

ANALISIS GENERAL DE LA ENCUESTA.

La encuesta ha sido realizada a un grupo de sujetos de distintas profesiones, ocupaciones y realizando distintas actividades al momento de contestar la encuesta.

La muestra de estudio que se nos proponía era la siguiente.

<u>Polígono de Elviña</u>	<u>15-24</u>	<u>25-34</u>	<u>35-44</u>	<u>45-54</u>	<u>55-64</u>	<u>65e+</u>	<u>parcial</u>	<u>total</u>
Hombres	4	5	3	3	3	6	24	<u>50</u>
mujeres	3	4	4	4	4	7	26	

La obtenida por el grupo fue la siguiente:

<u>Polígono de Elviña</u>	<u>15-24</u>	<u>25-34</u>	<u>35-44</u>	<u>45-54</u>	<u>55-64</u>	<u>65e+</u>	<u>parcial</u>	<u>total</u>
Hombres	4	5	3	4	2	7	25	<u>50</u>
mujeres	3	5	4	3	4	6	25	

Consideramos que las encuestas realizadas por tanto son validas para realizar un análisis sobre ellas que nos permita un estudio global del barrio.

Las encuestas fueron realizadas los días 7 y 8 de Octubre en la franja horaria comprendida entre las 17 horas y las 20 horas. Los lugares donde se realizaron el mayor número de encuestas fueron la calle Pablo Picasso y Salvador de Madariaga que reunían mayor trafico de personas a esas horas del día.

Los resultados de las encuestas los hemos intentado representar gráficamente siéndonos imposible en ciertas ocasiones.

Exponemos en este documento parte de las conclusiones que sacamos tras analizar detallada mente las muestras. Teniendo en cuenta muchas de las opiniones de las personas y comentarios que se nos realizaban mientras hacíamos las preguntas sacamos información adicional a la requerida.

Estos son los resultados de las encuestas:

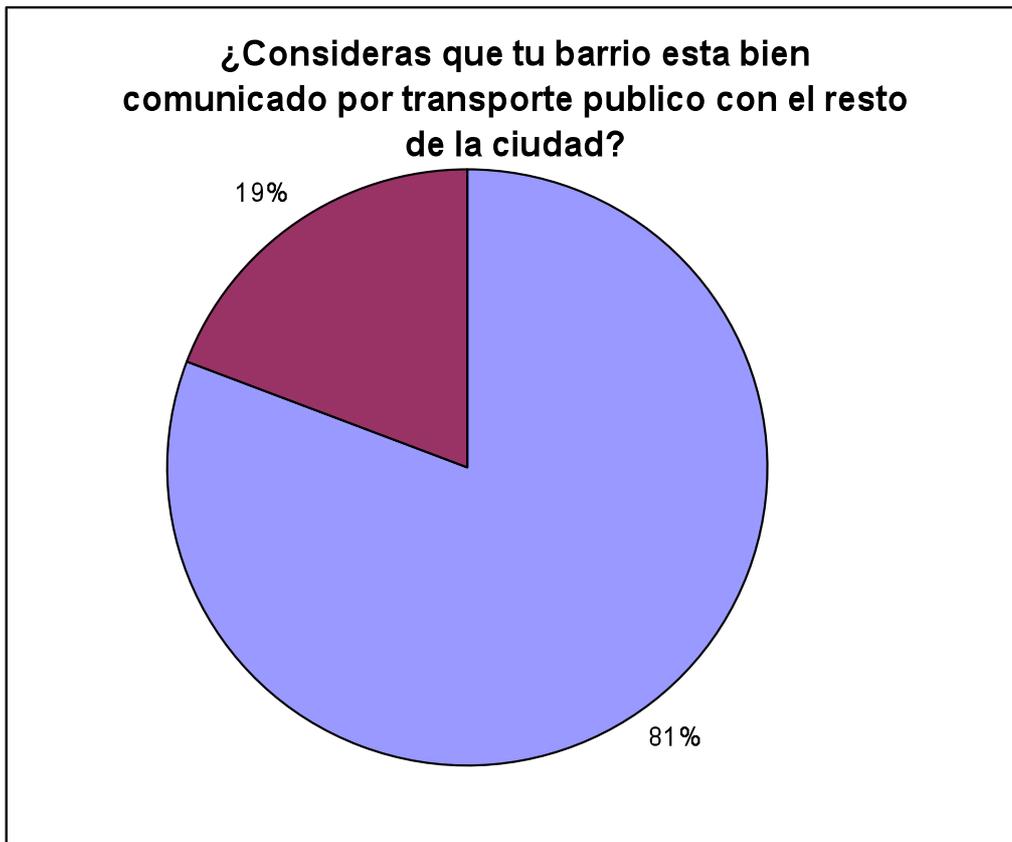
CUESTIÓN 1



13%	Superficie Comercial
8%	Mercado Municipal
48%	Supermercado
31%	Tiendas de Barrio

OBSERVACIÓN: Podemos comprobar que la inmensa mayoría de la gente prefiere realizar sus compras en supermercados y en menor medida en tiendas de barrio, que en realidad es donde les gustaría realizar sus compras, pero no lo hacen por la escasez de estas superficies y por la facilidad de acceso a los supermercados GADIS que se encuentran en el barrio.

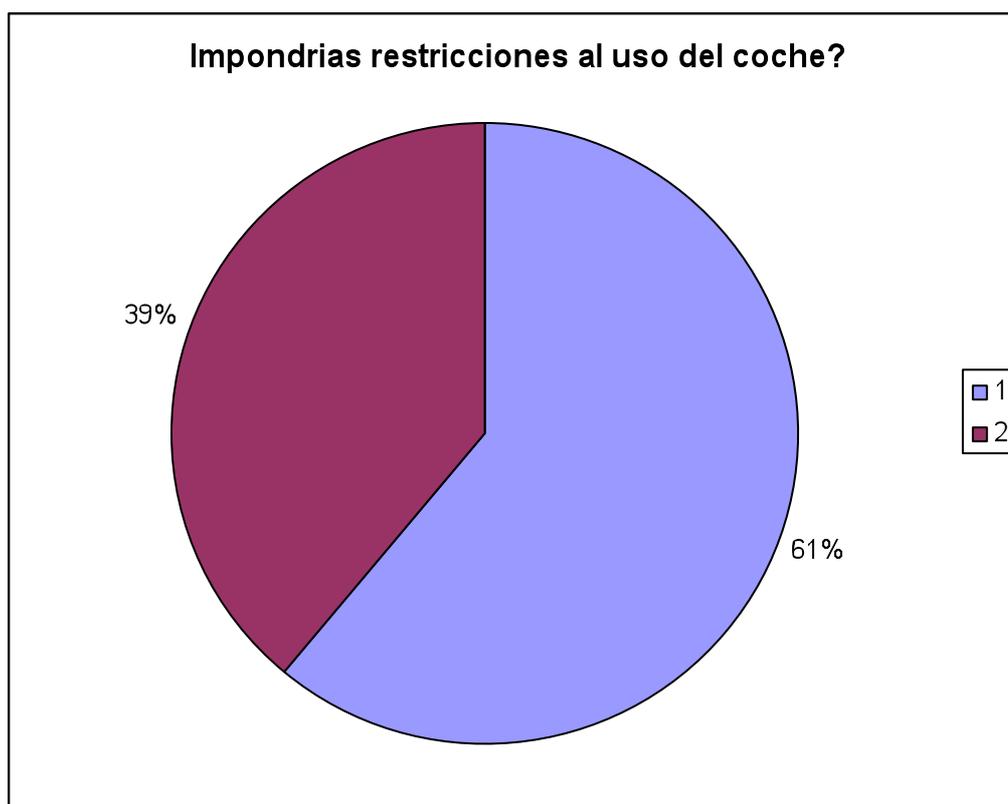
CUESTIÓN 2



81%	SI
19%	NO

OBSERVACIÓN: La inmensa mayoría de los encuestados opinan que su barrio está bien comunicado con el resto de la ciudad en transporte público, no obstante, la mayoría de la gente encuestada no lo utiliza, sino que se desplaza en vehículo privado, y aquellos que si lo utilizan dan a notar que los autobuses muchas veces no presentan buen estado.

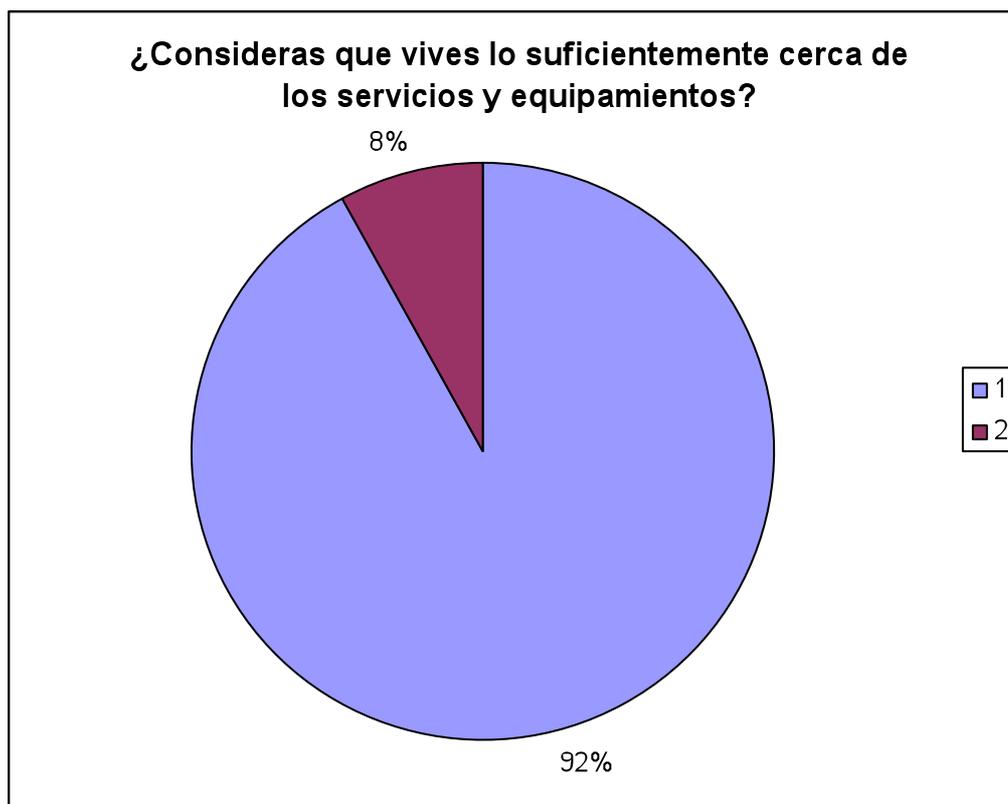
CUESTIÓN 3



61%	SI
39%	NO

OBSERVACIONES: La mayoría de la gente impondría restricciones al uso del coche en beneficio del transporte público, carril bici y peatón, no obstante, esto presenta un gran contraste con la utilización o no de estos servicios, ya que aunque impondrían restricciones al uso del vehículo privado, siguen utilizando el transporte privado pese a la buena comunicación que su barrio tiene a nivel de transporte público. También tenemos en cuenta que estas encuestas se realizan previas a la finalización del bulevar.

CUESTIÓN 4



92%	SI
8%	NO

OBSERVACIÓN: La opinión de los ciudadanos es aplastante en esta cuestión ya que consideran que su barrio esta muy bien equipado en este aspecto y que viven cerca de cualquier tipo de servicio necesario. Además se alaga en muchas encuestas el buen estado que estos servicios presentan

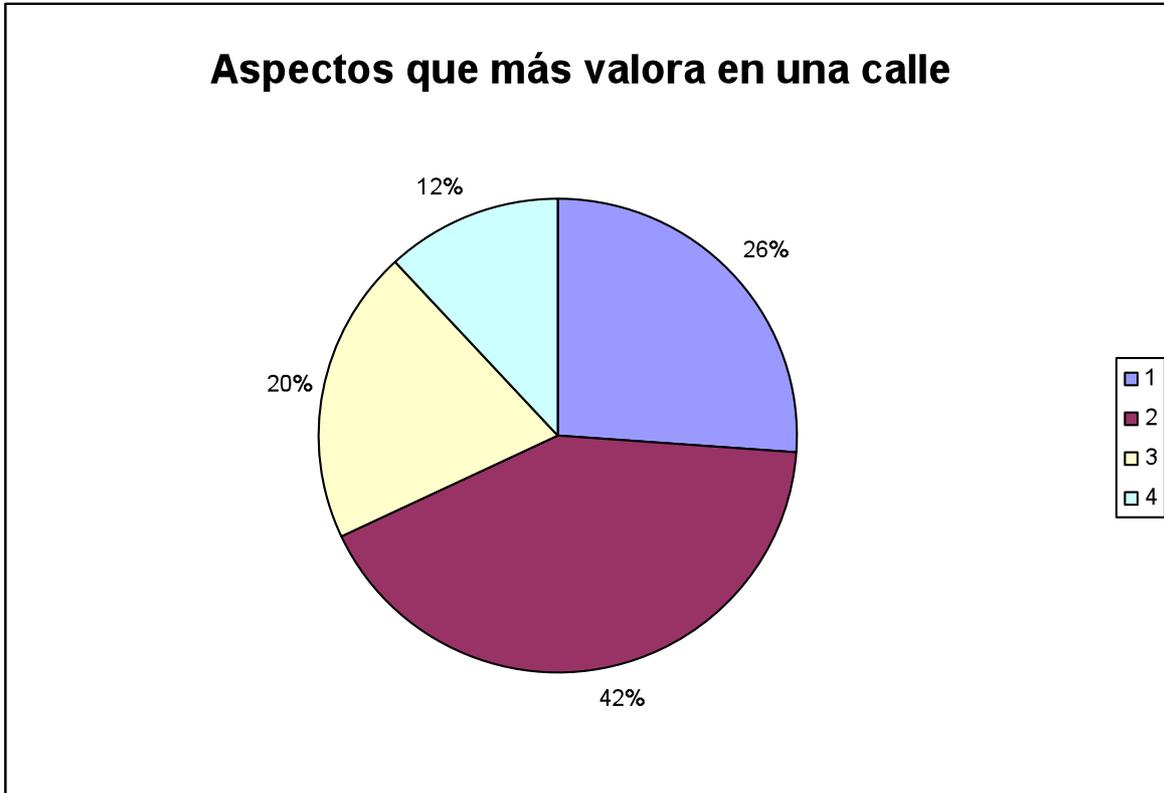
CUESTIÓN 5



27%	Limpieza
31%	Zonas Verdes
21%	Bancos
21%	Niños

OBSERVACIÓN: Lo que más predomina en la preferencia de las plazas es la limpieza, el predominio de zonas verdes y de juegos para niños y en las calles se habla mucho del tema de aceras y de iluminación y de tranquilidad.

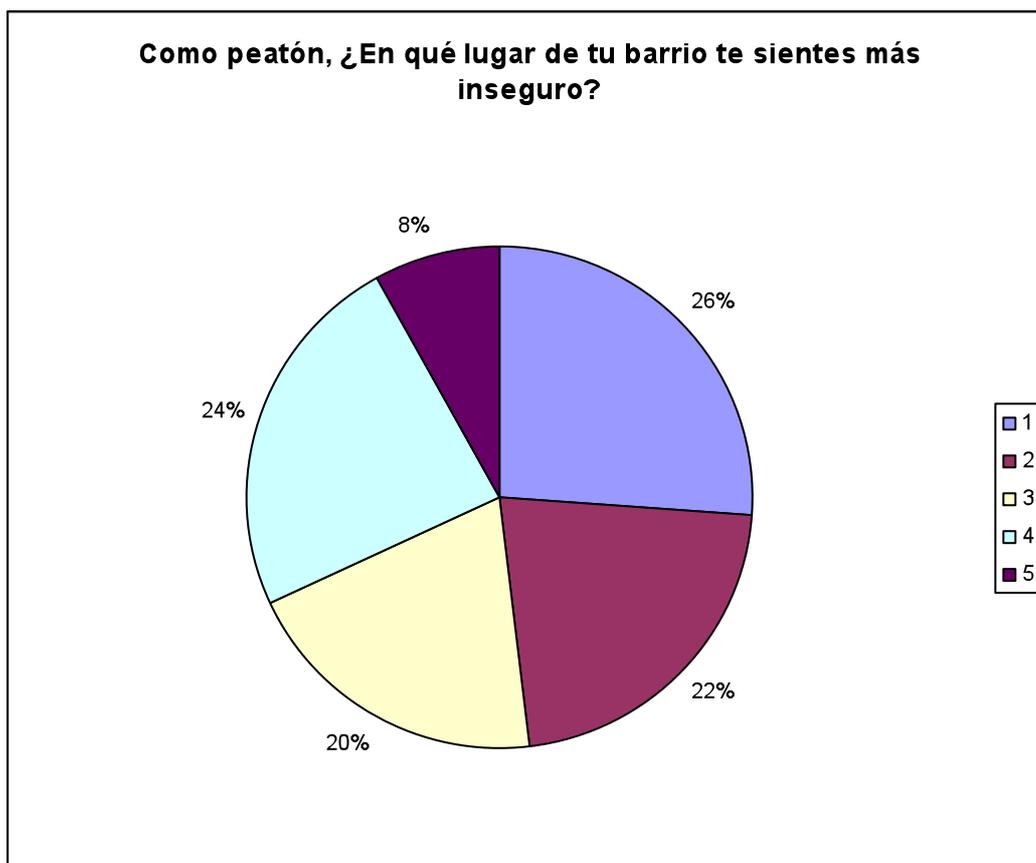
Una queja que se repite en varios encuestados es que por el uso de las zonas ajardinadas, estas se desgastan y pierden la hierba quedando estas embarradas, y estas zonas embarradas o no se reparan o pasa mucho tiempo sin el verde del campo lo que provoca el enfeamiento de la zona y el disgusto de sus usuarios.



26%	Limpieza
42%	Aceras
20%	Iluminación
12%	Seguridad

OBSERVACIÓN: Realizada en la página anterior.

CUESTIÓN 6



26%	Ninguno
42%	Pasos de cebra
20%	Cruces
12%	Calles
8%	Otros

OBSERVACIÓN: El resultado de esta pregunta es que la gente se siente más insegura en cruces y pasos de peatones ya que la velocidad de los vehículos y el exceso de circulación crean inseguridad en los viandantes.

Quizá aquí si podría realizarse alguna actuación en cuanto a la ubicación de ciertos pasos de peatones.

CUESTIÓN 7

¿Cual crees que es la obra mas necesaria en el barrio?

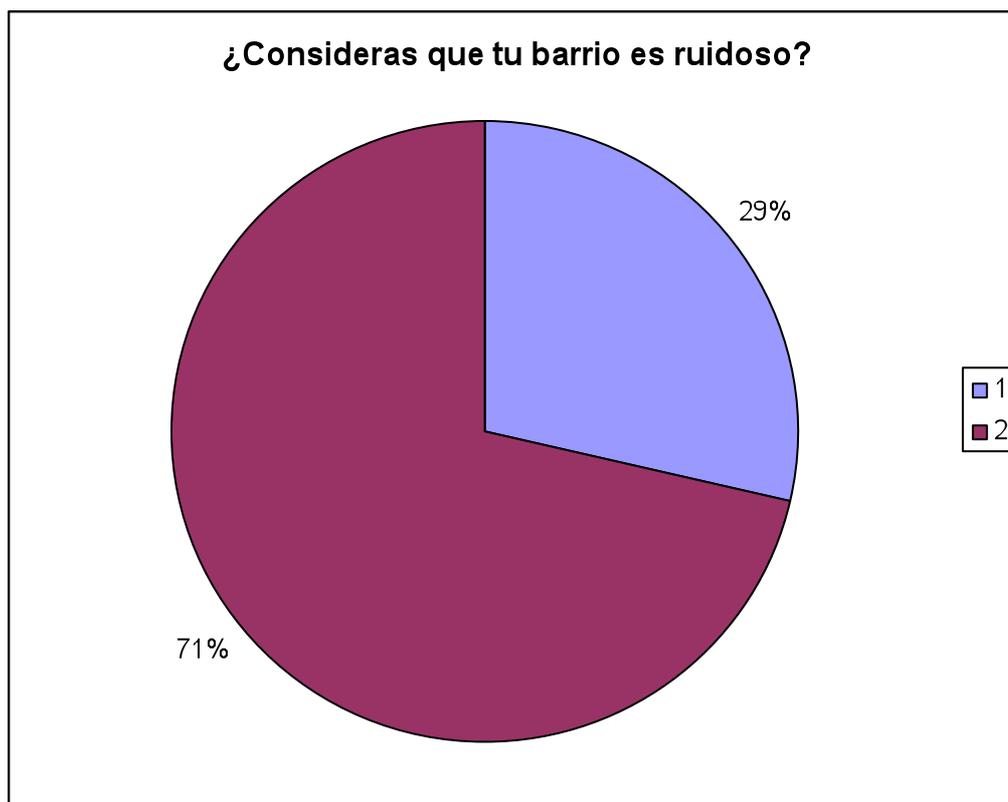
OBSERVACIONES: Las opiniones sobre esta pregunta son muy variopintas, la verdad es que observamos que hay muy pocas coincidencias en las respuestas de los encuestados.

Para bien o para mal el bulevar se lleva muchas de las adoraciones/quejas de los vecinos. Consideran importante la finalización de las obras existentes antes de comenzar a hacer nuevas actuaciones.

Mucha impaciencia por la finalización de la tercera ronda y el enlace en la rotonda de Lonzas y por ver terminado el bulevar que sobre todo a los residentes de la zona afectada molesta durante su periodo de ejecución.

También se llama la atención sobre pequeños detalles de pavimentaciones, aceras y ubicación de pasos de peatones o sobre medidas de protección en parques que separen el espacio para niños de la carretera para dar mayor seguridad y tranquilidad a los padres.

CUESTIÓN 8



29%	SI
71%	NO

OBSERVACION: En general la gente no considera que su barrio no es ruidoso, con algunas excepciones como las zonas próximas a Alfonso Molina y las que están actualmente en obras así como, en las que hay abundante densidad de tráfico, sobretudo en horario laborable. Por las noches consideran que su barrio no es ruidoso en absoluto.

CUESTIÓN 9

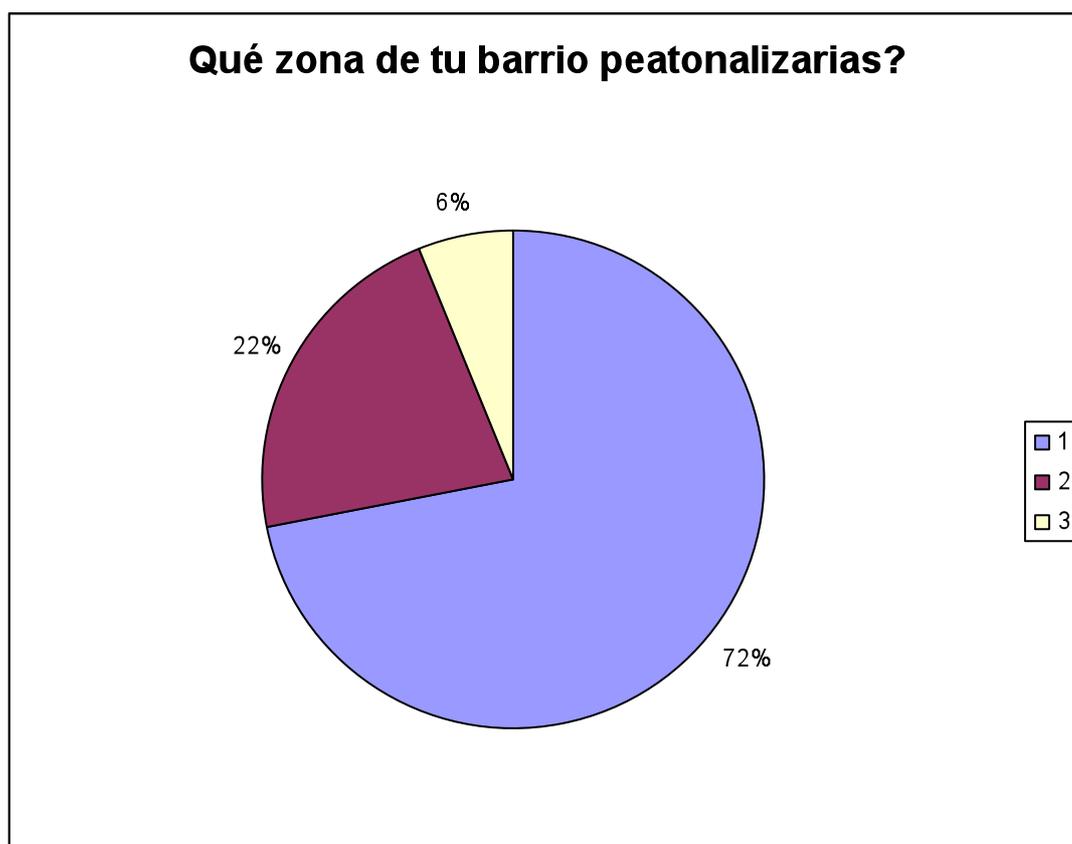
¿En qué tres lugar del barrio pasas más tiempo y por qué?

OBSERVACION: En esta pregunta no deberíamos de tener en cuenta muchas de las encuestas realizadas, ya que las personas no daban casi ninguna ubicación si no se les encaminaba la respuesta, de esta forma, creemos que muchas de las respuestas pierden la espontaneidad.

Otro análisis que podemos sacar es que la gente toma como habitual y normal ir por la calle o estar en la calle durante el día. Notamos cuando hacíamos la encuesta que en las calles había mucho movimiento de personas de un lado para otro, por lo que no permanecían en ninguna estancia en concreto, sino que se paraban a descansar en el momento que lo necesitasen, considerando cualquier parte del barrio buena para ello.

Con las respuestas un poco más encaminadas los encuestados citaban centros comerciales, comercios y parques como lugares donde pasaban mayor parte del tiempo

CUESTIÓN 10



72%	Ninguno Zona
22%	Alguna Calle
6%	Todo

OBSERVACIÓN: La mayoría de los encuestados están conformes con la cantidad de calles peatonales en su barrio y no considera, que sea necesaria ninguna más. Obtenemos también muchas respuestas sobre calles que sería inviable peatonalizar como por ejemplo, Salvador de Madariaga.

CUESTIÓN 11



52%	SI
48%	NO

OBSERVACIONES: Los resultados de esta pregunta se encuentran evidentemente enfrentados, ya que es una pregunta claramente subjetiva y la gente que contesta que no, no aporta razones muy plausibles. Quizá las respuestas sean por comparación con otros barrios. Consideran el barrio más agradable que unos pero menos que otros.

La cuestión de limpieza que muchas personas nos mencionaron hacían más referencia a la conducta de las personas que al hecho de que no haya suficientes papeleras.

Para muchos el barrio podría estar mas cuidado con solo poner algo de su parte cada persona y esto haría más agradable estar en él.

CUESTIÓN 12

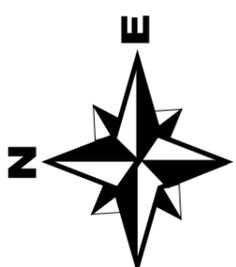
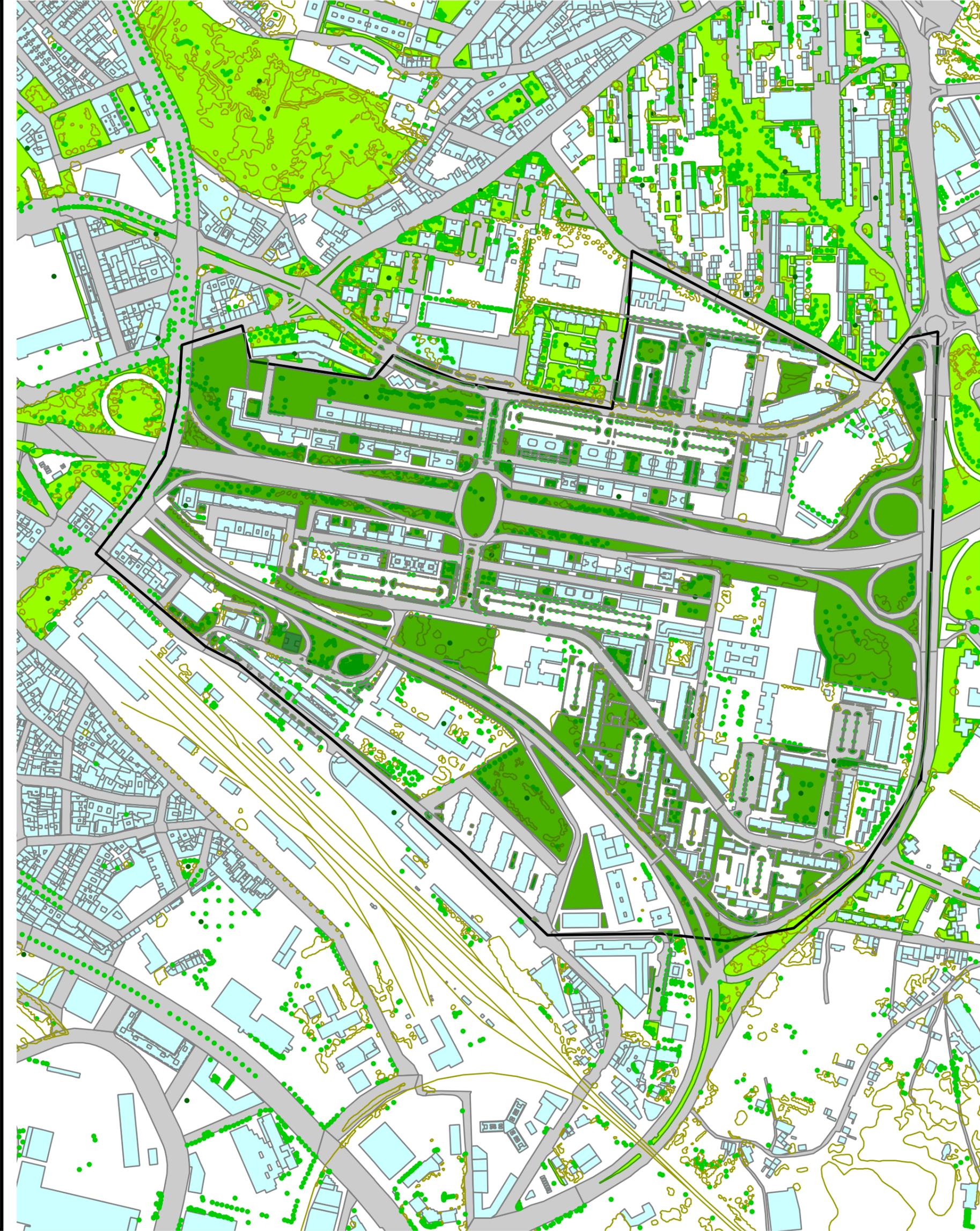
¿Prefieres tener aceras más anchas y arboladas o bien zonas de aparcamiento en la calle?

OBSERVACIONES: Ante la dificultad de representar gráficamente también en esta pregunta los resultados comentamos la tabla asociada a la pregunta.

Nos llama la atención que prácticamente la totalidad de las personas que piden aceras anchas no tienen coche y las pocas que contestan que quieren aceras anchas teniendo coche tienen una plaza de aparcamiento para su vehículo.

Es llamativo también que las encuestas que realizamos en el entorno del colegio Salgado Torres la gente es reacia a retirar más plazas de aparcamiento, y estudiando el barrio, nos hemos dado cuenta de que las plazas de garaje son escasas, los propietarios de una vivienda por esa zona aparcan en la calle sus coches durante la noche. Además, el tráfico que se genera por motivo del colegio de educación primaria a las 9 de la mañana y a las 2 de la tarde es muy abundante como para no dar servicio de aparcamiento.

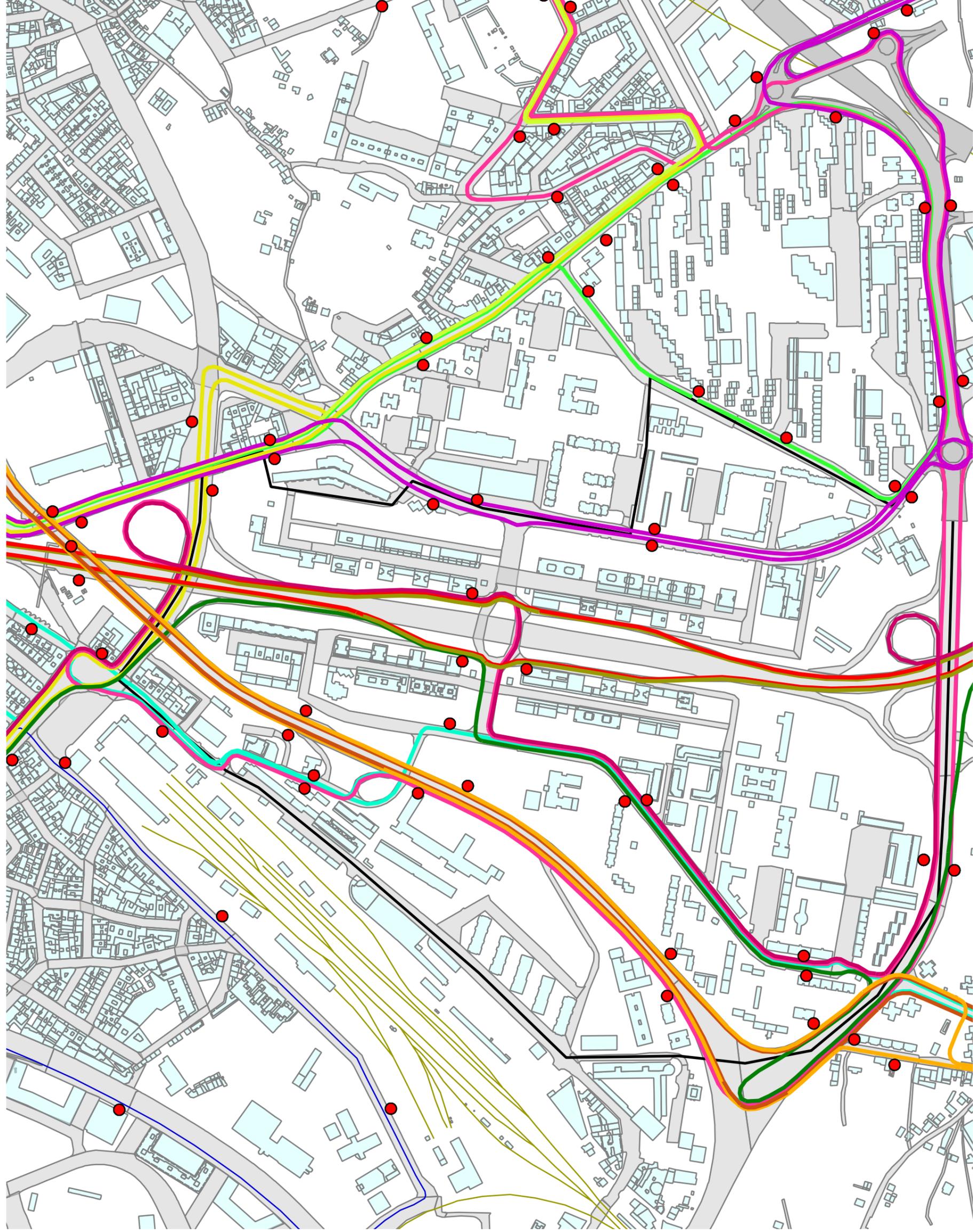
Barrio de Elviña: Zonas verdes



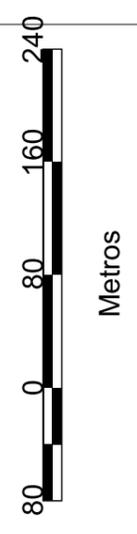
Zonas verdes barrio de Elviña
Arbolado
Zonas verdes próximas a Elviña



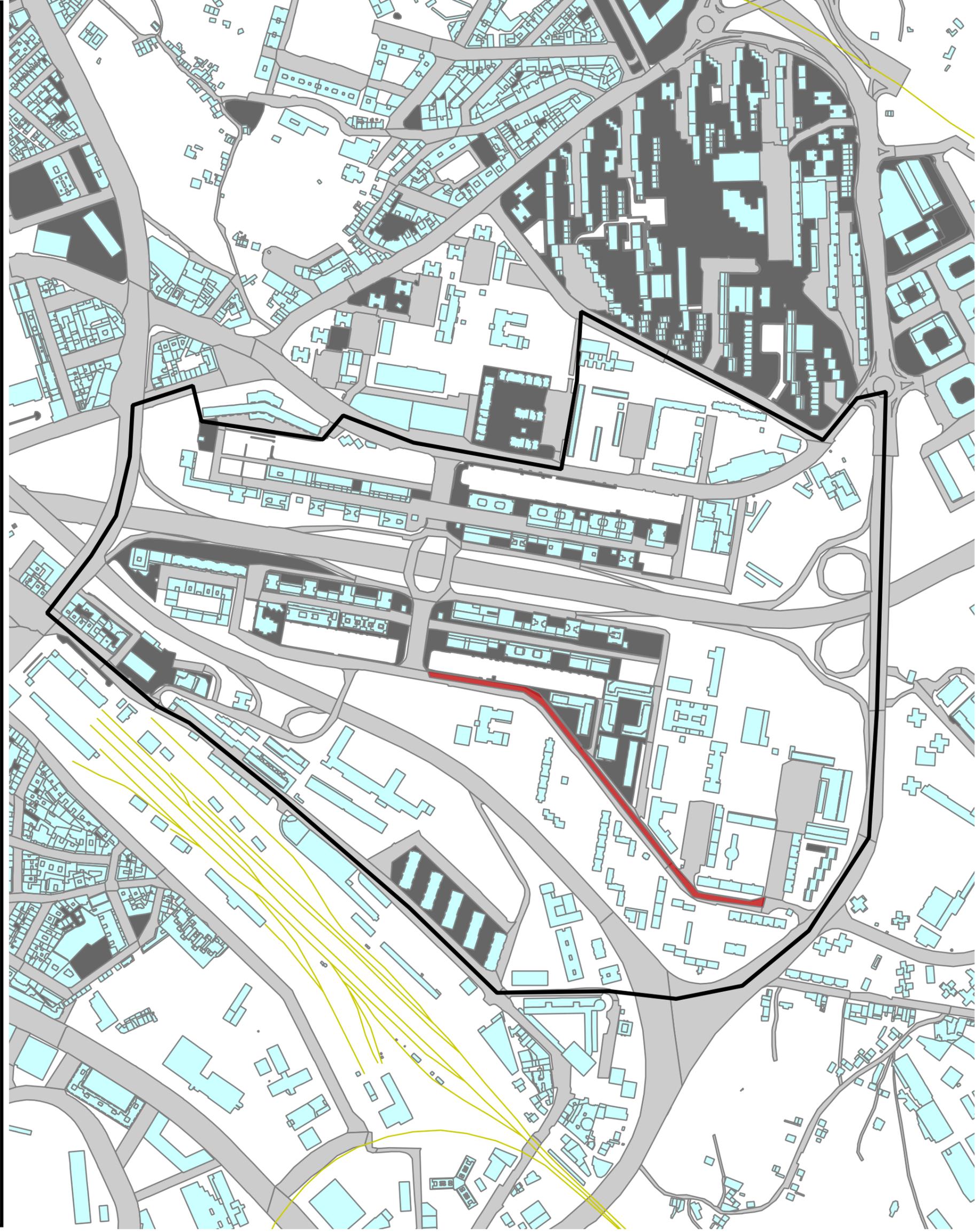
Barrio de Elviña: Líneas de bus urbano



- Paradas de bus urbano
- Líneas de bus urbano
- 1
 - 11
 - 12
 - 14
 - 15
 - 17
 - 1A
 - 2
 - 20
 - 22
 - 23
 - 23A
 - 24
 - 3
 - 3A
 - 4
 - 5
 - 6
 - 7
 - UNIVERSIDAD



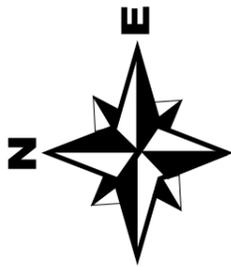
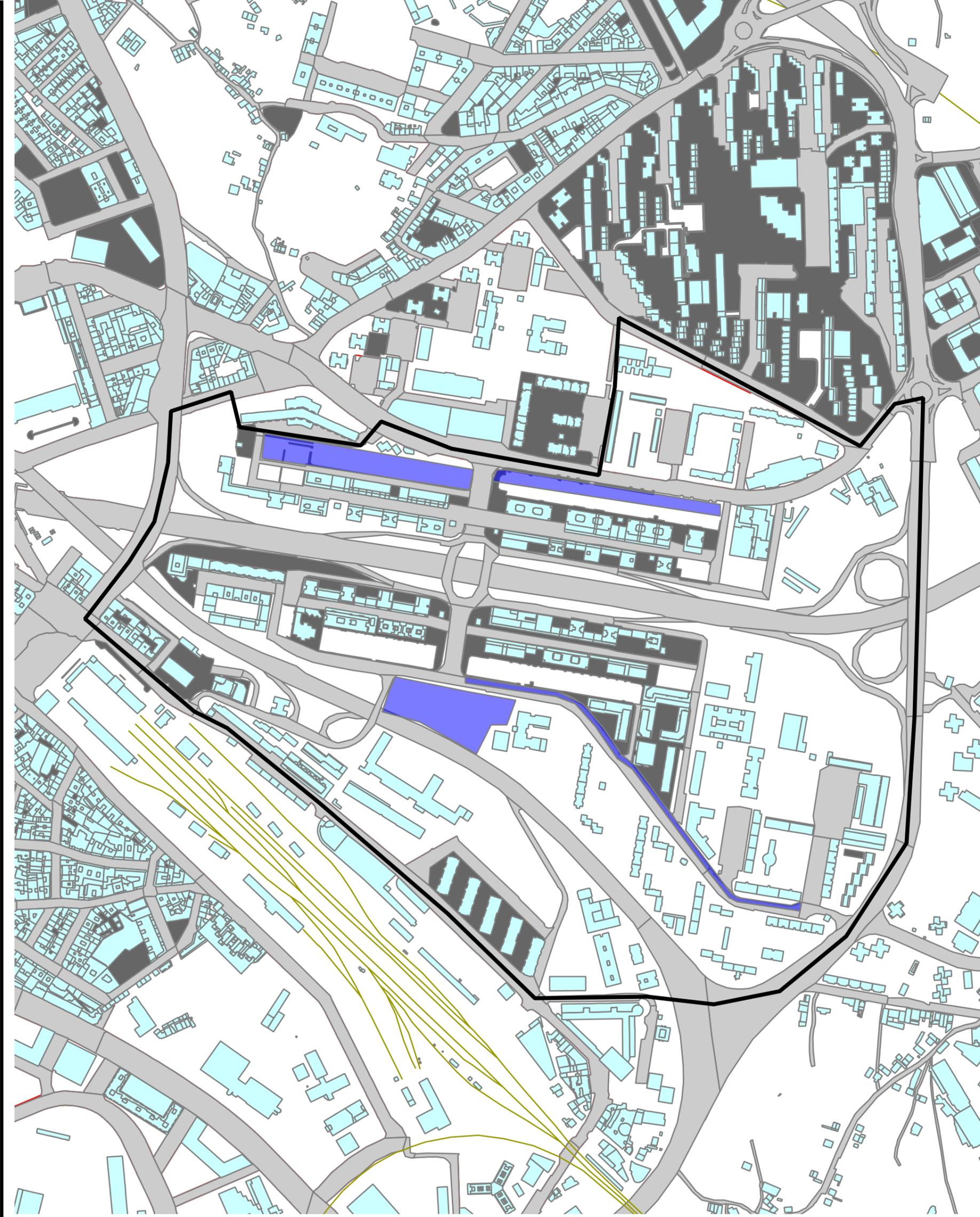
Barrio de Elviña: Red ciclista



Red ciclista



Barrio de Elviña: Red peatonal

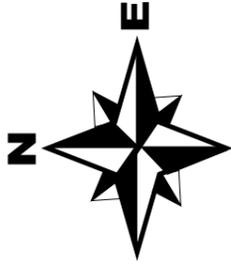
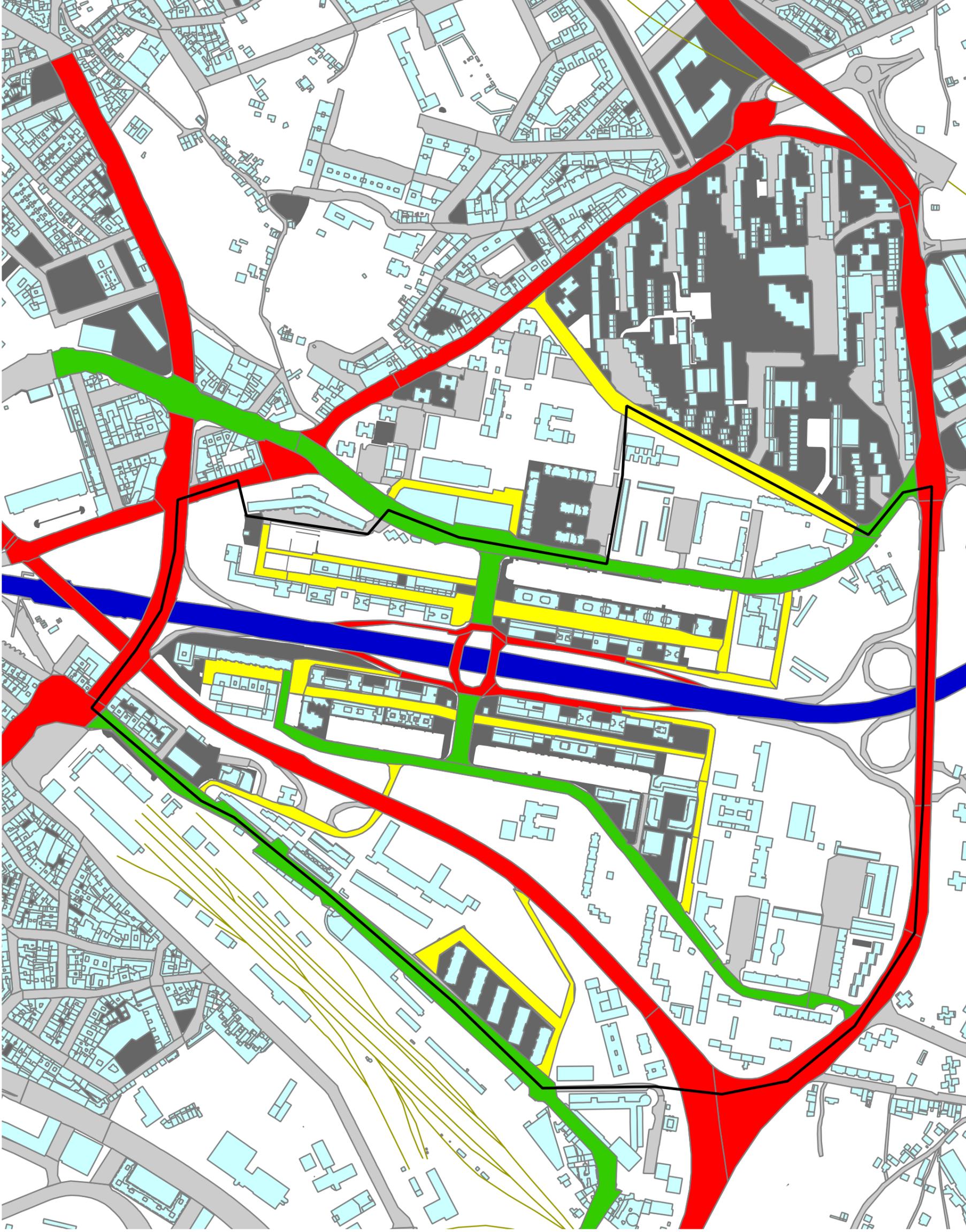


Red peatonal

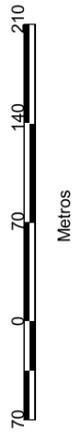
80 0 80 160 240

Metros

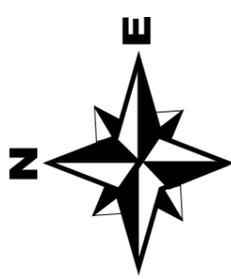
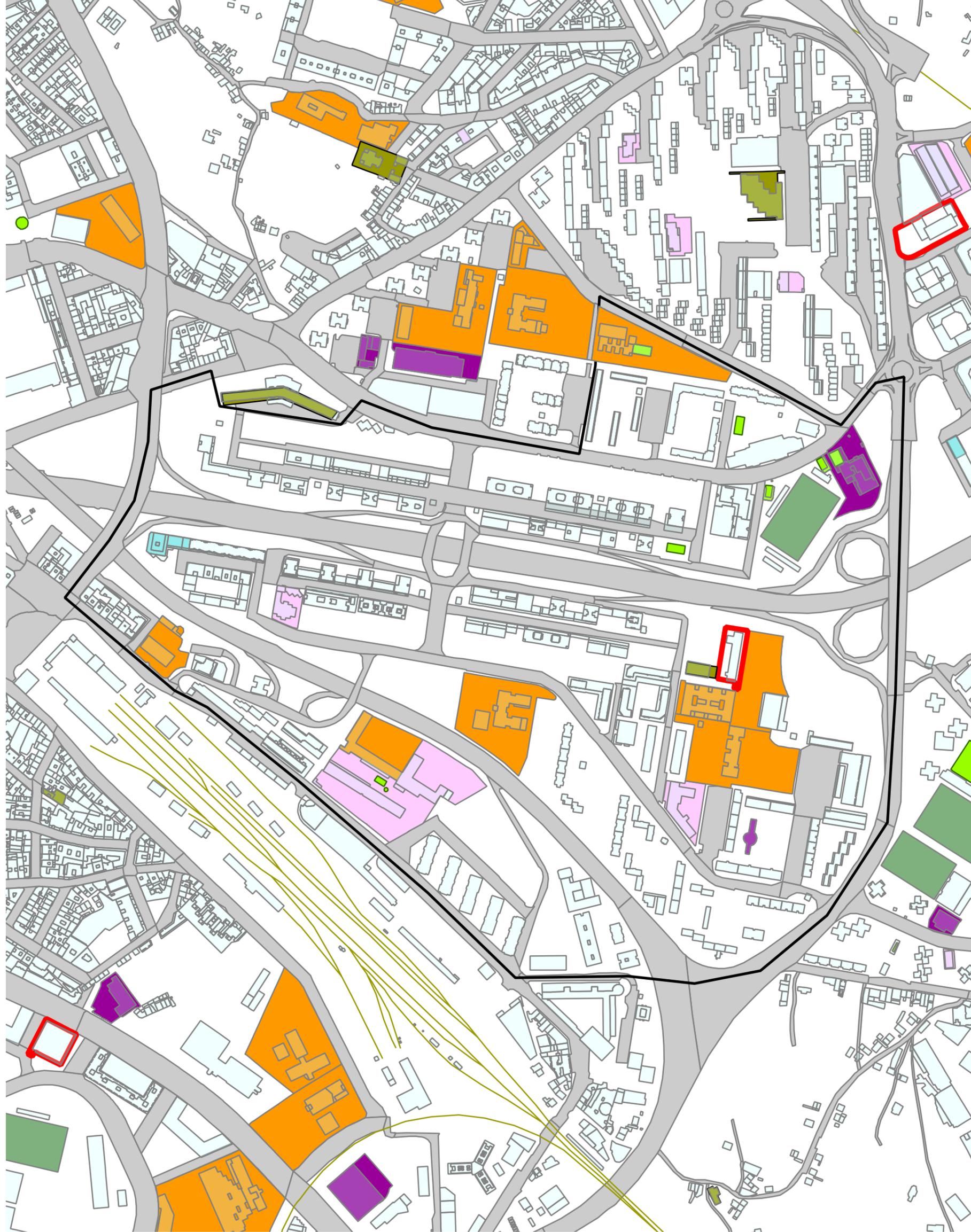
Barrio de Elviña: Jerarquización del viario



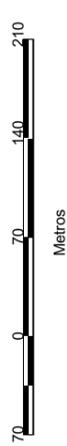
- Distribuidor terciario
- Distribuidor secundario
- Distribuidor primario
- Vias de acceso
- Aceras



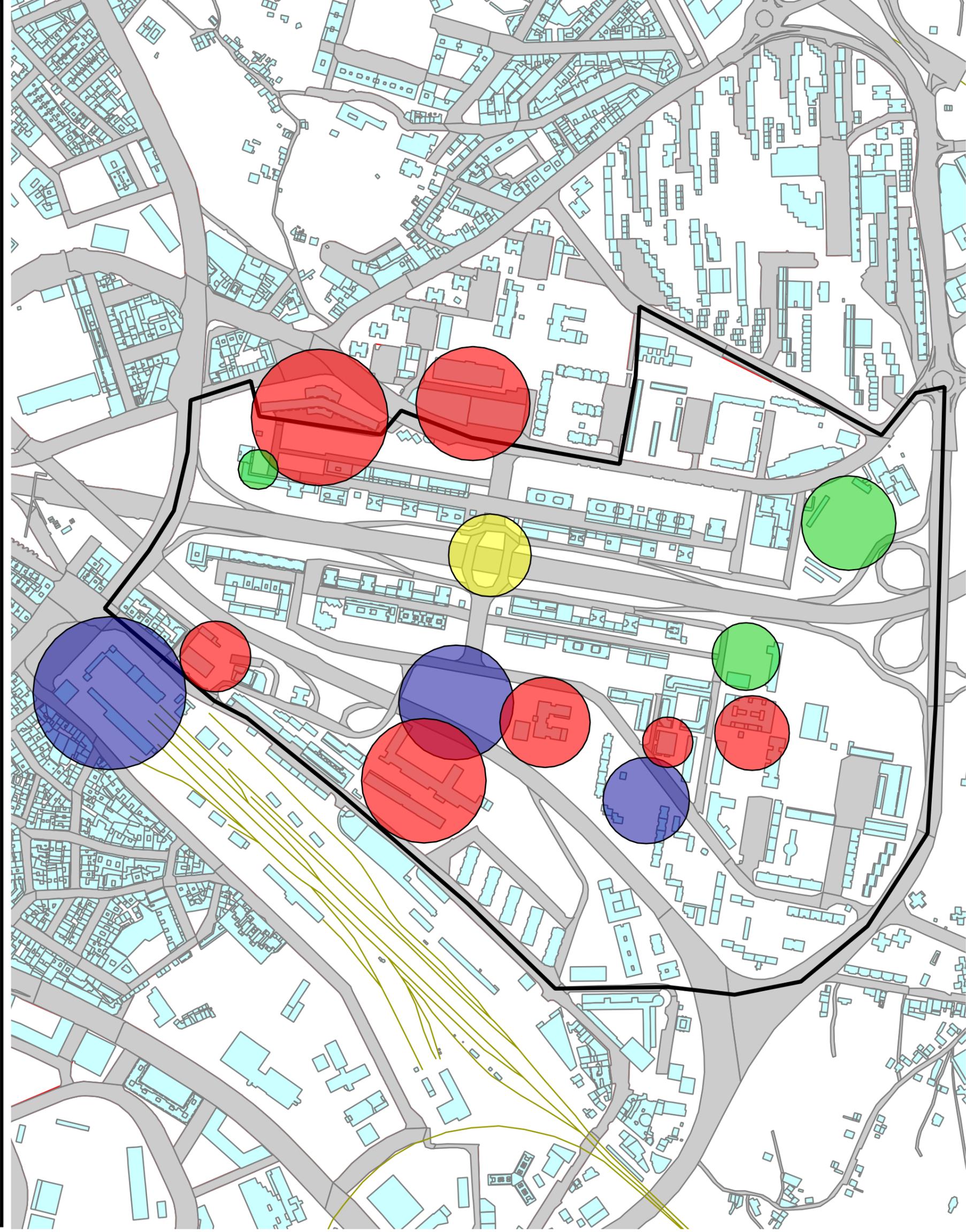
Barrio de Elviña: Equipamientos



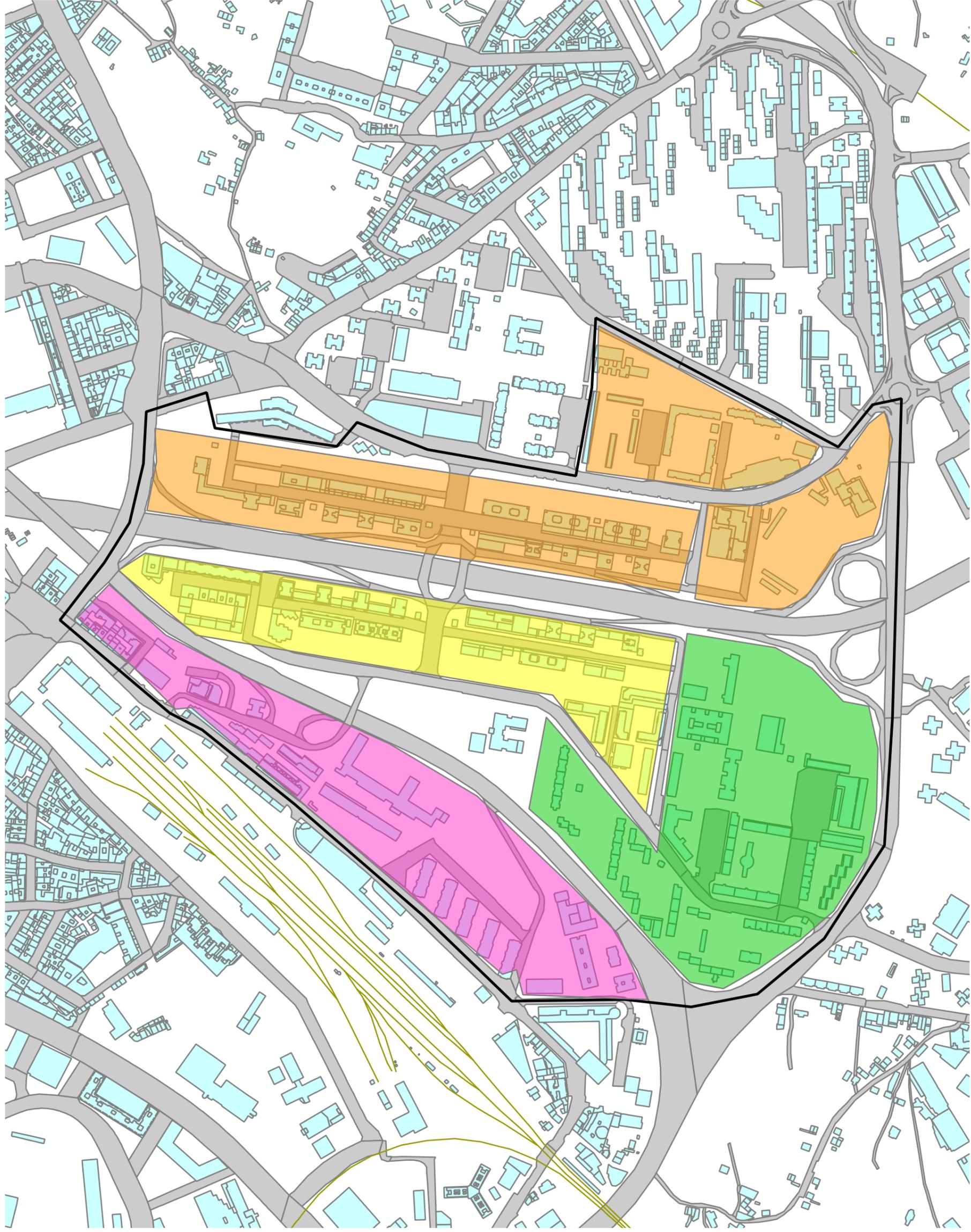
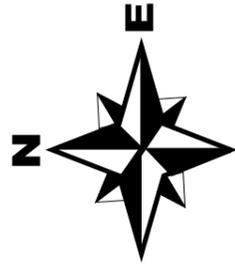
- Otros espacios deportivos
- Otros equipamientos
- Centros sanitarios
- Centros de enseñanza
- Centros culturales
- Centros asistenciales
- Campos de futbol
- Hoteles



Barrio de Elviña: Centros de actividad



Barrio de Elviña: Áreas ambientales



- Area ambiental 4
- Area ambiental 3
- Area ambiental 2
- Area ambiental 1



DENSIDAD EDIFICATORIA

Datos tabla

Número de plantas	1926
Altura por planta	3
nº plantas altura x planta	5778

Suma areas edificadas 501032,57

Volumen total 1503097,71

Habitantes del barrio 10376

Factor densidad 2,7

Número de viviendas	3842
---------------------	------

volumen por viviendas 391

Densidad edificatoria: 56,82

Datos SIG

Area del barrio (Ha)	65,2481
----------------------	---------

Numero de viviendas	3707
---------------------	------

Se supera la densidad mínima edificatoria que es de 45 viviendas por hectárea y nos acercamos bastante a la recomendable que es de 60.

Barrio de Elviña: Densidad edificatoria



numero de viviendas por hectárea

0 - 75
145 - 360
369 - 548
580 - 786
798 - 1.224



COMPACIDAD ABSOLUTA

Datos tabla

Número de plantas	1926
Altura por planta	3
nº plantas altura x planta	5778

Suma areas edificadas 501032,57

Volumen total 1503097,71

Habitantes del barrio 10376

Factor densidad 2,7

Número de viviendas	3842
---------------------	------

volumen por viviendas 391

Densidad edificatoria: 56,82

$$1503097,71 / 65,2481 = 2.3$$

El valor debería de estar entre 5 y 7.5. Esto refleja que el barrio es un barrio muy abierto, con amplias zonas verdes y espacios abiertos. Además, las edificaciones no son de un alto número de pisos salvando ciertas excepciones.

Se observa en el plano del indicador que la mayoría de los tonos son anaranjados habiendo muy pocos tonos verdes que representan las alturas superiores a 12 pisos.

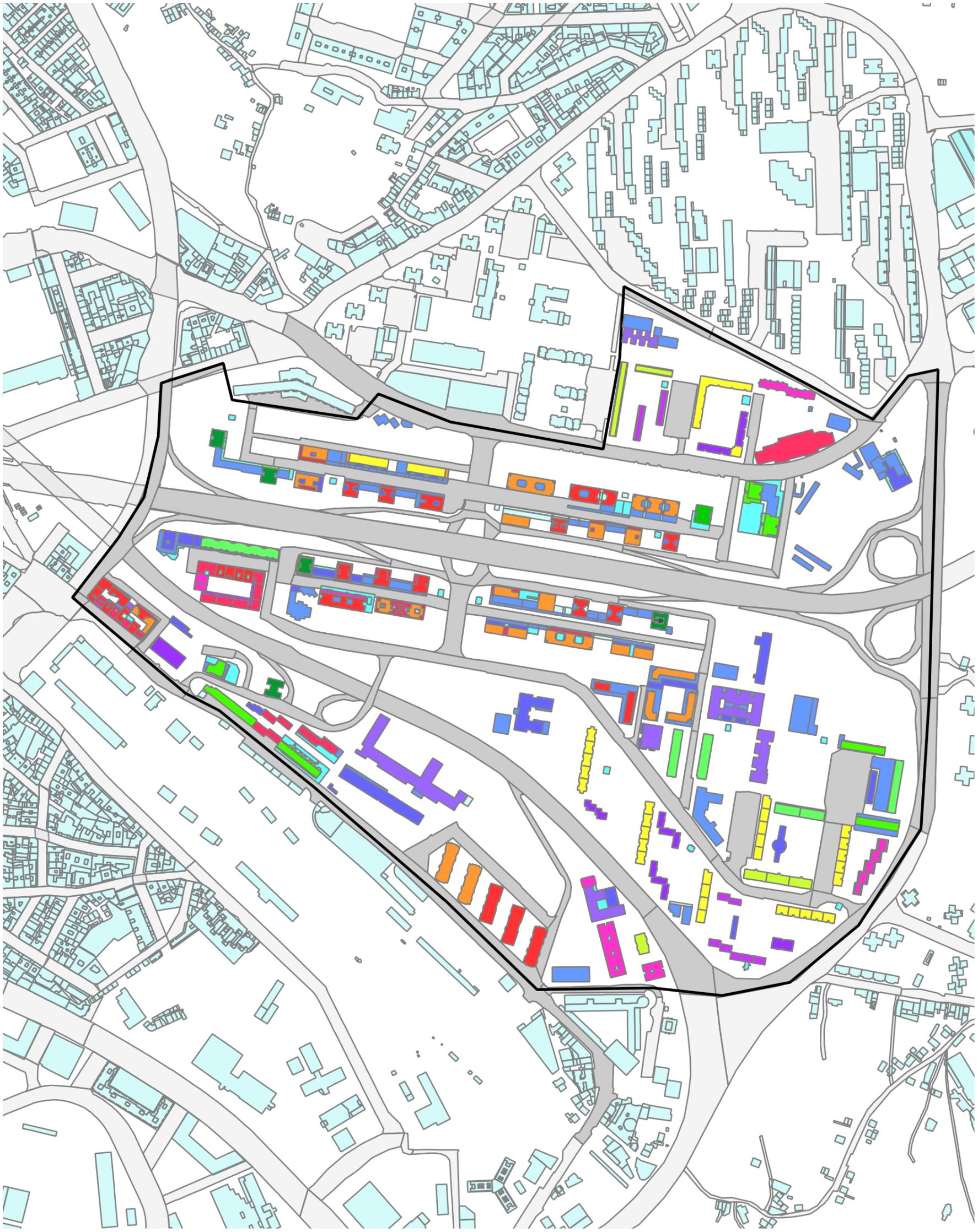
Datos SIG

Area del barrio (Ha)	65,2481
----------------------	---------

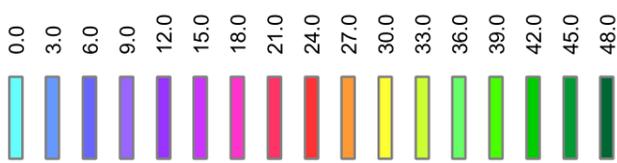
Numero de viviendas	3707
---------------------	------



Barrio de Elviña: Densidad edificatoria



metros de altura por edificio



Metros

COMPACIDAD CORREGIDA

Haciendo el análisis de las áreas ambientales de barrio se ve una gran diferencia entre las cuatro zonas.

Vemos que la zona 3 tiene un índice de compacidad corregida de 17 metros y el área ambiental 4 de 11 metros. Ambos valores se encuentran en el rango de 10 a 20 metros que hace óptimo el indicador.

Mientras que en las zonas 1 y 2 los índices son 3 y 4 metros respectivamente.

Estos deberían de corregirse ya que no garantizan un espacio atenuante de cómo mínimo 20 metros cuadrados por persona.

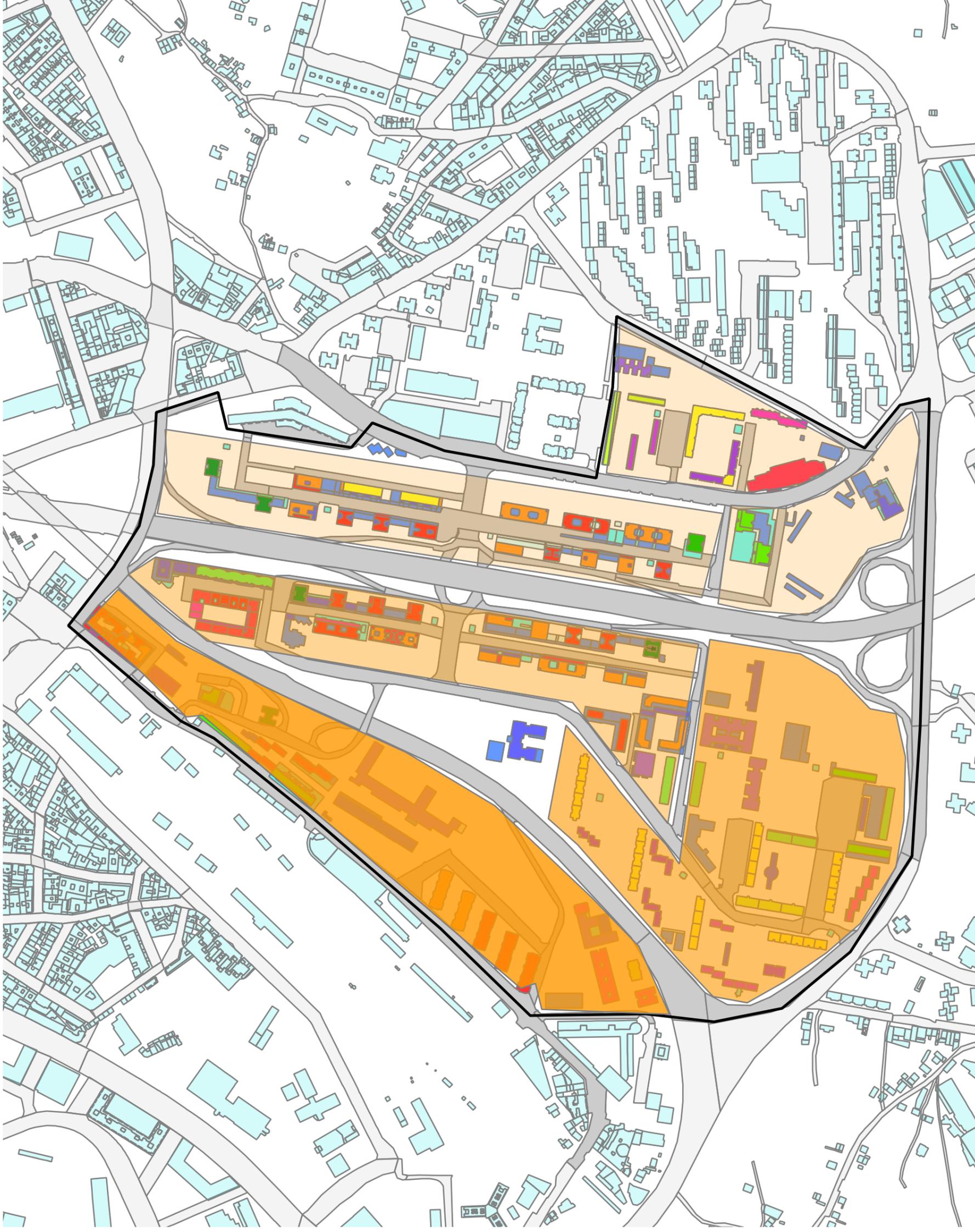
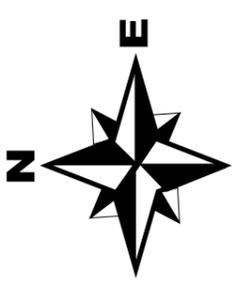
Si hacemos una media del barrio sin tener en cuenta las 4 áreas ambientales apreciamos que el índice de compacidad es de 8

Área ambiental 1		Área ambiental 2	
volumen total	528636,06 m ³	volumen total	373137,09 m ³
Superficie área ambiental	149.450 m ²	Superficie área ambiental	78.333 m ²
Compacidad corregida	3m	Compacidad corregida	4m
Área ambiental 3		Área ambiental 4	
volumen total	1672840,33 m ³	volumen total	1415509,32 m ³
Superficie área ambiental	98.004 m ²	Superficie área ambiental	124.586 m ²
Compacidad corregida	17m	Compacidad corregida	11m

distribución total del barrio:

Volumen total	3990122,8 m ³
superficie área ambiental	450.373 m ²
Compacidad corregida	8 metros

Barrio de Elviña: Compacidad corregida



Compacidad corregida

- 3 metros
- 4 metros
- 11 metros
- 17 metros



Metros

% VIARIO PÚBLICO PARA EL TRÁFICO DEL AUTOMOVIL DE PASO Y DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE SUPERFICIE

Indicador 2.1:

Superficie transporte motorizado	<u>142336,213</u>
Superficie total del viario	404371,10

Indicador: 0,3519 en tanto por ciento: 35,19 %

El resultado de este indicador debería ser inferior al 25%

No obstante, dichos resultados no andan lejos de los valores óptimos del indicador en cuestión, y máxime cuando dichos valores son bastante exigentes.

Creemos que el barrio dispone del espacio justo y preciso para la circulación del tráfico rodado y en caso de tener lugar alguna actuación que estas sean referentes al espacio para el peatón.

En caso de realizar los cálculos sin tener en cuenta la Avenida de Alfonso Molina y la Avenida de Henrique Salgado Torres los datos obtenidos serían:

Superficie transporte motorizado	<u>93887,6613</u>
Superficie total del viario	355922,55

Indicador: 0.2637 en tanto por ciento: 26.37 %

Mucho más próximo al 25% que se dice en el indicador.

Barrio de Elviña: Porcentaje de viario público para el tráfico del automóvil de paso y del transporte público de superficie



Carreteras de Elviña

75% de acera

50% - 75% de acera

menor al 50%

80 0 80 160 240

Metros

% VIARIO PÚBLICO PARA EL PEATÓN Y OTROS USOS DEL ESPACIO PÚBLICO

Indicador 2.2:

Superficie viaria peatonal y otros usos	<u>262034,89</u>
Superficie total	404371,10

Indicador: 0,648 en tanto por ciento: 64,8 %

El valor de este indicador debería ser mayor de un 75%

El déficit del 10% en espacio destinado para el peatón cae del lado del vehículo, como vimos en el indicador anterior. Este aspecto deberíamos de corregirlo pero siendo conscientes de que es un indicador muy bueno y pocos barrios en la ciudad alcanzan este porcentaje.

En caso de realizar los cálculos sin tener en cuenta la Avenida de Alfonso Molina y la Avenida de Henrique Salgado Torres los datos obtenidos serían:

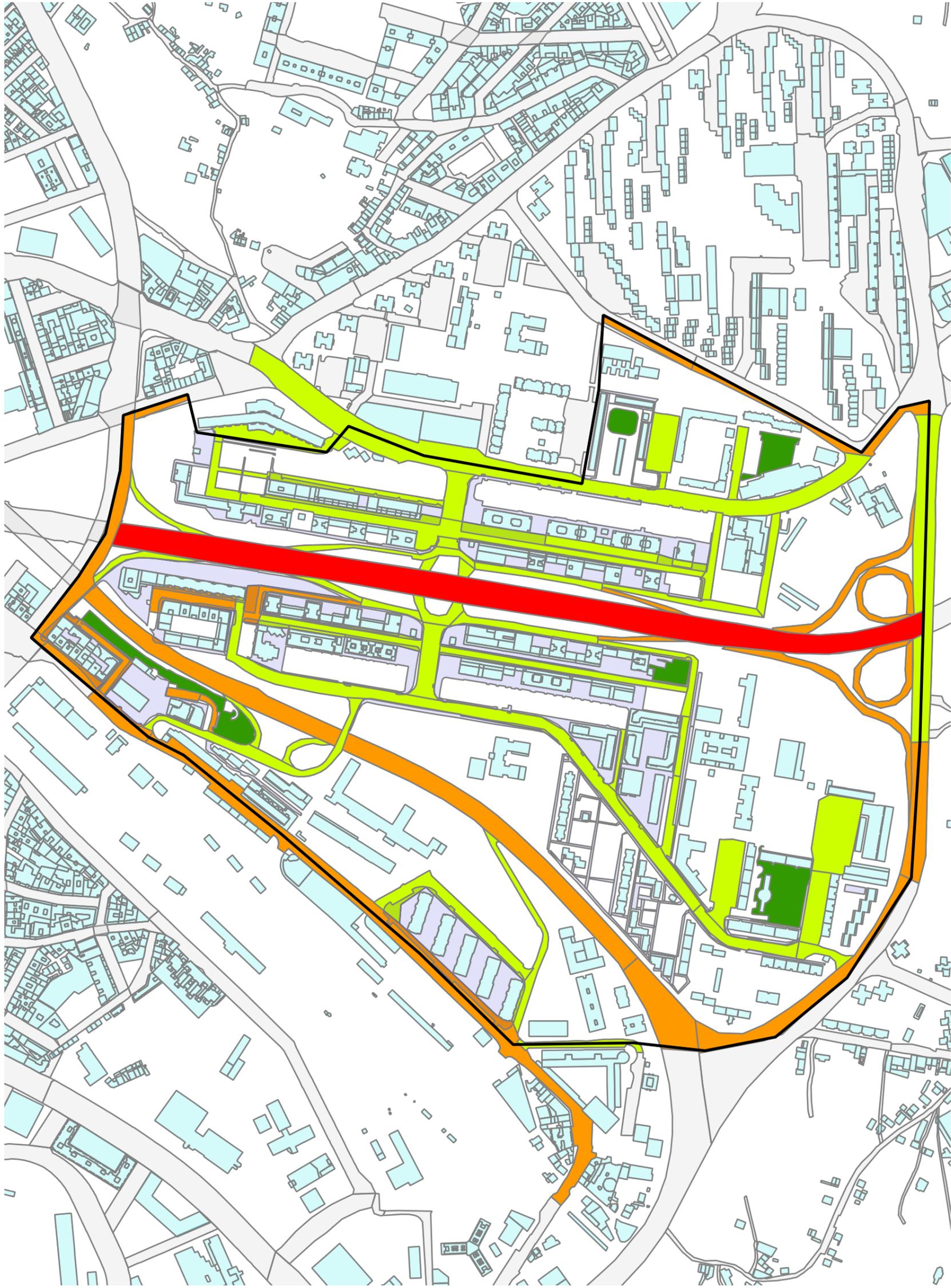
Superficie viaria peatonal y otros usos	<u>262034,89</u>
Superficie total	355922,55

Indicador: 0.7363 en tanto por ciento: 73.63 %

Mucho más próximo al 75% que se dice en el indicador.



Barrio de Elviña: Porcentaje de viario público para el peatón y otros usos del espacio público



Carreteras de Elviña

75% de acera

50% - 75% de acera

menor al 50%



Metros

PROYECCION VERTICAL DE SOMBRA DEL ARBOLADO EN EL ESPACIO PÚBLICO. DOTACIÓN DE ÁRBOLES POR METRO CUADRADO DE ESPACIO PÚBLICO

Los árboles en el barrio de Elviña se disponen de forma lineal siguiendo el trazado de las carretas, teniendo en cuenta que el barrio es atravesado por dos vías principales de entrada a la ciudad.

En su gran mayoría son de altura media, no llegando en muchos casos a los 6 metros, siendo estos, no obstante, abundantes en zonas recreativas.

Se presentan tres situaciones en las que el arbolado no es suficiente. Estas situaciones son:

1. Avenida de Alfonso Molina. La vegetación existente es prácticamente nula pese a las labores de revegetación llevadas a cabo por el ayuntamiento. El tamaño de las medianas no es suficientemente grande como para poder solventar este problema
2. Pablo Picasso. La situación previa a la actuación de edificación del bulevar dejaba mucho que desear. La cantidad de arboles era escasa y su deterioro y mal estado visibles para los viandantes.
3. Avenida Salgado Torres. En la mediana de esta vía de acceso a la ciudad se pueden ver arbustos de tamaño medio. El ancho de esta mediana ronda los 2-3 metros



Barrio de Elviña: Proyección vertical de sombra del arbolado en el espacio público. Dotación de árboles por metro cuadrado de espacio público



- arbolado barrio de Elviña
- zona de sombra del arbolado
- Calles sin árboles
- Calles con árboles de frondosidad baja
- Calles con árboles de frondosidad media



Metros

DISPOSICIÓN DE BÁCULOS SIN CONTAMINACIÓN LUMINOSA

El barrio de Elviña dispone de unas calles muy anchas, vemos en el plano que la gran mayoría oscilan entre los 8 y los 18 metros. Teniendo en cuenta que el modelo de luminarias es el mismo en todo el barrio y este oscila entre unas alturas de 8 y 10 metros en las vías más anchas y 3-4 en el resto variando la disposición en la calzada.

Las calles están bien iluminadas. Resultado que ya habíamos observado en la encuestas donde la gente no sentía inseguridad por la falta de luz en la calle.

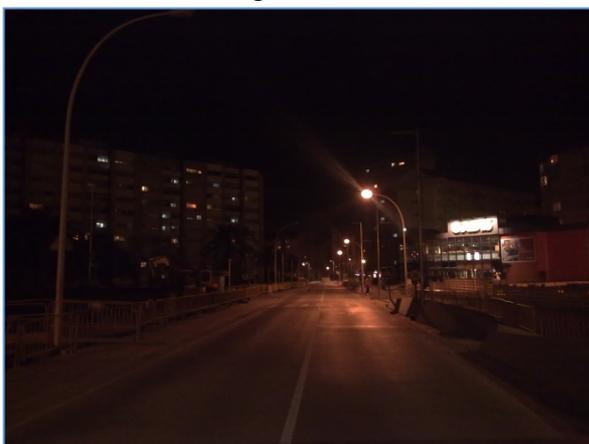
No obstante se observa que ciertos parques aun disponen en sus farolas báculos abiertos o que permiten la emisión de luz hacia arriba



O por ejemplo, es muy notable la diferencia entre la iluminación actual del bulevar



Frente a la que había meses atrás



Otra observación interesante es la nube de luz que se puede observar mirando Alfonso Molina desde una de sus pasarelas



Otras imágenes de las farolas ubicadas en el barrio son:



Barrio de Elviña: Disposición de báculos sin contaminación luminosa



ACCESIBILIDAD A PARADAS DE TRANSPORTE PUBLICO DE SUPERFICIE

Elviña puede presumir de ser uno de los barrios con mejor transporte público de la ciudad de La Coruña. Podemos observar como en el mapa todo el barrio se ve inmerso en una área de influencia de 300 metros (5 minutos andando) que lo cubre por completo. Nosotros, además, incluimos dos radios de influencia menores, uno de 200 metros y otro de 100 metros que también cubren en casi su totalidad la extensión del barrio

Consideramos que el alto número de paradas de bus en el barrio es debido a encontrarse este en la entrada de la ciudad y muy próximo a estaciones de intercambio de modo, como son la estación de autobuses y la estación de ferrocarriles.

Contamos un total de **12 líneas** de bus diferentes, entre las cuales podemos nombrar:

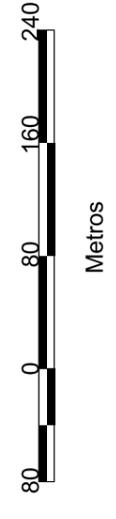
- La línea Universitaria que une el barrio con la ciudad universitaria
- La línea numero 1, 1A, 5 y la 22 con la zona obelisco y Maria Pita
- La línea 14 con los Rosales
- La línea 24 con la Zapateira

Estos resultados eran de esperar, ya que percibimos al analizar las encuestas realizadas en el barrio, que los habitantes del mismo estaban por lo general muy contentos con el servicio de transporte público

Barrio de Elviña: Accesibilidad a paradas de transporte público de superficie



- zonas acceso a bus a menos de 100 metros
- zonas acceso a bus a menos de 200 metros
- zonas acceso a bus a menos de 300 metros
- paradas de bus barrio de Elviña



ACCESIBILIDAD A LA RED DE BICICLETAS

Tenemos que tener en cuenta que el carril bici en el barrio de Elviña es una propuesta, en ejecución, pero de la cual aun no se puede disfrutar.

Una vez hecha esta apreciación hablaremos en presente sabiendo lo próximo que está este proyecto de terminarse.

El carril bici proporcionará al barrio una amplia zona de paseo, pero es un proyecto aislado, puesto que comienza y termina en el propio barrio y no ofrece una continuidad al desplazamiento por la ciudad.

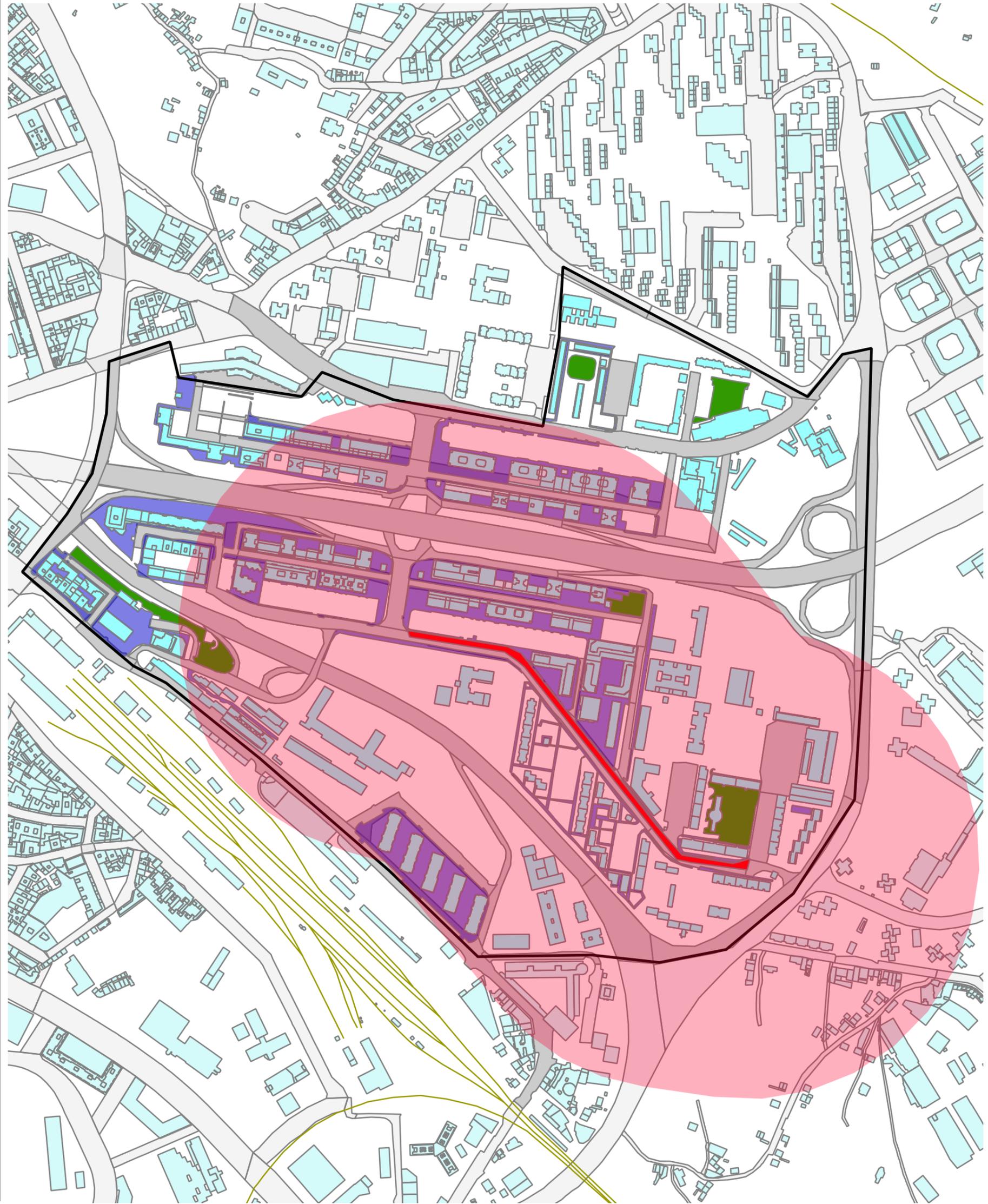
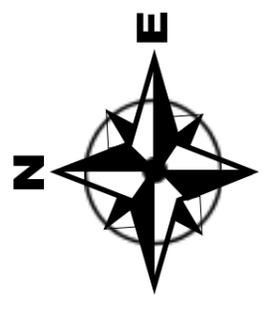
El radio de influencia cumple con el indicador estudiado pero el acceso a la red de bicicletas no es tan sencillo como pudiera parecer, puesto que una persona que viva en Salvador de Madariaga y quiera disfrutar del carril bici tendrá primero que atravesar calles con una alta densidad de tráfico.

En la parte propositiva del proyecto trataremos de dar solución a este inconveniente

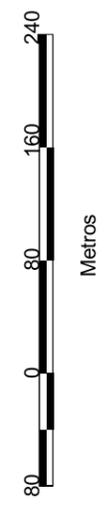
No obstante, antes de terminar este trabajo y según se fue construyendo en el barrio el bulevar, vemos partes que también aparecen en nuestra propuesta, como pueden ser:



Barrio de Elviña: Accesibilidad a la red ciclista



Zona acceso carril bici
Carril bici



PLATAFORMA LOGISTICA URBANA

En el barrio de Elviña podemos señalar dos zonas importantes como plataformas logísticas, aunque estas tienen lugar en la superficie e intentando evitar el tráfico que circula por las calles.

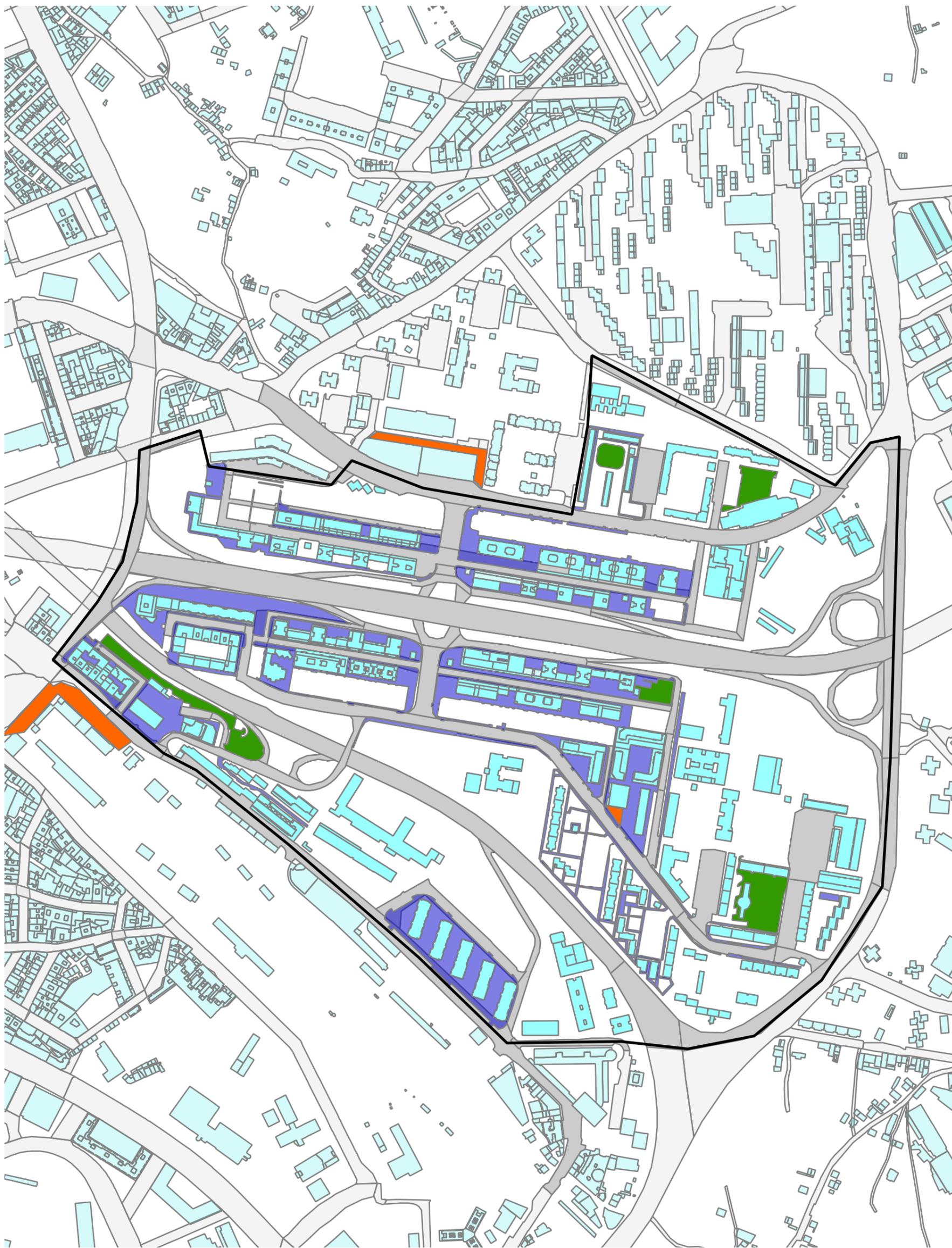
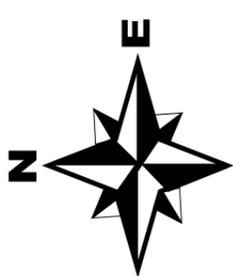
En el caso de los comercios ubicados en el Centro Comercial de Elviña la carga y descarga de mercancía se realiza en uno de los laterales. En el caso del Gadis ubicado entre Pintor Luís Mosquera y Pablo Picasso la carga y descarga de suministros también tiene lugar en un lateral, pero en este caso en una explanada anexa al establecimiento

Por último señalamos también la estación de FFCC donde tiene lugar un intercambio de mercancías y personas a lo largo de todo el día

Quizá todas estas zonas deberían de no interferir en el tránsito del barrio y evitar molestias a los usuarios.



Barrio de Elviña: Plataforma logística urbana



plataforma logística

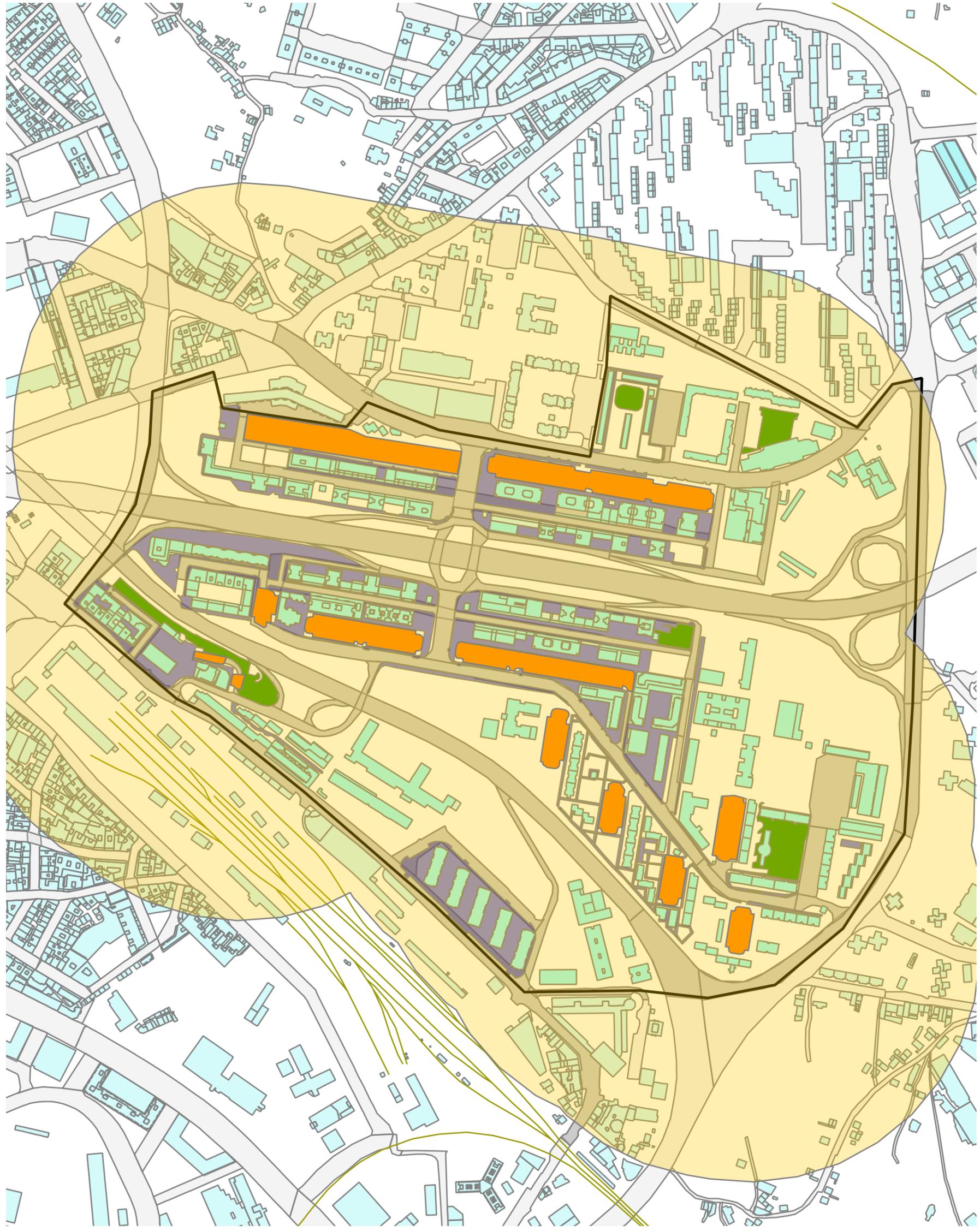


APARCAMIENTO FUERA DEL ESPACIO PÚBLICO

El barrio cuenta con numerosas zonas de aparcamiento. El inconveniente de estas es que son ocupadas en casi su totalidad por los residentes pues son muy pocos los edificios que disponen de aparcamiento subterráneo.

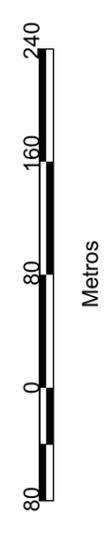
En ciertos momentos del día este aparcamiento no da solución al intenso tráfico que se acumula debido a los colegios de la zona (CEIP Wenceslao Fernández Flórez y CEIP Salgado Torres)

Barrio de Elviña: Aparcamiento fuera del espacio público



Aparcamientos publicos

Area de influencia de 300 metros



RESERVA DE PLAZAS DE APARCAMIENTO PARA BICICLETAS

El barrio no dispone de aparcamientos para bicicletas. No es un medio muy utilizado por ahora por no haber carril bici que conecte toda la ciudad y porque la gente no esta concienciada a su uso. Las personas que utilizan este medio de transporte (por lo general jóvenes) se aprovechan de mobiliario urbano para dejar sus bicicletas aparcadas.

Si tenemos en cuenta el número de habitantes y el número de aparcamientos para bicicleta que debería de haber, consideramos que el indicador calcula una cantidad muy elevada de estas. Es inviable que el barrio de Elviña pueda albergar tal cantidad.

Ya sólo teniendo en cuenta el número de plazas de bicicleta que corresponderían por vivienda, obtenemos:

Habitantes del barrio **10376**

Factor densidad 2,7

Número de viviendas	3842
---------------------	------

Numero de aparcamientos correspondientes:

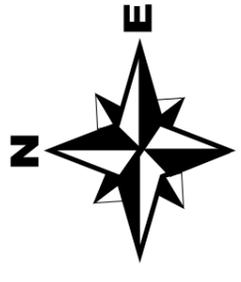
Número de viviendas 3842

Número de plazas por vivienda 2

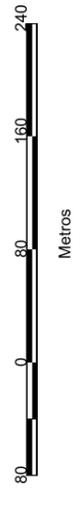
Plazas para bicicletas	7684
------------------------	------

A las que tendríamos que añadir las plazas correspondientes equipamientos, zonas verdes e intercambiadores modales.

Barrio de Elviña: Reserva de plazas de aparcamiento para bicicletas



limite del barrio.shp



ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

El barrio cumple las condiciones de buen uso y fácil acceso para personas con movilidad reducida. No se observan obstáculos que impidan la libre circulación de estas personas por el barrio.

A continuación se muestran una serie de imágenes de accesos al barrio

En el plano situamos zonas con accesibilidad regular y mala en comparación con las buenas. Por ejemplo, la calle General Rubín es una calle muy empinada y casi la única forma de ir directamente desde el centro del barrio a la estación de autobuses.

Las personas se sienten seguras en el barrio salvo en ciertas calles con aceras muy estrechas como ya comprobamos en las encuestas realizadas

“OBSERVACIÓN: El resultado de esta pregunta es que la gente se siente más insegura en cruces y pasos de peatones ya que la velocidad de los vehículos y el exceso de circulación crea inseguridad en los viandantes”

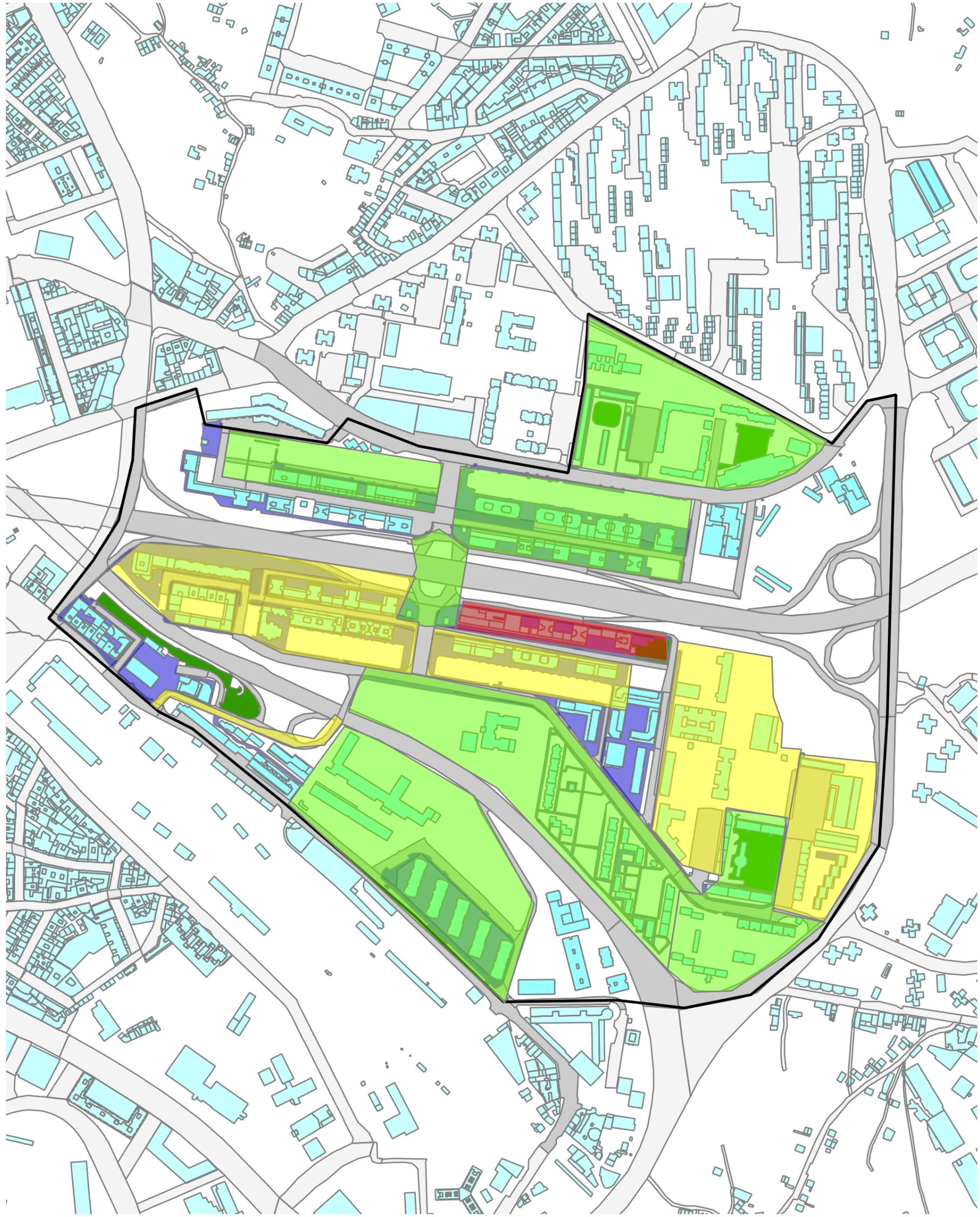
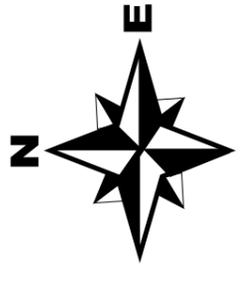
En las zonas que en el barrio definimos como de accesibilidad media las valoramos de esta forma por el mal estado que en algunos puntos pueden presentar tanto los pavimentos de las vías como las aceras. No son ni significativos ni impiden o cortan la circulación, pero pueden provocar algún que otro percance para los viandantes.

Por otra parte, la calle de Álvaro Cunqueiro tiene aceras muy estrechas y como ya percibimos en las encuestas, es un punto que los ciudadanos desearían modificar.

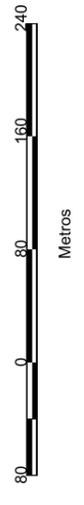




Barrio de Elviña: Accesibilidad de las personas con movilidad reducida



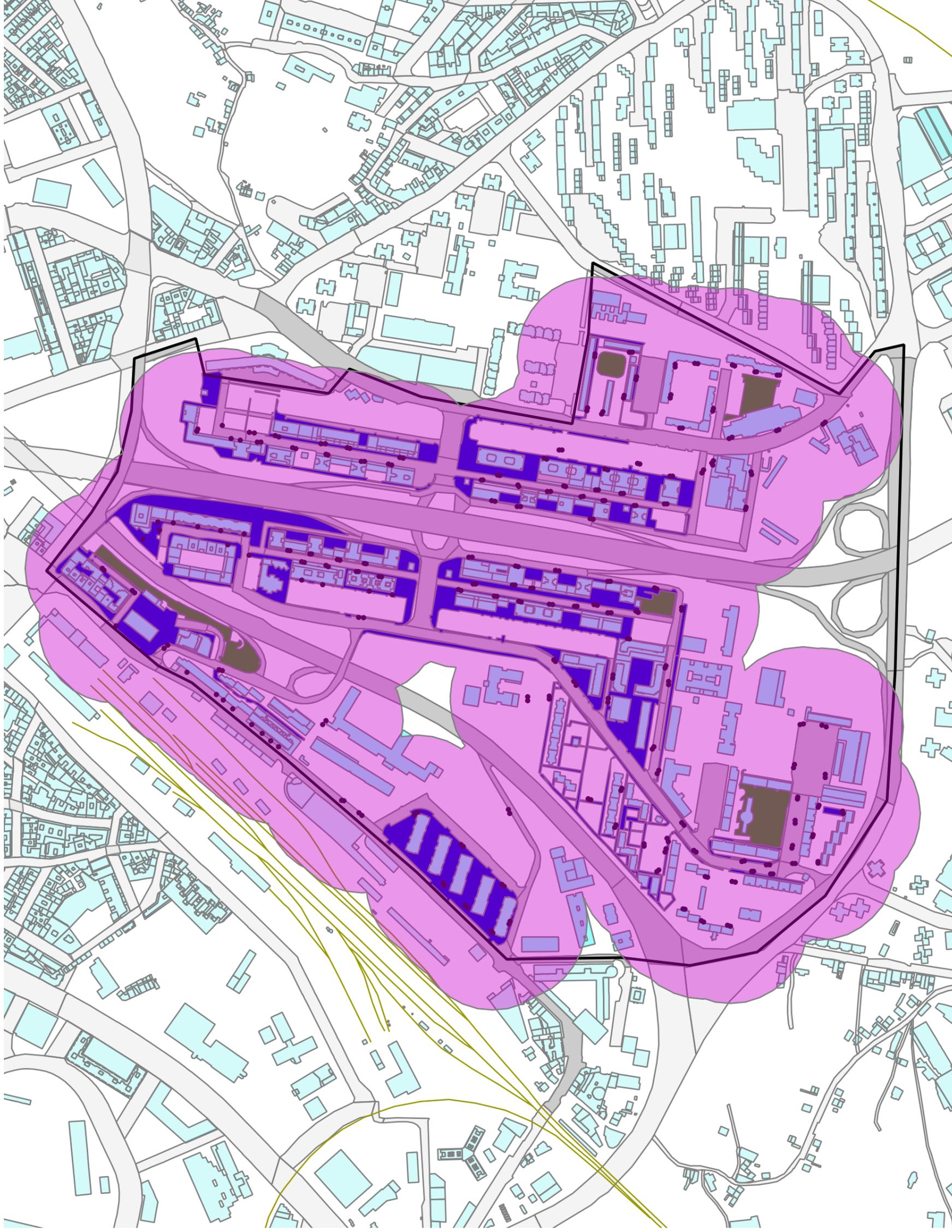
- accesibilidad mala
- accesibilidad media
- accesibilidad buena



PREVENCION Y RECOGIDA SELECTIVA DE LOS RESIDUOS SÓLIDOS URBANOS, MINIMIZANDO LOS IMPACTOS DERIVADOS DE LA GESTIÓN Y LAS AFECTACIONES NEGATIVAS DEL SISTEMA DE RECOGIDA SOBRE EL ESPACIO PUBLICO Y SOBRE LOS CIUDADANOS

El barrio dispone de un excelente sistema de recogida selectiva de residuos sólidos urbanos. Podemos observar en el plano indicador que casi la totalidad del barrio está cubierta por el radio de influencia de los contenedores orgánicos e inorgánicos, a excepción de pequeñas áreas que no están urbanizadas y por lo tanto, resultaría inútil, un desperdicio de recursos y gasto innecesario para el barrio

Barrio de Elviña: Recogda selectiva de los residuos sólidos urbanos



• contenedores

■ zona recogida contenedores

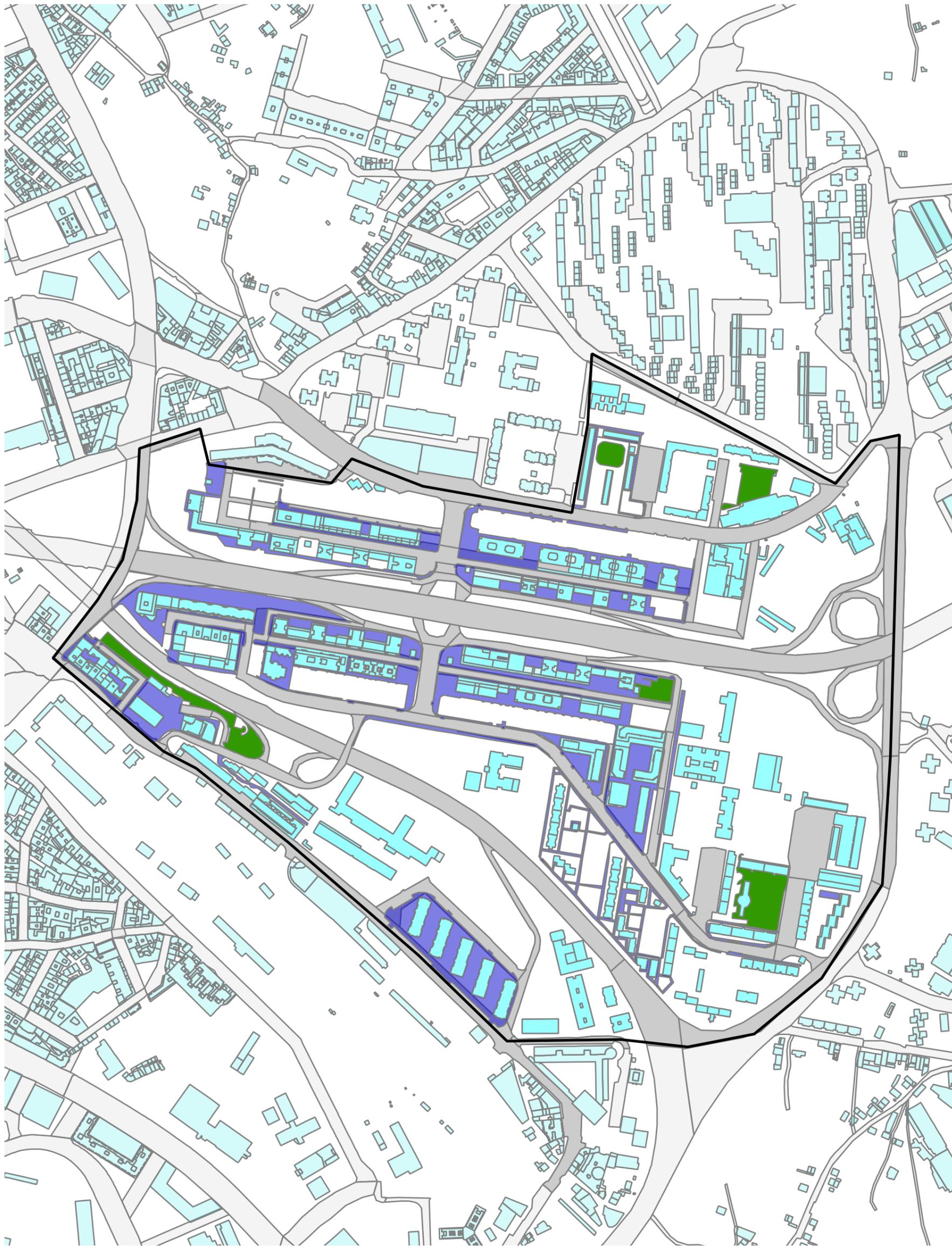
0 70 140 210

Metros

**INSTALACIÓN DE PUNTOS LIMPIOS PARA LA
RECOGIDA DE FRACCIONES REUTILIZABLES, RECICLABLES
O PELIGROSAS, NO RECIDAS MEDIANTE EL RESTO DE
SISTEMAS DE RECOGIDA ORDENARIAS**

El barrio no dispone de Puntos Limpios

Barrio de Elviña: Puntos limpios



limite del barrio.shp



NIVEL SONORO

Como era de esperar y ya percibimos en las encuestas, las zonas que soportan mayor nivel sonoro son las calles de entrada a la ciudad para el tráfico pesado. Como son Alfonso molina y la Avenida de Salgado Torres

El resto del barrio da niveles sonoros muy aceptables, la gente no mostraba malestar por exceso de ruido

Tomando como referencia la malla que forma el barrio, el porcentaje de población expuesta a niveles sonoros:

- Nivel sonoro inferiores de 65 dbA: 60% población
- Nivel sonoro entre 65 y 70 dbA: 15% de la población
- Nivel sonoro entre 70 y 75 dbA: 25% de la población

Teniendo en cuenta que la población del barrio es de 10.376 habitantes

El 60% de la población lo representan 6225 personas, en las zonas que en el plano indicador se ven en verde, el 15% son 1556 y el 25%, 2594 habitantes.

Podemos ver que gran parte de la población vive sufriendo niveles sonoros superiores a 75 dbA. El porcentaje de población que vive en las proximidades de la Avenida de Alfonso Molina representa casi el 8 % de la población del barrio, algo indeseable pero que no tiene solución. El tráfico que se dirige al centro de la ciudad, el tráfico pesado que va al puerto y las mercancías que abastecen la ciudad.

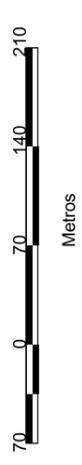
El resto de rangos del indicador el barrio los cumple siendo incluso mayor de 6200 personas las que soportan un nivel sonoro que soporta valores inferiores de 65 dbA porque en las zonas con mayor compacidad de viviendas es donde mayor numero de calles en verde (en nuestro plano indicador) viven.

Barrio de Elviña: Nivel sonoro



Nivel sonoro en las calles

- nivel sonoro bajo (de 0 a 65 dbA)
- nivel sonoro medio (de 65 a 70 dbA)
- nivel sonoro alto (de 70 a 75 dbA)
- nivel sonoro muy alto



ACCESIBILIDAD DE LOS CIUDADANOS A ESPACIOS VERDES

En el análisis de las zonas verdes y espacios dedicados al ocio no hemos tenido en cuenta aquellos espacios que no son aprovechables para dichas funciones. Si bien es cierto que el barrio cuenta con muchas zonas verdes no todas son aprovechables. Elviña cuenta con mucho espacio verde delante de las viviendas privadas, en zonas de paseo o bordeando edificios. A la hora de realizar el análisis hemos descontado estas.

No obstante, los resultados son muy buenos. El área de influencia de los parques que rondan entre los 1000 y los 5000 m² cubre casi la totalidad del barrio, permitiendo a sus habitantes el acceso a ellos en un tiempo inferior a 5 minutos.

Lo mismo ocurre si tenemos en cuenta áreas mayores de espacios verdes.

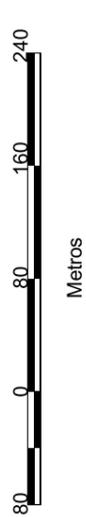
Si bien, como ya hemos dicho en alguna que otra ocasión a lo largo del trabajo, una de las principales quejas de los ciudadanos en las encuestas era el deterioro de muchos de estos espacios verdes debido al uso o mal uso que se le puede dar a estas superficies. La protesta iba encaminada al deterioro de zonas puntuales en las zonas ajardinadas donde la hierba había desaparecido y se habían formado superficies de barro que podían pasar semanas hasta que fuera solucionado el problema

Barrio de Elviña: Accesibilidad de los ciudadanos a espacios verdes



**Espacios verdes
comprendidos
entre 1000 y 5000
metros cuadrados**

- Área influencia (menos de 5 minutos)
- Áreas menores a 5000 metros cuadrados
- limite del barrio

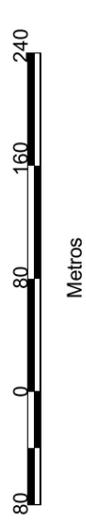


Barrio de Elviña: Accesibilidad de los ciudadanos a espacios verdes

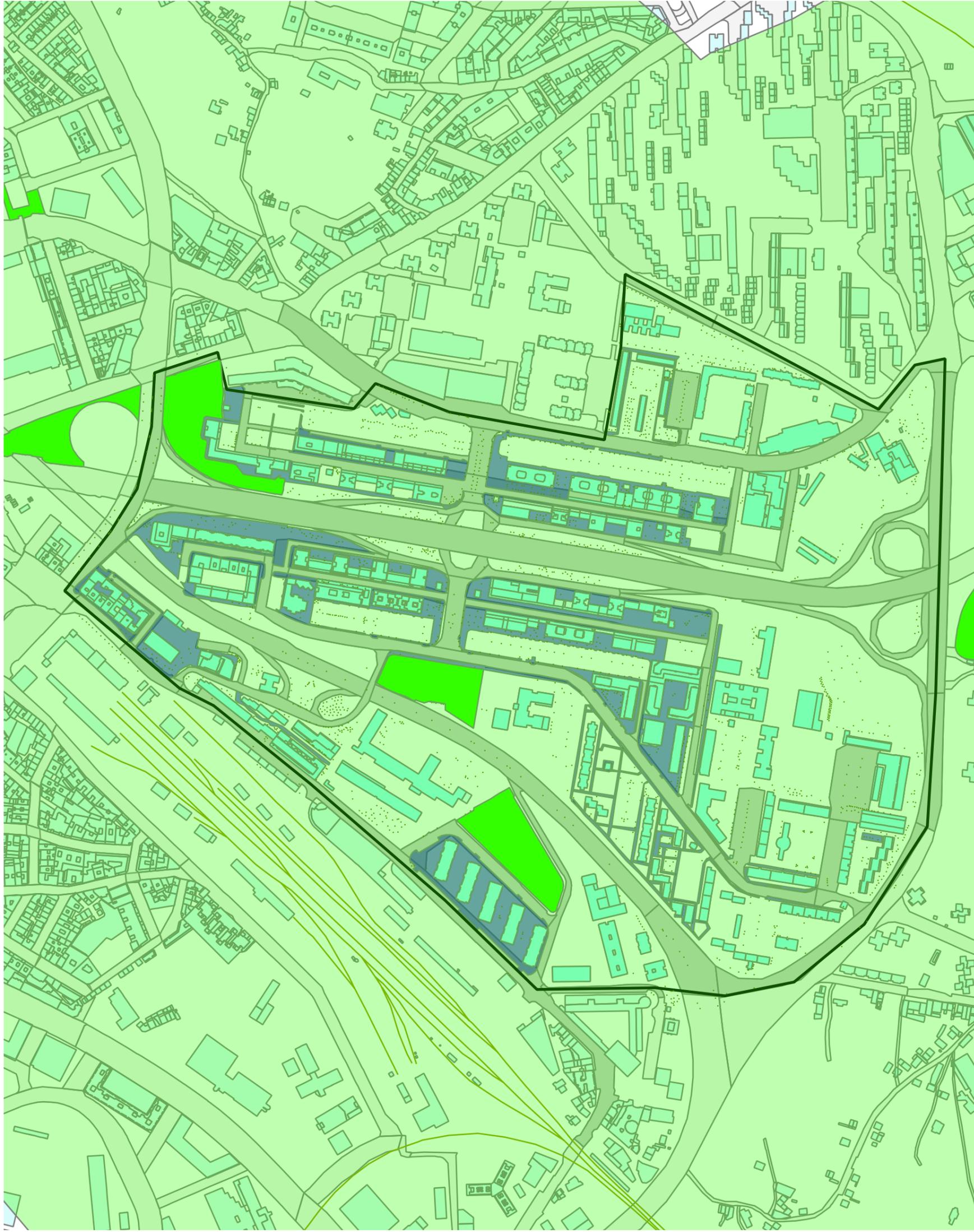


**Espacios verdes
comprendidos
entre 5000 y 10000
metros cuadrados**

- Área de influencia (sobre 10 minutos)
- Áreas entre 5000 y 10.000 metros cuadrados
- límite del barrio



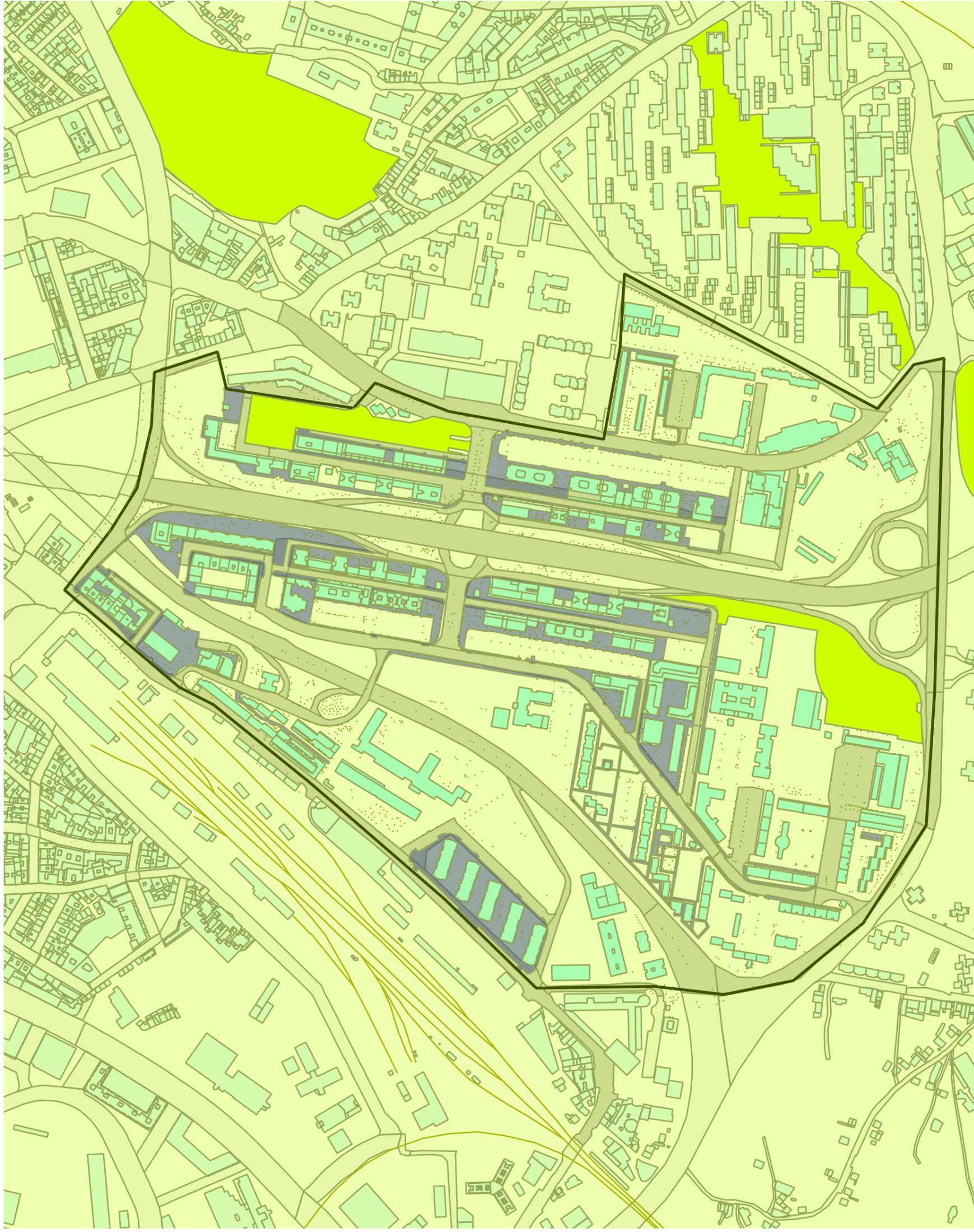
Metros



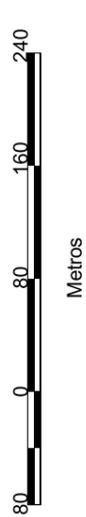
Barrio de Elviña: Accesibilidad de los ciudadanos a espacios verdes



**Espacios verdes
comprendidos
entre 10000 y 100000
metros cuadrados**

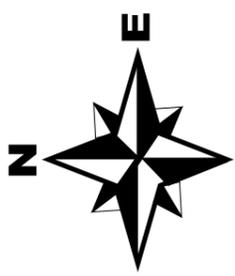


- Area influencia (menos de 40 minutos)
- Areas comprendidas entre 10000 y 100000 metros cuadrados
- limite del barrio

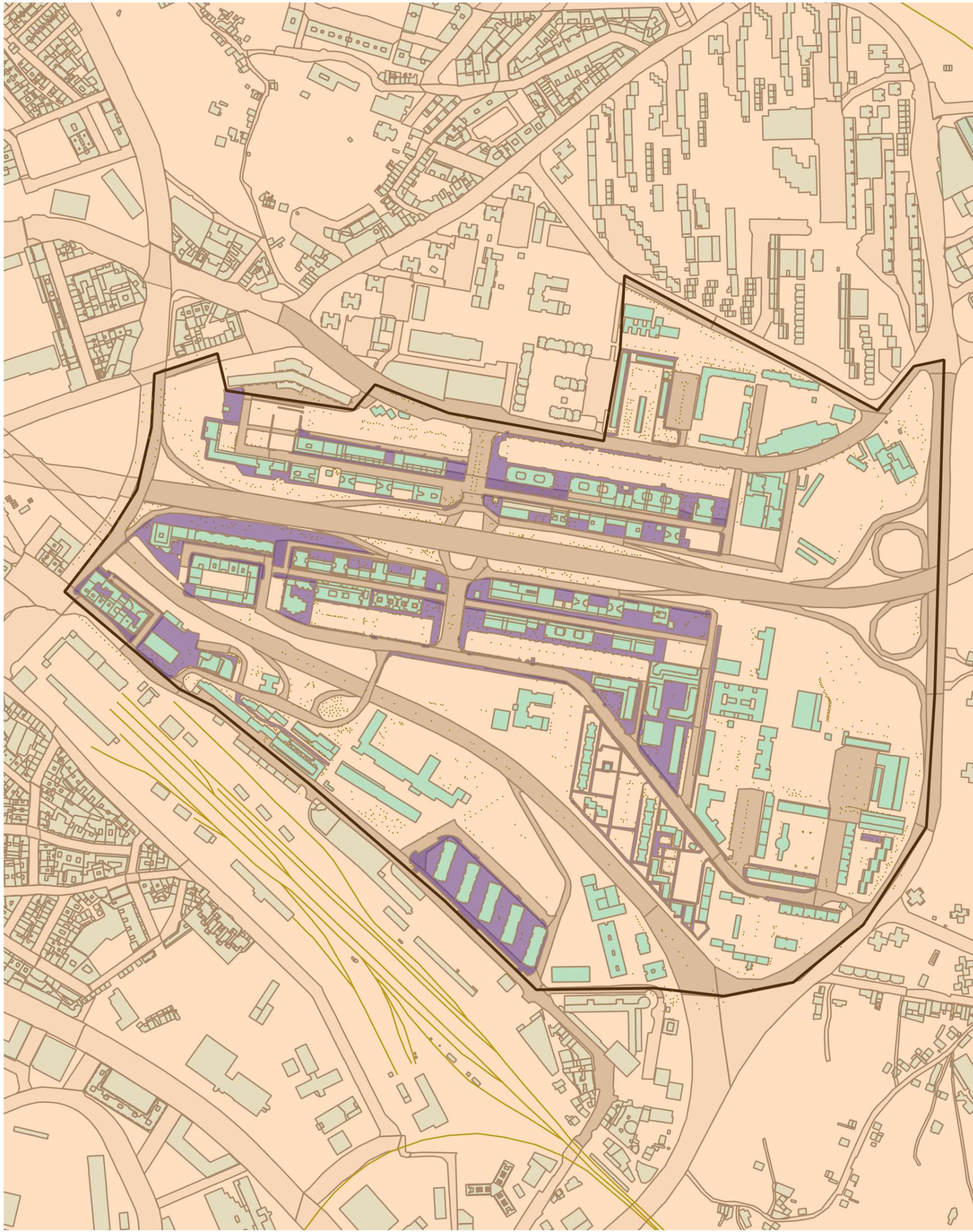


Metros

Barrio de Elviña: Accesibilidad de los ciudadanos a espacios verdes



**Espacios verdes
comprendidos
mayor de 100000
metros cuadrados**



Área influencia (menos de hora y media)

límite del barrio

80 0 80 160 240

Metros

ASIGNACIÓN DE ÁRBOLES POR SUPERFICIE CONSTRUIDA

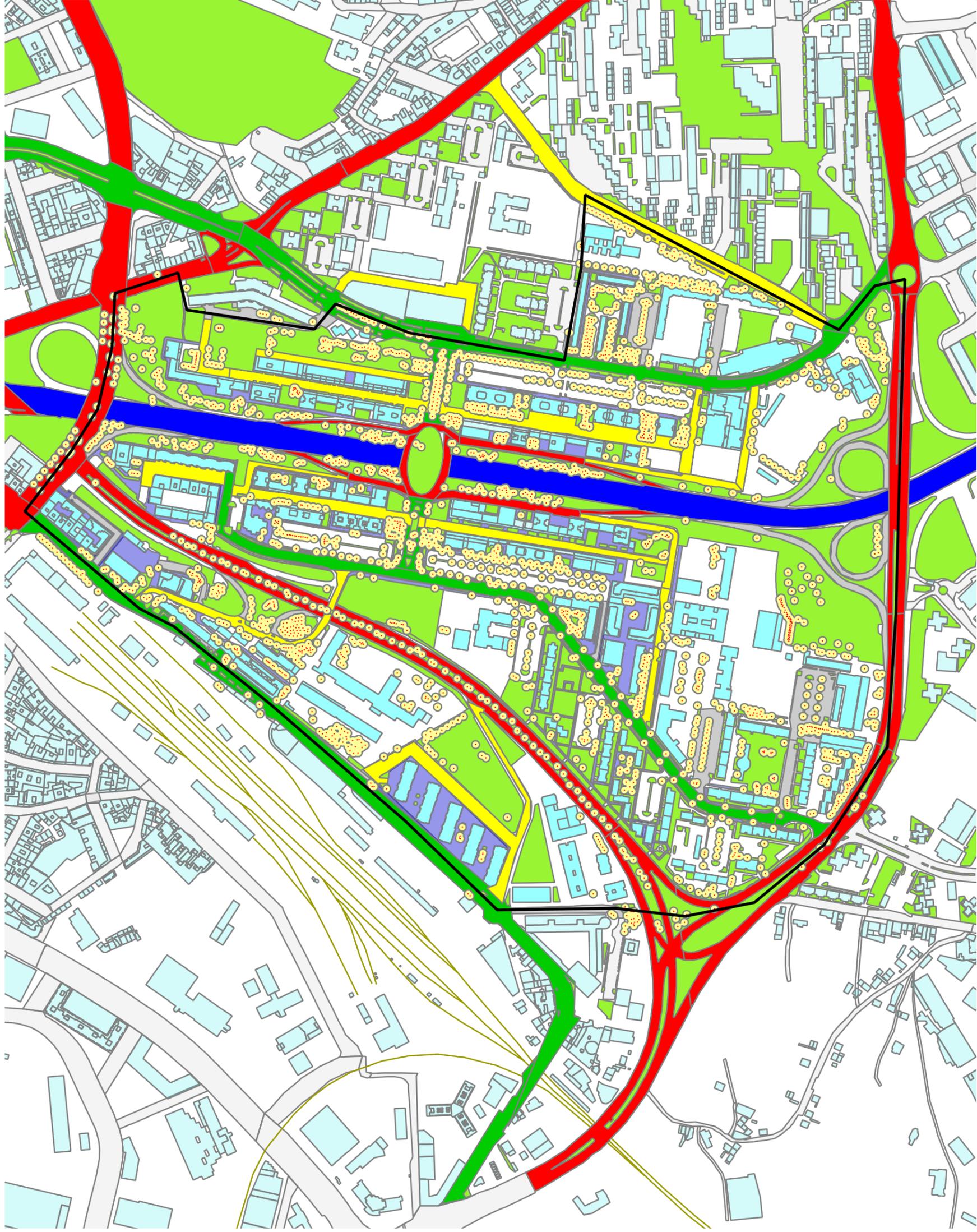
El barrio cuenta con un total de **2038 árboles**. Teniendo en cuenta que el área total del barrio es de 652480 m², que el espacio dedicado a **viviendas** suma **501032,75 m²** y el destinado al **viario 107820,66 m²** (el resto de áreas del barrio son ocupadas por parques y espacios de relación social).

El indicador nos dice que deberíamos de asignar **un árbol cada 20 m²** de superficie construida y en función de la longitud de las calles de red básica red secundaria.

Ya sólo teniendo en cuenta el área construida el barrio debería de tener más de 25.000 árboles.

Obviamente, el indicador no se cumple, podríamos ubicar árboles nuevos en zonas donde aún haya pocos, pero recorriendo el barrio uno se da cuenta de la gran cantidad de arbolado del que se dispone en Elviña, y de la imposibilidad de ubicar los 20.000 árboles restantes.

Barrio de Elviña: Asignación de árboles por superficie construida



- limite del barrio.shp
- arboles barrio de elviña.shp
- arbolado solucionado.shp
- Vias de acceso.shp
- Distribuidor terciario.shp
- Distribuidor secundario.shp
- Distribuidor primario.shp



Metros

CORREDORES VERDES

En el estudio de este indicador hemos tenido en cuenta dos calles, una de ellas Salvador de Madariaga y la otra la Avenida Pablo Picasso, obteniendo los siguientes resultados:

Salvador de Madariaga:

Longitud corredor verde	0
Longitud de viario	871,91
cverdes=	0%

Pablo Picasso:

Longitud corredor verde	598,21
Longitud de viario	845,39
cverdes=	70,76%

Podemos ver que el corredor verde del nuevo bulevar ocupa el 70%.

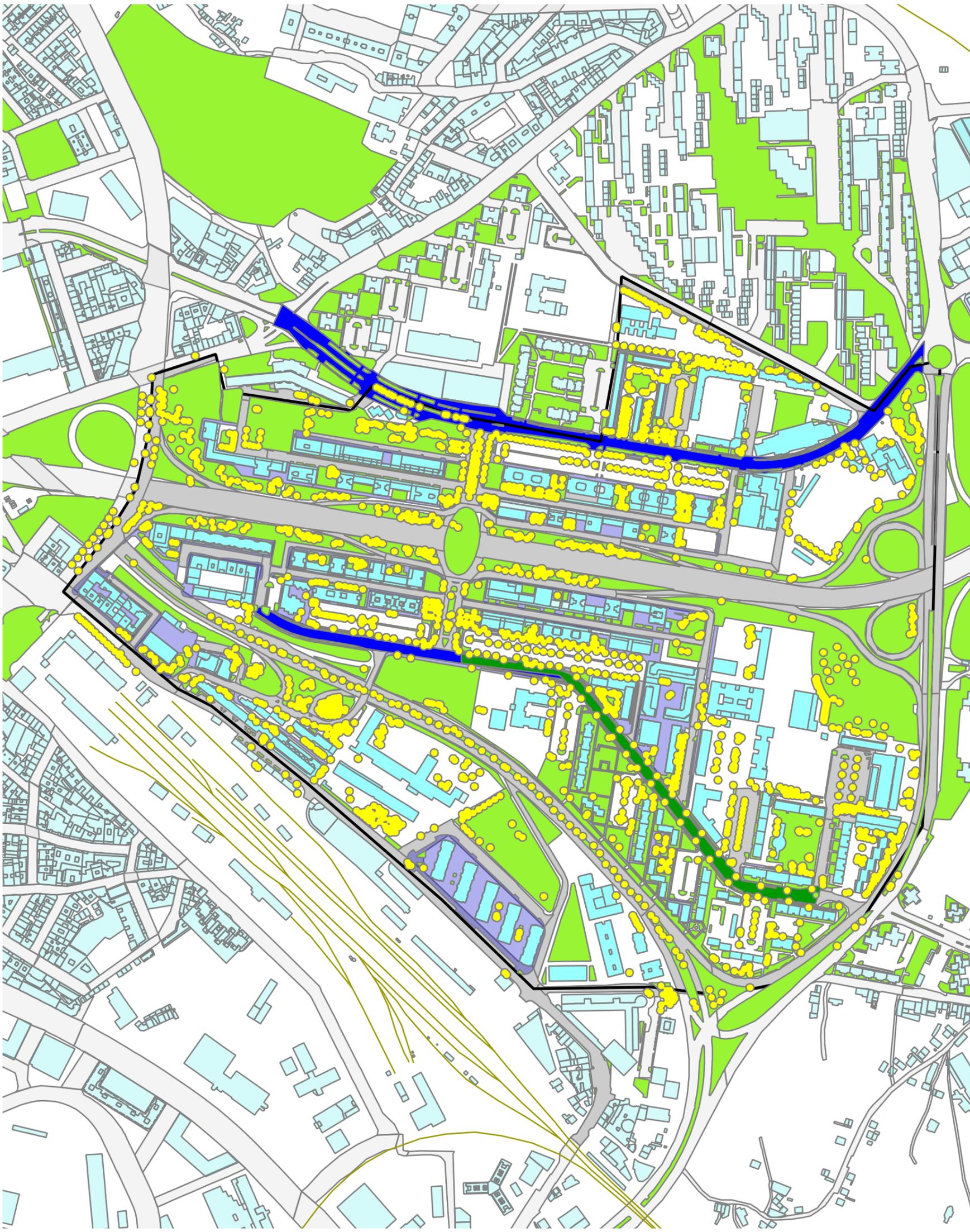
No consideramos otras calles como por ejemplo la Avenida de Alfonso Molina y la Avenida de Salgado Torres por ser avenidas de intenso tráfico de entrada y salida de la ciudad de todo tipo de vehículos. Tampoco consideramos las vías de acceso del barrio.

No propondremos parte propositiva debido a que consideramos que pese a no tener un corredor verde en Salvador de Madariaga esta calle dispone de aceras anchas, arbolados en los laterales de las vías y amplias zonas de aparcamiento, lo que da una sección de calle muy ancha y dedicada a los peatones en gran medida.

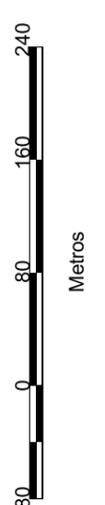
No lo consideramos corredor verde porque no da preferencia al tráfico peatonal aunque tampoco consideramos una solución viable reducir el número de carriles dedicados al automóvil debido a que es una vía importante de movimiento entre el barrio de Matogrande y el centro de la ciudad



Barrio de Elviña: Corredores verdes



- Arbolado solucionado.shp
- Zonas verdes
- Limite del barrio.shp
- Corredor verde de Elviña
- Calles susceptibles de tener un corredor verde



ACCESIBILIDAD A LOS SERVICIOS BÁSICOS

Nuestro barrio consta de 10.376 habitantes y de 3.842 viviendas, por lo cual se considera un barrio. Tomando en cuenta esta consideración, podemos definirlo de la siguiente manera:

El Barrio (BB), entendido éste como el espacio de pertenencia, utilizando la definición de Lefebvre (1967) podemos definir el Barrio como: "...la esencia de la realidad urbana. Se trataría de la mínima diferencia entre espacios sociales múltiples y diversificados, ordenados por las instituciones y los centros activos...Es la agrupación de lo domestico en torno a un elemento simbólico." El barrio es el lugar en el que nos movemos sin plan previo, donde nos orientamos sin dificultad, y en el que encontramos caras conocidas. Desde el punto de vista de las dotaciones, en él deberíamos de encontrar las que cubren nuestras necesidades más cotidianas.

Para considerarlo un barrio (BB) tenemos en cuenta los criterios utilizados en las tablas "sistemas de espacio de uso y dominio público" y "sistemas de equipamientos" en los que definen según sus dotaciones el barrio (BB), el barrio-ciudad (BC) y la ciudad (CC). Elviña cumple todas las características de barrio excepto la de sistema de espacios libres en la que se comporta como un barrio-ciudad.

Consideramos que el tipo de tejido definido por nuestro barrio es medio, porque su uso principal es el residencial, en el que la variedad urbana alcanza un porcentaje medio-alto de la demanda y por lo general sus dotaciones se ajustan al índice de edificabilidad neta media.

A continuación vamos a analizar los parámetros de población sostenible de los equipamientos que componen el barrio:

- **BIENESTAR SOCIAL:** la superficie en nuestro barrio dedicada a esa función suma un total de **38478 m²** de suelo, dividiendo entre el número de habitantes nos da un valor de **3,70** y dividiendo entre el número de viviendas nos da un valor de **10,02**. Se deberían de cumplir los valores de 3,16 por habitante y 9,40 por vivienda. Vemos que el indicador se cumple, además en el plano se refleja una total cobertura en el barrio.
- **SERVICIOS BÁSICOS:** la superficie dedicada a esta función es de **1647 m²** de suelo. Los parámetros correspondientes a estos datos son: **0,16 m²/número de habitantes** y de **0,43 m²/número de viviendas**. Se deberían cumplir los valores de 0,130 por habitante y 0,390 por vivienda. Vemos que el indicador se cumple, además en el plano se refleja una total cobertura en el barrio.
- **TOTAL EQUIPAMIENTOS.** La superficie total dedicada a los equipamientos del barrio es un total de **53523 m²** y los parámetros son **5,16 m²/número de habitantes** y **13,93 m²/número de viviendas**. Se deberían cumplir los valores de 4,149 por habitante y 12,447 por vivienda. Vemos que el indicador se cumple, además en el plano se refleja una total cobertura en el barrio.

En cuanto a los espacios libres, el espacio dedicado a ellos es un total de 35825 m² de suelo, dividiendo por el número de viviendas tenemos un parámetro de 3,45 y dividiendo entre el número de viviendas nos da un parámetro de 9,32.

Según estos parámetros llegamos a la conclusión de que el barrio está bien equipado y que cuenta con una superficie abundante dedicada a los espacios libres.

1. ABASTECIMIENTO Y CONSUMO

El barrio dispone de cuatro grandes superficies comerciales que cubren casi la totalidad de la superficie. El área de influencia de estos comercios facilita que los residentes tengan a mano un centro comercial a menos de cinco minutos. Además, el servicio se complementa con pequeñas tiendas de barrio, que aunque no se reflejan en el plano indicador, si se mencionan en las encuestas y con las que la población de barrio está muy contenta

2. SANITARIOS-ASISTENCIALES

En este barrio, si una persona se encuentra mal o enferma, no tiene ningún impedimento para acceder a los servicios sanitarios. El barrio cuenta con un centro de salud de barrio y en sus proximidades centros de barrio-ciudad y buenos accesos al centro hospitalario Universitario A Coruña

- **SANITARIO:** la superficie dedicada a esta función es de **1518 m²** de suelo. Los parámetros correspondientes son de: **0,15 m²/número de habitantes** y de **0,40 m²/número de viviendas**. Se deberían cumplir los valores de 0.126 por habitante y 0,377 por vivienda. Vemos que el indicador se cumple, además en el plano se refleja una total cobertura en el barrio.

3. CULTURALES – RECREATIVOS

Agrupamos las dotaciones soporte de actividades culturales más tradicionales, destinadas a custodia, transmisión y conservación del conocimiento, fomento y difusión de la cultura y exhibición de las artes así como actividades de relación social.

Se cumple con el indicador de centros culturales del barrio, al contar éste con centros cívicos, una biblioteca municipal y con centros culturales multifuncionales, siendo la biblioteca de más de 100 plazas divididas en secciones como una biblioteca infantil, unas aulas de estudio, zonas de descanso, audición y prensa. En el barrio también se observa la presencia de centros de culto.

- **CULTURAL:** la superficie dedicada a esta función es de **5153 m²** de suelo, dividiendo entre el número de habitantes os da un parámetro de **0,50** y dividiendo entre el número de viviendas, el parámetro es de **1,34** . Se deberían cumplir los valores de 0,455 por habitante y 1,365 por vivienda. Vemos que el indicador se cumple si se calcula según el número de habitantes. Según el número de viviendas no se cumple por muy poco.

4. DOCENTES

El sistema educativo es el que comprende las dotaciones destinadas a la formación humana e intelectual de las personas, la preparación de los ciudadanos para su plena inserción en la sociedad y su capacitación para el desempeño de actividades productivas.

Los equipamientos educativos con los que cuenta el barrio son: escuelas infantiles de primer y segundo ciclo, centros de educación primaria y centros de educación secundaria, superando así el umbral de educación-barrio, además se encuentran muy próximos a éste, los centros de formación profesional de SOMESO y el Campus Universitario de Elviña.

- **EDUCATIVO:** la superficie dedicada a esta función es de **2105 m²** de suelo. Los parámetros correspondientes son: **0,20 m²/número de habitantes** y de **0,55 m²/número de viviendas**. . Se deberían cumplir los valores de 0,175 por habitante y 0,525 por vivienda. Vemos que el indicador se cumple, además en el plano se refleja una total cobertura en el barrio.

5. DEPORTIVOS

El barrio tiene pistas polideportivas al aire libre, así como pistas cubiertas, cumpliendo así las necesidades mínimas deportivas a nivel de barrio. Además de campos deportivos a nivel nacional como las instalaciones deportivas del complejo de Elviña donde el Montañeros disputa sus partidos como local en 2ª división B y de instalaciones deportivas extensas en el campus universitario que aun encontrándose fuera de los límites establecidos del barrio su gran proximidad nos llevan a contarlos como equipamiento del barrio

- **DEPORTIVO:** la superficie dedicada a esta función es de **4550 m²** de suelo. El parámetro resultante es de **0,43 m²/número de habitantes** y de **1,18 m²/numero de viviendas**. . Se deberían cumplir los valores de 0,100 por habitante y 0,300 por vivienda. Vemos que el indicador se cumple, además en el plano se refleja una total cobertura en el barrio.

6. ADMINISTRATIVO

El barrio cumple con las expectativas y con este indicador. Resaltamos la presencia del edificio de los nuevos Ministerios en el barrio y la influencia y tráfico de personas que genera para Elviña

7. TRANSPORTE PUBLICO COLECTIVO

El barrio cumple con las expectativas y con este indicador, salvo en lo ya indicado anteriormente sobre el carril bici y que el grupo de trabajo tratará de corregir en la parte propositiva



8. SERVICIO DE RECOGIDA DE RESIDUOS

El barrio dispone de diversos puntos donde se encuentran puntos de recogida selectiva de residuos. Situados próximos a áreas residenciales muy pobladas y zonas de tránsito cotidiano, como son cerca de mercados y cerca de centros deportivos y educativos

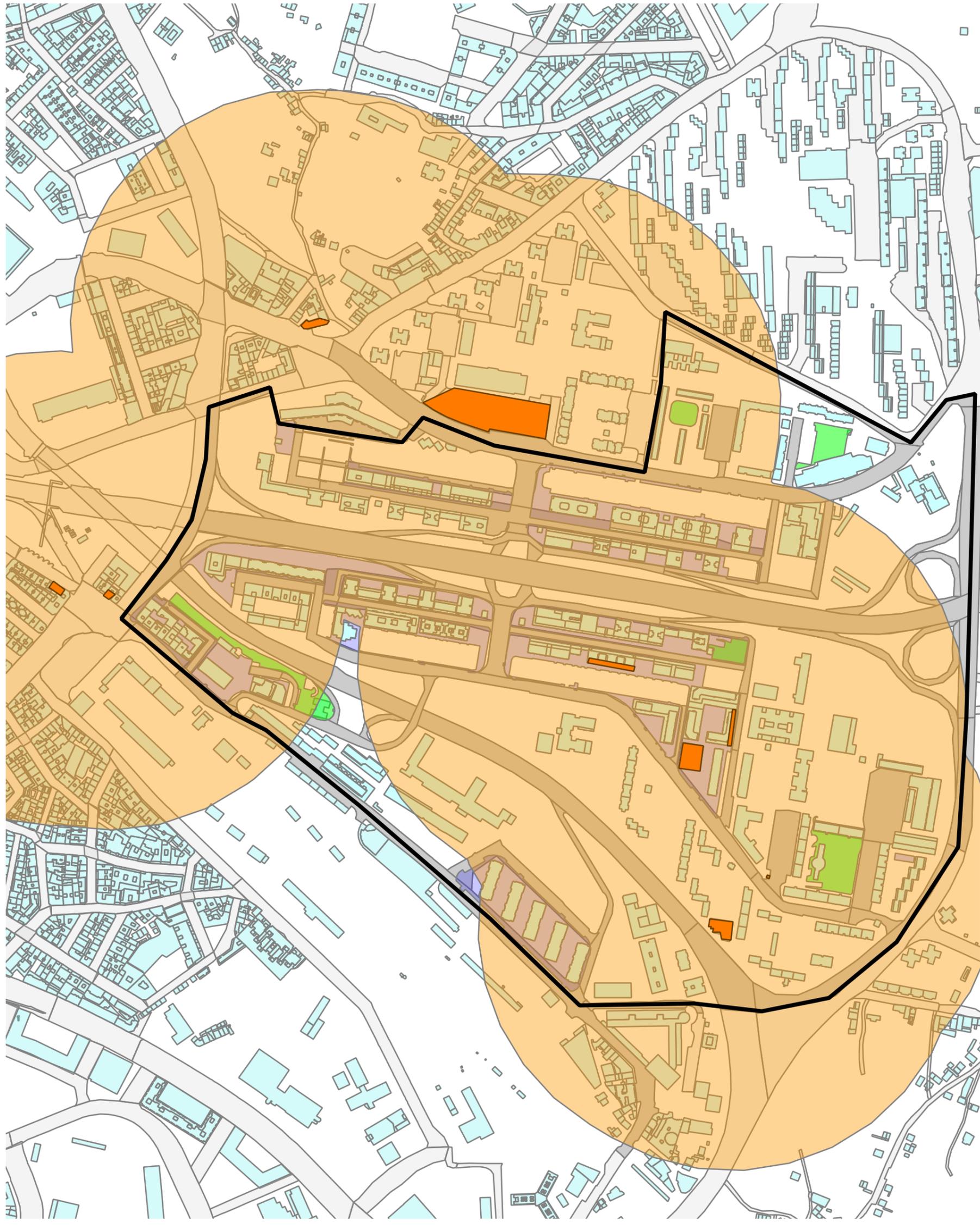
OBJ. RESIDENCIAL OBJ. SOSTENIBLE	BB			BC			CC			T		
	DEMANDA DE SUELO	PARÁMETRO TOTAL		DEMANDA DE SUELO	PARÁMETRO TOTAL		DE SUELO	PARÁMETRO TOTAL		DE SUELO	PARÁMETRO TOTAL	
		por hab.	por viv.		por hab.	por viv.		por hab.	por viv.		por hab.	por viv.
	m ² s	m ² s/hab	m ² s/viv	m ² s	m ² s/hab	m ² s/viv	m ² s	m ² s/hab	m ² s/viv	m ² s	m ² s/hab	m ² s/viv
BIENESTAR SOCIAL	94899,0	3,163	9,490	25596,0	0,853	2,560	32400,0	1,080	3,240	152895,0	5,097	15,290
CULTURAL	13650,6	0,455	1,365	37350,0	1,245	3,735	40800,0	1,360	4,080	91800,6	3,060	9,180
DEPORTIVO	3000,0	0,100	0,300	8100,0	0,270	0,810	36000,0	1,200	3,600	47100,0	1,570	4,710
EDUCATIVO	5250,0	0,175	0,525	8730,0	0,291	0,873	15000,0	0,500	1,500	28980,0	0,966	2,898
SANITARIO	3774,0	0,126	0,377	24090,0	0,803	2,409	187,5	0,006	0,019	28051,5	0,935	2,805
SERVICIOS BÁSICOS	3900,0	0,130	0,390	6900,0	0,230	0,690	93000,0	3,100	9,300	103800,0	3,460	10,380
TOTAL EQUIPAMIENTOS	124473,6	4,149	12,447	110766,0	3,692	11,077	217387,5	7,246	21,739	452627,1	15,088	45,263
ESPACIOS LIBRES	75000	2,500	7,500	165000	5,500	16,500	-	-	-	240000	8,000	24,000
VIARIO										395000	13,167	39,500
TOTAL										1087627	36,254	108,763

Conclusiones:

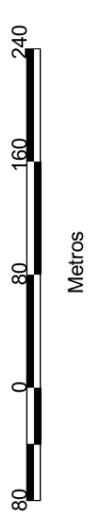
El barrio cumple ampliamente con los indicadores. Además, no podemos ser muy estrictos con el análisis porque como pasa con todos, están pensados para ciudades como Sevilla o Barcelona. Quizá el único indicador en el que el barrio no cumpliría las expectativas sería en el cultural, quedando 0.01 puntos por debajo del valor recomendado.

Disponemos de un barrio grande, abierto y agradable. Pensamos que no es bueno sobrecargar ningún aspecto más del barrio, es preferible a nuestro punto de vista tener también un lugar de recreo donde poder leer, dibujar, reflexionar o realizar cualquier otro tipo de actividad al aire libre.

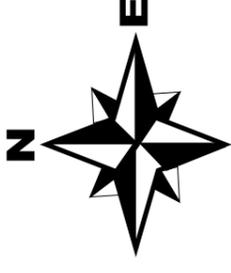
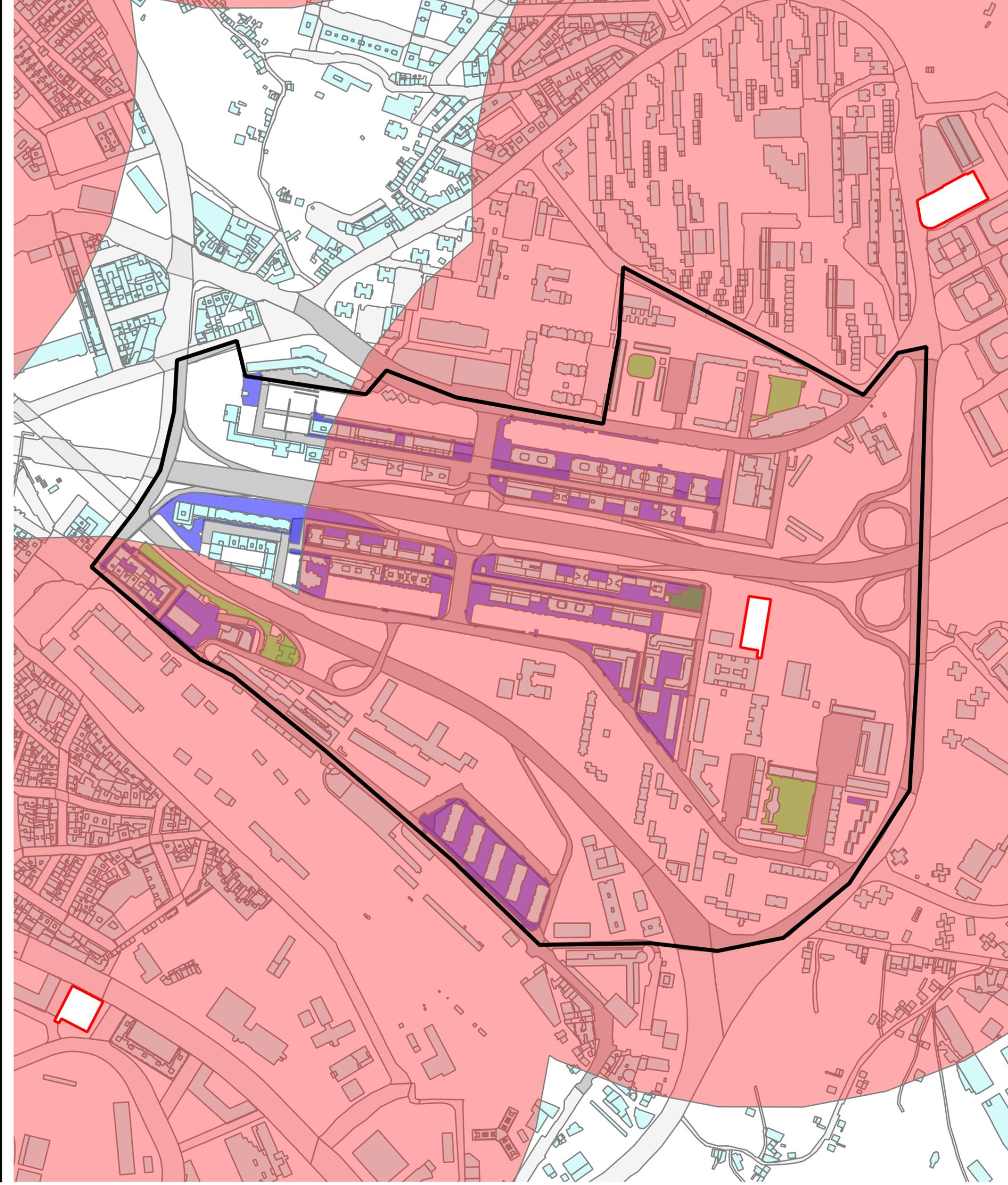
Barrio de Elviña: Abastecimiento y consumo



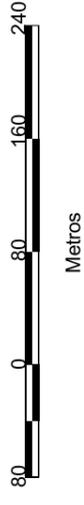
- Limite del barrio
- Área de influencia (5 minutos a pie)
- comercio cotidiano y mercado municipal



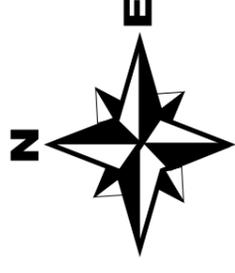
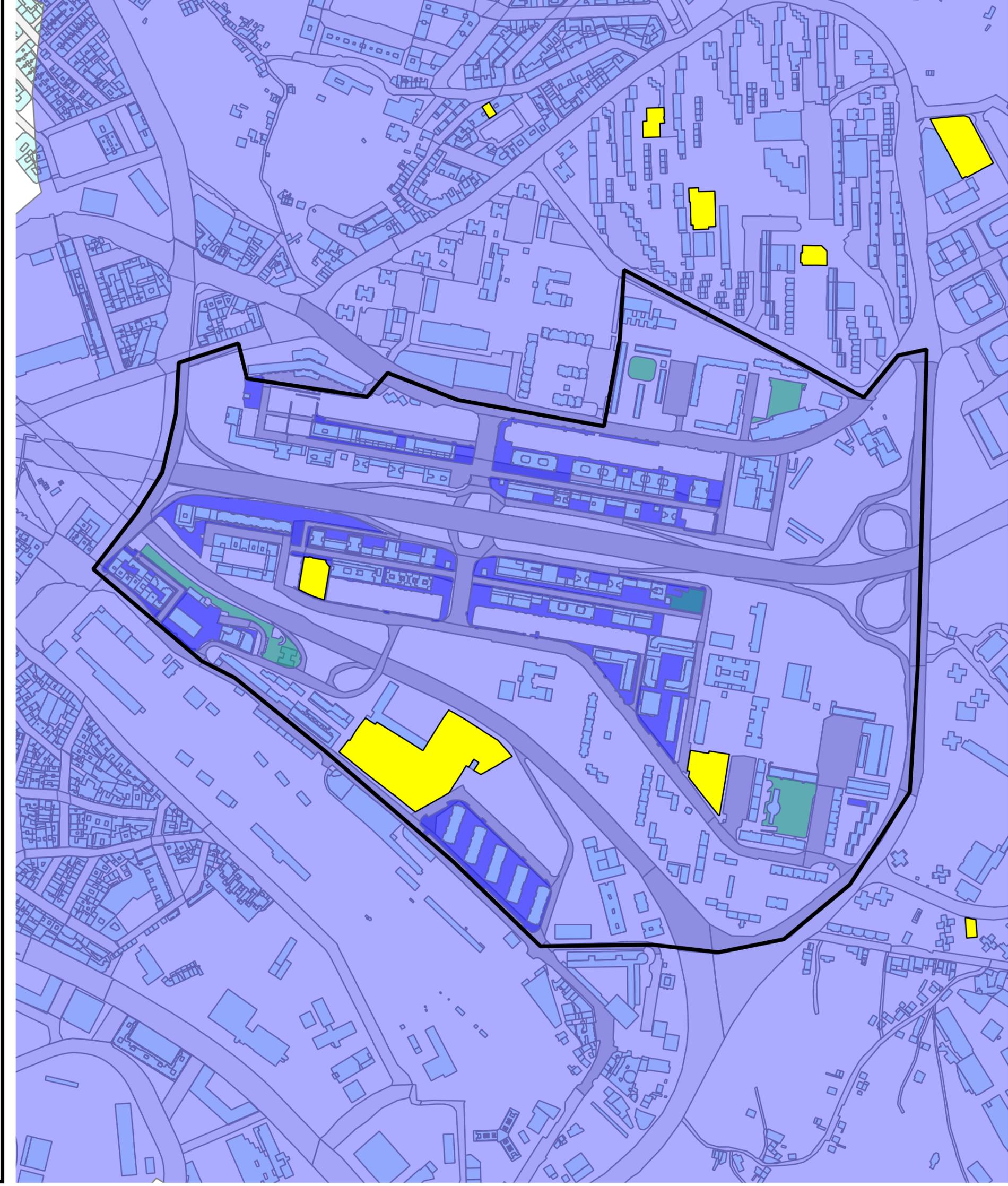
Barrio de Elviña: Sanitarios



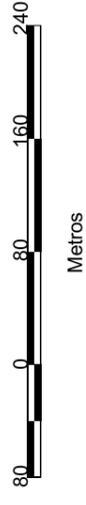
- Limite del barrio
- Centros sanitarios (poligono).shp
- Area de influencia centros sanitarios (10 minutos)



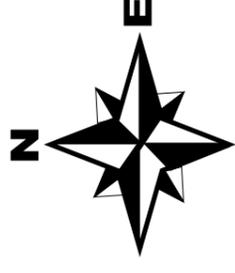
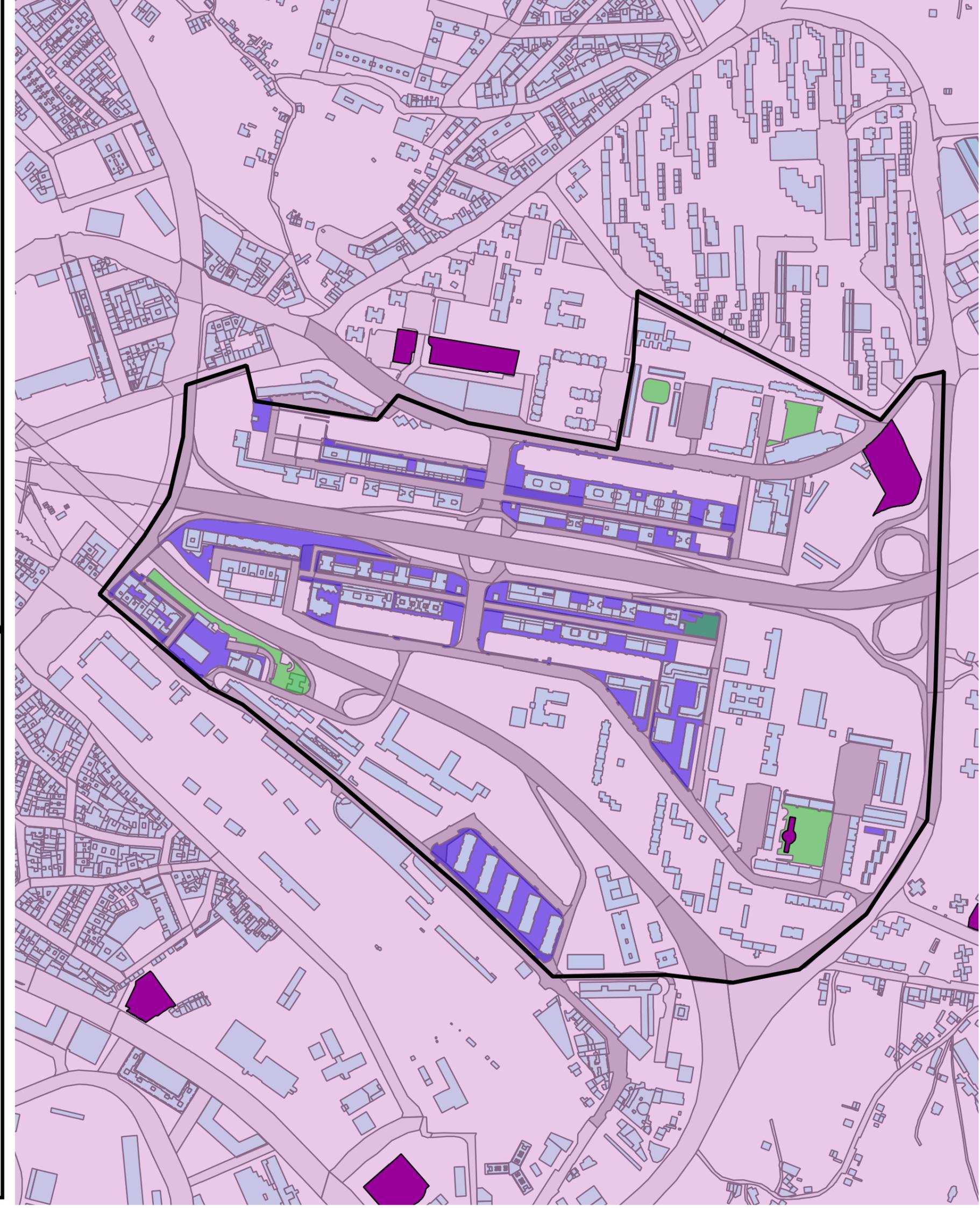
Barrio de Elviña: Asistenciales



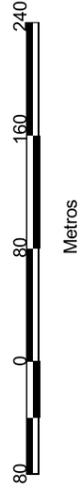
- Limite del barrio
- Centros asistenciales (poligono).shp
- Área de influencia centros asistenciales (10 minutos)



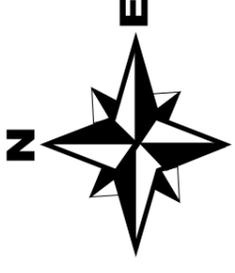
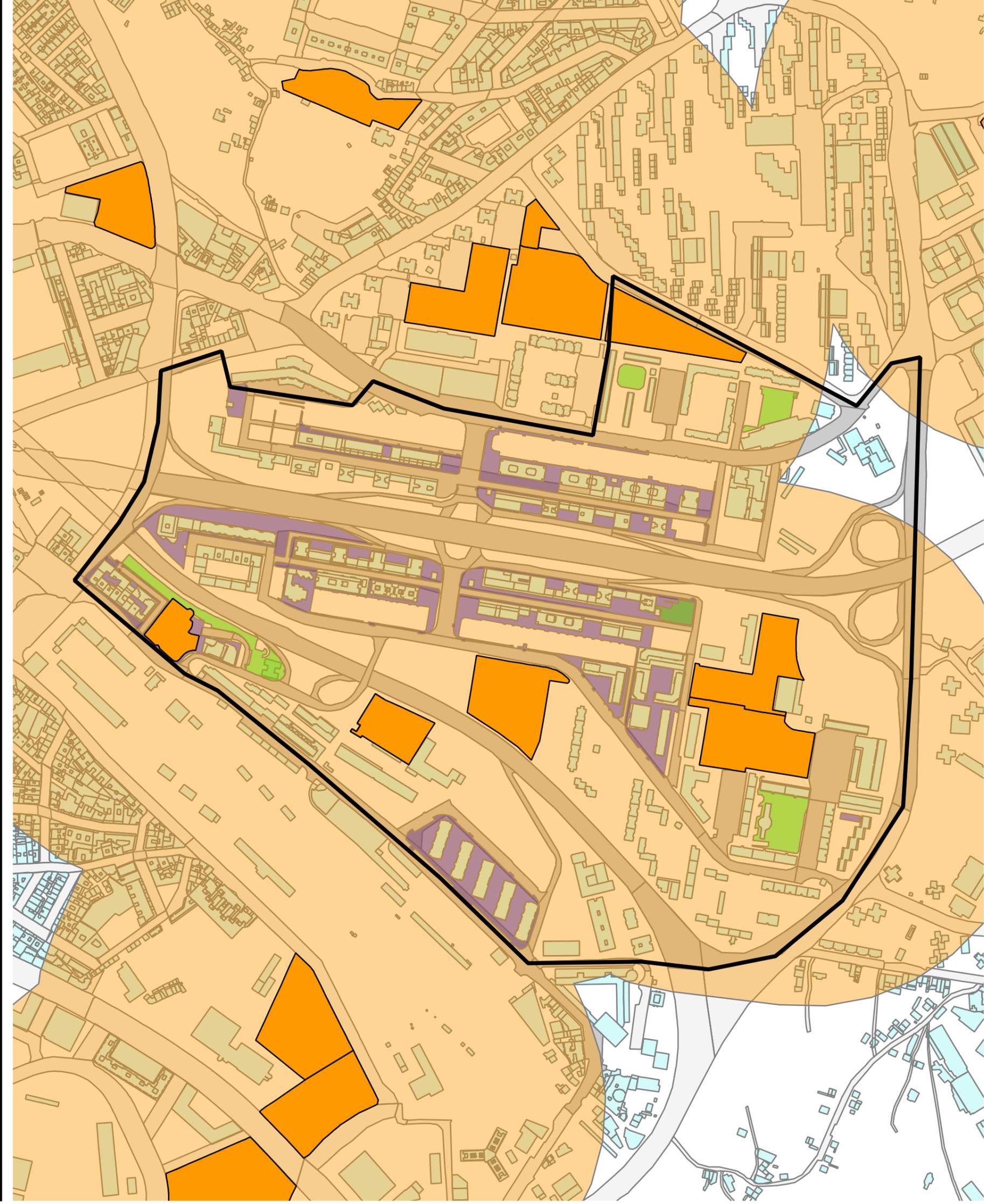
Barrio de Elviña: Centros culturales y recreativos



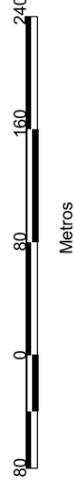
- Límite del barrio
- Centros culturales y bibliotecas
- Área de influencia (10 minutos)



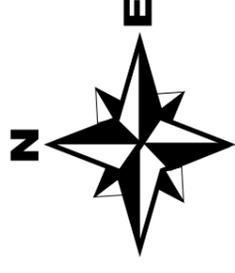
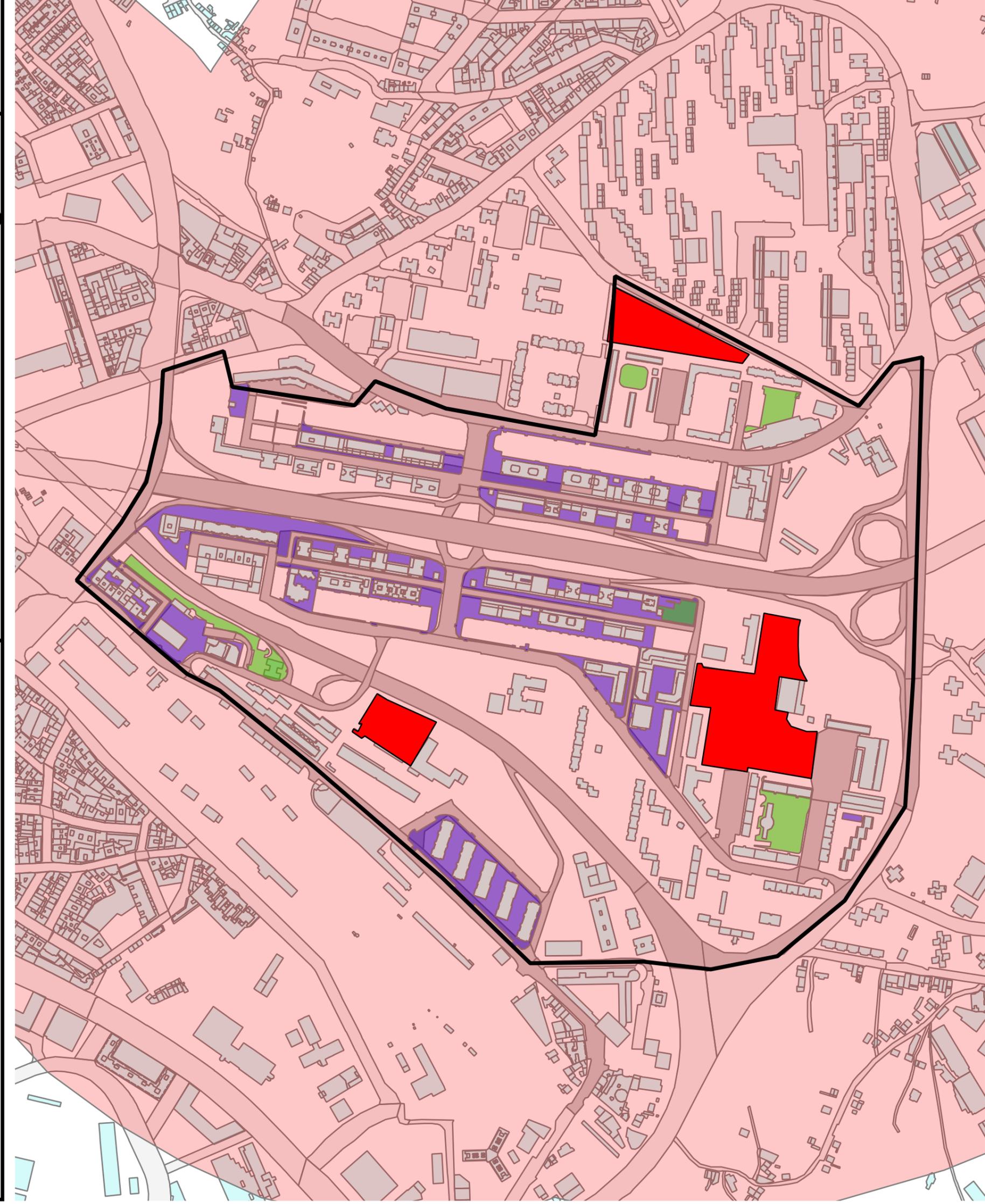
Barrio de Elviña: Centros docentes (guardería, educación infantil y primaria)



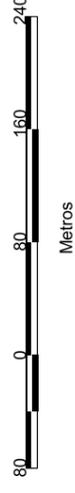
- Limite del barrio
- Centros de enseñanza primaria
- Área de proximidad (5 minutos)



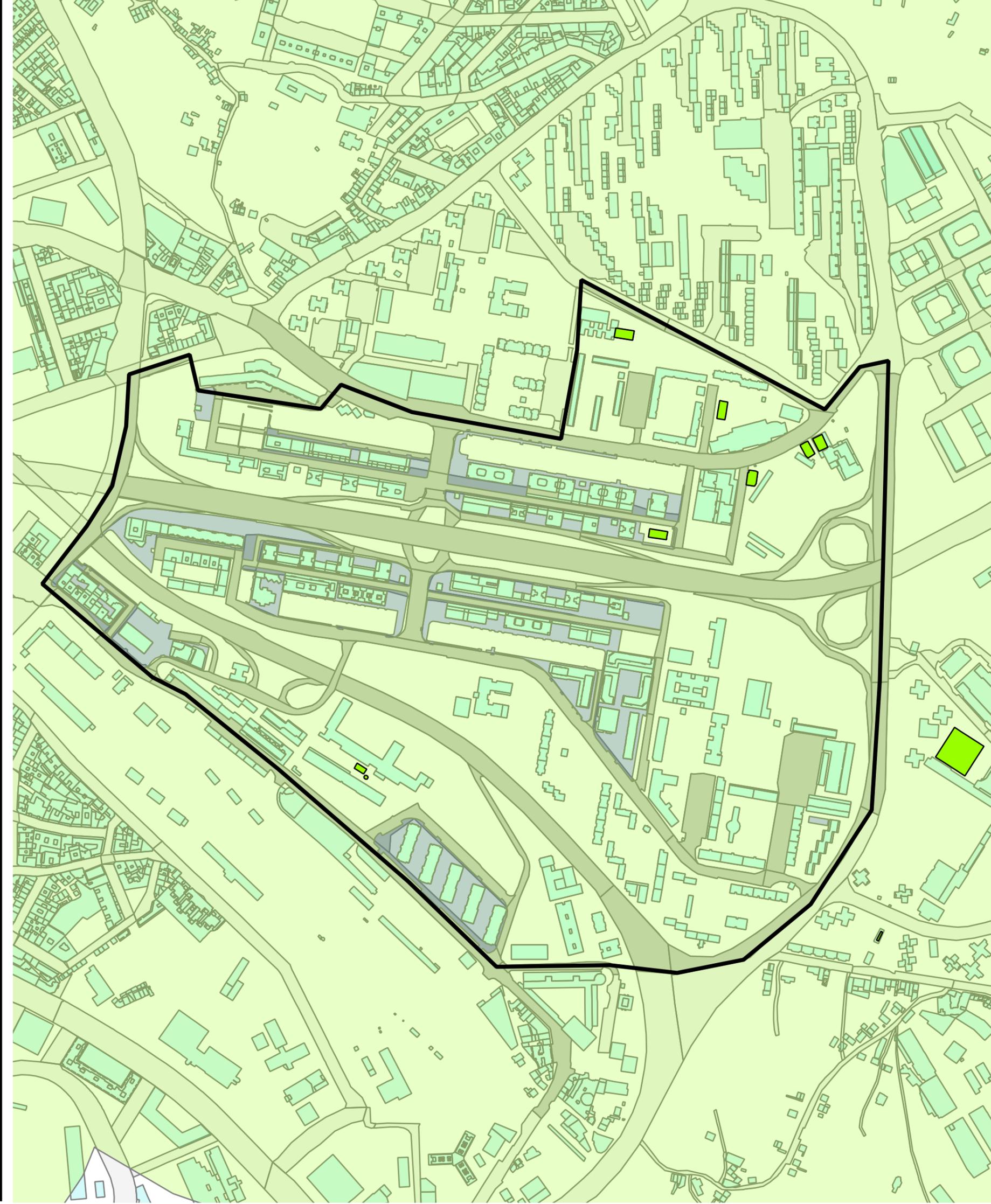
Barrio de Elviña: Centros docentes (educación secundaria obligatoria)



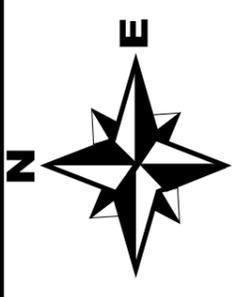
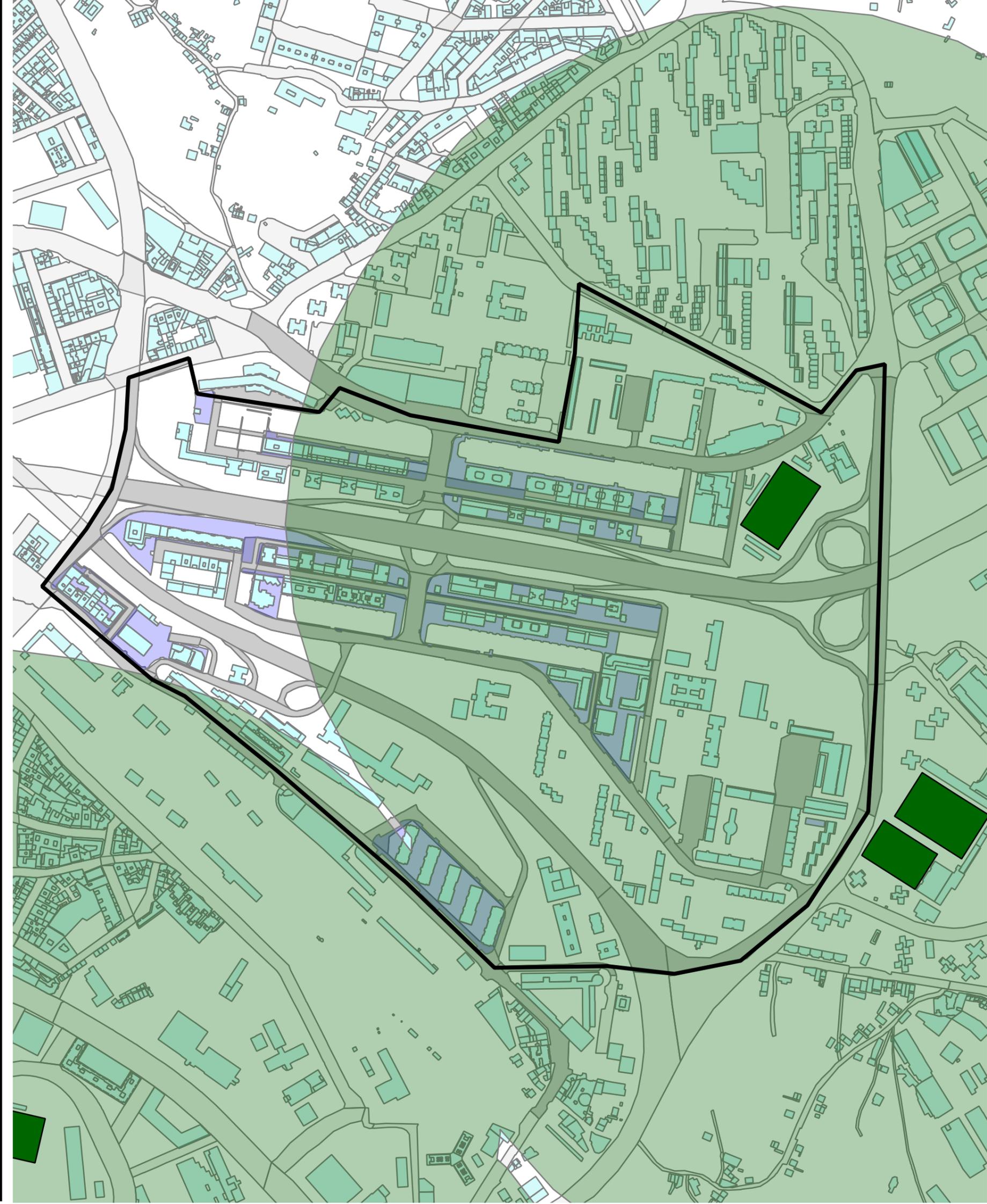
- Limite del barrio
- Institutos (ESO y BACH)
- Área e proximidad (10 minutos)



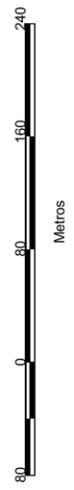
Barrio de Elviña: Centros deportivos (Centro municipal de deportes)



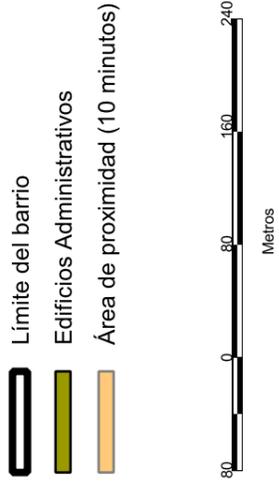
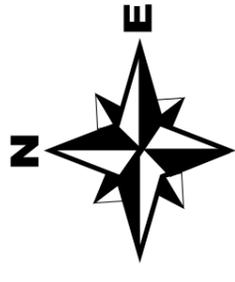
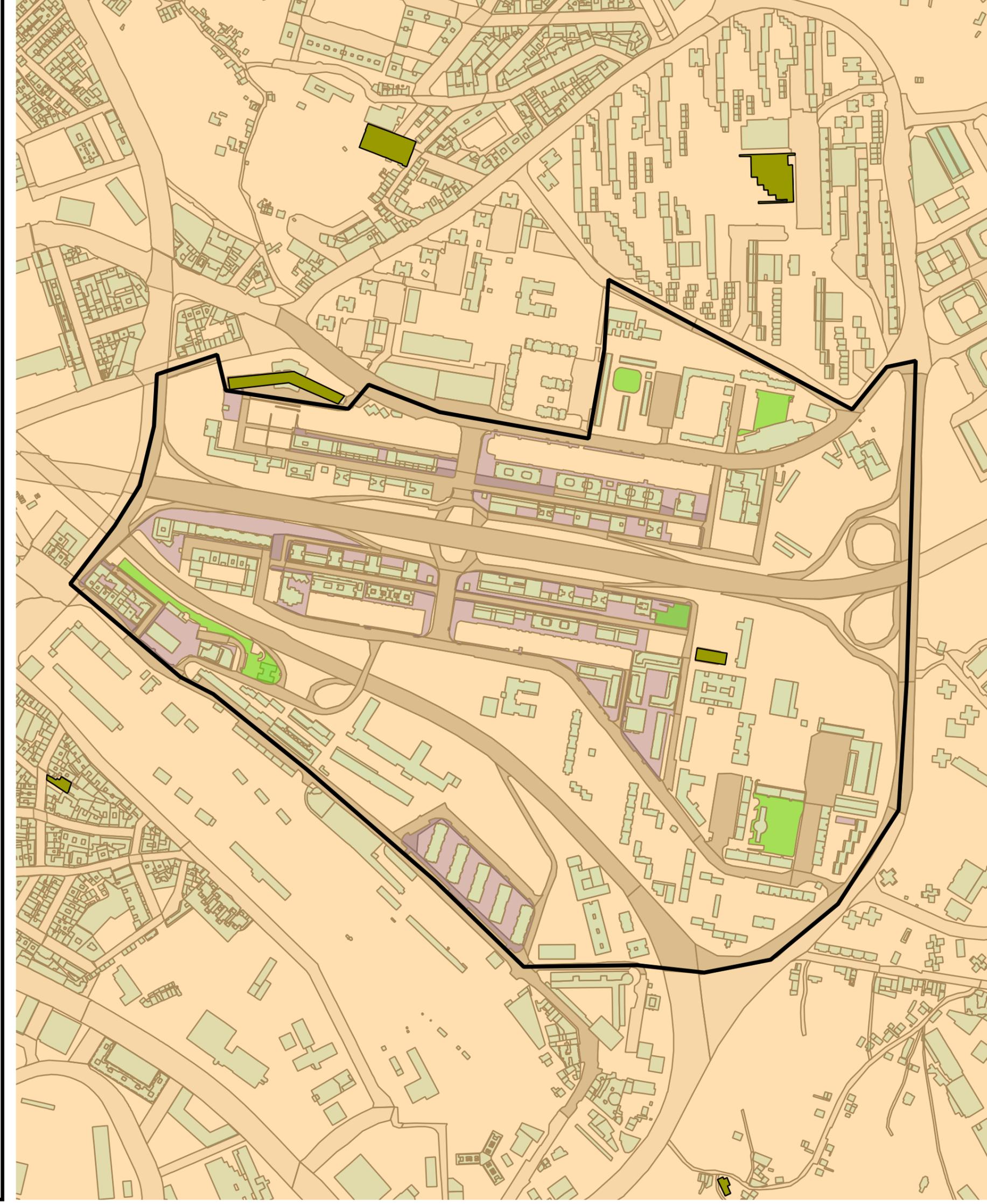
Barrio de Elviña: Centros deportivos (Pistas polivalentes, instalaciones deportivas elementales)



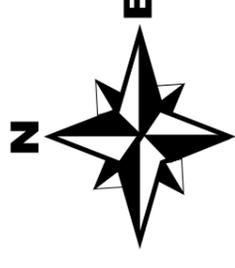
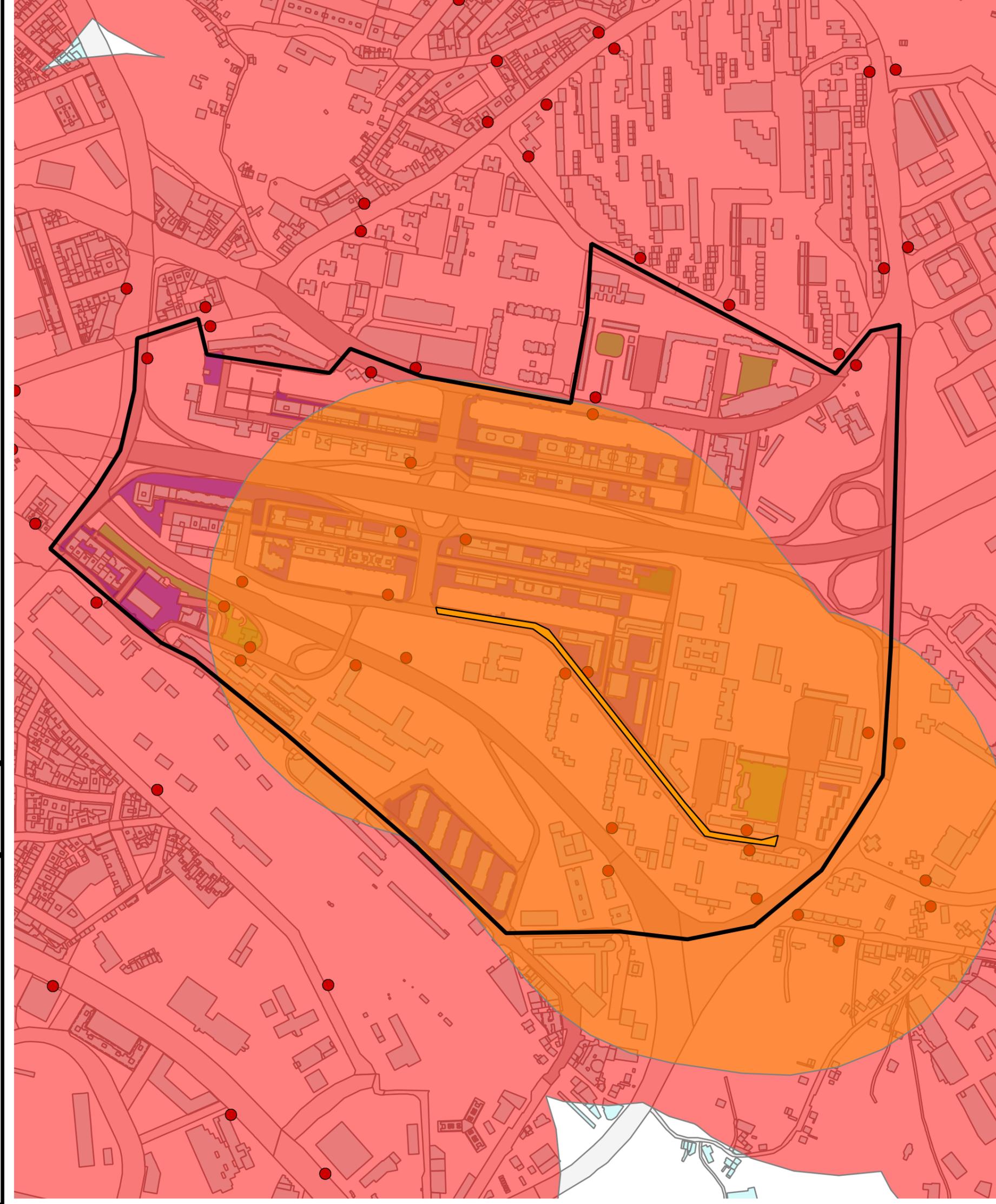
- Limite del barrio
- Campos de fútbol
- Área de influencia campos de fútbol (10 minutos)



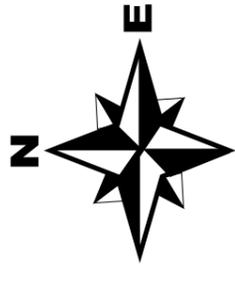
Barrio de Elviña: Centros administrativos



Barrio de Elviña: Transporte público colectivo



Barrio de Elviña: Contenedores de recogida selectiva



Limite del barrio



Puntos de recogida selectiva de residuos



Área de influencia de los contenedores (5 minutos)



80 0 80 160 240

Metros

PROYECCION VERTICAL DE SOMBRA DEL ARBOLADO EN EL ESPACIO PÚBLICO. DOTACIÓN DE ÁRBOLES POR METRO CUADRADO DE ESPACIO PÚBLICO

Tras lo expuesto en la parte del indicador, proponemos como solución al barrio para este problema:

Avenida Pablo Picasso: Se soluciona el problema con el proyecto del bulevar. Disposición en línea del arbolado a ambos márgenes de la vía.

Avenida Salgado Torres: Proponemos solucionar el problema sustituyendo por arbolado de altura media los arbustos ya ubicados.

Barrio de Elviña: Proyección vertical de sombra del arbolado en el espacio público. Dotación de árboles por metro cuadrado de espacio público



- arbolado barrio de Elviña
- zona de sombra del arbolado
- Calles sin árboles
- Calles con árboles de frondosidad baja
- Calles con árboles de frondosidad media





Sección C - C'

Sección B - B'

Sección A - A'

Secciones tipo del carril bici que el grupo de trabajo 1 propone para la implantación del carril bici en el barrio de elviña

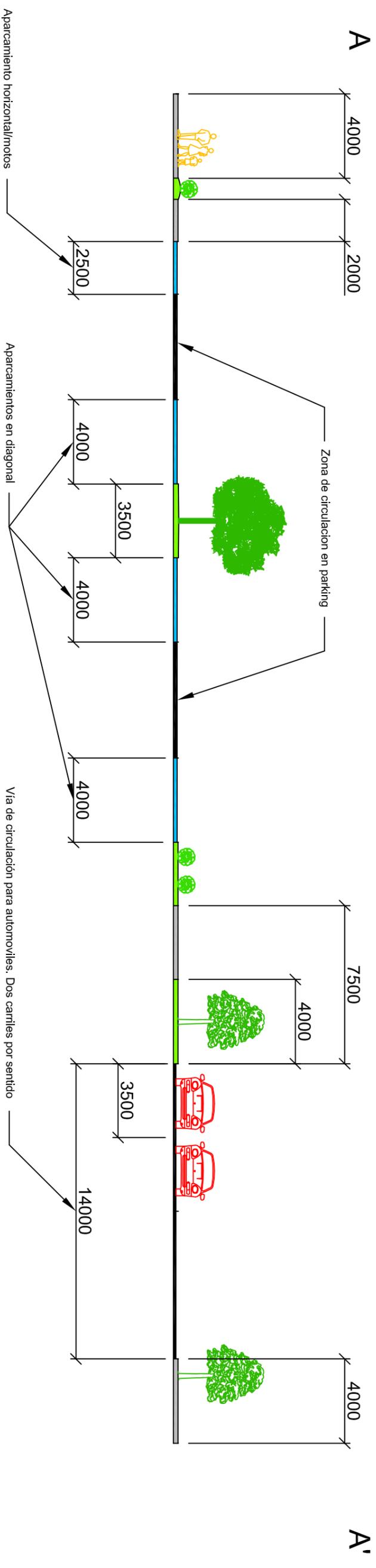
Servicios Urbanos. Curso 2010/2011

Plano de situación de las secciones a estudiar

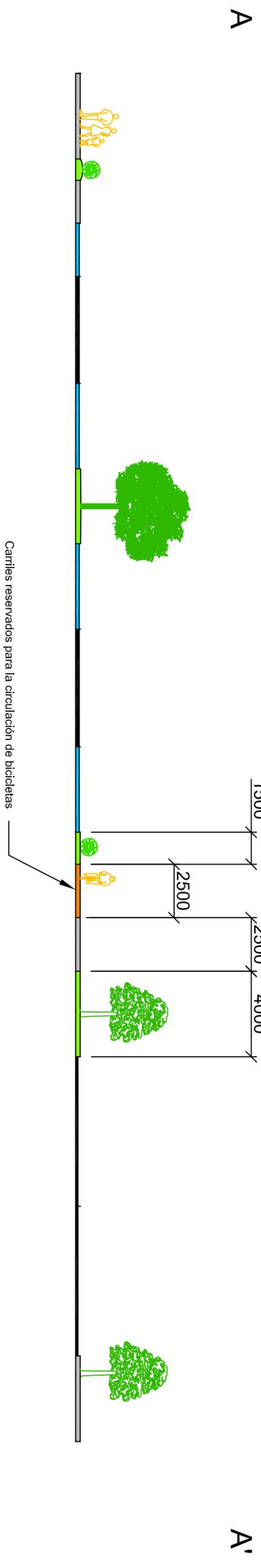
Escala 1/500

Seccion A-A' Calle Salvador de Madariaga

Sección Actual



Sección Propuesta



Medidas en milímetros

Secciones tipo del carril bici que el grupo de trabajo 1 propone para la implantación del carril bici en el barrio de elviña

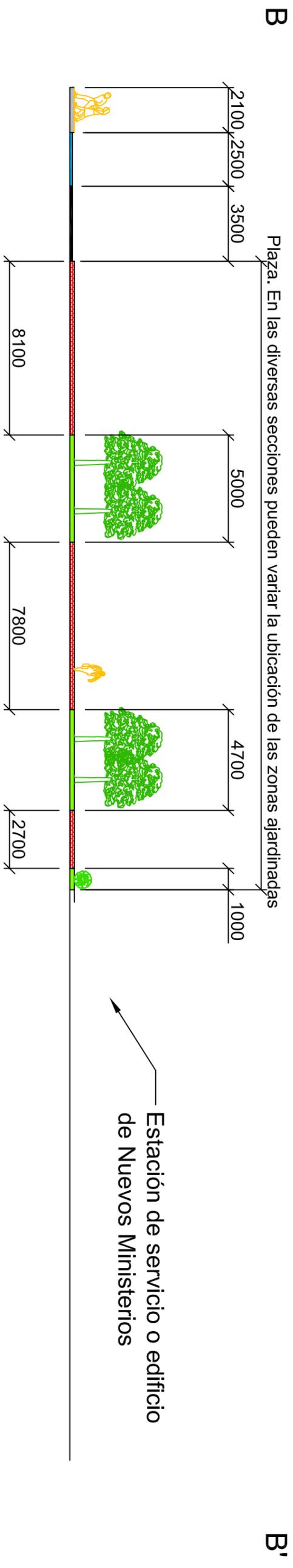
Servicios Urbanos. Curso 2010/2011

Calle Salvador de Madariaga - Perfil A-A'

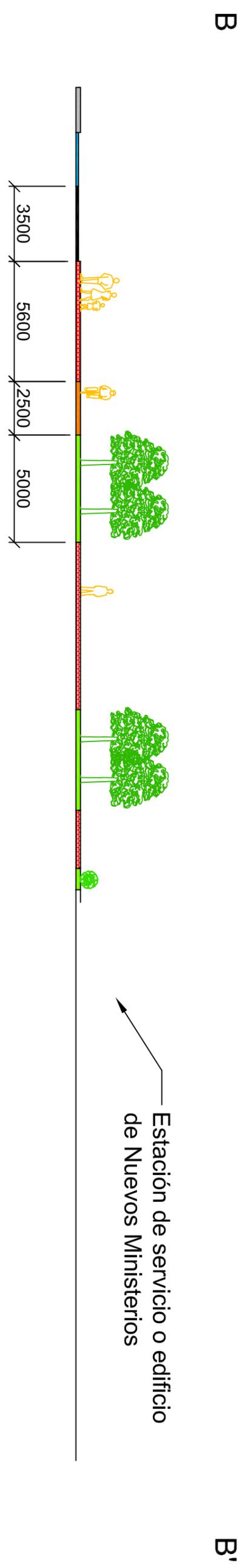
Escala 1/200

Seccion B-B' Calle Salvador de Madariaga

Sección Actual



Sección Propuesta

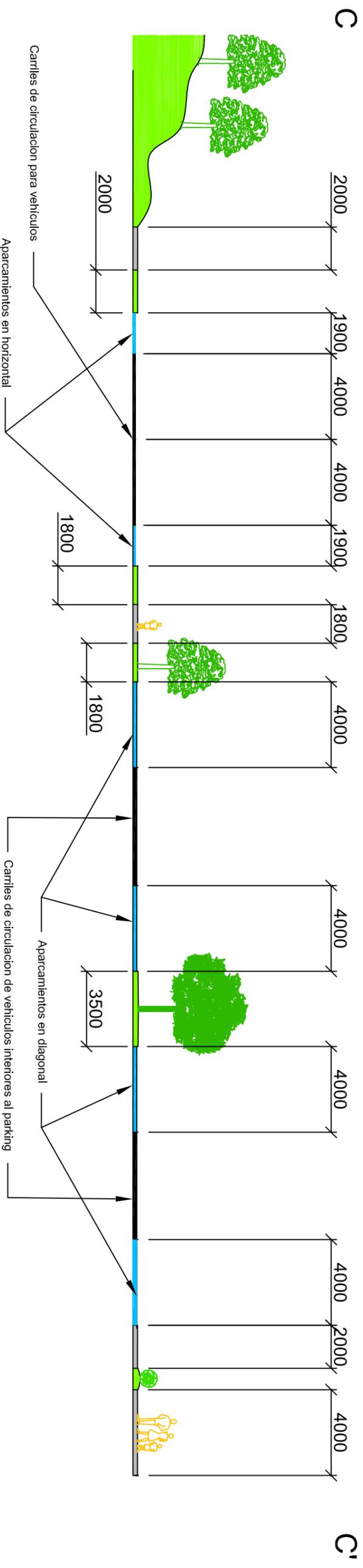


Medidas en milímetros

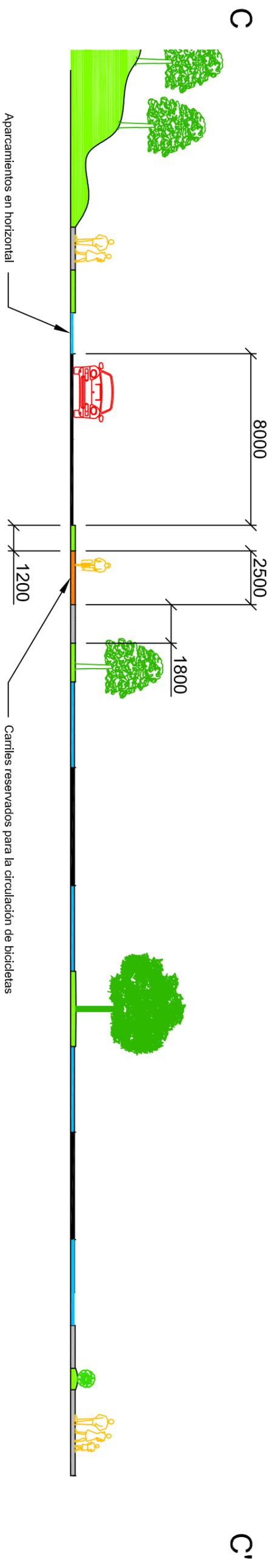
Secciones tipo del carril bici que el grupo de trabajo 1 propone para la implantación del carril bici en el barrio de elviña	
Servicios Urbanos. Curso 2010/2011	Calle Salvador de Madariaga - Perfil A-A'
	Escala 1/200

Seccion C-C' Avenida de Pablo Picasso

Sección Actual



Sección Propuesta



Medidas en milímetros

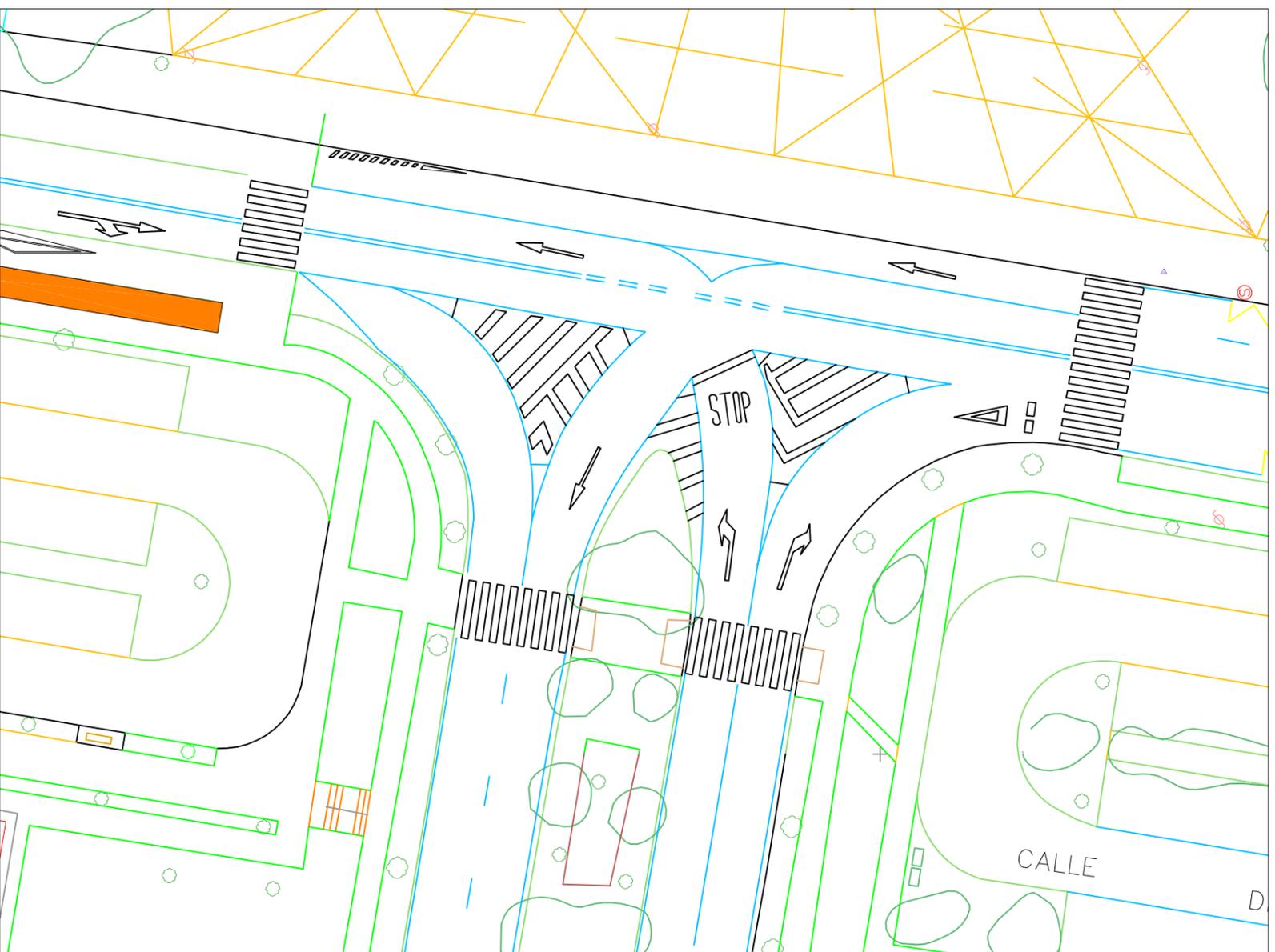
Secciones tipo del carril bici que el grupo de trabajo 1 propone para la implantación del carril bici en el barrio de elviña

Servicios Urbanos. Curso 2010/2011

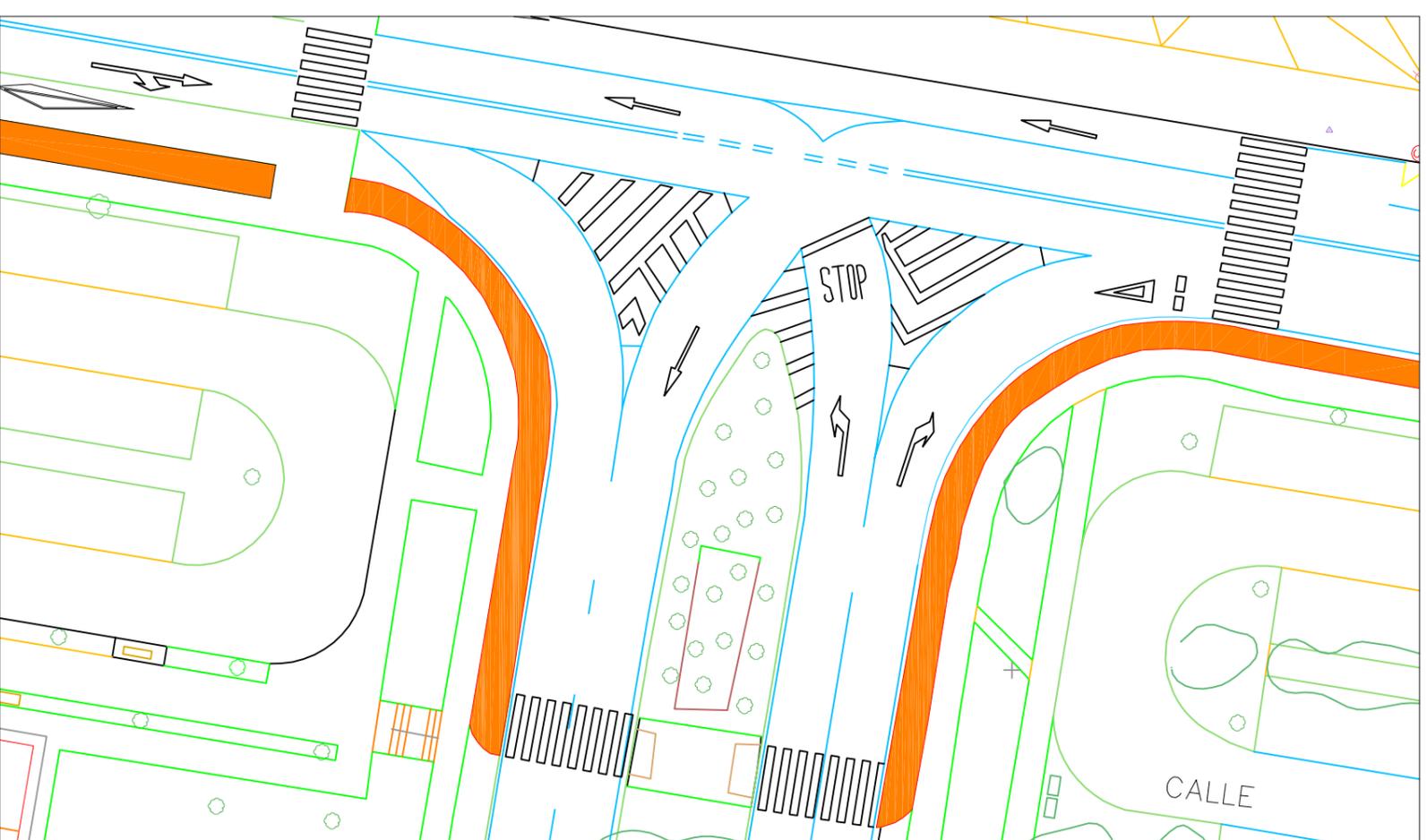
Calle Salvador de Madariaga - Perfil A-A'

Escala 1/200

Situación actual del cruce



Situación propuesta como solución



El grupo de trabajo propone esta solución en caso de no ser tomada la decisión de regular la circulación por señales de tráfico en la situación inicial por considerarse insegura y problemática para los ciclistas (y en extensión para los viandantes)

Los cambios propuestos son:

1- Movimiento de 15 metros desde la posición original del paso de peatones en dirección Oeste.

2- Eliminación de la vegetación abrupta en la parte Este de la Mediana. En la actualidad son arboles de corte medio los que se sitúan en ese punto, lo que dificulta la visión por parte de los conductores que provienen de la zona de la estación de trenes bajando por la calle General Rubín.

Se propone sustituir la decoración actual por arbustos de porte pequeño o imágenes florales.

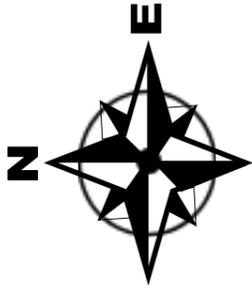
Se reserva la parte exterior de la vía para los ciclistas para dar continuidad al carril bici del bulvar.

Solución al cruce en la calle José Miñones con Pablo Picasso.

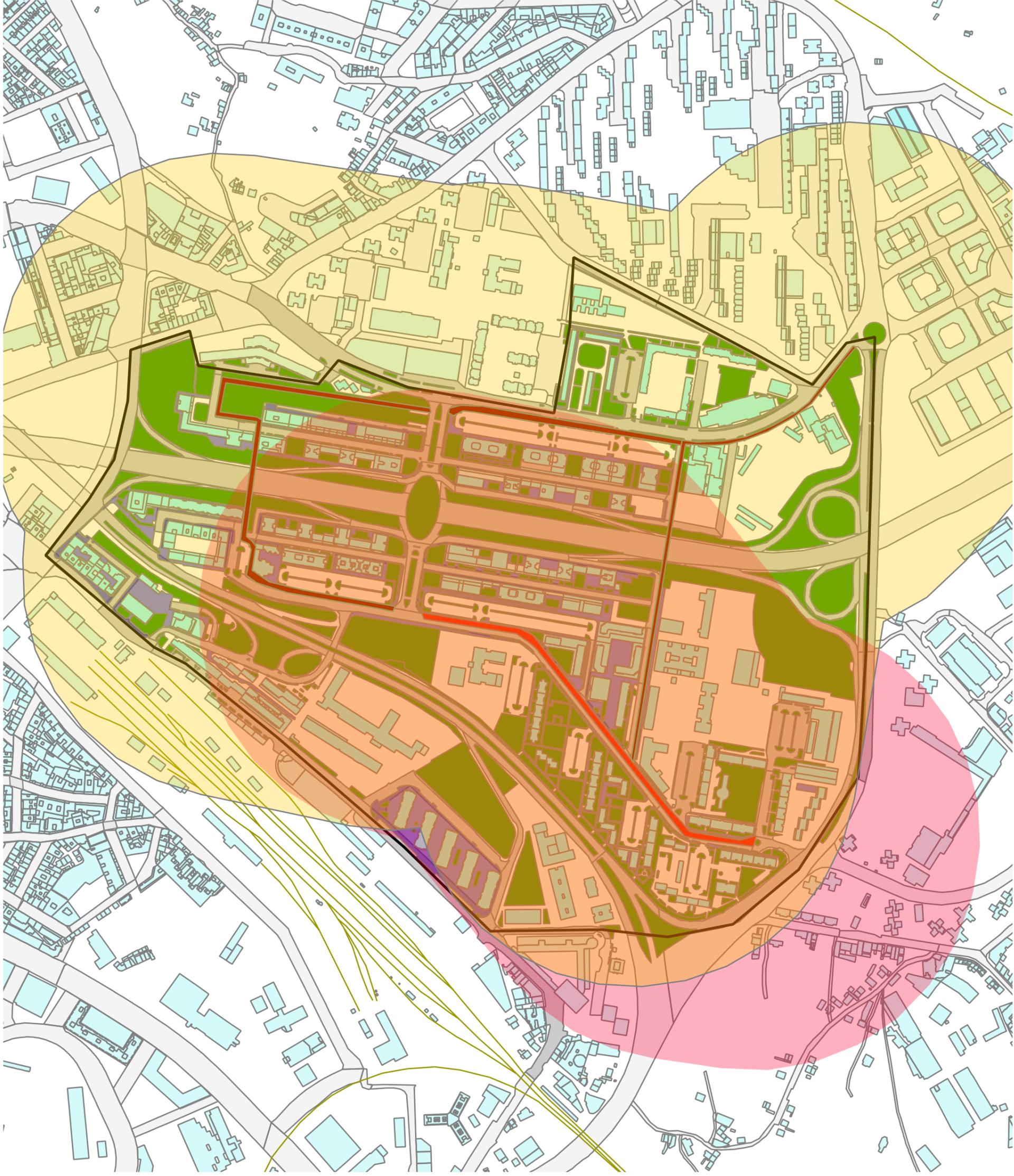
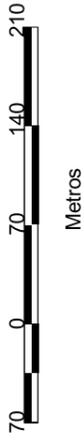
Servicios Urbanos. Curso 2010/2011

Calle Salvador de Madariaga - Perfil A-A'

Escala 1/100



- Zona de acceso al nuevo carril bici
- Propuesta trazado complementario de carril bici
- Zona acceso carril bici
- Carril bici



Solución proyectual del barrio sostenible del futuro

En la parte propositiva del trabajo nosotros plantearemos para el barrio de Elviña la ampliación del carril bici que ahora se está construyendo. Intentaremos en la propuesta realizar un circuito que permita el desplazamiento por todo el barrio pudiendo usar este medio de transporte para la realización de tareas diarias como podría ser hacer la compra, ir a la biblioteca o practicar algún deporte en las áreas disponibles.

En la propuesta intentamos dar una cierta continuidad intentando aprovechar ya las infraestructuras construidas. Por ejemplo, nuestra propuesta contiene:

1. Ampliación de 240 metros del carril bici por la Calle de Alejandro Von Humboldt hasta la pasarela peatonal existente.
2. Sustitución de la pasarela peatonal existente por una de mayor ancho que permita el tráfico de personas y bicicletas a ambos lados de la avenida Alfonso Molina
3. Hacer llegar desde la nueva pasarela hasta la Avenida de Salvador de Madariaga el carril bici recorriendo esta de forma longitudinal y hasta los Nuevos Ministerios
4. Unión de este tramo aprovechando el paso inferior existente entre Rafael Alberti y Álvaro Cunqueiro
5. Finalización del circuito llevándolo por la Avenida de Oleiros hasta la Calle Pablo Picasso.

Este proyecto incluirá el estudio detallado de 3 situaciones de conflicto, dos de ellas de tráfico en donde los usuarios de la bicicleta estarán en inferioridad frente al tráfico de vehículos

1. Los cruces a la altura de la Calle José Miñones (tanto a la altura de la Avenida Pablo Picasso como a la altura de Salvador de Madariaga). Deberá realizarse mediante cruces a la misma altura regulados por semáforos. El carril bici perderá su continuidad pero no se modificara la estructura del tráfico dentro del barrio. Además, solucionaríamos uno de los puntos conflictivos que los ciudadanos mostraban en las encuestas, como es el paso de peatones a la altura de Pablo Picasso con escasa visibilidad para los vehículos.
2. La pendiente y el tipo de construcción de la pasarela, debiendo no tener pendientes muy pronunciadas y permitiendo un fácil acceso a peatones y bicicletas.

Junto con esta propuesta de carril bici se propone:

1. Ubicación de aparcamientos para bicicletas en la Avenida Salvador de Madariaga aprovechando el espacio existente delante de la cafetería "Noche y Día" prescindiendo, si fuese necesario, de parte del aparcamiento en batería que allí se dispone. Lo mismo se propondrá al lado de edificios de interés como son el parque de Casares Quiroga, el Instituto de Elviña, El centro Comercial de Elviña y a la altura del Gadis de la Calle Pablo Picasso

Solución proyectual del barrio sostenible del futuro. Resultados

Permitimos el movimiento por el barrio usando un medio de transporte ecológico y no contaminante. Con esta ampliación al barrio contaría con un carril bici de unos 2.200 metros y permitiendo la conexión con otros barrios, siendo esta propuesta ampliable al Barrio de Matogrande y a la zona de la Estación de autobuses.

Un carril bici aislado no tiene funcionalidad. La ciudad debe de estar integrada por una red de carriles bici que atraviesen los barrios y que den seguridad a sus usuarios.

Modelos propuestos para el barrio fijándonos en el desarrollo que otras ciudades tienen ya del carril bici.

Proponemos un estilo siguiendo el modelo de Madrid de pasarela para peatones y bicicletas, concretamente en las PASARELAS SOBRE LA R-3 Y LA M-40., Estas dos pasarelas forman parte de una comunicación peatonal y de bicicletas, entre el distrito de San Blas y el de Vicálvaro. Pasan sobre la Autopista Radial 3, y sobre la autopista M-40. Las dos pasarelas están muy próximas entre sí, y en las dos se ha utilizado la misma solución de estructura y forma, aunque las diferentes condiciones del paso sobre una y otra autopista generan algunas diferencias dentro de la misma solución.





Situación Actual:



Pasarela actual existente de 80 metros de largo por 2 metros de ancho. Luz máxima de 45-50 metros. Atraviesa 6 carriles de circulación dirección entrada y salida además de dos carriles de acceso a la Avenida

Situación propuesta:

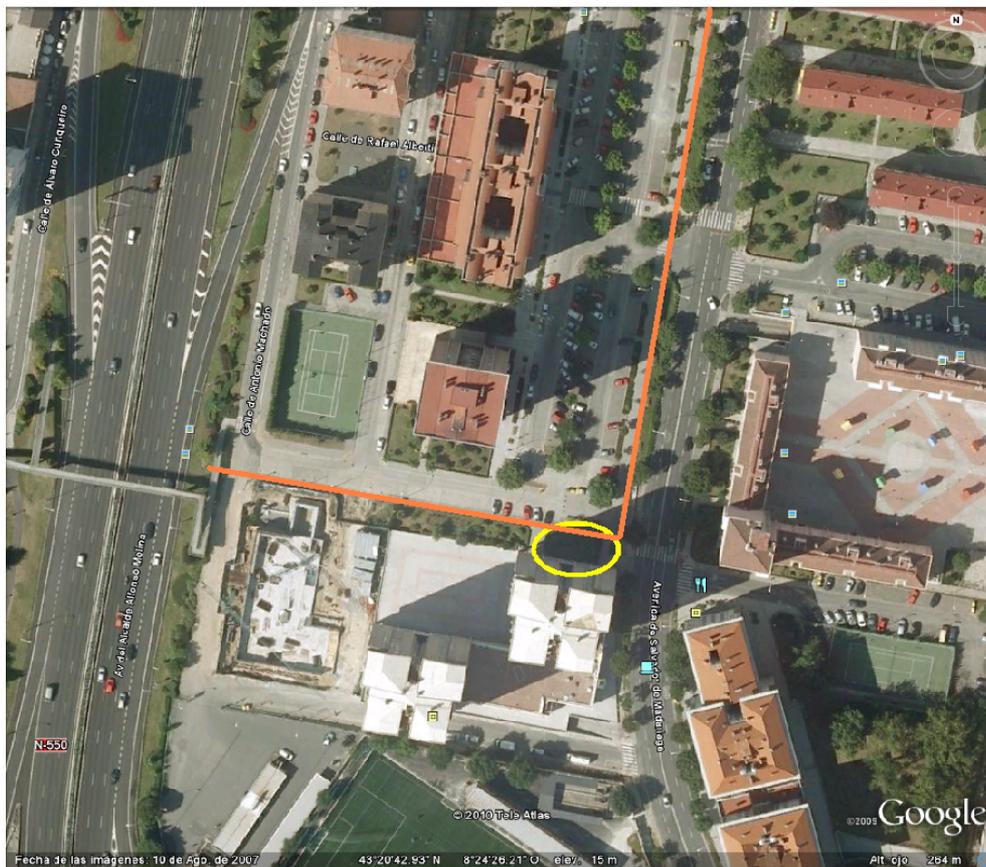


Para evitar pendientes pronunciadas se prolongaran la entrada y la salida los metros necesarios. Además de intentar mantener el acceso lateral en el extremo Oeste pero proponiendo su movimiento hacia la zona del parque

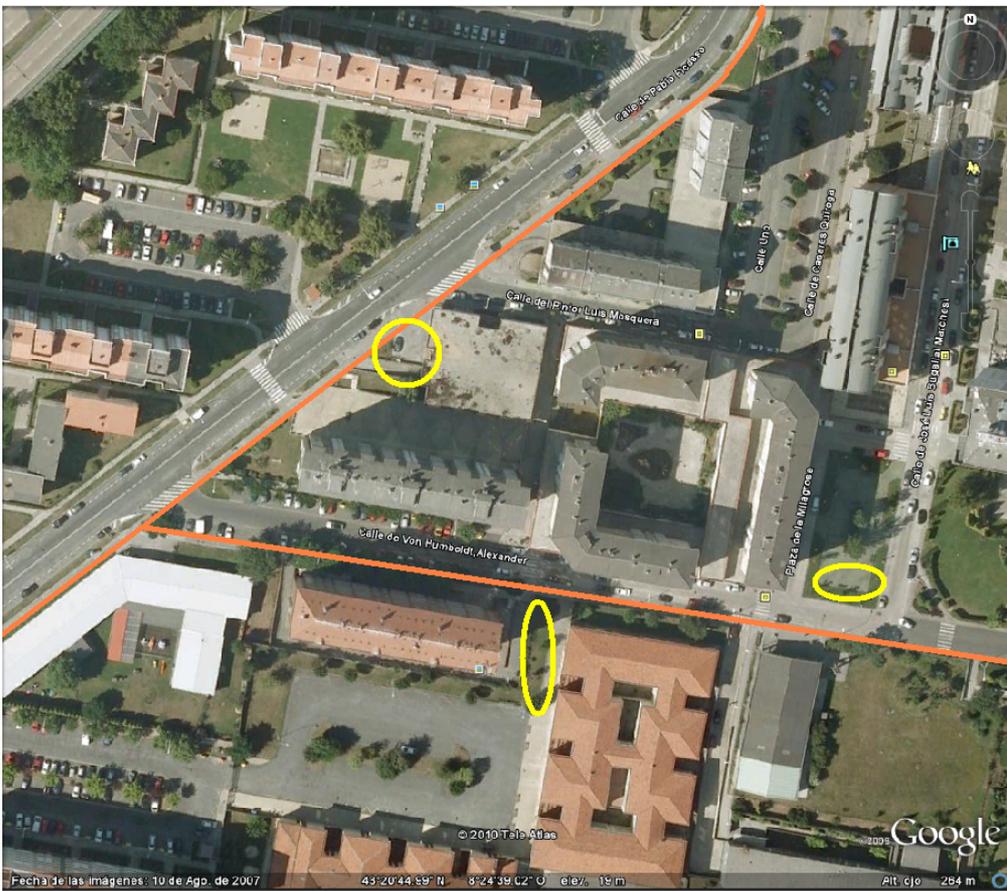


Aparcamiento para bicicletas:

Situaciones propuestas para el emplazamiento de los aparcamientos:



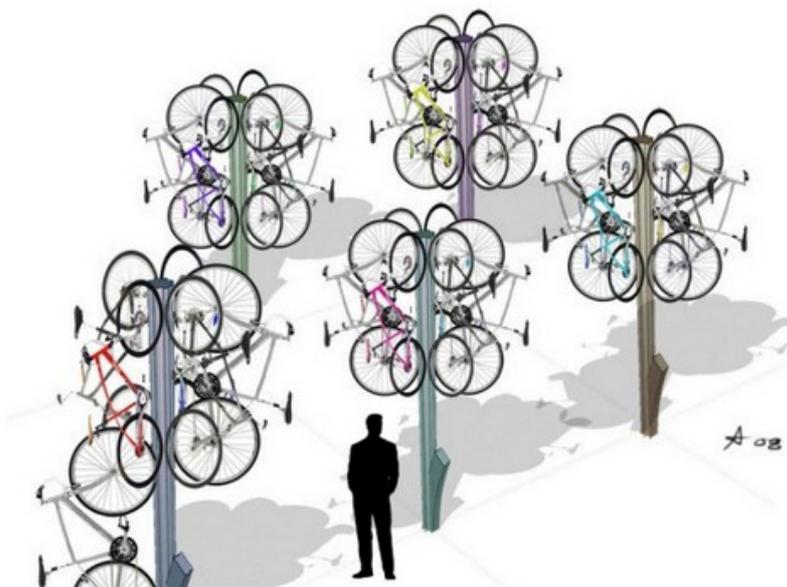




Se proponen un total de 9 localizaciones para aparcamientos de bicicletas, atendiendo a los siguientes modelos de aparcamientos que se conocen de otras ciudades:

Se estudiarán 4 tipos diferentes de aparcamiento, no siendo uno el único válido para todas las situaciones, sino que cada situación deberá ser estudiada por separado y detalladamente para optimizar el espacio disponible.

Aparcamiento longitudinal:



El principal inconveniente es el reducido número de bicicletas que se podrían aparcar de forma lineal.

Además de la ocupación longitudinal de parte de la acera. Estimación de 20 bicicletas por aparcamiento.

Aparcamiento Árbol:

Ocupación de menos espacio en las aceras. Las bicicletas se situaran a una altura tal que no entorpezcan el transito de peatones. Sistema sofisticado y de difícil aplicación debido al cambio de mentalidad y uso de las bicicletas dentro de la sociedad. Estimación de entre 20-50 bicicletas dependiendo de la ubicación que se estudie.



Aparcamientos Celda:

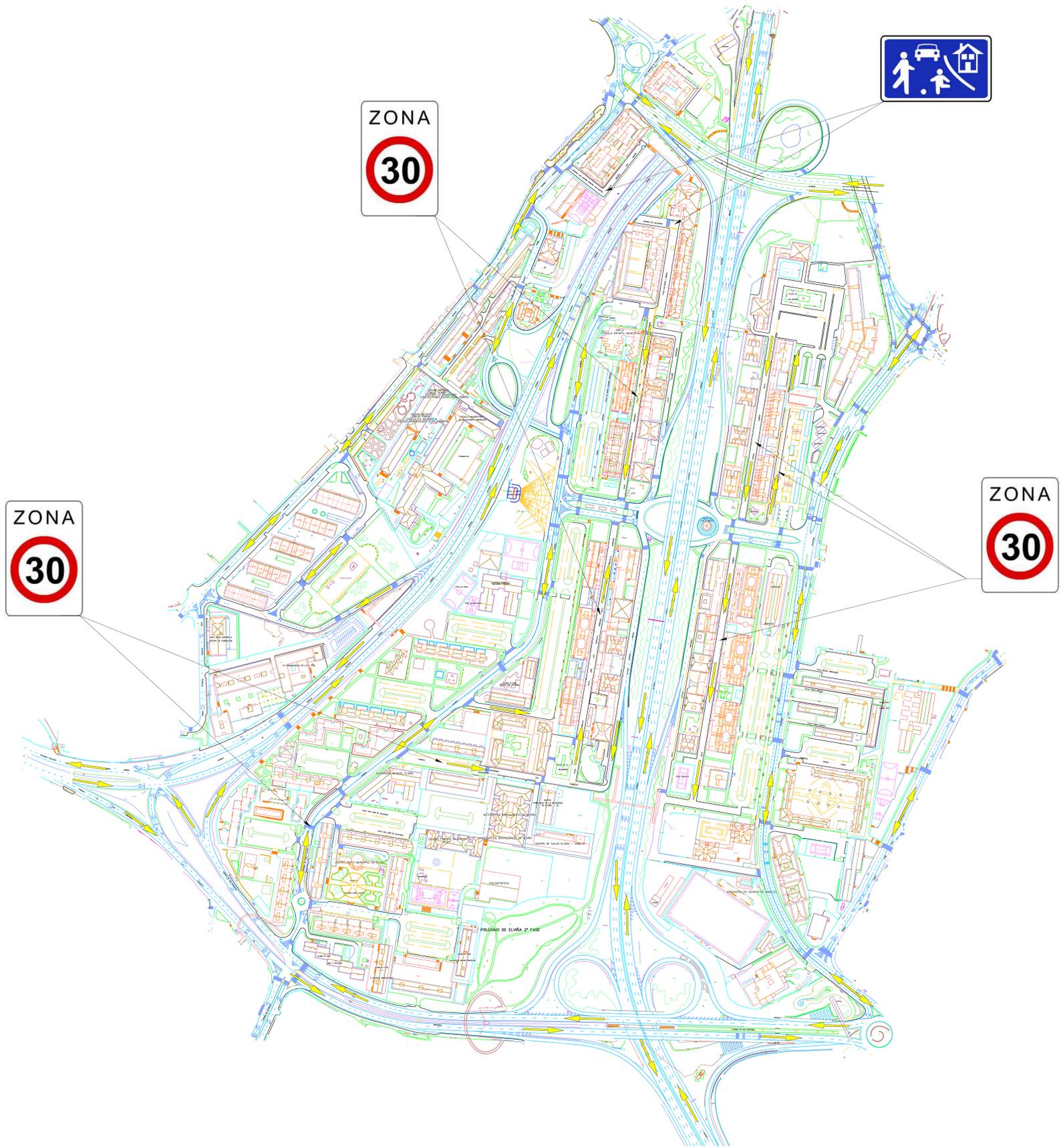
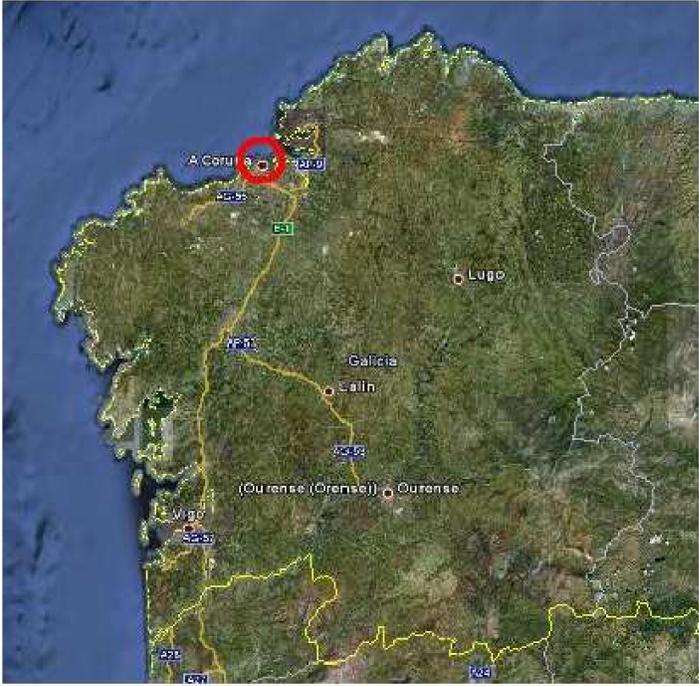


Aparcamientos en recintos cerrados. La posición de las bicicletas se hará colgándolas de los laterales. Proporcionan mayor seguridad a los usuarios y protección frente a inclemencias meteorológicas. Su capacidad oscila entre las 20 y las 50 dependiendo del tamaño y altura del recinto metálico.

Aparcamiento en varios niveles:

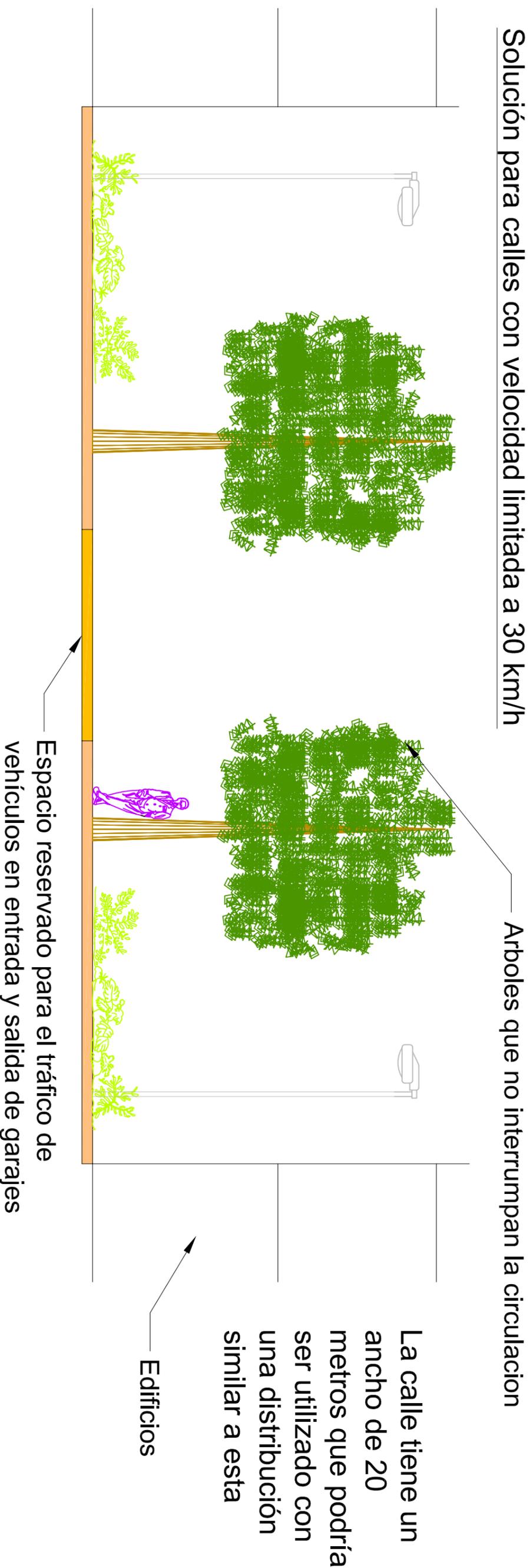


Permiten el aparcamiento en varios niveles de las bicicletas. Como ventaja presenta un mayor aprovechamiento del espacio reservado para el aparcamiento de bicicletas multiplicando por 2 o por 3 el número de aparcamientos en la misma situación lineal

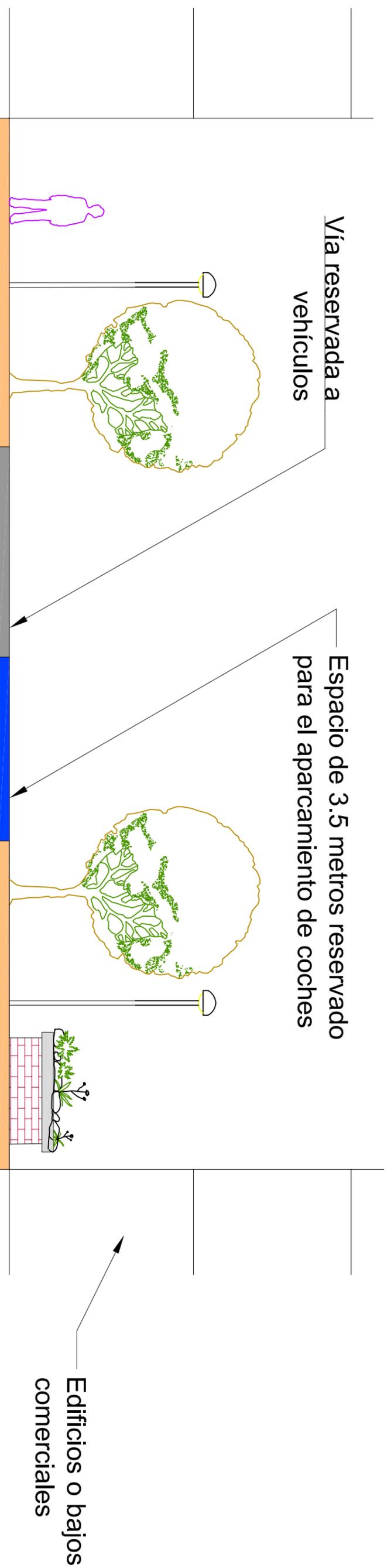


Sentido de circulación de tráfico rodado en el barrio de Elviña

Solución para calles con velocidad limitada a 30 km/h



Solución para calles en las que se limita el paso de vehículos



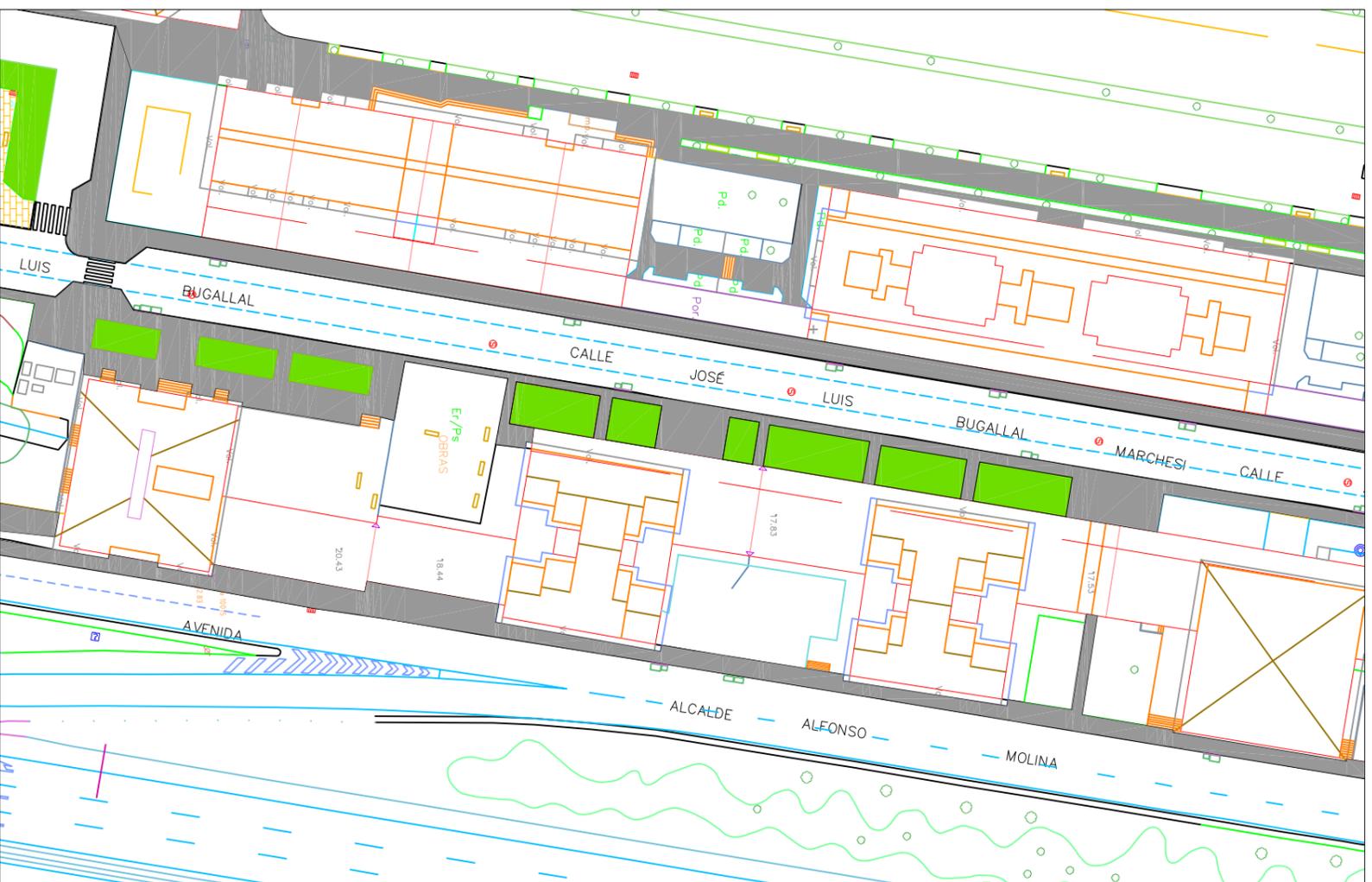
Secciones tipo propuestas para las distintas soluciones

Servicios Urbanos. Curso 2010/2011

Secciones tipo

Escala 1/50

Situación actual de la calle



Situación propuesta como solución



Se propone para la Calle Jose Luis Bugallal Marchesi la supresión de una de las hileras de aparcamientos en horizontal paralelos al trazado de la circulación del trafico y la ampliación de esta para el transito peatonal.

Los cambios propuestos son:

- 1- Supresión del carril izquierdo de aparcamiento.
- 2- Limitación de la velocidad para el tráfico rodado a 30 km/h mediante señalización vertical, horizontal y uso de badenes en zonas próximas a pasos de peatones.
- 3- Transformar los contenedores de residuos orgánicos e inorgánicos en superficie en unos subterráneos para reducir el impacto visual y aprovechar mejor el espacio generado.
- 4- Se aprovecharán las zonas ya ajardinadas añadiendo mayor cantidad de arbustos y árboles en la parte nueva de la construcción.

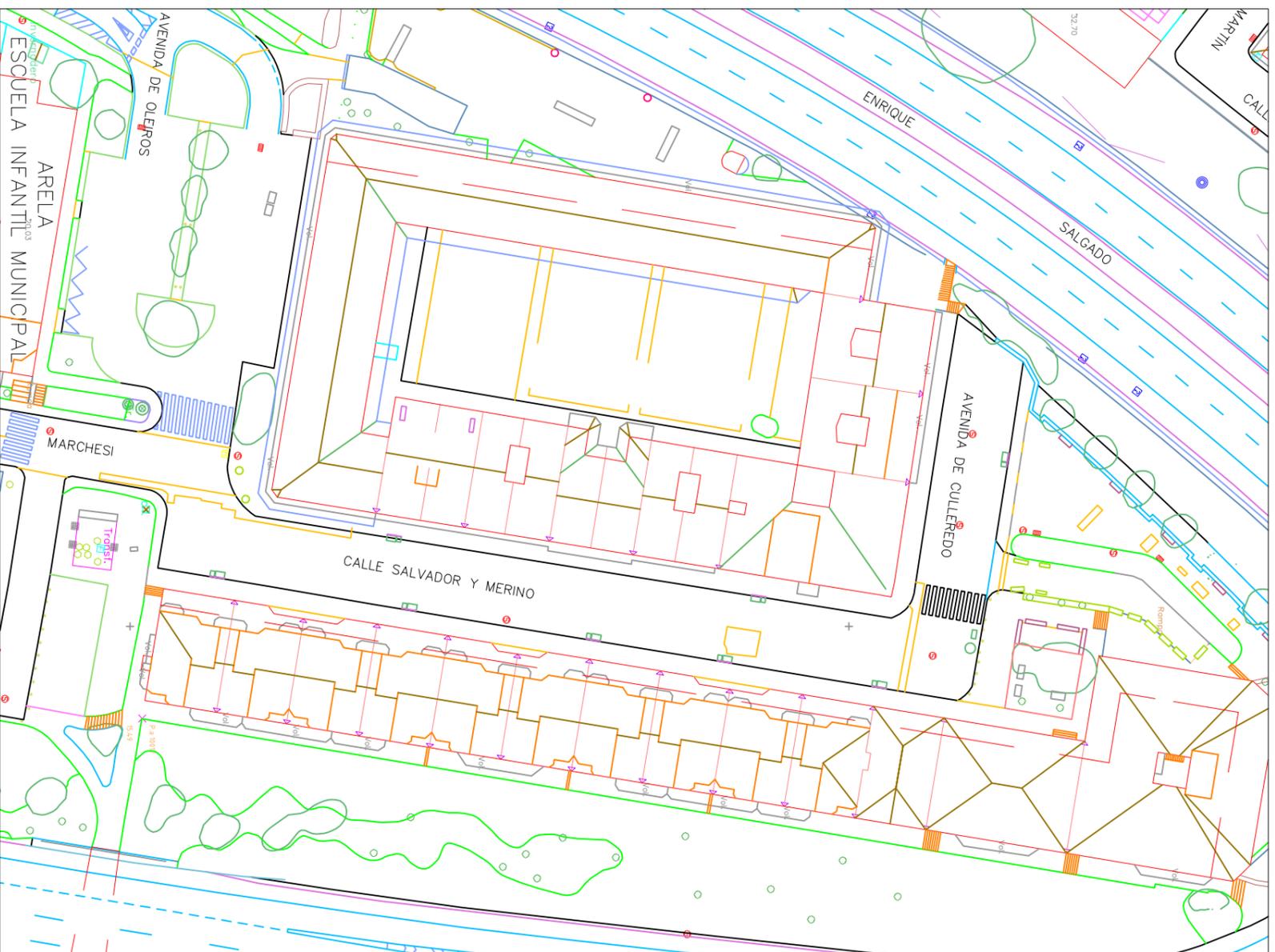
Ampliación del espacio peatonal en la calle Bugallal Marchesi

Servicios Urbanos. Curso 2010/2011

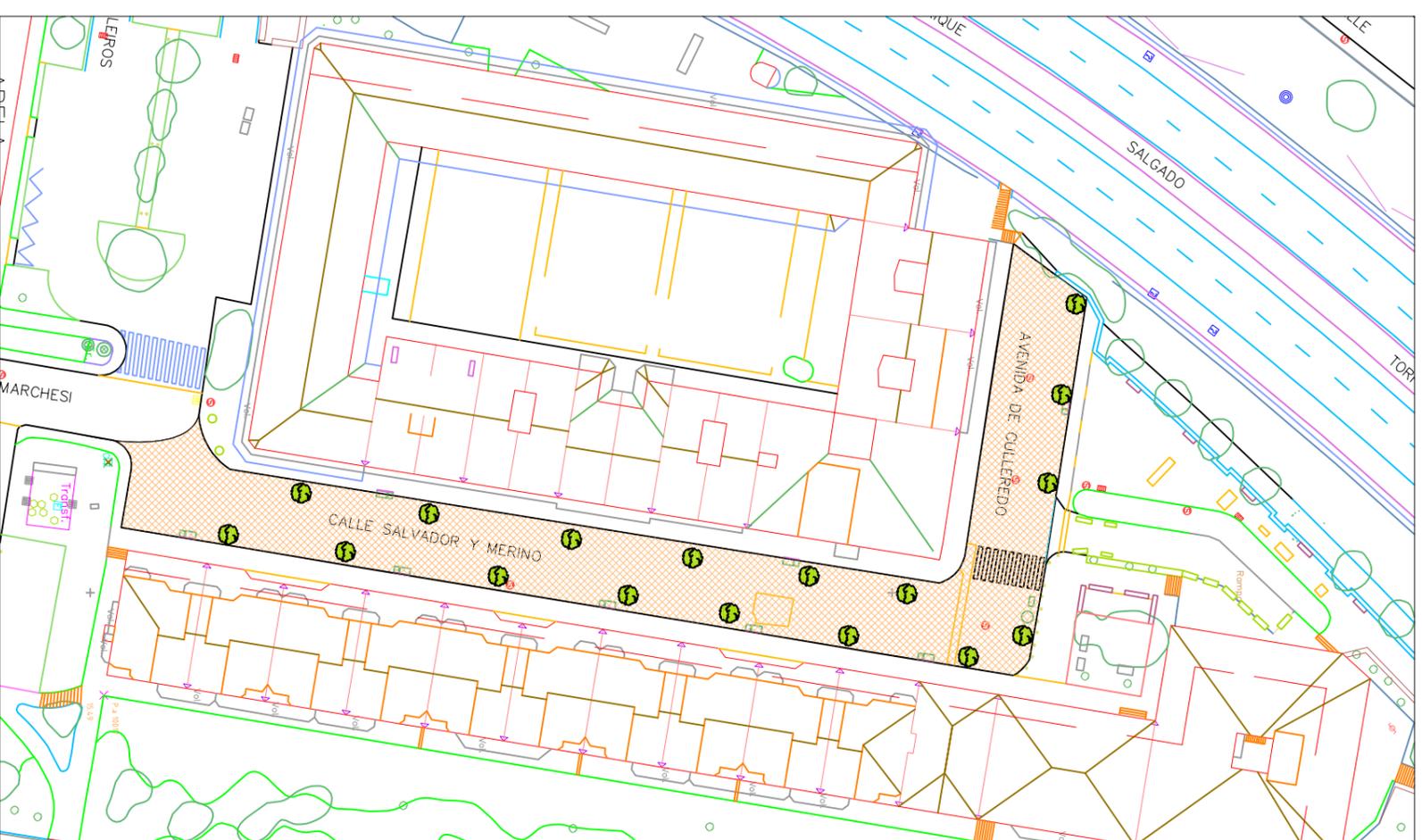
Calle Bugallal Marchesi

Escala 1/200

Situación actual de la calle



Situación propuesta como solución



Se propone para la Avenida de Culleredo y la calle Salvador y Merino una peatonalización parcial. Dado que es una calle con un bajo movimiento de coches salvo para residentes y usuario del Hotel Avenida y que en esta ubicación hay pocas oficinas de trabajo se barajó lo solución de peatonalizar el tramo, reduciendo espacios para aparcamientos y aumentando el espacio reservado para el peatón.

Los cambios propuestos son:

- 1- Cambio de la superficie del pavimento.
- 2- Reducción de la plaza de aparcamiento pudiendo dejarse unos espacios reservados entre el arbolado para paradas de emergencia o de carga y descarga de alguna tienda del lugar.
- 3- Implantación de árboles de porte mediano que doten a la calle de un espacio verde acogedor acompañado si procediera de bancos.
- 4- Se dejará libre el acceso a los garajes de las viviendas así como al garaje del Hotel Avenida señalizando en la entrada de la calle esta situación.

Peatonalización de la Calle Salvador y Merino y la Avenida de Culleredo

Servicios Urbanos. Curso 2010/2011

Calle Salvador y Merino y la Avenida de Culleredo

Escala 1/200

CAPACIDAD DE MEJORA DE SECCIONES EN EL VIARIO DEL BARRIO

El Barrio dispone de amplias calles para el tráfico tanto de vehículos como de peatones. Y aunque los indicadores correspondientes dan un alto porcentaje de calles con más del 75 % de la superficie de la vía dedicada al peatón consideramos que puede haber calles en las que una determinada actuación mejoraría el aspecto del barrio.

Clasificaremos las actuaciones en dos grandes tipos:

1. Limitación del tráfico a 30 km/h y peatonalización parcial de las calles.
2. Zonas de circulación especialmente acondicionadas que están destinadas en primer lugar a los peatones y en las que se aplican las normas especiales de circulación siguientes: la velocidad máxima de los vehículos está fijada en 20 kilómetros por hora y los conductores deben conceder prioridad a los peatones. Los vehículos no pueden estacionarse más que en los lugares designados por señales o por marcas. Los peatones pueden utilizar toda la zona de circulación.

En el primero de los casos abarcaremos el estudio de las calles: Bugallal Marchesi, Rafael Alberti y Alexandre Von Humboldt excluyendo esta última de las secciones tipo que propondremos por formar parte del proyecto del bulevar de Elviña

Para las dos primeras calles el grupo propone la supresión de uno de los carriles de aparcamiento horizontal ganando espacio para el peatón. Se construyen aceras más anchas y con árboles, lo que dará iluminación y vistosidad a las calles.

La velocidad se restringirá a 30 km/h usando, si fuere necesario badenes o bandas sonoras al principio de la calle y en las proximidades de los pasos de peatones.

En el segundo de los casos las calles a estudiar son la calle Salvador y Merino y la Calle General San Martín. Para estas calles se propone un cambio completo del pavimento pues se corta el paso para vehículos. Dado que estas calles son calles sin salida no condicionará en ningún momento la circulación de las calles próximas. Se habilitan espacios para paradas de automóvil de corta duración. Teniendo en cuenta que la calle General San Martín está en una de las entradas del C.E.I.P Wenceslao Fernandez Florez es preciso este espacio para paradas rápidas (llevar y traer a los hijos al colegio) y es agradable que la entrada a un colegio infantil esté rodeada de árboles y espacios libres de tráfico, encontramos esta una muy buena solución (aunque el indicador no diera valores malos)