG	7	ESTRATEGIAS DO PMUS
PAG	8	¹ XERARQUIZACIÓN VIARIA
PAG	9	² MOBILIDADE PEONIL
PAG	10	³ MOBILIDADE CICLISTA
PAG	11	^{4.1} TRANSPORTE PÚBLICO URBANO
PAG	12	^{4.2} TRANSPORTE PÚBLICO INTERURBANO
PAG	13	⁵ ESTACIONAMENTO
PAG	14	⁶ SEGURIDADE VIAL
PAG	15	⁷ DISTRIBUCIÓN MERCADORÍAS
PAG	16	⁸ CALIDADE AMBIENTAL E AFORRO ENERXÉTICO
PAG	17	⁹ XESTIÓN DA MOBILIDADE
PAG	18	¹⁰ DIFUSIÓN DO PMUS

A MOBILIDADE ACTUAL

O excesivo uso do automóbil reduce a calidade do espazo público e induce a estacionar de xeito indebido. A dobre fila inutiliza cada día máis de 30 carrís de circulación



O modelo actual de mobilidade na Coruña esta esgotado e é necesario desenvolver o primeiro Plan de Mobilidade Urbana Sostible (PMUS) para mudar, nos próximos 10 anos, un modelo baseado no consumo de combustible, o ruído e a contaminación provocada polo vehículo privado, cara a outro, en que se incrementen os desprazamentos máis sostibles.

A radiografía da mobilidade urbana amosa unha cidade con características xeográficas complexas e elevada densidade de poboación, un crecemento urbanístico desordenado, accesos varios limitados, un parque interno de máis de 140.000 vehi-

2012 A MOBILIDADE ACTUAL UN DÍA LABORABLE DE 2012

A CORUÑA

246.146 HABITANTES | 140.000 VEHÍCULOS

571 VEHÍCULOS x 1.000 HABITANTES

A CORUÑA VIAXES DENTRO DO MUNICIPIO

47,4 % | 266.000

37,3 % | 210.000

13,3 % | 75.000

0,4 % | 2.000

1,6 % | 9.000

562.000

COTORNO METROPOLITANO

165.444 HABITANTES | 110.000 VEHÍCULOS

671 VEHÍCULOS x 1.000 HABITANTES

CONTORNO METROPOLITANO VIAXES ENTRE A CORUÑA E A SÚA CORONA

0,8 % | 1.000

88,9 % | 149.000

8,9 % | 15.000

1,4 % | 3.000

168.000

DE NON RESIDENTES NA CORUÑA

123.000

3.2^M

MILLÓNS DE km REALIZADOS POR VEHÍCULOS

18%

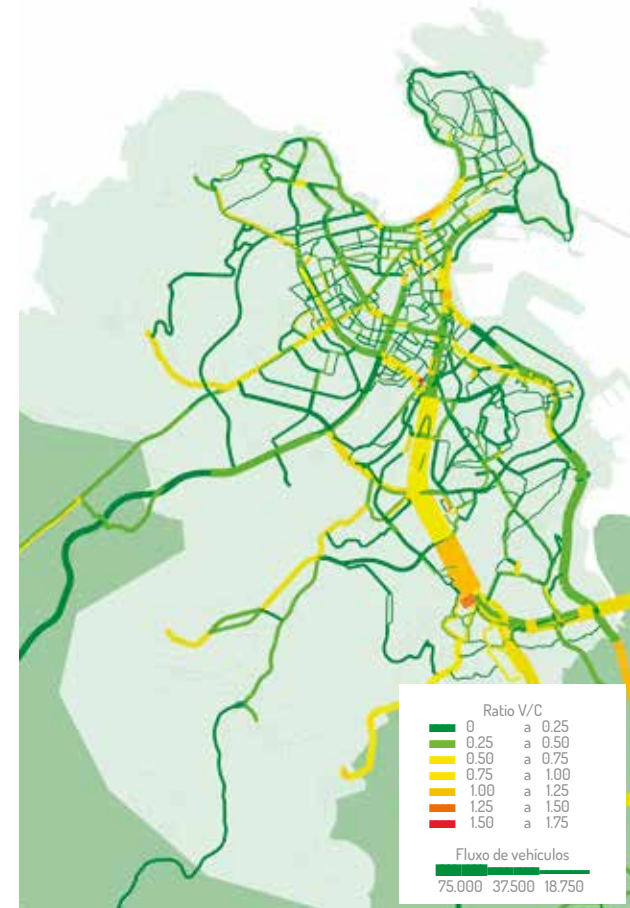
DA POBOACIÓN SOPORTA NIVEIS DE RUÍDO DESACONSELLABLES

253^{Tn}

TONELADAS EQUIVALENTES DE PETRÓLEO CONSUMIDAS POLOS VEHÍCULOS

746^{Tn}

TONELADAS DE CO₂ EMITIDAS POR VEHÍCULOS



Circulación un día laborable de 2012

culos aos que se suman outros 50.000 diarios procedentes da coroa metropolitana, unha dispersión demográfica que dificulta a eficiencia do transporte público metropolitano, con malos hábitos de estacionamento en dobre fila, un uso razoable da rede de bus urbano e unha porcentaxe cada vez maior, pero aínda baixa, dos desprazamentos en bicicleta.

Cabe destacar que, dos 562.000 desprazamentos que se producen cada día na cidade, case a metade realízanos peóns.

Nos últimos 30 anos non se ten planificado a cidade de xeito adecuado para lograr que os peóns foran os protagonistas

A MOBILIDADE FUTURA

Se non se toman medidas en materia de mobilidade, en 2024 superaranse as emisións de CO₂ admisibles, a conxestión do tráfico será inasumible e a cidade converteráse nun gran aparcamento



A continuidade no tempo do actual modelo de mobilidade potencia o círculo de dependencia do automóbil: o elevado tráfico e o estacionamento indebido penalizan ao usuario do bus urbano e metropolitano, dificultan o tránsito peonil e disuade do uso da bicicleta.

De continuar incrementándose a dependencia actual do vehículo privado, tanto no contorno urbano como, sobre todo, no metropolitano, a demanda de investimento en infraestruturas viarias será insostible, o espazo necesario para estacionar e cir-

2024 A MOBILIDADE SEN PMUS UN DÍA LABORABLE DE 2024

INCREMENTO ESPERADO DOS DESPRAZAMENTOS

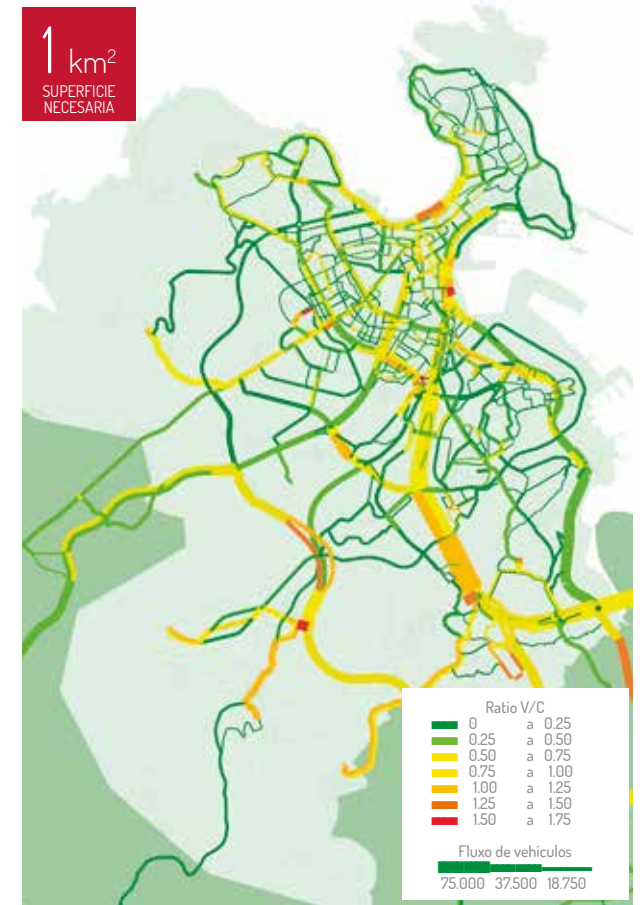
+ 21,6 % A CORUÑA		+ 29,0 % COMARCA	
A CORUÑA VIAXES DENTRO DO MUNICIPIO		CONTORNO METROPOLITANO VIAXES ENTRE A CORUÑA E A COMARCA	
43,9 %	300.000	0,6 %	1.000
41,8 %	286.000	89,7 %	194.000
12,4 %	85.000	8,8 %	19.000
0,5 %	3.000		
1,4 %	10.000	0,9 %	2.000
	684.000		216.000

INCREMENTO DO NÚMERO DE VEHÍCULOS NA CIDADE

+ 22.000 DA CORUÑA	+ 15.000 DA COMARCA
--------------------	---------------------

EFECTOS DO INCREMENTO DE VEHÍCULOS

+ 1 km² SUPERFICIE ADICIONAL NECESARIA PARA APARCAMIENTO E CIRCULACIÓN (200 CAMPOS DE FÚTBOL)		
5.5^M MILLÓNS DE QUILÓMETROS QUE SE REALIZARÁN + 68 %	411^{Tn} TONELADAS EQUIVALENTES DE PETRÓLEO QUE SE CONSUMIRÁN + 60 %	1.214^{Tn} TONELADAS DE CO ₂ QUE SE EMITIRÁN + 62 %



Circulación un día laborable de 2024

cular será materialmente imposible e a degradación do espazo urbano inasumible.

É vital deseñar e implantar un PMUS para asegurar a sustentabilidade desde o seu triple enfoque:

- **Económica.** Os investimentos necesarios e o gasto social que conleva deben ser realizables.
- **Ambiental.** É necesario reducir o impacto negativo das emisións contaminantes do actual modelo e a ocupación de zonas non urbanizadas.

- **Social.** Para frear a degradación do espazo público e o desequilibrio que produce o excesivo uso do automóbil no resto de cidadáns.

Sen PMUS, en 2024 haberá máis coches, máis ruído e contaminación, e se precisará máis superficie para estacionar e circular

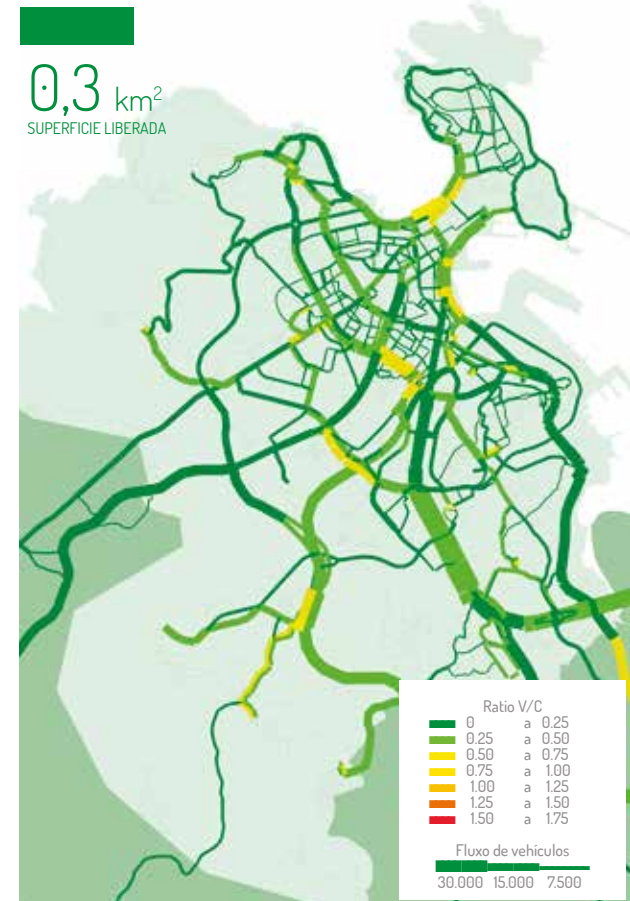
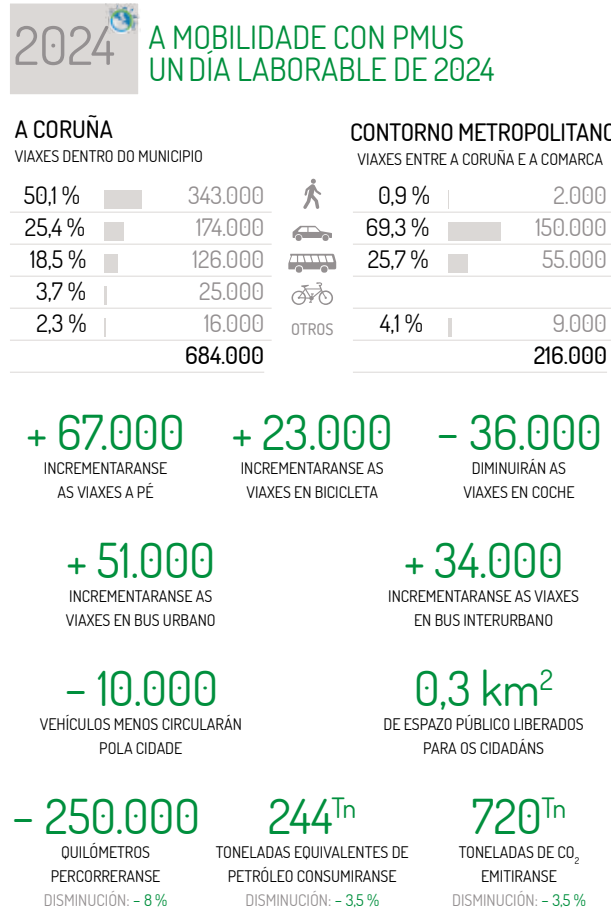
NECESITAMOS UN PMUS

Co PMUS, en 2024 haberá menos coches, máis bicicletas, máis transporte público e máis peóns. Xuntos imos traballar para transformar unha cidade baseada nos coches noutra pensada para as persoas



O desenvolvemento sostible fai compatible o crecemento económico coa cohesión social, a calidade de vida e a defensa do medio ambiente.

Un PMUS é unha ferramenta de planificación e concienciación para cidadáns, administracións e axentes implicados na mobilidade, que desenvolve de forma gradual un conxunto de actuacións, con obxectivos a curto, medio e longo prazo, que potencian xeitos de desprazamento máis sostibles (camiñar, bicicleta, bus urbano,...).



Circulación con PMUS en 2024

No deseño deste PMUS foi fundamental a participación cidadá: reunións con máis de 150 colectivos, consultas a 2.000 cidadáns nos barrios, enquisas a usuarios de transporte público, enquisas telefónicas a veciños da cidade e a súa comarca, dinámicas de grupo, mesas técnicas de traballo e entrevistas en profundidade a axentes sociais e empresariais de todos os sectores, liña telefónica de información, e a través da páxina web e das redes sociais logrouse chegar a máis de 30.000 persoas.

O PMUS é un documento vivo que debe ser revisado de xeito periódico, e, en consecuencia, é imprescindible seguir contando coa participación cidadá.

ESTRATEGIAS DO PMUS

Para lograr un PMUS eficaz e viable contouse coa participación dos colectivos relacionados coa mobilidade, coas administracións públicas e con miles de cidadáns



A cidade posúe unha elevada densidade de poboación e nos concellos da coroa metropolitana xéranse cada día viaxes curtas e frecuentes. É un escenario favorable para implantar solucións de mobilidade sostenible, aínda que para lograr a eficacia desexada é vital contar coa colaboración dos cidadáns.

As solucións recollidas no primeiro PMUS da cidade baséanse nos estudos técnicos e tamén nas opinións e necesidades dos cidadáns, que nos teñen axudado a deseñar propostas baseadas no sentido común.

PARTICIPACIÓN CIDADÁ REALIZADA E PREVISTA

PARTICIPACIÓN NO DESEÑO



PARTICIPACIÓN NO DESENVOLVEMENTO

PRESENTACIÓN DO PMUS	DESENVOLVEMENTO DO PACTO POLA MOBILIDADE	RECEPCIÓN DE SUXESTIÓNS E PROPOSTAS	GRUPOS DE TRABAJO DE AVALIACIÓN DO PMUS
DIFUSIÓN DO DOCUMENTO	CAMPAÑAS DE INFORMACIÓN E FORMACIÓN EN MOBILIDADE SOSTIBLE	CAMPAÑAS DE CONCIENCIACIÓN CIDADÁ	IMPLANTACIÓN CONSENSUADA DE MEDIDAS PROPOSTAS

Os plans de actuación definidos no PMUS son realistas, viables, transversais e integradores; e se van desenvolver nuns prazos concretos e grazas a un marco estratéxico.

Estas actuacións baséanse nunha visión multidisciplinaria que mellore de xeito gradual os hábitos de mobilidade: tráfico, accesos, transporte público, infraestruturas viarias e peonís ou mellora da calidade medioambiental.



OBXECTIVOS XERAIS DO PMUS

- 1 FOMENTAR MODOS DE TRANSPORTE SOSTIBLES
- 2 REDUCIR O CONSUMO DE ENERXÍA
- 3 MELLORAR A CALIDADE DE VIDA

PLANS DE ACTUACIÓN PROPOSTOS

XERAROUZICIÓN VIARIA E ORDENACIÓN DO TRÁFICO	FOMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO	MELLORA CALIDADE AMBIENTAL E AFORRO ENERXÉTICO
FOMENTO DA MOBILIDADE PEONIL	ESTACIONAMENTO	XESTIÓN DA MOBILIDADE
FOMENTO DA MOBILIDADE CICLISTA	MELLORA DA SEGURIDADE VIARIA	DIFUSIÓN PMUS E PROMOCIÓN BOAS PRÁCTICAS
	MELLORA DA DISTRIBUCIÓN DE MERCADORÍAS	

A participación cidadá, no deseño e desenvolvemento da mobilidade sostenible, vén de lograr un PMUS das persoas para as persoas

XERARQUIZACIÓN VIARIA



Promoverase a circulación de vehículos polos eixos principais da cidade e en zonas concretas do resto do viario, impulsaranse áreas de tráfico calmado para lograr a convivencia con peóns e bicicletas



É imprescindible realizar unha xerarquización do viario para acadar un uso eficiente do mesmo e poder adecuarse ás novas normas en materia de accesibilidade e sustentabilidade.

Esta xerarquización de vías será a base do novo modelo de cidade que pretende impulsar este PMUS, cun viario principal para circulación preferente de coches e autobuses; e outro secundario con zonas de calmado do tráfico para lograr a convivencia dos vehículos con peóns e bicicletas.



PROPOSTAS DE ACTUACIÓN

TV1 XERARQUIZACIÓN VIARIA

OBXECTIVO: Optimizar rede viaria e favorecer a circulación polas rúas de maior anchura.

PROGRAMA: Curto-medio prazo.

TV2 ZONAS DE CALMADO DE TRÁFICO

OBXECTIVO: Crear áreas de coexistencia do vehículo con modos máis sostibiles.

PROGRAMA: Medio-longo prazo.

TV3 RESOLUCIÓN DE ZONAS CONFLITIVAS CON MODIFICACIÓN DA REDE VIARIA

OBXECTIVO: Mellorar a circulación do tráfico.

PROGRAMA: Curto prazo.

TV4 MELLORA DA SINALIZACIÓN

OBXECTIVO: Adaptar o uso da rede viaria á xerarquización.

PROGRAMA: Medio prazo.

TV5 XESTIÓN INTELIXENTE DO TRÁFICO E INFORMACIÓN AO USUARIO CON PANEIS E APP

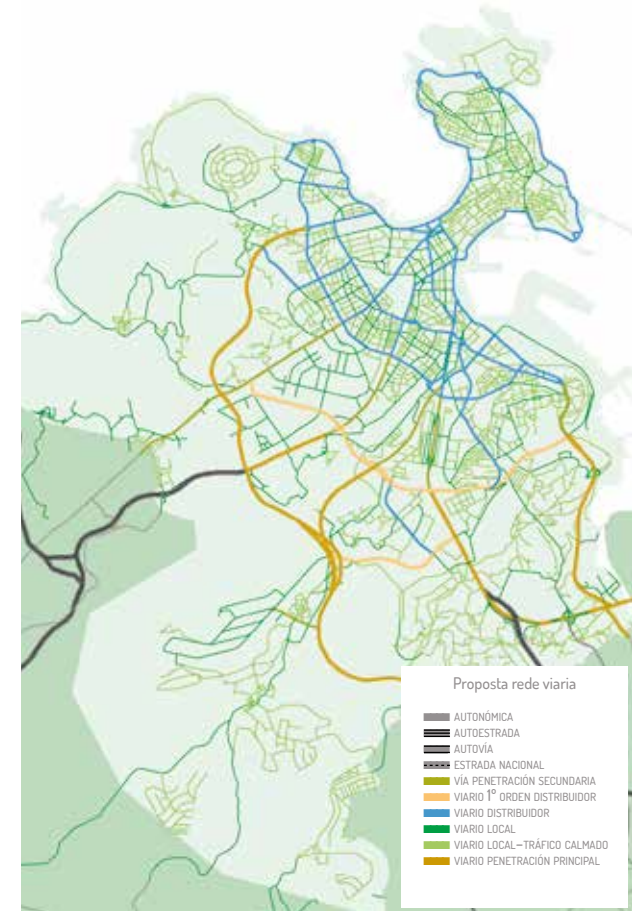
OBXECTIVO: Mellorar información ao condutor e a fluidez de circulación

PROGRAMA: Curto-medio prazo.

TV6 FOMENTO DO USO DA MOTO

OBXECTIVO: Promover uso responsable de motos e ciclomotores.

PROGRAMA: Curto-longo prazo.



As actuacións propostas para o uso solidario e eficiente do viario precisan de orientación e información ao condutor mediante paneis electrónicos e aplicacións para teléfono móbil.

Nesta xerarquización, o PMUS tivo en conta a execución de dúas importantes infraestruturas, como son a Terceira Ronda e o túnel que vai discorrer entre o Parrote e A Marina, xa que incidirán de xeito substancial na mobilidade da cidade.

Un dos obxectivos do PMUS será o fomento do uso responsable da moto como alternativa eficaz ao coche

MOBILIDADE PEONIL

2

Hai que potenciar aínda máis a mobilidade peonil actual. Nos próximos 10 anos impulsaranse actuacións para converter o peón no verdadeiro protagonista da cidade



No PMUS vén de trazarse unha rede de itinerarios peonís en función da xerarquización viaria. Estes itinerarios serán funcionais, continuos, accesibles, seguros, confortables e atractivos; e contarán cunha sinalización propia para facilitar o seu uso por veciños e visitantes.

Por outra banda, continuarase a desenvolver un Plan de accesibilidade para eliminar de xeito paulatino obstáculos e barreiras arquitectónicas ao obxecto de dispoñer dunha malla de itinerarios peonís accesibles, tamén para as persoas con mobilidade reducida.



PROPOSTAS DE ACTUACIÓN

MP1 REDE DE ITINERARIOS PEONÍS

OBXECTIVO: Potenciar a mobilidade dos cidadáns que se desprazan camiñando.

PROGRAMA: Medio-longo prazo.

MP2 SINALIZACIÓN ITINERARIOS PEONÍS

OBXECTIVO: Sinalética propia dos itinerarios peonís.

PROGRAMA: Curto-medio prazo.

MP3 PLAN DE ACCESIBILIDADE MUNICIPAL

OBXECTIVO: Realización de actuacións de accesibilidade universal.

PROGRAMA: Corto prazo.

MP4 REGULAMENTO DE ESPAZOS PEONÍS

OBXECTIVO: Regular zonas peonís cunha ordenanza específica.

PROGRAMA: Curto prazo.

MP5 FOMENTO DO CAMIÑO ESCOLAR SEGURO

OBXECTIVO: Promover que os nenos e nenas vaian camiñando ao colexio.

PROGRAMA: Curto-medio prazo.

MP6 XESTIÓN DE ACCESOS A ZONAS DE TRÁFICO RESTRINXIDO

OBXECTIVO: Xestión de permisos de acceso a zonas peonís.

PROGRAMA: Curto-longo prazo.



O potenciamento de proxectos como o de camiño escolar seguro é o primeiro paso para que os nenos e nenas da cidade sexan autónomos e descubran os espazos públicos como xeito de convivencia.

Por último, desenvolverase unha ordenanza municipal que regule de xeito específico as zonas peonís e se implantarán sistemas de control que potencien as súas características e teñan en conta a actividade comercial e veciñal.

Nun día laborable hai 266.824 desprazamentos a pé na cidade e é necesario potenciar e protexer aos peóns cunha rede de itinerarios peonís

MOBILIDADE CICLISTA 3

A bicicleta é un medio de transporte sostible e as características da cidade propician un incremento importante do seu uso mediante unha rede de itinerarios ciclistas



As distancias razoables e as características da cidade propician un lugar amable para o uso da bicicleta polas calzadas, convivindo co coche en zonas de tráfico calmado, que conecten os barrios e zonas de interese.

A súa implantación debe ser gradual e ordenada grazas ao desenvolvemento dunha rede de itinerarios ciclistas, que require adecuar a ordenanza de circulación ao uso da bicicleta e o desenvolvemento de campañas educativas.



PROPOSTAS DE ACTUACIÓN

MC1 REDE DE ITINERARIOS CICLISTAS

OBXECTIVO: Para potenciar a mobilidade, a seguridade e a información.

PROGRAMA: Corto-longo plazo

MC2 SINALIZACIÓN DE ITINERARIOS CICLISTAS

OBXECTIVO: Favorecer o uso seguro da bicicleta.

PROGRAMA: Corto-longo prazo.

MC3 REDE DE ESTACIONAMENTOS DE BICICLETAS

OBXECTIVO: Adecuar o estacionamento de bicicletas á demanda crecente de mobilidade ciclista.

PROGRAMA: Corto-longo prazo.

MC4 POTENCIAR BICICORUNA

OBXECTIVO: Continuar mellorando o servizo de empréstimo de bicis.

PROGRAMA: Corto-longo prazo.

MC5 FOMENTO DA INTERMODALIDADE BICI-TRANSPORTE PÚBLICO NA UDC

OBXECTIVO: Fomentar a bicicleta.

PROGRAMA: Corto-medio prazo.

MC6 ADECUACIÓN ORDENANZA MUNICIPAL DE CIRCULACIÓN

OBXECTIVO: Adaptar a norma reguladora do viario ao uso da bicicleta.

PROGRAMA: Corto prazo.



O fomento da mobilidade ciclista acompañarase do incremento de estacionamentos para bicicletas particulares e o impulso da utilización de locais comerciais sen uso para estacionar as bicis nos barrios.

O servizo de bicicleta compartida BiciCoruña potenciara-se por ser un servizo eficiente, sostible e valorado polos seus usuarios, que logrou un incremento notable ao longo dos últimos anos.

Nun día laborable prodúcese na actualidade 2.125 viaxes en bicicleta na cidade e co desenvolvemento do PMUS, poden chegar a se acadar 25.000 viaxes diarias

TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

4.1

Mellorar a calidade do servizo, a conexión de todos os barrios e abaratar o custo é vital para que a rede de buses urbanos se converta nunha verdadeira alternativa ao vehículo privado



Ampliarase a Rede Urbana Eficiente naquelas rúas que precisen a implantación do sistema de prioridade-bus, para garantir as frecuencias dos buses urbanos.

Traballarase no desenvolvemento dunha rede de buses urbanos máis eficiente que conecte todos os barrios, mellorando paradas, información ao usuario, frecuencias e a velocidade comercial dos buses, potenciando os transbordos de balde, implantando un sistema de xestión de calidade, mellorando a conexión a hospitais e polígonos industriais, impulsando a nova



PROPOSTAS DE ACTUACIÓN

TP1 AMPLIACIÓN DA REDE

OBXECTIVO: Implantar prioridade-bus para garantir frecuencias.

PROGRAMA: Curto-medio prazo.

TP2 NOVA TARXETA MILLENNIUM PLUS E TARIFA PLANA MENSUAL

OBXECTIVO: Captar novos usuarios do bus urbano.

PROGRAMA: Curto prazo.

TP3 SISTEMA DE CALIDADE EN BUS URBANO

OBXECTIVO: Implantar sistema de calidade para mellorar eficacia, frecuencia e conexións.

PROGRAMA: Corto prazo.

TP4 MELLORA DE PARADAS AUTOBÚS

OBXECTIVO: Mellorar situación e accesibilidade das paradas.

PROGRAMA: Curto-longo prazo.

TP5 MELLOR INFORMACIÓN

OBXECTIVO: Mellora da información do servizo.

PROGRAMA: Curto-medio prazo.

TP7 ORDENAMENTO LIÑAS DE BUS URBANO

OBXECTIVO: A implantación do sistema de calidade permitirá acadar unha rede eficiente.

PROGRAMA: Corto-longo prazo.

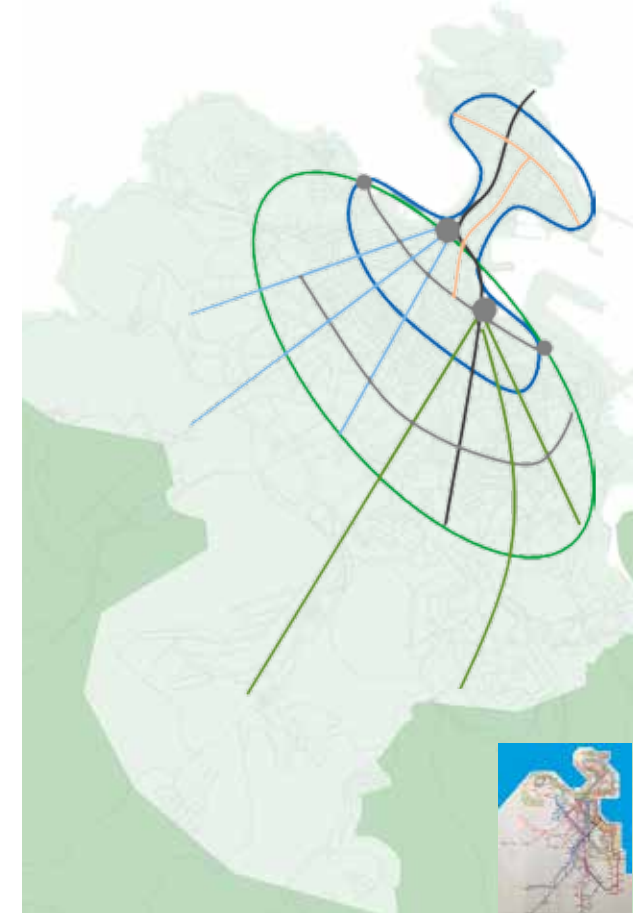
TP13 MELLORA SERVIZO TAXI

OBXECTIVO: Potenciar uso taxi.

PROGRAMA: Curto-longo prazo.

tarxeta Millennium Plus e poñendo en marcha a tarifa plana mensual.

Por outra banda, o taxi é máis sostible que o vehículo privado, polo que se continuará a incentivar o desenvolvemento dunha flota de taxis accesibles e de baixas emisións á atmosfera, así como a aplicación de novas tecnoloxías para mellorar o servizo.



Esquema conceptual de malla eficiente.

Rede actual

Aínda que a valoración dos usuarios é boa, co desenvolvemento do PMUS existen grandes posibilidades de dar un salto cualitativo e cuantitativo na rede de buses urbanos e interurbanos

TRANSPORTE PÚBLICO INTERURBANO

4.2

O gran reto da mobilidade sostible é que o transporte público colectivo interurbano pase a ser un competidor feroz do vehículo privado



Mellorar o transporte público metropolitano é o gran reto para mellorar a calidade de vida na cidade e o seu contorno.

A Comisión de Seguimento do Transporte Metropolitano, na que están representados todos os concellos da comarca e a Xunta de Galicia, será o ámbito para mellorar un transporte interurbano que ten unha marxe moi importante de mellora nos próximos anos e que é a mellor ferramenta para diminuír a gran dependencia do vehículo privado.



PROPOSTAS DE ACTUACIÓN

TP6 ESTUDO DUN CARRIL PREFERENTE PARA TRANSPORTE PÚBLICO EN ALFONSO MOLINA

OBXECTIVO: Estudo da implantación dun carril con prioridade para o bus.

PROGRAMA: Curto prazo.

TP8 MELLORA DA CONEXIÓN BUS INTERURBANO-URBANO

OBXECTIVO: Mellora da estación de autobuses e da conexión do autobús interurbano con urbano.

PROGRAMA: Curto-medio prazo.

TP9 POTENCIAR A COMISIÓN DE SEGUEMENTO

OBXECTIVO: Promover transporte público interurbano.

PROGRAMA: Curto-longo prazo.

TP10 PLAN DE ESTACIONAMENTOS DISUASORIOS

OBXECTIVO: Reducir a penetración dos coches na cidade.

PROGRAMA: Curto-longo prazo.

TP11 RACIONALIZACIÓN DO ACCESO COLEXIOS

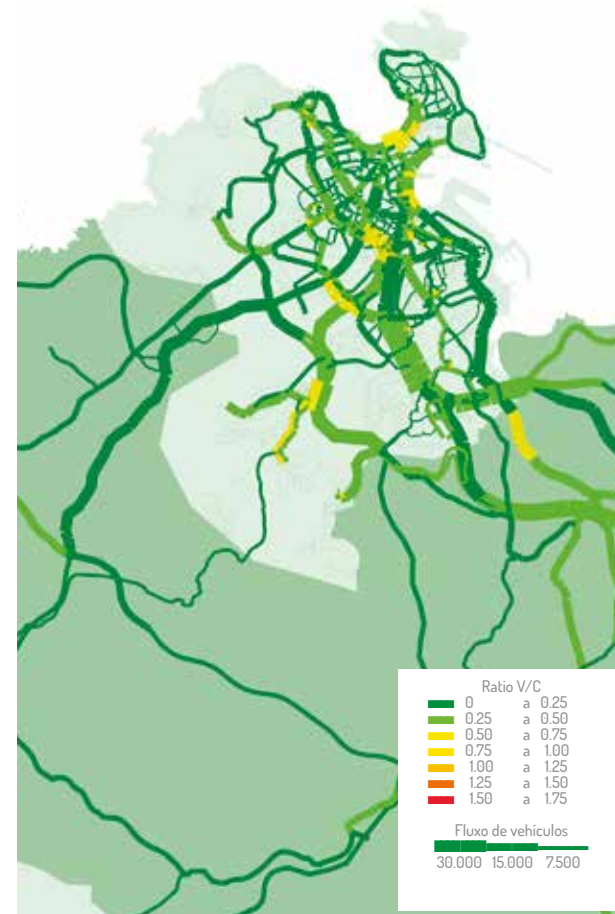
OBXECTIVO: Reducir impacto do acceso aos colexios en hora punta.

PROGRAMA: Curto-medio prazo.

TP12 ESTUDO DUNHA LIÑA FERROVIARIA DE PROXIMIDADE

OBXECTIVO: Aproveitar a rede ferroviaria existente para crear unha liña de proximidade.

PROGRAMA: Curto prazo.



Circulación con PMUS en 2024

Impulsarase unha Comisión Técnica do transporte Metropolitano que traballará no desenvolvemento de solucións que permitan mellorar as frecuencias, a información, a conexión coa rede de buses urbanos, a posibilidade de penetración na cidade en hora punta, o desenvolvemento de estacionamentos disuasorios, a implantación dun carril preferente en Alfonso Molina ou o estudo dunha liña ferroviaria de proximidade sobre as vías actuais, que conecte co resto dos modos de transporte e os complementos.

O traballo conxunto dos concellos e da Xunta de Galicia pode chegar a triplicar a utilización do transporte interurbano

ESTACIONAMENTO

5

Os malos hábitos, como a dobre fila, pódense reconducir con educación, concienciación e disuasión; ofrecendo como alternativa unha mellor xestión das prazas existentes e unha menor dependencia do vehículo privado



Corrixir o mal hábito dos estacionamentos indebidos na cidade será prioritario mediante medidas de educación, concienciación o disuasión. O condutor debe ser consciente dos graves perxuizos que ocasiona cando estaciona en dobre fila, nunha parada de autobús, nunha praza reservada a persoas con discapacidade, enriba dunha beirarrúa ou nun espazo reservado para carga e descarga.

Fomentarse o uso eficiente do estacionamento en superficie, mellorando a xestión das prazas en zona ORA e adecuando a ordenanza ás demandas reais de aparcamento en zonas de



PROPOSTAS DE ACTUACIÓN

- | | |
|---|--|
| E1 MELLORA DA ZONA ORA
OBXECTIVO: Ordenar e regular estacionamento en superficie .
PROGRAMA: Curto prazo. | E2 ACTUALIZACIÓN ORDENANZA
OBXECTIVO: Adecuar a ordenanza da ORA ás novas demandas.
PROGRAMA: Curto prazo. |
| E3 ESTACIONAR CORRECTAMENTE
OBXECTIVO: Reducir o estacionamento e aparcamento indebido.
PROGRAMA: Curto-medio prazo. | E4 MELLORA DA XESTIÓN PARKING SUBTERRÁNEOS
OBXECTIVO: Optimizar o seu uso para descargar presión na superficie.
PROGRAMA: Curto-longo prazo. |
| E5 ESTACIONAMENTO EN GRANDES EVENTOS
OBXECTIVO: Xestión integral en momentos de alta demanda
PROGRAMA: Curto-longo prazo. | E6 INFORMACIÓN PRAZAS DE ESTACIONAMENTO
OBXECTIVO: Mellora información prazas dispoñibles subterráneas e de superficie.
PROGRAMA: Curto-medio prazo. |
| E7 ACCESIBILIDADE PARKINGS
OBXECTIVO: Mellorar accesibilidade a PMR
PROGRAMA: Medio-longo prazo. | E8 REDUCCIÓN GRADUAL DE COCHES EN CASCO HISTÓRICO
OBXECTIVO: Estacionamento e circulación
PROGRAMA: Curto-medio prazo. |

residentes, en prazas de rotación e nas novas áreas de Parking Express.

Por outra banda, traballárase para promover a unificación de ofertas, información e visibilidade da rede de estacionamentos subterráneos.



Mapa zona ORA

Tamén se van desenvolver accións para coidar o noso Casco Histórico, reducindo a presenza de vehículos de xeito gradual e consensuado, para garantir un espazo de calidade que fomen-te o comercio local e a calidade de vida.

Lograr que estacionen adecuadamente os vehículos privados é un dos grandes obxectivos do PMUS

SEGURIDADE VIARIA

6

O PMUS promove actuacións de mellora da seguridade viaria no ámbito das infraestruturas, a sinalización e a concienciación



O Concello da Coruña activou en 2011 a Xunta Local de Seguridade para potenciar a coordinación entre as forzas policiais en materia de seguridade viaria e cidadá.

A recompilación e análise constante da información sobre os incidentes que se produzan nas rúas será xestionada a través do Observatorio da Seguridade Viaria, que tamén se encargará de deseñar solucións para mellorar a seguridade de condutores e peóns.



PROPOSTAS DE ACTUACIÓN

SV1 PLAN LOCAL DE SEGURIDADE VIARIA

OBXECTIVO: Promover estratexias e actuacións para mellorar a seguridade viaria.

PROGRAMA: Curto-medio prazo.

SV2 OBSERVATORIO DA ACCIDENTALIDADE

OBXECTIVO: Recompilación e análise dos puntos de concentración de accidentes para deseñar solucións que melloren a seguridade viaria.

PROGRAMA: Curto-longo prazo.

SV3 AULA DE ESTUDO CONCELLO-UNIVERSIDADE

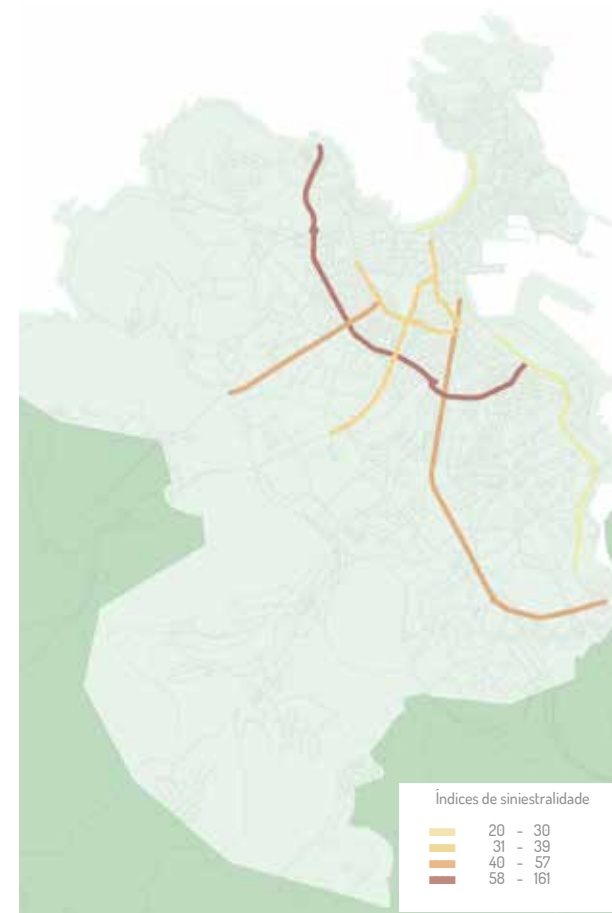
OBXECTIVO: Estudo e investigación de seguridade viaria e mobilidade sostible.

PROGRAMA: Medio-longo prazo.

SV4 REDUCCIÓN DA VELOCIDADE EN VIAS URBANAS

OBXECTIVO: Incrementar vixilancia e advertencia en zonas de elevada siniestralidade.

PROGRAMA: Curto-longo prazo.



Zonas de concentración de accidentes

O obxectivo final é desenvolver un Plan Local de Seguridade Viaria, con accións para reducir a siniestralidade e obxectivos que poidan ser avaliados pola Xunta Local de Seguridade. Unha das medidas a desenvolver a curto prazo é a **redución da velocidade** en vías con índices de siniestralidade elevados asociados a velocidades excesivas.

Ademais, promoverase un convenio coa Universidade para crear unha Aula de Estudo de Seguridade Viaria e Mobilida-

de Sostible, que traballe no desenvolvemento de ferramentas técnicas para acadar unha mobilidade eficiente.

Reducir ao máximo os accidentes e os efectos sobre as súas vítimas é un obxectivo permanente do PMUS

DISTRIBUCIÓN MERCADORÍAS

7

Mellorar a xestión e control de zonas de carga e descarga mellorará a operativa do transporte, o tráfico rodado, o tránsito peonil e a calidade do espazo público



A distribución de mercadorías é un soporte moi importante para a actividade económica da cidade e condiciona os fluxos de tráfico, tanto de vehículos como de persoas. En consecuencia, optimizar as operacións de carga e descarga de mercadorías inflúe na mellora do servizo e na mobilidade xeral da cidade.

É necesario mellorar a xestión das zonas de carga e descarga a través da modificación da ordenanza municipal, adaptando á demanda real a dotación de espazos reservados e hora-



PROPOSTAS DE ACTUACIÓN

DUM1 NOVA ORDENANZA
OBXECTIVO: Adaptar o uso de zonas de carga e descarga á demanda.
PROGRAMA: Curto prazo.

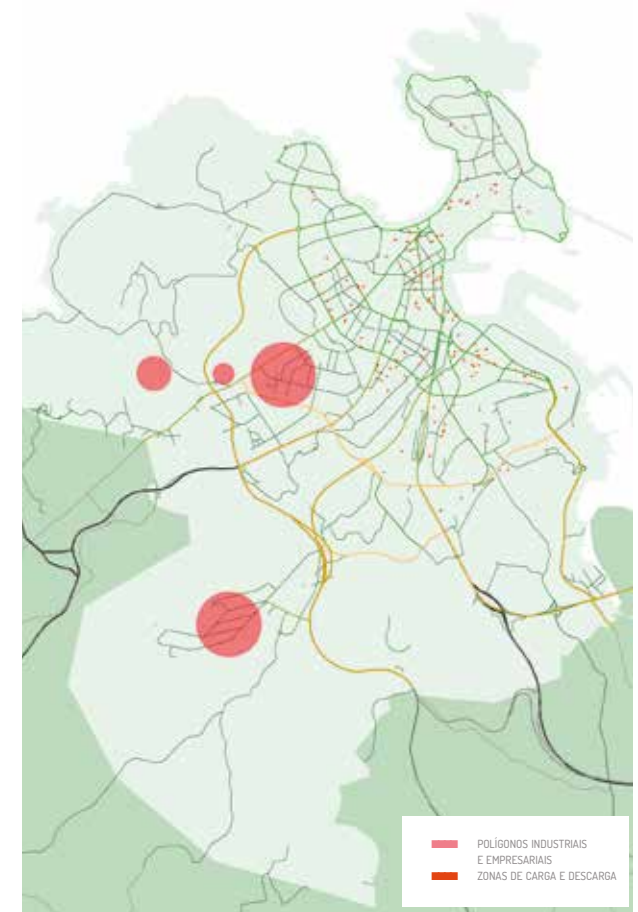
DUM2 MELLORA DE ZONAS DE CARGA E DESCARGA
OBXECTIVO: Optimizar dotación e horarios destas zonas.
PROGRAMA: Curto-medio prazo.

DUM3 VIXILANCIA DAS ZONAS DE CARGA E DESCARGA
OBXECTIVO: Minimizar o estacionamento indebido.
PROGRAMA: Curto prazo.

DUM4 DISTRIBUCIÓN NOCTURNA
OBXECTIVO: Mellorar operativa e reducir impacto.
PROGRAMA: Medio prazo.

DUM5 MAPA DE TRANSPORTE DE MERCADORÍAS
OBXECTIVO: Ofrecer unha mellor información ao transportista.
PROGRAMA: Medio prazo.

DUM6 PARKING E Pernocta DE VEHÍCULOS PESADOS
OBXECTIVO: Facilitar o estacionamento de vehículos pesados en polígonos afastados do casco urbano.
PROGRAMA: Curto-medio prazo.



Zonas de C/D e polígonos

rios de traballo, incrementando o control do estacionamento indebido e mellorando a xestión das prazas.

Ademais, testaranse modos de distribución máis produtivos e con menor impacto, como a distribución nocturna de mercadorías.

Optimizarase o transporte de longo percorrido con zonas de estacionamento e pernocta, asociadas a polígonos empresariais, para facilitar o descanso de transportistas. Tamén se xer-

ará un Mapa de Transporte de Mercadorías, con información relevante para o sector.

Facilitar a distribución racional de mercadorías é outro obxectivo prioritario do PMUS

CALIDADE AMBIENTAL E AFORRO ENERXÉTICO 8

Un obxectivo irrenunciábel do PMUS será a redución efectiva da contaminación e lograr nos próximos anos unha cidade máis sostible



A nosa cidade vén de se sumar á estratexia contra o cambio climático a través do Pacto dos Alcaldes asinado en 2012, mediante o impulso de actuacións que logren unha redución efectiva dos gases de efecto invernadoiro.

O PMUS contribúe a loitar contra o cambio climático co dobre obxectivo de reducir tanto a emisión de gases á atmosfera, como a diminución da contaminación acústica debido ao exceso de tráfico xerado polos coches.

PROPOSTAS DE ACTUACIÓN

MA1 POTENCIAR VEHICULOS DE BAIXAS EMISIONS

OBXECTIVO: Menor consumo e mellor medio ambiente.

PROGRAMA: Longo prazo.

MA2 CONDUCCIÓN EFICIENTE

OBXECTIVO: Campañas para conducir con menor consumo.

PROGRAMA: Curto-medio prazo.

MA3 POTENCIAR VEHICULO ELÉCTRICO

OBXECTIVO: Potenciar tecnoloxías limpas.

PROGRAMA: Longo prazo.

MA4 FOTOCATALÍTICOS

OBXECTIVO: Reducir NOx en zonas urbanas.

PROGRAMA: Medio prazo.

MA5 PLAN DE ACCIÓN CONTRA O RÚIDO

OBXECTIVO: Redución da contaminación acústica.

PROGRAMA: Curto-medio prazo.

MA6 REDUCIÓN DO RÚIDO

OBXECTIVO: Redución puntual do ruído en zonas afectadas.

PROGRAMA: Medio prazo.

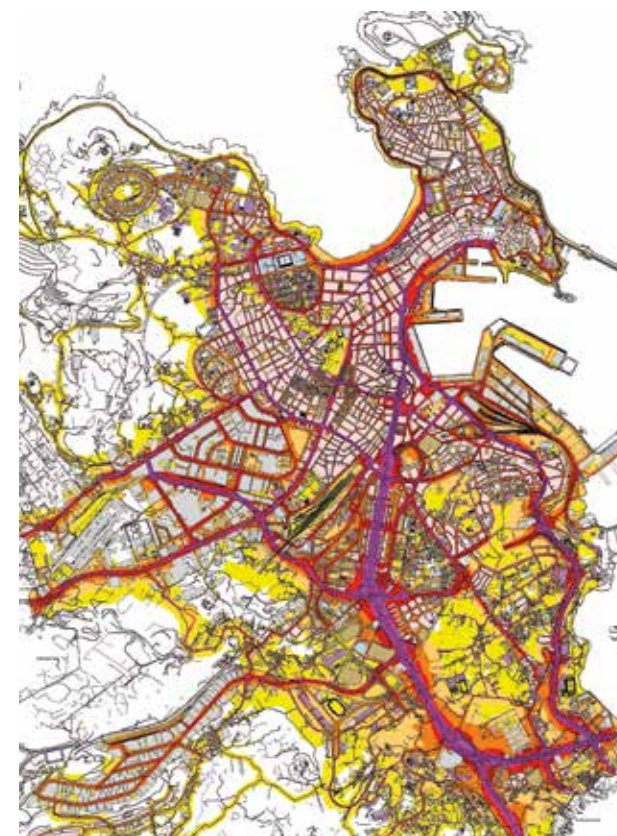
MA7 OS BARRIOS COMO ESPAZOS DE CONVIVENCIA

OBXECTIVO: Desenvolver as aportacións cidadás para mellorar os espazos públicos.

PROGRAMA: Curto-medio prazo.

Deseñáronse medidas, consideradas de segunda xeración, encamiñadas a consolidar a sustentabilidade medioambiental na cidade, unha vez que se tiveran impulsado outras máis urxentes e cun maior impacto na sustentabilidade.

Ademais, un dos obxectivos do PMUS é potenciar os barrios como marco de convivencia máis sostible, adaptándoos ás necesidades dos veciños, para tratar de reducir en certo modo as súas necesidades de desprazamento.



Niveis de ruído

O PMUS implantará medidas para mellorar a calidade medioambiental da cidade

XESTIÓN DA MOBILIDADE

9

O PMUS implantará unha mobilidade integral mediante a coordinación do desenvolvemento das infraestruturas, o uso de novas tecnoloxías, un urbanismo sostible e a planificación medioambiental



As solucións illadas sobre mobilidade non se mostraron efectivas e os plantexamentos xenéricos que poden aportar melloras a determinados contornos urbanos, non sempre se poden extrapolar a todas as cidades.

As medidas destinadas á mellora da mobilidade deben ser múltiples, coordinadas e cunha visión integral, para facer “un traxe á medida” das características intrínsecas de cada territorio.



PROPOSTAS DE ACTUACIÓN

GM1 APP XESTIÓN MOBILIDADE

OBXECTIVO: Información para axudar na toma de decisións sobre mobilidade.

PROGRAMA: Curto-medio prazo.

GM3 PLAN DE TRANSPORTE A POLÍGONOS INDUSTRIAIS

OBXECTIVO: Mellorar a mobilidade dos polígonos industriais.

PROGRAMA: Medio prazo.

GM5 INTEGRAR A MOBILIDADE NAS POLÍTICAS URBANAS

OBXECTIVO: Ordear o territorio desde a perspectiva da mobilidade.

PROGRAMA: Longo prazo.

GM2 COCHE COMPARTIDO

OBXECTIVO: Promocionar el uso do coche compartido en todos os ámbitos.

PROGRAMA: Curto-longo prazo.

GM4 PLAN DE MOBILIDADE DA UDC

OBXECTIVO: Coordinar e potenciar as medidas contempladas actualmente.

PROGRAMA: Medio prazo.

GM6 SOLVENTAR PEQUENOS PROBLEMAS DETECTADOS NA PARTICIPACIÓN CIDADÁ

OBXECTIVO: Mellorar a mobilidade.

PROGRAMA: Curto-medio prazo.

A axeitada aplicación das medidas esixirá a coordinación de varias concellerías da administración local: Mobilidade, Seguridade Cidadá, Urbanismo, Infraestruturas, Medio Ambiente,... Así como da administración local co resto das institucións e axentes; para que o pulo de proxectos urbanísticos, o desenvolvemento de infraestruturas e de plans medioambientais se faga con criterios enfocados tamén cara a unha mobilidade sostible.

ALGÚNS OBXECTIVOS ESPECÍFICOS DO PMUS

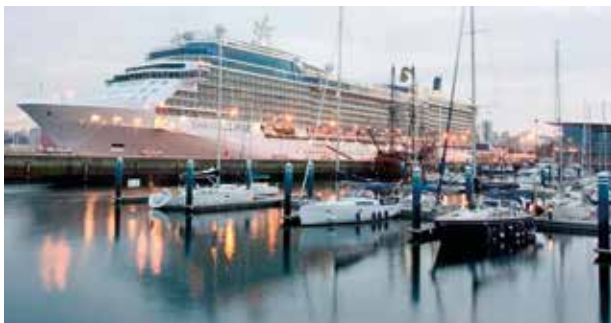
- Integrar os sistemas de transporte público con medidas que favorezan a intermodalidade
- Ordenar as redes do viario.
- Favorecer os modos de transporte enerxéticamente máis sostibles (mobilidade a pé e en bicicleta).
- Fomentar o transporte público mellorando a oferta de servizos e os niveis de calidade global.
- Regular e ordenar o acceso a zonas do centro da cidade.
- Xestionar a mobilidade nos diferentes centros de atracción (polígonos industriais, dotacións sanitarias, deportivas, educativas, comerciais, culturais e de ocio).
- Mellorar as condicións ambientais tanto do aire como da contaminación acústica, reducindo o uso de enerxías non renovables e combustibles fósiles.
- Mellorar a seguridade viaria e a accesibilidade.
- Mellorar as conexións coas redes viarias metropolitanas de titularidade estatal e autonómica.
- Regular o fluxo de mercadorías dentro da cidade.
- Establecer políticas en materia de aparcamentos e usos da vía pública.
- Obter un espazo urbano de maior calidade.

Ata agora ninguén plantexara un PMUS na nosa cidade que contemple obxectivos medibles e acadables, que cuantifique os investimentos a realizar nos vindeiros 10 anos, que desenvolva unha planificación que se poida avaliar e que propoña un conxunto de actuacións á medida das características xeográficas e demográficas da cidade e a súa área metropolitana.

Entre todos temos elaborado un PMUS que contempla 10 plans de actuación con 68 accións e que precisará de 20 millóns de euros nos vindeiros 10 anos para mellorar o modelo de mobilidade da nosa cidade

DIFUSIÓN DO PMUS 10

Entre todos podemos facer realidade o primeiro PMUS da cidade e lograr unha mobilidade máis sostible.



Para acadar unha mellora da mobilidade actual hai que propiciar un cambio nos hábitos das persoas e nos órganos de xestión. Para lograr este obxectivo, é necesario crear unha cultura da mobilidade sostible en todos os segmentos de poboación.

En consecuencia, impulsaranse campañas educativas que formen e informen dos modos de desprazamento máis sostibles ou que permitan utilizar os itinerarios ciclistas ou os peonís de xeito seguro. Tamén é necesario concienciar das consecuencias negativas que orixinan os malos hábitos de mobilidade na maioría dos cidadáns, como os estacionamentos indebidos ou o incumprimento das normas de circulación que poñen en risco a seguridade viaria.



PROPOSTAS DE ACTUACIÓN

DP1 GUÍA DE BOAS PRÁCTICAS

OBXECTIVO: Fomentar a mobilidade responsable e sostible.

PROGRAMA: Medio prazo.

DP2 PROMOCIÓN DA MOBILIDADE SOSTIBLE

OBXECTIVO: Sensibilizar en materia de mobilidade.

PROGRAMA: Curto-longo prazo.

DP3 USO DA BICICLETA

OBXECTIVO: Curso para mellorar a seguridade no uso da bicicleta.

PROGRAMA: Curto-longo prazo.

DP4 CAMPAÑAS SOBRE ESTACIONAMENTO CORRECTO

OBXECTIVO: Concienciar sobre os problemas que xera estacionar de xeito indebido.

PROGRAMA: Curto prazo.

DP5 DIPLOMA DE EDUCACIÓN VIARIA EN COLEXIOS

OBXECTIVO: Programa educativo sobre mobilidade.

PROGRAMA: Medio-longo prazo.

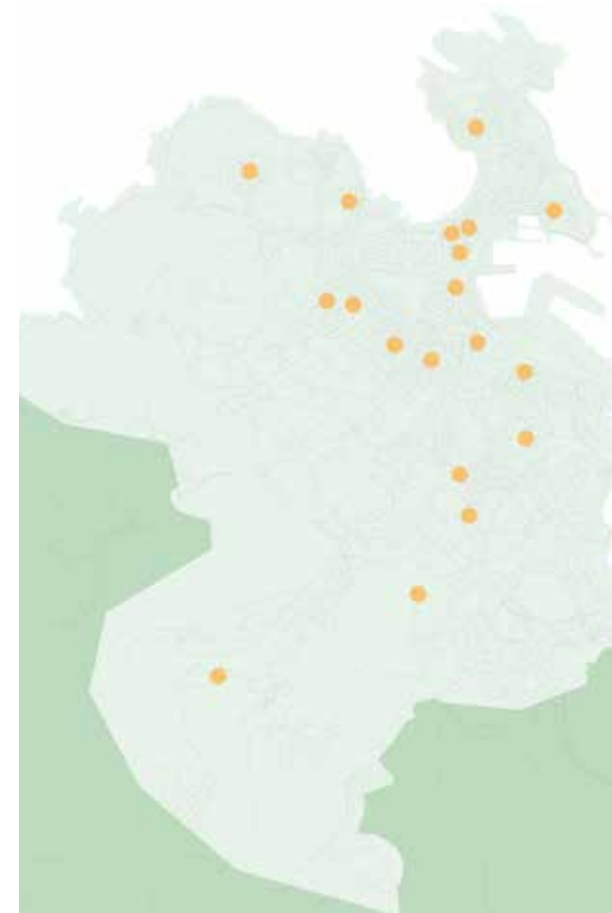
GM6 INSTRUCCIÓN DE DESEÑO DA VIA PÚBLICA

OBXECTIVO: Optimizar o uso da trama urbana.

PROGRAMA: Medio prazo.

O PMUS comeza co diagnóstico da mobilidade, continúa coa definición de obxectivos e o deseño dun abano de solucións, establecendo o seguimento dos resultados para lograr de xeito paulatino un cambio cara a unha mobilidade máis sostible. É o que é máis importante, acompañado todo o tempo dun proceso de participación cidadá. É a primeira vez que se leva a cabo este método de traballo na nosa cidade.

Se aceptamos que é necesario desprazarmos de xeito eficaz e sostible, podemos establecer medidas para di-



Puntos de información da campaña PMUS Barrio a Barrio

minuír os desprazamentos en coche e incrementar os desprazamentos a pé, en transporte público e noutros xeitos de mobilidade máis sostibles como a bicicleta

PMUS

Para Moverse Usando o Sentido Común