ESTUDO DE ALTERNATIVAS PARA A MELLORA DA ACCESIBILIDADE PEONIL NO CAMIÑO DO VIXÍA - A CORUÑA

ANEXO ENCONTROS SECTORIAIS

Fagamos o Camiño do Vixía

Proceso participativo para mellorar as rúas de Monte Alto

Concellería de Rexeneración Urbana e Dereito á Vivenda
Concello da Coruña

Xuño de 2017

Asistencia técnica para o estudo de alternativas para a mellora da accesibilidade peonil no Camiño do Vixía - A Coruña

Anexo - Encontros sectoriais

1. Antecedentes

Os encontros sectoriais aquí presentados formaron parte dun proceso máis amplo para a mellora do espazo público de Monte Alto, promovido pola Concellería de Rexeneración Urbana do Concello da Coruña. A iniciativa de adecuar ás rúas, mellorando a accesibilidade peonil e a calidade estancial toma aquí a forma dun traxecto concreto, central e vertebrador do barrio.

Na actualidade, este itinerario presenta unha preponderancia do tráfico motorizado individual sobre a circulación de persoas camiñando, en bicicleta ou como usuarias do transporte público. A hexemonía do automóbil privado al longo do Camiño do Vixía resta calidade ambiental e impide o desenvolvemento doutras actividades sociais que teñen na rúa o seu lugar por excelencia, como son o encontro, as relacións interpersoais, a conversa, o xogo ou a estancia comtemplativa.

Co fin de reverter esta situación, este proxecto busca achegar información para que dende o equipo técnico do Concello asuman a tarefa de reordenar cada un dos treitos do itinerario, modulando de forma convinte a convivencia entre os diferentes modos de mobilidade e actividades estanciais.

2. Metodoloxía

Para recompilar a necesaria información acerca dos diferentes medios de mobilidade superpostos ao longo das rúas do itinerario, optouse polo deseño e execución dun proceso de participación cidadá que permitise coñecer, de primeira man, as diferentes vivencias que sobre a rúa ten a veciñanza do barrio.

As diferentes actividades de recollida e análise colectiva de información, orientáronse á elaboración última de alternativas para a mellora da accesibilidade peonil e a mobilidade no barrio. O proceso partíu dun traballo de memoria colectiva e recoñecemento de lugares singulares e cotiás na cartografía do barrio, para pasar a desenvolver unha auditoría cidadá do itinerario e a priorización das intervencións colectivamente pensadas, para finalizar coa recompilación de diferentes propostas de deseño urbano para os ámbitos previamente priorizados.

Como complemento necesario das actividades de participación realizadas coa veciñanza ao longo do proceso principal, foi precisa a realización dunha serie de encontros sectoriais dende os que achegarse ás voces dunha serie de colectivos profesionais que non participaran previamente.

Así, a participación de traballadoras e traballadores do sector da distribución e loxística, do servizo de taxi, e do servizo de autobús, tanto urbano como escolar, non fora efectiva nas actividades previas, probablemente debido á complexidade de conciliar a actividade profesional coa participación en actividades de carácter comunitario.

Deste xeito, os encontros sectoriais deseñados trataron de incorporar esa pluralidade de voces que de ningunha forma podían ser excluídas do proceso, e que por medio da realización de varias entrevistas grupais semiestruturadas trasladaron ao equipo técnico a realidade da súa actividade no barrio de Monte Alto, en relación coa mobilidade e a accesibilidade.

Estes deseñaronse como unha serie de entrevistas grupais semiestruturadas, sobre uns guións específicos para cada un dos colectivos, que poden ser consultados como documentos anexos ao final deste documento, ao igual que as cartografías que funcionaron como apoio ao proceso de análise.

3. Obxectivos

O proceso participativo formulouse cos seguintes obxectivos:

- Promover o intercambio de ideas sobre o estado e uso do espazo público no barrio.
- Traballar coa memoria colectiva e o sentimento de apropiación do espazo polas veciñas e veciños.
- Concienciar sobre o potencial de mellora da calidade de vida relacionada cuns hábitos de mobilidade máis saudables e cun espazo público máis habitable e equitativo.
- Presentar e someter a discusión coas veciñas e veciños de Monte Alto as primeiras ideas do Concello para a mellora do espazo público do barrio.
- Formular propostas para a mellora da mobilidade a pé e a habitabilidade nas rúas.

Os encontros sectoriais complementan os obxectivos do proceso de participación previo, superpoñendo ás achegas da veciñanza a mirada das profesionais de diferentes sectores para os que o deseño urbano ten unha enorme influencia no desenvolvemento da súa actividade, e que a súa vez estruturan a vida cotiá do barrio.

4. Público participante

Ao longo de todo o proceso a participación foi fundamentalmente de veciñanza a título individual ou como parte da diversidade de entidades e colectivos con interese na mellora do barrio; os encontros sectoriais, complementaron ese proceso xerando espazos nos que abordar o deseño urbano e a mellora da mobilidade e a accesibilidade do barrio dende o punto de vista de diferentes profesionais con actividade no mesmo.

Ademáis do equipo técnico a cargo da mediación e da facilitación das entrevistas grupais, todos os encontros contaron coa presenza de persoal técnico das diferentes áreas implicadas, mobilidade e rexeneración urbana, así como co Concelleiro de Mobilidade.

4.1 Encontro co sector do taxi - 6 persoas (6 homes / 0 mulleres). Para o encontro co sector do taxi convidouse á participación das dúas asociacións con presenza na cidade, Asociación Radio Taxi e Asociación Tele Taxi.

4.2 Encontro co sector do autobús urbano e escolar - 9 persoas (9 homes / 0 mulleres). No encontro co sector do autobús contouse cunha ampla representación de conductores da Compañía de Tranvías da Coruña, ademais dos xefes de servizo e de tráfico da mesma, así como unha persoa que presta servizo diario de autobús escolar ao CEIP Víctor López Seoane.

4.3 Encontro co sector da distribución e loxística - 8 persoas (7 homes / 1 muller). A diversidade existente no sector fixo necesario un convite amplo, xerando un grupo heteroxéneo composto por representación da Asociación de Transportes Lixeiros da Coruña, unha empresa de mudanzas, mensaxería en bicicleta e varias empresas diferentes de paquetería con actividade no barrio.

5. Encontros sectoriais: Análise

5.1 Encontro co sector do taxi

Traxectos principais en relación ao barrio

Avda. Hércules, Torre, Beiramar e o Paseo Marítimo son identificadas como as rúas do acceso do sistema principal do barrio de Monte Alto. As dúas últimas son as nomeadas como puntos de acceso básico.

A modo de proposta e desconxestión da rúa Beiramar achégase a idea de permitir o xiro a esquerda dende Curros Enríquez cara a Rúa da Torre, fronte a Escola de Música, con consciencia da dificultade que tal cambio implicaría. Comportaría Implantar o dobre sentido no treito da rúa da Torre correspondente á Escola Municipal de Música (hoxe inxustificable despois da recente reurbanización), para adoitar o inicio da Avda. Hércules e a rúa Verea da Polvoreira coma eixo de penetración no barrio.
A diversidade de destinos solicitados dende o barrio é importante, pero destácanse os equipamentos sanitarios, tanto o CHUAC como o centro de saúde San Xosé, na Rúa Comandante Fontanes.

De forma interna, os centros educativos e en especial o centro de saúde de Beiramar son moi demandados.

Atendendo á capacidade de gasto das persoas usuarias, a primeira quincena do mes sempre é de máis actividade que a segunda, e dentro da mesma, a primeira semana.

Temporalización da actividade

Atendendo aos días da semana, os identificados como de máis actividade son os luns e martes, para continuar co venres e sábados pola tarde e noite, así como as vésperas de festivos. O choiva produce variacións na actividade de ata un 20%.

Eventos importantes como partidos de fútbol, concertos ou a chegada de transatlánticos tamén teñen un importante impacto na súa actividade.

No barrio de Monte Alto a meirande parte dos servizos de taxi proporciónanse a persoas da cidade, coas únicas excepcións de visitantes que demandan achegarse á Domus ou á Torre de Hércules.

Perfil da persoa usuaria

En xeral o perfil é diverso, pero moi relacionado co destino e en función das franxas horarias. Así, en horarios de comezo e fin da xornada laboral, o perfil é de persoas mozas e de mediana idade, traballadoras; a continuación, durante a mañá, é máis habitual o emprego do servizo por persoas maiores para facer recados, desprazamentos a centros médicos, etc. Dentro deste último grupo a percepción é dun maior número de mulleres, tamén como acompañantes e coidadoras.

O número de usuarias por servizo tamén é moi variable e en relación coas franxas horarias, pero destácase que en desprazamentos a centros médicos, o habitual é dúas persoas.

É crecente número de solicitudes de vehículo adaptado: ante un aumento da oferta ata 14 taxis adaptados (fronte a 4), a veciñanza fíxose máis coñecedora do servizo, polo que tamén aumentou a demanda.

Os únicos traxectos que se realizan co taxi baleiro son os que se dirixen cara as paradas con menor ocupación.

Dificultades no desenvolvemento da actividade

No desenvolvemento da súa actividade tenden a evitar rúas estreitas como Marola, Rioja, Suevia, Pérez Quevedo, Ramón Villamil, Touro, Faro, Valencia, San José, etc. nas que o paso xunto a outros vehículos estacionados e a peóns circulando por beirarrúas estreitas resulta conflitivo (en ocasións é preciso pregar os espellos retrovisores). A suma destes factores fai que a subida e baixada de usuarias ao taxi sexa de baixa accesibilidade, obrigando a que o servizo non teña o punto desexado de orixe ou destino.

Outras das rúas identificadas como problemáticas serían a Rolda de Monte Alto (que pola súa mediana fai que sexan precisos rodeos para dar un servizo axeitado) e Beiramar, así como a parte baixa da rúa da Torre, identificadas como vías principais. Nela o deseño urbano provoca que as paradas (baixadas e subidas de usuarias) entorpezan o tráfico, sen que existan espazos nas marxes como alternativas para realizar esas operacións.

Aparece un amplo consenso sobre un dos puntos identificados como críticos para a accesibilidade: o centro de saúde de Beiramar. O acceso (nunha rúa en fondo de saco) imposibilita o xiro, e obriga a saír marcha atrás nun espazo de especial sensibilidade e a miúdo conxestionado.

Prestando agora atención a puntos conflitivos específicos no itinerario do Camiño do Vixía, aténdese ao treito da avda. Hércules comprendido entre Ramón del Cueto e a rúa da Torre. En primeiro lugar, o paso de peóns que cruza Ramón del Cueto na parte máis alta debería estar situado uns metros máis abaixo, segundo a lóxica de que os pasos nunca estean situados despois das incorporacións, e sempre antes se é posible (o maior conflito corresponde aos automóbiles que no dobre sentido da Avda. Hércules fan xiro á esquerda para tomar Ramón del Cueto). Con este punto en concreto hai consciencia de que probablemente os peóns, por economía de esforzo nese abrupto cambio de rasante, atravesarían a vía polo mesmo punto.

(Outros pasos de peóns con pouca visibilidade dende o taxi serían o ubicado na esquina da rúa Independencia con Curros Enríquez, é o da rúa Baltasar Pardal Vidal coa Praza das Atochas).

No mesmo espazo, o carril de incorporación dende Avda. Hércules cara Ramón del Cueto acostuma a estar bloqueado nas horas de entrada e saída do CEIP Curros Enríquez por vehículos privados deixando ou recollendo a nenas e nenos, que en moitas ocasións ocupan tamén a propia beirarrúa. Isto corresponde á conxunción de varios problemas: a infracción do estacionamento indebido; a barreira de visibilidade entre peóns que crucen Ramón del Cueto dende o Campo de Marte e vehículos pola Avda. Hércules na manobra de xiro á esquerda; así como a obriga de que os automóbiles que circulan a carón dos mal estacionados teñan que invadir o carril contrario.

A continuación, xa chegando ao final da Avda. de Hércules, para realizar o xiro na esquina coa rúa da Torre, tamén se atopan con frecuencia con vehículos particulares ou de carga e descarga indebidamente estacionados, ou en dobre fila, dificultando o paso.

Ao respecto do treito da rúa da Torre entre Campo da Leña e Campo de Marte, percíbese como unha zona de moitos cruces transversais de peóns e son varios os motivos expostos: beirarrúas estreitas e baixas, que ante persoas paradas obriga a baixar á calzada; moito tráfico a determinadas horas pola presenza de centros educativos nos seus extremos; etc.

Precisamente é nos horarios de entrada e saída da Grande Obra de Atocha cando o tráfico en torno á glorieta do Campo da Leña resulta máis complexo. Os taxistas entrevistados coinciden en tomar un desvío por Atocha Alta, cruzando San Xosé e San Xoán ata chegar a Fuente Seoane.

Por último, o xiro é esquerda cara esa mesma glorieta dende a rúa San Roque tamén é valorado como difícil: o tapón é habitual dado que o carril de incorporación é moi curto e obriga a inmediatamente a pasar ao carril que ven de Panadeiras para entrar na glorieta.

Conflitos con outras formas de mobilidade

Tres son os espazos no entorno do Camiño do Vixía nos que as paradas de taxi conviven con outras formas de mobilidade, nomeadamente co servizo de autobús urbano e o servizo de carga e descarga: Avda. de Hércules, na parte superior do Mercado; na rúa da Torre á altura do cruce con Curros Enríquez; e no Campo da Leña, na parada localizada na rúa San Roque.

1. Avda de Hércules, Mercado.
Considérase que a parada está correctamente localizada. Sen embargo, durante unha franxa de hora e media polas mañás, o treito reservado para taxis a partir da rúa Pinares atópase normalmente ocupado por vehículos prestando servizo de carga e descarga á hostalaría da zona.

A convivencia cos autobuses urbanos é boa neste punto. Dado que a parada é cabeceira de varias liñas, en ocasións prodúcese certa acumulación de autobuses na parada. Neses casos, a manobra de saída do autobús que non sexa o estacionado diante dos demais fai que os taxis teñan que apartarse, aínda que considérase unha cuestión resolta dende a colaboración e a práctica.

2. Rúa da Torre.
A convivencia nesta parada tamén considérase boa; o problema identificado aquí é de espazo: opinan que a lonxitude da parada resulta pequena para a necesidade de taxis neste punto do barrio. A súa proposta para evitar as ocupacións actuais en dobre fila sería ampliar a parada cara atrás, cara o cruce con Curros Enríquez, substituíndo as catro prazas de aparcamento existentes por catro estacionamentos para taxis. A ampliación da parada cara a baixada por Curros Enríquez considérana viable, pese ao inconveniente de arrincar en costa e pola orella da beirarrúa, que dificultaría a saída. En calquera caso, dita modificación iría vinculada a unha reorganización máis ampla desta intersección.

3. San Roque, Campo da Leña.
Na parada da rúa San Roque, fronte ao Campo da Leña, o problema ven de cando se fixo a modificación da localización da parada de autobús, que desprazou aos taxis cara atrás, o que xera unha menor visibilidade e unha constante ocupación do seu espazo por vehículos particulares e de carga e descarga.

A demanda expresada é que non existe sinalización desa parada; ao estar esa localización nun primeiro momento pensada coma solución provisional, nunca se instalou e iso provoca ocupacións das súas prazas.

Valoración dos espazos reservados para o taxi

En xeral, considérase que a distribución de paradas polo barrio é máis que axeitada; de feito, a localización actual das diferentes paradas fai que dende calquera punto de Monte Alto a distancia ata unha parada non exceda dos 300m. O único punto no que consideran que deberían contar cun espazo reservado é nos campos de fútbol da Torre, ou nas proximidades da Torre de Hércules.

Por último, engádese que consideran importante o feito de manter algúns teléfonos nas propias paradas, integrados nos postes de sinalización das mesmas. Algunhas usuarias prefiren chamar directamente a eses teléfonos, e aínda que pode parecer que están en desuso, considérano de importancia.

5.2 Encontro co sector do autobús urbano e escolar

Os percorridos do servizo de autobús urbano polo barrio de Monte Alto implican a un total de 8 liñas e algo máis de 20 paradas. Isto fai que dende case calquera punto do barrio sempre se atope unha parada a menos de 100 metros.

Perfil da persoa usuaria

O feito de que a zona conte con varios colexios, unha especial localización respecto ao conxunto da cidade (terminal e de vínculo umbilical) e unha alta demografía, fai que o perfil de persoa usuaria do servizo sexa moi amplo, incluíndo estudantado, persoas traballadoras e incluso ata turistas, cubrindo todo o espectro demográfico.

A concentración de recursos e equipamentos sanitarios (públicos e privados) na zona fai que algunhas liñas como a 17 (que une todos os recursos hospitalarios da cidade) e a 7 (que baixa dende o Ventorrillo ao Hospital Abente y Lago) sexan moi empregadas polas persoas de maior idade.

Ao respecto da demanda de accesibilidade a percepción xeral é que cada vez resulta maior, motivada tamén polas adaptacións dos buses e das plataformas. Ademais de polo envellecemento poboacional, cada vez un maior número de persoas con diversidade funcional empregan o servizo de autobús urbano, así como nais e pais con carriños, etc.

No contexto do barrio a maior parte das paradas presentan un servizo aceptable en termos de accesibilidade, agás as situadas na Rolda de Monte Alto (paradas 569 e 570), Avda. Hércules (263), Avda. de Navarra (170 e 173) e As Lagoas (549)

Localización das paradas

Ante esta pregunta existe un importante consenso ao respecto da parada 263, na rotonda das Lagoas (á altura dos portais que van do 113 ao 119 da Av. de Hércules), considerada das peor deseñadas. Na aproximación á mesma, a beirarrúa (recta) é tanxente a unha glorieta pola que efectúase a acometida (en curva). A beirarrúa conta cunha sucesión de bolardos que impiden a imprescindible invasión dos voos para achegar o autobús á parada, facendo que a súa accesibilidade sexa nula.

Porén, uns metros máis adiante, xa na Avda. Hércules, hai un tramo de maior anchura (á altura dos portal núm. 101 e 103), que conta na actualidade cun espazo de carga e descarga, que podería funcionar ben lugar ao que trasladar esta parada.

Caracterización das paradas

Unha das cuestións máis reiteradas con consecuencias na actividade cotiá das liñas e nunha accesibilidade axeitada, é as dificultades xeradas en numerosas ocasións polo propio deseño da parada, dos postes, sinais e a marquesiña. Nas manobras de aproximación e saída das paradas os buses precisan amplitude para que os voos dianteiros e traseiros xiren comodamente sobre a plataforma ou a beirarrúa no seu caso, sen atopar obstáculos. Cando isto non é posible, o autobús ten que deterse lonxe da plataforma ou beirarrúa, o que dificulta o acceso. No deseño moitas veces esquécese que manobra de saída tamén produce invasións da plataforma ou beirarrúa.

A proposta de actuación neste sentido é ampliar as plataformas daquelas paradas con difícil accesibilidade, facilitando a subida e baixada de persoas usuarias. Ademais están a resultar máis eficaces as solucións de

plataforma en orella cas de dársena, por facilitar a manobra e non propiciar estacionamentos indebidos doutros vehículos, que dificulten a operación dos autobuses.

Ao respecto das marquesiñas critícase a excesiva publicidade presente nalgunhas delas, instalada moitas veces de forma que reduce ou mesmo impide a visión das persoas usuarias do autobús e viceversa. A proposta de actuación é que as marquesiñas non conteñan publicidade, cando menos no primeiro testeiro en sentido da marcha, e que conten con información de utilidade para as persoas usuarias.

Afastar o equipamento do borde da parada para evitar a interferencia coas manobras non é a mellor solución para o mellor servizo ás persoas usuarias. A subida e baixada de viaxeiras e viaxeiros é unha das operacións máis delicadas, sendo desexable facela a cuberto, cando o tamaño da marquesiña poda acadar un gálibo que o permita.

Por último e dentro da renovación do Mercado Municipal de Monte Alto, coa remodelación da parada da avda. Hércules (a de maior tráfico de autobuses de todo o barrio e das que máis períodos de regulación concentra), demándanse uns aseos públicos próximos e accesibles para os/as condutores/as de autobús, abertos en todo o horario de servizo das liñas. Actualmente recorren ás cafeterías máis próximas, pero o horario de apertura non coincide co da súa xornada de condución.

Cabe xeneralizar esta demanda de condutoras e condutores ás restantes paradas que funcionan coma cabeceira de liña, coma parte dos servizos á cidadanía nas principais paradas e súa contorna inmediata.

Paradas e horarios de maior actividade

As paradas máis empregadas son as do Mercado de Monte Alto na Avda. de Hércules (parada 181), a Rúa da Torre (175) e o Campo da Leña (183 e 199). A maior ocupación dos autobuses prodúcese de luns a venres entre as 7.00 e as 9.30, e entre as 12.30 e as 16.30 aproximadamente, con motivo da entrada e saída dos centros educativos e dos espazos de traballo.

Concentración de autobuses en paradas sinaladas

A concentración puntual de autobuses nalgunhas paradas non é percibida como un gran problema, xa que os tempos de coincidencia son breves. A dificultade na xestión desa concentración ven naquelas paradas onde se efectúa a regulación, cando a orde de saída non ten correlación coa orde de aparcado dos autobuses.

Dificultades no desenvolvemento da actividade - revisión de itinerarios

En horario de entrada e saída dos centros escolares prodúcese un colapso xeneralizado na práctica totalidade do barrio, na acometida dos centros do curuto do Vixía de Monte Alto e especialmente na rúa San Xoán e súa contorna máis próxima, afectando á rúa da Torre, Panadeiras, etc.

Afondando máis no detalle, o primeiro treito da Rolda de Monte Alto, próximo á Avda. de Navarra é un dos identificados con maior cantidade de complicacións, pola constante dobre fila a dereita e esquerda. A continuación, a parada situada na Rolda (569) está deseñada cunha urbanización co aparcadoiro en serie, porén está a realizarse en batería, o que, xunto á existencia dunha mediana, dificulta o acceso á parada.

Continuando a revisión das paradas atendemos á 181, Avda. Hércules - Mercado. A consideración xeral é que é unha parada pequena para a número de buses que pasan e fan cabeceira na mesma. A parada pode acoller a un máximo de 2-3 autobuses, coa dificultade engadida de que, en ocasións, o segundo bus ten que saír non é o que ocupa a cabeceira, debendo realizar un xiro que entra en conflito coa parada de taxis que se apoia na beirarrúa

oposta. Porén, a convivencia diaria co servizo de taxi ten xerado certo equilibrio e a creación dunha lóxica de colaboración entre estas dúas formas de mobilidade.

Por outro lado, os buses articulados non dispoñen da lonxitude suficiente para facer a parada, polo que quedan en paralelo ao resto, interrompendo por uns momentos a circulación, e co que isto implica para a accesibilidade aos mesmos, mesmo xerando situacións de risco para as persoas usuarias.

Unha das solucións propostas para este punto sería a de trasladar a parada realizada pola liña 6 uns metros máis adiante, a partir do número 73 e ata o 67 da Avda. de Hércules. Dado que é unha das liñas con maior frecuencia, aliviaría moito a parada, mais sería preciso eliminar algunhas prazas de aparcamento para facer este cambio.

Continuando por Avda. de Hércules, a consideración é que en xeral, os pasos de peóns desa zona empréganse moi mal; ademais, os localizados entre Verea da Polvareira e Ramón de la Sagra están localizados en puntos de escasa visibilidade nos xiros de circulación. Nesta esquina, o primeiro deles, o que atravesa Avda. de Hércules, aínda é empregado, pero no que cruza Ramón del Cueto cara o Campo de Marte os peóns acostuman a ser máis indisciplinados.

Esta indisciplina no cruce tamén sucede no seguinte tramo, entre Ramón del Cueto e a rúa da Torre; os peóns cruzan dende ou cara as rúas Serea ou Parque en calquera punto da Avda. Hércules. A continuación, o xiro dende Avda. de Hércules á rúa da Torre é considerado de certo risco, xa que o autobús ben debe invadir parte do carril contrario, ou ben pasar sobre a beirarrúa.

Continuamos o itinerario chegando ao triángulo formado na rúa da Torre con Curros Enríquez, onde está localizada a parada 175. Considérase unha parada con moi boa visibilidade, onde caben sobradamente dous autobuses, e coa marquesiña e o poste ben ubicados, permitindo os xiros e a aproximación. O único punto negativo sería a presenza de vehículos non autorizados e a constante dobre fila na beirarrúa da esquerda, o que en ocasións dificulta a circulación. Tamén a presenza de vehículos moi voluminosos na zona reservada para carga e descarga, o que reduciría a visibilidade do paso de peóns contiguo (o inmediatamente anterior á esquina coa rúa Traballo).

No último tramo da rúa da Torre a convivencia con vehículos ocupando as beirarrúas no lado esquerdo, e cos peóns que nalgúns casos recorren a baixar a calzada ante o estreito das beirarrúas (e a confusa pouca altura destas con respecto a aquela), dificulta a circulación. Tamén son frecuentes as demoras producidas pola convivencia con vehículos de carga e descarga prestando servizo ao comercio de proximidade da zona.

Os sumidoiros (nun número de sete) están situados no borde esquerdo da calzada e contan cunha embocadura pronunciada. Para sortear obstáculos os autobuses deben forzar a traxectoria por dito borde e teñen saltos bruscos a causa dos sumidoiros. Nese caso os espellos retrovisores voan sobre a beirarrúa, propiciando situacións de inseguridade.

Ao respecto da rúa da Torre cómpre engadir, por último, as situacións creadas polo paso de peóns existente antes da glorieta do Campo da Leña; os autobuses non teñen espazo suficiente unha vez rebasado o paso e antes do sinal de ceda da rotonda, polo que deben ocupar a superficie do paso de peóns, cos riscos que implica para as persoas que cruzan por diante ou detrás do autobús. Algo similar sucede na baixada de San Roque cara o Campo da Leña.

A solución achegada para a totalidade do treito analizado da rúa da Torre, pasaría pola eliminación das prazas de aparcamento nese tramo, ampliando as beirarrúas a ambos lados, cun único carril que permitira o paso do autobús (en torno a 3,25m). En ningún caso se considera unha boa solución a plataforma única. O tráfico peonil

da rúa, con centros educativos en ambos extremos, precisa unha separación clara da calzada e da beirarrúa, tamén no relativo á diferenza de nivel entre ambas.

Por último, un dos xiros máis complicados nesa zona é o encontro da rúa San Xoán con Beiramar, no que, para xirar á esquerda, os buses deben invadir parte da beirarrúa. A maiores, engadir que os vehículos estacionados na zona de carga e descarga (á altura do portal núm. 36) impiden moitas veces a realización desta manobra, especialmente cando os estacionamentos rebasan o límite traseiro da zona reservada.

No cruce entre as rúas Santo Tomás e Marola valórase a idoneidade crear unha pequena praza coa instalación dunha plataforma, un lombo ao longo de Santo Tomás coa lonxitude suficiente (uns 15 metros) para que, ao circular sobre o mesmo, os dous eixes do autobús queden sobre o mesmo, reducindo a velocidade no paso, pero sen que os impactos de subida e baixada perxudiquen aos/ás condutores/ás do bus.

Nas marxes do ámbito do Camiño do Vixía, outras paradas presentan certos problemas de sinalización ou ubicación: As paradas 170 e 173 (correspondentes aos portais núms. 27 e 57 da Avda. Navarra, respectivamente) carecen de accesibilidade, principalmente polas dificultades de aproximación xeradas pola falta dunha sinalización clara, o que fai que estea ocupada constamente por vehículos non autorizados. A modo de proposta fálase da posibilidade desplazar a 170 cara a esquina coa rúa Irmáns de la Lejía (correspondendo ao final da ringleira de aparcamento), o que facilitaría a manobra de aproximación e permitiría o acceso a persoas con mobilidade reducida.

Ocupación de paradas por vehículos non autorizados

Os problemas principais para a circulación dos autobuses son a ocupación das paradas, así como os estacionamentos indebidos constantes e en dobre fila, que producen o colapso do tráfico. Isto sucede en todas as paradas localizadas no barrio ca excepción de cinco (145, 146, 147, en Beiramar; 202, en Alcalde Sanjurjo; e 568, Avda. Navarra, Ronda de Monte Alto), onde o deseño da parada e da vía non o permite.

Como outras propostas, a instalación de carril bus e a limitación dos horarios de carga e descarga nalgunhas zonas aliviaría enormemente a conxestión do tráfico no barrio.

Conflitos con outras formas de mobilidade

Como xa se comentara, a rúa San Xoán é moi problemática nas horas de entrada e saída da Grande Obra de Atocha, xa que a aglomeración de vehículos deixando e recollendo ao alumnado, en dobre fila e estacionados sobre as beirarrúas chega a xerar situacións de risco. A modo de proposta achégase reforzar a presenza de policía local regulando o tráfico na glorieta do Campo da Leña, garantindo a seguridade dos peóns, así como tamén os termos de servizo dos autobuses.

Proponse coma posible solución á dobre fila na rúa San Xoán a reorganización en batería do seu aparcamento, que á vez permitiría descargar deste a veciña rúa San Xosé.

Por outro lado, durante a fin de semana o ambiente de festa na rúa tamén pode chegar a derivar en situacións de certo risco; de feito as liñas desvíanse durante a eses días para evitar ese tramo.

Comparación entre barrios

A percepción dalgunha das persoas participantes do encontro é a de Monte Alto como un barrio máis "moderno" que outros da cidade, máis afeitos á mobilidade en autobús, pola súa localización mais tamén pola súa

dependencia: é un barrio con moitas liñas de autobús urbanos, e polo actual deseño destas á veciñanza resúltalle indiferente tomar unha liña ou outra nos desprazamentos con destino ás paradas ata a praza de Pontevedra.

Propostas de mellora

A demanda xeral pasa por un cambio de modelo das políticas de mobilidade, que prioricen ao transporte colectivo fronte ao transporte privado e o aparcamento en superficie.
Tamén se lanza a idea de realizar campañas de información e sensiblización previamente a modificación de liñas, así como para tamén favorecer o transbordo.

Autobús escolar - Seguridade das paradas

No CEIP Víctor López Seoane, ao que da servizo a empresa Autos Cancela, non hai problema nin riscos no espazo de subida e baixada de estudantes, xa que esas operacións realízanse dentro do patio do centro.

Autobús escolar - Acceso aos centros educativos

A aproximación ao centro educativa realízase tras circular pola rúas Beiramar e Santo Tomás; o principal problema atópase na intersección de Santo Tomás coa rúa Colón, na que vehículos mal estacionados impiden o xiro á dereita provocando que no 80% dos días sexa preciso recorrer á intervención da policía local. A solución proposta é reforzar a manobrabilidade estendendo uns metros máis a prohibición de estacionar na beirarrúa esquerda da rúa Colón, facilitando así as condicións de xiro.

Na saída dende o centro educativo os problemas son similares; no xiro de Doutor Ferrant con Santo Tomás sucede o mesmo, o que xera a necesidade de realizar certas manobras de risco para enfilar de novo Santo Tomás, para dirixirse cara a Rolda de Monte Alto.

Engadir por último que ao igual que no entorno da Grande Obra de Atocha, os conflitos derivados da convivencia con nais e pais nos horarios de entrada e saída do centro son constantes.

5.3 Encontro co sector da distribución e loxística

Vehículos e mercadorías

A xeneralización das compras online nos pasados anos ven a producir unha importante transformación no sector, provocando un reparto moi diversificado e diferenciado, no que conviven o servizo a particulares coa distribución comercial. O sector presenta unha enorme diversidade, dende empresas de mudanzas e entrega de mercadorías pesadas, que precisan dunha reserva de espazo específico, ata o reparto en bicicleta, versátil e con paquetes pequenos de ata 1,5 kg, pasando pola mensaxería habitual e a paquetería urxente, con envíos de entre 5 e 15 kg de media.

Principais accesos ao barrio de Monte Alto

As rúas Beiramar, Torre, Avda. Hércules, Curros Enríquez e o Paseo Marítimo son identificadas, dentro do sistema principal, como os principais accesos ao barrio. En todo caso o servizo depende de múltiples factores, polo que non se podería establecer unha pauta de acceso ao barrio.

Rúas cunha maior demanda de servizo

Tendo sempre presente a gran variabilidade de servizos e mercadorías en xogo, as rúas Beiramar, Torre, e Avda. de Hércules son identificadas como as de máis servizo de distribución comercial.

No barrio, o contraste demográfico entre o perímetro e o centro tradúcese no tipo de servizos prestados. A entrega de paquetería a particulares concéntrase naquelas zonas da periferia do barrio (Beiramar, contorna da Escola Pablo Picasso; etc.) con edificios de maior tamaño, maior densidade e poboación máis nova, xa que son estes os puntos de alta concentración da venta online.

Valoración dos horarios do servizo

Cómpre comezar sinalando que as empresas de mudanzas non viven a mesma problemática respecto a horarios que o resto do sector; no seu caso a ocupación do espazo pasa por unha reserva de espazo público, normalmente da totalidade dunha xornada laboral. Cando esta solicitude é para unha zona peonil, o trámite correspondente consiste nun permiso de ocupación de vía pública, que tampouco presenta dificultades de tramitación.

Un dos principais problemas detectados polas persoas participantes do encontro é o axuste entre os horarios comerciais, os tempos da carga e descarga, e os horarios de acceso permitidos a zonas peonís. Así, para a distribución en zonas comerciais (Rúa Real, Rego de Auga, etc.) os horarios permitidos de carga e descarga son de 6.00 a 11.00, pero dado que a meirande parte dos comercios non abren ata as 10.00, o traballo nesas zonas debe realizarse nun tempo máximo de unha hora. A distribución do traballo dentro das propias empresas aumenta a complexidade, xa que é común que cada persoa a cargo do reparto traballe na totalidade da cidade e atendendo a varias zonas comerciais, o que fai imposible axustarse aos tempos delimitados. Unha das solucións propostas para as zonas comerciais sería ampliar ese horario permitido ata as 12.00, aínda que a urxencia manifesta é a de contar coa colaboración do propio tecido comercial. Acostuma a ser o distribuidor quen adapta a hora de entrega ao comerciante e non ao revés, polo que expóñense dúbidas de que dita solución finalmente supoña máis tempo efectivo para o reparto e non quede nun simple desprazamento da franxa horaria na que o comercio está en disposición de recibir mercadorías.

Coa hostalaría a problemática volve a ser de coordinación dos tempos; a partir das 13.00 o habitual é que xa non recollan mercancía (están xa completamente ocupados polo traballo na cociña), polo que o marxe vai da

apertura ás 13.00, o que dificulta enormemente a actividade. Polas tardes nin hostalería, nin supermercados recollen mercancía, xa que normalmente teñen unha organización interna que limita as horas de recollida ata as 11.00.

Atendendo xa á valoración dos tempos de reparto no barrio de Monte Alto, a percepción xeral é de que se trata dun barrio no que o comercio e a hostalería comezan a súa actividade máis cedo, fronte a outras zonas como a Cidade Vella ou Juán Flórez. Semella que no barrio non hai importantes problemas cos horarios marcados; a dificultade neste caso radica na carencia de suficientes espazos de carga e descarga.

A percepción é que o 90% das empresas de mensaxería (Tourline; Envialia; TIPSA; Vanenbike; etc.) prestan o servizo de reparto en Monte Alto polas mañás, concentrado na súa maior parte das 11.00 ás 14.00. O habitual para a organización do traballo é a división da cidade por áreas, correspondendo a de Monte Alto a un ámbito que chega ata Xoana de Vega.

Tempos e distancias medias por parada

Unha vez máis a diversidade de servizos e mercadorías fai complexo unificar respostas ao respecto dos tempos medios das paradas, xa que sempre depende do tipo de transporte e da mercadoría a repartir.

Coa excepción do reparto en bicicleta, que ten uns tempos de parada moi curtos, a mensaxería e paquetería tradicional, ante a dificultade de atopar espazos libres de carga e descarga, está adoitando a estratexia de estacionar en espazos periféricos á zona de reparto (ás veces ata unha hora de estacionamento). A zona de carga e descarga está a funcionar coma centro de distribución e dende aí realízase gran parte do reparto a pé, o que implica transportar polas rúas unha carretilla en ocasións cargada con ata 70 ou 80 kg.

Dado que as zonas de carga e descarga están normalmente ocupadas por vehículos non autorizados ou outros vehículos comerciais que non respectan os tempos máximos permitidos a principal demanda e o aumento do control e das sancións a estes vehículos. As empresas do sector están asumindo sancións para poder desenvolver o seu traballo dunha forma axeitada. Nesta demanda coinciden tamén as empresas de mudanzas e de mercadorías pesadas, que a pesar de solicitar reservas de espazo, atópanse normalmente con eses espazos ocupados no momento de iniciar a súa actividade (ou coa sinalización da reserva desprazada, cando moitos servizos esixen posicións moi precisas para dispoñer elevadores por fachada).

Avaliación das zonas habilitadas para carga e descarga no barrio

A demanda xeral é o aumento do número de zonas de carga e descarga, así como o control sobre os vehículos non autorizados que estacionan habitualmente nas mesmas, impedindo o correcto desenvolvemento do servizo e provocando sancións sobre as empresas de distribución.

Para a distribución a rúa da Torre é percibida como unha das peores ao respecto da relación entre a actividade comercial que presenta e o espazo reservado á carga e descarga: a única zona de carga e descarga na rúa atópase a altura do cruce coa rúa Traballo e ten un espazo moi limitado, ademais de atoparse habitualmente ocupada por vehículos non autorizados. Isto provoca que sexa habitual estacionar na beirarrúa oposta, na esquina coa rúa Marconi, en dobre fila, facendo dese o punto estratéxico para o reparto nesa zona do barrio, que atende ás rúas Marconi, Traballo; Travesía da Torre; Atocha Alta, etc.

Na práctica, ese conxunto de pequenas rúas perpendiculares a rúa da Torre están a ser empregadas como espazos de carga e descarga, en moitas ocasións ocupando pasos de peóns e beirarrúas. Algúns espazos nesa parte baixa da rúa da Torre son considerados de interese para habilitar novas zonas de carga e descarga: en Canellón García, ou no espazo agora ocupado por unha terraza á altura do número 15 da rúa da Torre. Tamén

suxírese a esquina do Campo de Marte, onde na actualidade están instalados os puntos de recarga de vehículos eléctricos.

Continuando pola mesma rúa cara a Torre de Hércules, as outras dúas reservas de espazo non resultan operativas para o reparto xeral, xa que son reserva particular feita polo supermercado e a froitería. Nese tramo as opcións achegadas para novas zonas de carga e descarga concrétanse nas rúas San Vicente de Paul, Santa Luisa de Marillac, ou na rúa Parque, o que facilitaría o servizo nesta zona alta do barrio.

Atendendo a outras rúas con dificultades para a prestación do servizo, noméanse a rúa Beiramar, cunha importante concentración de actividade entre os números 2 e 70 e soamente con dúas zonas de carga e descarga nese treito. A situada á altura do número 33 ás veces queda desbordada na súa parte traseira, dificultando a circulación das liñas do autobús que se incorporan dende Atocha Baixa.

Na rúa Beiramar consideran que a zona de carga e descarga disposta fronte ao número 71 ten baixo rendemento, xa que os locais comerciais non comezan ata transcorrida certa distancia dende ese punto.

Na rúa Santo Tomás a constante ocupación da zona de carga e descarga situada á altura do número 56 dificulta o reparto e a circulación na rúa, xa que non e posible a parada en dobre fila.

Por último, aínda que non directamente relacionadas co itinerario do Camiño do Vixía, as rúas Adelaida Muro e Ángel Rebollo tamén presentan dificultades para o reparto, ao non contar con ningunha zona de carga e descarga. Suxiren que un bo espazo sería na Rampla do Matadoiro.

Conflitos con outras formas de mobilidade

O principal problema de convivencia xa mencionado é a ocupación das zonas reservadas para carga e descarga por vehículos non autorizados, así coma os aparcamentos indebidos en certas esquinas, que dificultan o xiro e obrigan a buscar alternativas que normalmente implican afastarse significativamente dos puntos de entrega.

Son mencionadas as dificultades de convivencia nas propias beirarrúas: as persoas ao cargo do reparto en carretilla conviven con peóns (persoas adultas, pero tamén nenas e maiores), bicicletas, etc. que en ocasións impiden o paso. Sinálase en todo caso que "a zona de Monte Alto é unha das máis campechanas para traballar", xa que os peóns acostuman a facilitar na medida do posible a actividade do reparto.

Propostas de mellora

Como resultado do encontro faise patente a necesidade de modelizar unha realidade tan complexa como a da distribución e loxística, cada vez máis variada e desregulada. Dado que a abordaxe desta cuestión céntrase no contexto dun barrio, da totalidade da cadea de distribución o interese é o elo da última milla, polo que unha das propostas achegadas serían a creación de plataformas loxísticas: puntos estratéxicos nos barrios nos que deixar a mercadoría e dende os que facer un reparto de proximidade.

De forma complementaria tamén se achega a posibilidade de comezar a traballar en colaboración con outros establecementos, tendas, etc. abrindo a posibilidade de facer recollidas nos mesmos sen ter que abrir oficinas propias, consideradas inviables debido á cada vez máis axustada competitividade do sector.

Engádese como comentario o aumento de roubos nos últimos tempos ás transportistas durante o horario de reparto, no intre que deixan desatendidos seus vehículos.

6. ANEXOS

6.1. Guión da entrevista co sector do taxi e cartografía de apoio

1. Que traxectos realizan en relación ao barrio? (coma orixe; destino; internos; etc.)
Así, cales son os principais itinerarios que realizan os taxis dentro de Monte Alto?
Por que punto (sinalar a rúa; praza) acostuman a entrar no barrio? E para saír do mesmo?
Como son a maioría dos desprazamentos que realizan dende o barrio? Cales son os destinos máis frecuentemente demandados?
Ao longo da semana, cales son os días de maior actividade? E en que horarios? (identificalos por traxectos en relación ao barrio: coma orixe; destino, desprazamentos internos)

2. Como é o perfil da persoa usuaria do seu servizo vinculada a Monte Alto? (sinalar percepcións en canto ao xénero; á idade; número de viaxeiros nun servizo, etc.)
É frecuente que se demande un servizo de taxi adaptado?
É algo habitual que circuledes baleiros?

3. Como valorades os espazos reservados para taxis existentes no barrio? Son suficientes? A súa localización é axeitada?

4. Pensando nestes espazos reservados para taxis, que características serían as desexables para a mellora da súa actividade? (por exemplo, accesibilidade; sinalización horizontal ou vertical; etc.)

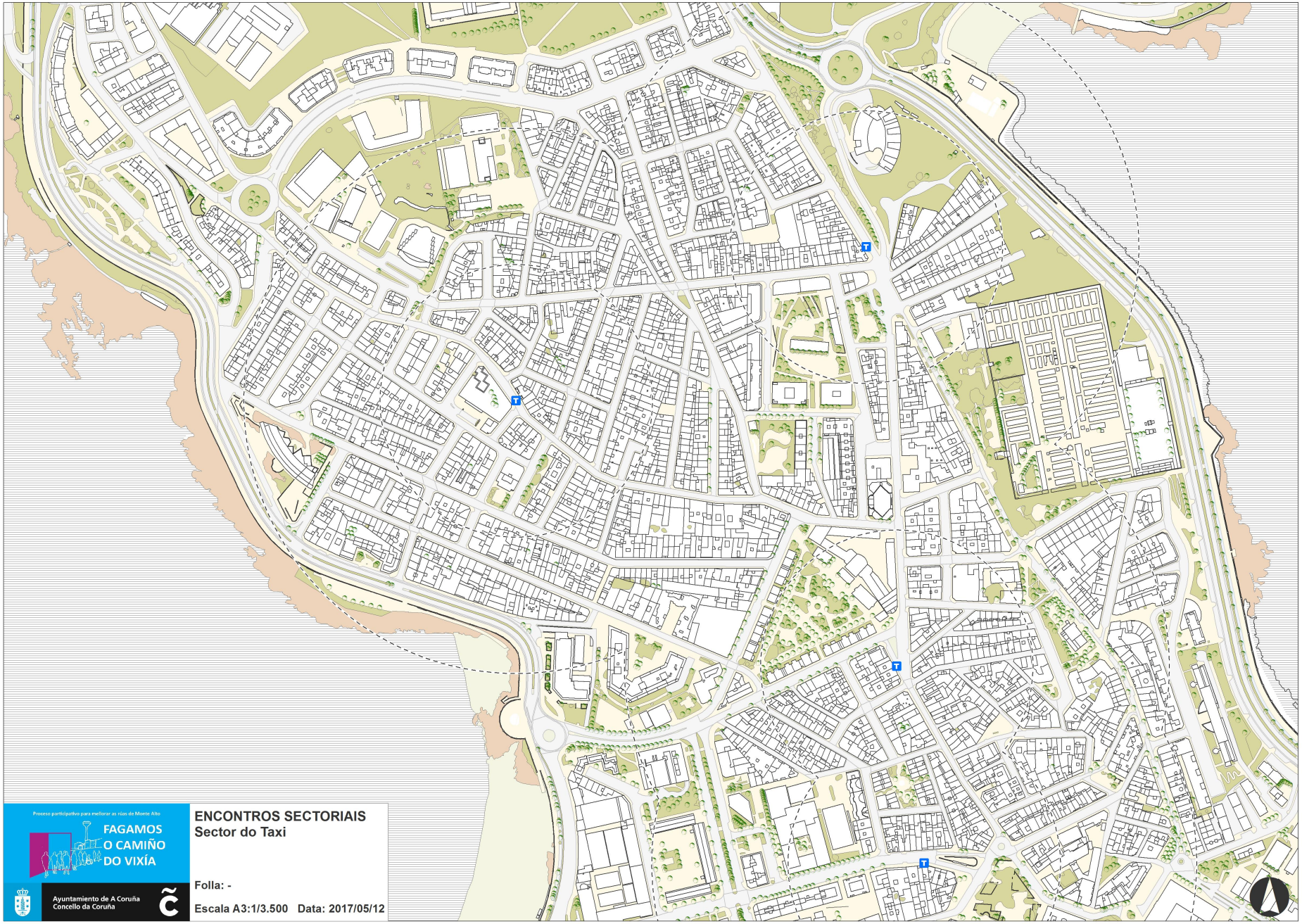
5. Cales son as rúas nas que tedes identificado máis claramente problemas de tráfico? En que días e horarios?

6. Que operacións da vosa actividade entorpece o tráfico habitual da rúa?
Que conflitos de convivencia coa restante mobilidade son os máis habituais no desenvolvemento da vosa actividade? (por exemplo, con vehículos particulares; peóns; ciclistas; etc.)

7. É frecuente atopar vehículos non autorizados estacionando nas zonas reservadas para taxis?
Acostuman a ter que ver con actividades de carga e descarga?

8. É preciso recorrer ao aparcamento nas beirarrúas, en dobre fila, etc., para poder desenvolver a vosa actividade? Cales son os tipos de casos máis habituais?

9. Xa para rematar, coñecedes algunha medida relacionada co voso sector noutra cidade que poida servir para mellorar a vosa actividade na Coruña e concretamente en Monte Alto?



Ayuntamiento de A Coruña
Concello da Coruña

6.2. Guión da entrevista co sector do autobús urbano e escolar e cartografía de apoio

0. Identificación das liñas que pasan por Monte Alto, e dunha forma máis específica polas rúas do Camiño do Vixía.

1. Como é o perfil da persoa usuaria do servizo de bus? Hai demanda de autobuses e paradas cunha maior accesibilidade?

2. A localización das paradas, é a axeitada? Que características serían as desexables nas paradas para a mellora da súa actividade, en canto ao equipamento ou servizos contiguos ao espazo de parada?

3. Hai algún tramo de circulación especialmente conxestionado ou complicado? (por exemplo, con problemas frecuentes de conxestión; radio de xiro insuficiente; puntos críticos de dobre fila; etc.) En que días e horarios?

4. Cales son as paradas que percibides coma máis empregadas no barrio (con maior número de persoas usuarias)?

5. Cales son os días e os horarios de maior ocupación dos autobuses que circulan polo barrio?

6. Que situacións relacionadas co tráficos dificultan a circulación dos autobuses?
Que tipos de problemas produce a concentración puntual de varios autobuses nunha mesma parada?

7. Como de frecuentes son os conflitos relacionados co desenvolvemento da vosa actividade? (por exemplo, con vehículos particulares, peóns, ciclistas, etc.

8. Por onde cruza a veciñanza na Avda. Hércules?

9. Como valorades a solución dos cruces entre as rúas Santo Tomás e Marola? E na Rúa Hércules, entre Verea da Polvoreira e Ramón del Cueto?

10. É frecuente atopar vehículos non autorizados estacionando nas zonas reservadas para autobuses? Ou vehículos en dobre fila ou mal estacionados que entorpecen a vosa actividade? Onde sucede isto?

11. Que percepción tedes como condutores/as da circulación en bus por Monte Alto en comparación con outras zonas da cidade? Como pensades que sería a rúa ideal para a mobilidade en autobús?

12. Xa para rematar, coñeces algunha medida relacionada co voso sector noutra cidade que poida servir para mellorar a calidade do servizo de autobuses urbanos na Coruña e concretamente en Monte Alto?

13. Sobre o servizo de autobuses escolares: onde exactamente están localizadas as subidas e baixadas de estudantes? Que seguridade ofrecen eses espazos?

14. Como son as maniobras que teñen que facer os buses para acceder ao centro? (Especialmente para a Grande Obra de Atocha e o CEIP Víctor López Seoane) Que frecuencia de excursións e saídas precisan no servizo de autobús?

Proceso participativo para mellorar as rúas de Monte Alto

FAGAMOS O CAMIÑO DO VIXÍA

Ayuntamiento de A Coruña
Concello da Coruña

ENCONTROS SECTORIAIS
Sector Transporte Colectivo

Folla: -

Escala A3:1/4.000 Data: 2017/06/01

Ayuntamiento de A Coruña
Concello da Coruña

6.3. Guión da entrevista co sector da distribución e loxística e cartografía de apoio

Da totalidade da cadea de distribución, este encontro céntrase no elo da "última milla", xa que para o sector da distribución e loxística, é o único que atoparemos na secuencia de espazos públicos do Camiño do Vixía. En todo caso, teremos en consideración os restantes elos ou fases que teñan incidencia nesta parte da cadea. Engadir a cada pregunta un engadido específico para a distribución en bibicleta.

1. Que tipo de vehículos son os que maioritariamente realizan esta actividade? (sinalando peso e dimensións)
E como é a mercadoría que distribúen? (pequena/grande; lixeira/pesada; etc.)

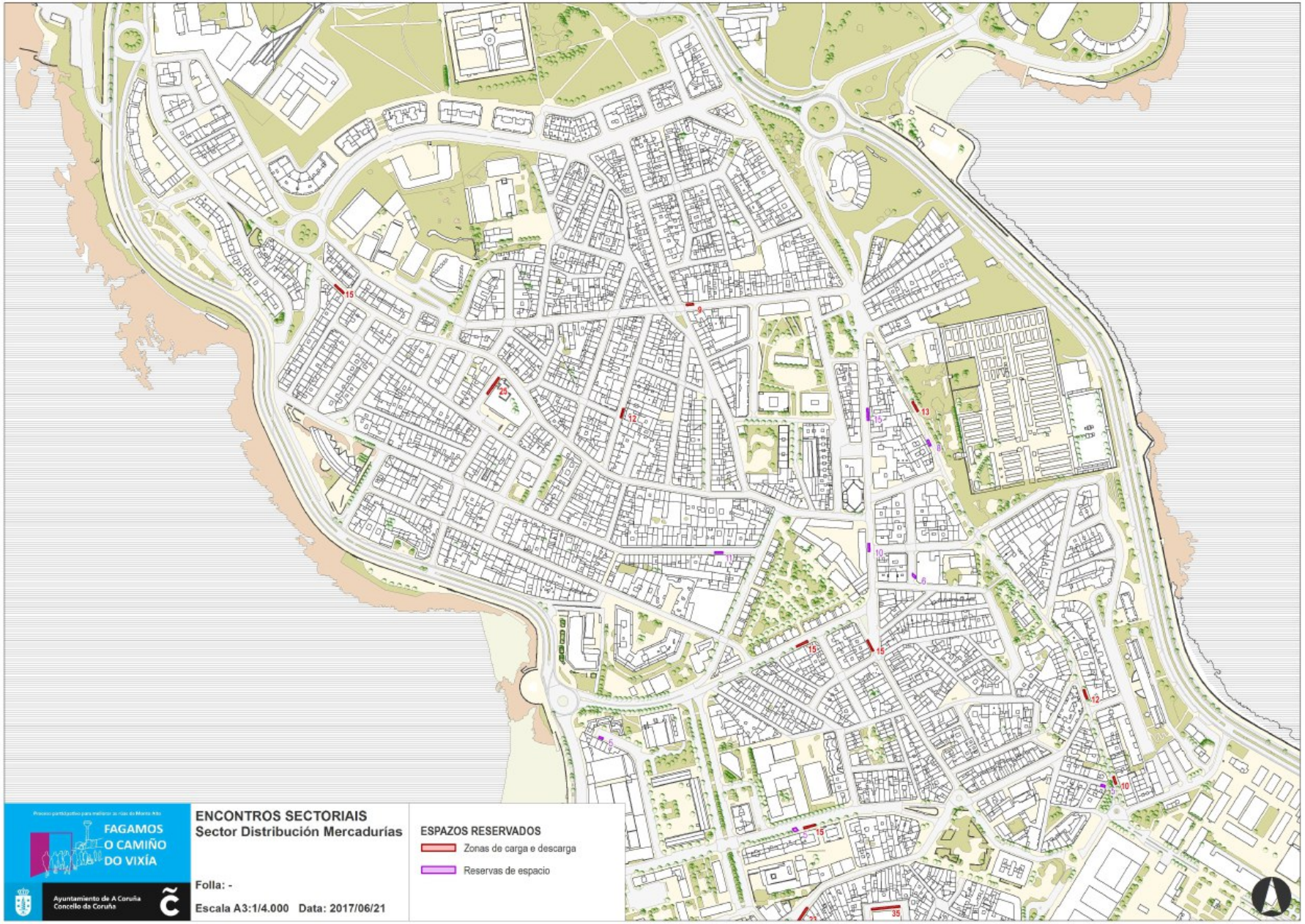
2. Cales son os principais itinerarios que realizan as empresas de distribución dentro de Monte Alto? Por que punto do barrio (sinalar rúa; praza) comezan a prestar o servizo? E onde acostuman a rematar?

3. Cales son as rúas do barrio con máis demanda de servizo, nas que se deteñen un maior número de furgóns ou camións?
Ao longo da semana, cales son os días nos que a actividade de carga e descarga é maior? E cales son as horas pico segundo o tipo de mercadoría?
Os horarios habilitados para o servizo de carga e descarga coinciden cos horarios dos comercios aos que se lles proporciona o servizo?
Cal é o tempo medio de parada?
Existe algún control sobre estes tempos?
Como se valora o tempo máximo permitido por operación de carga e descarga?

4. As zonas habilitadas para carga e descarga no barrio están nos lugares axeitados?
Cales son as zonas habilitadas do barrio nas que hai unha maior actividade no movemento de mercadorías?
Como é a distancia media dende estas zonas habilitadas aos comercios aos que se lles proporciona o servizo?
Cal é a distancia máxima que se percorre en carretilla segundo o tipo de mercadoría e unidades de carga que se manipulan?
Pensando nas zonas habilitadas, que características serían as desexables para a mellora da actividade? (por exemplo, melloras na accesibilidade; ciclos horarios; sinalización horizontal ou vertical; etc.)

5. Dirías que a actividade de carga e descarga entorpece o tráfico habitual da rúa?
Como de frecuentes son os conflictos relacionados co desenvolvemento da vosa actividade? (por exemplo, con outros vehículos comerciais; vehículos particulares; peóns; ciclistas, etc.)
É frecuente atopar vehículos non autorizados estacionando nas zonas habilitadas para carga e descarga?
É preciso recurrir ao aparcamento nas beirarrúas, en dobre fila, etc., para poder desenvolver a actividade?

6. Xa para rematar, coñeces algunha medida relacionada co voso sector noutra cidade que poida servir para mellorar a vosa actividade na Coruña e concretamente en Monte Alto?


FAGAMOS O CAMIÑO DO VIXÍA
Ayuntamiento de A Coruña
Concello da Coruña
ENCONTROS SECTORIAIS
Sector Distribución Mercadurías
Folla: -
Escala A3:1/4.000 Data: 2017/06/21
ESPAZOS RESERVADOS
Zonas de carga e descarga
Reservas de espacio