



5.8. PLAN DE MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL Y AHORRO ENERGÉTICO

En este apartado se incluyen un grupo de propuestas que van dirigidas a mejorar o eliminar las afecciones medioambientales con respecto a la calidad del aire y al ruido ambiental, sus causas y propagación.

Se promueven actuaciones que den lugar a la reducción en la emisión de gases de efecto invernadero, gases nocivos para la ciudad y reducción de la contaminación acústica, buscando una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

Las propuestas contenidas dentro del Plan de Mejora de la Calidad Ambiental y Ahorro Energético son las siguientes:

- **MA1** – Potenciar los vehículos de bajas emisiones
- **MA2** – Técnicas de conducción eficiente
- **MA3** – Impulsar el uso del vehículo eléctrico
- **MA4** – Construcción con compuestos fotocatalíticos
- **MA5** – Elaborar un plan de acción contra el ruido
- **MA6** – Reducción del ruido
- **MA7** – Desarrollo del espacio de convivencia en torno al barrio

5.8.1. MA1 - Potenciar los vehículos de bajas emisiones

Objetivo y Justificación:

El objetivo de esta propuesta es fomentar el uso de vehículos que consuman menos energía y emitan menos emisiones.

La Comisión Europea junto con el Parlamento Europeo ha creado un programa de medidas reglamentarias, que establece los requisitos técnicos en cuanto a las emisiones para la homologación de los vehículos de motor.

Las diferentes normas europeas sobre emisiones regulan los límites aceptables para las emisiones de gases de combustión de los vehículos nuevos vendidos en los Estados Miembros de la Unión Europea. Estas normas se definen en una serie de directivas de la Unión Europea.

La norma vigente actualmente es la norma Euro 5, vigente desde septiembre de 2009 sustituyendo a la norma Euro 4. La norma Euro 5 supone una disminución de la cantidad de óxido de nitrógeno autorizado emitido por los vehículos motor hasta los 60 mg/km en motores de gasolina y 180 mg/km en los motores diésel. A su vez, la norma contempla una reducción del 80% de la materia particulada, que pasará de los 25 mg/km a los 5 mg/km. Esta norma, en teoría, estará vigente hasta septiembre de 2014 que pasará a estar vigente la norma Euro 6.

Descripción de la Propuesta:

Para potenciar el uso de vehículos de bajas emisiones se podrán proponer alguna las siguientes medidas:



- Promover el Programa de Incentivos al Vehículo Eficiente 4, Plan PIVE 4. Vigente desde el 30 de octubre de 2013 con un presupuesto de 70 millones de euros. Los objetivos de este plan es dar de baja definitiva en la DGT los vehículos con más de 10 años de antigüedad en el caso de turismos, o más de 7 años en el caso de comerciales ligeros y sustituirlos por vehículos nuevos y eficientes, que emiten menos emisiones. De esta manera en España se conseguiría un ahorro energético de 36 millones de litros de combustible en un año y una disminución de los gases de efecto invernadero de 122.000 t CO₂ al año.



- Reserva de plazas de aparcamiento a aquellos vehículos que dispongan de una calificación medioambiental determinada, aquellos que cumplan la norma Euro 5 o que los usuarios de esos vehículos dispongan de descuentos en los aparcamientos.
- Permitir el uso prioritario de carriles multiuso a los vehículos menos contaminantes.

Ficha técnica de la Propuesta:

Propuesta	MA1 – Potenciar los vehículos de bajas emisiones
Ámbito de Aplicación	Municipio
Agentes implicados	Ayuntamiento de A Coruña Gobierno de España
Horizonte de implantación	Largo plazo
Coste estimativo	100.000 €-
Indicadores de Seguimiento	Emisiones contaminantes



5.8.2. MA2 - Técnicas de conducción eficiente

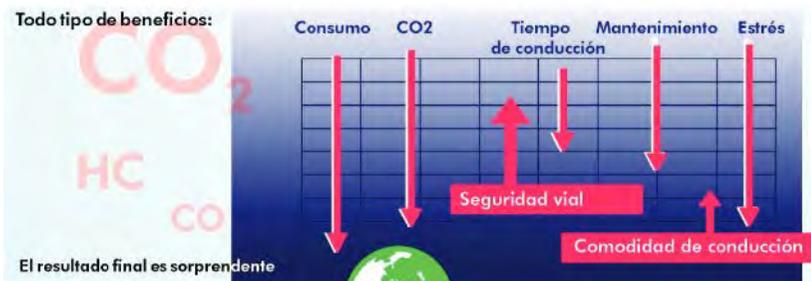
Objetivo y Justificación:

El objetivo de esta propuesta es reducir el consumo de combustible y las emisiones al Medio Ambiente, gracias a las técnicas de conducción eficiente. Además, estas técnicas permitirán mejorar la seguridad en la conducción.

En A Coruña, al igual que ocurre en el resto de España, el mayor consumo de energía primaria es debido al sector transporte. En concreto en A Coruña se ha demostrado que es el vehículo privado el turismo que consume mayor energía y el responsable del mayor porcentaje de emisiones contaminantes del sector transporte.

En los últimos años, la tecnología de los vehículos ha evolucionado de forma significativa, sin embargo, la forma de conducirlos ha permanecido invariable. La conducción eficiente intenta corregir este desajuste, aportando un nuevo estilo de conducción acorde con estas tecnologías.

Las **ventajas** de la conducción eficiente son las siguientes:



- Ahorros medios del carburante del orden del 15 %.
- Reducción de las emisiones de gases contaminantes.
- Los costes de reparación y mantenimiento del vehículo.
- Mejora la seguridad vial, con la consiguiente disminución del riesgo de accidentes.
- Mejora de la comodidad de conducción.
- Reducción del ruido ambiental.

Descripción de la Propuesta:

En colaboración con las distintas autoescuelas de la ciudad se podrá poner en marcha los cursos de conducción eficiente. Estos cursos podrán ser impartidos:

- Para todos los conductores de servicios públicos.
- En los planes de transporte de las distintas empresas de A Coruña.
- En los aspirantes a la obtención del permiso de conducción.



La información de conducción eficiente se puede poner al alcance de cualquier conductor, mediante folletos informativos o a través de las



redes sociales. Algunos de los consejos de conducción eficiente son los siguientes:

- Anticiparse al flujo del tráfico: Actuar en lugar de reaccionar – incrementar el ámbito de actuación con una distancia adecuada para aprovechar la inercia del vehículo.
- Mantener una velocidad constante a bajas revoluciones.
- Subir de marcha pronto.
- Comprobar la presión de los neumáticos con frecuencia, por lo menos una vez al mes y antes de conducir a gran velocidad.
- Considerar que cualquier uso de energía cuesta combustible y dinero.

Ficha técnica de la Propuesta:

Propuesta	MA2 – Técnicas de conducción eficiente
Ámbito de Aplicación	Municipio
Agentes implicados	Ayuntamiento de A Coruña Autoescuelas de la ciudad
Horizonte de implantación	Corto-medio plazo
Coste estimativo	30.000 €
Indicadores de Seguimiento	Consumo energético Emisiones contaminantes

5.8.3. MA3 - Impulsar el uso del vehículo eléctrico

Objetivo y Justificación:

El objetivo de esta propuesta es potenciar el uso de tecnologías más limpias, impulsando el uso del vehículo eléctrico. De esta manera se conseguiría una importante reducción de las emisiones contaminantes debidas al sector transporte.

Como ya se ha dicho anteriormente en A Coruña es el vehículo privado el que mayor porcentaje de emisiones produce, con la introducción del vehículo eléctrico se conseguiría reducir un porcentaje de esas emisiones.

Para promover el vehículo eléctrico, el Gobierno Español ha puesto en marcha el Plan MOVELE, dentro de la Estrategia Integral de Impulso al Vehículo Eléctrico. Este plan está compuesto por diferentes medidas con el fin de implementar el vehículo eléctrico.



El objetivo de la citada Estrategia es conseguir que en España durante el 2014 se encuentren circulando unos 250.000 vehículos eléctricos. Para



alcanzar esta cifra el Plan Movele propone actuar en las siguientes cuatro grandes líneas:

- Fomento de la demanda. Acciones para impulsar las flotas públicas y privadas, ayudas a la compra de particulares y programa de ventajas urbanas para los usuarios de vehículos eléctricos.
- Industrialización e I+D+i. Articulación de programas de fomento del desarrollo e industrialización de los vehículos eléctricos en España, sus componentes y equipos de entorno y programa de I+D+i.
- Fomento de la infraestructura de recargas y gestión de la demanda. Programa de despliegue de la infraestructura de recarga y medidas de apoyo al vehículo eléctrico y de carga en horas valle.
- Programas transversales. Acciones de comunicación y marketing estratégico, aspectos regulatorios, normativos y de supresión de barreras legales, formación profesional específica y especializada.

Descripción de la Propuesta:

La ciudad de A Coruña dispone de 7 puntos de recarga con un total de 30 puntos de conexión distribuidos en distintas zonas de la ciudad. El gobierno municipal de A Coruña estaba estudiando distintas iniciativas en la ciudad para promover el uso del coche eléctrico, ya que actualmente en la ciudad de A Coruña hay menos de un 0,02% vehículos eléctricos. A parte de las medidas estudiadas se propone también analizar las siguientes medidas:

- Circulación preferente en las vías públicas.
- Disminución del impuesto de circulación.
- Reserva de espacio para recargas rápidas por emergencia de vehículos de flotas que presten servicios urbanos sensibles: atención médica, policía, etc.

Ficha técnica de la Propuesta:

Propuesta	<i>MA3 – Impulsar el uso del vehículo eléctrico</i>
Ámbito de Aplicación	<i>Municipio</i>
Agentes implicados	<i>Ayuntamiento de A Coruña Gobierno de España</i>
Horizonte de implantación	<i>Largo plazo</i>
Coste estimativo	<i>500.000 €-</i>
Indicadores de Seguimiento	<i>Consumo energético Emisiones contaminantes</i>



5.8.4. MA4 - Construcción con compuestos fotocatalíticos

Los niveles de Óxidos de Nitrógeno se han regulado con normas ambientales debido a sus efectos sobre la salud. En la Unión Europea, la Directiva europea 50/2008 y en España el RD 102/2011, fijan los niveles máximos horarios, el nivel máximo de media anual, y el número máximo de días en que se pueden superar los niveles máximos horarios niveles. En España muchas zonas urbanas no cumplen estos niveles y se han de establecer planes para mejorar la situación.

Objetivo y Justificación:

Con objeto de reducir la contribución de los NOx a la contaminación atmosférica en áreas urbanas se propone el uso de materiales de construcción que incorporan compuestos fotocatalíticos como el dióxido de titanio (TiO₂). Dichos materiales activados por la luz solar, permiten eliminar del aire compuestos como los NOx a través de la fotocatalisis.

Estos materiales se pueden utilizar en las fachadas de los edificios, en los asfaltos de las carreteras, en las pinturas de los recubrimientos, entre otros.

Los estudios que se han realizado con estos materiales han demostrado que pueden llegar a eliminar hasta un 60% del NOx de la atmosfera. Utilizando estos materiales en los edificios de nueva construcción, en los asfaltos de las carreteras entre otros, se conseguirá reducir la contaminación de NOx.

Los recubrimientos fotocatalíticos representan un paso adelante en las tecnologías medioambientales y de la salud, las ventajas de usar estos materiales son las siguientes:

- Son productos que limpian los ambientes contaminados.
- Destruyen la suciedad y evitan el crecimiento de microorganismos.
- Presentan enormes beneficios para la salud.
- Su efecto es permanente. Ahorra costes de mantenimiento ya que las superficies fotocatalíticas se mantienen limpias muchos años.

Descripción de la Propuesta:

Estos materiales se podrán usar:

- En la construcción de nuevos edificios o en las reformas de los mismos.
- En las reformas que se produzcan en las carreteras o en los nuevos tramos de carretera.
- En el mobiliario urbano.

Ficha técnica de la Propuesta:

Propuesta	<i>MA4 – Construcción con compuestos fotocatalíticos</i>
Ámbito de Aplicación	<i>Municipio</i>
Agentes implicados	<i>Ayuntamiento de A Coruña</i>
Horizonte de implantación	<i>Medio plazo</i>
Coste estimativo	<i>25.000 €</i>
Indicadores de Seguimiento	<i>Emisiones contaminantes</i>

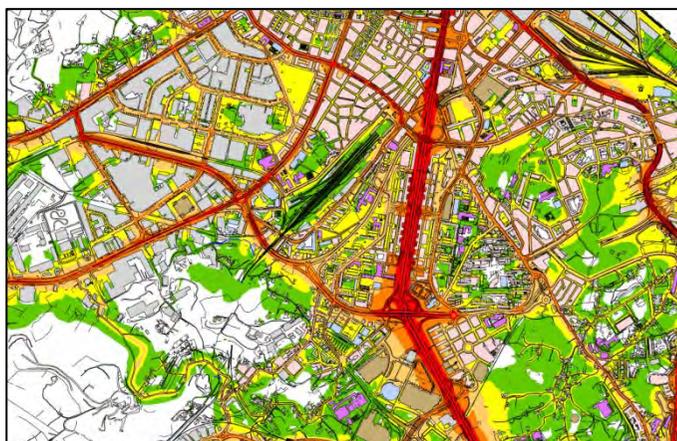
5.8.5. MA5 - Elaborar un plan de acción contra el ruido

Objetivo y Justificación:

La contaminación acústica es uno de los principales factores que condicionan la calidad del medio ambiente urbano. Existen distintos estudios que establecen que el ruido de tráfico es uno de los factores que más contribuye a aumentar la contaminación acústica en las ciudades.

Del análisis del Mapa Estratégico de Ruido del municipio de A Coruña, elaborado en el año 2011, se extrae que el principal foco de ruido, que afecta a un mayor porcentaje de población, es el tráfico viario de calles y carreteras.

Ilustración 48. Mapa estratégico de ruido del tráfico viario en periodo noche



Fuente. Mapa estratégico de ruido de A Coruña

La Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental se fija las siguientes finalidades:

3. Determinar la exposición al ruido ambiental, mediante la elaboración de mapas de ruidos según métodos de evaluación comunes a los Estados Miembros.
4. Poner a disposición de la población la información sobre ruido ambiental y sus efectos.
5. Adoptar planes de acción por los Estados miembros tomando como base los resultados de los mapas de ruidos, con vistas a prevenir y reducir el ruido ambiental siempre que sea necesario y, en particular, cuando los niveles de exposición puedan tener efectos nocivos en la salud humana, y a mantener la calidad del entorno acústico cuando ésta sea satisfactoria.

Además, impone a los Estados miembros la obligación de designar las autoridades y entidades competentes para elaborar los mapas del ruido y planes de acción, así como para recopilar la información que se genere, la cual a su vez deberá ser transmitida por los Estados miembros a la Comisión y puesta a disposición de la población.

La ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, que supuso la trasposición de esta Directiva sobre Ruido Ambiental, define los planes de acción como:

“Los planes encaminados a afrontar las cuestiones relativas a ruido y a sus efectos, incluida la reducción del ruido si fuere necesario”



En resumen, un plan de acción en materia de contaminación acústica es el instrumento que deben usar las Administraciones Públicas para prevenir y reducir el ruido ambiental.

Posteriormente, se aprobó el *Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental* regula el contenido mínimo de los planes de acción contra el ruido.

El desarrollo completo de la Ley del Ruido se da con el *Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas*, donde se definen los índices de ruido y de vibraciones, sus aplicaciones, efectos y molestias sobre la población y su repercusión en el medio ambiente. Se delimitan, además, los distintos tipos de servidumbres y áreas acústicas definidas en la Ley del Ruido y se establecen los objetivos de calidad acústica para cada área, incluyéndose el espacio interior de determinadas edificaciones. Por último, se regulan los emisores acústicos, fijándose valores límite de emisión o de inmisión así como los procedimientos y los métodos de evaluación de ruido y vibraciones.

Por tanto, viendo que el tráfico viario es el principal foco de contaminación acústica del municipio de A Coruña, y existiendo la necesidad de dar cumplimiento a las exigencias definidas en las diferentes legislaciones de aplicación, es objeto de esta propuesta el establecer la realización del plan de acción en materia de contaminación acústica que sirva para prevenir y corregir el ruido ambiental evaluado en el correspondiente mapa estratégico de ruido.

El desarrollo del plan de acción en materia de contaminación acústica tendrá en cuenta los siguientes objetivos:

- Afrontar globalmente las cuestiones relativas a la contaminación acústica.
- Fijar acciones prioritarias a realizar en el caso de incumplirse los objetivos de calidad acústica.
- Prevenir el aumento de la contaminación acústica en zonas que la padezcan en escasa medida.

Descripción de la Propuesta:

Se propone adoptar un **plan de acción** tomando como base los resultados del mapa estratégico de ruidos del municipio de A Coruña, con vistas a prevenir y reducir el ruido ambiental siempre que sea necesario y, en particular, cuando los niveles de exposición puedan tener efectos nocivos en la salud humana, y a mantener la calidad del entorno acústico cuando ésta sea satisfactoria.

El plan de acción en materia de contaminación acústica se debe corresponder, en cuanto a su alcance, al ámbito territorial del mapa estratégico de ruido del municipio de A Coruña.

El plan de acción incluirá, como mínimo, los siguientes apartados:

- Breve descripción de la aglomeración, su ubicación, dimensiones, número de habitantes, etc., y de las fuentes de ruido existentes en la misma.
- Autoridad responsable.



- Definición del contexto jurídico.
- Definición de los valores límite y de los objetivos de calidad acústica.
- Resumen de los resultados de los resultados de la labor de cartografiado del ruido obtenidos en el mapa estratégico de ruido.
- Evaluación del número estimado de personas expuestas al ruido para cada indicador analizado.
- Determinación de los problemas detectados y las situaciones que deben mejorar.
- Relación de alegaciones u observaciones recibidas en el trámite de información pública, de acuerdo con el artículo 22 de la Ley del Ruido.
- Medidas que ya se aplican para reducir el ruido y proyectos en preparación.
- Actuaciones previstas por la autoridad competente para los próximos 5 años.
- Estrategia de lucha contra la contaminación acústica prevista a largo plazo.
- Indicadores económicos que evalúen coste-eficacia o costes-beneficios.
- Disposiciones previstas para evaluar la aplicación y los resultados del plan de acción.

En la actualidad, el municipio de A Coruña está desarrollando su plan de acción contra el ruido. Las medidas principales previstas se centrarán en intentar dar solución al problema del ruido generado por el tráfico, especialmente en las zonas de gran densidad como el Agra del Orzán o Juan Flórez.

Las medidas se encaminarán a la reducción de la dependencia del vehículo privado y a la creación de proximidad. Se incorporarán acciones que afecten a la configuración urbana, a las redes de transporte público, a la recuperación del espacio por parte del peatón, al calmado de tráfico o a la implantación de pavimentos de bajo impacto acústico, muchas de ellas previstas en el presente Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

Ficha técnica de la Propuesta:

Propuesta	<i>MA5 – Elaborar un plan de acción contra el ruido</i>
Ámbito de Aplicación	<i>Municipio</i>
Agentes implicados	<i>Ayuntamiento</i>
Horizonte de implantación	<i>Corto-medio plazo</i>
Coste estimativo	<i>100.000 €</i>
Indicadores de Seguimiento	<i>Niveles sonoros: L_{den} (indicador de ruido día-tarde-noche) $L_{día}$ (7 a 19 h) L_{tarde} (19 a 23 h) L_{noche} (23 a 7 h)</i>



5.8.6. MA6 - Reducción del ruido

Objetivo y Justificación:

El ruido es un factor que disminuye la calidad de vida de los ciudadanos y que puede provocar daños graves a la salud en las personas que estén expuestas a niveles de ruido por encima de 65 dB(A). El tráfico rodado es una de las fuentes principales de ruido en las zonas urbanas, llegando a representar en torno a un 80% de la contaminación acústica total.

Del análisis del Mapa Estratégico de Ruido del municipio de A Coruña, elaborado en el año 2011, se desprende que como consecuencia del tráfico viario de calles, un 18% de la población está sometida a niveles de ruido diurno superiores a 65 dB(A), un 15% a niveles de ruido vespertino superiores a 65 dB(A) y un 31 % a niveles de ruido nocturno superiores a 55 dB(A), siendo estos valores límite los establecidos para cada periodo por la *Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido* y por los Reales Decretos que la desarrollan.

En el periodo noche, los máximos niveles de ruido están asociados al tráfico viario de carreteras, con niveles por encima de 63 dB(A).

El método para calcular los niveles sonoros para el ruido de tráfico rodado, es el método nacional de cálculo francés “*NMPB- Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)*”, recomendado por la *Directiva 2002/49/CE del parlamento europeo y del consejo sobre evaluación y gestión del ruido ambiental*, y por el *Real Decreto 1513/2005 de 16 de diciembre por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental*.

Según este método, el nivel de potencia sonora (L_w) y la emisión de ruido (E) se calculan a partir de los niveles de presión sonora (L_p) al paso del vehículo y la velocidad el mismo (V (Km/h)).

$$L_w = L_p + 25,5$$

$$E = (L_w - 10 \log V - 50)$$

Según esto, la velocidad es un parámetro que influye directamente en nivel de potencia del vehículo, y como consecuencia, en la emisión acústica del mismo.

Muchas ciudades ya están aplicando medidas de reducción de la contaminación acústica provocada por el tráfico rodado, que pueden ser fácilmente integradas en los procesos de planificación. Entre estas medidas destaca la “reducción de la velocidad”.

En este contexto, hay que destacar el proyecto SMILE (Sustainable Mobility Initiatives for Local Environment), que incluye la “reducción de la velocidad” como una de las directrices para la reducción del ruido causado por el tráfico rodado.

Las directrices y recomendaciones asociadas a este proyecto se basan en encuestas realizadas en 86 ciudades, en las aportaciones realizadas por reconocidos expertos de Dinamarca, Alemania, Francia e Italia, en seminarios sobre la materia y en directrices políticas que ofrecen recomendaciones sobre planificación, gestión y aplicación de estrategias de reducción del ruido en el ámbito local.

Los estudios realizados en el proyecto SMILE indican que dentro de las posibles medidas de bajo coste más comunes que permiten reducir el ruido a corto plazo, las mayores reducciones en el nivel medio de ruido se



lograron con la limitación de la velocidad, consiguiendo entre 2 y 3 dB(A) de disminución.

Acciones	Eficiencia
Moderación del tráfico, 30 km/h	Entre -2 y -3 dBA
Conducción suave	Entre 0 y -3 dBA
Prohibición de circulación de camiones	Entre -1 y -3 dBA
Reducción del número de vehículos en un	
20%	-1 dBA
50%	-3 dBA
90%	-10 dBA

Fuente: Directrices para la Reducción del Ruido causado por el Tráfico Rodado. Proyecto SMILE (Sustainable Mobility Initiatives for Local Environment)

Descripción de la Propuesta:

Reducción de la velocidad en aquellas calles y carreteras que generen mayor afección acústica, siempre en consonancia con lo establecido en las propuestas TV1 – Jerarquización viaria y TV2 – Zonas de calmado de tráfico.

Para garantizar el cumplimiento del límite de velocidad establecido se debe tener en cuenta lo siguiente:

- La posibilidad de establecer un límite de velocidad en determinadas vías de circulación o tramos de vías se evaluará teniendo en cuenta los límites permitidos en la red considerada.
- Tener especial cuidado con el diseño de los dispositivos para reducir la velocidad, con el objeto de evitar nuevas molestias

acústicas derivadas de la desaceleración y aceleración de los vehículos.

- Se deben complementar esta medida con actuaciones que garanticen el cumplimiento de los límites de velocidad establecidos, especialmente durante la fase de implantación.

Ficha técnica de la Propuesta:

Propuesta	MA6 – Reducción del ruido
Ámbito de Aplicación	Municipio
Agentes implicados	Ayuntamiento Autoridad de tráfico Autoridad de planificación del tráfico
Horizonte de implantación	Medio-largo plazo
Coste estimativo	Incluido en los presupuestos
Indicadores de Seguimiento	Longitud de calles y carreteras con disminución de velocidad (km) Niveles sonoros: L_{den} (indicador de ruido día-tarde-noche) $L_{día}$ (7 a 19 h) L_{tarde} (19 a 23 h) L_{noche} (23 a 7 h)



5.8.7. MA7 - Desarrollo del espacio de convivencia en torno al barrio

Objetivo y Justificación:

Analizados los motivos que diariamente inducen la realización de desplazamientos, primordialmente motorizados, de la población de A Coruña y su área metropolitana, se observa que un alto porcentaje de esta movilidad se debe a la obligación de dar respuesta a necesidades que no pueden ser atendidas en su lugar más inmediato de residencia.

En este sentido, la participación pública desarrollada en la elaboración de este PMUS, ha puesto de manifiesto la existencia de espacios urbanos en los que no se alcanzan los niveles de prestación de servicios demandados por la población.

Esta demanda es satisfecha por un sistema de transporte que se traduce en la generación de un conjunto de viajes entre diversos orígenes y destinos, en diferentes modos de transporte, por variadas rutas y en distintos períodos, en el que su manifestación más evidente es la circulación de vehículos en la ciudad.

Ahora bien, esta necesidad de movilidad, traducida en nivel de servicio, produce efectos o impactos tanto sobre los usuarios del sistema como sobre el resto de los habitantes, causando entre otros efectos, un aumento de la congestión como consecuencia del incremento del número de viajes, riesgos en la seguridad del conductor y pasajeros, o la generación de impactos sobre el medio ambiente, con un aumento de las emisiones de contaminantes atmosféricos, o la generación de ruidos y

vibraciones, produciendo un empeoramiento de la salud y la calidad de vida de los ciudadanos.

Con el fin de romper el círculo vicioso conocido en el análisis de transporte, que no es otro que a una nueva infraestructura de transporte le sucede un aumento de su ocupación, con la consiguiente generación de efectos no deseados que culminan con su saturación por tanto con la necesidad de un nueva ampliación o modificación, desde el PMUS de A Coruña se propone impulsar la realización de actuaciones, que permitan desarrollar los espacios urbanos como auténticos ámbitos, en los que la población encuentre satisfechas sus necesidades de desarrollo, obteniéndose con ello una **reducción de la movilidad obligada**.

Es a partir del adecuado desarrollo de los barrios, cuando se podrán evitar algunos efectos negativos tales como la dependencia excesiva del automóvil privado, o la excesiva expansión urbana.

Además, desarrollar actuaciones encaminadas a reducir la necesidad de movilidad de la población, supone anticiparse en el tiempo a una situación en la que el transporte barato ha permitido la formación de la ciudad dispersa, los nuevos estilos de vida y los nuevos ritmos de la ciudad, si bien existen incertidumbres sobre los costes de la energía y el excesivo consumo de espacio, que aconsejan la no continuidad de este modelo de desarrollo.

La disminución de los desplazamientos producirá una disminución del consumo energético, produciéndose a su vez una disminución de las emisiones contaminantes emitidas a la atmósfera, el menor desplazamiento a su vez produciría una disminución de la contaminación



acústica, con todo esto se conseguiría una importante mejora de la calidad de vida.

Descripción de la Propuesta:

En este contexto, se propone llevar a cabo un enfoque integral en el que la planificación de los barrios suponga el desarrollo comunitario para una mejor calidad de vida, incorporando todos los elementos que hagan de este espacio un lugar adecuado para vivir.

Con esta perspectiva se da respuesta a la demanda manifestada por las Asociaciones de Vecinos de A Coruña a través de la participación pública en la redacción de este PMUS, relativa a la necesidad de facilitar un plan integral de movilidad en los barrios pensando en éstos como un todo en el que la gente vive, trabaja, compra, estudia, pasa el tiempo de ocio, y no como un acceso al centro de la ciudad.

En este sentido, se solicita la existencia en los barrios de servicios (colegios, oficinas bancarias y de correos, instalaciones deportivas, etc.) que permitan evitar la necesidad de desplazamiento de la población, demandando que las propuestas de actuación se correspondan con iniciativas modestas, realistas y concretas, que sean viables y aceptadas por los vecinos.

Para el logro de este objetivo se propone la elaboración de una planificación que analice para cada barrio del municipio de A Coruña y su área metropolitana, al menos los siguientes aspectos:

- Tráfico y transporte
- Desarrollo comercial
- Vías de comunicación

- Usos del suelo
- Parques y zonas verdes
- Servicios de la ciudad
- Oportunidades culturales
- Condiciones y opciones de vivienda
- Empleo y centros de trabajo
- Necesidades de las familias, ancianos, adultos y jóvenes
- Escuelas y educación
- Acceso a las Tecnologías de Información y Comunicación

Para el impulso y gestión de esa planificación, se propone la creación de un comité, que tras una exposición de motivos, defina objetivos y haga un seguimiento de la implantación de las distintas actuaciones y valore el logro de los objetivos propuestos.

Este comité impulsado a instancias del Ayuntamiento de A Coruña, contará con la participación de las asociaciones de vecinos del barrio y aquellos asesores que el Comité considere oportuno.

Con el objeto de convertir el barrio en un espacio óptimo de desarrollo y convivencia, se propone que en la planificación urbanística de los barrios también se tengan en cuenta aspectos encaminados a:

- Diseñar una trama urbana que favorezca la coexistencia de los desplazamientos, en automóvil, transporte público y modos no motorizados.
- Incentivar la reducción de la movilidad en vehículo privado, potenciar un tipo de urbanización de alta densidad con diversidad



de usos: residencial, comercial, servicios, industrial no contaminante.

- Adoptar planes y proyectos de urbanización que garanticen la prioridad de la movilidad a pie, en bicicleta y otros modos no motorizados y en transporte público o colectivo, incluyendo infraestructuras y estacionamientos.
- Garantizar en las nuevas áreas urbanizadas el acceso a la red de transporte público en las mismas condiciones de seguridad y de calidad que el resto de la ciudad.
- Aplicar los criterios básicos de mejora de la seguridad vial, garantizando sobre todo la protección y seguridad de peatones y ciclistas.
- Adoptar en las áreas a urbanizar el criterio básico de accesibilidad para todos.
- Prever y reservar en las nuevas áreas urbanizadas las plazas de aparcamiento para residentes y de rotación fuera de la calzada, que sean necesarias para absorber la demanda de aparcamiento general en estas nuevas actuaciones.

Con el conjunto de estas actuaciones se obtendrá una reducción de las necesidades de movilidad de las personas residentes en cada barrio, minimizándose los tiempos necesarios de desplazamiento, favoreciendo la calidad del medio ambiente y mejorando la calidad de vida de los ciudadanos.

Ficha técnica de la Propuesta:

Propuesta	<i>MA7 – Desarrollo del espacio de convivencia en torno al barrio</i>
Ámbito de Aplicación	<i>Municipio y área metropolitana</i>
Agentes implicados	<i>Ayuntamiento de A Coruña y área metropolitana Oficina Tecnológica y Operativa de Movilidad</i>
Horizonte de implantación	<i>Corto-medio plazo</i>
Coste estimativo	<i>200.000 €</i>
Indicadores de Seguimiento	<i>Número de Planes de Barrio elaborados respecto al número de barrios existentes</i>