



## 5.9. PLAN DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

Entre los aspectos innovadores que van asociados al nuevo concepto de movilidad contenido en los PMUS, figuran los que se refieren a la implementación de medidas de “gestión de la movilidad”, siendo el objetivo de estas medidas lograr que los desplazamientos a los centros o eventos de alta atracción se realicen de una manera sostenible.

Al igual que las decisiones individuales sobre movilidad son complejas y no responden a un único hecho, la gestión de la movilidad no puede simplificarse a unas pocas herramientas.

Debe implantarse una nueva manera de entender la movilidad, asumiendo que las soluciones no son únicas, sino que precisan de múltiples medidas: infraestructuras, nuevas tecnologías, participación, planificación, etc.

Entendiendo este hecho, se comprende que las medidas destinadas a la mejora en la gestión de la movilidad son múltiples, contemplando desde la aplicación de nuevas tecnologías a la resolución de pequeñas incidencias que afectan a la movilidad.

Se ha considerado, en este plan de mejora, el desarrollo de planes de transporte de los principales centros de atracción y la incorporación de criterios de movilidad en la planificación urbanística, tratando que los nuevos desarrollos se orienten a un transporte más sostenible.

Para el logro de este objetivo, el desarrollo del Plan de Gestión de la Movilidad prevé llevar a cabo las siguientes actuaciones:

- **GM1** – App de toma de decisiones de movilidad que integre VP, TP, peatón y bicicleta.
- **GM2** – Promoción del “coche compartido”.
- **GM3** – Plan de transporte a los polígonos industriales. Ampliación de iniciativas.
- **GM4** – Revisión del “Plan de Movilidad a la Universidade da Coruña”.
- **GM5** – Integración de la movilidad en las políticas urbanas.
- **GM6** – Resolución de sugerencias de la participación ciudadana.



### 5.9.1. GM1 - App de toma de decisiones de movilidad que integre VP, TP, peatón y bicicleta

#### Objetivo y Justificación:

Dentro del ámbito de aplicación de nuevas tecnologías que ayuden a la toma de decisiones para una movilidad sostenible, se encuentran las *app*: programas o aplicaciones primordialmente diseñados para su uso en tabletas o en teléfonos móviles, del tipo Smartphone, cuyas características principales son su flexibilidad y agilidad (abreviatura de la denominación inglesa applications).

En este contexto, se plantea la posibilidad de desarrollar una *app* a través de la que poder facilitar a los usuarios, una información que suministre, de la forma más eficientemente posible, la gestión de sus necesidades de movilidad.

#### Descripción de la Propuesta:

Se trataría del desarrollo de una *app* que, en forma de programa piloto, esté dirigida a la ayuda de toma de decisiones en materia de movilidad y en la que se integre información de distintos modos de transporte: vehículo privado, transporte público, peatón y bicicleta.

El desarrollo de esta aplicación se llevaría a cabo en un contexto en el que el Ayuntamiento de A Coruña está apostando por el desarrollo y empleo de nuevas tecnologías para favorecer una movilidad sostenible, la eficiencia y el bienestar ciudadano. En este sentido, se presenta como oportunidad para facilitar su adecuado desarrollo, la existencia del programa Smart Coruña que de forma experimental está sentando las bases del desarrollo tecnológico en todos los ámbitos de la ciudad.

#### Ficha técnica de la Propuesta:

<b>Propuesta</b>	<i>GM1 – App de toma de decisiones de movilidad que integre VP, TP, peatón y bicicleta</i>
<b>Ámbito de Aplicación</b>	<i>Municipio de A Coruña</i>
<b>Agentes implicados</b>	<i>Ayuntamiento</i>
<b>Horizonte de implantación</b>	<i>Corto-medio plazo</i>
<b>Coste estimativo</b>	<i>Propuesta a desarrollar dentro del programa Smart Coruña</i>
<b>Indicadores de Seguimiento</b>	<i>Número de consultas realizadas</i>  <i>Nivel de tráfico</i>  <i>Gestiones realizadas a través de la app</i>



## 5.9.2. GM2 - Promoción del “coche compartido”

### Objetivo y Justificación:

De los 562.623 desplazamientos que diariamente se producen en el municipio de A Coruña y de los 167.795 que se realizan en su área Metropolitana, el 37,3% y el 88,9 % respectivamente se llevan a cabo en vehículo privado, lo que supone un total de 358.777 viajes diarios efectuados, representando el 79,9% de los desplazamientos diarios producidos a través de modos motorizados.

Este predominio del uso del vehículo privado se encuentra además caracterizado por el reducido número de ocupantes que, en las horas punta en las ciudades y en los entornos metropolitanos, llevan los vehículos, con índices de ocupación que frecuentemente apenas superan el una persona por vehículo, siendo la tendencia de dicha ocupación, la de una reducción progresiva.

Concretamente, el coeficiente medio de ocupación obtenido para los desplazamientos urbanos en vehículo privado en el municipio de A Coruña es 1,21 viajeros por vehículo.

En este contexto, el Plan de Movilidad Sostenible del A Coruña y su Área Metropolitana se plantea como un conjunto de actuaciones cuyo objeto es fomentar el uso de modos de transporte sostenibles en un marco de incremento de las posibilidades de elección de los usuarios, considerándose el aumento de la ocupación de los vehículos una de las principales líneas de trabajo para la optimización del aprovechamiento de las infraestructuras y de los transportes existentes.

### Descripción de la Propuesta:

#### A nivel institucional

La puesta en marcha de un programa de coches compartidos requiere la participación de los conductores mediante la facilitación de hábitos de viaje, con indicación de orígenes, centro de trabajo o estudio, horarios e itinerarios que permitirán determinar posibles compañeros de viajes, debiendo recabarse al menos la siguiente información:

Origen:

- Distrito de Origen/ Municipio
- Dirección

Destino:

- Polígonos industriales
- Centros de trabajo de la administración pública
- Colegios, universidad, grandes centros educativos en general
- Ciudades o pueblos
- Otros

Datos de desplazamiento:

- Horario de ida
- Horario de regreso
- Motivo del viaje
- Itinerario
- Otros datos del viaje
- Fecha de creación del mensaje



- Modalidad de viaje. Por ejemplo: Busco gente para llevar (Conductor)
- Datos del usuario

Esta información deberá recabarse para los distintos centros de generación o destino de viajes (empresas, grandes centros educativos) y con ella, el Ayuntamiento desarrollará iniciativas para el uso compartido del coche, combinando varios medios (aplicación a través de su página web, campañas, compromisos con centros generadores, etc.), de modo que, de forma sencilla e intuitiva, quede recogida la información necesaria que permita la puesta en relación de posibles compañeros de viaje.

Esta iniciativa permite ofrecer una nueva alternativa de viaje, optimizando el uso del vehículo privado, aun cuando el escenario óptimo es una menor dependencia del mismo, en pro de un transporte público eficiente.

Para la efectiva adhesión a esta iniciativa, que puede estar vinculada a planes de transporte de centros de trabajo o a la movilidad escolar; se puede considerar la puesta en marcha de una serie de iniciativas que promuevan su uso, entre las que cabe señalar las siguientes:

- Apoyo en el desarrollo del estudio de viajes a compartir.
- Fomento y promoción del uso compartido del coche.
- Subvención en las tarifas de estacionamiento.

En resumen, este servicio facilitará el conocimiento de personas que puedan estar interesadas en compartir el vehículo privado para sus desplazamientos primordialmente de carácter recurrente, si bien este programa permitirá la realización de viajes por motivo de ocio o turismo, todo ello con el fin de disminuir la contaminación y el consumo energético

producido por los vehículos privados, y optimizar la utilización del espacio público.

#### **A nivel colectivo: empresas, polígonos industriales, centros educativos, administración...**

Se propone la puesta en marcha de esta iniciativa para lo que se plantea implementar las siguientes actuaciones:

- Elaboración de una encuesta de movilidad que permita conocer el grado de aceptación entre los agentes que generan desplazamientos. Dicho cuestionario deberá recoger entre otra información, los modos y lugares habituales de acceso y dispersión al lugar de trabajo, así como la aceptación del uso de coche compartido y las ventajas e inconvenientes derivados de ello.
- La circulación de este cuestionario debe ir precedida de la explicación de esta iniciativa.
- Propuesta de compañeros de viaje. Facilidades de contacto entre ellos.
- Publicitar, por ejemplo a través de la intranet de las empresas y centros, la existencia de la página web del Ayuntamiento para este propósito y de las medidas complementarias asociadas, así como la de las propias empresas suscritas al programa.

Una vez esté en marcha el desarrollo de esta iniciativa es oportuno informar, dentro de cada empresa o centro, sobre el grado de implantación de esta experiencia.



Del conjunto de estas actuaciones se obtendrá una concienciación sobre el valor de esta iniciativa, tanto en términos de ahorro económico como de mejora medioambiental.

#### **Ficha técnica de la Propuesta:**

<b>Propuesta</b>	<i>GM2 – Promoción del “coche compartido”</i>
<b>Ámbito de Aplicación</b>	<i>Municipio de A Coruña y su área metropolitana</i>
<b>Agentes implicados</b>	<i>Ayuntamientos Empresas</i>
<b>Horizonte de implantación</b>	<i>Corto-medio-largo plazo</i>
<b>Coste estimativo</b>	<i>100.000€</i>
<b>Indicadores de Seguimiento</b>	<i>Viajes realizados Usuarios registrados en el programa</i>

#### **5.9.3. GM3 - Plan de transporte a los polígonos industriales. Ampliación de iniciativas**

##### **Objetivo y Justificación:**

En el análisis de la movilidad de los trabajadores y usuarios de los polígonos y parques empresariales localizados en A Coruña y en su Área Metropolitana, se ha observado una situación de predominio mayoritario del uso del vehículo privado para sus desplazamientos, habiéndose detectado la necesidad de mejora de la conexión los Polígonos Industriales y de sus accesos peatonales, en un contexto de menor cobertura de la red de líneas de autobuses donde éstas o bien no penetran lo suficiente o únicamente los bordean.

Existe, en general, un deficiente servicio público de transporte interurbano a los polígonos industriales y empresariales y un escaso servicio de transporte de empresa, situación que provoca, que en algunos casos, en las horas punta de entrada y de salida, se produzcan retenciones cotidianas de vehículos que repercuten en la circulación de la ciudad de A Coruña.

El plan de transporte a los polígonos industriales se propone para dar respuesta a esta situación, y en algunos casos, para anticiparse a posibles necesidades derivadas de la ampliación de estos ámbitos, en los que la movilidad está fuertemente caracterizada tanto por localización de estos centros, como por la cobertura de acceso y horarios de otros modos, especialmente el transporte público.

Actuar sobre estos desplazamientos, implica una mejora integral en la movilidad urbana, ya que los desplazamientos a los centros de trabajo son



regulares en el horario de entrada y salida, en el itinerario y en el modo empleado.

Cabe señalar que la existencia de unas marcadas horas punta y valle motivadas por la propia actividad de estas instalaciones, limita las posibilidades de que el transporte público pueda cubrir la totalidad de las necesidades de desplazamiento en polígonos exteriores a la ciudad. Los servicios de transporte especial a empresas deberán establecerse de manera complementaria al transporte público regular para buscar, en su caso, la solución más eficiente que mejore el atractivo del transporte público con el coste más reducido, siendo conscientes de que el desarrollo de estos planes se concibe en un contexto de fuerte cultura del coche y una oferta insuficiente de alternativas a este modo de transporte.

A modo de ejemplo se cita el estudio llevado a cabo en el marco del “Proyecto Piloto de Parques Empresariales Eficientes”, el cual ha permitido caracterizar la movilidad del polígono de Pocomaco, valorando de forma particular su importancia como centro generador de viajes (diariamente se producen cerca de 8.000 desplazamientos con origen y destino en este polígono, de los que el 90% se realizan en coche), proponiendo acciones de mejora para la solución de las carencias detectadas en materia de transporte y accesibilidad.

#### **Descripción de la Propuesta:**

La elaboración de la presente propuesta tendrá por objeto tanto establecer las directrices precisas para la elaboración de planes de Movilidad al Trabajo, como incentivar la participación de las empresas, localizadas en los polígonos industriales para mejorar la movilidad de sus empleados.

Dichos planes de transporte a los centros de trabajo (PTT), además de su efecto positivo sobre el conjunto de la movilidad, aportan muchos beneficios al empresario, y al trabajador, siendo inicialmente más adecuados para grandes empresas y asociaciones.

Los PTT se deberán centrar en los polígonos industriales siendo una iniciativa pública que motivará a la empresa privada, financiando de forma conjunta la realización del PTT, quedando en manos de las empresas o de los órganos que se establezca su implantación.

Para un adecuado desarrollo de estos planes se considera conveniente realizar una tarea de presentación a los representantes de las empresas de los polígonos, e involucrar a las empresas en su desarrollo, mostrando a sus empleados las ventajas de la realización de este tipo de planes.

Para la elaboración de dichos planes se propone llevar a cabo las siguientes fases de trabajo:

#### **I. Diagnóstico de la situación:**

En esta fase se llevará a cabo la recopilación de datos de oferta de servicios de transporte y de la actividad económica desarrollada en el ámbito de estudio. Además se preverá la realización de encuestas de movilidad a los trabajadores y de reuniones y entrevistas con representantes de los diferentes sectores y principales empresas.

El desarrollo de esta fase permitirá:

- Disponer de datos específicos de los polígonos industriales y de las empresas en ellos asentadas.



- Caracterización de las empresas participantes: actividad, datos socio-económicos; localización; compartición instalaciones, centros atractores cercanos, localización de entradas.
- Caracterización de los trabajadores: número de trabajadores; lugares de procedencia; horarios laborales; subcontratas; proveedores y visitantes.
- Políticas de empresa relacionadas con la movilidad.
- Caracterización de los elementos asociados a la oferta de transporte (servicios de transporte público, oferta de aparcamientos y existencia de infraestructuras peatonales y ciclistas).
- Caracterización de los elementos asociados a la demanda de transporte: hábitos de movilidad de los trabajadores; utilización de infraestructuras ciclistas; uso de infraestructuras peatonales; uso del transporte público; ocupación de aparcamientos y utilización de la red viaria.

## II. Identificación de medidas y propuestas:

En función de la problemática detectada en cada uno de los polígonos, se propondrán medidas que previsiblemente serán el resultado de la combinación de varias.

Como ejemplo de medidas se pueden relatar las siguientes:

- Fomento del transporte público, analizando el recorrido de las líneas urbanas e incrementando frecuencias de paso en las horas punta.
- Revisión del número de paradas, marquesinas y paneles informativos.
- Ayudas económicas a los trabajadores para el coste del transporte público.

- Promoción del uso compartido del vehículo particular, con ventajas en la ocupación de aparcamientos.
- Creación de rutas hacia determinados sectores de la ciudad.
- Mejora de la infraestructura peatonal y seguridad de los mismos en sus accesos a los polígonos.
- Mejora de las infraestructuras y conexiones ciclistas.
- Dotación de equipamiento para bicicletas, aparcamientos protegidos para bicicletas, taquillas para guardar ropa, duchas, etc.
- Implantación de horarios coordinados entre empresas
- Presentación de las medidas mediante campañas de divulgación e información a los trabajadores, y aceptación de las propuestas.
- Seguimiento planificación de red de metro ligero área metropolitana de A Coruña.
- Promoción de la contratación de transporte de empresa.
- Guía de conducción eficiente.

## III. Seguimiento y evaluación del PTT:

La puesta en marcha de estos planes de transporte, es un proceso vivo que requiere de la evaluación sistemática y prolongada en el tiempo, que permita valorar el impacto producido a partir de su implantación.

En este sentido, este seguimiento servirá para evaluar el nivel de cumplimiento de los objetivos planteados, para lo que se propondrán valorar en cada momento los indicadores obtenidos, en comparación con los existentes al inicio y durante el desarrollo del plan.



### Ficha técnica de la Propuesta:

<b>Propuesta</b>	<i>GM3 – Plan de transporte a los polígonos industriales. Ampliación de iniciativas</i>
<b>Ámbito de Aplicación</b>	<i>Municipio de A Coruña y su área metropolitana</i>
<b>Agentes implicados</b>	<i>Ayuntamientos</i>
<b>Horizonte de implantación</b>	<i>Medio plazo</i>
<b>Coste estimativo</b>	<i>120.000€</i>
<b>Indicadores de Seguimiento</b>	<i>Número de coches que entran en el aparcamiento de la empresa por cada 100 empleados</i> <i>Número de trabajadores usuarios de transporte público</i> <i>Personas registradas en la base de datos de vehículo compartido</i> <i>Consumo de energía y emisiones de contaminantes atmosféricos</i>

### 5.9.4. GM4 - Revisión del Plan de Movilidad a la Universidad da Coruña

#### Objetivo y Justificación:

De acuerdo con la memoria del año 2012 publicada por la Universidad da Coruña, (UDC), la comunidad universitaria en la ciudad de A Coruña está formada por 19.084 estudiantes de grado y de otras titulaciones no adaptadas al Espacio Europeo de Educación Superior (EEES), 1.448 profesores y 745 administrativos.

Analizada la movilidad de la población universitaria, se viene observando un predominio del uso del vehículo privado, que en el campus de Elviña y Zapateira se aproxima al 50% de los desplazamientos efectuados, seguido de un uso del transporte urbano e interurbano; un uso minoritario de los desplazamientos a pie, y un uso totalmente residual del ferrocarril, motocicleta y bicicleta.

En este contexto se hace necesario implementar actuaciones que refuercen una movilidad eficiente, promoviendo una mayor participación de los modos sostenibles en los desplazamientos que se realizan a la universidad a diario.

#### Descripción de la Propuesta:

Se propone el desarrollo de un plan de movilidad a la universidad cuya implantación se orientaría a la integración de los diferentes modos de transporte, mejorando con ello la movilidad con origen y destino en la universidad y potenciando el uso de los modos más sostenibles.

La realización de un plan de transporte a la universidad, exige la elaboración de un análisis detallado de la oferta y demanda de la misma,





integrando los diferentes modos de transporte disponibles, así como promocionando aquellos modos no motorizados, o en su caso incentivando el uso del transporte público y del coche compartido.

Merecerá especial consideración el estudio del uso que del aparcamiento de este campus pudieran estar realizando usuarios del vehículo privado, ajenos a la población universitaria, a modo de estacionamiento disuasorio.

Para la realización de este plan se propone realizar las siguientes actuaciones:

- Revisión del “Plan de Movilidad y espacio Público de la Universidad de A Coruña” (Julio de 2010), particularmente en lo que respecta a la actualización de los datos de movilidad, y propuestas de actuación especialmente en lo que se refiere a la red viaria, el transporte público, la red peatonal y de bicicleta, peatonalización y aparcamientos.
- Redacción de un plan de movilidad para la universidad dirigido tanto a estudiantes como a trabajadores.
- Crear el puesto de gestor de la movilidad de la universidad
- Fomentar la publicidad y la participación dentro del Plan de Movilidad a la Universidad, especialmente a través de su página web.

#### Ficha técnica de la Propuesta:

<b>Propuesta</b>	<i>GM4 – Revisión del Plan de Movilidad a la Universidad de A Coruña</i>
<b>Ámbito de Aplicación</b>	<i>Municipio de A Coruña y su área metropolitana</i>
<b>Agentes implicados</b>	<i>Ayuntamientos Universidad de A Coruña</i>
<b>Horizonte de implantación</b>	<i>Medio plazo</i>
<b>Coste estimativo</b>	<i>10.000€</i>
<b>Indicadores de Seguimiento</b>	<i>Realización de la revisión</i>



### 5.9.5. GM5 - Integración de la movilidad en las políticas urbanas

#### Objetivo y Justificación:

Desde el punto de vista de la definición de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, se considera imprescindible el conocimiento del diseño y la planificación del desarrollo urbano, y con ello las necesidades de movilidad futura.

Así mismo, las políticas de desarrollo urbano deben permitir impulsar estructuras que faciliten y potencien la accesibilidad, facilitándose que las nuevas áreas urbanas sean plenamente accesibles, mediante el desarrollo de pautas de crecimiento compatibles con la movilidad sostenible.

Consciente de esta necesidad, el PGOU del Ayuntamiento de A Coruña ha quedado definido en su propia memoria como *“el instrumento que posibilita el desarrollo urbano más racional y permite potenciar las nuevas formas espaciales y de desarrollo económico”*.

En este sentido, es esencial desde el plan de movilidad recoger todas aquellas acciones o determinaciones que incluya el PGOU 2013 relacionadas con la movilidad urbana.

No obstante, el municipio de A Coruña se extiende en un espacio metropolitano en el que se produce una interacción entre la propia población de A Coruña y la que reside en su entorno, siendo el desarrollo de este municipio mayor que el de cualquier otro de la comarca de As Mariñas, aun cuando en los últimos años se está produciendo un proceso de trasvase de población al resto de la comarca.

Por este motivo, tanto el planeamiento del municipio de A Coruña, como el de aquellos que conforman su Área Metropolitana, deberán recoger las

condiciones que han de cumplir sus desarrollos para disponer de transporte público, planificando medidas y políticas dirigidas al fomento de una cultura de la movilidad sostenible, mediante una reducción de la movilidad obligada a través de una planificación que aproxime el empleo, los servicios y los equipamientos al lugar de residencia, y la puesta a disposición de los ciudadanos de un transporte sostenible, que permita abandonar la idea de que necesariamente los desplazamientos se han de realizar mediante vehículo privado.

En este contexto, la mejora de la accesibilidad debe estar integrada en los objetivos generales del Plan General de Ordenación Urbana, planificando la movilidad de los nuevos desarrollos urbanos con criterios sostenibles insertando las recomendaciones del PMUS en el proceso de elaboración y revisión del PGOU, de manera que se favorezca al peatón frente al automóvil, al transporte público frente al privado, y a los medios no motorizados frente a los motorizados.

Los objetivos de esta propuesta son múltiples:

1. Adecuar la densidad, morfología y las conexiones terrestres de los nuevos desarrollos a modos sostenibles.
2. Integrar la movilidad sostenible en la ordenación del territorio y en la planificación urbanística, desarrollando los mecanismos de coordinación y cooperación administrativa necesarios.
3. Disponer de Normativa para la promoción de la movilidad sostenible en los nuevos desarrollos y limitar la expansión de la ciudad.



4. Integrar el transporte público con la planificación urbana de los nuevos desarrollos y establecer las pautas a seguir para satisfacer la demanda de desplazamientos en transporte público.

#### **Descripción de la Propuesta:**

La presente propuesta se centra en el establecimiento de los criterios a considerar en la planificación urbanística con el fin de conseguir la integración de la movilidad en las políticas urbanísticas, en un contexto de recuperación del espacio público urbano en pro de la sostenibilidad y el aumento de la calidad de vida del mismo.

De manera general los criterios a considerar en la planificación para favorecer una movilidad más sostenible son:

1. Fomento del transporte público a través de la planificación de reservas de espacio para autobús y vehículos de alta ocupación y zonas puntuales destinadas a la carga/descarga.
2. Reserva de superficie en las distintas vías para favorecer la movilidad ciclista y peatonal, que garanticen su seguridad y comodidad.
3. Diseño de las secciones viarias que conforme a cada tipo de vial permitan garantizar las necesidades de movilidad de los peatones, ciclistas y usuarios.
4. Con el fin de potenciar el uso de la bicicleta, se habilitarán aparcamientos, tanto en la vía pública, como en el interior de las edificaciones de nueva construcción, en los que éste espacio se pondrá a disposición de los miembros de la comunidad de vecinos para su recogida, no computando este espacio en términos de edificabilidad.
5. Se recomienda que las viviendas multifamiliares dispongan de un cuarto para bicicletas, coches de niños y minusválidos en la planta

baja, estancia que igualmente no computará en la edificabilidad de la vivienda.

6. Implantación de un proceso de supervisión y evaluación del trabajo técnico realizado que permita su actualización con el objetivo de redimensionar y redirigir los objetivos que se establezcan.
7. Achaflanar las esquinas de las edificaciones situadas en la confluencia de calles con circulación de vehículos, motorizados o no, que permita aumentar el campo visual de los conductores o ciclistas que se dirigen a la intersección y reducir su tiempo de reacción ante un imprevisto.

En el caso concreto de mejorar la integración del transporte público en el desarrollo de nuevas áreas de la ciudad, los criterios son:

1. Ordenar el crecimiento de los nuevos desarrollos sobre corredores de transporte público existentes o en su defecto, que sean susceptibles de ser atendidas por transporte público.
2. Concentrar la trama, vida urbana y actividades generadoras de viajes en torno a las estaciones de transporte público, dotándolas de comercio y servicios y haciendo concurrir en ellas los itinerarios ciclistas y peatonales.
3. Reservar desde las primeras fases de planeamiento espacio de suelo para el transporte público, ubicación de las estaciones e instalaciones asociadas (dársenas, zona de espera, aparcamiento disuasorio, etc.).
4. Diseño de nuevos desarrollos orientados a una movilidad sostenible, promoviendo densidades de población que permitan al transporte público ser competitivo frente al vehículo privado.
5. Establecer itinerarios peatonales y ciclistas para los nuevos desarrollos que se integren en la red municipal.



6. El diseño de las vías debe facilitar la circulación de las líneas de transporte público, previendo una posible reserva de suelo para carriles de transporte colectivo.
7. Determinar distancias máximas desde los nuevos desarrollos urbanísticos a la parada más próxima de transporte público.
8. Estudio de posibles recorridos de las líneas de transporte público en la zona de nuevo desarrollo.

#### Ficha técnica de la Propuesta:

<b>Propuesta</b>	<i>GM5 – Integración de la movilidad en las políticas urbanas</i>
<b>Ámbito de Aplicación</b>	<i>Municipio de A Coruña y su área metropolitana</i>
<b>Agentes implicados</b>	<i>Ayuntamientos</i>
<b>Horizonte de implantación</b>	<i>Largo plazo</i>
<b>Coste estimativo</b>	<i>200.000€</i>
<b>Indicadores de Seguimiento</b>	<i>Ratio de tiempo de viaje TP/VP en los nuevos desarrollos</i>  <i>Porcentaje de planes urbanísticos con planes de accesibilidad o estudios complementarios de accesibilidad</i>  <i>Cuantificación de la superficie dedicada a las infraestructuras de transporte público: Superficie dedicada al tte. público, peatones y bicicletas / Superficie total viaria</i>  <i>Cobertura de la red de transporte público. Número de viajes realizados en los distintos modos de transporte (vehículo privado, autobús, a pie y bicicleta)</i>

#### 5.9.1. GM6 – Resolución de sugerencias de la participación ciudadana

##### Objetivo y Justificación:

Durante la fase de participación pública, se han recopilado sugerencias para la mejora de la movilidad y el espacio público.

El alcance de las sugerencias es múltiple y su ámbito variado. Pueden dividirse en cinco grandes grupos:

1. Sugerencias para la mejora de la circulación de vehículos, relativas a la necesidad de modificar regulaciones semafóricas o la señalización.
2. Sugerencias para la mejora del transporte público, relacionadas con la reubicación de paradas o modificación de líneas.
3. Sugerencias para la mejora de la seguridad vial, en relación con el refuerzo de la señalización en determinadas zonas, especialmente para la protección del peatón y su adecuada visibilidad.
4. Sugerencias para la mejora del tránsito peatonal y la accesibilidad, sobre la necesidad de actuar en determinados puntos para permitir un tránsito cómodo de peatones y personas con movilidad reducida.
5. Sugerencias para la mejora del espacio público, relacionadas con intervenciones para hacer el espacio público más atractivo.

Todas ellas, han permitido identificar la problemática general en la ciudad y en consecuencia, definir las líneas estratégicas del PMUS y sus planes de actuación.



Su carácter puntual, no es acorde con el marco del PMUS como herramienta de carácter planificador, por lo que el objetivo de esta propuesta es desarrollar las sugerencias obtenidas durante la participación pública, dando solución a los problemas puntuales detectados.

### Descripción de la Propuesta:

Se procederá al análisis de los diferentes problemas detectados. Para una mejor evaluación y seguimiento de las incidencias, se procederá según las siguientes fases:

#### 1. Revisión

Se procederá a la reevaluación de las sugerencias por zonas, para garantizar su tratamiento integral. En aras de una mejor comprensión de las sugerencias, se mantendrán reuniones con los agentes implicados.

#### 2. Propuesta de solución

Tras la reevaluación de las incidencias, se detallarán las soluciones previstas.

#### 3. Evaluación de soluciones y actuaciones a desarrollar

Las diferentes actuaciones serán analizadas con los agentes involucrados, procediéndose a su modificación en caso de ser necesario.

#### 4. Desarrollo de las actuaciones

Las actuaciones serán tramitadas a los diferentes departamentos del Ayuntamiento, con competencia directa en su resolución, para que se proceda a su ejecución.

#### 5. Seguimiento

Tras la ejecución de las actuaciones, se procederá con los agentes involucrados, al análisis del grado de conveniencia de las soluciones implementadas. En el caso de no alcanzarse los objetivos esperados, se evaluarán las causas a fin de adoptar medidas adicionales.

### Ficha técnica de la Propuesta:

<b>Propuesta</b>	<i>GM6 – Resolución de sugerencias de la participación ciudadana</i>
<b>Ámbito de Aplicación</b>	<i>Municipio de A Coruña</i>
<b>Agentes implicados</b>	<i>Ayuntamiento</i>
<b>Horizonte de implantación</b>	<i>Corto-medio plazo</i>
<b>Coste estimativo</b>	<i>1.070.000€</i>
<b>Indicadores de Seguimiento</b>	<i>Número de sugerencias evaluadas Número de incidencias resueltas satisfactoriamente</i>