



5.1. PLAN DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO Y ESTRUCTURA VIARIA

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de A Coruña, como documento con enfoque integral y transversal, debe tratar la movilidad considerando todos los modos de transporte de forma global, sus relaciones entre sí y los condicionantes y oportunidades de su marco temporal.

En ese sentido conviene destacar los requisitos que en los últimos años y desde marcos europeos, estatales y autonómicos; se han fijado o se están fijando en las materias de accesibilidad universal, sostenibilidad, eficiencia energética, tráfico y circulación. Esas políticas y en el apartado que nos ocupa, nos indican claramente que es necesario acometer jerarquizaciones viarias y otras actuaciones asociadas, que **calmen el tráfico** en las vías urbanas; todo ello viene a reforzar el prisma con el que se acomete la elaboración del PMUS de A Coruña, en el que además se pone de manifiesto la especial importancia del resto de la comarca de AS Mariñas sobre la movilidad.

Hasta ahora no se habían identificado de modo organizado los itinerarios fundamentales de la ciudad atendiendo a todas las modalidades de desplazamiento (a pie, en bicicleta, transporte público, vehículo privado, motos,...); la red viaria actual no disponía de una clasificación que facilitara diagnósticos integrales y detección de oportunidades, lo que propiciaba la improvisación. Ese reenfoque es imprescindible para optimizar la toma de decisiones, en lo que se refiere a la gestión de los

usos, ocupaciones y adaptación de las plataformas sobre las que debe desarrollarse la movilidad con todo su potencial de sostenibilidad.

Este aspecto es fundamental para los objetivos del PMUS, que debe promover las modalidades de desplazamiento más sostenibles, fundamentalmente el caminar, la bicicleta y el transporte público.

Así pues, disponiendo de una jerarquización vial coherente con la realidad de la ciudad y con sus objetivos estratégicos y teniendo definida la caracterización de usos preferentes de cada vía, pueden priorizarse aquellas actuaciones de mayor **impacto transversal** conforme a los intereses generales de la mayor parte de la población, de manera alineada con el cumplimiento de los objetivos del PMUS, optimizando al máximo las inversiones en cada ámbito, cuidando su beneficio transversal, lo que en definitiva apuntala tanto la sostenibilidad social como económica y medioambiental de las decisiones.

La ejecución de nuevas e importantes infraestructuras, como son la Tercera Ronda y el Túnel de la Marina, modificarán de modo importante los aspectos y efectos de los desplazamientos motorizados, disminuyendo la actual presión que ejercen sobre otras modalidades más sostenibles; esas nuevas circunstancias a corto plazo, son una oportunidad que también apuntala el PMUS de A Coruña, por ejemplo reenfocando la caracterización de muchas vías o tramos, que hasta la fecha se consideraban de penetración principal y ahora se definen claramente como vías distribuidoras; fijando así el PMUS una oportunidad para **calmar su tráfico, eliminar barreras y reducir el impacto de su trazado.**



La propuesta de **ordenación del tráfico y estructura viaria** está relacionada con las actuaciones planteadas para los modos de transporte sostenible incluidos en el PMUS. Las actuaciones tienen entre otros objetivos la mejora del flujo e intensidades de tráfico, teniendo siempre presente su interacción con los diferentes modos de transporte y priorizando los modos más sostenibles.

La propuesta de mejora de la red y estructura viaria que se ha desarrollado para generar flujos de tráfico más eficientes, consta de diferentes acciones de medidas:

- **TV1** - Jerarquización viaria.
- **TV2** - Zonas de calmado de tráfico.
- **TV3** - Resolución de zonas conflictivas de tráfico con modificación puntual de la red viaria.
- **TV4** - Mejora de la señalización y adecuación a la jerarquización viaria.
- **TV5** - Gestión inteligente del tráfico e información al usuario mediante paneles y app.
- **TV6** - Fomento del uso de la moto.

5.1.1. TV1 – Jerarquización viaria

Objetivo y Justificación:

El objetivo fundamental es la optimización de la red viaria, orientando la circulación motorizada hacia las calles de mayor anchura, así como su distribución, de forma que se potencien las modalidades más sostenibles por el viario urbano interior, el de los barrios e incorporando también interconexiones blandas entre los mismos.

Esta propuesta es el eje vertebrador fundamental que caracteriza el plan; es la base de planificación en dónde se define la clasificación estratégica de los soportes de la movilidad contemplados en el PMUS de A Coruña, estableciéndose una transición de niveles, equilibrada con la caracterización urbanística de la ciudad.

La actual configuración de la red y la ejecución de las nuevas infraestructuras hacen necesaria una reclasificación de la red viaria del municipio de A Coruña, para contemplar los diferentes escenarios a corto, medio y largo plazo. Por tanto se ha llevado a cabo el análisis y posterior ordenación de la actual jerarquía de la red viaria para adaptar las vías al entorno que las rodea y minimizar el impacto del tráfico en la ciudad de A Coruña.

Se ha definido el modelo de ciudad, referente a la movilidad urbana de todos los modos de transporte, basando dicho modelo en el uso eficiente de la red y la optimización de la circulación en vías distribuidoras, así como en el establecimiento de espacios públicos más agradables y de mayor calidad ambiental.



Descripción de la Propuesta:

La propuesta consiste en la **reclasificación** de la red viaria del municipio de A Coruña, teniendo en cuenta el uso, características y entorno geográfico de cada una de sus vías. Dicha reclasificación establece una nueva jerarquía de vías que se ajusta a las necesidades del espacio donde se ubican, y que permita la circulación eficiente del vehículo privado, el transporte público, las bicicletas y los peatones.

La nueva clasificación y propuesta de red viaria establece **tres niveles** de vías, según su impacto y función en el desarrollo de la movilidad urbana en el municipio.

A continuación se define cada una de las tipologías propuestas.

1. Red de orden superior

a. Viario de penetración principal

El viario de penetración principal está compuesto por vías de **alta capacidad** para tráfico rodado. Sirve para los desplazamientos urbanos de entrada o salida del municipio, y ejerce la función propia de grandes vías arteriales primarias, que encauzan el tráfico urbano conectándolo con el entorno metropolitano.

b. Viario distribuidor de orden superior

Realiza la función de conexión entre las vías de penetración principales y las vías de penetración secundarias, o las propias vías distribuidoras de orden inferior. La articulación y el tránsito progresivo a un viario de orden inferior en la escala jerárquica, pasa por la implementación de este tipo de vías. Además, permiten el tránsito desde las vías de penetración

principal a otras vías que repartan el tráfico por el resto de vías de penetración secundaria, para que la única opción de itinerario **no** sea continuar por la vía contigua a la vía de penetración, como modo de acceso al núcleo urbano.

2. Red de transición

a. Viario de penetración secundaria

Se trata de vías que favorecen el tránsito de la **periferia** de la ciudad al centro urbano, adaptándose a las características propias del entorno por el que transcurren dichas vías. Puede darse el caso que por las propias características de la vía no formen parte de la conexión paulatina “periferia-centro”, es decir “Viario de penetración principal-Viario distribuidor de primer orden-Viario de penetración secundaria”.

La implementación de estas vías con este determinado orden jerárquico favorece la penetración paulatina y gradual de los vehículos en la ciudad, adaptando su velocidad y sus características al entorno más urbano donde se encuentran, dejando de ser una barrera artificial en el entorno de la ciudad de A Coruña.

b. Viario distribuidor

Constituye el viario por el que se debe canalizar el tránsito de vehículos en el interior del núcleo urbano. Tiene como función la articulación y conexión de las diferentes zonas de la ciudad.

Debido a las características y ubicación geográfica, constituyen la estructura interior por donde debe fluir el tráfico de la ciudad integrando en su interior aquellas zonas donde el tráfico debe reducirse y

recuperarse el espacio público. Son esenciales para el tránsito tanto de vehículos privados como del transporte público.

3. Red de orden inferior

a. Viario Local

El viario local constituye las **vías interiores** que permiten el tránsito y circulación alrededor de las zonas de calmado de tráfico. En una escala menor ejercen una función similar al viario distribuidor. Dichas vías también favorecen el tránsito del transporte público en las zonas interiores. Junto con las vías distribuidoras articulan la conectividad y la fluidez del tráfico de vehículos privados y del transporte público. Su velocidad máxima se establece en **50 km/hora**.

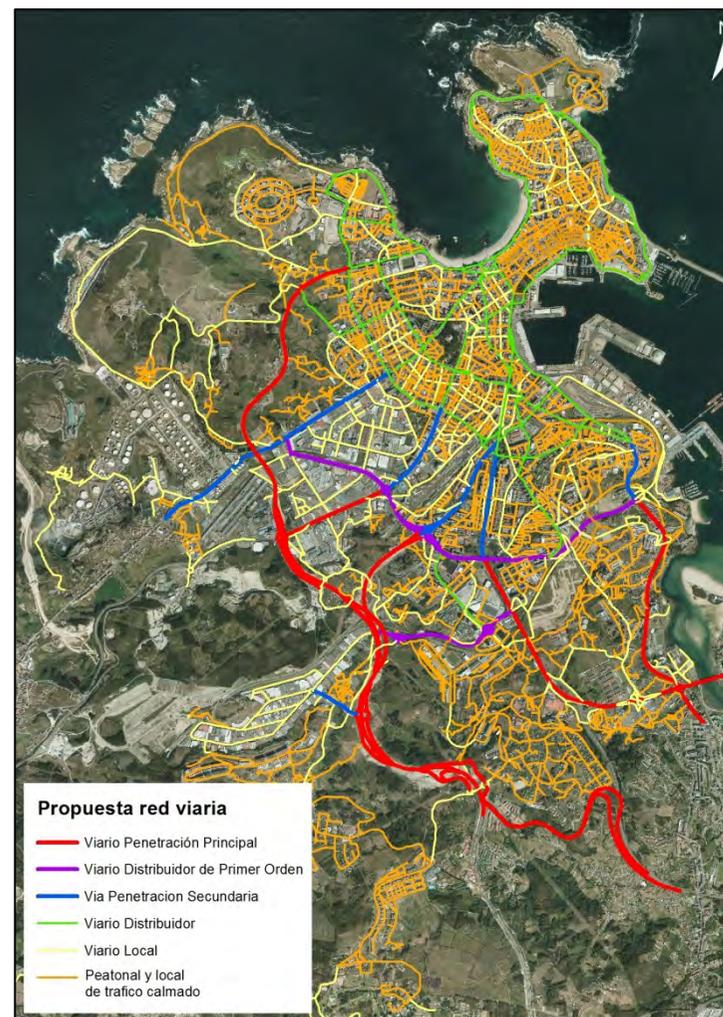
b. Viario local de tráfico calmado

La red viaria local en su último escalón está constituida por varios tipos de vías en función de las características del flujo del tráfico. La principal función es la del encauzamiento del tráfico rodado y peatonal, permitiendo la estancia y relación social y constituyendo el espacio exterior de las edificaciones en la ciudad. También garantiza los espacios destinados al estacionamiento. Puede dividirse en los siguientes tipos

- **Zonas 30**
- **Zonas 20**
- **Zonas 10 o peatonales**

A continuación se desarrolla la jerarquización de la trama viaria, en base a las especificaciones anteriores, que se propone con el objetivo de establecer una red ordenada y coherente con el entorno que le rodea.

Ilustración 2. Propuesta de red viaria jerarquizada



Elaboración propia



1. VIARIO DE PENETRACIÓN PRINCIPAL

Está formado por los siguientes ejes:

- **Avenida de Alcalde Alfonso Molina**, en su primer tramo de entrada a la primera corona urbana de la ciudad (hasta el enlace con avda. San Cristóbal).
- **Tercera Ronda.**
- Autovía de A Coruña **AC-14**.
- Carretera de Carballo **AG-55**.
- **Avenida del Pasaje.**

Estas vías de penetración principal constituyen las alternativas más rápidas y eficaces, para acceder a la ciudad desde los diferentes municipios que delimitan con A Coruña.

La avenida **Alcalde Alfonso Molina**, a lo largo de todo su recorrido, posee características morfológicas de una gran vía de penetración, que termina en el centro urbano de la ciudad. La propuesta de nueva jerarquía viaria establece sólo en su primer tramo este nivel jerárquico con velocidades y morfología propia del nivel que posee.

El primer tramo se extiende hasta su enlace con la avenida de San Cristóbal, a partir de este punto tendrá un nivel jerárquico de rango inferior, que se adapte al entorno territorial por el que transcurre.

Foto 5. Avenida Alcalde Alfonso Molina



Fuente: "La Opinión de Coruña"

Foto 6. Avenida Alcalde Alfonso Molina



Fuente: Flickr

Por tanto, esta avenida debe transformar en su último recorrido sus características, velocidad y morfología, proponiéndose adaptar a la integración de la vía en el espacio donde se ubica propiciando la humanización y recuperación del espacio público a favor del ciudadano que se relaciona en dicho entorno.

La autovía **AC-14**, canalizará parte del tráfico que proviene de la **AP-9** hacia la **Tercera Ronda**, lo que servirá para descongestionar la avenida Alcalde Alfonso Molina. Para ello es fundamental el desarrollo del **vial 18**, actualmente en fase de proyecto.

La **Tercera Ronda** con su trazado terminado, enlazará las vías: **AC-14**, carretera de Carballo **AG-55** y avenida de Finisterre, pudiendo distribuir a otros puntos el tráfico procedente de la **AP-9** a través del **vial 18** y servir así para canalizar el tráfico y suavizar la entrada por la avenida Alfonso Molina o la avenida del Pasaje.

La **carretera de Carballo** recoge el tráfico que proviene del corredor de Arteixo-Carballo. Mientras que la **avenida del Pasaje** absorbe el tráfico que proviene del corredor Oleiros-Sada.

Ilustración 3. Propuesta de viario de penetración principal



Elaboración propia

2. VIARIO DISTRIBUIDOR DE ORDEN SUPERIOR

Estará formado por las siguientes vías:

- Carretera de Lamelas
- Calle Severo Ochoa
- Avenida Salgado Torres hasta su cruce con la AC-14
- Avenida de San Cristóbal
- Carretera de Oza

Todas las vías de penetración principal, a excepción de la Tercera Ronda, se encuentran comunicadas con la confluencia del viario distribuidor de orden superior, para poder acceder por cualquier viario de penetración secundaria al entorno urbano de la ciudad de A Coruña.

Se deberá fomentar con **señalización** adecuada, el uso de dichas vías para distribuir el tráfico de entrada y salida en las horas de mayor intensidad.

Foto 7. Circunvalación avenida de San Cristóbal



Fuente: La Opinión de Coruña

Ilustración 4. Propuesta de viario distribuidor de orden superior



Elaboración propia



3. VIARIO DE PENETRACIÓN SECUNDARIA

Estará formado por las siguientes vías:

- **Avenida de Finisterre.**
- **Avenida de Arteixo.**
- **Enlace de Pocomaco con AC-14.**
- **Avenida de Enrique Salgado Torres** a partir de la intersección con la vía Severo Ochoa.
- **Avenida del Alcalde Alfonso Molina** en su **segundo tramo** hasta su intersección con la ronda de Outeiro.
- **Avenida del Pasaje.**

Será indispensable la optimización y reparto del tráfico por estas vías, con una señalización adaptada en las vías de **Distribución de Orden Superior**, que permita al conductor del vehículo privado disponer de diversas opciones, según el tráfico, para adentrarse en el núcleo urbano.

Dichas vías constituyen grandes calles o avenidas en las que en la actualidad los vehículos motorizados son los protagonistas, en detrimento de las personas que habitan los espacios que atraviesan dichas vías.

Foto 8. Avenida Alcalde Alfonso Molina



Fuente: *Panoramio*

Ilustración 5. Propuesta de viario de penetración secundaria



Elaboración propia

4. VIARIO DISTRIBUIDOR

Entre las vías que destacan como distribuidoras se encuentran la **ronda de Outeiro**, **ronda de Nelle**, la calle **Manuel Murgia**, las **avenidas de Arteixo**, **Finisterre**, **Linares Rivas**, o **Juan Flórez**.

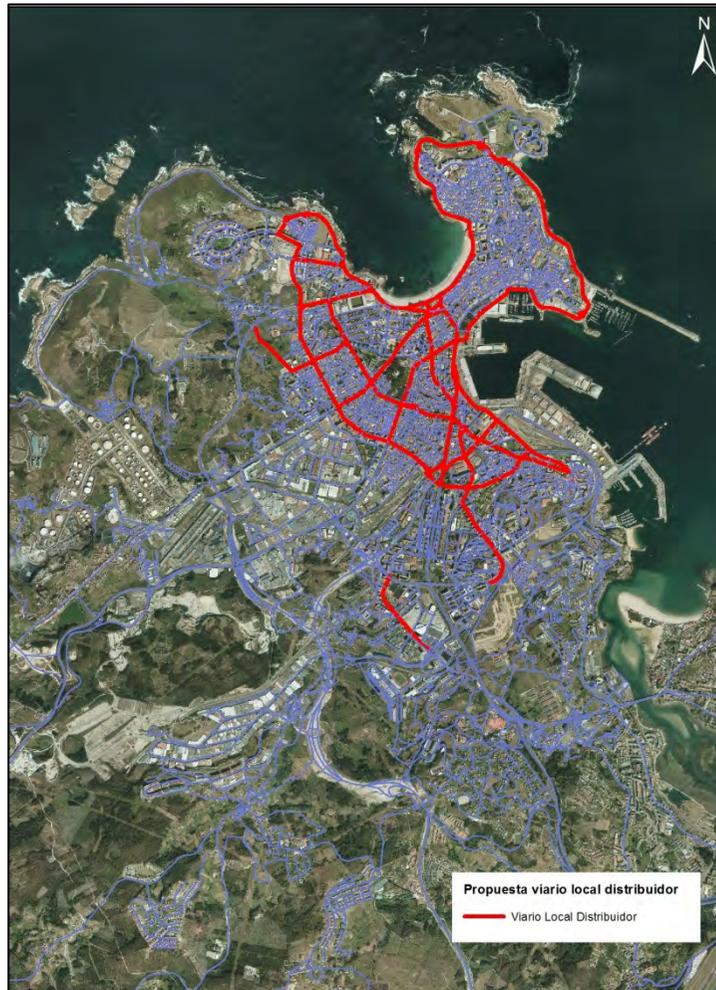
El diseño de la propuesta de red, optimiza al máximo el tráfico por estas vías, para minimizar el impacto del tráfico de tránsito en las áreas residenciales o de alta presencia peatonal.

Foto 9. Ronda de Outeiro con avenida de Arteixo



Fuente: La Opinión de Coruña

Ilustración 6. Plano viario local distribuidor



Elaboración propia

5. RED DE VIARIO LOCAL

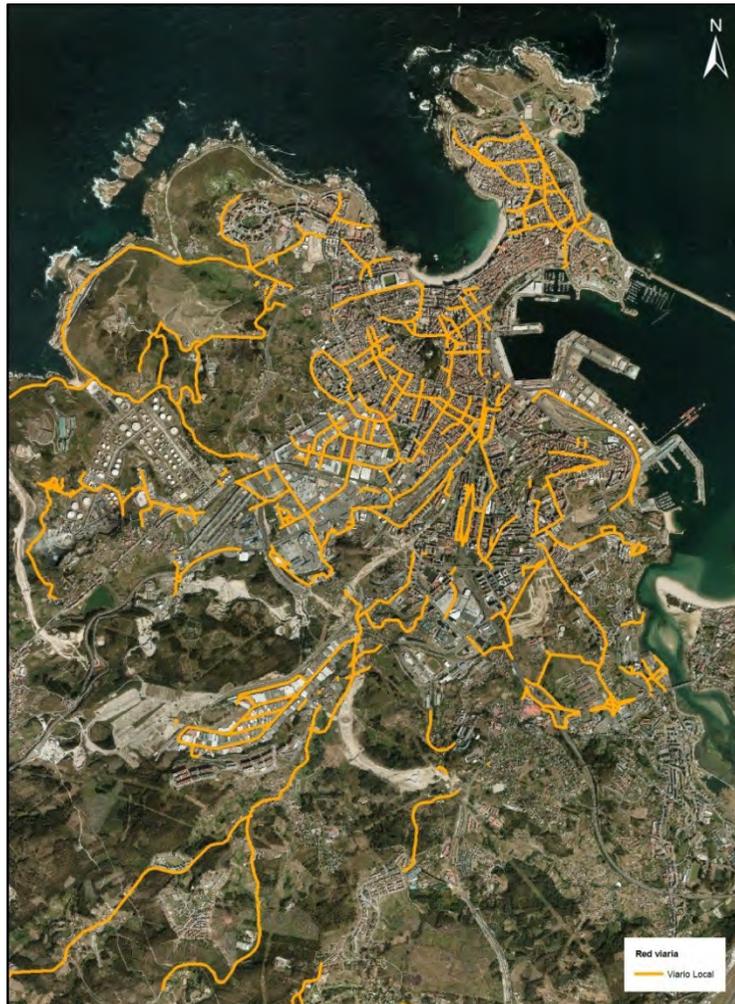
El “viario local” se establece en el interior de las vías distribuidoras y serán las últimas vías que permitirán el tráfico de paso hacia el último nivel de la jerarquía de red constituido por las “vías de estar”, que conforman el viario local con tráfico calmado.

El viario local de tráfico calmado lo constituirán las zonas 30, zonas 20 y zonas 10 o peatonales. Corresponden a aquellas vías donde los ciudadanos realizan sus actividades diarias y donde se prioriza la humanización de los entornos urbanos.

- a. **Viaro local:** en el interior de las vías distribuidoras. Permitirá el tráfico de paso hacia las vías con tráfico calmado.
- b. **Viaro local de tráfico calmado:** zonas de “estar” en las que el objetivo es reducir el tráfico:
 - Zonas 30
 - Zonas 20
 - Zonas 10 o peatonales

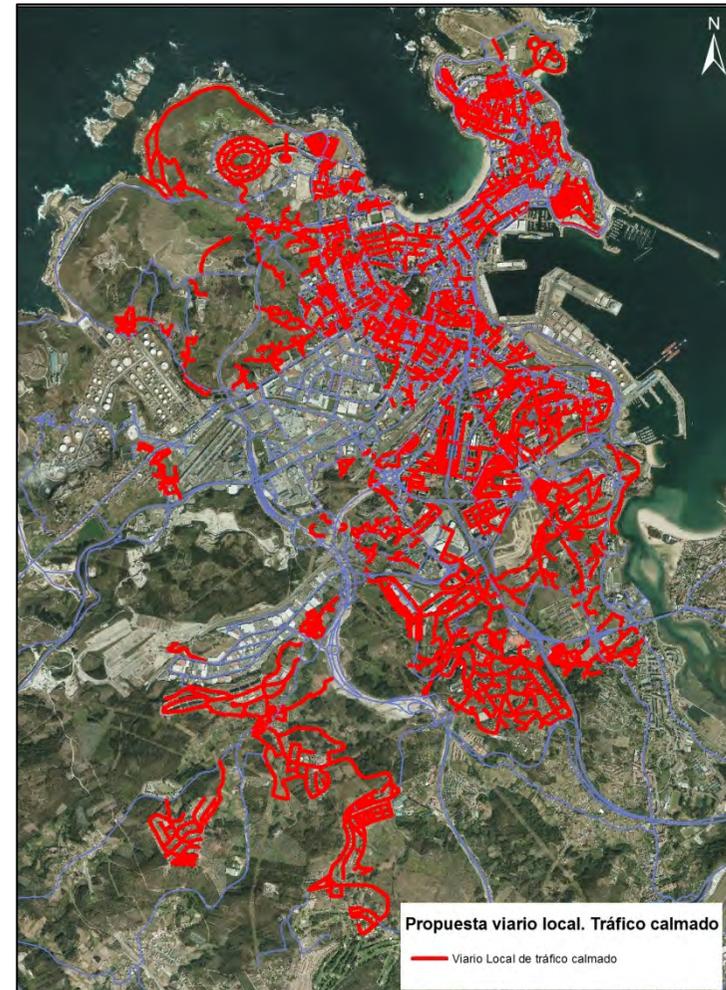
En estas vías adquieren especial relevancia los requisitos de accesibilidad universal y condiciones de calmado de tráfico que contemplan las distintas administraciones en el ámbito de sus competencias.

Ilustración 7. Propuesta de viario local



Elaboración propia

Ilustración 8. Propuesta de viario local de tráfico calmado



Elaboración propia



Tabla 7. Características generales de la jerarquización viaria propuesta

| Propuesta de jerarquización viaria | | | | | | | | |
|-------------------------------------|---|---|---|--|---|---------------------------------|------------------------------|---|
| Propuesta | Viario de orden superior | | Red de transición | | Viario de orden inferior | | | |
| Tipología | Viario de penetración principal | Viario distribuidor de orden superior | Viario de penetración secundaria | Viario distribuidor | Viario local | Zonas 30 | Zonas 20 | Zonas 10 o peatonales |
| Funcionalidad | Vías de introducción al entorno urbano | Grandes vías de conexión y distribución | Vías de aproximación final al núcleo urbano | Vías principales de canalización del tráfico de paso | Vías de acceso a las zonas 30 y 20 | Vías de destino o "de estar" | Vías de destino o "de estar" | Vías de destino o "de estar" |
| Velocidades recomendadas | 80-100 km/h | 60-80 km/h | 50-70 km/h | 50 km/h | <50 km/h | <30 km/h | <20 km/h | >10 km/h |
| IMD | >20.000 | 10.000-20.000 | <10.000 | <8.000 | <7.000 | <5.000 | 1.000-2.000 | |
| Categoría funcional | Transito | Transito | Tránsito | Transito | Tránsito | Tránsito-Vías de estar | Vías de estar | Vías de estar |
| Tipo de plataforma recomendada | Vía única de tráfico rodado | Segregadas tráfico peatón | Segregadas tráfico peatón | Segregadas tráfico peatón | Segregadas tráfico peatón | Segregadas tráfico peatón | Plataforma única | Plataforma única |
| Compatibilidad transporte público | Circulación recomendada | Circulación recomendada | Circulación recomendada | Circulación recomendada | Circulación recomendada | Circulación no recomendada | Circulación no recomendada | Circulación no recomendada |
| Compatibilidad bicicletas | Circulación no recomendada | Circulación no recomendada | Circulación recomendada | Circulación recomendada | Circulación recomendada | Circulación recomendada | Circulación recomendada | Circulación no recomendada |
| Señalización | Orientación de entrada o salida y aparcamientos disuasorios | Orientación de entrada o salida y aparcamientos disuasorios | Orientación de entrada o salida y puntos de atracción de viajes | Aparcamientos, centros de atracción e información | Aparcamientos, centros de atracción e información | Zona 30 e itinerarios | Zona 20 | Zona peatonal |
| Aparcamiento recomendado | Disuasorios | Disuasorios | Aparcamiento en superficie y subterráneo | Aparcamiento en superficie y subterráneo | Aparcamiento en superficie y subterráneo | Aparcamiento en superficie | Aparcamiento en superficie | Sin aparcamientos |
| Acceso vehículo privado recomendado | Libre acceso | Libre acceso | Libre acceso | Libre acceso | Libre acceso | Recomendación acceso residentes | Acceso residentes | Acceso restringido garaje residentes y carga y descarga |



Ficha técnica de la Propuesta:

| | |
|----------------------------|--|
| Propuesta | TV1 – Jerarquización viaria |
| Ámbito de Aplicación | Municipio |
| Agentes implicados | Ayuntamiento |
| Horizonte de implantación | Corto-Medio-Largo |
| Coste estimativo | PMUS |
| Indicadores de Seguimiento | IMDs de la red viaria urbana e interurbana Número de Incidencias de tráfico registradas en las principales vías |

5.1.2. TV2 – Zonas de calmado de tráfico

Objetivo y Justificación:

El objetivo fundamental es la creación de áreas en las que se modere la presión de la movilidad motorizada, de forma que coexista con modos más sostenibles.

El municipio dispone de escasas zonas con tráfico templado o calmado, sólo áreas como Los Rosales, Novo Mesoiro, Matogrande, el Barrio de Adormideras o la calle Pablo Picasso disponen de cierta caracterización. Ello obliga a la definición del modelo de ciudad desde el punto de vista de la movilidad.

Gran parte del viario actual puede ser reorganizado, para dar un tratamiento de **calmado de tráfico**, con el objetivo de generar espacios con mayor calidad medioambiental y descargarlos de la presión del tráfico urbano.

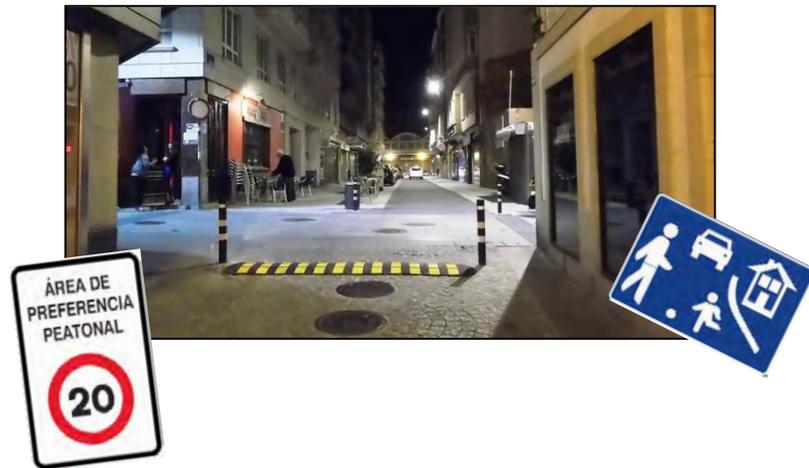
Para ello se establecerán categorías de vías a partir de la denominación vías de “**estar**” y de “**pasar o tránsito**”. Dichas zonas tendrán una señalización específica y unas características morfológicas determinadas, como son la delimitación de las “**puertas de entrada**”.

Se diferenciarán unas de otras por el tipo de plataforma bien sea única o segregada. Las limitaciones de **20 o 30 km/hora** en estas vías tendrá que conllevar la implantación de medidas parciales para calmar el tráfico en ciertas vías.

También habrá que contar con las vías peatonales denominadas como zonas 10.



El objetivo es la reducción de la velocidad del vehículo privado y la mejora de la **coexistencia** entre los diferentes modos de transporte, favoreciendo así los más amables con el medio ambiente.



Descripción de la Propuesta:

El **calmado de tráfico** está orientado a la moderación del tráfico llevando a cabo una serie de restricciones del número y velocidad de los vehículos que circulan por determinadas vías.

La transformación de las vías moderando el tráfico comienza con la organización jerárquica de la red de orden inferior, así como sus conexiones con la red de orden superior (**Propuesta TV1**) y la ordenación a través de medidas concretas de ordenación del tráfico.

Las medidas concretas propuestas de calmado de tráfico son de dos tipos:

- Medidas de **moderación parcial** “TrafficCalming”, basadas en la limitación de las velocidades excesivas en zonas urbanas.
- Medidas de **moderación total**, que comprenden la reducción tanto de la velocidad como del número de vehículos.

ACTUACIONES DE MODERACIÓN PARCIAL DEL TRÁFICO

Se proponen **medidas parciales** en aquellas zonas donde no sea posible aplicar medidas de moderación total de tráfico. En esas vías se propone la limitación de las velocidades de tráfico a **20 ó 30 km/hora**.

Los dos tipos de medidas de moderación parcial del tráfico, según la Dirección General de Tráfico, consisten en incluir elementos en las vías para poder adecuar las velocidades propuestas en determinado viario local:

- Elementos de trazado en alzado:
 - **Lomo o badén**: calles de sentido único o doble y velocidades de hasta 50 km/h.
 - **Almohada**: instalación en vías con rutas de autobuses o tráfico de ciclistas.
 - **Meseta trapezoidal**: zonas de aproximación a cruces o en las proximidades de zonas de gran afluencia peatonal.
 - **Resalto peatonal**: intersecciones donde sea necesaria la especial salvaguarda de los peatones.
 - **Bandas de alerta**: en vías locales principalmente
 - **Puertas y barreras**: adecuadas para zonas 30.



- Elementos de trazado en planta:
 - **Glorieta Área 30:** intersecciones donde una de las causas de accidentalidad sea la prioridad de paso y velocidad excesiva.
 - **Mini glorieta:** en vías urbanas en las que las velocidades de aproximación, no superen los 30 Km/h.
 - **Estrechamiento:** tramo de vía para producir una alteración al movimiento de progresión normal
 - **Modificación de intersecciones.**
 - **Retranqueos, Zig-Zag:** Cambio brusco en la alineación horizontal de la calzada, de modo que se interrumpa la progresión normal de la circulación.
 - **Isletas.**
 - **Pavimentos con texturas.**

Tabla 8. Distancias máximas entre dos medidas de calmado

| DISTANCIA MÁXIMA ENTRE DOS MEDIDAS DE CALMADO | |
|---|------------|
| 50 km/h | 100 metros |
| 30 km/h | 75 metros |
| 20 km/h | 50 metros |

Fuente: Dirección General de Tráfico

MEDIDAS DE MODERACIÓN TOTAL DEL TRÁFICO

Las medidas de **moderación total** del tráfico serán las asociadas a las zonas de calmado de tráfico:

- **Zonas 30:** áreas urbanas cuyo acceso se hacen desde las vías distribuidoras o las vías locales cuyo tráfico es de tránsito o de paso, donde se garantice la accesibilidad a sus viviendas o se garantice un entorno amable para el desarrollo de las actividades terciarias con una presión del tráfico reducida. La limitación es de **30 km/hora**, se accede mediante “puertas de entrada” señalizadas y la plataforma se encuentra segregada. Requisitos para la denominación de la zona 30:
 - La acera y la calzada segregadas para dar mayor seguridad a los viandantes.
 - Las vías 30 han de ser lo suficientemente amplias como para permitir la segregación de la vía con un mínimo de 7 metros entre fachadas.
 - Instalación de elementos físicos para disuadir de las altas velocidades.
 - Las intensidades de tráfico deberían ser inferiores a un IMD de 5.000 vehículos/día.
 - El flujo de peatones no debe ser elevado.
 - Señalización visible de las puertas de entrada.
 - Preferible que el transporte público no circule por estas vías y se desplace al viario local limitado a 50 km/h., excepto cuando la extensión de las zonas tratadas aconseje su penetración para dar un servicio eficiente.
 - Aparcamientos en superficie fundamentalmente destinado a residentes o combinado con rotación en dónde la caracterización de usos lo aconseje.



o Aceras con anchura útil libre de afecciones (mobiliario y su entorno, espacios de separación a aparcamiento en línea, etc.), de al menos 1,80 metros (y en cualquier caso proporcional al flujo peatonal).

- **Zonas 20 o de prioridad peatonal:** áreas urbanas conformadas por vías, cuya prioridad es para el peatón, excluyéndose todas aquellas vías con tráfico de tránsito o de paso. Acera y calzada son de plataforma única y su velocidad queda limitada a **20 km/hora**.
- **Zonas peatonales:** áreas urbanas dedicadas a la circulación preferente de peatones y usuarios de sistemas de transporte no motorizados. El vehículo privado motorizado podrá circular **sólo** en determinados casos: acceso a viviendas de los residentes, actividades de carga y descarga limitado el horario, vehículos de servicios o emergencias públicas.
- Se recomienda este tipo de zonas cuando el flujo de peatones sea elevado, y la situación de la vía no permita tener una acera que absorba el tráfico peatonal. En el entorno de equipamientos que generen una afluencia de peatones elevada (más de 500 peatones/día), se necesitarán aceras cuyas características dimensionales sean proporcionales a los flujos lineales y presencias localizadas. También se recomienda su implantación cuando exista una importante actividad comercial o se encuentren situadas dentro de un itinerario peatonal a

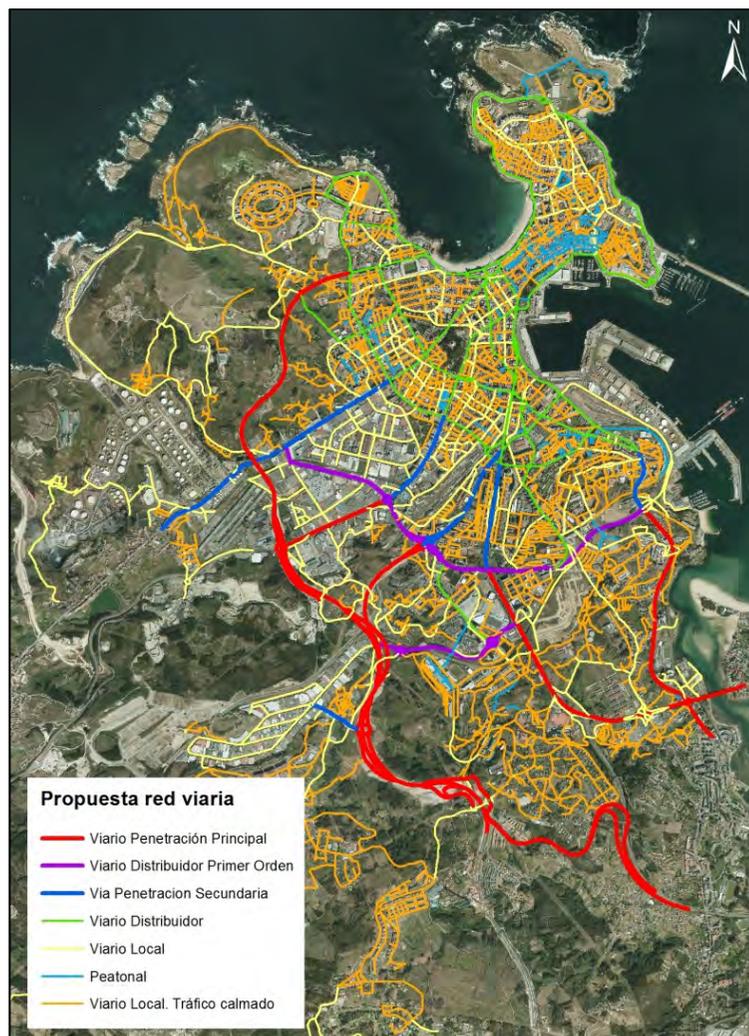
desarrollar. Se plantea la peatonalización como fórmula para la potenciación de los desplazamientos a pie.

Tabla 9. Tipología de vías dentro de las zonas de calmado

| Tipologías de vías dentro de las zonas de calmado de tráfico | | | | |
|--|---------------------|---------------------|---------------------|----------------------------|
| | <i>Vías locales</i> | <i>Zonas 30</i> | <i>Zonas 20</i> | <i>Zonas peatonales</i> |
| Anchura fachadas | | <7 metros | <7 metros | >7 metros |
| Tipo de señalización | <i>R-301</i> | <i>S-30</i> | <i>S-28</i> | <i>R-102, R-301, R-308</i> |
| Límites de velocidad | <i>50 km/h</i> | <i>30 km/h</i> | <i>20 km/h</i> | <i>10 km/h</i> |
| Control de acceso | <i>No</i> | <i>No</i> | <i>Sí</i> | <i>Sí</i> |
| Aparcamiento recomendado | <i>Sí</i> | <i>Regulado</i> | <i>Regulado</i> | <i>No</i> |
| Plataforma recomendada | <i>Segregada</i> | <i>Segregada</i> | <i>Compartida</i> | <i>Compartida</i> |
| Bicicleta | <i>Segregadas</i> | <i>Coexistencia</i> | <i>Coexistencia</i> | <i>Condicionada</i> |

Elaboración propia

Ilustración 9. Plano general Zonas de tráfico calmado



Elaboración propia

Ilustración 10. Tipo de señalización



Fuente: "Criterios de movilidad zonas 30" (RACC)

Ficha técnica de la Propuesta:

| | |
|----------------------------|---|
| Propuesta | TV2 – Zonas de calmado de tráfico |
| Ámbito de Aplicación | Municipio |
| Agentes implicados | Ayuntamiento |
| Horizonte de implantación | Medio-largo plazo |
| Coste estimativo | 2.000.000 € |
| Indicadores de Seguimiento | Porcentaje de vías pacificadas de tráfico |

5.1.3. TV3 – Resolución de zonas conflictivas de tráfico con modificación puntual de la red viaria

Objetivo y Justificación:

Debido a las configuraciones puntuales de ciertas vías, se producen situaciones de conflicto de tráfico, congestión y problemas similares. Han intervenido distintos departamentos municipales en su diagnóstico, y algunos de ellos se enumeran en este apartado.

El principal objetivo que se quiere alcanzar con esta propuesta es la mejora de puntos conflictivos, que permitan una mayor fluidez de tráfico en ciertas zonas de la ciudad, además de mejorar su seguridad vial.

Aparte de las actuaciones que se incluyen en esta propuesta se propone desarrollar un estudio periódico de intersecciones e incorporaciones de las principales vías distribuidoras y locales para la mejora de la fluidez de la red en el interior de A Coruña.

Para ello se deben llevar a cabo estudios con seguimiento permanente de la incidencia del tráfico en estos puntos, de forma coordinada con otros departamentos (policía local, tráfico) y hasta alcanzar las soluciones más óptimas.

Descripción de la Propuesta:

Esta propuesta se compone de **11 actuaciones** de diferente índole.

ACTUACIÓN 1: Centralización de la semaforización de los cruces

Si bien una gran parte de la señalización semafórica de los cruces estratégicos se encuentra centralizada y con posibilidad de control remoto por parte del Centro de Control de Tráfico del Ayuntamiento,

también existen importantes cruces que están funcionando sin estar centralizados (cruce de Cuatro Caminos con la avenida Fernández Latorre, alguno en el paseo Marítimo, Agrela, avenida de la Habana,...)

ACTUACIÓN 2: Resolución de la acumulación de tráfico en el acceso de la ronda de Outeiro a la avenida Alcalde Alfonso Molina

En ese punto existe una incorporación a la avenida Alcalde Alfonso Molina, además de la posibilidad de continuar por la ronda de Outeiro hasta la avenida del Pasaje.

Foto 10. Actuación 2

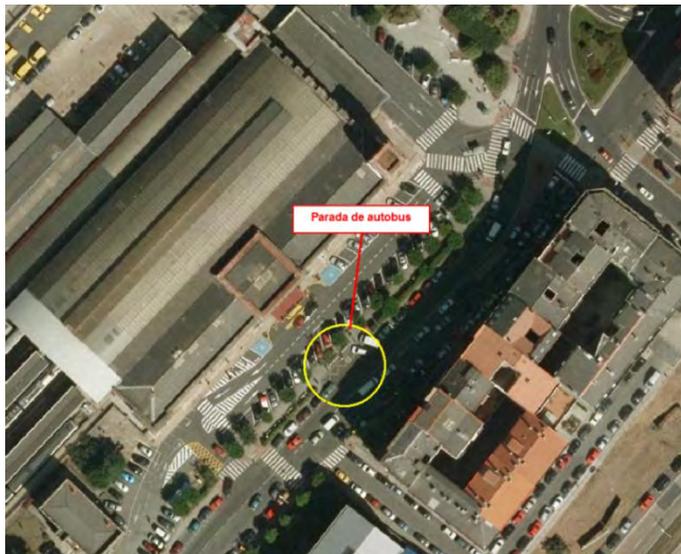


Elaboración propia

ACTUACIÓN 3: Resolución de la incidencia de tráfico provocada por la configuración de la parada de autobús en la avenida de Joaquín Planells Riera (estación de Ferrocarril)

La configuración y ubicación de la parada de autobús en la avenida Joaquín Planells Riera, frente a la estación de ferrocarril provoca cortes de tráfico cuando el autobús recoge a los pasajeros en esa parada. Debido a la existencia de un solo carril se producen incidentes de acumulación de vehículos, que llegan a afectar desde el enlace de la ronda de Outeiro hasta la ubicación de la parada.

Foto 11. Actuación 3



Elaboración propia

ACTUACIÓN 4: Resolución de la acumulación de tráfico en el entorno de la parada de taxis de la calle Modesta Goicouría

Debido a la existencia de la parada de taxis y la configuración de la vía donde se ubica, se producen problemas de congestión de tráfico desde la propia calle Modesta Goicouría a los primeros números de la avenida Rubine.

Foto 12. Actuación 4



Elaboración propia

ACTUACIÓN 5: Resolución de los problemas de congestión de tráfico en la plaza de Pontevedra con la calle Juana de Vega

Existe congestión de tráfico en uno de los pasos de cebra que comunica la plaza de Pontevedra con Juana de Vega. El paso de cebra provisionalmente dispuesto para las obras del mercado municipal de la plaza de Lugo entra en conflicto con la salida de los vehículos desde la vía de Payo Gómez. La solución en cualquier caso deberá priorizar los itinerarios peatonales y contemplar la continuidad de los planteamientos de calmado de tráfico que se pretenden en la calle San Andrés.

Foto 13. Actuación 5



Elaboración propia

ACTUACIÓN 6: Resolución del problema de congestión en la vía Manuel Murguía en su intersección con ronda de Outeiro

En la desembocadura de la prolongación de la vía de Manuel Murguía con la ronda de Outeiro, se producen grandes retenciones en hora punta debido a la imposibilidad de giro a la derecha en la intersección, ya que los vehículos que siguen recto obstaculizan a los que han de girar a la derecha.

Foto 14. Actuación 6



Elaboración propia

ACTUACION 7: Problema de congestión entre la avenida de Arteixo y la ronda de Outeiro

En la desembocadura de la avenida de Arteixo, en su confluencia con la ronda de Outeiro, sentido entrada; existen problemas para realizar el giro dirección a la estación de ferrocarril.

Foto 15. Actuación 7



Elaboración propia

ACTUACIÓN 8: Dificultades para realizar los giros en el cruce entre la ronda de Outeiro y la vía Nuestra Señora de la Luz

Debido a la configuración de la medianera en la ronda de Outeiro con la vía Nuestra Señora de la Luz, se producen dificultades en el giro a la izquierda.

Foto 16. Actuación 8



Elaboración propia

ACTUACIÓN 9: Resolución de la incidencia de tráfico en el cruce de la avenida del Ejército con la calle Ramón y Cajal

Se producen problemas de tráfico en el cruce, en la situación de giro a la izquierda dirección al puerto.

Foto 17. Actuación 9



Elaboración propia

ACTUACIÓN 10: Resolución de la congestión y problemas de circulación en la avenida de Arteixo a la altura del centro de salud de Los Mallos

Problemas de circulación tanto de los vehículos privados como de las líneas de transporte público.

Foto 18. Actuación 10

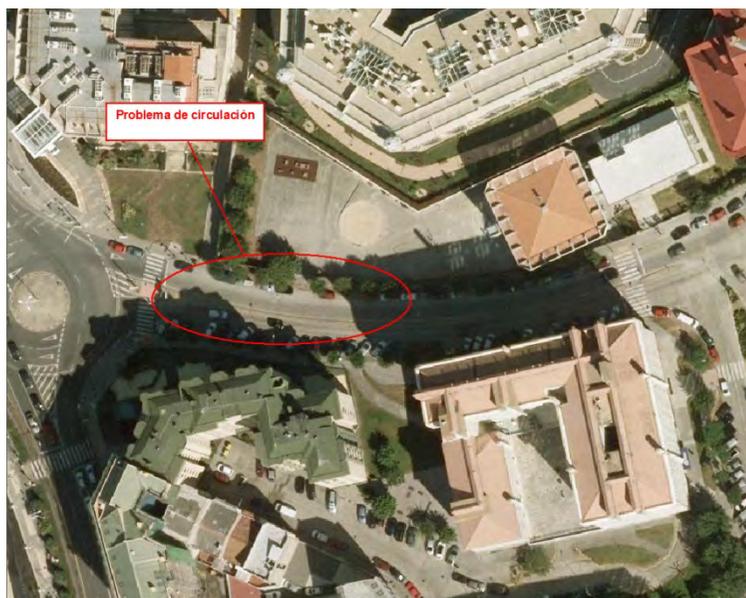


Elaboración propia

ACTUACIÓN 11: Resolución de la congestión del tráfico en la calle Curros Enríquez

Debido a la gran anchura (de casi un metro) de la mediana física existente en esta vía, se producen problemas de tráfico.

Foto 19. Actuación 11



Elaboración propia

Ficha técnica de la Propuesta:

| | |
|-----------------------------------|--|
| Propuesta | <i>TV3 – Resolución de zonas conflictivas de tráfico con modificación puntual de la red viaria</i> |
| Ámbito de Aplicación | <i>Municipio</i> |
| Agentes implicados | <i>Ayuntamiento</i> |
| Horizonte de implantación | <i>Corto-Medio plazo</i> |
| Coste estimativo | <i>210.000€</i> |
| Indicadores de Seguimiento | <i>Nivel de servicio alcanzado en la vía</i> |



5.1.4. TV4 – Mejora de la señalización y adecuación a la jerarquización viaria

Objetivo y Justificación:

El objetivo es la adaptación del uso de la red viaria a la jerarquización, mediante un plan de mejora de la señalización de tráfico, tanto variable como fija, lo que optimizará el uso de la red viaria.

También se llevará a cabo un plan de señalización orientado a la indicación de los numerosos centros de atracción de viajes, barrios y zonas que en general caracterizan la ciudad. El análisis del diagnóstico desvela que es imprescindible un **plan de señalización** que facilite a los ciudadanos, tanto la identificación de los puntos generadores de desplazamientos, como el conocimiento de los itinerarios óptimos para su acceso desde diferentes puntos de la ciudad.

Descripción de la Propuesta:

La propuesta se basa en un plan específico que consta de dos bloques:

- mejora de la señalización para la **optimización** de la red viaria y
- mejora de la señalización de los **centros de atracción** de viajes y sus **itinerarios**.

Para ello se contempla además una serie de medidas encaminadas a la colocación de señales verticales para acceder a los principales itinerarios por medio de la bicicleta y caminando, aunque también podrán ser seguidas por los conductores.

Dicho plan estará articulado y correlacionado con los planes específicos de señalización de itinerarios ciclistas e itinerarios peatonales.

ACTUACIÓN 1: MEJORA DE LA SEÑALIZACIÓN PARA LA FLUIDEZ DEL TRÁFICO

La propuesta de este plan promueve la implantación y mejora de elementos que ayuden a la identificación de las principales vías de **penetración y del viario distribuidor** principalmente para que pueda fluir el tráfico tanto en la entrada a la ciudad de A Coruña como en el tránsito por el núcleo urbano. Para ello se llevarán a cabo un refuerzo en la indicación de las vías más adecuadas para el flujo del tráfico así como una indicación de las menos congestionadas:

- Refuerzo de la señalización en el viario distribuidor de orden superior para poder indicar aquellas vías más adecuadas para la penetración en la ciudad o aquellas más descongestionadas.
- Señalización preferente de las vías distribuidoras para fomentar el su uso y descongestionar así el viario local de las zonas residenciales y de actividad peatonal.

La señalización puede ser variable o fija dependiendo de las necesidades y el tipo de vías por la que se quiera canalizar el tráfico.

"El Catálogo oficial de señales de circulación debe ajustarse a lo establecido en las reglamentaciones y recomendaciones internacionales en la materia, así como a la regulación básica establecida al efecto por los Ministerios del Interior y de Fomento" (art 134.1 RGC)

El plan incluirá entre otros los criterios de implantación recomendados por el Ministerio de Fomento y la Dirección General Tráfico:

- Criterios de visibilidad fisiológica y geométrica
- Criterios de posicionamiento longitudinal

- Criterios basados en la altura, orientación y protecciones
- Este tipo de señalización variable está integrada principalmente por elementos de **señalización e información** que, instalados en las infraestructuras viarias pueden dar información al usuario y servir de guía sobre las condiciones circunstanciales del tráfico.

La señalización mediante **paneles de información variable** es un tipo de señalización que posibilita la información al usuario, en tiempo real, acerca de las circunstancias del tráfico u otra incidencia relacionada, que pueda producirse teniendo influencia en el estado del flujo circulatorio en el viario. Es un tipo de señalización que puede establecer diversos estados, siendo capaces de emitir diferentes mensajes.

Los paneles estarán situados tanto en las vías de orden superior para indicar a los usuarios del vehículo privado las vías más adecuadas para acceder al interior del núcleo urbano, ya sea por su propia ubicación o por la situación de fluidez del tráfico en ese momento.

Foto 20. Paneles informativos de tráfico y vías recomendadas



Fuente: Ayuntamiento de Valencia



ACTUACIÓN 2: MEJORA DE LA SEÑALIZACIÓN DE LOS CENTROS DE ATRACCIÓN

Los centros de atracción de viajes en A Coruña constituyen los polos de atracción de los diferentes modos de transporte y el desarrollo de una señalización específica, dirigida tanto a los usuarios de a pie, como los ciclistas o incluso a los usuarios del vehículo privado puede ayudar a su orientación con una adecuada señalización. La señalización debe tener en cuenta la compatibilidad entre estos modos de transporte que componen. También debe abarcar los principales destinos en el entorno urbano alcanzables en vehículos motorizados, a pie, en bicicleta o la combinación del transporte público y de la movilidad a pie dentro del municipio.

La señalización debe ser comprensible a todas las personas y debe satisfacer los requerimientos de cualquier tipo de usuario. En este sentido hay que considerar que no todas las personas se orientan bien con información a través de mapas, y que no todos los grupos de usuarios tienen información sobre los distintos itinerarios o rutas.

Es recomendable incluir en la señalización **tiempos orientativos** de recorrido a pie y en bicicleta entre el origen y destino de los centros de atracción para fomentar así los modos de transporte alternativos al vehículo privado.

El plan deberá contemplar la normalización de elementos de señalización vertical y el establecimiento de condiciones y estándares de diseño de la señalización, que hagan viable la implantación de los itinerarios.

Es necesario conformar un sistema de señalización compuesto por los dos sistemas de señales (destinos y rutas), evitando sistemas redundantes que

pueden inducir a equívocos y que considere, al menos, los siguientes aspectos: señales de dirección, paneles informativos, hitos kilométricos, balizas de dirección y soportes de señales.

Los aspectos claves a tener en cuenta en la señalización de destinos son los siguientes:

- Es necesario diferenciar y establecer los itinerarios para acceder a los puntos de atracción de viajes.
- La señalización debe ser completa y continua para cada uno de los puntos de atracción. A la hora de señalar un destino hay que mantener la señalización hasta alcanzar el mismo.
- La información debe estar localizada en un punto, y debe ser legible estando en marcha (sin obligar al conductor a pararse).
- Es importante mantener la señalización en buen estado de mantenimiento y no “romper” la cadena de información, para que no pierda su funcionalidad de cara al usuario.
- La toponimia deber ser clara y reconocible por parte del ciudadano.
- La señalización de los centros de atracción de viajes se puede integrar con otro tipo de señalización.
- Uniformidad: la tipología de paneles, postes, etc., debe ser homogénea en dimensiones, color, etc.

Ilustración 11. Propuesta de señalización indicativa



Fuente: Flickr

Los criterios para la **ubicación** de la señalización de destinos son:

- **Intersecciones y desvíos** son los principales puntos donde debe ubicarse una adecuada señalización, por lo que se dispondrán en cada uno de ellos. Considerando la particularidad de cada uno de ellos y adaptándose a la misma Se debe asegurar que la señalización permita visualizar y circular con seguridad para todos los modos de transporte.
- **Frecuencia:** al menos, se recomienda la colocación de algún elemento de señalización cada 1.000 metros para que el usuario

pueda seguir el itinerario, y, en cualquier caso, en dónde sea preciso para una adecuada anticipación.

- Es fundamental una adecuada definición de **destinos**. Dependerá, en cualquier caso, de la importancia de cada uno de los centros de atracción y de la amplitud de la red.

Tabla 10. Principales destinos

| Destinos | Distancia máxima de referencia |
|---|---|
| Otros núcleos urbanos | < 10 km |
| Barrios de las grandes ciudades | (Ponderar s/ análisis específico) |
| Equipamientos, instalaciones de ocio, áreas recreativas (playas) | < 5 km (Ponderar s/ análisis específico) |
| Estaciones de transporte público (ferroviario con intermodalidad) | |
| Campus universitarios | |
| Edificios administrativos | |
| Polígonos industriales | |
| Lugares de interés turístico (monumentos, casco históricos) | |
| Establecimientos relacionados con la hostelería y restauración | |
| Zonas de aparcamiento | |
| Equipamientos escolares, deportivos, sanitarios, de ocio, centros comerciales | |

Elaboración propia a partir de información del Plan de Movilidad Alternativa de Galicia



El plan contemplará la gestión de la **implantación y mantenimiento** de las señales y paneles informativos, mediante la implementación de un sistema de información geográfica que establezca el control y ubicación de la señalización con las coordenadas exactas de las señales para su posterior modificación, actualización o mantenimiento.

Ficha técnica de la Propuesta:

| | |
|-----------------------------------|---|
| Propuesta | <i>TV4 - Mejora de la señalización y adecuación a la jerarquización viaria</i> |
| Ámbito de Aplicación | <i>Municipio</i> |
| Agentes implicados | <i>Ayuntamiento Diputación Xunta de Galicia Ministerio de Fomento DGT</i> |
| Horizonte de implantación | <i>Medio plazo</i> |
| Coste estimativo | <i>490.000 €</i> |
| Indicadores de Seguimiento | <i>Número de señales y paneles colocados IMDs de la red viaria</i> |

5.1.5. TV5 – Gestión inteligente del tráfico e información al usuario mediante paneles y app

Objetivo y Justificación:

El acceso al centro urbano a menudo provoca problemas de tráfico en ciertas vías en algunos momentos del día y de la semana. Se hace imprescindible dotar al ciudadano de **información** referente al tráfico para descongestionar las vías más frecuentadas.

El principal objetivo a conseguir mediante las actuaciones propuestas es descongestionar vías con problemas de tráfico, contribuir a mejorar la seguridad vial y dar al usuario información en tiempo real.

Descripción de actuaciones

ACTUACIÓN 1: GESTIÓN INTELIGENTE DEL TRÁFICO E INFORMACION AL USUARIO MEDIANTE PANELES Y APP

El acceso al centro urbano a menudo provoca problemas de tráfico en ciertas vías en algunos momentos del día y de la semana. Se hace imprescindible dotar al ciudadano de **información** referente al tráfico para descongestionar las vías más frecuentadas.

Actuación propuesta:

- **Gestión inteligente del tráfico:** con el objetivo de mejorar el estado del tráfico, la gestión de incidencias y proporcionar información en tiempo real del estado de la red. Será fundamental una adecuada coordinación con los gestores de los viales de penetración en el área urbana.



Los **Centros de Gestión Inteligente del Tráfico**, son unidades responsables de las tareas de control y supervisión en la circulación, información a los usuarios, y son los que centralizan la recepción de todos aquellos datos e informaciones a partir de los cuales es posible gestionar el tráfico, e informar a los usuarios aplicando las técnicas y procedimientos apropiados a través de equipos y sistemas oportunos.

Es fundamental para el adecuado desarrollo del sistema, la integración de la información de tráfico proveniente del viario gestionado por otras administraciones. Por ello, deberán establecerse protocolos para **compartir** la información generada por los distintos gestores.

Sistemas que componen un centro inteligente de tráfico:

- **Monitorización:** Estimación eficiente y fiable del estado del tráfico y/o del sistema de transporte. Incluye tanto la información captada por sensores dentro de un sistema telemático como las informaciones procedentes de las patrullas de policía.
- **Control:** Incluye todas las acciones que permiten influir sobre el flujo de la circulación, que en general suelen tener un carácter correctivo (semáforos, paneles de mensaje variable, etc.).
- **Información:** En función de las necesidades de los usuarios, podemos distinguir entre: Información del tráfico, relativa al estado de la circulación en tiempo presente o futuro (predicción); la información de viaje, que permite la elección del modo de transporte correcto, y del tiempo de viaje.

Los objetivos que cumplen estos centros son los siguientes:

- Mejorar el estado del tráfico en las vías urbanas:

- Gestión de incidencias.
- Estudio y análisis de las condiciones de circulación y de puntos conflictivos.
- Coordinación de operaciones de actuación.
- Gestionar y controlar el tráfico urbano monitorizando las variables de tráfico:
 - Velocidad del tráfico
 - Aforo de tráfico
 - Densidad y fluidez de tráfico
- Control del estado de la red viaria, obras en la calzada, retenciones, accidentes y condiciones meteorológicas.
- Gestión del tráfico en los accesos al núcleo urbano.
- Actuaciones en operaciones especiales y coordinación con medios de comunicación.
- Proporcionar información sobre el flujo de tráfico en “tiempo real a los usuarios de la red viaria”. La información al usuario se puede realizar a través de los **paneles informativos** ubicados de forma estratégica a lo largo de la ciudad y mediante una aplicación app para Smartphone.

Un elemento fundamental en la tarea de gestión del tráfico es la **información** al conductor, entendida tanto en su aspecto de información del tráfico como en el de información al viajero ya que se trata de uno de los más potentes instrumentos de gestión, contribuyendo de manera decisiva a reducir la congestión e incluso pudiendo evitar ciertos accidentes.



La distribución de mensajes informativos, permite además un mejor uso de la capacidad de la red, al proporcionar al usuario información relativa a condiciones meteorológicas, incidentes, retenciones, etc., que permiten utilizar **rutas alternativas**, modificar el momento de iniciar el viaje o cambiar el horario previsto y, a la vez, modifica el comportamiento del conductor, quien, gracias a estos mensajes puede tomar decisiones en función de las posibles incidencias de la circulación, incluso si ocurren pocos kilómetros más adelante del lugar por el que circula.

En definitiva, la información vial actúa sobre el sistema global del tráfico y transporte, modificando y dispersando el flujo; aliviando la congestión; reduciendo el tiempo de recorrido para un desplazamiento determinado; disminuyendo el estrés de conductores y usuarios. Y finalmente, como consecuencia de todo ello, tiene un impacto positivo sobre la economía del país, región o ciudad.

Los sistemas de información deben difundir información a los usuarios en dos escenarios temporales:

- **Antes** de comenzar el viaje mediante sistemas telemáticos como internet o app para Smartphone.
- **Durante** el viaje, para que permitan al usuario acceder a la información una vez iniciada la ruta a seguir y así poder corregirla en caso de alguna incidencia. El acceso podrá realizarse bien a través de los paneles informativos de tráfico o a través de los medios telemáticos antes citados.

La difusión de la información requiere previamente el establecimiento de un sistema de información con un plan integral de información, definiendo que tipo de información se quiere transmitir, quienes son los

receptores de la información, quien emitirá esa información y quien será el difusor.

Posteriormente se establecerá el canal de transmisión y la dirección de transmisión de la información en una sola dirección (Centro de Gestión Inteligente de tráfico-usuario).

Es indispensable que la información de tráfico se transmita con veracidad, velocidad, precisión y claridad.

ACTUACIÓN 2: DESARROLLO DE UNA APP DE INFORMACIÓN DEL TRÁFICO

El objetivo de la implantación de una app es ofrecer a los conductores una herramienta de **fácil acceso** con información actualizada. En primer lugar debe ofrecer información sobre el tráfico en tiempo real.

Actuación propuesta:

- **Desarrollo de una app de información del tráfico:** información al usuario, en tiempo real, sobre estacionamiento y tráfico

Es importante obtener esta información sin establecer un itinerario desde viaje y poder acotar la búsqueda de tráfico en el ámbito municipal, o local. La app también debe mostrar las secciones de vías que se encuentren en obras, las incidencias de tráfico, la ubicación de los radares fijos y la meteorología en el ámbito geográfico de consulta.

La aplicación incorpora la función de **ruta predefinida**, donde se pueda planificar un itinerario entre dos puntos en el municipio, con sistemas GPS de geo-localización y actualización a tiempo real de la información de carretera. Existe la posibilidad de enviar mensajes de texto o de voz con



las incidencias que puedan surgir en el itinerario seguido, en un radio de dos kilómetros.

ACTUACIÓN 3: IMPLANTACIÓN DE PANELES DE INFORMACIÓN VARIABLE EN EL ÁMBITO URBANO

Estos paneles informarán al conductor, en tiempo real, de las circunstancias del tráfico e incidencias, aconsejando sobre los itinerarios recomendados para la circulación.

Actuación propuesta:

- **Implantación de paneles de señalización variable en el ámbito urbano:** con información al usuario, en tiempo real, acerca de las circunstancias del tráfico, incidencias y estacionamiento.

Podrá, por tanto, contener información sobre posibles puntos de estacionamiento cercanos, ya sea subterráneo o en superficie, al objeto de evitar un tránsito innecesario en la búsqueda de aparcamiento.

ACTUACIÓN 4: AMPLIACIÓN DE LA RED URBANA EFICIENTE

Como se comentará posteriormente en el Plan de Fomento del Transporte Público, se propone la ampliación de la Red Urbana Eficiente (REDe). Dicha propuesta de ampliación, se menciona también en el presente Plan de Ordenación del Tráfico y Estructura Viaria puesto que se trata de una herramienta para tratar de corregir el estacionamiento irregular en doble fila que influye de forma negativa en la fluidez del tráfico, especialmente en las vías distribuidoras del tráfico rodado de la ciudad. Sin embargo, no se consideran los costes de ampliación de la REDe en el presupuesto de esta propuesta.

Actuación propuesta:

- **Ampliación de la Red Urbana Eficiente:** indicado en el Plan de Fomento del Transporte Público.

Las prestaciones con las que contaría la REDe en relación al tráfico serían:

- Cámaras de video-vigilancia para evitar el estacionamiento irregular con tramitación de sanción automática, para que la sanción llegue a la mayor brevedad y evitar futuras infracciones.
- Aforo no intrusivo de vehículos mediante cámaras, que permitirá conocer con mayor detalle la circulación del tráfico.
- Señalización horizontal y vertical de advertencia para prevenir la infracción.

El sistema de video-vigilancia detecta los estacionamientos indebidos producidos en zonas de carga y descarga, paradas de autobús, estacionamiento en doble fila, etc. Las infracciones detectadas se remiten a una sala de gestión donde se tramita la infracción y posteriormente es verificada y firmada por la Policía Local.

Ficha técnica de la Propuesta

| | |
|-----------------------------------|--|
| Propuesta | <i>TV5 – Gestión inteligente del tráfico e información al usuario mediante paneles y app</i> |
| Ámbito de Aplicación | <i>Centro urbano</i> |
| Agentes implicados | <i>Ayuntamiento</i> |
| Horizonte de implantación | <i>Corto-medio Plazo</i> |
| Coste estimativo | <i>360.000€</i> |
| Indicadores de Seguimiento | <i>Descarga app- Número de paneles colocados IMDs de la red viaria urbana</i> |



5.1.6. TV6 – Fomento del uso de la moto

Objetivo y Justificación:

Esta propuesta tiene como objetivo la promoción del uso responsable de motocicletas y ciclomotores.

En un contexto en el que el vehículo privado es el modo de transporte predominante, si tenemos en cuenta la suma del tráfico interno y el que procede de la corona metropolitana, el uso de motocicletas y ciclomotores, caracterizado entre otras virtudes por su menor tiempo en los desplazamientos, menor huella ecológica y menor coste, hacen de este modo de transporte una opción real para la movilidad diaria de los ciudadanos.

Se ha tenido en cuenta el Plan Estratégico para la Seguridad Vial de Motocicletas y Ciclomotores, dirigido y coordinado por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Dirección General de Tráfico Nacional. En dicho plan se reconoce que el diseño viario se ha realizado para el automóvil y que, en un entorno con cada vez más motocicletas, habría que **repensar** el diseño viario adecuándolo a la nueva realidad. El plan indica por ejemplo que entre 2003 y 2007, el parque nacional de motocicletas se ha incrementado en un 53 % mientras que el de turismos lo hizo en un 16 %; realidad a la que A Coruña no es ajena. En cuanto a la accidentalidad, el Comisario Europeo de Transportes afirmó que uno de cada cuatro fallecidos en accidente de tráfico era motorista, destacando la necesidad de tomar medidas específicas.

En el marco de las actuaciones propuestas por el PMUS de A Coruña, se propone la implementación de actuaciones dirigidas al uso de

motocicletas y ciclomotores con las que atender adecuadamente el incremento que viene registrando su parque, que ha llevado a la existencia en el municipio de A Coruña de una cifra absoluta de **12.200 unidades** en el 2012, lo que representa el 9% del parque total de vehículos motorizados.

Descripción de la Propuesta:

Para el logro de este objetivo, se propone de forma general, aplicar aquellas actuaciones y recomendaciones que estando recogidas en este PMUS, tienen aplicación en este modo de transporte, y que abarcan aspectos diversos como son el diseño y adecuación de las vías, el correcto mantenimiento de las infraestructuras, la educación y formación vial, o la gestión de la movilidad.

De modo particular, se propone llevar a cabo actuaciones para proteger y promover el uso responsable de motocicletas y ciclomotores como medio de transporte sostenible, entre las que figuran las siguientes:

1. Identificación y análisis de los puntos de **alta siniestralidad** de motocicletas y ciclomotores para el diseño y puesta en marcha de actuaciones preventivas y/o correctoras.
2. Control de **infracciones**: aparcamiento indebido, trucaje de la potencia de las motos.
3. Incremento de **reservas de estacionamiento** para motos, potenciando las acciones encaminadas a velar por el respeto de las zonas de aparcamiento exclusivo para motos.
4. Desarrollo de recomendaciones y normativas para la **dotación de plazas** de aparcamiento para motos que se aplicarán en los



- nuevos proyectos urbanísticos y en la construcción de aparcamientos públicos.
5. Mejora de la **seguridad** de los vehículos de dos ruedas, para lo que se propone entre otras medidas: El fresado de los antiguos estarcidos ejecutados sin microesferas, comenzando por aquellos que presentan mayor espesor y su sustitución por pinturas con componentes antideslizantes (principalmente en los pasos de cebra); reserva de espacios suficientemente amplios entre las marcas de los pasos de cebra, pintado mediante botones en pasos semaforizados, etc.
 6. Mejora de las condiciones de **seguridad vial**, mediante el análisis de la ubicación y el tipo de material empleado en señalización vertical, paneles informativos y publicitarios, y elementos de mobiliario urbano que se encuentren en zona de paso de motocicletas y ciclomotores, con el fin de evitar colisiones y la pérdida de visibilidad.
 7. Incorporación en la Instrucción para el Diseño de la Vía Pública de las **recomendaciones** necesarias para la consideración de su afección a la circulación de las motos y revisión de los elementos ya existentes.
 8. Intercambio de experiencias y conocimientos sobre la atención a las víctimas de accidentes con motos.
 9. Campañas de **concienciación** para conductores, ciclistas y peatones sobre la necesidad de compartir el espacio público urbano con motocicletas y ciclomotores, e inclusión de este modo de transporte en encuestas de movilidad.
 10. Políticas de calzado del tráfico y de segregación con respecto a otros modos.
 11. Determinación de posibles líneas de **detención adelantada** en semáforos (Zonas Avanzadas Motos) tanto en la red viaria existente como en los nuevos desarrollos urbanísticos.
 12. Puntualmente, se plantea que la ubicación de los aparcamientos de motos se instale **junto a los pasos de cebra** para mejorar la visibilidad de peatones y de conductores.
 13. Incorporar en los programas de educación vial, **contenidos específicos** sobre motocicletas y ciclomotores, prestando especial atención a las víctimas de los accidentes de tráfico.
 14. Estrategia de trabajo **conjunta** y planificada con los colectivos más directamente afectados.

El conjunto de estas actuaciones y aquellas otras que se puedan implementar en la ejecución del PMUS, podrán permitir la redacción de un **Plan Estratégico** para la Seguridad Vial de Motocicletas y Ciclomotores de la ciudad de A Coruña y su Área Metropolitana.



Ficha técnica de la Propuesta:

| | |
|-----------------------------------|---|
| Propuesta | <i>TV6 – Fomento del uso de la moto</i> |
| Ámbito de Aplicación | <i>Municipio</i> |
| Agentes implicados | <i>Ayuntamiento de A Coruña y Oficina Tecnológica y Operativa de Movilidad</i> |
| Horizonte de implantación | <i>Medida permanente a implantar con la puesta en marcha del PMUS</i> |
| Coste estimativo | <i>270.000</i> |
| Indicadores de Seguimiento | <i>Motocicletas por cada 1000 habitantes</i> <i>Porcentaje de motocicletas y ciclomotores respecto al parque total automovilístico</i> <i>Número de estacionamientos de motocicletas y ciclomotores</i> |