



5.2. PLAN DE FOMENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL

A Coruña es una ciudad con un movimiento peatonal considerable. Esta movilidad debe respetarse y **promoverse**, ya que es la forma de desplazamiento más sostenible, confiere personalidad a la ciudad, mejora su calidad de vida, la abre a la convivencia y potencia todas las esferas de interacción. En este sentido, el Plan de Fomento de la Movilidad Peatonal tiene como objetivo potenciar la movilidad **no motorizada** (peatonal y ciclista) de manera que se incremente la cuota de los modos no motorizados en el reparto modal urbano.

La planificación planteada se integra plenamente en las políticas de accesibilidad universal, ahorro energético y calmado de tráfico que imperan en nuestro entorno socio económico y es coherente con la jerarquización viaria expuesta en anteriores apartados.

Cualquier actuación que pueda afectar a un itinerario peatonal habrá de diseñarse de modo que se favorezca el tránsito a lo largo del mismo. En este sentido, una adecuada regulación de las calles y los espacios peatonales redunda en la **calidad** de los espacios urbanos, evitando conflictos con aquellos elementos que limiten la movilidad peatonal.

Para ello, es necesario aumentar el atractivo de las calles y espacios peatonales de A Coruña mediante la creación de una **red de itinerarios peatonales** que permitan el desplazamiento seguro y agradable por la ciudad, apoyado por un plan de señalización de estos itinerarios, para que sean fácilmente reconocibles por los peatones. Es igualmente necesario fomentar la accesibilidad peatonal mediante la supresión de todas aquellas barreras que se pudieran detectar.

Otros aspectos que son, sin duda, de interés son: una adecuada regulación de las calles y espacios peatonales para aumentar la calidad de los espacios urbanos y evitar conflictos con aquellos elementos que limiten la movilidad peatonal, apoyar y promocionar la movilidad peatonal de los escolares a sus centros de estudios y limitar el acceso a vehículos privados en determinadas zonas de la ciudad.

Siguiendo estas necesidades y objetivos, las medidas incluidas para el fomento de la movilidad peatonal son las siguientes:

- **MP1** – Red de itinerarios peatonales
- **MP2** – Señalización de itinerarios peatonales
- **MP3** – Plan de accesibilidad municipal: supresión de barreras
- **MP4** – Regulación de calles y espacios peatonales
- **MP5** - Fomento y promoción del camino escolar
- **MP6** – Gestión de accesos a zonas de tráfico restringido

A continuación se realiza una descripción detallada del contenido y alcance de cada una de estas propuestas.



5.2.1. MP1 – Red de itinerarios peatonales

Objetivo y Justificación:

Una de las principales debilidades detectadas en el diagnóstico llevado a cabo en fases anteriores es la **inexistencia** de una red continua de itinerarios peatonales funcional, que conecte los barrios y los distintos centros de atracción y generación de viajes.

Por ello, se propone la creación de una red de itinerarios peatonales para conformar una red de espacios de tránsito y uso peatonal identificables por sus características de diseño y acondicionamiento, que faciliten y estructuren los desplazamientos a pie en el conjunto urbano, comunicando los diferentes barrios y distritos.

Los itinerarios se han clasificado adecuándolos a la jerarquización viaria realizada. Esto permite que las futuras actuaciones que se planteen en su entorno, tengan en cuenta la caracterización peatonal, orientando estrategias de diseño hacia diagnósticos y enfoques **integrales** que consigan la singularidad de las actuaciones no solamente de forma focalizada, sino desde el punto de vista de los itinerarios peatonales, los más sostenibles, que relacionan la ciudad y atraviesan linealmente los ámbitos en los que se pretenda actuar.

La red de itinerarios peatonales, obedece a:

- El resultados de la **participación ciudadana**, en la que se han identificado diversos ejes de movilidad peatonal.
- Las disposiciones del **PGOM** y en especial, a la malla verde contemplada en el mismo.
- Las **actuaciones previstas** por el Ayuntamiento.

- **Propuestas** del equipo redactor del presente plan, al objeto de aprovechar oportunidades de mejora del tránsito peatonal.
- Tramos necesarios para alcanzar una red en **malla cerrada**.
- La ubicación en los **ejes menos congestionados** y mejor orientados
- La coherencia con el resto de modos de transporte y la realidad local, desarrollándose fundamentalmente sobre **infraestructuras existentes** que, en su caso, habrán de revisarse de acuerdo con los criterios generales establecidos.
- Posibilitar un desplazamiento seguro y agradable. En algunos casos, requerirá la **supresión de todas las barreras** detectadas.
- Recoger itinerarios peatonales cuyo adecuado tratamiento **añade valor** a la movilidad sostenible operativa, funcional y turística.

Descripción de la Propuesta:

La propuesta consiste en una **red continua** de itinerarios peatonales que ofrezca un “cosido” entre los distintos centros de atracción y generación de viajes y entre distritos y barrios; todo ello sin menoscabo de los tratamientos de calmado de tráfico o peatonalización de calles y zonas anejas, conforme a la jerarquización viaria que vertebra el conjunto.

La red que aquí se propone es sólo la primera fase de la red objetivo o final, cuya considerable extensión aconseja su conformación en un ámbito temporal superior al del PMUS.

Los itinerarios deben cumplir con los siguientes requisitos:

- **Funcionalidad:** conexión con los principales centros de generación y atracción de viajes, sin obligar a rodeos o esperas



- o innecesarias: estaciones y paradas de transporte público, centros de empleo, escuelas, comercio, ocio, centros culturales, etc.
- o **Continuidad:** la red de itinerarios debe ser continua y estar conectada entre sí, evitando barreras y cuellos de botella.
- o **Seguridad:** diseño adecuado de aceras, disposición de pasos de peatones, semáforos y el resto de señalización que se requiera.
- o **Confortabilidad:** itinerarios peatonales amplios y bien pavimentados, poco ruidosos, pendientes moderadas, con zonas de sombra y protección frente a la lluvia, entre otras características.
- o **Atractivo:** deben invitar a los peatones a utilizar estos itinerarios.

Los criterios generales de diseño, tanto para nuevas vías como para remodelación de las existentes, son los siguientes:

- o Dotarlos de elementos de acondicionamiento y **calidad visual:** de iluminación adecuada y homogénea, evitando deslumbramientos; arbolado y jardinería; señalización y mobiliario urbano; y protección de los itinerarios frente a condiciones climatológicas extremas.
- o **Evitar** la monotonía y tramos rectos demasiado largos, que pueden constituir un factor psicológico que disuada de su utilización. En este sentido, se propone la alternancia de tramos lineales y ensanchamientos, la utilización de diseños y acondicionamientos diversos que introduzcan contrastes y proporcionen sensaciones agradables.

- o **Continuidad en los cruces** con el viario, adelantando las aceras sobre las bandas de estacionamiento o elevando la calzada hasta el nivel de la acera.
- o Compatibilidad con los criterios de **accesibilidad universal.** Elección de calles con pendientes suaves evitando aquellas que puedan resultar excesivas para personas con movilidad reducida. Solución de las diferencias de nivel preferentemente mediante ascensores, rampas mecánicas o convencionales, pasamanos de ayuda, etc., en paralelo con la medida **MP3** - Plan de accesibilidad municipal: supresión de barreras.
- o Dotación de **anchuras mínimas** de acera para proporcionar un adecuado nivel de servicio. En los casos donde la acera resulte demasiado estrecha, deberá reordenarse la sección del viario, reduciendo el espacio destinado al estacionamiento de vehículos para poder ampliar las aceras o adoptando medidas complementarias como pueda ser la colocación de topes de rueda u otras necesarias.

A partir de las calles peatonales existentes, y teniendo en cuenta los requisitos y criterios mencionados, se han definido los itinerarios de la red objetivo y de la que ahora se propone.

La siguiente imagen muestra tanto la red inicial propuesta (en rojo), como la red objetivo (en azul).

Ilustración 12. Itinerarios peatonales. Red propuesta y objetivo



Fuente. Elaboración propia

Atendiendo a su función, los itinerarios pueden clasificarse en uno de los siguientes grupos:

- Itinerarios principales

La función básica de los itinerarios principales es garantizar la movilidad peatonal del municipio, ya que son los itinerarios peatonales que cuentan con una mayor demanda. La actuación que se debe llevar a cabo en estos itinerarios principales dependerá de la tipología de cada calle en concreto y la intensidad peatonal prevista. Sin embargo, las actuaciones sobre las principales vías de la ciudad se centrarán de forma general en los siguientes aspectos:

- Ajuste de la sección a la demanda peatonal prevista.
- Garantizar un tránsito peatonal directo evitando rodeos que el peatón perciba como disuasorios.
- Creación de orejas en los cruces de peatones para mejorar la visibilidad y de radio compatible con el uso de la vía.
- Ajuste de los tiempos de cruce para peatones en los semáforos.
- Pasos de peatones sobre-elevados en los puntos en los que sea aconsejable la reducción de la velocidad del tráfico.
- Incremento de la accesibilidad, en paralelo con la medida **MP3** - Plan de accesibilidad municipal: supresión de barreras.
- Revisión de la señalización e iluminación nocturna.



- Itinerarios complementarios

La función de los itinerarios complementarios es garantizar el tránsito peatonal de la periferia al centro urbano o alcanzar una mayor eficacia en la movilidad peatonal urbana. Las actuaciones en estos itinerarios se deben basar en los mismos criterios que para los itinerarios principales, ajustando la sección para el peatón al tránsito peatonal previsto.

En general, cuando se requiera un incremento de la sección de acera, los tratamientos más habituales son:

- o Conversión a aparcamiento en línea, de los aparcamientos en batería o semi-batería e incorporación de dicho espacio a las aceras, o bien en su caso, colocación de topes de rueda u otras medidas en su caso.
- o Para aparcamientos ya dispuestos en línea, pero con un solo carril de circulación de más de 3,5 m, reducir anchura del carril e incorporar dicho espacio a la acera. Si la acera tuviese menos de 3,5 m, analizar la compatibilidad con el aparcamiento.

- Itinerarios lúdicos

Son aquellos que discurren principalmente por zonas verdes y relativamente alejadas de las zonas urbanizadas. Tienen la función principal de conectar los centros urbanos entre sí mediante un corredor verde agradable y atractivo para los peatones.

Atendiendo al plazo de ejecución de los itinerarios peatonales incluidos en esta propuesta, se distinguen:

- Actuaciones a medio plazo (2018). Afectan al Eje Central, Eje Interior y al Eje Universidad.
- Actuaciones a largo plazo (2024). Se realizarán sobre el Eje Oeste, Eje Industria, Eje Verde, Eje Este y los ejes denominados La Marina, Paseo Marítimo y Muralla.

La ubicación de los ejes señalados se representa en la siguiente imagen.

Ilustración 13. Itinerarios peatonales según plazo de ejecución



Fuente. Elaboración propia

Ficha técnica de la Propuesta:

Propuesta	MP1 – Red de itinerarios peatonales
Ámbito de Aplicación	Municipio
Agentes implicados	Ayuntamiento Asociaciones de vecinos, asociaciones de empresarios, comercio y hostelería, etc.
Horizonte de implantación	Corto-medio-largo plazo
Coste estimativo	1.300.000 €
Indicadores de Seguimiento	Longitud de los itinerarios peatonales (km) Calidad de los espacios peatonales percibida por los ciudadanos Porcentaje de desplazamientos peatonales sobre el total de desplazamientos diarios

A continuación se describen las características de las que constará la **red futura** o red objetivo de itinerarios peatonales, a través de diversas posibles clasificaciones de sus itinerarios:

- Atendiendo al **emplazamiento** del itinerario peatonal, se clasifican en:
 - o Paseo marítimo: los situados en la franja costera
 - o Urbano: los situados en la trama urbana del municipio.
 - o Casco histórico: los ubicados en la zona de Ciudad Vieja y Pescadería.
 - o Industrial: en el interior de polígonos industriales.
 - o Núcleo periférico: de conexión con los núcleos periféricos.

- Senda de carácter interior: en zonas no desarrolladas urbanísticamente.
- Según el **estado de desarrollo** del itinerario peatonal, se dividen en:
 - Existente: itinerario practicable en la actualidad.
 - En desarrollo: se están desarrollando actuaciones para su adecuación.
 - Planificado: está previsto en el PGOM o algún otro instrumento de planificación.
 - Inexistente: no se había contemplado hasta ahora.
- Atendiendo a la **envergadura de la actuación prevista**:
 - Ninguna: el viario ya es adecuado
 - De pequeña inversión: son necesarias pequeñas obras de adecuación.
 - De inversión media: son necesarias inversiones de mejora.
 - Completa: el itinerario no existe.

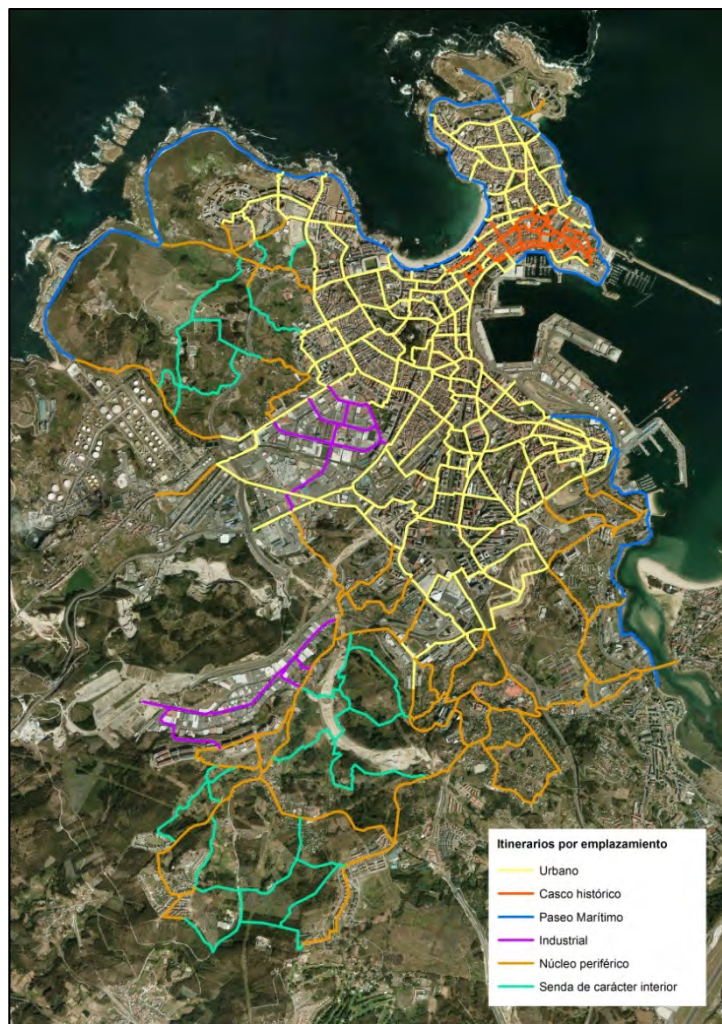
La representación de los itinerarios de la red objetivo atendiendo a cada una de las características mencionadas se incluye a continuación.

Ilustración 14. Red objetivo. Itinerarios peatonales según su jerarquía



Fuente. Elaboración propia

Ilustración 15. Red objetivo. Itinerarios peatonales según su emplazamiento



Fuente. Elaboración propia

Ilustración 16. Red objetivo. Itinerarios peatonales según su estado de desarrollo



Fuente. Elaboración propia

Ilustración 17. Red objetivo. Itinerarios peatonales según la envergadura de la actuación



Fuente. Elaboración propia

En los gráficos de itinerarios peatonales, se observa la necesidad de realizar actuaciones tales como:

-Pasarela peatonal entre Palavea-Pedralonga que dé continuidad al itinerario peatonal salvando la barrera que supone la N-VI; conexión entre el Birloque y Elviña, superando la avenida de San Cristóbal hacia Pablo Picasso, o entre el Castro de Elviña y el Parque Ofimático; apertura de calles para dar continuidad a itinerarios entre Monelos y O Castrillón, etc.

- **Ejemplo 1:** Aceras con anchura suficiente y presencia de barreras

Muchas calles de A Coruña no requieren de actuaciones integrales, dado que cuentan con aceras de suficiente anchura, sin embargo, y a pesar del esfuerzo realizado en los últimos años; aún son numerosas aquellas en las que existen problemas puntuales de accesibilidad, siendo necesario actuar sobre las barreras que pudieran existir, en paralelo con la medida **MP3 - Plan de accesibilidad municipal: supresión de barreras.**

Ilustración 18. Ejemplo-Acera con anchura suficiente y presencia de barreras

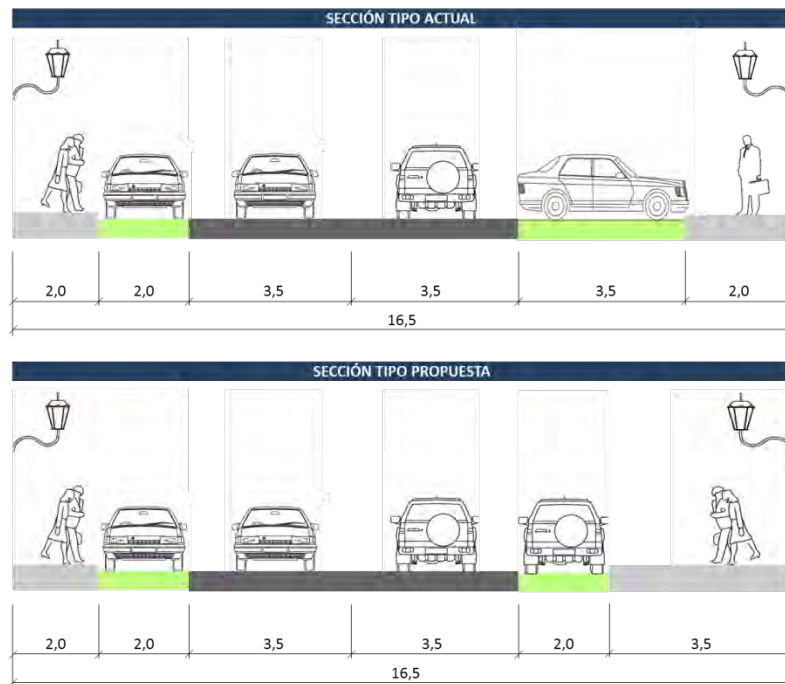


Fuente. Elaboración propia

- **Ejemplo 2:** Calles con aceras estrechas y aparcamiento en batería

Existen números casos de aceras estrechas (de 1 a 2 m) a las que acomete aparcamiento en batería; por lo que se ven invadidas por los voladizos de los vehículos. En estos casos se propone reordenar el aparcamiento o bien disponer topes de rueda (en dónde la sección del vial lo permita); además de revisar las barreras que pudieran existir, en paralelo con la medida **MP3 - Plan de accesibilidad municipal: supresión de barreras.**

Ilustración 19. Ejemplo de reordenación del aparcamiento en calles con acera estrecha

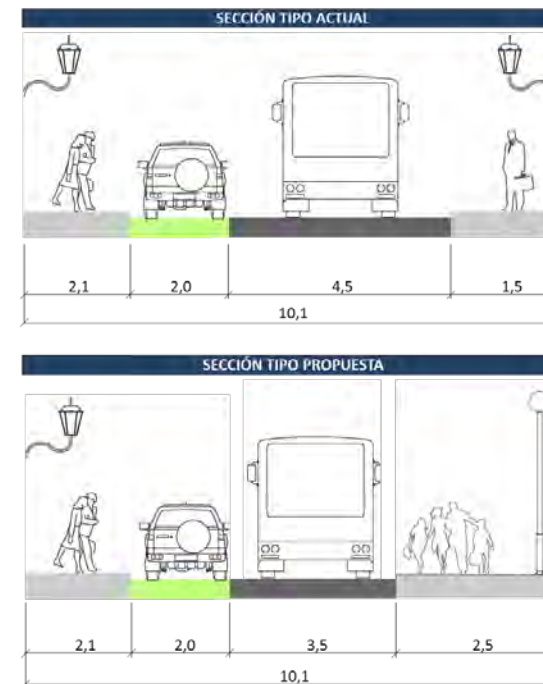


Fuente. Elaboración propia

- **Ejemplo 3:** Calles con aceras estrechas y viales > 3,5 m.

En estos casos se propone la reducción de las dimensiones del carril hasta 3,5 m, con el fin de ampliar las aceras. Con esto se conseguiría, además, evitar el estacionamiento en doble fila. Igualmente que en las anteriores, es necesario revisar las barreras que pudieran existir.

Ilustración 1. Ejemplo de calles con acera estrecha y viales > 3,5 m.



Fuente. Elaboración propia

Todas estas actuaciones deberán también ser evaluadas con criterios integrales y rigurosidad, a fin de detectar su incidencia, alternativas y otras particularidades.

5.2.2. MP2 – Señalización de itinerarios peatonales

Objetivo y Justificación:

La propuesta **MP1** - Red de itinerarios peatonales es recomendable que sea complementada mediante un **plan de señalización** de itinerarios peatonales que facilite y promueva su uso.

El objetivo de incrementar los desplazamientos a pie, debe llevar aparejadas medidas que identifiquen, señalicen y pongan en valor los itinerarios peatonales, de forma que se incremente la percepción de los peatones respecto a la existencia de espacios y sistemas de movilidad que le están reservados.

Será básico en el desarrollo de esta propuesta, que la señalización no obstaculice la movilidad, especialmente de la peatonal y que su implantación no suponga una reducción del espacio público urbano.

Descripción de la Propuesta:

Este plan debe contemplar el establecimiento de dos tipos de señalización peatonal:

1. Señalización hacia los principales centros de atracción y generación de viajes.
2. Señalización de itinerarios turísticos peatonales

A continuación se describe cada tipo de señalización por separado.

- **Señalización de centros de atracción y generación de desplazamientos**

Mediante esta actuación se introduciría una señalización concreta para peatones hacia los principales centros de atracción y generación de

desplazamientos, como colegios, hospitales, destinos turísticos, etc. que faciliten el tránsito hasta estos destinos y fomenten la movilidad peatonal.

Estas señales deben ser específicas para peatones y podrían indicar tanto la distancia como el tiempo de recorrido hasta el destino indicado.

Foto 21. Ejemplos de señalización peatonal



Fuente. Universidad Politécnica de Valencia



- Señalización de itinerarios turísticos peatonales

Utilizando como base la red de itinerarios peatonales propuesta, se propone la creación de una señalización específica de **itinerarios turísticos** peatonales.

Para ello, se propone establecer diferentes itinerarios turísticos peatonales que recorran los principales centros monumentales, históricos y otros atractivos turísticos de A Coruña en los que se implantará la señalización específica que guíe al peatón durante todo el itinerario. Debe destacarse en este apartado la especial importancia de los itinerarios que coincidan con el Camino de Santiago.

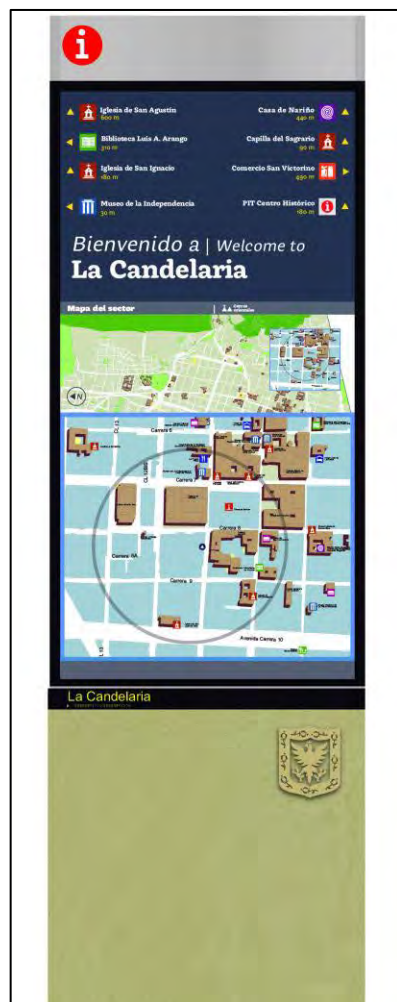
Estos itinerarios deben ser atractivos para el conjunto de ciudadanos y disponer de información básica del itinerario (distancia, tiempo empleado, etc.) y otra información útil como una breve descripción del atractivo turístico.

De manera adicional, se propone la divulgación de estos itinerarios conforme se vayan desarrollando. La página web del Ayuntamiento y de otras entidades encargadas de la promoción turística de A Coruña, o las redes sociales (entre las que destacan Facebook y Twitter) son unas vías de comunicación adecuadas para su difusión.

Ficha técnica de la Propuesta:

Propuesta	<i>MP2 – Señalización de itinerarios peatonales</i>
Ámbito de Aplicación	<i>Municipio</i>
Agentes implicados	<i>Ayuntamiento</i>
Horizonte de implantación	<i>Corto-medio-largo plazo</i>
Coste estimativo	<i>300.000€</i>
Indicadores de Seguimiento	<i>Calidad de los espacios peatonales percibida por los ciudadanos</i> <i>Número de señales implantadas</i> <i>Porcentaje de desplazamientos peatonales sobre el total de desplazamientos diarios</i>

Ilustración 20. Ejemplos de señalización peatonal de itinerarios turísticos



Fuente. Turismo de Bogotá

5.2.3. MP3 – Plan de accesibilidad municipal: supresión de barreras

Objetivo y Justificación:

El diagnóstico de movilidad peatonal desarrollado en fases anteriores de este estudio identificó vías peatonales que no cumplen los requisitos de accesibilidad universal.

Si bien en la actualidad se están desarrollando numerosas actuaciones de mejora de accesibilidad en A Coruña, para adaptar su espacio público a los requisitos normativos de ámbito estatal, autonómico y todo ello en el contexto de directivas europeas; se plantea la elaboración de un **plan de accesibilidad municipal** de supresión de barreras, que sería llevado a cabo por el propio Ayuntamiento de A Coruña contando con participación ciudadana y en especial con los agentes que representan a las personas con movilidad reducida.

Este plan diagnosticará de manera detallada las barreras existentes y propondrá actuaciones para eliminarlas. La supresión de estas barreras mejorará las condiciones de transporte y, en general, la calidad de vida de todos los ciudadanos, independientemente de sus condicionantes y circunstancias, cumpliendo así con los requisitos de accesibilidad universal y permitiendo que disfruten de las mismas oportunidades que el resto de ciudadanos.

Asimismo, este plan de accesibilidad municipal deberá coordinarse con el resto de actuaciones propuestas en este PMUS, de manera que las futuras actuaciones sean coherentes con los objetivos del plan de accesibilidad y no supongan la creación de nuevas barreras.



De manera general, las características de accesibilidad del entorno urbano de una ciudad, y que se deben cumplir con el desarrollo de este plan de accesibilidad, son las siguientes:

- Accesibilidad para todas las personas, independientemente de sus condicionantes y circunstancias.
- Reducir en la medida de lo posible los recorridos que deben realizar las personas entre su origen y destino.
- Equilibrio entre la parte estética y la parte funcional de los elementos arquitectónicos.
- Garantizar que los recorridos de los peatones se realicen en condiciones de seguridad.
- Normalización de las soluciones que se adopten.
- Existencia de áreas de aparcamiento para PMR en el número adecuado y en los principales centros de atracción y generación de viajes.
- Accesibilidad al sistema de transporte público.
- Accesibilidad a lugares de residencia y trabajo.
- Accesibilidad a edificios públicos.
- Limpieza y mantenimiento adecuados del viario, de manera que no se obstaculice el tránsito de las personas.
- Niveles de iluminación y acústicos adecuados.

A continuación se describen los contenidos del plan de accesibilidad municipal y la metodología que se debería seguir para su desarrollo e implantación.

Descripción de la Propuesta:

El plan de accesibilidad municipal de supresión de barreras ha de cumplir unas directrices generales, que son fundamentales para que el plan tenga el efecto deseado sobre la movilidad peatonal. Estas directrices básicas son:

- Debe contar con un programa de asignación presupuestaria y **financiación** acorde con las necesidades de actuación contempladas, de manera que se garantice la capacidad económica suficiente para llevar a término el propio plan.
- Debe permitir el **seguimiento y evaluación** de las actuaciones que se lleven a cabo, tanto a corto como a medio y largo plazo, para medir la efectividad real de las actuaciones desarrolladas.
- Debe perseguir la creación de una **malla consolidada** de itinerarios accesibles y sin barreras que mejoren la calidad de vida de todos los ciudadanos.

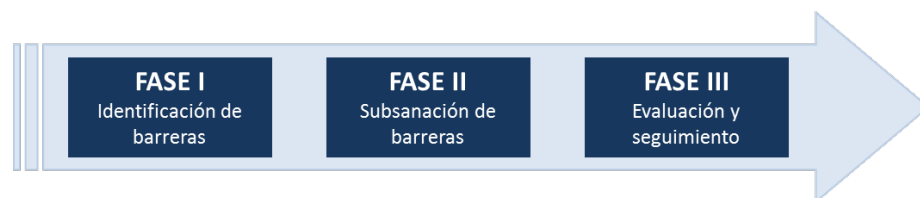
Respecto a la metodología del plan, se deben considerar al menos tres fases distintas de desarrollo e implantación. Estas fases, junto con las actividades y contenido de cada una de ellas, son las siguientes:

En su desarrollo debe primar la detección de aquellas zonas en las que la intervención es más necesaria para garantizar la accesibilidad universal



desde zonas que se encuentren desconectadas, priorizándolas para la resolución más inmediata.

Gráfico 7. Fases del plan de accesibilidad municipal: supresión de barreras



Fuente. Elaboración propia

- **FASE I: IDENTIFICACIÓN Y REVISIÓN DE BARRERAS**

Durante la Fase I se identificarían las barreras existentes en la ciudad, prestando especial atención a aspectos como:

- o Los espacios de uso público, como son calles, plazas, parques, etc.
- o Los edificios públicos, tales como equipamientos culturales, administrativos, sanitarios, docentes, etc.
- o Los elementos del sistema de transportes, desde las paradas de autobús y las estaciones hasta el material móvil.
- o Los sistemas de comunicación públicos, haciendo énfasis en los aspectos que tengan que ver con los recursos técnicos de atención al ciudadano.

Para la identificación de barreras se puede recurrir a la participación ciudadana, a través de asociaciones relacionadas y mediante el empleo de las redes sociales (especialmente Facebook y Twitter).

- **FASE II: SUBSANACIÓN DE BARRERAS**

Durante la Fase II se procederá a la supresión de las barreras detectadas durante la Fase I del plan. Para ello, se debe realizar una asignación presupuestaria acorde con las necesidades detectadas y se debe proponer un plan de actuación de eliminación de barreras.

- **FASE III: EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO**

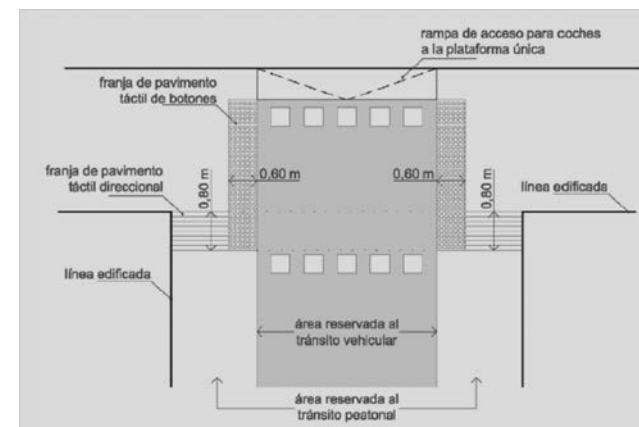
La última fase del plan consiste en su evaluación y seguimiento. Por una parte, se debe realizar una evaluación de las actuaciones llevadas a cabo durante el plan que, partiendo de las barreras detectadas, evalúe si finalmente han sido suprimidas. Por otra parte, se debe realizar un seguimiento del plan que permita identificar nuevas barreras y que garantice además la coordinación de las medidas del plan con el resto de actuaciones propuestas en el PMUS.

Ilustración 21. Ejemplo de vado peatonal de tres rampas



Fuente. Elaboración propia y Construmática

Ilustración 22. Ejemplo de cruce al mismo nivel



Fuente: Orden Viv 561/2010

Ficha técnica de la Propuesta:

Propuesta	<i>MP3 – Plan de accesibilidad municipal: supresión de barreras</i>
Ámbito de Aplicación	<i>Municipio</i>
Agentes implicados	<i>Ayuntamiento de A Coruña Agrupaciones sociales de PMR Comisión de la accesibilidad de A Coruña</i>
Horizonte de implantación	<i>Corto plazo</i>
Coste estimativo	<i>100.000€</i>
Indicadores de Seguimiento	<i>Incremento del número de itinerarios accesibles Número de obstáculos eliminados</i>



5.2.4. MP4 – Regulación de calles y espacios peatonales

Objetivo y Justificación:

La regulación de las calles y espacios peatonales permite garantizar espacios públicos de calidad, proporcionando mayores oportunidades de relación e intercambio entre los ciudadanos y fomentando la movilidad peatonal.

Actualmente no existe una ordenanza que regule las calles y espacios peatonales de A Coruña: su implantación, características, tipología, etc. Asimismo, en ciertos momentos del día, las calles y espacios peatonales se encuentran ocupados por elementos que limitan la circulación de los peatones, como elementos del mobiliario que invaden el espacio, vehículos que estacionan en las calles y en sus accesos, etc.

Otros aspectos detectados que no contribuyen a la calidad de calles y espacios peatonales son: el mal estado o falta de calidad de las fachadas de algunas zonas, la reducida anchura del itinerario peatonal libre, la señalización obsoleta e incongruente, etc.

Descripción de la Propuesta:

Para mejorar la movilidad peatonal y cumplir con los objetivos anteriormente expuestos, se propone una regulación de calles y espacios peatonales mediante ordenanza y centrándose en los siguientes aspectos:

- **Regulación para la implantación y diseño de calles peatonales**

Es necesario establecer una regulación que contemple la implantación y diseño de calles peatonales, definiendo requisitos homogéneos pero que respeten a la vez la singularización zonal de calles y espacios peatonales.

Estas características afectarían también a la señalización y mobiliario urbano. De esta manera, el diseño de calles y espacios peatonales se basaría en requerimientos técnicos y criterios homogéneos, y que a la vez estén adaptados a la caracterización de cada barrio.

- **Mejora en la calidad de las calles y espacios peatonales**

En el diagnóstico efectuado en fases anteriores del PMUS se detectó la ineficiencia de determinados espacios peatonales, que hacen poco atractivo el tránsito peatonal por falta de protección climática, insuficiente iluminación, trazado irregular de itinerarios peatonales, etc. Por esta razón, se propone fomentar el análisis y corrección de estas ineficiencias en los principales itinerarios y espacios peatonales.

En la misma dirección de mejora de la calidad peatonal, se propone un plan de mejora de la **señalización vertical y horizontal** de las calles y espacios peatonales, cuyas líneas de actuación sean las siguientes:

- o Subsanan la incoherencia y falta de uniformidad de la señalización vertical y horizontal de las zonas peatonales y espacios públicos.
- o Actualización de la señalización vertical y horizontal de las zonas peatonales, ya que en el diagnóstico se detectaron elementos obsoletos.

- **Incremento de los espacios de relación**

Por último, durante la fase de diagnóstico, se han detectado barrios en los que la ausencia de espacios urbanos confortables es un obstáculo para el desarrollo de las relaciones sociales básicas de una comunidad. En este sentido, deberá de promoverse, como ejercicios de microcirugía urbana,



el desarrollo de estos espacios, adecuándolos a las necesidades de cada barrio para conseguir un entorno sano y confortable.

- **Ocupación de aceras y otros espacios públicos**

El peso del sector servicios en la economía de A Coruña y la caracterización de la ciudad como destino turístico se pone de manifiesto por la importante presencia de terrazas de hostelería en sus calles, especialmente en el Distrito 1 (zona Pescadería), como ha sido indicado en el documento de diagnóstico.

La ocupación de las terrazas de A Coruña se regula actualmente por una nueva Ordenanza, aprobada en Junio del 2013, que tiene por objetivo paliar la excesiva ocupación que se estaba produciendo sobre el espacio público, equilibrando intereses de vecinos y hosteleros, introduciendo nuevos enfoques de mejora estética e integración en el entorno y corrigiendo las arraigadas situaciones de exceso de ocupación.

La ordenanza contempla la necesidad de realizar ordenaciones singulares en las zonas más características de la ciudad, ámbito Pepri, calles peatones y otras situaciones; indica condicionantes para garantizar la movilidad accesible de las calles con importante intensidad de tránsito peatonal.

Se propone impulsar la **aplicación de la ordenanza**, principalmente en las zonas singulares, de forma que los beneficios de la ordenación y mejora de calidad estética, se sumen a la sinergia del PMUS.

- **Estacionamientos indebidos en calles y espacios peatonales**

Se ha detectado una ocupación elevada de aceras y de zonas peatonales por parte de los vehículos, especialmente en el Distrito 01 (zona Pescadería, casco histórico). Esta ocupación afecta a la movilidad peatonal y supone una invasión del espacio reservado a los peatones.

Para paliar esta situación, se propone una mayor **regulación, vigilancia y control** del estacionamiento indebido en las calles y espacios peatonales, que se podría materializar mediante campañas de concienciación, estudio de alternativas, disciplina vial y modificación de la ordenanza actual.

- **Regulación del uso de la bicicleta, patines y otros aparatos de movilidad personal**

En consonancia con las medidas del Plan de Fomento de la Movilidad Ciclista, se propone una **regulación específica** del uso de la bicicleta, patines y otros aparatos de movilidad personal en la vía pública, con el fin de combatir el uso inadecuado de estos medios.

- **Modificación de la regulación de los horarios de carga y descarga**

De acuerdo con las medidas del Plan de Mejora de la Distribución Urbana de Mercancías, se propone una **revisión** de la ordenanza de las zonas de carga y descarga, con el fin de regular el estacionamiento indebido en calles y espacios peatonales, y dotar de plazas a aquellas calles y espacios que así lo requieran.



Ficha técnica de la Propuesta:

Propuesta	<i>MP4 – Regulación de calles y espacios peatonales</i>
Ámbito de Aplicación	<i>Municipio</i>
Agentes implicados	<i>Ayuntamiento de A Coruña Asociaciones de vecinos, asociaciones de empresarios, comercio y hostelería, etc.</i>
Horizonte de implantación	<i>Corto plazo</i>
Coste estimativo	<i>50.000€</i>
Indicadores de Seguimiento	<i>Número de infracciones detectadas por el uso indebido de los espacios peatonales.</i> <i>Calidad de los espacios peatonales percibida por los ciudadanos</i> <i>Superficies de relación desarrolladas</i>

5.2.5. MP5 – Fomento y promoción del camino escolar

Objetivo y Justificación:

Analizada la movilidad producida **por estudios**, se ha observado que el 12% de los viajes interiores que se realizan en el municipio de A Coruña están motivados por esta causa, registrándose diariamente 69.146 viajes interiores para desplazarse a los centros de estudio y 13.270 relacionados con su área metropolitana.

La movilidad por motivo de estudio en los 82 centros educativos localizados en el municipio de A Coruña y en los 65 existentes en su Área Metropolitana, se realiza principalmente **a pie**.

No obstante, tal y como ya se ha señalado en otros apartados, desde hace bastantes años se ha venido produciendo un incremento de los traslados de los alumnos en **vehículo privado**, provocado en parte por la pérdida de confianza de los padres respecto a la seguridad de los desplazamientos de sus hijos camino del colegio.

Como consecuencia de esta nueva situación, se viene constatando un aumento de la circulación de vehículos motorizados alrededor de los colegios, generando dificultades para aquellos alumnos que desean ir caminando, problemas de congestión y seguridad en horario de entrada y salida. Además, los escolares, al trasladarse en coche, pierden una fase esencial en su aprendizaje del entorno en el que viven, relacionadas con la educación vial, el desarrollo de su autonomía y el ejercicio físico.

En el año 2013, el Ayuntamiento en colaboración con otros agentes, ha llevado a cabo un programa piloto de caminos escolares, siendo los resultados muy satisfactorios.



En este contexto se propone impulsar y consolidar la iniciativa emprendida, implementando actuaciones integrales que contribuyan a concienciar sobre la necesidad de fomentar y promocionar el camino escolar como modo natural de acceso a los centros, y de forma que la



iniciativa se vaya implantando progresivamente en el máximo número posible de centros educativos.

El “Camino Escolar Seguro”, es el primer paso para reintroducir al niño en la ciudad como espacio de relación, facilitando su aprendizaje y permitiéndonos disfrutar de su presencia.

Descripción de la Propuesta:

Para el logro de este objetivo se propone la realización de las siguientes actuaciones:

- Establecer un **equipo de concienciación**, cuyas funciones principales serán:
 1. Promoción del programa entre profesores, padres y alumnos de tal manera que conviertan la idea en propia.
 2. Conformar un comité de seguimiento entre los padres (AMPAS), dirección de los colegios, miembros del Consejo Escolar, etc.
 3. Revisión por parte del comité de las rutas predefinidas con el objetivo de detectar peligros y problemas potenciales. Esta información se remitirá desde la dirección del colegio al Ayuntamiento y la policía local.

- **Análisis del traslado al colegio**
 1. Delimitación del ámbito de influencia inmediato al colegio, establecido con un radio aproximado entre los 400 y los 500 metros de distancia al colegio.
 2. Análisis de la accesibilidad de las entradas y salidas del colegio, a partir de los resultados obtenidos por la Comisión para la racionalización del acceso a los colegios, propuesta en el Plan de Fomento del Transporte Público.
 3. Definición de los caminos escolares (mapa de rutas escolares) en función de la residencia de los alumnos.
 4. Análisis de la señalización dirigida al tráfico, informativa de la cercanía del centro escolar y de adecuación de la velocidad, para definir el ámbito como área 30 o 20.
- Detección de **nuevas tecnologías** de ayuda y coordinación con los centros escolares, para fomentar el acceso al colegio andando.
 1. Control y registro de la llegada de los niños al centro escolar y comunicación mediante SMS a los padres o tutores legales.
 2. Crear una lista de correo electrónico para las familias o incorporar información específica sobre el camino escolar.
 3. Crear un apartado específico en la página web del colegio sobre iniciativas vinculadas al fomento del camino escolar.
 4. Crear un blog donde se recojan las actividades realizadas.
 5. Indicación mediante paneles informativos (información dinámica) de la presencia de niños en la calle, e información a los escolares de puntos donde deben extremar la precaución.

Ilustración 23. Iniciativa de promoción del camino escolar



Concello A Coruña, Stop Accidentes y elaboración propia

Ficha técnica de la Propuesta:

Propuesta	<i>MP5 - Fomento y promoción del camino escolar</i>
Ámbito de Aplicación	<i>Municipio de A Coruña y su Área Metropolitana</i>
Agentes implicados	<i>Ayuntamientos</i>
Horizonte de implantación	<i>Corto-medio plazo</i>
Coste estimativo	<i>100.000€</i>
Indicadores de Seguimiento	<i>Nº de propuestas elevadas a la Comisión</i>



5.2.6. MP6 – Gestión de accesos a zonas de tráfico restringido

Objetivo y Justificación:

Como se ha señalado en el diagnóstico de movilidad peatonal, la mayor parte de las calles peatonales de A Coruña se encuentran en el Centro Histórico de la ciudad, especialmente en la Ciudad Vieja y en el Barrio de Pescadería, ambos pertenecientes al distrito 1, donde se concentra una gran parte de la actividad comercial y turística del municipio.

No obstante, las vías peatonales en este distrito no forman una red de itinerarios peatonales, ya que no existe continuidad entre ellas ni conexión con otros distritos.

Por otra parte, el acceso de vehículos a las calles peatonales en A Coruña, está regulado a través de una “**Tarjeta de Acceso a Calles Peatonales**”, permitiéndose la circulación en estas calles a vehículos de servicio (limpieza, mantenimiento...), carga y descarga, residentes o accesos a garajes.

A pesar de esto, y como se ha señalado en la actuación **MP4** - Regulación de calles y espacios peatonales, se ha detectado una alta ocupación por parte de los vehículos de zonas reservadas a los peatones, como pueden ser aceras y calles peatonales, principalmente en el barrio de Pescadería.

Por tanto, las propuestas que se indican a continuación tienen como objetivo la ampliación de las zonas de acceso restringido a vehículos en el Centro Histórico y reforzar los sistemas de control y vigilancia en el acceso de los vehículos a las zonas peatonales.

Descripción de la Propuesta:

En la propuesta **MP1** - Red de itinerarios peatonales se establecen las características que deben cumplir estos itinerarios y se definen unos criterios generales de diseño, a la vez que se realiza una propuesta de itinerarios peatonales que permiten estructurar los desplazamientos a pie en el núcleo urbano y comunican los distintos barrios y distritos entre sí.

Esta propuesta de itinerarios peatonales conlleva la ampliación de las zonas de acceso restringido a vehículos en el **Casco Histórico** de A Coruña.

Así, se controlará el acceso de vehículos privados a zonas peatonales, a través de alguna de las siguientes actuaciones:

- o Adecuada **señalización** de las calles peatonales, a través de paneles informativos donde se señale la tipología de la vía, el tipo de vehículos autorizados a circular por ella, y los horarios y condiciones que deben cumplirse

Foto 22. Ejemplo señalización zona peatonal abierta. Barrio de las Letras (Madrid)



Fuente: Criterios de Movilidad en zonas urbanas (Fundación R.A.C.C)

- Control y gestión de acceso mediante **cámaras** lectoras de matrículas, para detectar si el vehículo tiene permitido el acceso a la correspondiente vía, y en caso contrario, proceder a la denuncia
- Sistema de **control de accesos** gestionado desde un centro de control

- Diseño y disposición de **mobiliario urbano** de forma que se evite el estacionamiento indebido y a la vez se eviten problemas de mantenimiento de dicho mobiliario
- Análisis de los **sentidos de circulación** de manera que evite el tráfico de paso en las áreas de prioridad peatonal.

Así mismo, y como se propone en el Plan de Mejora de la Distribución Urbana de Mercancías, se propone una revisión de la ordenanza de las zonas de carga y descarga, con el fin de regular el estacionamiento indebido en calles y espacios peatonales y dotar de plazas aquellas calles y espacios que así lo requieran.

Ficha técnica de la Propuesta:

Propuesta	<i>MP6 – Gestión de accesos a zonas de tráfico restringido</i>
Ámbito de Aplicación	<i>Municipio</i>
Agentes implicados	<i>Ayuntamiento de A Coruña Asociaciones de vecinos, asociaciones de empresarios, comercio y hostelería, etc.</i>
Horizonte de implantación	<i>Medida permanente a implantar con la puesta en marcha del Plan de Movilidad Urbana Sostenible</i>
Coste estimativo	<i>280.000€</i>
Indicadores de Seguimiento	<i>Número de infracciones detectadas por el uso indebido de los espacios peatonales. Calidad de los espacios peatonales percibida por los ciudadano Porcentaje de desplazamientos peatonales sobre el total de desplazamientos diarios Implantación de accesos restringidos</i>