

RESULTADOS

# ELABORACIÓN DE LA ORDENANZA DE MOVILIDAD DE A CORUÑA

PROCEDIMIENTO DE CONSULTA PÚBLICA PREVIA





# ÍNDICE

**01**

**ORDENANZA  
DE MOVILIDAD**

Introducción

**02**

**RESULTADOS  
DE LA CONSULTA**

**Un proceso participativo**

**03**

**RESULTADOS  
POR ÁMBITOS**

**04**

**CONCLUSIONES  
DE LA CONSULTA**



01

# ORDENANZA DE MOVILIDAD

Introducción

## INTRODUCCIÓN



La Ordenanza de Movilidad es el **primer texto normativo** del que se dota el Ayuntamiento de A Coruña, que intenta regular en un único documento aspectos relacionados con la movilidad y el uso del espacio público que hasta ahora estaban regulados en diferentes Ordenanzas Municipales, o que directamente no se regularon nunca.

Los ámbitos regulados actualmente en la normativa municipal son el transporte, la circulación en vías y terrenos aptos dentro del municipio y el Servicio público de Ordenación y Regulación del Aparcamiento (ORA). A ellos hay que añadir los vehículos de movilidad personal, que han sido objeto de regulación reciente a través de una Instrucción. La actualización de la regulación de dichos ámbitos, junto con la inclusión otros nuevos que no habían sido regulados anteriormente conformarán el contenido de la **Ordenanza Municipal de Movilidad**.

La Ordenanza municipal de movilidad tendrá en cuenta los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas, los objetivos de la Agenda Urbana Española, concretamente el objetivo 5 “Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible” y **contribuirá a alcanzar los objetivos del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de A Coruña:**

- ✓ Fomento de los modos no motorizados
  - ✓ Potenciar el transporte público frente al automóvil privado
  - ✓ Uso más racional del espacio público urbano
  - ✓ Incidir sobre la conducta de movilidad de los ciudadanos
  - ✓ Contribuir a la planificación sostenible del desarrollo urbano
- Asimismo, tendrá en cuenta el Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico.

## INTRODUCCIÓN



Así, el objeto principal de la Ordenanza Municipal de Movilidad de A Coruña es la **regulación, promoción y defensa** de, al menos, los siguientes ámbitos:

- ✓ Circulación
- ✓ Transportes
- ✓ Estacionamiento en las vías públicas
- ✓ Subvenciones y ayudas a la movilidad sostenible
- ✓ Regulación para el fomento de la movilidad sostenible
- ✓ Distribución urbana final de mercancías (última milla)
- ✓ Instrumentos para la gobernanza y participación pública en movilidad

La Ordenanza será redactada de acuerdo a la **Declaración de A Coruña por una movilidad sostenible**, aprobada por la Corporación municipal el 3 de octubre de 2019, cuyo objetivo es la implicación de todos los agentes y sectores, públicos y privados, de la ciudad en favor de una política de movilidad sostenible. En este marco se constituyó la **Mesa de Movilidad Sostenible** que es el foro principal de concertación y gobernanza de la ciudad en materia de movilidad y que integra a los principales agentes públicos y privados vinculados con dicha materia.



02

# RESULTADOS GENERALES DE LA CONSULTA

## RESULTADOS



De conformidad con lo previsto en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de procedimiento administrativo común de las administraciones públicas, con el objetivo de **mejorar la participación de la ciudadanía** en el procedimiento de elaboración de normas, con carácter previo a la elaboración del borrador de la Ordenanza de movilidad de A Coruña, se llevó a cabo un **proceso de consulta pública a través del portal web del Ayuntamiento** en la que se solicitó la opinión de las personas y organizaciones potencialmente afectados por la futura norma.

Los temas sobre los que versaba la consulta en relación a la movilidad sostenible son los siguientes:

- ✓ CIRCULACIÓN,
- ✓ MODOS DE TRANSPORTE,
- ✓ ESTACIONAMIENTO EN VÍAS PÚBLICAS,
- ✓ AYUDAS A LA MOVILIDAD SOSTENIBLE,
- ✓ FOMENTO DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE,
- ✓ DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS,
- ✓ GOBERNANZA Y PARTICIPACIÓN.
- ✓ A ellos hemos añadido el ámbito de la ACCESIBILIDAD.

En torno a ellos se estructura la presentación de la información recogida en la consulta, tanto desde el punto de vista CUANTITATIVO como CUALITATIVO.



# 16 NOV

El proceso de consulta finalizó el pasado día 16 de noviembre de 2020.



**242** → **241**  
Número total de participantes

 **321** → **320**  
Número total de aportaciones

De estas 321 aportaciones, 1 de ellas no encaja en ninguno de los ámbitos temáticos anteriormente señalados sino que hace referencia a la posibilidad de regular el espacio ocupado por las terrazas de los locales de hostelería, dotando de permanencia a las ampliaciones permitidas por causa de la COVID. Por consiguiente, el análisis se centrará en **320 aportaciones realizadas por 241 personas participantes**.





## RESULTADOS



Cabe señalar que hay 10 aportaciones que han sido realizadas a través de documentos adjuntos y que en la mayor parte de los casos coinciden con aportaciones de distintos colectivos y asociaciones representativas de la ciudad:

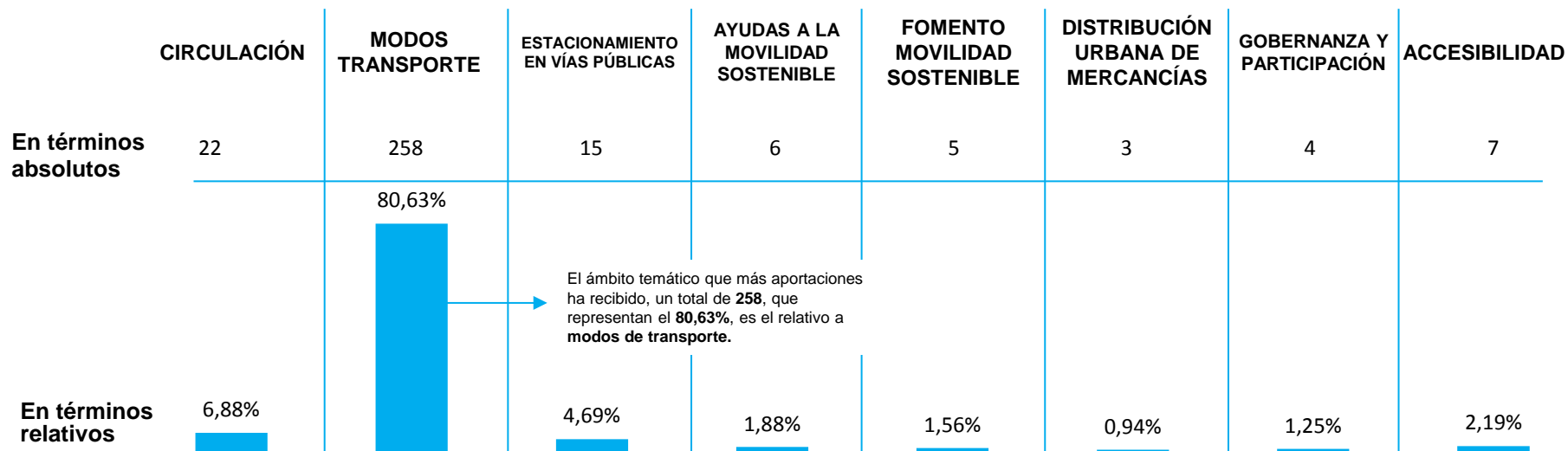
- ✓ Asociación veciñal, cultural, deportiva e recreativa do barrio da Agra do Orzán “AGRA”
- ✓ Asociación veciñal Atochas-Monte Alto-A Torre
- ✓ Asociación de veciños Castrillón-Urbanización Soto “IAR”
- ✓ Asociación veciñal Oza Gaiteira Os Castros
- ✓ Asociación Comercial e empresarial “Ciudad Antigua” da Coruña (ACECA)
- ✓ Asociación Coruñesa de Usuarios de Vehículos de Movilidad Personal
- ✓ Clúster da función loxística de Galicia (AECOC)
- ✓ Grupo Municipal do Bloque Nacionalista Galego (BNG)
- ✓ Delegados del personal del servicio de ORA de A Coruña

## RESULTADOS



Entendiendo por número de aportaciones el número de ámbitos temáticos sobre los que ha opinado cada una de las personas que han participado en la consulta.

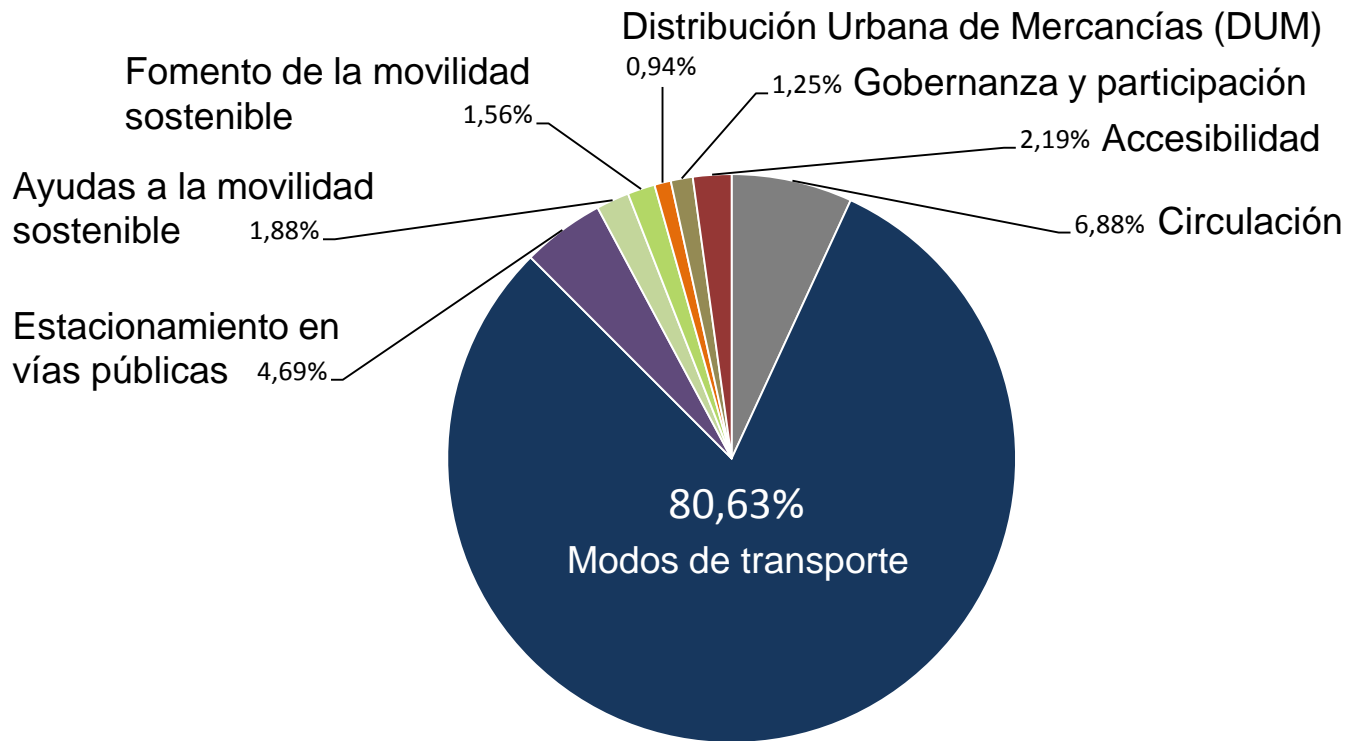
Se han recibido, por tanto, una **media de 1,33 aportaciones por persona participante**. O lo que es lo mismo, cada una de las personas participantes en la consulta ha aportado sobre **1,33 ámbitos temáticos por término medio**.



## RESULTADOS



## APORTACIONES POR ÁMBITOS TEMÁTICOS (%)



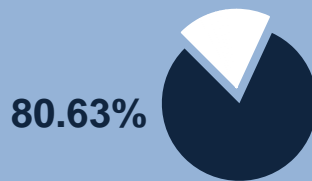


03

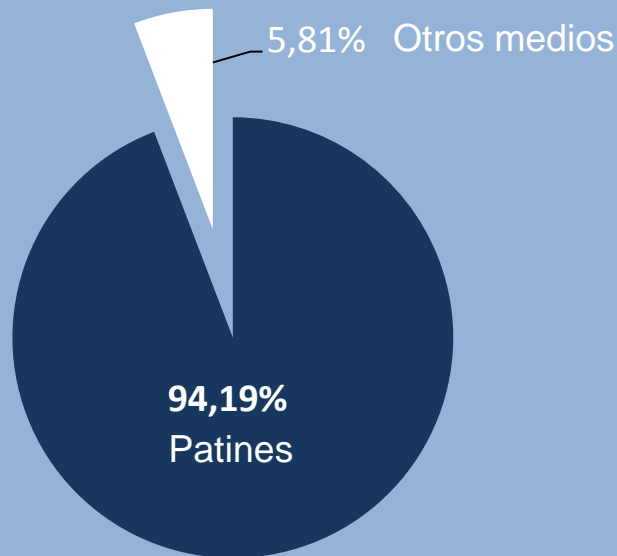
## RESULTADOS POR ÁMBITOS

# MODOS DE TRANSPORTE

APORTACIONES POR ÁMBITOS TEMÁTICOS



 **258**  
Aportaciones

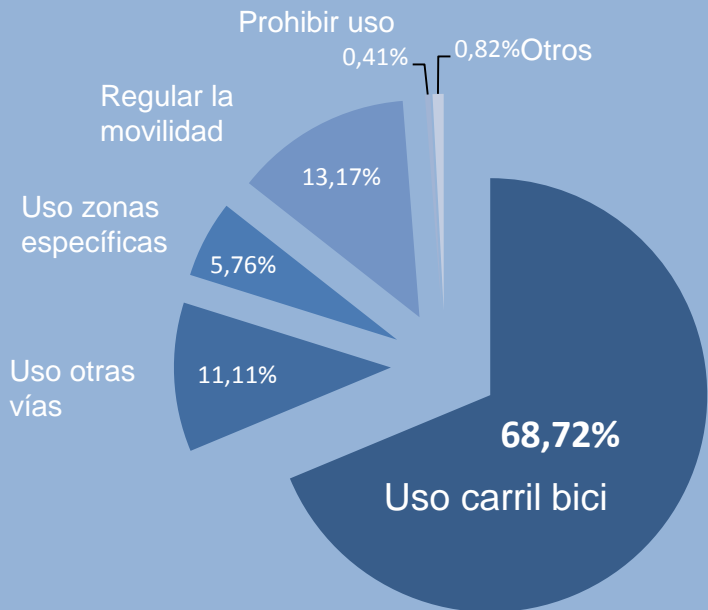


## Uso de patines

Destaca sobremanera el número de **aportaciones relacionadas con el uso de los patines** como medio de desplazamiento, que ha sido un total de **243**, que representan el **94,19% de las aportaciones en el ámbito de los modos de transporte y el 80,63% del total.**

# MODOS DE TRANSPORTE

## APORTACIONES POR ÁMBITOS TEMÁTICOS



94,19%  
MOVILIDAD EN PATINES

Un análisis más pormenorizado de las 243 aportaciones relativas al **uso de patines como modo de desplazamiento**, arroja las siguientes conclusiones.

Un **68,72%** considera que las personas patinadoras deberían poder circular por el carril bici. El 0,41% apuestan por prohibirlo.

El **11,11%** considera que las personas patinadoras deberían poder circular también por otras vías como las aceras, las sendas ciclistas o los carriles de corredores.

El **5,76%** estima necesario habilitar vías y espacios específicos para su uso por las personas patinadoras

El **13,17%** solicita expresamente que se regule en la ordenanza la movilidad sobre patines como modo de desplazamiento sostenible en la ciudad.

Un **0,82%** realizan otras aportaciones: (1) evitar el suelo rugoso y mantenimiento correcto de los firmes (2) no permitir el uso de carril bici por patinetes eléctricos.

# MODOS DE TRANSPORTE

## APORTACIONES POR ÁMBITOS TEMÁTICOS



Regular el uso de remolque en la bicicleta para el transporte de personas (3)

Recuperar la línea de tranvía eléctrico por toda la ciudad en sustitución del bus (1)

Prohibición de circulación de vehículos por aceras y plazas, por seguridad de las personas que se desplazan en modo peatonal (1)

Fomento del uso del patinete eléctrico como medio de transporte sostenible en la ciudad (1)

Fomento de la bicicleta como medio de movilidad activa sostenible (2)

Valorar el impacto en materia de sostenibilidad ambiental de autorizar el uso de "uber" como modo de desplazamiento en la ciudad. Mejorar el transporte público para que Uber no constituya un medio de transporte alternativo (1)

Fomento del uso del autobús urbano mejorando conexiones con las principales dotaciones y equipamientos públicos y frecuencias (concretamente referencia a la conexión Elviña y Castro con el centro de A Coruña) (3). Buses pequeños eléctricos para circular por calles estrechas (1). Paneles informativos en las paradas de autobús (1).

Fomento del uso de VMP como medios de transporte sostenible\* (2)

Consolidar una red peatonal en la ciudad (2)

Impulsar en transporte marítimo diseñando rutas de conexión con municipios limítrofes (1)

Fomento de la intermodalidad del transporte público (2)

Metro ligero para facilitar la conexión con las zonas de mayor movilidad (1)

Tren de proximidad: Rehabilitar las vías que hay en los caminos del puerto para que el tren que recorra As Mariñas pueda seguir desde A palloza hasta As Mariñas (1)

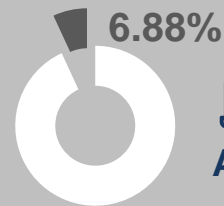
Priorización de la movilidad peatonal, actualización de la regulación del uso de la bicicleta y los VMP e impulso del transporte público\*\* (1)

(\*) Aportaciones concretas de la Asociación Coruñesa de usuarios de VMP relativas a la Instrucción Municipal sobre el uso de los VMP

(\*\*) Aportaciones concretas del grupo político municipal del BNG en torno a estos temas

# CIRCULACIÓN

## APORTACIONES POR ÁMBITOS TEMÁTICOS



 **22**  
Aportaciones

Ampliación, mejora del diseño del trazado y señalización del carril bici (5).

Conectar Xuxán con el centro de la ciudad y especialmente con Matogrande por transporte público (4)

Incremento de carriles bus y frecuencias de paso.

Revisar las rutas de autobús e introducir rutas exprés. Desarrollo de app para facilitar transbordos.

Límite de velocidad a 30 km/h en zonas urbanas e interurbanas. Limitar vehículos largos y pesados en dichas zonas.

Creación de carriles específicos para circular a 30 Km/h en todas las vías públicas.

Mantenimiento de los caminos de monte como zona de circulación prohibida, excepto el paso para servicio de las fincas allí ubicadas. Mantenimiento de las correoiras como zonas de tránsito prohibido, con la excepción de dar servicio a residentes.

Estudio y puesta al día de la red semafórica.

Limitación del acceso de los vehículos a motor a determinadas calles colindantes con los centros escolares, con el fin de crear espacios seguros en torno a estos centros.

Habilitar en la tercera ronda un carril peatonal y un carril para bici y patines. Habilitar elevadores o rampas mecánicas en las calles muy empinadas para facilitar la circulación peatonal.

Impulsar zonas de calmado de tráfico

Promover el transporte escolar para evitar los problemas de circulación que se generan en el entorno de los colegios a las horas de entrada y salida.

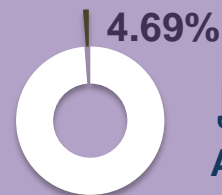
Diseñar la movilidad en la ciudad sobre la base del modelo de las súper manzanas. Calmado de tráfico: 30 km/h en las vías perimetrales y 20 km/h o menos en el interior de la súper manzana.

Reducción de la velocidad incorporando bandas rugosas bajo los viaductos y en las rúas Posse, de la Merced y Juan Montes. Reordenar el tráfico en la rúa de la Merced haciéndola de un solo sentido desde la ronda de Outeiro hasta la Avenida de la Concordia.

Sendas verdes que conecten con los parques del barrio.



# ESTACIONAMIENTO EN VÍAS PÚBLICAS



 **15**  
Aportaciones

## APORTACIONES POR ÁMBITOS TEMÁTICOS

Facilitar zonas de aparcamiento a los residentes de Ayuntamientos limítrofes para no dañar el comercio y la hostelería.

Facilitar el aparcamiento de las personas no residentes (trabajadoras) en las zonas de residentes durante la jornada laboral. (3)

Soluciones para compensar la pérdida de plazas de aparcamiento para residentes con motivo de las restricciones de tráfico.

Aumento del número de plazas de aparcamiento para residentes en la zona de Cuatro Caminos e implantación de zonas de aparcamiento para residentes en Matogrande, Palavea y Santa Xema.

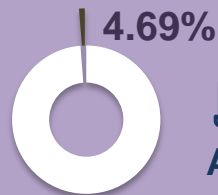
Controlar el uso de las plazas públicas de aparcamiento como plazas privadas por parte de los establecimientos de reparaciones de vehículos.

Instalar los aparcabicis en la calzada, dejando las aceras libres para peatones.

Creación de un cinturón que divida la zona centro de las alledañas en lo que se refiere al aparcamiento regulado. En la zona centro el tiempo permitido de estacionamiento sería menor y el coste superior.

Habilitar aparcamientos disuasorios (3). Propuestas de ubicación en la Tercera Ronda.

# ESTACIONAMIENTO EN VÍAS PÚBLICAS



 **15**  
Aportaciones

## APORTACIONES POR ÁMBITOS TEMÁTICOS

Aplicar nuevas tecnologías para la gestión del estacionamiento en vías públicas que sean diseñadas por profesionales locales que trabajen con software libre.

Permitir el aparcamiento gratuito en las zonas ora por parte de las personas con diversidad funcional (2)

Incrementar el precio de los parkings. Cuánto más céntricos deberían ser más caros.

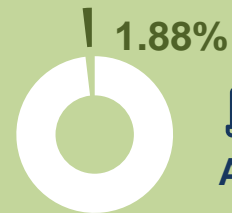
Ordenación del estacionamiento en el entorno de la ciudad vieja: (1) Disponer las plazas de estacionamiento para "Autorizados" en zonas más próximas al perímetro. (2) En horario de mañana una parte del estacionamiento para "Autorizados" debería ser de uso compartido en modalidad "Ora-rotación" y de corta duración (máx. 60 minutos). (3) Habilitar el estacionamiento ORA en rotación en el resto de zonas de la ciudad vieja (casco antiguo).

Soluciones tecnológicas que ayuden a proteger los aparcamientos reservados.

Habilitar zonas de aparcamiento regulado para residentes en zona centro posibilitando el uso de las mismas por parte de los no residentes durante períodos cortos de tiempo.

Implantar zonas de aparcamiento regulado en aquellas zonas de la ciudad próximas a organismos oficiales, centros comerciales o de atracción turística.

# AYUDAS A LA MOVILIDAD SOSTENIBLE



**6**  
Aportaciones

## APORTACIONES POR ÁMBITOS TEMÁTICOS

Regular áreas de acceso restringido para vehículos con etiqueta 0 .

Bonificaciones o exenciones a vehículos con etiqueta 0 para el aparcamiento en zonas Ora.

Aparcamiento gratuito en zona Ora para vehículos eléctricos (2)

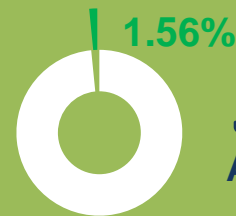
Ayudas para la implantación de planes de transporte al trabajo por parte de las empresas instaladas en los polígonos de la ciudad. Exención de tasas municipales.

Subvenciones y ayudas a la movilidad en bicicleta

Puesta en marcha de tarjeta única para bus urbano/metropolitano/tren que permita tarifas planas de uso y servicios complementarios para promover su uso.

Tarifas especiales para micro recorridos en transporte público para personas con movilidad reducida.

# FOMENTO MOVILIDAD SOSTENIBLE



**5**  
Aportaciones

## APORTACIONES POR ÁMBITOS TEMÁTICOS

Implantación de una App para móvil que facilite los transbordos de los autobuses urbanos.

Más estaciones de bici Coruña y con horario más extenso.

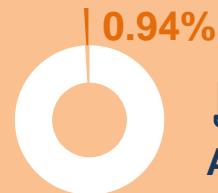
Implantación de estaciones de reparación de bicicletas con herramientas atadas y bombín.

Fomento del uso del patín eléctrico instalando mobiliario urbano para poder aparcarlo, creando carriles 30 km/h en todas las vías y carriles específicos para ellos en las calles peatonalizadas.

Implantación de los Planes de Transporte al Trabajo en las empresas de los polígonos.

Elaboración de un plan de movilidad sostenible con los siguientes objetivos: reducción de los atascos y de los efectos derivados de la congestión del tráfico; reducción del consumo de energías no renovables, promoviendo el consumo de biocombustibles y otras energías limpias; reducción del tiempo de viajes; mejora de los servicios de transporte público; recuperación del espacio público disponible para la ciudadanía, mejora de la accesibilidad.

# DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS



  
**3**  
Aportaciones

## APORTACIONES POR ÁMBITOS TEMÁTICOS

En la distribución urbana final de mercancías (última milla) debería introducirse expresamente el término "ciclogística" para que no haya ninguna duda de que el Concello apuesta por la bicicleta como medio de transporte y distribución.

Gestión del control de entrada-salida a la ciudad vieja mediante sistemas digitales de lectura de matrícula para mejorar la gestión de la distribución de mercancías.

Instalación de la plataforma logística "última milla" en el espacio portuario.

Medidas específicas y transitorias para la DUM en la ciudad vieja\*: (1) Mantener la actual Zona de carga-descarga en Cl. Maestranza, margen izquierda del tramo entre Rúa Isabel Zendal Gómez y la fachada del "Pabellón de Dominicos" (frente al espacio señalado para autobús escolar). (2) Contemplar una Zona de carga descarga en Cl Campo de la Estrada (margen Farmacia).

\*Aportaciones de ACEGA

# DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS

## APORTACIONES POR ÁMBITOS TEMÁTICOS

Cabe destacar la aportación del **Clúster de la función logística de Galicia**, realizada en un documento aparte y que incluye varias sugerencias al respecto de este ámbito temático.

Flexibilizar la normativa de la DUM nocturna para permitir la entrada de vehículos de mercancías en horas valle para hacer más eficiente la operativa DUM y el uso de la vía urbana.

Digitalización de las zonas de carga y descarga para mejorar la planificación de los espacios acorde a las necesidades futuras de uso; aumentar la rotación de vehículos y disponibilidad de estacionamiento y reducir la utilización fraudulenta, una de las principales problemáticas en zonas de carga y descarga.

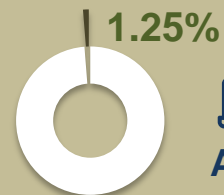
Implantación de taquillas y puntos de recogida como alternativa para la recepción de entregas en zonas de alto tránsito y fácil acceso, como por ejemplo en nodos de transporte, distritos residenciales o centros comerciales.

Promoción del uso de modos de transporte alternativos en la última etapa de la cadena de la DUM (bicicletas, triciclos y patinetes) El uso de estos vehículos alternativos se combinaría con Plataformas de Consolidación Urbanas y Microhubs ubicados en el interior de la ciudad en los que se consolidaría la carga y desde dónde las cargobikes realizarían las entregas.

Armonización de normativas de áreas metropolitanas y educación a los agentes son habilitadores clave para la implantación de soluciones: coordinación supramunicipal y homogeneización de ordenanzas; formación a operadores logísticos y transportistas y educación a comerciantes y usuarios.

# GOBERNANZA Y PARTICIPACIÓN

## APORTACIONES POR ÁMBITOS TEMÁTICOS



**4**  
Aportaciones

Se debería hacer una **exposición pública por barrios** del borrador de ordenanza; recoger las sugerencias de la vecindad y consensuar con ella las acciones a implementar.

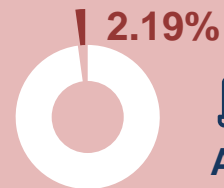
Con carácter previo a la adopción de cualquier medida restrictiva del tráfico se debería **informar previamente** y presentar a los residentes un plan o proyecto alternativo para compensar la pérdida de plazas de aparcamiento.

Se debería **consultar al sector del taxi** durante el proceso de elaboración de la Ordenanza.

Realización de una **auditoría anual independiente** sobre el funcionamiento del transporte público y la calidad del servicio.

# ACCESIBILIDAD

## APORTACIONES POR ÁMBITOS TEMÁTICOS



# 7

Aportaciones

Implantar un par de zonas de carga y descarga en la avenida del ferrocarril, para que los vehículos que transportan personas mayores que tienen poca movilidad puedan usarlas con este fin.

Retirar los bolardos instalados en determinadas zonas del carril bici, que impiden la circulación con normalidad.

Aceras y pasos de peatones seguros y accesibles para personas con movilidad reducida (2)

Paradas de autobuses y autobuses accesibles para personas con movilidad reducida (2)

Habilitar elevadores o rampas mecánicas en las calles muy empinadas para facilitar el uso peatonal.

La circulación peatonal es casi imposible en varias calles por la estrechez de sus aceras y la ocupación del espacio público por los vehículos particulares.

Mejorar la señalización de los pasos de peatones e incorporar pintura





04

# CONCLUSIONES



## CONCLUSIONES

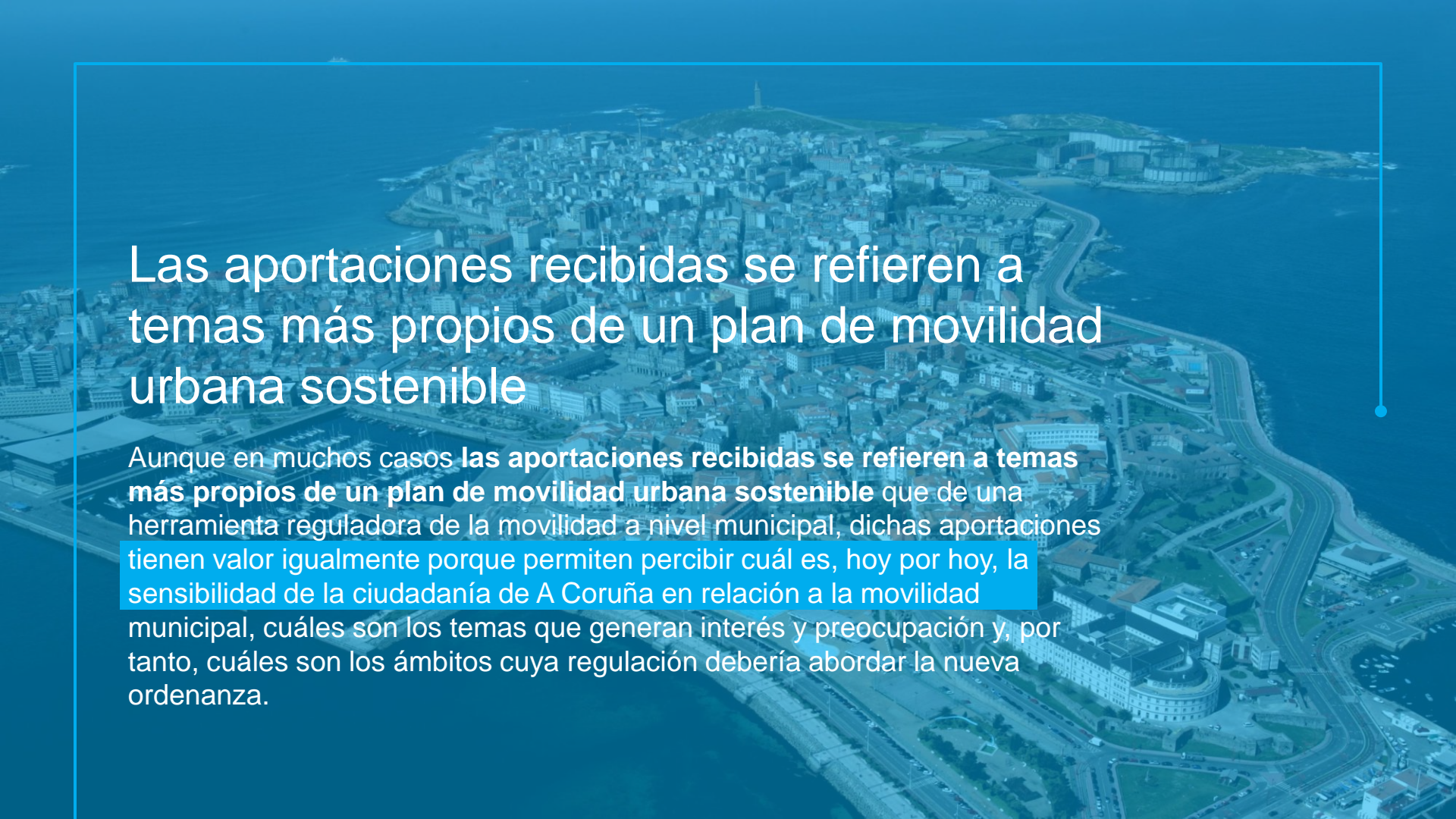


Las aportaciones realizadas por la ciudadanía y los distintos colectivos sociales durante el proceso de consulta pública **han tocado varios de los ámbitos temáticos** que ha de abordar la ordenanza de movilidad.

Más allá de los temas abordados a través de las aportaciones de la ciudadanía, **hay determinados aspectos que una ordenanza municipal también podría regular y que aún no han sido tratados.**

**TEMAS NO TRATADOS**

<b>ORDENACIÓN</b>		Zonas de bajas emisiones, zonas de acceso restringido, ordenaciones temporales por motivos medioambientales o por realización de actividades (ejemplo, rodajes de cine)
<b>VEHÍCULOS PESADOS</b>		Vehículos pesados (y de tracción animal)
<b>OCUPACIÓN</b>		Mudanzas, grúas y vados
<b>ARRENDAMIENTO</b>		Servicios de arrendamiento de medios de transporte (públicos y privados): bicicletas, patinetes, coches (Car2go) etc...
<b>TURISMO</b>		Actividades turísticas: grupos en VMP, vehículos con conductor (tuk tuk), etc..
<b>SEGURIDAD</b>		Seguridad vial y señalización
<b>PUNTOS DE CARGA</b>		Zonas de instalación de puntos de carga y recarga de vehículos eléctricos en la vía pública (puede estar vinculado con alguno de los puntos anteriores)
<b>TAXI</b>		Taxi (no completa, solo carga, descarga, paradas...)



## Las aportaciones recibidas se refieren a temas más propios de un plan de movilidad urbana sostenible

Aunque en muchos casos **las aportaciones recibidas se refieren a temas más propios de un plan de movilidad urbana sostenible** que de una herramienta reguladora de la movilidad a nivel municipal, dichas aportaciones tienen valor igualmente porque permiten percibir cuál es, hoy por hoy, la sensibilidad de la ciudadanía de A Coruña en relación a la movilidad municipal, cuáles son los temas que generan interés y preocupación y, por tanto, cuáles son los ámbitos cuya regulación debería abordar la nueva ordenanza.

## CONCLUSIONES



### Principales ámbitos temáticos que se regulan a través de ordenanzas de movilidad

- **CIRCULACIÓN:** Seguridad vial, medios de vigilancia de la circulación, ordenación (ZBE, Zonas de acceso restringido o baja circulación), señalización.
- **APARCAMIENTO:** Medios de vigilancia y control de aparcamiento, paradas (taxis, vehículos con conductor, autobuses) y estacionamientos en vía pública (servicio de estacionamiento regulado, zonas de aparcamiento vecinal, reservas de estacionamiento a vehículos autorizados), estacionamiento de personas con movilidad reducida.
- **TIPOLOGÍA FUNCIONAL DE LAS VÍAS PÚBLICAS:** Calles peatonales, calles residenciales, zonas 30, calles compartidas o zonas de coexistencia de distintos tipos de usuarios, calles con segregación de espacios, zonas de prioridad residencial. Carriles dedicados transporte público (BRT)
- **MODOS DE TRANSPORTE Y VEHÍCULOS:** Peatones, transporte colectivo, vehículos, vehículos de movilidad urbana, vehículos pesados, vehículos de tracción animal
- **ACTIVIDADES Y GRUPOS TURÍSTICOS Y SISTEMAS DE ALQUILER DE VEHÍCULOS**
- **DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS Y OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA**
- **VADOS, GRÚAS Y MUDANZAS**
- **INFRACCIONES Y SANCIONES**



Ayuntamiento de A Coruña  
Concello da Coruña



Praza de María Pita, 1  
15001 A Coruña  
**981 18 42 00**

