

INTRODUCCIÓN

Aproximación á mobilidade universitaria na Coruña

RESUMO

Asumiremos que as variantes de pegada ecolóxica e de impacto económico de cada un dos medios son idénticas e damos por válida (de menor a maior pegada e impacto) a seguinte sucesión: peón < bici < bus < moto < coche.

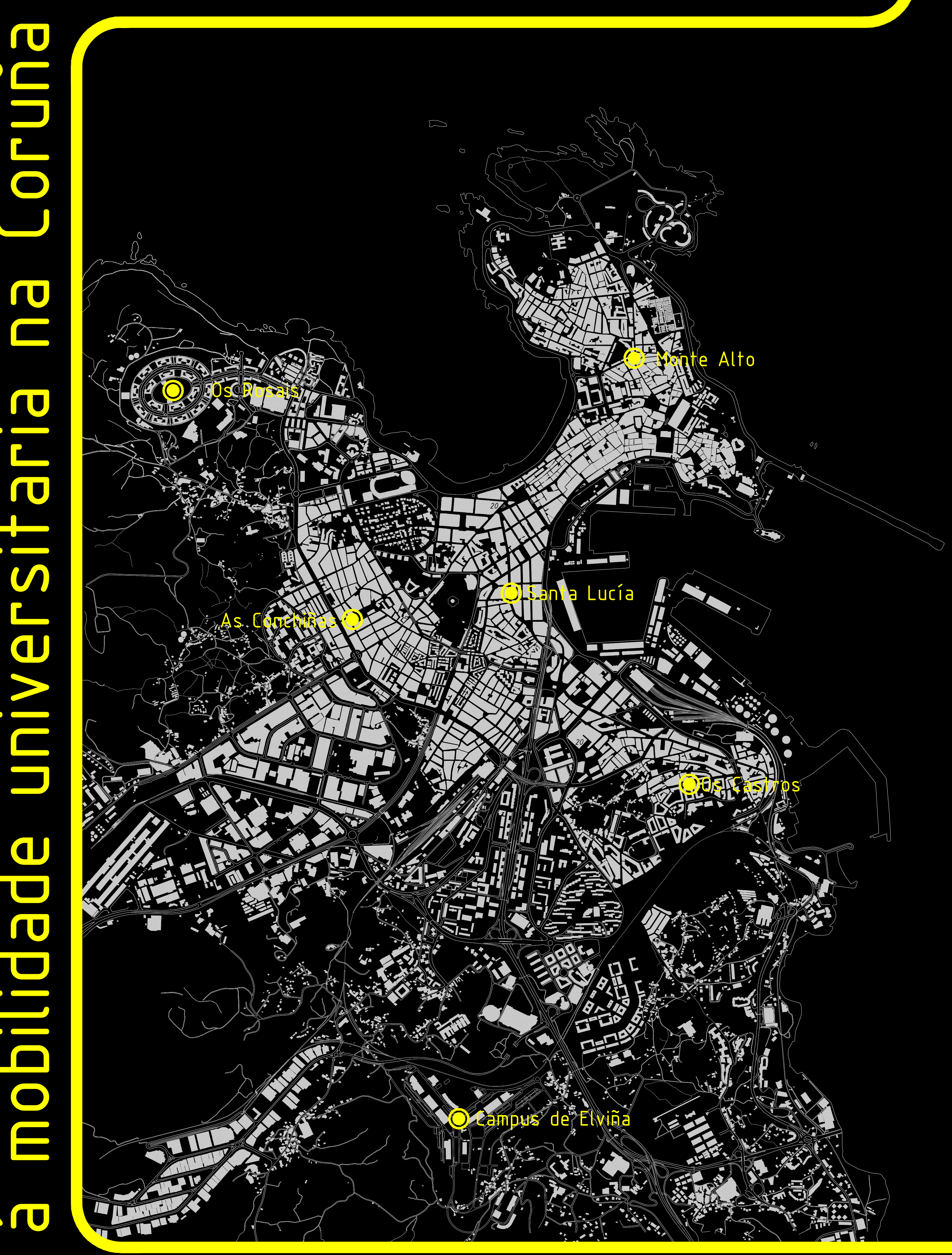
En primeiro lugar, cómpre falar da efectividade da moto, que é o medio máis rápido e o vehículo a motor máis versátil.

Peón, bicicleta e moto foron os máis insensibles ás variantes do tráfico.

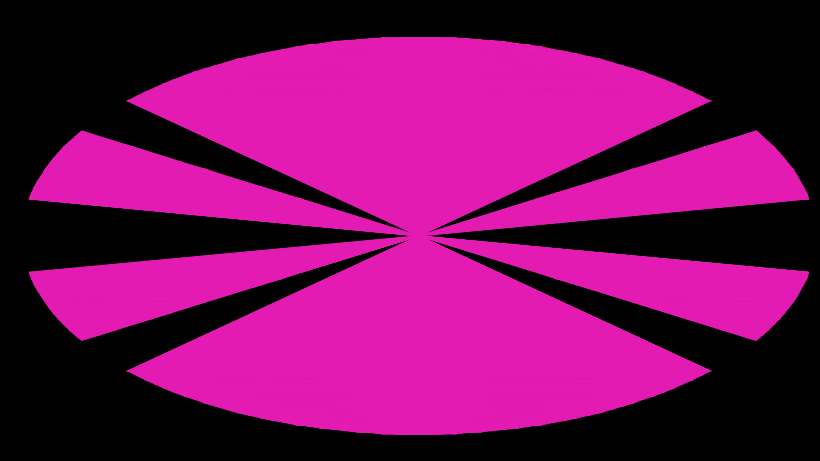
Encontrámonos cunha imposibilidade física de acceder ao campus de Elviña a pé. Unha sucesión de foxos de asfalto, a ausencia de beirarrúas (ou a súa discontinuidade), a ausencia de pasos de peóns, a falta de iluminación... dificultan a chegada a pé.

O bus aproveitou con vantaxe as vías segregadas de que dispón, e isto viuse reflectido na fluidez con que circula por elas e na lentitude para chegar aos barrios peor comunicados.

Os tempos asociados do coche, malia ser o medio que conta con máis infraestruturas e recursos, son os máis elevados para un transporte individual.



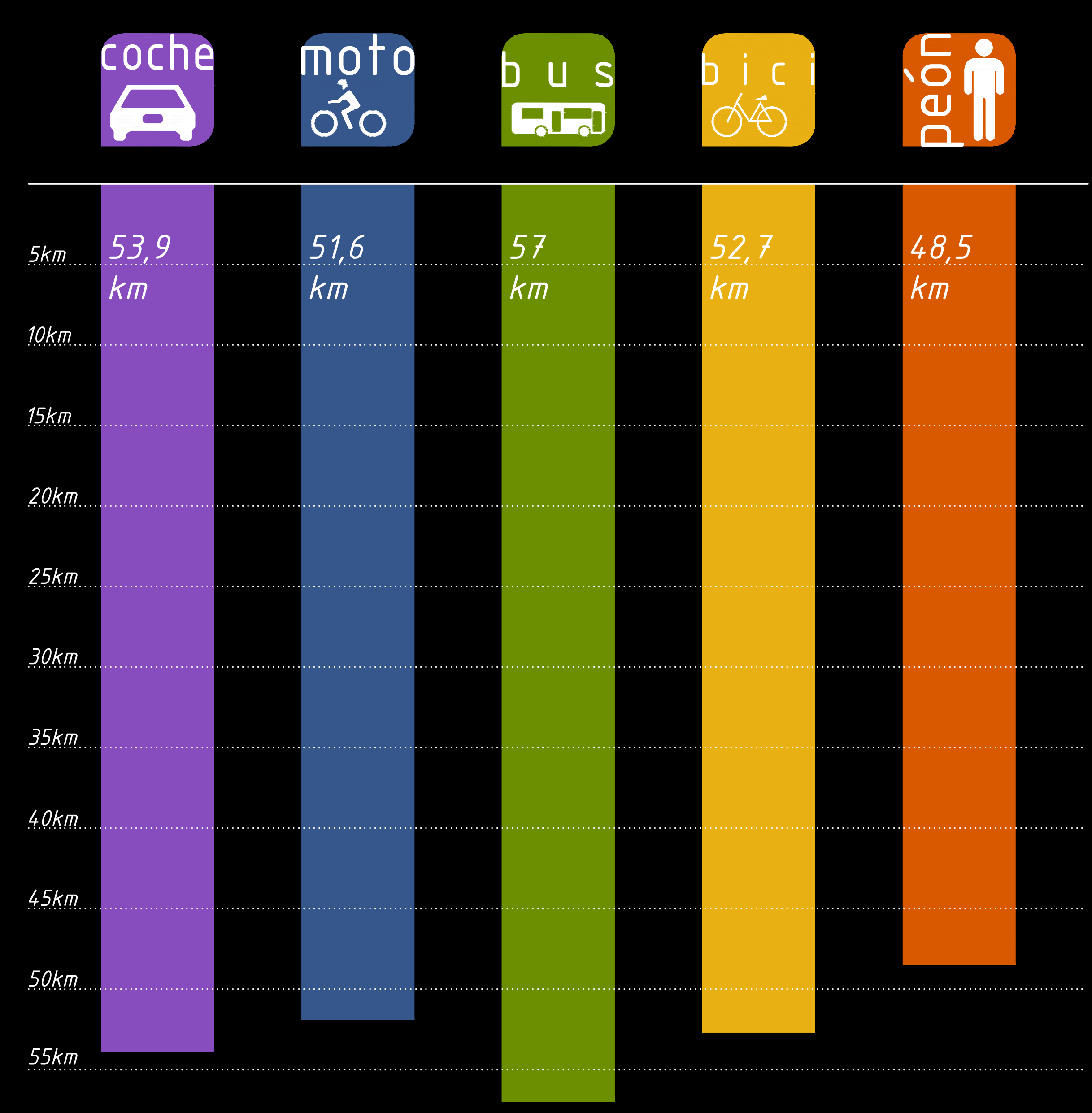
UNIVERSIDADE DA CORUÑA
Oficina de Medio Ambiente
Vicerreitoría de Infraestruturas e Xestión Ambiental



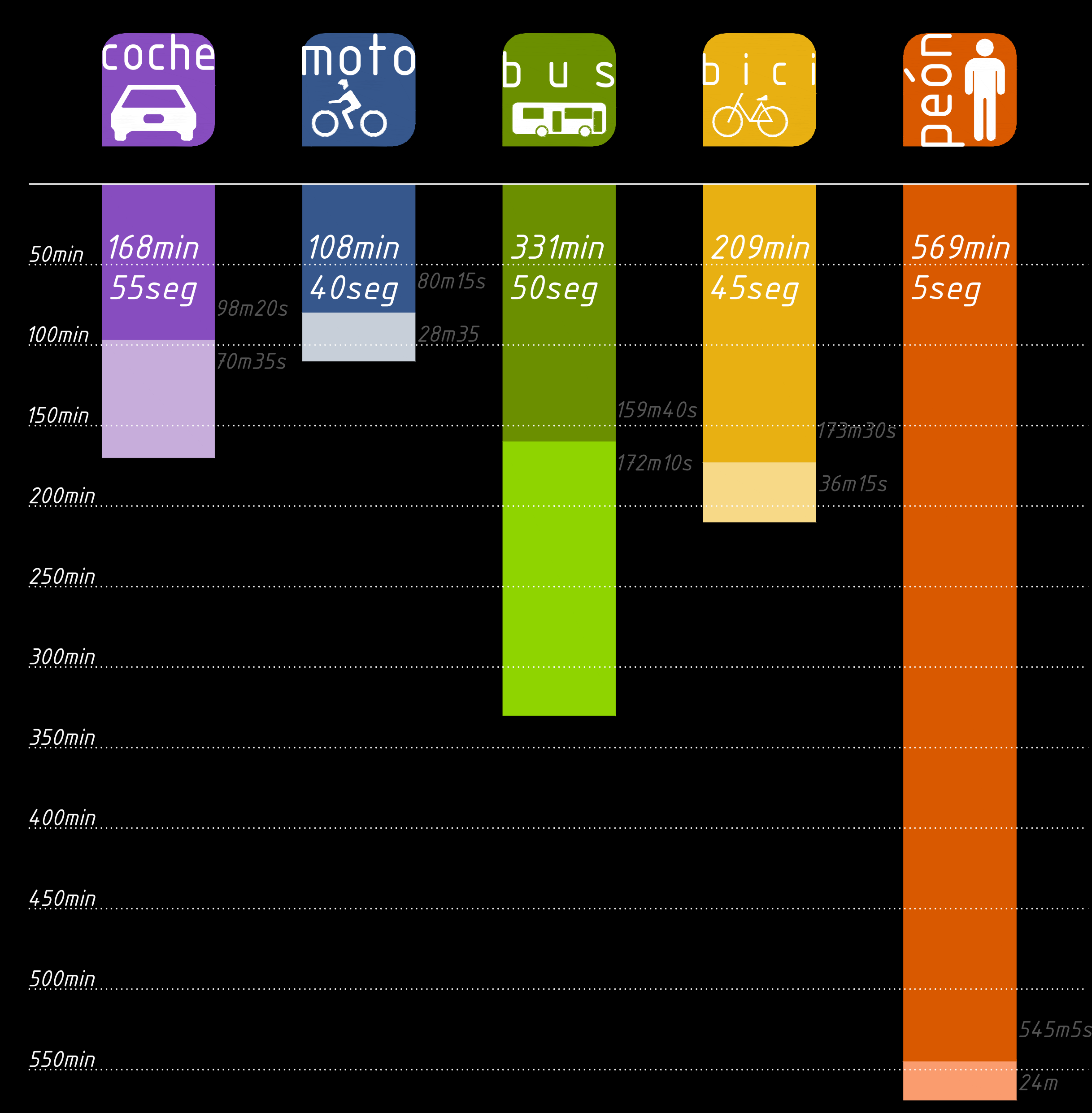
Mobi-liza
por unha mobilidade responsable



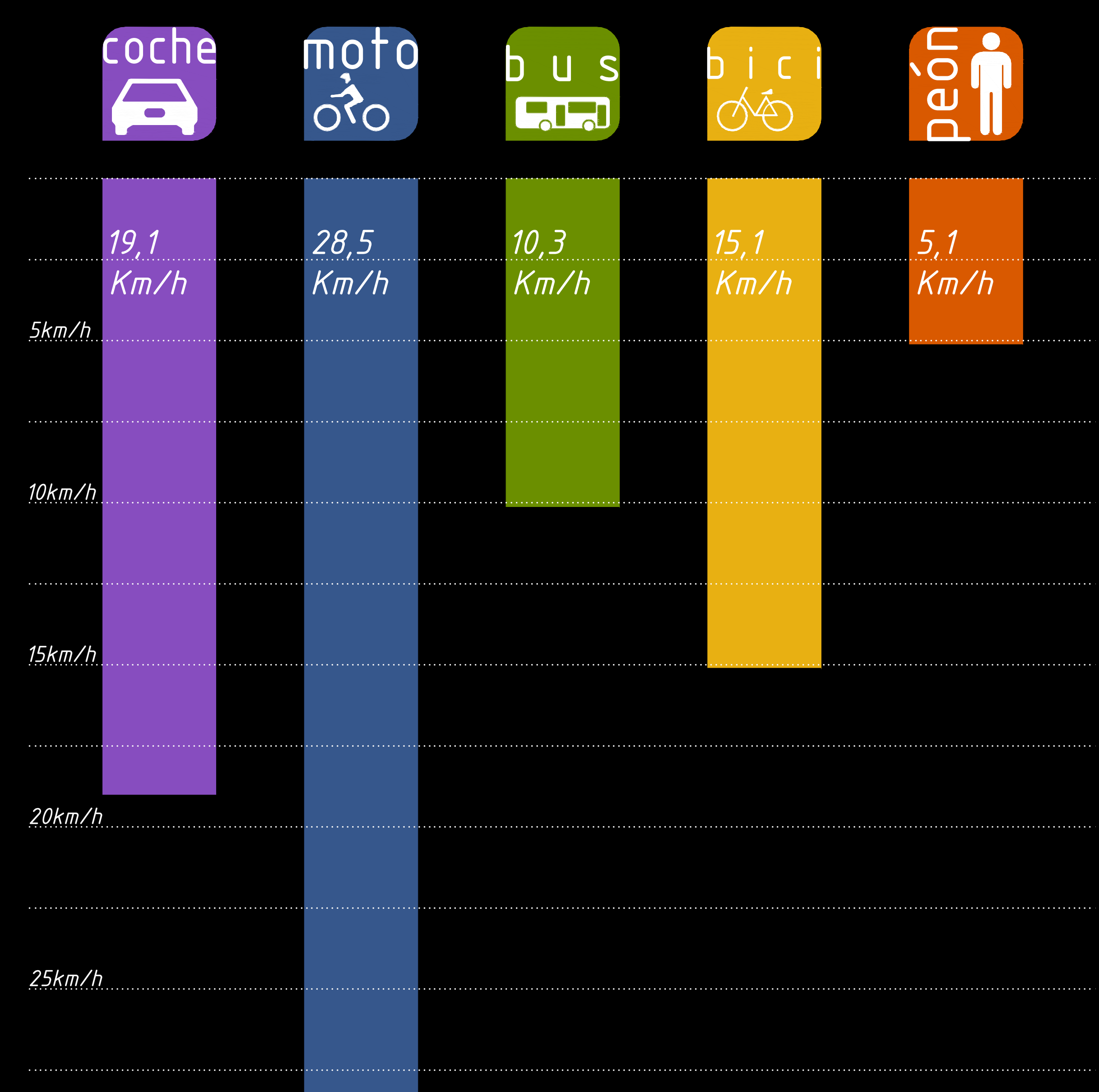
Distancias totais



Tempos totais [Movemento/detido+asociados]



Velocidades medias totais



GRÁFICOS QUE RECOLLEN O TOTAL DOS DATOS OBTIDOS EN TODOLOS PERCORRIDOS DO ESTUDO

INTRODUCCIÓN

Cada día temos unha maior necesidade de nos mover. O ritmo de vida da sociedade en que vivimos esixe estes desprazamentos e as cidades tratan de evolucionar e de adaptarse a eles coa súa forma urbana. Os maos hábitos, no que ás formas de desprazamento se refire, leváronnos a unha situación en que a mobilidade pasa a ser un dos principais problemas das cidades.

Este traballo pretende achegar un novo enfoque con que poder abrir un proceso de reflexión sobre os sistemas de desprazamento en ámbitos urbanos.

Na nosa mobilidade, temos que elixir entre unha serie de opcións, e decidímonos unha vez valorada a información de que dispomos. As posibilidades varían segundo a cidade en que vivas, o barrio, o nivel adquisitivo e incluso as condicións físicas.

Na toma de decisión tamén entran en xogo aspectos culturais. O individualismo, o civismo, a responsabilidade social ou a solidariedade poden determinar unha decisión ou a contraria.

Con este traballo gustaríanos invitar a tomar en serio unha das actividades á cal lle dedicamos máis tempo e esforzo na nosa vida, así como o espazo onde se desenvolve.

EQUIPO REDACTOR

Alberto Cebal Loureda
Iria Rivas Ferreira
Manel López Malde
Marcial Blanco Castelos
José Francisco García Campo

DIAPOSITIVAS PERCORRIDO

Aproximación á mobilidade universitaria na Coruña



As beirarrúas son estreitas e isto acentúase co mobiliario urbano que as invade.

Rúa Barcelona

A rúa Barcelona é un dos espazos peonís máis significativos da cidade, libre de tráfico, de ruído e de fumes.



Campo de Marte



No percorrido encontrámonos con pasos que non están adaptados para persoas minusválidas.



Nos barrios, os espazos dedicados ao tránsito dos peóns son reducidos e vense obstaculizados polo mobiliario urbano.

Travesía da cerca

Avenida de Hércules

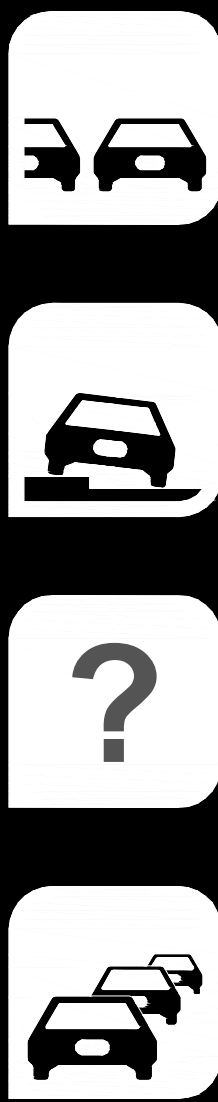


As beirarrúas, xa estreitas por si mesmas, vense afectadas polo mal aparcamento dos vehículos, que obstaculizan o paso.



Juan Flórez

As dobres filas crean atascos en viario, que pola súa sección debería aceptar un maior dinamismo.



Avenida Cuarta

Espazos empregados como aparcadoiros improvisados dificultan o movemento a pé e a motor.



Lugar de Someso



Nas proximidades da Universidade os accesos a pé redúcense a beirarrúas onde non entran dúas persoas.



Os novos accesos á Universidade volven cometer os mesmos erros: beirarrúas estreitas, sen rebaixe nos pasos de peóns e obstaculizadas pola sinalética.

Rolda de Outeiro



Os semáforos non están sincronizados para os peóns, que teñen que se deter no medio dun cruzamento coa ralentización e o perigo que isto supón nunha vía destas características.



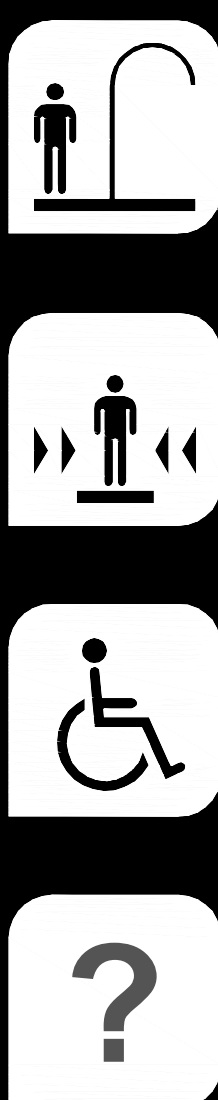
TIPOLOXÍA DOS OBSTÁCULOS

- Mobiliario urbano invadindo beirarrúa
- Beirarrúa estreita
- Fochas
- Obras
- Dobre fila
- Coche sobre beirarrúa

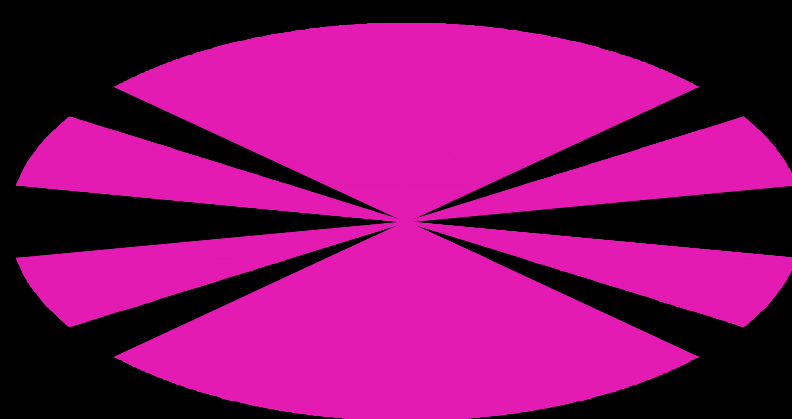
- Forte pendente
- Atasco
- Contaminación atmosférica
- Contaminación acústica
- Punto conflitivo
- Non accesible

Lugar de Lamelas

No camiño a pé, vémonos na obriga de pasar polo aparcadoiro dun hipermercado, que non ten en conta unhas infraestruturas mínimas.



UNIVERSIDADE DA CORUÑA
Oficina de Medio Ambiente
Vicerreitoría de Infraestruturas e Xestión Ambiental



Mobi-liza
por unha mobilidade responsable

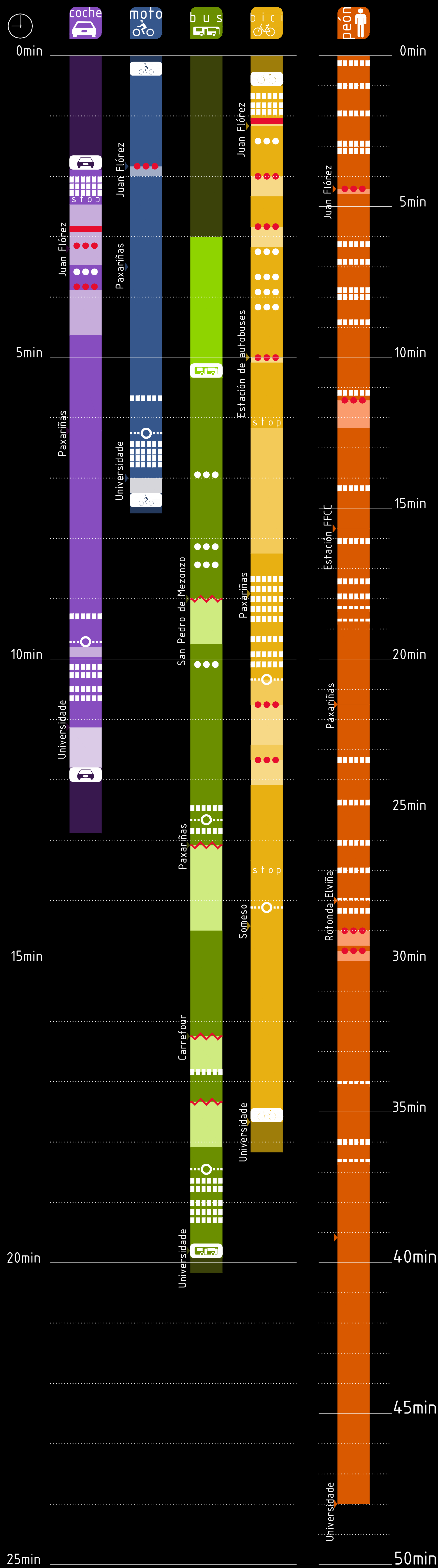


GRAFIÇOS

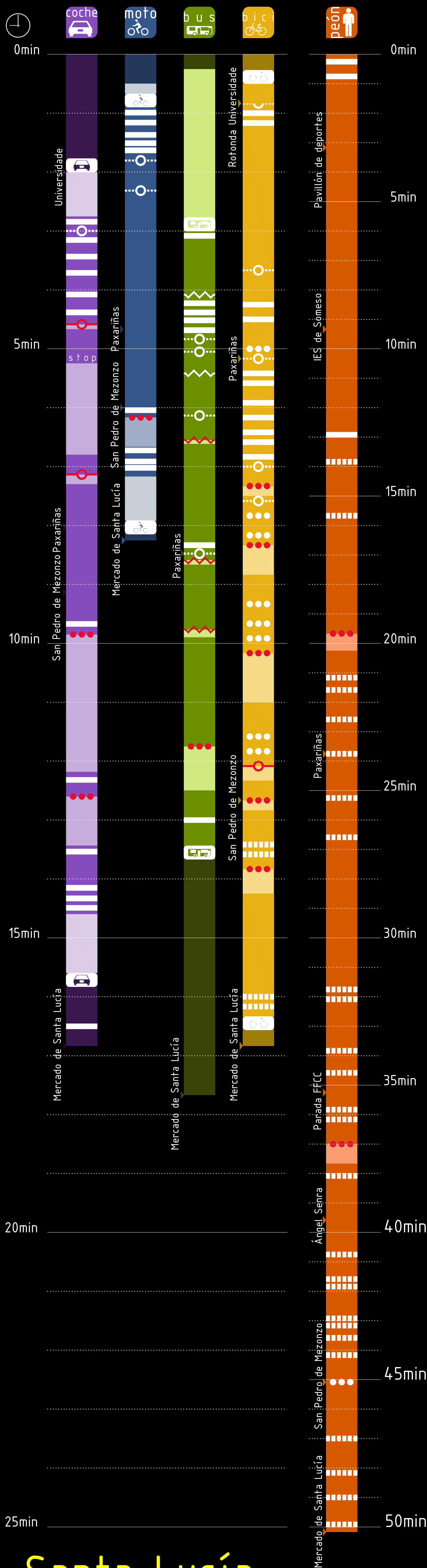
Percorrido desde Santa Lucía

Aproximación á mobilidade universitaria na Coruña

Ida
Santa Lucía-Elviña



Volta
Elviña-Santa Lucía



Rotonda		Paso de peóns		Semáforo		Parada de bus		Chegada	Vehículo
con parada	sen parada	con parada	sen parada	con parada	sen parada	con parada	sen parada		

LECTURA DOS GRÁFICOS

Nos gráficos de tempo pormenorizados preténdese dar unha lectura do percorrido en función do tempo e dos diferentes elementos controladores do tráfico (semáforos, pasos de peóns...) e inherentes a cada medio de transporte (aparcadoiro, paradas de bus...).

Mediante esta análise búscase ter un documento que explique e manifeste cales son os problemas concretos (tráfico pouco fluído, moitos semáforos mal secuenciados, pouco espazo de aparcamento...) e situalos nas diferentes zonas da cidade en relación coa Universidade.

Como exemplo, preséntase o acceso ao Campus de Elviña desde a zona do Mercado de Santa Lucía.

Outros itinerarios:
http://www.udc.es/sociedade/medio_ambiente/

Até medio /destino	Movemento	Parado	Aparcar
--------------------	-----------	--------	---------

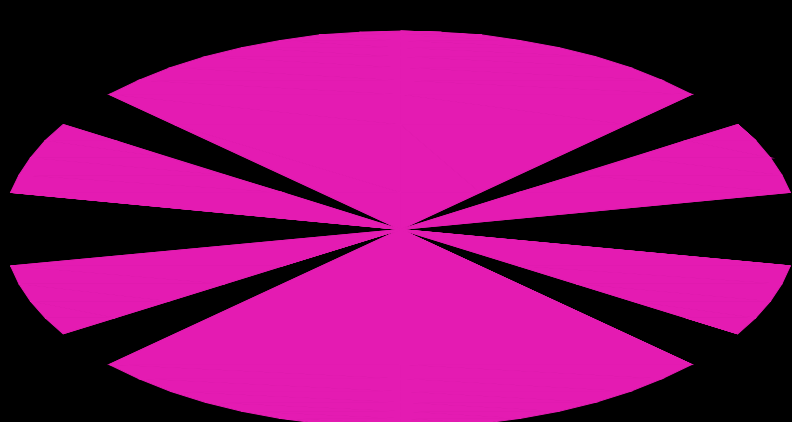
Até medio /destino	Movemento	Parado	Aparcar
--------------------	-----------	--------	---------

Até medio /destino	Movemento	Espera bus	Detido
--------------------	-----------	------------	--------

Até medio /destino	Movemento	Andando	Parado
--------------------	-----------	---------	--------

Movemento	Parado
-----------	--------

UNIVERSIDADE DA CORUÑA
Oficina de Medio Ambiente
Vicerreitoría de Infraestruturas e Xestión Ambiental



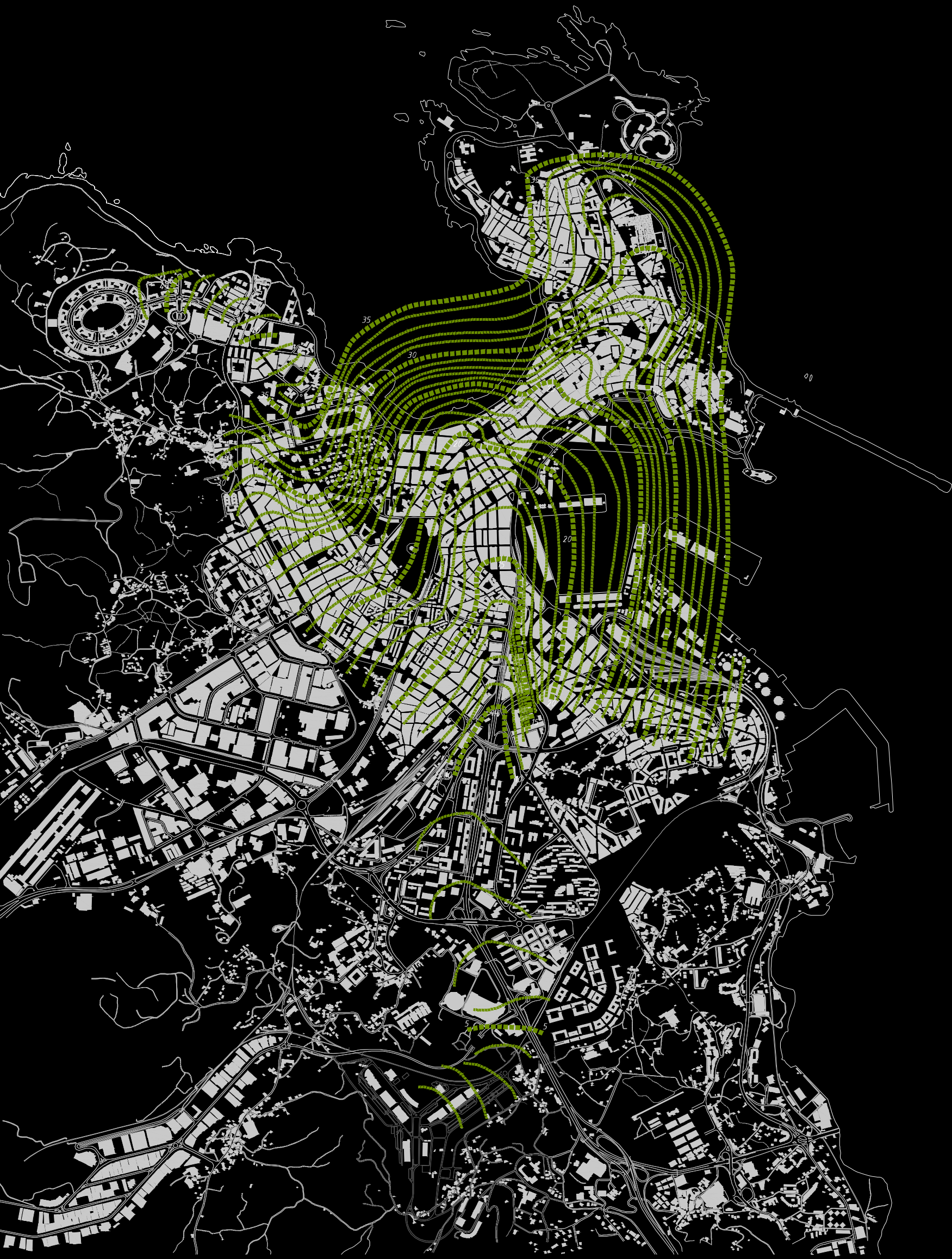
Mobi-liza
por unha mobilidade responsable



Aproximación á mobilidade universitaria na Coruña

ISÓCRONAS

Mediante estes planos trátase de ofrecer unha lectura directa da accesibilidade das diferentes partes da cidade desde a Universidade. Os gráficos isócronos extraénsen a partir da síntese de todos os datos obtidos nos diferentes percorridos. Cada liña representa un minuto de tempo no traxecto, de xeito que a maior distancia entre as liñas supón unha maior velocidade. A proximidade das liñas supón puntos de velocidades máis baixas ou puntos conflictivos canto á fluidez do tráfico. Supón unha lectura distinta da cidade a través do tempo e non tanto das distancias, e permite presentar dunha forma crítica a equidade das diferentes partes da cidade canto á mobilidade.



Sinalar a velocidade a que circula o coche por Alfonso Molina en comparación coa súa velocidade no resto de vías.

A moto circula a moi alta velocidade en vías como Alfonso Molina, Camilo José Cela e a avenida da Pasaxe. A súa velocidade por entornos máis urbanos é alta, malia descender bruscamente en certos puntos.

No plano do bus chama a atención o eixo Alfonso Molina-Juan Flórez-Praza de Pontevedra-España-Monte Alto, e como a súa velocidade non se ve moi reducida malia ter que facer un transbordo. Nos barrios periféricos, os transbordos e a pouca fluidez con que circula en vías de moita densidade de tráfico fan do bus un medio moi lento.

A distancia similar que se mantén nas liñas do diagrama representa a velocidade constante que mantén a bici ao longo do camiño. Esta axilidade e constancia con que se despraza por calquera tramo fai que sexa un medio moi aconsellable para as cidades.

O peón avanza a unha velocidade constante, mais moi baixa como para ser un medio competitivo cara á Universidade. É medio moi eficiente para curtas distancias e en combinación con outros medios de transporte.

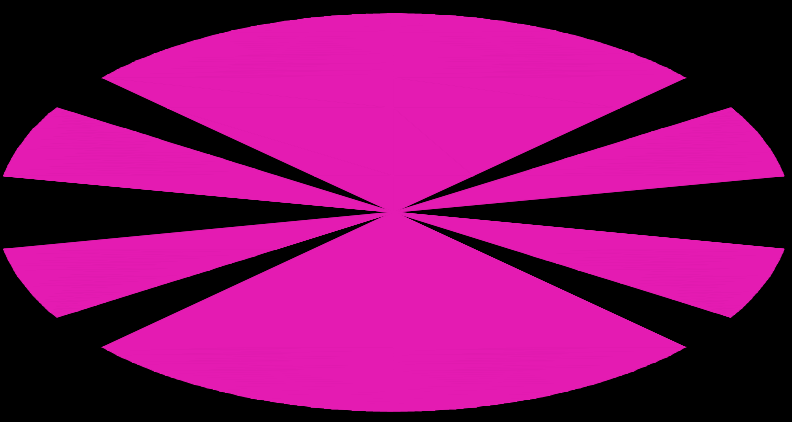


Representación das distancias percorridas por cada medio en 15 minutos



-Si?
-Ola. Onde estás?
-Na Universidade
-Canto tardas?
-15 minutos

UNIVERSIDADE DA CORUÑA
Oficina de Medio Ambiente
Vicerreitoría de Infraestruturas e Xestión Ambiental



Mobi-liza
por unha mobilidade responsable





FIETSHANGAR

O “Fietshangar” ofrece espazo para aparcar 5 bicicletas ocupando a metade dunha praza de aparcadoiro.

<http://www.zijlstra-id.nl/index.php>



BICEBERG

“Biceberg” é un aparcadoiro automático e subterráneo para bicicletas. Recibe e devolve a bicicleta a pé de rúa e ademais permite gardar outros elementos necesarios para o seu uso.

<http://www.biceberg.es/>

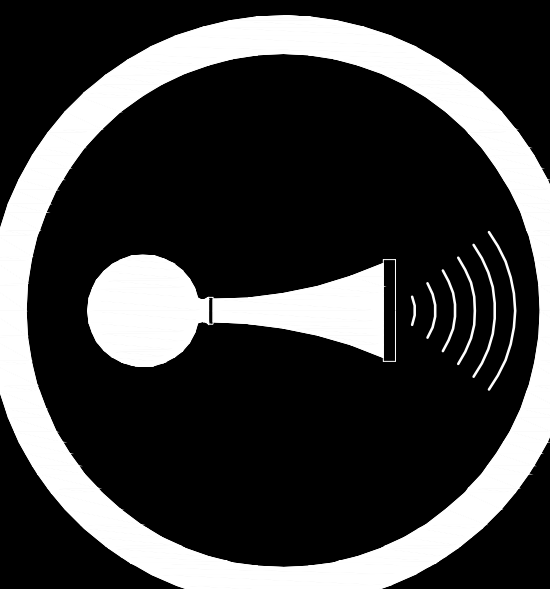


CONSELLOS PARA CIRCULAR EN BICICLETA

É moi importante tomares unha serie de prevencións á hora de circular en bicicleta pola cidade, xa que es o medio máis indefenso e os demais vehículos non están acostumados a te ver.



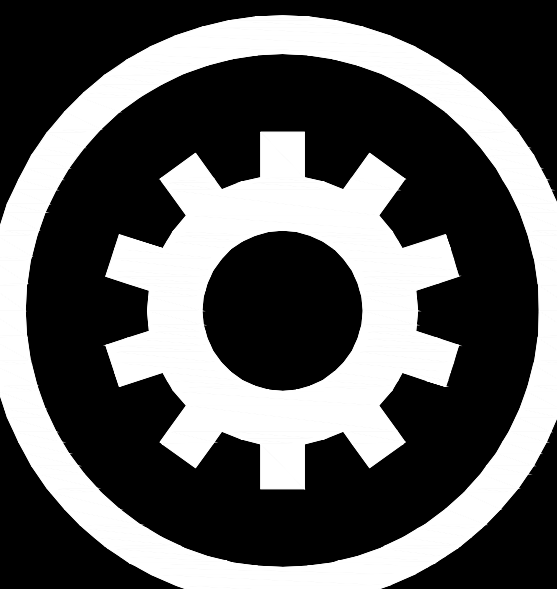
Faite visible



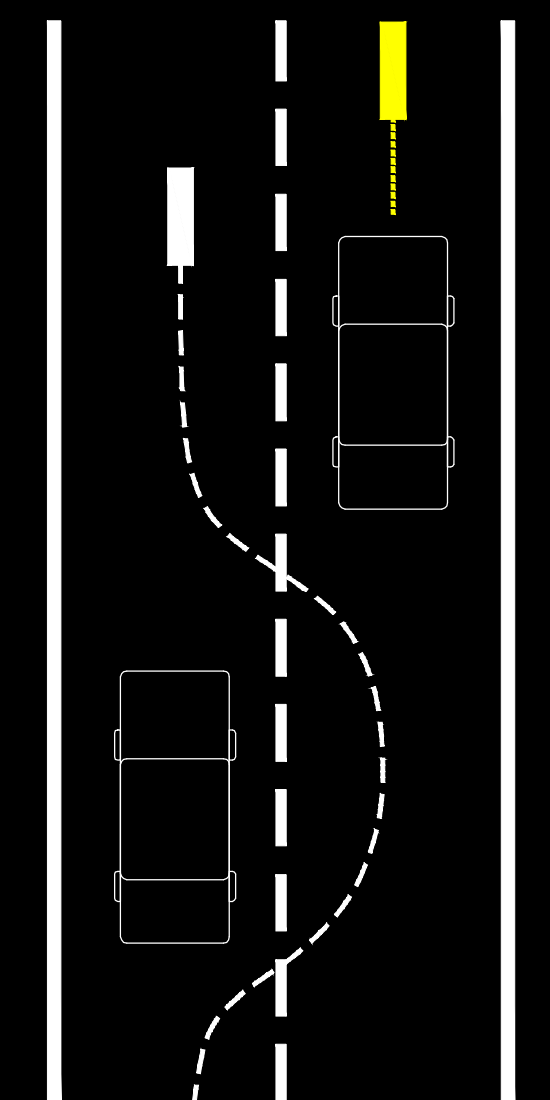
Usa o timbre



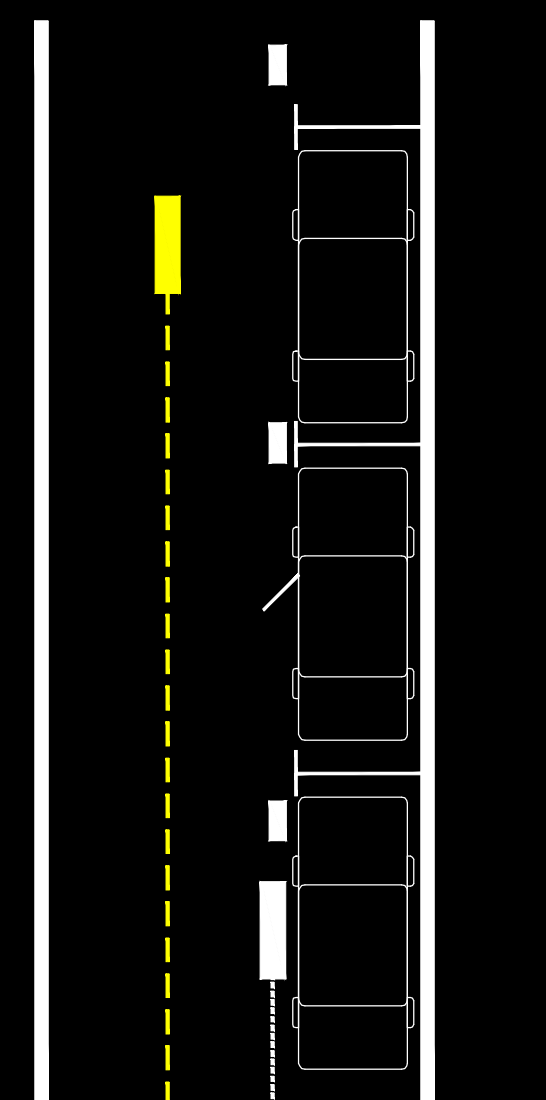
Indica manobras



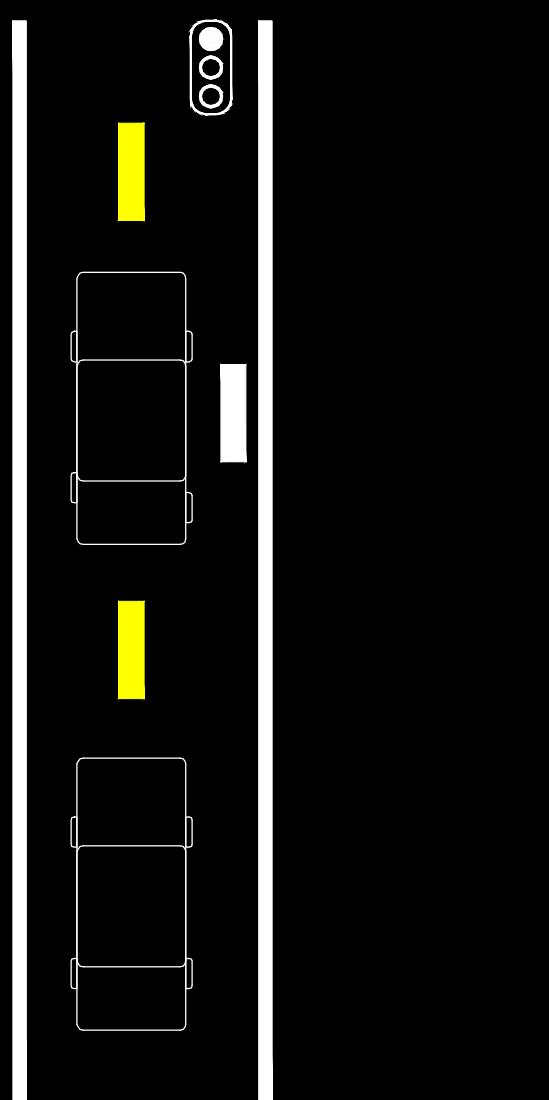
Coida a bici



Non zigzaguar



Circular polo centro



Visibilidade nos semáforos



TRAMPE

O mecanismo “trampe” serve para lles dar unha axuda aos ciclistas en tramos de moita pendente. O seu impacto é mínimo

<http://www.trampe.no/>

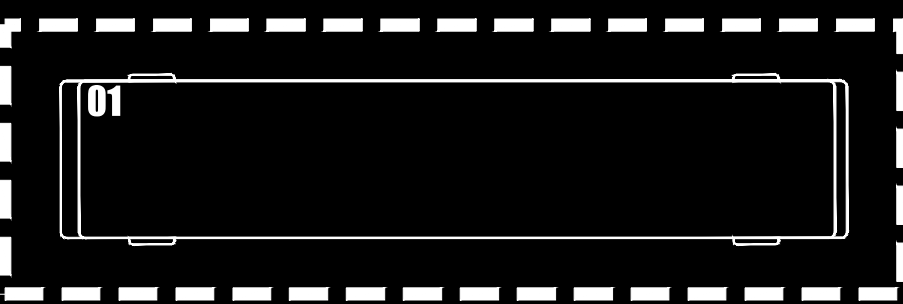
En Münster (Alemaña). ao redor dun 43% da xente emprega a bicicleta nos seus desprazamentos diarios.

A cidade fixo unha campaña para comparar o espazo adicado por cada medio de transporte, e o resultado foi o seguinte:

AUTOBUS

72 =

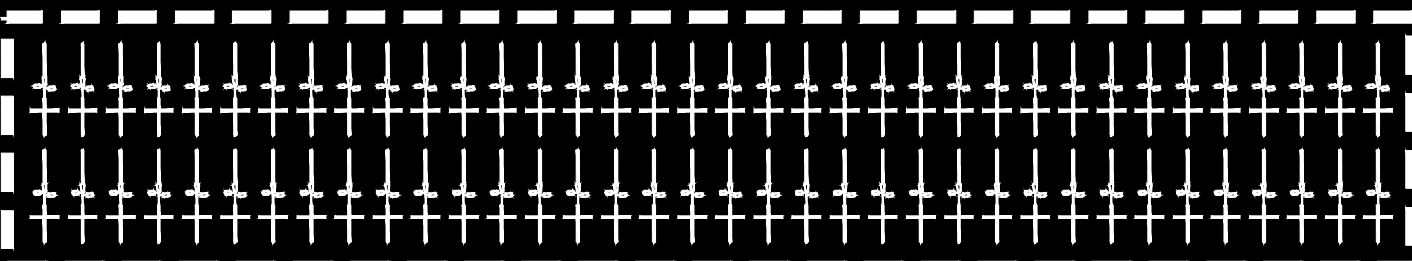
SUPERFICIE 60m²



BICICLETA

72 = 72

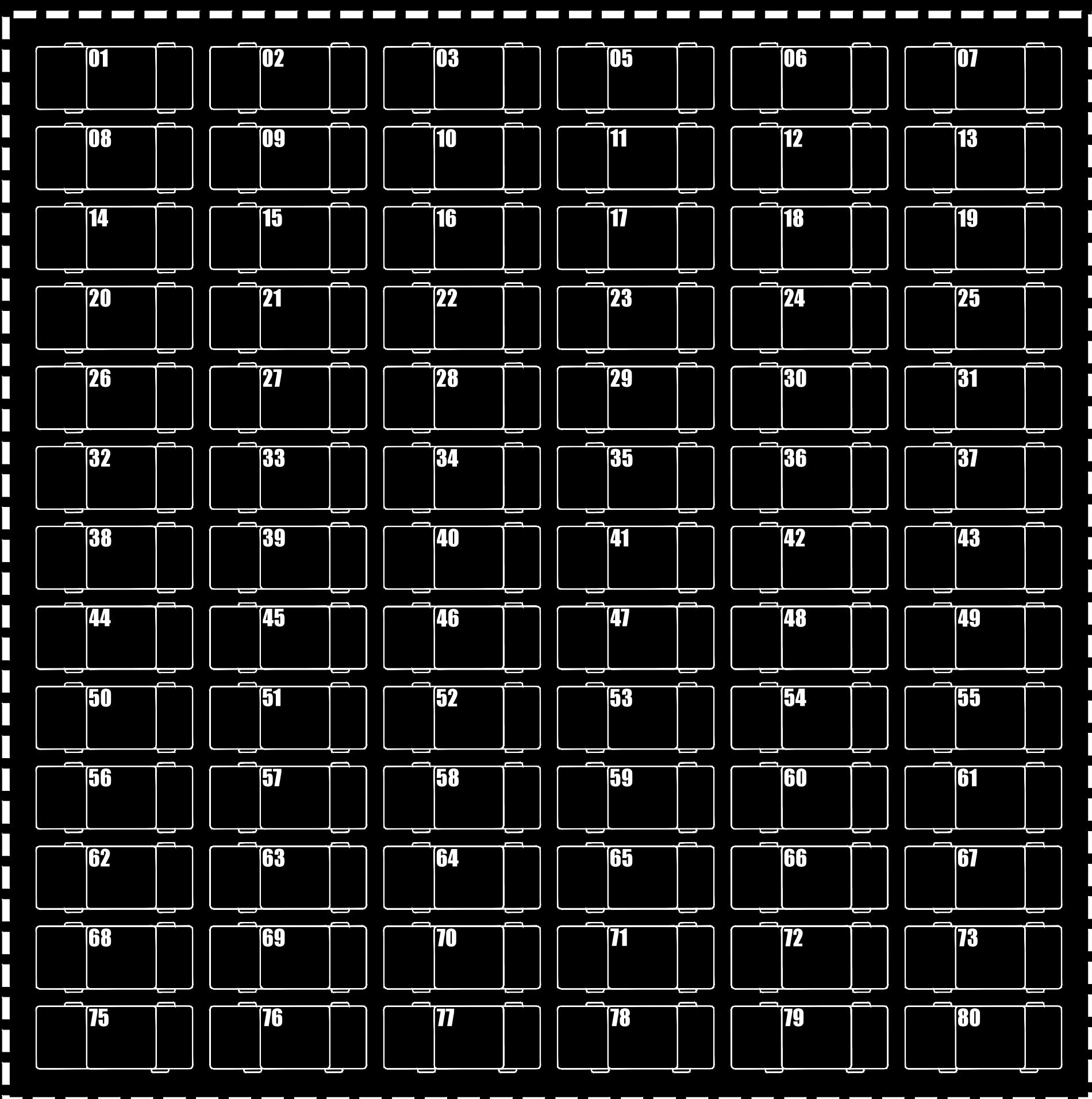
SUPERFICIE 90m²



COCHE

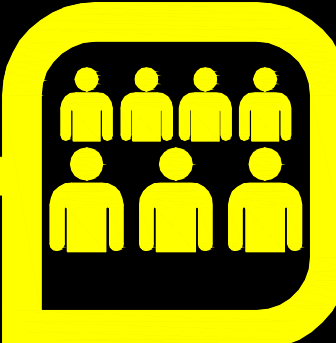
72 = 60

SUPERFICIE 1000m²



A BICICLETA como medio de transporte na cidade

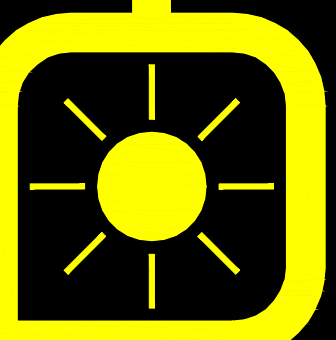
10 Motivos para andar en bicicleta



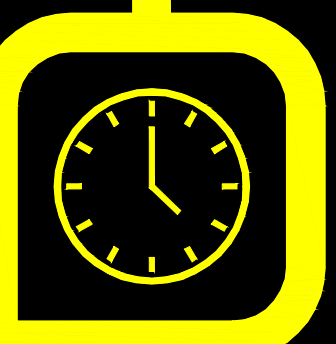
Pluralidade



Saúde



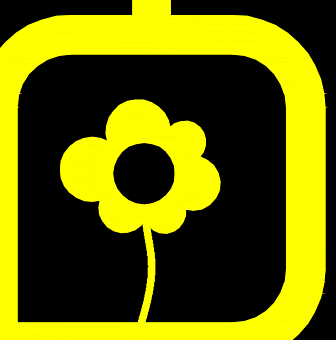
Clima



Tempo

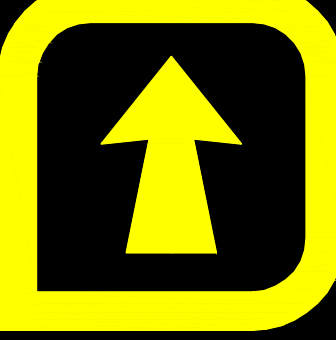


Economía

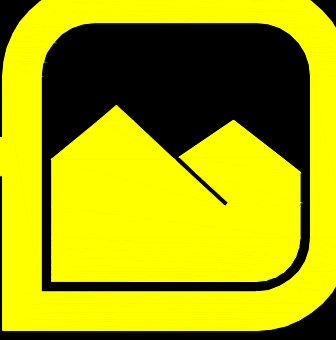


Ecoloxía

Eficacia



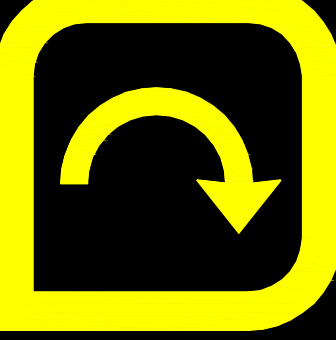
Territorio



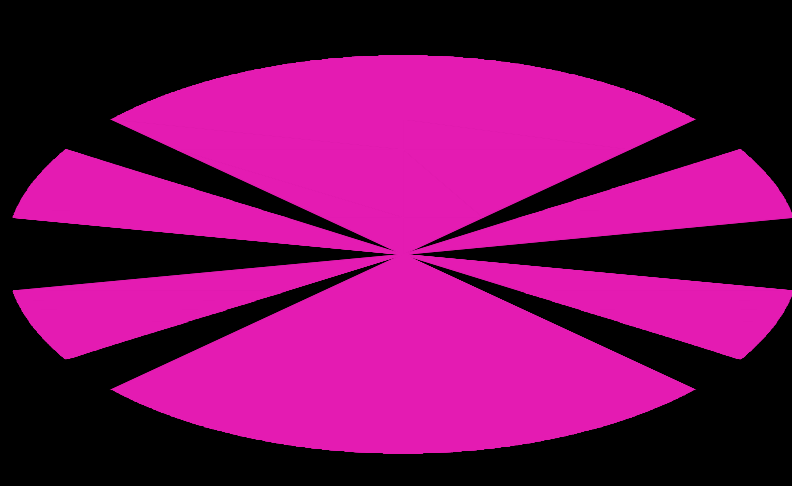
Seguridade



Futuro



UNIVERSIDADE DA CORUÑA
Oficina de Medio Ambiente
Vicerreitoría de Infraestruturas e Xestión Ambiental



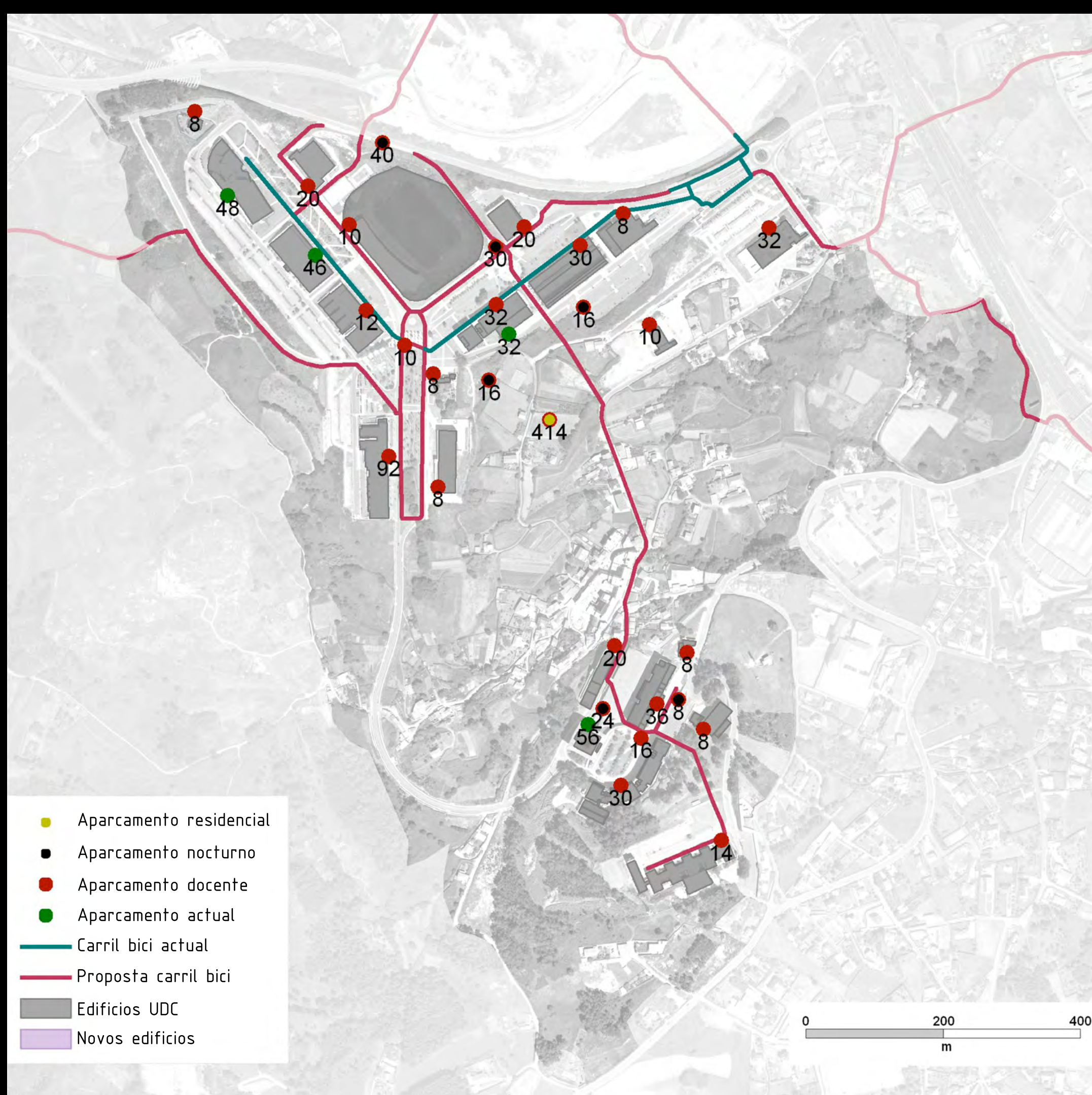
Mobi-liza
por unha mobilidade responsable



NOVO MODELO DE MOBILIDADE E ESPAZO PÚBLICO PARA A UDC

O novo plan responde a un modelo que pretende mellorar a calidade do ámbito universitario e a calidade de vida da súa comunidade, mellorando á súa vez a funcionalidade e a organización dos campus de Elviña e da Zapateira da UDC. Debúxase un novo modelo de mobilidade onde o número de viaxes en transporte privado se reducirá en prol de medios máis sostíbeis, e un novo repartimento de usos e de funcións para liberar espazo público hoxe reservado ao coche. A comunidade universitaria gozará dun lugar de estadía e de convivencia de gran calidade.

Co obxectivo xeral de recuperar o concepto de sostibilidade para o campus de Elviña-A Zapateira, o plan contén 34 propostas relativas á rede viaria (5), ao transporte público (7), á rede de bicicleta (8), á rede peonil (5), ao aparcamento (2) e ao espazo público (7). Os obxectivos que se perseguen son os seguintes:



MOBILIDADE SOSTIBLE

Asegurar a convivencia entre todas as formas de moverse no campus e de acceder a el.

Incentivar e promover o uso do transporte público e dos medios non motorizados e desincentivar o vehículo privado. Lograr un transporte eficaz e eficiente no uso da enerxía.

Promover a accesibilidade universal. Sensibilizar e informar a comunidade universitaria con respecto aos distintos medios de desprazamento e de acceso.

MODELO DE UNIVERSIDADE

Apostar por un campus seguro e accesible, menos ruidoso e contaminante.

Buscar solucións á mobilidade que non consuman chan.

Procurar un espazo público que acolla a vida educativa e social, e que integre servizos universitarios.

A BICICLETA NA UDC

A UDC conta desde 2009 con dúas modalidades de préstamo de bicicletas. Máis información: http://www.udc.es/sociedade/medio_ambiente/.

O novo plan prevé as seguintes medidas de apoio ao uso da bicicleta:

- Aumentar o trazado de carrís bici até os 4,2 km, cunha rede interna e outra externa que conecte a Universidade coa cidade.

- Incrementar fortemente o número de prazas de aparcadoiro de bicicletas.

- Ampliar o servizo de préstamo de bicicletas, a través das modalidades actuais e mediante novas opcións.

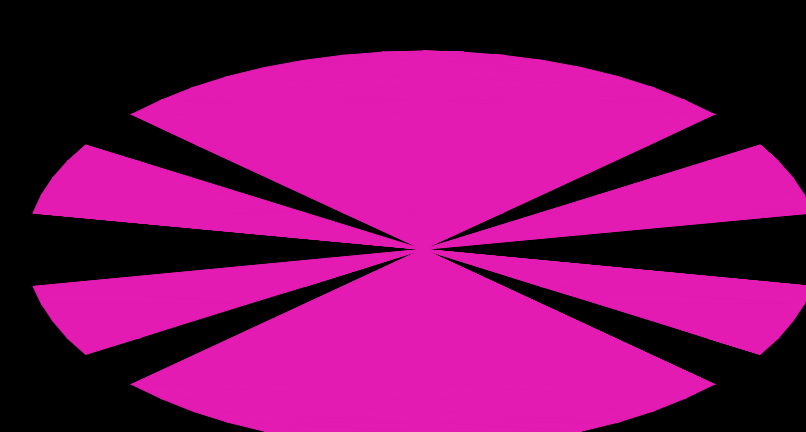
NOVO MODELO PARA A UNIVERSIDADE A DÍA DE HOXE

Mellorar a mobilidade é un proceso progresivo e aínda fica moito camiño por andar: cambios nas infraestruturas e no potenciamento duns modelos de transporte ou doutros, cambios de hábitos por parte das persoas que acudimos acotío á Universidade... É tarefa de todos e todas contribuírmos a crear outra Universidade, a Universidade do futuro.



UNIVERSIDADE DA CORUÑA

Oficina de Medio Ambiente
Vicerreitoría de Infraestruturas e Xestión Ambiental



Mobi-liza
por unha mobilidade responsable



NOVO MODELO PARA A UNIVERSIDADE A DÍA DE HOXE

Mobilidade e espazo público na Universidade