



5.4. PLAN DE FOMENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Para reducir la dependencia del vehículo privado, es necesario mejorar el **transporte público** urbano e interurbano, conectando eficazmente todas las zonas, con un servicio de calidad y un coste asumible por todos.

A través de la redacción del PMUS, el Ayuntamiento de A Coruña busca la consecución de unos objetivos de prestación de un servicio de calidad mediante un sistema de transporte que:

- Garantice el **servicio** a todas las personas de modo que se consolide como alternativa eficiente.
- Sea el resultado de la **combinación** de múltiples infraestructuras y servicios como corresponde al complejo conjunto de demandas que debe atender.
- Sea **multimodal e integrado**, para satisfacer la demanda de transporte.
- Prime las **ventajas comparativas** de unos medios respecto a otros (eficiencia).

El logro de estos objetivos se evaluará en términos de calidad percibida y esperada por el usuario del transporte público urbano, medida en **grado de satisfacción** del cliente, utilizándose posteriormente esta información para mejorar los factores que incidan en una mayor satisfacción de los usuarios.

Para ello se presenta el siguiente plan de acción estructurado en las siguientes propuestas:

- **TP1** – Ampliación de la REDe

- **TP2** – Mejora de la tarjeta Millennium e implantación de un bono mensual o tarifa plana.
- **TP3** – Certificación de calidad independiente del transporte público urbano en autobús.
- **TP4** – Reorganización de la red de paradas del autobús urbano.
- **TP5** – Mejora de la información en paradas del transporte público urbano.
- **TP6** – Evaluación de Carril Preferente Transporte Público en avda. Alfonso Molina.
- **TP7** – Reordenación de la red de autobuses urbanos.
- **TP8** – Promoción de la intermodalidad del transporte público urbano e interurbano.
- **TP9** – Mejora del transporte metropolitano en el marco de la Comisión de Seguimiento del Área de A Coruña.
- **TP10** – Plan de aparcamientos disuasorios.
- **TP11** – Racionalización del acceso a colegios del vehículo privado y el transporte colectivo.
- **TP12** – Creación de un foro de trabajo para evaluar la viabilidad de una red de cercanías.
- **TP13** – Mejora de la eficiencia del servicio de taxi.

5.4.1. TP1 - Ampliación de la REDe

Objetivo y Justificación:

Recientemente se ha comenzado a desarrollar la Red Urbana Eficiente (REDe) con la implantación de la Vía Prioritaria Vigilada (VPV) a lo largo del eje constituido por las calles Federico Tapia, Rosalía de Castro, Francisco Mariño, plaza de Pontevedra, San Andrés y San Juan. La VPV es un moderno sistema de **gestión del viario** que tiene como objetivo aumentar las prestaciones de la vía mediante el uso de las nuevas tecnologías, posibilitando la convivencia de los modos de transporte públicos y privados.

El sistema VPV está integrado de manera general por tres sistemas:

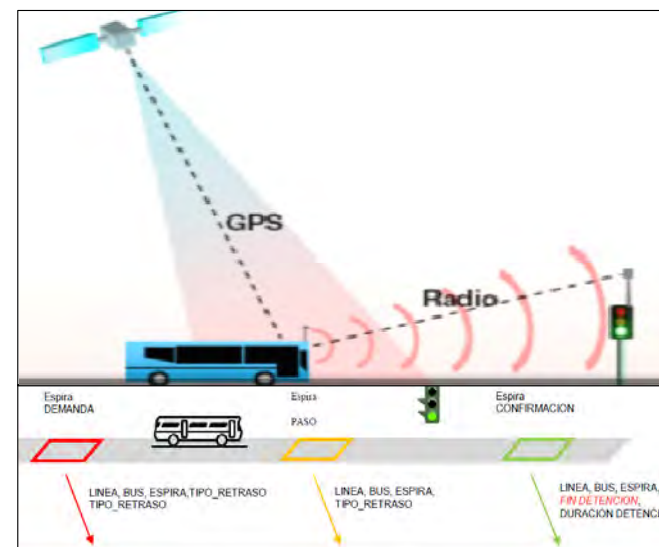
1. Sistema de prioridad bus
2. Sistema de video-vigilancia de estacionamientos indebidos
3. Sistema de parking express (dependiendo de la vía)

El sistema de **prioridad bus** incluye la instalación de reguladores semafóricos en todos los cruces y equipos embarcados a bordo de los autobuses, con diferentes niveles de detección en función del retraso o adelanto de los autobuses sobre el horario previsto, y permite dar prioridad de paso a los autobuses para mejorar así la regularidad de las líneas.

El equipo instalado en el bus permite reconocer la posición del vehículo y, al aproximarse a un cruce, se procede (si se requiere) al aviso del regulador asociado instalado en el cruce semafórico. El sistema analiza los datos enviados por el bus a su paso por las espiras GPS, tales como número de línea, número de bus, fecha, hora y nivel de retraso y

determina dependiendo del nivel de retraso la necesidad de dar prioridad al bus.

Ilustración 35. Sistema prioridad autobús. VPV



Fuente: Ayuntamiento

Otra de las características de la VPV es la instalación de un **sistema de videocámaras** que controla la situación de aparcamiento según tipología y tiempos de estacionamiento permitidos (carga-descarga, doble fila, paradas autobús, etc.).



Descripción de la Propuesta:

Se propone **ampliar la REDe** a aquellas calles que permitan mejorar la circulación de los autobuses urbanos.

Los parámetros empleados para valorar la necesidad de implantar la VPV son: Elevado flujo de vehículos, elevado número de circulaciones del autobús urbano y vías en las que se detecte un gran número de infracciones en el estacionamiento que impidan la normal circulación.

El viario caracterizado como **distribuidor** es el que cumple, de manera general, con los criterios previamente planteados. Pese a ello, no se considera que se deba de actuar sobre todas las vías distribuidoras, sino únicamente en aquellas en las que se crea que la instalación de la VPV pueda suponer una notable mejoría para los usuarios, como son:

- Ronda de Outeiro
- Ronda de Nelle – c/ Gregorio Hernández – paseo Ronda
- Avenida de Arteixo
- Calle Manuel Murguía
- Calle Juan Flórez
- Avenida Gran Canaria

También se podrán considerar otras vías en función de la evolución del plan, como por ejemplo la calle Ramón y Cajal y otras.

Las prestaciones con las que, en general debe contar la VPV en las vías propuestas, en relación a la mejora del transporte público, son:

- Instalación de reguladores de prioridad bus en los cruces semafóricos.

- Cámaras de video-vigilancia para evitar el estacionamiento indebido con tramitación de sanción automatizada.
- Señalización horizontal y vertical necesaria para advertir a posibles infractores.

Ficha técnica de la Propuesta:

Propuesta	<i>TP1 – Ampliación de la REDe</i>
Ámbito de Aplicación	<i>Municipio</i>
Agentes implicados	<i>Ayuntamiento Policía Local</i>
Horizonte de implantación	<i>Medio-largo plazo</i>
Coste estimativo	<i>1.500.000 €-</i>
Indicadores de Seguimiento	<i>Velocidad comercial media en cada línea implantada</i> <i>Media de frecuencia de paso de líneas</i> <i>Número de ilegalidades en el estacionamiento</i>

Fuente. Elaboración propia



5.4.2. TP2 - Mejora de la tarjeta Millennium e implantación de un bono mensual o tarifa plana

Objetivo y Justificación:

El funcionamiento defectuoso de un porcentaje de **tarjetas Millennium** es fuente de conflictos con el usuario, genera una mala imagen del servicio y provoca la disminución de la velocidad comercial.

Por otra parte se detectó que A Coruña no dispone de un sistema de tarificación que ofrezca un bono o **tarifa plana** mensual o de 30 días.

Este tipo de bono permitiría al usuario del autobús urbano realizar todos los desplazamientos deseados durante ese periodo de tiempo, fomentando el uso del transporte público en los desplazamientos dentro del municipio.

Descripción de la Propuesta:

Deberá realizarse una valoración, por parte de los agentes implicados: Ayuntamiento de A Coruña, Compañía de Tranvías de A Coruña y entidades bancarias, de las diferentes opciones de sustitución o mejora del sistema, tanto en el pago como en prestaciones para mejor conocimiento de los desplazamientos de los usuarios, como por ejemplo las paradas en las que se bajen.

De igual manera debe de ser objeto de estudio la compatibilidad de este sistema con la tarjeta de transporte Metropolitano de la Xunta.

También deberá evaluarse la implantación de una tarifa tipo abono mensual, analizando su influencia en el servicio.

La integración de la nueva oferta tarifaria con la tarjeta Millennium, que actualmente presta servicio a las personas residentes en A Coruña, no debería de presentar dificultades técnicas.

Ficha técnica de la Propuesta:

Propuesta	<i>TP2 – Mejora de la tarjeta Millennium e implantación de un bono mensual o tarifa plana</i>
Ámbito de Aplicación	<i>Municipio</i>
Agentes implicados	<i>Ayuntamiento Compañía de tranvías de A Coruña</i>
Horizonte de implantación	<i>Corto-medio-largo plazo</i>
Coste estimativo	<i>445.000 €-</i>
Indicadores de Seguimiento	<i>Mejora de la oferta tarifaria por parte de los usuarios Calidad percibida por los usuarios Empleo del abono mensual en detrimento de otras tarifas</i>



5.4.3. TP3 - Certificación de calidad independiente del transporte público urbano en autobús

Objetivo y Justificación:

El nivel de satisfacción de los usuarios es un factor determinante para fomentar el uso del transporte público, ya que un servicio que no cubra con las expectativas de calidad tendrá como consecuencia un reducido uso.

Los niveles de calidad exigidos al transporte público han venido evolucionando de manera imparable ya desde las últimas décadas del siglo XX; y esos niveles de calidad están estandarizados mediante requisitos fijados para los distintos aspectos del servicio.

La concesión de A Coruña, firmada en el año 1986, no cuenta con ninguna Certificación de Calidad en el marco de normas de referencia como puedan ser la **UNE-13.816**, que está implementada en el servicio de muchos otros ayuntamientos de similar entidad.

Son varios los factores que actualmente hacen necesaria la incorporación de sistemas de gestión de **Calidad Integrada** en el servicio de A Coruña, por citar algunos: la antigüedad del contrato, la necesidad de trazabilidad de los procesos, la sistematización de procedimientos y de atención al usuario, la necesidad de reordenar la red, la incorporación de criterios de calado de tráfico y jerarquizaciones viarias conforme a las actuales tendencias en materia de tráfico y circulación (Nuevo Reglamento), eficiencia energética y objetivos de sostenibilidad medioambiental, necesidad de modernizar las dotaciones del servicio, mejorar frecuencias, optimizar los transbordos, disponer de indicadores para toma de

decisiones correctoras e implementar contundentes políticas enfocadas a la satisfacción del usuario actual y potencial.

Por ello, se propone la implantación de una certificación de calidad **independiente** con el fin de satisfacer las expectativas de los usuarios. La certificación que se propone es la Norma UNE – EN 13816 sobre calidad de transporte de pasajeros, definida sobre los siguientes ocho ámbitos:

1. **Servicio ofertado:** tipos de oferta del sistema, adecuación a las necesidades del cliente, fiabilidad de los servicios...
2. **Accesibilidad:** facilidad de uso del sistema (física y psicológica)
3. **Información:** provisión de información sobre el sistema
4. **Tiempo:** duración del viaje, coordinación y cumplimiento horario
5. **Atención al cliente:** comunicación y trato personal con el cliente, asistencia, compromisos...
6. **Confort:** comodidad, higiene y servicios complementarios del sistema
7. **Seguridad:** protección y prevención de agresiones y accidentes, gestión de las situaciones de emergencia
8. **Impacto ambiental:** minimización de los impactos producidos por el sistema de transporte público sobre las personas y el medio ambiente

Con la implantación de esta certificación, se obtendrían numerosos beneficios para el usuario y la empresa operadora del transporte.

Los **beneficios para el usuario** son:

- Mejora en la prestación del transporte público.
- Enfoque del servicio hacia el usuario.



- Mejora en la calidad de servicio: frecuencias, características de los vehículos, seguridad, etc.

Los **beneficios para la empresa de transporte** son:

- Mayor confianza de los usuarios en el servicio de transporte público.
- Mayor control del servicio y ahorro en costes.
- Mejora continua del servicio y posible crecimiento del número de usuarios.
- Seguimiento del proceso de reordenación de líneas.

Descripción de la Propuesta:

La propuesta consiste en la implantación de la **Certificación de Calidad** UNE – EN 13816 de transporte de pasajeros, comenzando por incorporar políticas de calidad normalizadas mediante un **Plan de Calidad**.

El Plan de Calidad, como primer paso para la futura obtención de una Certificación de Calidad, debe incorporar entre otros, los procesos específicos que lleva a cabo la empresa concesionaria del servicio, los procedimientos y su trazabilidad, las evaluaciones o auditorías internas y externas necesarias, política de comunicación, atención al cliente, obtención de indicadores de satisfacción y otros necesarios para una adecuada toma de decisiones correctoras, y todo ello con **objetivos y cronograma** consensuados con el Ayuntamiento en el marco de los planteamientos integrales del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, en sus aspectos sociales, económicos y medio ambientales.

La elaboración del Plan de Calidad debe ser llevada a cabo con la máxima implicación de la dirección de la empresa, con la colaboración de su personal, que conoce los procesos internos; de forma que el Plan de Calidad sirva como guía, facilitando la identificación y resolución de problemas en todos los procesos que son necesarios para lograr los objetivos fijados.

Teniendo en cuenta la situación actual, los primeros objetivos deben ser:

-**Mejorar** los aspectos peor valorados por usuarios y no usuarios (atención al cliente, frecuencias, etc.)

-Disponer de **indicadores** y procedimientos de intercambio de información suficientes, trazables y ágiles; de forma que el servicio vaya paulatinamente acercándose a los niveles necesarios para solicitar una certificación de calidad y, en consecuencia, se pueda emprender una paulatina reordenación de líneas, de forma controlada, evaluando los efectos de las decisiones.

En general, la Norma UNE-13.816 propone que las empresas de transporte pongan en marcha un sistema de Gestión de Calidad Integrada, que se agrupa en 4 etapas:

- **Etapa A: calidad esperada**

En esta etapa se identifican las expectativas de los usuarios del transporte, se analizan las limitaciones existentes (legales, políticas, técnicas, etc.) y se identifican los niveles de calidad existentes y las áreas de mejora potenciales.



- **Etapa B: calidad objetivo**

Se definen los objetivos de calidad del servicio, entre los que destacan los siguientes:

- o Alcance y cobertura del servicio ofertado.
- o Accesibilidad al sistema de transporte público.
- o Conexión con otros medios de transporte.
- o Información existente para que los usuarios puedan programar y realizar los viajes.
- o Tiempos de desplazamiento.
- o Atención a los usuarios.
- o Confort.
- o Seguridad
- o Impacto ambiental.

- **Etapa C: calidad producida**

Se mide el nivel de prestación del servicio y se ponen en marcha acciones para asegurar que el servicio que no se ajusta a los niveles deseados se identifica y controla, con el fin de prevenir su prestación no intencional.

En esta etapa se desarrollan otras actividades como el aseguramiento de la competencia profesional, la elaboración de registros de calidad, los controles de documentación, etc.

- **Etapa D: calidad percibida**

Consiste en evaluar la percepción por el usuario de la calidad producida (confort, seguridad, fiabilidad horaria, etc.) y en la elaboración de un plan de acciones de mejora.

Ilustración 36. Marca AENOR de Servicio Certificado de Transporte de pasajeros



Ejemplos de éxito:

Diferentes organizaciones de transporte urbano disponen del certificado de calidad de la Norma UNE-EN 13.816, entre las que destacan la Empresa Municipal de Transportes (EMT) de Madrid, la de Valencia o de Santander.

Para mantener la vigencia del certificado, realizan mediciones en las líneas certificadas, para determinar el grado de cumplimiento de los compromisos de calidad.

Asimismo, la empresa ALSA con la que TUS (Santander) tiene un convenio de colaboración para la gestión de algunas líneas, ha obtenido conformidades según UNE-EN 13.816, valorándose la certificación concedida con altos niveles de exigencia de calidad.



Ilustración 37. Certificados AENOR de Transportes Urbanos de Santander



Fuente. Transportes Urbanos de Santander

Ficha técnica de la Propuesta:

Propuesta	<i>TP3 – Certificación de calidad independiente del transporte público urbano en autobús</i>
Ámbito de Aplicación	<i>Municipio</i>
Agentes implicados	<i>Ayuntamiento Empresas de transporte urbano</i>
Horizonte de implantación	<i>Medida permanente a implantar con la puesta en marcha del Plan de Movilidad Urbana Sostenible</i>
Coste estimativo	<i>Servicio</i>
Indicadores de Seguimiento	<i>Satisfacción de los usuarios del transporte público Obtención de certificación UNE-EN 13.816</i>

TP4 – Reorganización de la red de paradas del autobús urbano

Objetivo y Justificación:

De igual manera que es necesario realizar una reordenación de las líneas de autobús, es necesario proceder a reorganizar la red de paradas de autobús urbano existentes en A Coruña, especialmente en los distritos centrales, en dónde el **excesivo número** de paradas que realizan los autobuses, reduce la velocidad comercial, resultando por tanto, un servicio de transporte público poco optimizado.

Se hace necesaria una reorganización de la red de paradas y también de su localización, de manera que se sitúen en lugares óptimos, más accesibles, seguros y con mejores dotaciones asociadas (marquesinas, paneles informativos, etc.); dando acceso al servicio al mayor número de personas posibles y elevando en lo posible, la velocidad comercial de los servicios.

Descripción de la Propuesta:

En paralelo con la propuesta de reordenación de la red de autobuses, se propone la racionalización y reubicación de las paradas. El objetivo es ofertar una velocidad comercial adecuada que repercuta en una mejora de la frecuencia y un menor tiempo de viaje, así como disponer de puntos de parada con mejor ubicación y dotaciones asociadas.

Igualmente, se deberá establecer una jerarquización de paradas en función de su emplazamiento en nodos de transbordo, distinguiendo:

1. **Nodos principales** de transporte: puntos de especial confluencia de líneas, como Cuatro Caminos y la plaza de Pontevedra



2. **Nodos secundarios** de transporte: puntos de intercambio con líneas de elevada demanda
3. **Nodos terciarios**: intersección entre al menos dos líneas
4. **Paradas convencionales**: paradas de las líneas en su trayecto

En una primera fase, se deberán determinar las características las paradas en función de su jerarquización, así como las inversiones necesarias para su adecuación a los nuevos criterios. Posteriormente, se deberá proceder a la paulatina adecuación de las mismas.

Ficha técnica de la Propuesta:

Propuesta	<i>TP4 – Reorganización de la red de paradas del autobús urbano</i>
Ámbito de Aplicación	<i>Municipio</i>
Agentes implicados	<i>Ayuntamiento Compañía de Tranvías de A Coruña</i>
Horizonte de implantación	<i>Corto-medio-largo plazo</i>
Coste estimativo	<i>2.500.000 €</i>
Indicadores de Seguimiento	<i>Estudio de la modificación de paradas Participación pública en el proceso Número de paradas adecuadas a criterios. Grado de satisfacción del usuario</i>

5.4.4. TP5 - Mejora de la información en paradas del transporte público urbano

Objetivo y Justificación:

Tener acceso a la información en tiempo real sobre la llegada de autobuses o incidencias de servicio, es fundamental para disponer de un transporte público fiable y de calidad. Por ello, se propone aumentar el número de paradas con **paneles de información** variable, de manera que los usuarios puedan tomar la decisión de optar entre los diversos modos de transporte que tenga a su disposición para realizar el desplazamiento.

La información debe ser dinámica, para que el usuario tenga una información lo más próxima a la realidad.

Descripción de la Propuesta:

Actualmente existen en A Coruña diferentes sistemas de información en tiempo en real. En este sentido, la propuesta de mejorar la información en tiempo real se articula mediante tres fases:

- **FASE 1: Revisión del sistema actual**

Se propone una revisión del sistema de información actual, con el fin de detectar deficiencias en los sistemas o equipos que se encuentren instalados. Con la revisión del sistema actual se persigue actualizar o detectar necesidades de nuevos equipos adicionales a los sistemas instalados.

En esta fase se propone, además, la realización de encuestas de satisfacción y uso por parte de los usuarios del transporte público, con el



fin de evaluar la utilidad de los sistemas en la promoción del uso del transporte público.

- **FASE 2: Implantación de sistemas de información en otras paradas**

Con las conclusiones obtenidas de la fase anterior, se propone la implantación del sistema de información en otras paradas de forma progresiva.

En un primer lugar se propone comenzar con la implantación del sistema en las paradas de las líneas de autobús urbano con **mayor demanda**, detectadas en la fase de diagnóstico. En segundo lugar, este sistema podría hacerse extensivo a otras paradas de las líneas de autobús interurbano. Se debe considerar también la integración de la información de las líneas de autobús urbano e interurbano en un único sistema.

Igualmente, el ritmo de instalación de dichos paneles a lo largo del desarrollo del PMUS se deberá ajustar a la disponibilidad presupuestaria, aunque cabe esperar que sea un esfuerzo uniforme a lo largo del tiempo.

- **FASE 3: Seguimiento del funcionamiento del sistema de información**

Tras la revisión y ampliación del sistema de información, se debe realizar un seguimiento de su funcionamiento en todas aquellas paradas en las que haya sido instalado, con el fin de comprobar que aporten información en tiempo real y, en general, su correcto funcionamiento.

Ficha técnica de la Propuesta:

Propuesta	<i>TP5 – Mejora de la información en paradas del transporte público urbano</i>
Ámbito de Aplicación	<i>Municipio</i>
Agentes implicados	<i>Ayuntamiento de A Coruña Empresas de transporte urbano e interurbano de autobús</i>
Horizonte de implantación	<i>Corto-medio plazo</i>
Coste estimativo	<i>600.000 €</i>
Indicadores de Seguimiento	<i>Porcentaje de paradas con paneles de información variable Satisfacción de los usuarios del transporte público respecto al sistema de información en paradas</i>



5.4.5. TP6 - Evaluación de Carril Preferente Transporte Público en avda. Alfonso Molina

Objetivo y Justificación:

La avenida del Alcalde Alfonso Molina constituye el principal acceso a la ciudad tanto para vehículos privados como para autobuses interurbanos, ya que en ella confluyen las carreteras N-550 y AP-9, que conectan A Coruña con la zona sur y este de su área metropolitana. Asimismo, parte del recorrido de la línea 24 de autobuses urbanos se desarrolla en esta vía.

La elevada intensidad de tráfico en esta avenida, especialmente en el periodo punta de la mañana (07:00-09:00), repercute en el nivel de servicio de la vía, por lo que está planificada la ampliación de su sección viaria.

En la actualidad, está en ejecución la conexión completa de la Tercera Ronda, con lo que se prevé una reducción del tráfico en Alfonso Molina a partir del año 2015, que será todavía mayor con el desarrollo del Vial 18, que conectará la Autopista AP-9 con la Autovía AC-14 y en consecuencia, con la Tercera Ronda.

Por otra parte, está prevista la ejecución de las **obras de ampliación** de la avenida de Alfonso Molina, por lo que se propone evaluar la implantación de un **Carril Preferente para Transporte Público**, buscando los siguientes efectos sobre la circulación:

- Mejora de la velocidad comercial del transporte público.
- Disminución de las incidencias en las líneas de autobuses y por consiguiente, aumento de la regularidad y disminución de los

tiempos de espera, lo que supone un incremento en la fiabilidad de los servicios.

El objetivo de la implantación de estos sistemas es favorecer estos modos de desplazamiento frente al uso individual del vehículo privado, ya que, al disponer de carriles reservados, evitarán retenciones y retrasos provocados por la congestión del tráfico, y, por tanto, aumentarán sus velocidades y disminuirán sus tiempos de viaje.

Descripción de la Propuesta:

Promover un **grupo de trabajo**, del que formen parte el Ministerio de Fomento, la DGT, la Xunta de Galicia, la empresa concesionaria de los buses urbanos y los representantes del transporte interurbano y del sector del taxi, para evaluar la implantación de un carril preferente para el transporte público, en Alfonso Molina.

Serán espacios reservados en la calzada, destinados a ser usados principalmente por autobuses y taxis, pero también se evaluará la posibilidad de uso por vehículos de emergencia o por determinados vehículos destinados al transporte de mercancías que cumplan ciertos requisitos de calidad ambiental.

El establecimiento de estos carriles debe ir acompañado de la implantación de un **sistema semafórico** que dé prioridad a los vehículos que circulan por ellos.

Se pueden distinguir varios tipos de carriles de prioridad del transporte público en función de su separación del resto del tráfico:

- Calzada independiente



- Misma calzada, separado del resto de carriles por algún tipo de baliza o dispositivo
- Misma calzada y junto al resto de carriles, simplemente señalizados

En el tercer caso, la señalización debe ser la adecuada y será necesario implantar un sistema de vigilancia que permita controlar las infracciones que se produzcan por el uso indebido del carril.

Ficha técnica de la Propuesta:

Propuesta	<i>TP6 – Evaluación de Carril Preferente Transporte Público en avda. Alfonso Molina</i>
Ámbito de Aplicación	<i>Municipio</i>
Agentes implicados	<i>Ayuntamiento de A Coruña</i>
Horizonte de implantación	<i>Corto plazo</i>
Coste estimativo	<i>15.000 €</i>
Indicadores de Seguimiento	<i>Creación del grupo de trabajo Estudio y análisis de la ampliación</i>

5.4.6. TP7 - Reordenación de la red de autobuses urbanos

Objetivo y Justificación:

El diagnóstico llevado a cabo en fases anteriores detectó la necesidad de realizar una reorganización de las líneas y servicios de autobús urbano, adaptándolos a las demandas de mejora de frecuencia, transbordo y destino, especialmente a puntos de atracción de viajeros de gran entidad, como son los hospitales y los polígonos industriales.

La red actual, de carácter radial, a pesar de ofrecer una amplia cobertura en los distritos centrales, no ofrece una conexión eficaz entre barrios, zonas periféricas y centros atractores, constituyendo una suma de líneas sin una estructura conjunta de red. En consecuencia, es necesario acometer la reordenación general de la red basándose en criterios de eficiencia y sostenibilidad, de forma que la red, en el horizonte del plan, pueda dar acceso al transporte público a un mayor número de personas.

Será necesario alcanzar un modelo de autobús urbano **más eficiente**, que conecte adecuadamente todos los puntos. Para ello, es necesario reordenar el esquema actual, descentralizarlo, generar nuevos nodos, variar itinerarios y paradas, adaptarlos a la jerarquización viaria, variar las paradas, etc. En definitiva, llegar a una **malla más eficaz** basada en el transbordo, mejorando las frecuencias y la velocidad comercial de los autobuses.

En la tarea de diseño de una red más eficaz deberán participar todos los agentes implicados: Ayuntamiento, Compañía de Tranvías, vecinos, comerciantes, trabajadores, empresarios, universidad, hospitales, etc. La nueva red ha de ser metódica, planificada y controlada; y para conseguir



su eficiencia, la empresa concesionaria deberá implantar previamente un **Plan de Calidad**.

Este **Plan de Calidad es una herramienta fundamental**, que aportará indicadores, datos y fijará procedimientos que permitirán la **trazabilidad** y evaluaciones necesarias para conseguir el objetivo estratégico de incrementar el uso del transporte público colectivo en la ciudad, y todo ello también enfocado hacia la obtención de certificados de calidad en el marco de las normas sectoriales de referencia para el transporte público.

La planificación de la reordenación de la red en A Coruña, no puede entenderse sin la previa implantación de un eje vertebrador específico para el transporte público en autobús y con enfoque de calidad integrada, como es un Plan de Calidad, que contemple los **procesos específicos** que lleva a cabo la empresa concesionaria del servicio, fije procedimientos y su trazabilidad, evaluaciones e indicadores para la adecuada toma de decisiones correctoras, corrigiendo debilidades y aprovechando fortalezas, y todo ello con objetivos y cronograma consensuados con el Ayuntamiento en el marco de los planteamientos integrales del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, en sus aspectos sociales, económicos y medio ambientales.

Por otra parte, se requerirá realizar estudios específicos y campañas de comunicación e información, que permitan desde el consenso, modificar las líneas en la búsqueda de un modelo más eficiente.

Con independencia de la reordenación integral que precisa la red, es necesario iniciar modificaciones a corto plazo, para dotar de conexión eficaz a algunos barrios y puntos de atracción concretos, como son los polígonos industriales y las zonas hospitalarias.

Ilustración 38. Red de autobús urbano actual



Elaboración propia



Descripción de la Propuesta:

Los criterios fundamentales considerados para definir la nueva configuración de red de autobuses urbanos en el marco de la movilidad sostenible, con procedimientos de mejora continua, requisitos y objetivos implementados por el eje vertebrador que será el **Plan de Calidad**, sus acciones, estudios, evaluación de resultados, consenso, comunicación, orientación al usuario, seguimiento y condicionantes, serían los siguientes:

- Circulación de las líneas de autobuses por las **vías principales** de la ciudad definidas en la jerarquización viaria, por ser las de mayor capacidad. Su mayor anchura permitirá también un menor impacto sobre el medio urbano en su tránsito.
- **Conexión** entre los centros generadores y atractores de viajes para cubrir las necesidades reales de transporte detectadas, con más de una posibilidad de acceso a centros atractores principales.
- **Evitar** los solapes entre las líneas, optimizando las circulaciones, simplificando la red y proporcionando una mejor comprensión por parte del usuario.
- Circulación de la línea por el mismo viario en la ida y la vuelta, siempre que sea posible y preferentemente con paradas enfrentadas.
- Desarrollo de líneas **transversales y radiales**, evitando la necesidad de realizar más de un transbordo en cualquier desplazamiento urbano.

- **Transbordo** entre líneas en zonas viables, con adecuada accesibilidad para el usuario y garantías de seguridad.
- **Evitar** la circulación por itinerarios peatonales, salvo que debido a las características de la zona sea necesario.

Perfilar estos criterios generales, modificar la red actual para mejorar la accesibilidad a hospitales y polígonos industriales, e iniciar los estudios para la reordenación global, debe pasar por la constitución de un **grupo de trabajo** transversal en el que se integren todos los agentes implicados.

Ficha técnica de la Propuesta:

Propuesta	<i>TP7 – Reordenación de la red de autobuses urbanos</i>
Ámbito de Aplicación	<i>Municipio</i>
Agentes implicados	<i>Ayuntamiento Compañía de Tranvías de A Coruña asociaciones de vecinos, de comerciantes, centros hospitalarios, universidad, polígonos, trabajadores</i>
Horizonte de implantación	<i>Corto-medio-largo plazo</i>
Coste estimativo	<i>Servicio</i>
Indicadores de Seguimiento	<i>Grado de consenso de la nueva propuesta Incremento en el número de usuarios del transporte público autobús Incremento en el número de transbordos Mejora de la percepción del usuario al servicio prestado por el autobús urbanos Media de frecuencia de paso de las líneas</i>



5.4.7. TP8 - Promoción de la intermodalidad del transporte público urbano e interurbano

Objetivo y Justificación:

Facilitar el acceso al transporte público es fundamental para mejorar la calidad de vida no solo de A Coruña, sino también de su entorno.

Como se ha señalado en el documento de diagnóstico, existen **77 líneas interurbanas** con parada en el Ayuntamiento de A Coruña.

Estas líneas penetran en el núcleo urbano de A Coruña hasta la estación de autobuses, y en horario de 7:00 a 9:00 hasta el centro de la ciudad.

A excepción del periodo punta señalado, estas líneas interurbanas, o bien tienen una única parada en el Concello de A Coruña, situada en la estación de autobuses, o bien disponen de alguna parada más en zonas periféricas.

Por ello, la cobertura de las paradas de líneas interurbanas en el núcleo de A Coruña se limita a la zona centro - sur, quedando los residentes en la zona centro y norte sin posibilidad de acceder a ellas a pie.

La mala conexión entre ambos tipos de líneas, que quedan a distintas alturas en la estación de autobuses, agrava esta circunstancia. Es por ello que surge la necesidad de potenciar la intermodalidad entre el bus urbano e interurbano.

Descripción de la Propuesta:

A partir de los objetivos descritos anteriormente, se plantean dos propuestas con carácter provisional (a la espera de la nueva estación

intermodal de San Cristóbal) orientadas a favorecer el uso del transporte público frente al vehículo privado por parte de los ciudadanos.

- **Propuesta 1: Mejora del intercambio modal entre el transporte público urbano e interurbano**

El objetivo es conseguir una **mejor conexión** del autobús interurbano con el urbano, promoviendo el uso del transporte público urbano. Para ello, se promoverá que el autobús interurbano haga parada en nodos principales del autobús urbano, fomentando el transbordo.

Para ello, la circulación del autobús interurbano deberá ser sólo por el viario de mayor capacidad, con corredores predeterminados y en paradas predefinidas, en horarios concretos y con el compromiso de cumplimiento de criterios de calidad y visibilidad, con el fin de satisfacer las expectativas de los usuarios.

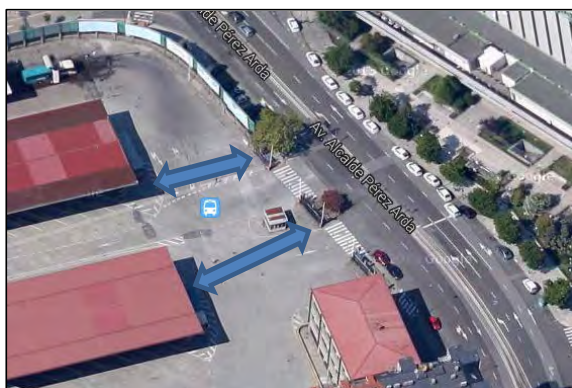
Esta propuesta va encaminada a fomentar los transbordos entre el autobús metropolitano y el urbano, facilitando puntos de conectividad entre líneas urbanas e interurbanas, dónde el transbordo se pueda realizar con mejores condiciones de accesibilidad, rapidez y comodidad que los que actualmente se producen en la estación de autobuses.

- **Propuesta 2: Mejora de la estación de autobuses de A Coruña para facilitar el transbordo entre el transporte urbano y metropolitano**

Se proponen una serie de **mejoras** en la estación de autobuses de A Coruña con el objetivo de facilitar el intercambio entre el autobús urbano y el metropolitano.

- Mejoras de la penetración del autobús urbano en la estación para optimizar las prestaciones a los usuarios.
- Mejora de la conectividad
- Estudio para resolver el acceso de usuarios por la avenida Alcalde Pérez Arda.

Foto 28. Acceso indebido de peatones en la estación de autobuses



Elaboración propia

Ficha técnica de la Propuesta:

Propuesta	<i>TP8 – Promoción de la intermodalidad del transporte público urbano e interurbano</i>
Ámbito de Aplicación	<i>Municipio</i>
Agentes implicados	<i>Ayuntamiento de A Coruña</i>
Horizonte de implantación	<i>Corto-medio plazo</i>
Coste estimado	<i>500.000 €</i>
Indicadores de Seguimiento	<i>Demanda de viajes en líneas interurbanas</i> <i>Intensidad de tráfico en los principales ejes viarios de la ciudad</i> <i>Mejora de la percepción de los usuarios hacia la estación de autobuses</i>



5.4.8. TP9 - Mejora del transporte metropolitano en el marco de la Comisión de Seguimiento del Área de A Coruña

Objetivo y Justificación:

El Plan de Transporte Metropolitano de Galicia, realizado por la Xunta de Galicia, tiene como objetivo fundamental la mejora de la movilidad y accesibilidad en el entorno de las áreas metropolitanas. Se trata de que la población pueda disponer de un mejor servicio de transporte público colectivo como alternativa al vehículo privado.

En esta línea, la Xunta de Galicia y los ayuntamientos de las diferentes áreas metropolitanas están trabajando para el desarrollo de los nuevos planes de transporte metropolitano, con el objetivo de mejorar la competitividad, calidad y eficiencia del servicio.

En este sentido, se realizan reuniones periódicas de la “Comisión de Seguimiento”, en las que se tratan diferentes aspectos fundamentales del transporte metropolitano.

Con la puesta en marcha de esta actuación, se pretende lograr que la **Comisión de Seguimiento** del Área de Transporte Metropolitano de A Coruña reciba propuestas de mejora de movilidad, para que adopte aquellas que considere oportunas, haciendo un seguimiento de su desarrollo, todo ello alineado con el cumplimiento de los objetivos del PMUS de A Coruña.

En esta Comisión están representados la Xunta de Galicia y los ayuntamientos del área de transporte metropolitano de A Coruña. Los aspectos fundamentales a promover son los siguientes:

- Integración Tarifaria

- Mejora de la Oferta de Servicios: racionalización de líneas y mejora de frecuencias
- Mejora de las Infraestructuras

Descripción de la Propuesta:

Para el desarrollo de esta actuación se promoverán en el ámbito de la Comisión las siguientes medidas:

- Creación de una **Comisión Técnica**, formada por expertos de cada uno de los municipios, de asesoría a la Comisión de Seguimiento en aquellas actuaciones que mejoren el servicio.
- Establecimiento de un calendario mínimo de **reuniones de trabajo** y de un régimen de funcionamiento y organización.
- Promoción, desde la Comisión Técnica, de la **participación activa** de los agentes implicados y los usuarios.
- Tanto la Comisión Técnica como la Comisión de Seguimiento dispondrán del asesoramiento que puedan requerir de la Oficina Tecnológica y Operativa de la Movilidad (**OTOM**), dentro de sus funciones de implantación, seguimiento, evaluación y control de las propuestas de actuación en materia de movilidad.
- Focalizar el esfuerzo en los **grandes corredores** de transporte público interurbano de carácter metropolitano.

La Comisión de Seguimiento en sus deliberaciones podrá solicitar a la Comisión Técnica todo aquel asesoramiento que considere necesario para la mejora del servicio.



En este contexto de colaboración institucional, la Comisión de Seguimiento pasará a desempeñar funciones ejecutivas orientadas a la mejora del transporte público interurbano.

Ficha técnica de la Propuesta:

Propuesta	<i>TP9 - Mejora del transporte metropolitano en el marco de la Comisión de Seguimiento del Área de A Coruña</i>
Ámbito de Aplicación	<i>Municipio de A Coruña y su área metropolitana</i>
Agentes implicados	<i>Xunta de Galicia Ayuntamientos del consorcio de As Mariñas</i>
Horizonte de implantación	<i>Medida permanente a implantar con la puesta en marcha del Plan de Movilidad Urbana Sostenible</i>
Coste estimativo	<i>200.000 €</i>
Indicadores de Seguimiento	<i>Nº de propuestas elevadas a la Comisión</i>

5.4.9. TP10 – Plan de aparcamientos disuasorios

La elevada demanda de plazas de estacionamiento, ligada a un alto porcentaje de aparcamientos indebidos, es uno de los problemas de circulación vial más recurrentes en el municipio de A Coruña.

El desarrollo de un plan de **aparcamientos disuasorios** es una actuación encaminada a la disminución del número de vehículos que acceden a la ciudad, lo que repercute en un descenso en el grado de saturación de las vías urbanas especialmente en los distritos más céntricos en hora punta, así como la reducción de los niveles de contaminación.

De manera general se considera aparcamiento de disuasión a los equipamientos cuya función está destinada a facilitar el intercambio entre el vehículo privado y el transporte público, distinguiendo entre:

- Aparcamientos disuasorios **en origen**. Aquellos localizados en los municipios del área metropolitana con buenas redes de conexión con el transporte público interurbano. Son los más beneficiosos desde el punto de vista de la movilidad.
- Aparcamientos disuasorios **en destino**. Localizados en la periferia de las grandes ciudades conectados con las redes de transporte público urbano con buenas frecuencias de paso. No evitan la saturación de los accesos y deben de competir con los aparcamientos del centro de la ciudad, pero evitan la penetración de vehículos al centro urbano.

Para conseguir el éxito de esta propuesta, se ha de acompañar de actuaciones frente al vehículo privado como son la regulación del estacionamiento en el centro urbano, la vigilancia y sanción de los

estacionamientos indebidos, potenciando el transporte público y mejorando las frecuencias de paso.

Descripción de las actuaciones

• Propuesta 1: Estudio de aparcamientos disuasorios en origen

Se propone la realización de un estudio de aparcamientos disuasorios **en origen**, en el ámbito de la Comisión de Seguimiento del Área de Transporte Metropolitano de A Coruña (TP-9), que sería la encargada de evaluar las propuestas de aparcamientos de disuasión en origen y que han de cumplir los siguientes requisitos:

- Asociados a los grandes corredores del transporte público interurbano
- Fácilmente accesibles en vehículo privado desde los núcleos dispersos.
- Asociados a paradas del transporte público interurbano.

Mediante esta actuación, se persigue la combinación de la **flexibilidad** que proporciona el vehículo privado para acceder a los aparcamientos disuasorios desde núcleos dispersos no servidos o deficientemente servidos por el transporte público, con la **eficacia** del transporte público interurbano para acceder al núcleo urbano donde el vehículo privado se encuentra con más dificultades, especialmente a la hora de estacionar.

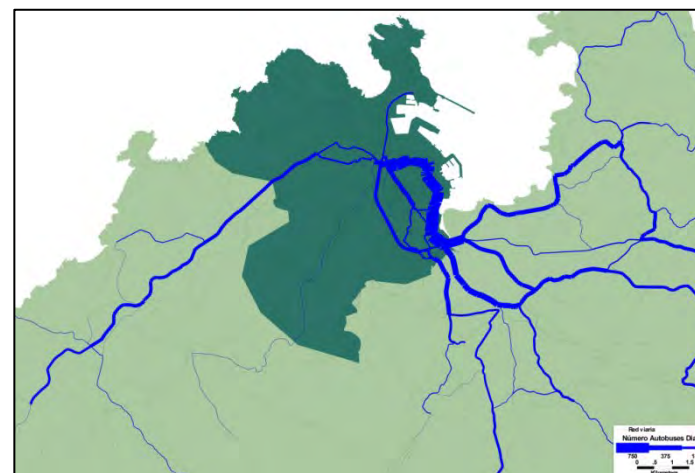
Un aparcamiento disuasorio en origen elimina el desplazamiento en vehículo privado en la etapa de viaje de mayor longitud, libera el espacio urbano correspondiente al estacionamiento del vehículo privado y contribuye a un transporte público interurbano más eficaz.

Para poder prestar un buen servicio los aparcamientos disuasorios en origen deben de estar bien conectados con la red de autobuses metropolitanos que, en A Coruña se articula a través de tres ejes principales:

- A Coruña – Arteixo con 128 autobuses diarios
- A Coruña – Oleiros – Sada con 474 autobuses diarios
- A Coruña – Culleredo con 272 autobuses diarios

Para posibilitar el éxito de esta medida es necesario realizar una labor de **concienciación** entre las poblaciones de los municipios del área metropolitana, para informar a los potenciales usuarios de las frecuencias de autobús que preste servicio.

Ilustración 39. Ejes de penetración del autobús interurbano de A Coruña

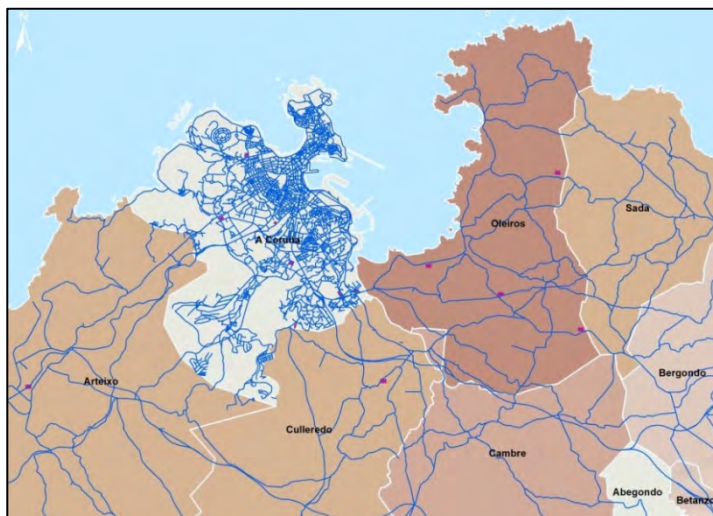


Elaboración propia

La propuesta de un plan de aparcamientos disuasorios en origen debe realizarse de manera coordinada por la Xunta de Galicia junto con los municipios implicados y **complementar al PSAD ya existente**. La Comisión de Seguimiento del Área de Transporte Metropolitano de A Coruña (TP-9) encargada de promover la mejora del transporte público interurbano sería la encargada de evaluar las propuestas de aparcamientos de disuasión en origen.

Como punto de inicio para la valoración de propuestas se proponen una serie de **posibles ubicaciones** de aparcamientos disuasorios en origen ubicados en los ejes del transporte público metropolitano para su posterior valoración en la redacción del estudio pertinente.

Ilustración 40. Ubicación posibles aparcamientos disuasorios en origen



Elaboración propia

- **Propuesta 2: Desarrollo de aparcamientos disuasorios en destino, contemplados en el PSAD**

En coordinación con el Plan Sectorial de Aparcamientos Disuasorios (PSAD) de la Xunta de Galicia, se propone desarrollar una red de aparcamientos disuasorios **en destino**, ubicados en la periferia de la ciudad de A Coruña.

Antes de llevar a cabo un desarrollo completo, se propone realizar una **prueba piloto** en una de las ubicaciones contempladas en el PSAD, encargado por la Xunta de Galicia.

Se pretende, además, que esta prueba piloto sirva de referente en el conocimiento del grado de consecución de los objetivos marcados, así como de las barreras o resistencias que puedan surgir por parte de los usuarios a su utilización, al objeto de facilitar el desarrollo y potenciación futura de los planes de aparcamiento disuasorios en los que se está trabajando activamente por parte de la Xunta de Galicia y del ayuntamiento coruñés.

Uno de los aspectos que mayor influencia tiene en el éxito de este tipo de experiencias piloto es la **labor informativa** hacia los usuarios potenciales de estos aparcamientos. Entre las actuaciones necesarias para hacer viable este proyecto, se encuentran:

- Actuación 1: Aumento de conectividad con el autobús urbano.
- Actuación 2: Política de incentivos a su uso.
- Actuación 2: Realizar campañas informativas para promover el uso de este aparcamiento.



Ficha técnica de la propuesta:

Propuesta	<i>TP10 – Plan de aparcamientos disuasorios</i>
Ámbito de Aplicación	<i>Municipio</i>
Agentes implicados	<i>Ayuntamiento Ayuntamientos periféricos Compañía de Tranvías de A Coruña Xunta de Galicia</i>
Horizonte de implantación	<i>Corto-medio-largo plazo</i>
Coste estimativo	<i>800.000 €-</i>
Indicadores de Seguimiento	<i>Porcentaje de ocupación del aparcamiento de disuasión Aumento de usuarios de la línea de autobuses asociada</i>

5.4.10. TP11 - Racionalización del acceso a colegios del vehículo privado y el transporte colectivo

Objetivo y Justificación:

El acceso diario de entrada y salida de los escolares a los centros de enseñanza, constituyen uno de los momentos más sensibles en materia de seguridad vial.

Así mismo, se observa que desde hace unos años se viene produciendo un incremento de los traslados de los alumnos en vehículo privado, con el consiguiente efecto negativo en la congestión viaria en determinadas franjas horarias, especialmente en la hora punta de la mañana.

En este contexto la puesta en marcha de actuaciones para racionalizar el acceso a los colegios del vehículo privado y el transporte colectivo, constituyen una tarea básica encaminada al logro de una adecuada movilidad tanto en términos de eficiencia circulatoria como de seguridad.

Descripción de la Propuesta:

El desarrollo de esta actuación permitirá mejorar el acceso de los estudiantes a los centros educativos, a través de una propuesta integral que incremente su seguridad, con actuaciones centradas en la gestión y mejora de las infraestructuras.

Entre estas actuaciones se proponen, de forma no exhaustiva las siguientes:



Actuaciones de gestión

- Implantación de criterios de movilidad sostenible en las políticas de gestión de los centros educativos (PMS Centros Escolares)
- Evaluación de los horarios y posible escalonamiento.
- Prioridad en el acceso a los colegios al transporte colectivo.
- Recogida racional de escolares en las paradas de autobuses regulares.
- Fomento del estacionamiento racional de autobuses escolares en paradas de autobuses, evitando el estacionamiento indiscriminado.

Actuaciones en infraestructura

- Mejora de puntos de acceso y recogida de escolares.
- Adecuación de las zonas de entrada a los centros educativos.
- Separación del espacio peatonal de las calzadas.
- Optimización del espacio de aparcamiento.
- Creación de una **Comisión** para la racionalización de la movilidad a los colegios, formada por:
 - Consellería de Cultura, Educación y Ordenación Universitaria.
 - Concejalías de Movilidad, Educación y Seguridad Ciudadana.
 - Representantes de los Consejos Escolares.
 - Representantes de las empresas de transportes.

Dicha Comisión analizará las propuestas que puedan desarrollar en los centros escolares. De las reuniones que esta Comisión lleve a cabo, se levantará acta y los acuerdos adoptados se elevarán a la Comisión de Seguimiento del Área de Transporte Metropolitano de A Coruña.

Ficha técnica de la Propuesta:

Propuesta	<i>TP11 – Racionalización del acceso a colegios del vehículo privado y el transporte colectivo</i>
Ámbito de Aplicación	<i>Municipio de A Coruña y su área metropolitana</i>
Agentes implicados	<i>Xunta de Galicia Ayuntamientos</i>
Horizonte de implantación	<i>Corto-medio plazo</i>
Coste estimativo	<i>200.000 €</i>
Indicadores de Seguimiento	<i>Reuniones celebradas Nº de propuestas analizadas Actuaciones puestas en marcha</i>



5.4.11. TP12 - Creación de un foro de trabajo para evaluar la viabilidad de una red de cercanías

Objetivo y Justificación:

Los **servicios de cercanías** o de proximidad son servicios de transporte ferroviario de viajeros de interés público, dirigidos principalmente a dar solución a flujos **intensivos y recurrentes** de movilidad metropolitana e interurbana, por motivos de trabajo o estudio.

En las últimas décadas, hasta el comienzo de la crisis en 2008, el crecimiento económico experimentado en España ha ido acompañado de un aumento de las necesidades de movilidad metropolitana de la población y de la consolidación de los servicios de cercanías como uno de los productos de transporte más competitivos y eficientes en las grandes áreas metropolitanas y principales conurbaciones, con una valoración alta por parte de los usuarios.

No obstante, debido a la coyuntura de crisis económica que atraviesa el país en los últimos años, la movilidad metropolitana se ha estancado y en algunos casos ha llegado a experimentar un descenso, por lo que, tal y como se recoge en el *Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI 2012-2024)*, en el corto-medio plazo parece oportuno tender hacia una mayor optimización de los servicios prestados, incidiendo más en la mejora de la gestión y de los parámetros de la oferta que en la extensión de las redes existentes.

Es decir, para que los servicios de proximidad puedan mantenerse como una alternativa eficiente de transporte público ferroviario, deben estar respaldados por **ocupaciones elevadas** y un coeficiente de cobertura económica con resultados positivos en términos de sostenibilidad. En este

sentido, el PITVI establece que a largo plazo debe planificarse la expansión de la red de cercanías a aquellas áreas metropolitanas y conurbaciones en las que su implantación quede justificada mediante criterios de **eficiencia económica**. Para ello, las actuaciones necesarias sobre la infraestructura para la implantación de estos servicios deben ser analizadas en detalle y priorizadas en función de la demanda prevista.

Actualmente, la oferta de transporte ferroviario de viajeros en Galicia comprende únicamente servicios de Larga y Media Distancia.

Galicia sólo dispone de servicios de cercanías en el tramo Ferrol – Ortigueira, no disponiendo de una red de cercanías propiamente dicha, de la que sí disponen otras comunidades autónomas como Asturias. No obstante el Ministerio de Fomento ha destinado recursos económicos a la realización de un estudio de viabilidad sobre la implantación de servicios de proximidad en Galicia.

El hecho de que A Coruña no disponga actualmente de servicios de cercanías, la elevada participación del vehículo privado en los desplazamientos entre A Coruña y su área metropolitana, la existencia de una red ferroviaria sobre la cual podrían prestarse estos servicios, así como de distintas iniciativas orientadas al estudio de la viabilidad de la implantación de servicios de proximidad en Galicia, hacen aconsejable la creación de un **Foro de Debate** que permita reunir a todos los agentes implicados en la posible puesta en funcionamiento de los servicios de proximidad en el área de A Coruña.



Descripción de la Propuesta:

Se propone crear un **Foro de Debate** para evaluar la viabilidad de la implantación de una red de cercanías en el área metropolitana de A Coruña, para conocer las demandas de los distintos agentes, recopilar los estudios realizados, y proponer, en su caso, las acciones encaminadas al establecimiento de un esquema de red que cuente con el mayor grado de consenso posible.

El foro estaría enfocado al cumplimiento de los criterios de sostenibilidad en la movilidad, sin olvidar el criterio económico.

A continuación se realiza una breve descripción de la demanda y área de influencia de las estaciones ferroviarias existentes en el área metropolitana.

En el documento de diagnóstico se analizó la demanda de viajeros de los servicios ferroviarios de Media Distancia (MD) en el área metropolitana de A Coruña. Las siguientes tablas reflejan la citada demanda en el año 2012.

Tabla 15. Demanda de viajeros subidos en los servicios de MD. Año 2012

Origen	Destino	Viajeros	%
A Coruña	Santiago de Compostela	470.944	60,98
	Vigo-Guixar	93.663	12,13
	Pontevedra	52.047	6,74
	Vilagarcía de Arousa	39.616	5,13
	Ourense	27.179	3,52
	Ferrol	17.050	2,21
	Resto	56.511	7,32
Total		757.010	98,01
Betanzos Ciudad	Todos	4.488	0,58
Betanzos Infesta		2.428	0,31
Cambre		1.150	0,15
Cecebre		798	0,10
Elviña Universidade		2.574	0,33
O Burgo		2.628	0,34
Uxes		1.273	0,16
Total		772.349	100,00

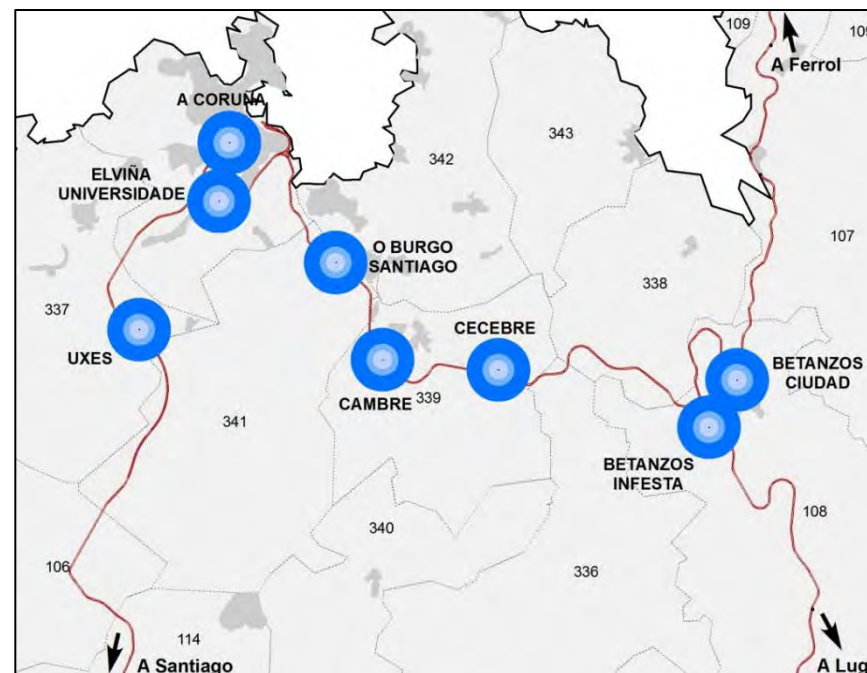
Elaboración propia a partir de datos de RENFE

Tabla 16. Demanda de viajeros bajados en los servicios de MD. Año 2012

Origen	Destino	Viajeros	%
Santiago de Compostela	A Coruña	485.408	62,50
Vigo-Guixar		93.532	12,04
Pontevedra		52.064	6,70
Vilagarcía de Arousa		39.720	5,11
Ourense		31.159	4,01
Ferrol		17.174	2,21
Resto		45.467	5,85
Total			764.524
Todos	Betanzos Ciudad	4.448	0,57
	Betanzos Infesta	1.945	0,25
	Cambre	722	0,09
	Cecebre	482	0,06
	Elviña Universidade	1.782	0,23
	O Burgo	2.236	0,29
	Uxes	494	0,06
Total		776.633	100,00

Elaboración propia a partir de datos de RENFE

Tabla 17. Área de influencia de las estaciones situadas en el área metropolitana.



Elaboración propia

La población servida por las estaciones de A Coruña, Uxes, Elviña Universidade, O Burgo, Cambre, Cecebre, Betanzos Infiesta y Betanzos Ciudad se ha aproximado a partir de la población que reside dentro de unas circunferencias de 300 m, 500 m y 1.000 m de radio con centro en cada una de las estaciones. A continuación se incluyen una imagen y una tabla que resumen el proceso descrito.

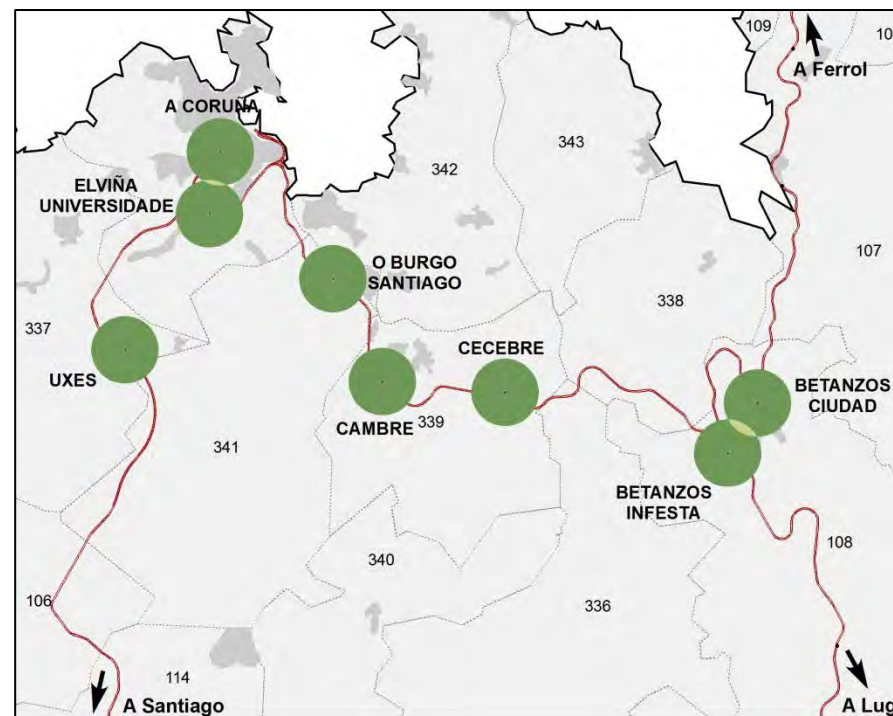
Tabla 18. Población servida por las estaciones del área metropolitana

ESTACION	MUNICIPIO	1 km	500 m	300 m
A CORUÑA	Coruña (A)	64.054	18.841	7.160
BETANZOS-CIDADE	Betanzos	5.920	2.376	1.020
BETANZOS-INFESTA	Betanzos	915	132	49
CAMBRE	Cambre	3.096	978	394
CECEBRE	Cambre	883	223	81
ELVIÑA-UNIVERSIDADE	Coruña (A)	9.321	1.836	634
O BURGO-SANTIAGO	Culleredo	14.695	6.487	2.578
UXES	Arteixo	290	73	26

Elaboración propia

La población total servida (datos de 2012), considerando el área de influencia de radio 1.000 m, es de **98.139 personas**, valor algo menor del que resulta de sumar la población servida por cada una de las estaciones separadamente, por existir tanto en A Coruña como en Betanzos un cierto solape entre las áreas de influencia de sus estaciones.

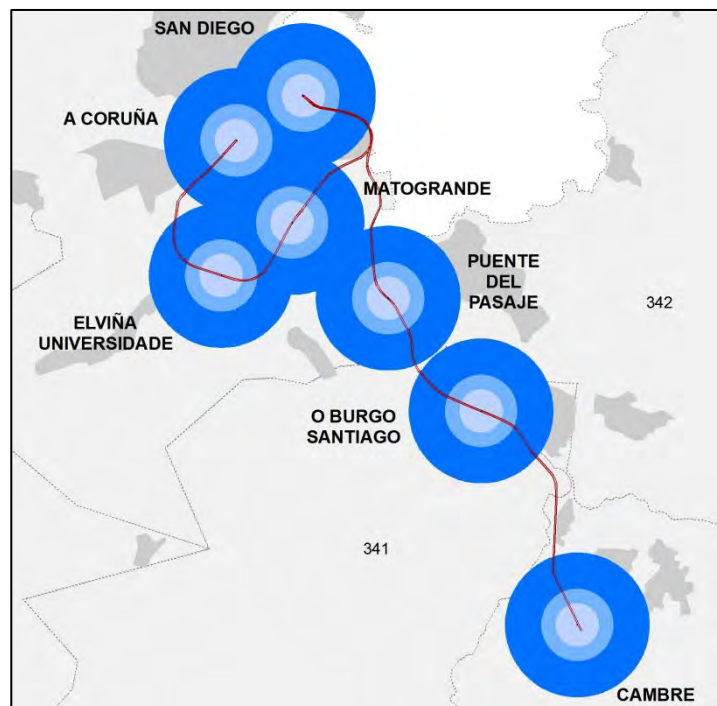
Ilustración 41. Solape de las estaciones situadas en el área metropolitana de A Coruña.



Elaboración propia

A partir de la situación actual descrita, estaciones de la red ferroviaria actual en el área metropolitana de A Coruña, se propone el siguiente esquema de red:

Ilustración 42. Área de influencia de las paradas propuestas.



Elaboración propia

La red de cercanías estaría formada por una única línea que daría servicio al corredor A Coruña-Cambre. En el municipio de A Coruña, la línea llegaría hasta la **estación de San Diego**, donde los trenes invertirían la marcha para dar servicio a las estaciones de Elviña-Universidade y San Cristóbal.

Las estaciones de la línea serían las actualmente existentes a las que habría que incorporar **tres nuevas estaciones**: San Diego, Matogrande-

Ofimático-Barrio de las Flores y Puente del Pasaje, que permitiría conectar con la red de autobús urbano propuesta.

La población total servida por la línea propuesta, considerando el área de influencia de radio 1.000 m, se ampliaría a **135.631 personas**, valor menor del que resulta de sumar la población servida por cada una de las estaciones separadamente (ver tabla siguiente) debido al solape entre las áreas de influencia de sus estaciones.

De las 135.631 personas que residen en el área de influencia de la línea propuesta, 42.631 lo hacen dentro del área de influencia de 2 estaciones, y 1.621 dentro del área de influencia de 3 estaciones.

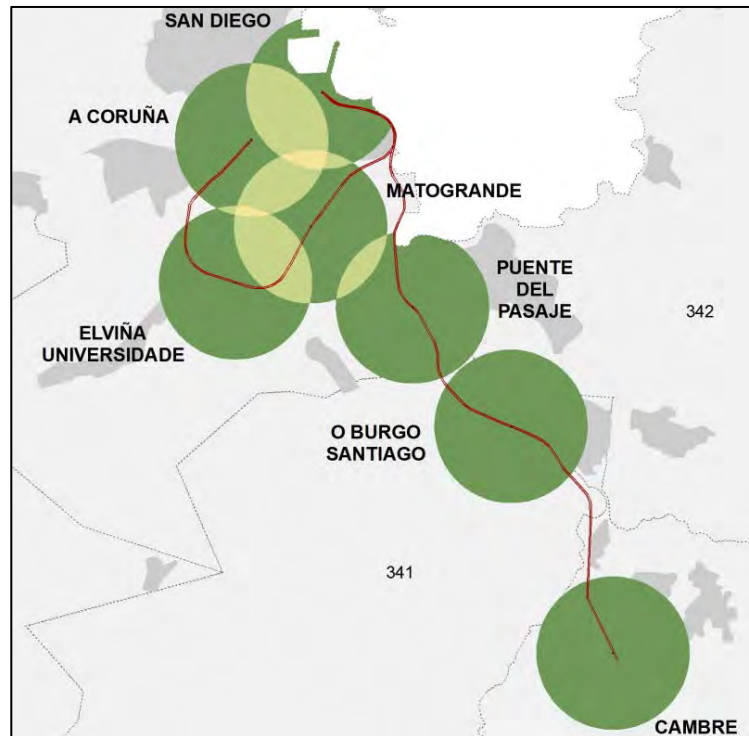
Tabla 19. Población servida por las estaciones de la línea propuesta

ESTACION	MUNICIPIO	1 km	500 m	300 m
A CORUÑA	Coruña (A)	64.054	18.841	7.160
CAMBRE	Cambre	3.096	978	394
ELVIÑA UNIVERSIDADE	Coruña (A)	9.321	1.836	634
MATOGRANDE	Coruña (A)	29.009	8.696	2.619
O BURGO SANTIAGO	Culleredo	14.695	6.487	2.578
PUENTE DEL PASAJE	Coruña (A)	10.301	2.351	766
SAN DIEGO	Coruña (A)	51.029	10.577	2.839

Elaboración propia

En la imagen siguiente se muestran las zonas de A Coruña cuya población estaría servida por 1, 2 o 3 estaciones.

Ilustración 43. Solape del área de influencia de la línea propuesta.



Elaboración propia

Con esta línea se pretende dar servicio al eje a lo largo del cual se concentra el área metropolitana de A Coruña, eje que en la actualidad presenta un elevado tráfico de autobuses interurbanos.

A partir de esta u otras propuestas, el Foro de Debate habrá de analizar la viabilidad de la implantación de servicios de proximidad, teniendo en

cuenta aspectos como el grado de saturación de la red existente, la demanda potencial de los servicios propuestos, los costes de su implantación, explotación y mantenimiento, etc.

Ficha técnica de la Propuesta:

Propuesta	<i>TP12 – Creación de un foro de trabajo para evaluar la viabilidad de una red de cercanías</i>
Ámbito de Aplicación	<i>Metropolitano</i>
Agentes implicados	<i>Ayuntamiento, ayuntamientos limítrofes, Xunta de Galicia, Ministerio de Fomento, Adif, Renfe</i>
Horizonte de implantación	<i>Corto plazo</i>
Coste estimativo	<i>40.000€</i>
Indicadores de Seguimiento	<i>Número de reuniones anuales del foro</i>



5.4.12. TP13 – Mejora de la eficiencia del servicio de taxi

Objetivo y Justificación:

Un servicio de taxi eficiente contribuye a mejorar de la calidad ambiental del entorno urbano, pues promueve una menor dependencia del vehículo privado.

Los **avances tecnológicos** constituyen una oportunidad para implantar progresivamente prácticas sostenibles que beneficien al conjunto de la población y también al profesional del taxi. Es necesario, no solo conseguir una reducción de las emisiones que su circulación provoca, sino también a favorecer el ahorro de los profesionales del sector.

Estas prácticas deben ser incentivadas y fomentadas y para ello es necesaria la implicación de administraciones, profesionales y usuarios.

Descripción de la Propuesta:

A partir de los objetivos descritos anteriormente, se plantean tres actuaciones orientadas a mejorar el uso del servicio de taxi y a disminuir su impacto sobre el medio ambiente urbano

- **Actuación 1: Fomento del uso de vehículos con combustibles alternativos**

Se pretende continuar con la política actual del Ayuntamiento de fomento del uso de vehículos con **combustibles alternativos**, graduando las subvenciones en función de los diferentes combustibles alternativos disponibles en el mercado. Así, se continuaría diferenciando, de mayor a menor subvención, entre:

- Subvención 1: vehículos eléctricos

- Subvención 2: vehículos híbridos enchufables
- Subvención 3: vehículos híbridos o que consuman gas licuado del petróleo, gas natural u otros combustibles alternativos.

En la línea de facilitar al sector del taxi el desarrollo de una flota de vehículos eléctricos o híbridos enchufables, se podría evaluar la posibilidad de asociar con el taxi los puntos de recarga eléctrica existentes, actualmente con un uso muy reducido, potenciándolos como puntos de recarga para taxis; e incluso analizando su viabilidad como paradas en el caso de que su emplazamiento sea conveniente.

- **Actuación 2: Mejora de la información al usuario**

Las nuevas tecnologías de la información y las comunicaciones, han permitido el desarrollo de aplicaciones para la gestión del servicio de taxi con prestaciones cada vez más avanzadas:

- Solicitar un vehículo por parte del usuario desde cualquier emplazamiento.
- Especificar tipología del vehículo según requerimientos
- Compartir taxi por varios usuarios
- Evaluar el servicio recibido por parte del usuario
- Evaluar al cliente por parte del taxista
- Modos de pago alternativos

Todas ellas permiten una prestación de un servicio de mayor calidad, más eficiente y de menor impacto sobre el medio, por lo que deben ser fomentadas desde el Ayuntamiento.

Actualmente, ya se ha implantado por parte de una asociación local de taxi, una aplicación móvil para usuarios. El Ayuntamiento debe llevar a



cabo un seguimiento y evaluación de su utilización, así como fomentar la implantación de sistemas de este tipo en el resto del sector.

- **Actuación 3: Reordenación de la ubicación y número de plazas de las paradas de taxi**

La evaluación de la ciudad y en consecuencia de su movilidad, ha traído aparejada una modificación de los centros de demanda del servicio del taxi, así como del número de usuarios del mismo.

Por este motivo, es necesario proceder a la evaluación de la ubicación de las paradas, así como de las plazas disponibles en cada una. Este proceso requerirá una estrecha colaboración con el sector, de la realización de estudios puntuales de demanda y de la revisión de la ordenanza municipal reguladora, la “Ordenanza Municipal de Transportes”.

Ficha técnica de la Propuesta:

Propuesta	<i>TP13 – Mejora de la eficiencia del servicio de taxi</i>
Ámbito de Aplicación	<i>Municipal</i>
Agentes implicados	<i>Ayuntamiento, sector del taxi</i>
Horizonte de implantación	<i>Medida permanente a implantar con la puesta en marcha del Plan de Movilidad Urbana Sostenible</i>
Coste estimativo	<i>500.000€</i>
Indicadores de Seguimiento	<i>Porcentaje de vehículos con combustibles alternativos Número de servicios con app Modificación de la ordenanza reguladora</i>