

CONCLUSIONES DE LA ENCUESTA

GRUPO 3

BARRIO: ENSANCHE

1. INTRODUCCIÓN

En general nos hemos encontrado con un barrio que está bastante bien equipado, aunque aparecen ciertas necesidades y fallos fácilmente subsanables.

Los vecinos están contentos con su barrio en líneas generales, aunque con pequeñas observaciones que se repitieron bastante en todas las encuestas como:

- Falta de mantenimiento en las aceras (losetas de las aceras en mal estado)
- Falta de mantenimiento de los firmes de la calzada
- Falta de limpieza en todo el barrio
- No existen los suficientes contenedores y mejorar la recogida de basuras
- Cierta falta de seguridad observada sobretodo por personas mayores
- Falta de promoción de conservación de edificios históricos

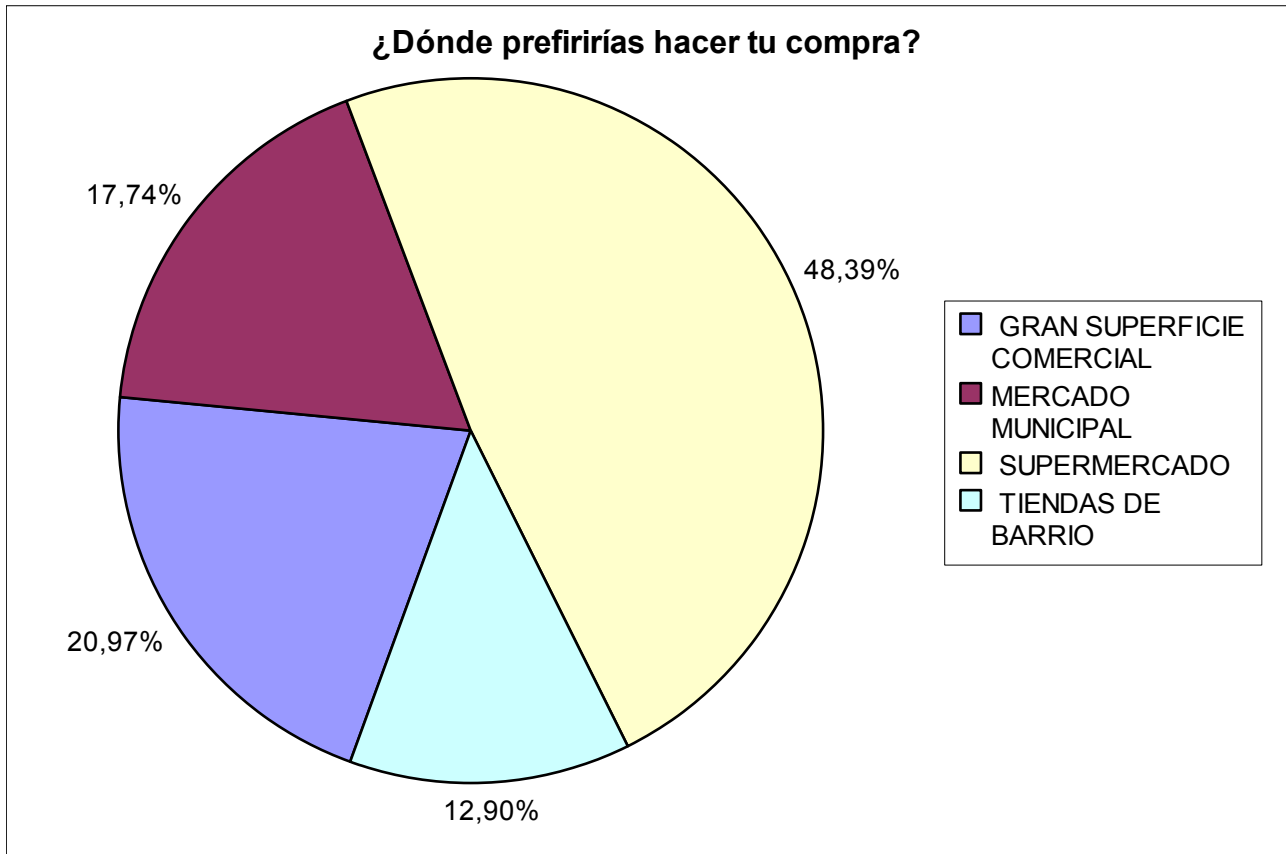
Aún así, como demuestran la información obtenida en las encuestas los vecinos creen que su barrio está bastante bien cuidado



2. PREFERENCIAS DE COMPRA

La encuesta nos muestra claramente que la gente del barrio seguiría decantándose por el supermercado para realizar sus compras (48,5%), repartiéndose los otros tres tipos de establecimientos consultados el resto.

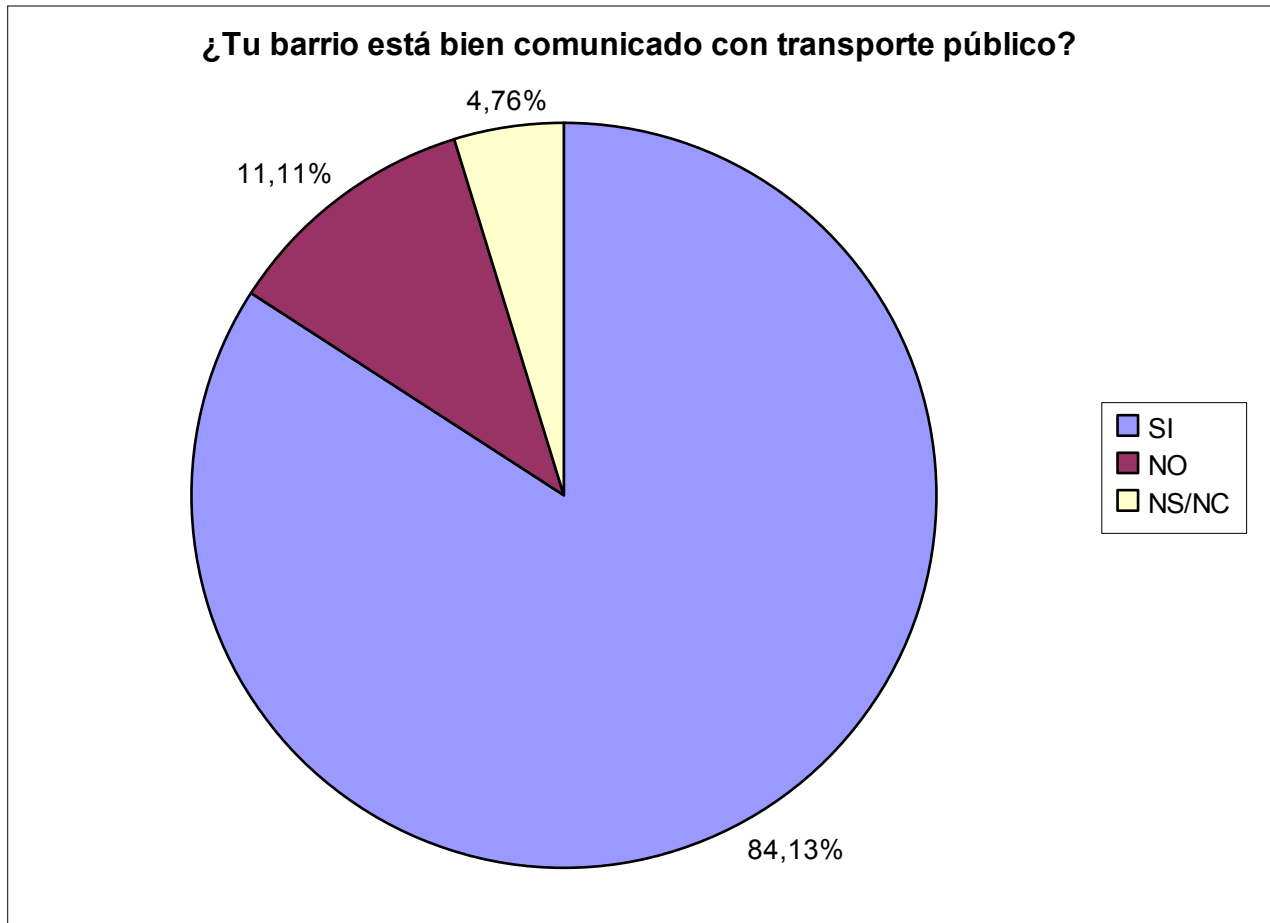
Es reseñable que la intención de comprar en tiendas de barrio es la minoritaria y quienes más las usarían serían personas de más de 55 años.



3. COMUNICACIÓN CON TRANSPORTE PÚBLICO CON EL RESTO DE LA CIUDAD

En este apartado hemos confirmado que la gran mayoría de los vecinos sienten que pueden ir a cualquier lugar de la ciudad utilizando el transporte público (casi el 85%), aunque hay un 10% de personas que no lo creen así, ya que son las que viven más lejos de Plaza de Pontevedra, el lugar por donde pasan la mayoría de las rutas del bus urbano.

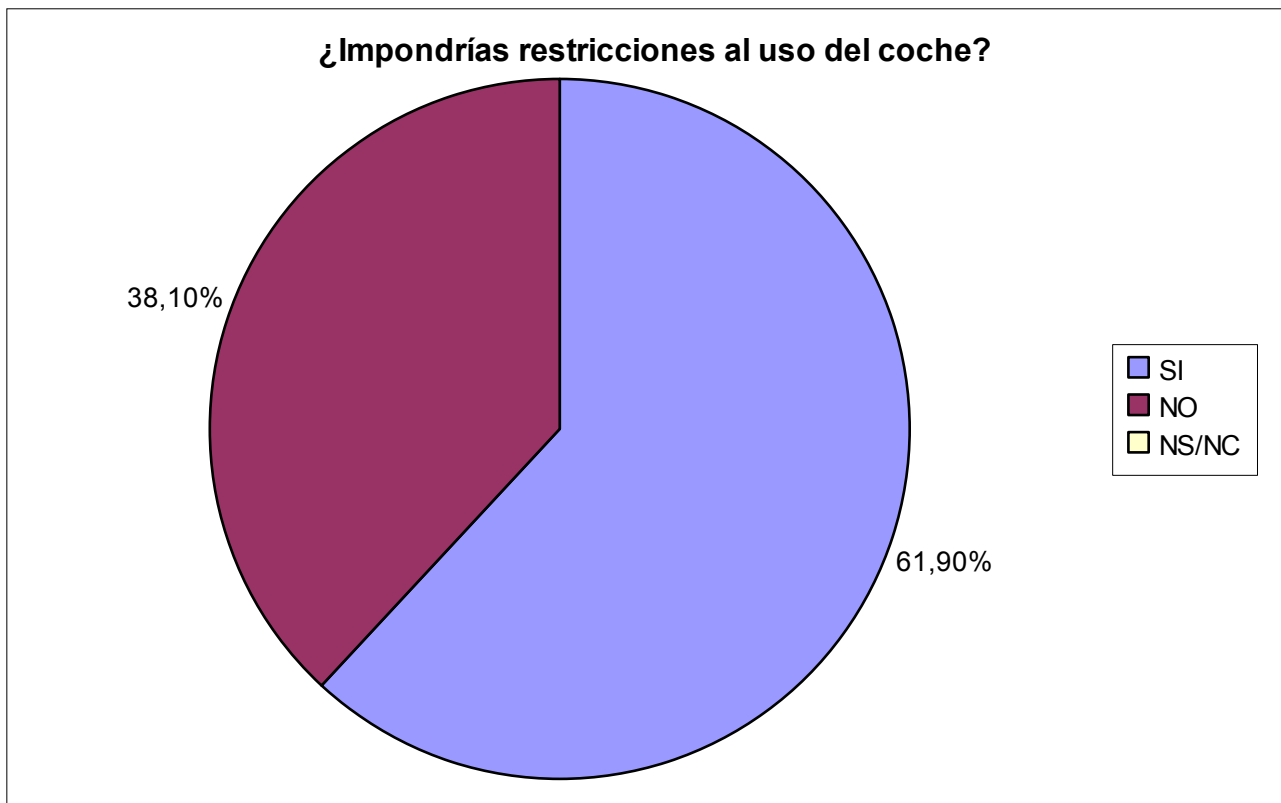
También ha habido casi un 5% que ha preferido no opinar por no utilizar el transporte público.



4.RESTRICCIONES AL USO DEL COCHE EN BENEFICIO DE MEDIOS DE TRANSPORTE

En este caso aunque la mayoría de los entrevistados creen que se debería acotar el uso del coche en su barrio (62 %) existe una importante cantidad de personas que no lo creen así (38%), porque creen que el barrio al ser paso obligado para acceder a la península (Ciudad Vieja, Pecadería, Montealto, etc.) y ser una de las principales áreas comerciales de A Coruña debe soportar el paso de vehículos privados sin ninguna restricción.

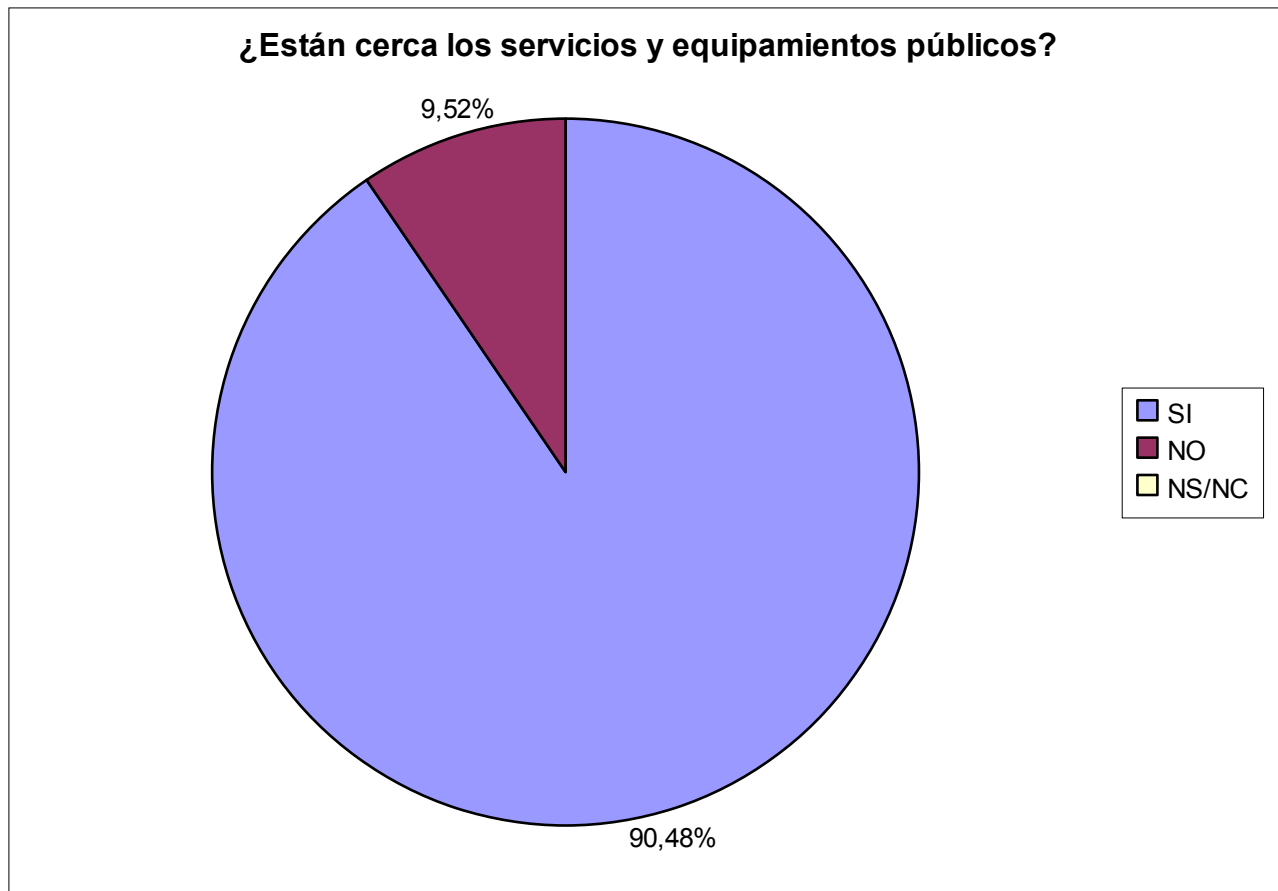
En el lado contrario encontramos que la gente que propone restringir el uso del coche no cree necesario dedicar el espacio ganado para el peatón (la mayoría cree que es suficiente) sino que se debe dedicar al transporte público y la bicicleta (aunque puede haber ciertas dificultades de reasignar los espacios en las calles)



5. CERCANÍA DE LOS SERVICIOS Y EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS

Este barrio según la mayoría de los encuestados cree que tiene los servicios y equipamientos públicos cercanos (91%).

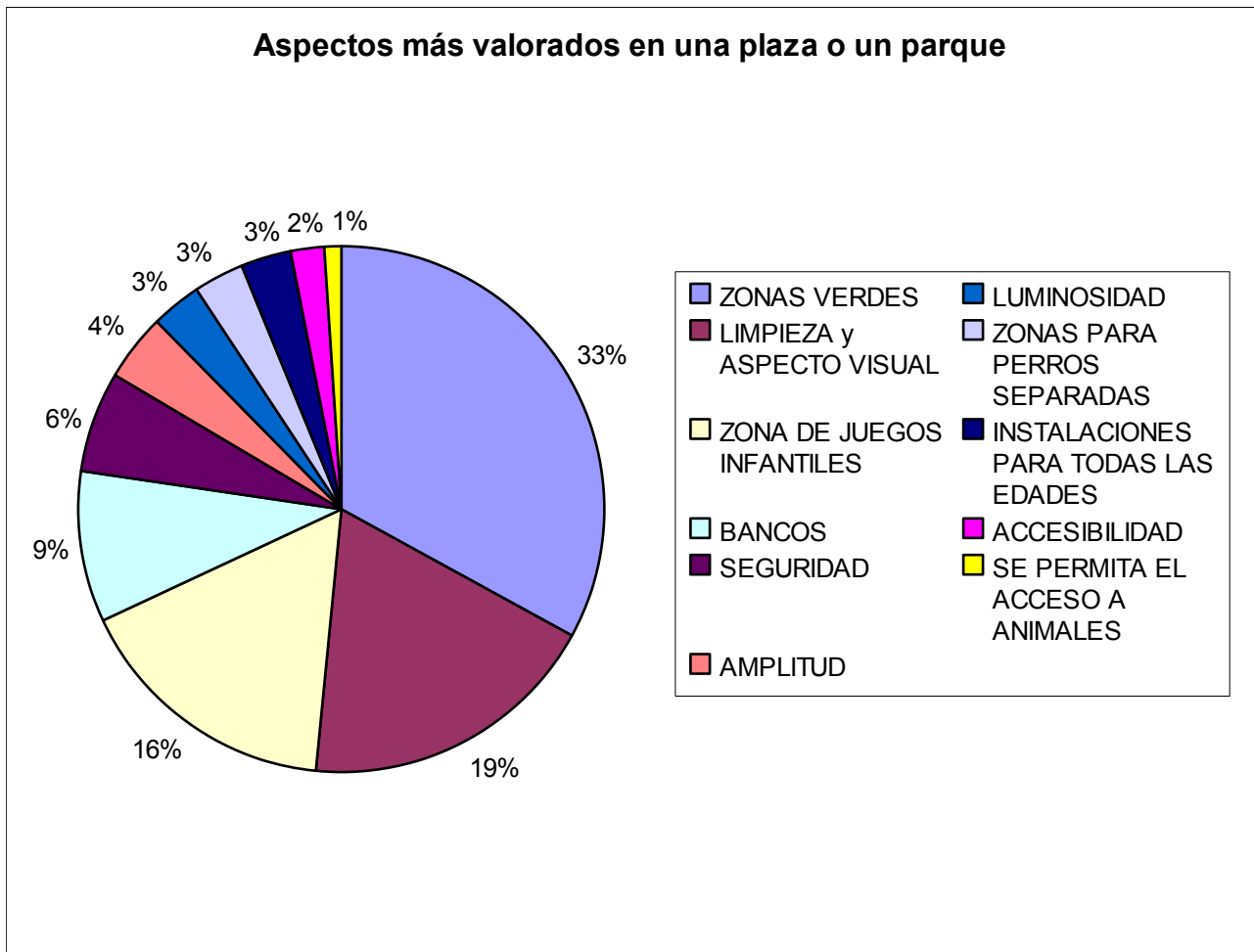
La mayoría de quejas surgen de las capacidades de actuación de dichos servicios públicos, como la falta de capacidad en bibliotecas o en centros de salud en especial el de Federico Tapia.



6. ASPECTOS VALORADOS EN UNA PLAZA O EN UN PARQUE

En esta pregunta podemos extraer que lo que buscan los vecinos en una plaza o un parque es que tengan zonas verdes (33%), que estos estén limpios (19%) y que tengan una zona de juegos infantil (16%). También se busca que tenga suficientes bancos (9%) y que sean seguros (6%).

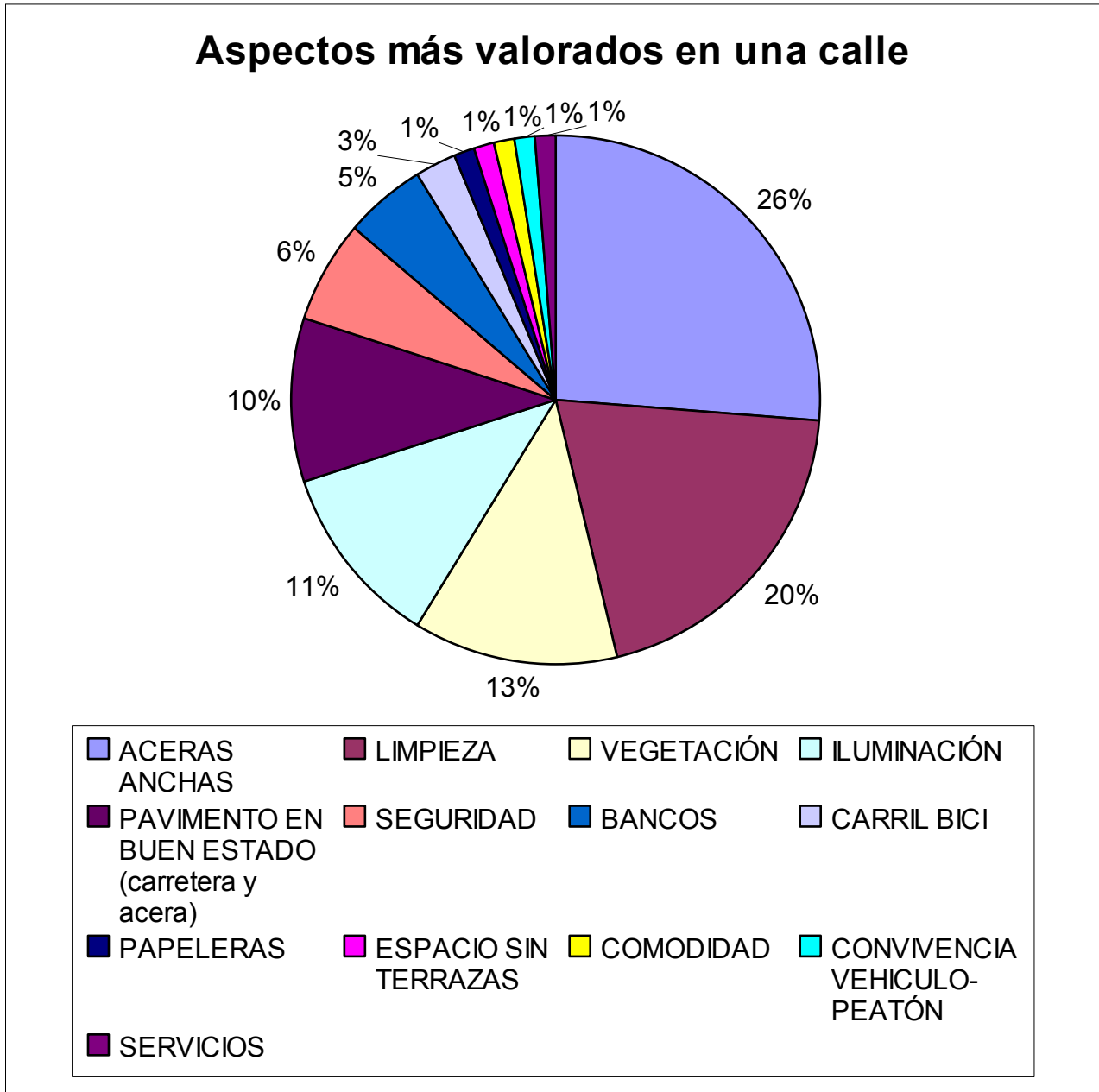
El resto de aspectos valorados no son suficientemente significativos para creer que les importa a gran parte de la población.



7. ASPECTOS VALORADOS EN UNA CALLE

Lo más valorado en una calle es que tenga las aceras suficientemente anchas (26%), seguida de cerca por la limpieza (20 %).

También se considera importante la presencia de vegetación (13 %), la iluminación (11%) y que las aceras y calzadas estén bien conservadas (10%).



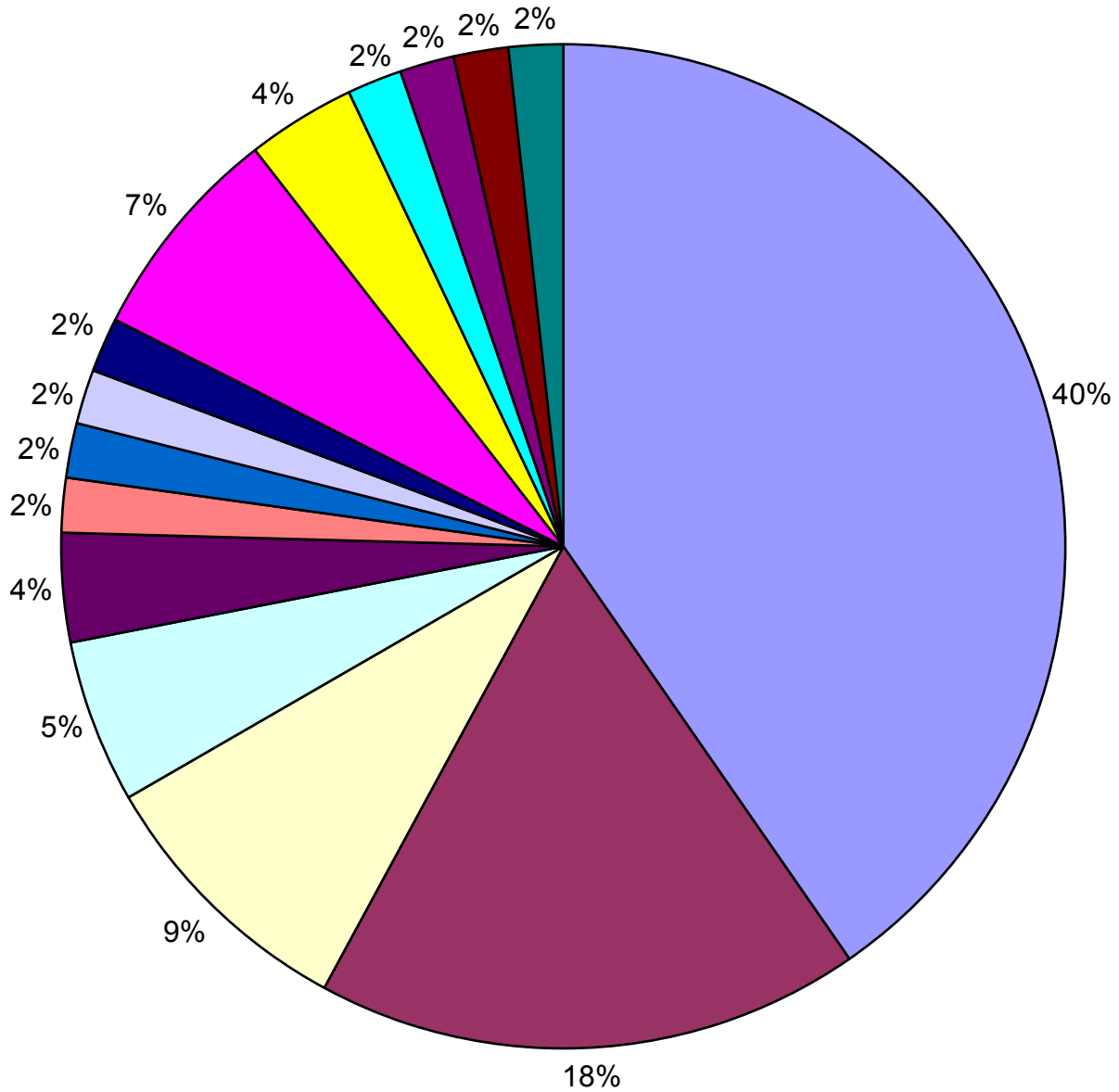
8. INSEGURIDAD VIAL

La mayoría de los peatones se sienten seguros en todo el barrio (40%), aunque también aparece como zonas inseguras la calle Juan Flórez (18%), debido a la circulación a alta velocidad y Plaza de Pontevedra debido a que los vehículos no respeta los semáforos (9%)

También hay una cantidad apreciable de gente que se siente insegura en todo el barrio (19%), aunque por distintas razones o sitios. De estos el lugar que se considera más peligroso son los pasos de peatones (7%)

ZONAS	NINGUNO	23	
	JUAN FLOREZ	10	
	PLAZA DE PONTEVEDRA	5	
	LINARES RIVAS	3	
	FEDERICO TAPIA	2	
	RUBINE	1	
	JUANA DE VEGA	1	
	PLAZA DE LUGO	1	(fase de peatones corta)
	PLAZA DE VIGO	1	
EN TODO EL BARRIO EN:	PASOS PEATONES	4	
	TRÁFICO	2	
	COCHES MAL APARCADOS	1	(restan visibilidad)
	ENTRADAS A PARKING	1	
	CARRIL BUS	1	
	SEMÁFOROS EN INTERMITENTE	1	

Lugares del barrio más inseguros (inseguridad vial)



NINGUNO	JUAN FLOREZ	PLAZA DE PONTEVEDRA	LINARES RIVAS
FEDERICO TAPIA	RUBINE	JUANA DE VEGA	PLAZA DE LUGO
PLAZA DE VIGO	PASOS PEATONES	TRÁFICO	COCHES MAL APARCADOS
ENTRADAS A PARKING	CARRIL BUS	SEMÁFOROS EN INTERMITENTE	

9. OBRAS EN EL BARRIO

En general los vecinos están de acuerdo con las obras realizadas (la mayoría cree que todas las obras eran necesarias) aunque destaca sobretodo el carril bus, centrandolo su rechazo entre los vecinos de la calle Federico Tapia, por donde discurre.

La obra más demandada es la reparación de aceras, que en algunas partes del barrio se encuentran en bastante mal estado, llegando a causar caídas con lesiones.

Las obras más demandadas son las siguientes:

MAS NECESARIA	
NINGUNA	12
REPARACIÓN DE ACERAS EN MAL ESTADO Y RAMPAS PARA PERSONAS DE MOBILIDAD REDUCIDA	7
APARCAMIENTOS SUBTERRÁNEOS	6
INSTALACIÓN DE MÁS CONTENEDORES SUBTERRÁNEOS	4
ENSANCHAMIENTO DE ACERAS	3
EQUIPAMIENTOS PARA NIÑOS EN PLAZAS Y PARQUES	3
PEATONALIZACIÓN PLAZA DE PONTEVEDRA Y SOTERRAMIENTO DEL TRÁFICO	3
PEATONALIZACIÓN DEL BARRIO	3
PARQUES	2
PABELLÓN DEPORTIVO	2
REPARACIÓN DE FIRMES DE CALZADA EN MAL ESTADO	2
CENTRO SALUD	2
PLAZAS CON MÁS ZONAS VERDES	2
RESIDENCIA ANCIANOS	1
ÁRBOLES EN ACERAS	1
COLEGIOS	1
TIRAR CASAS VIEJAS	1
PLAZAS APARCAMIENTO	1
HUMANIZACIÓN	1

Y las obras menos necesarias son:

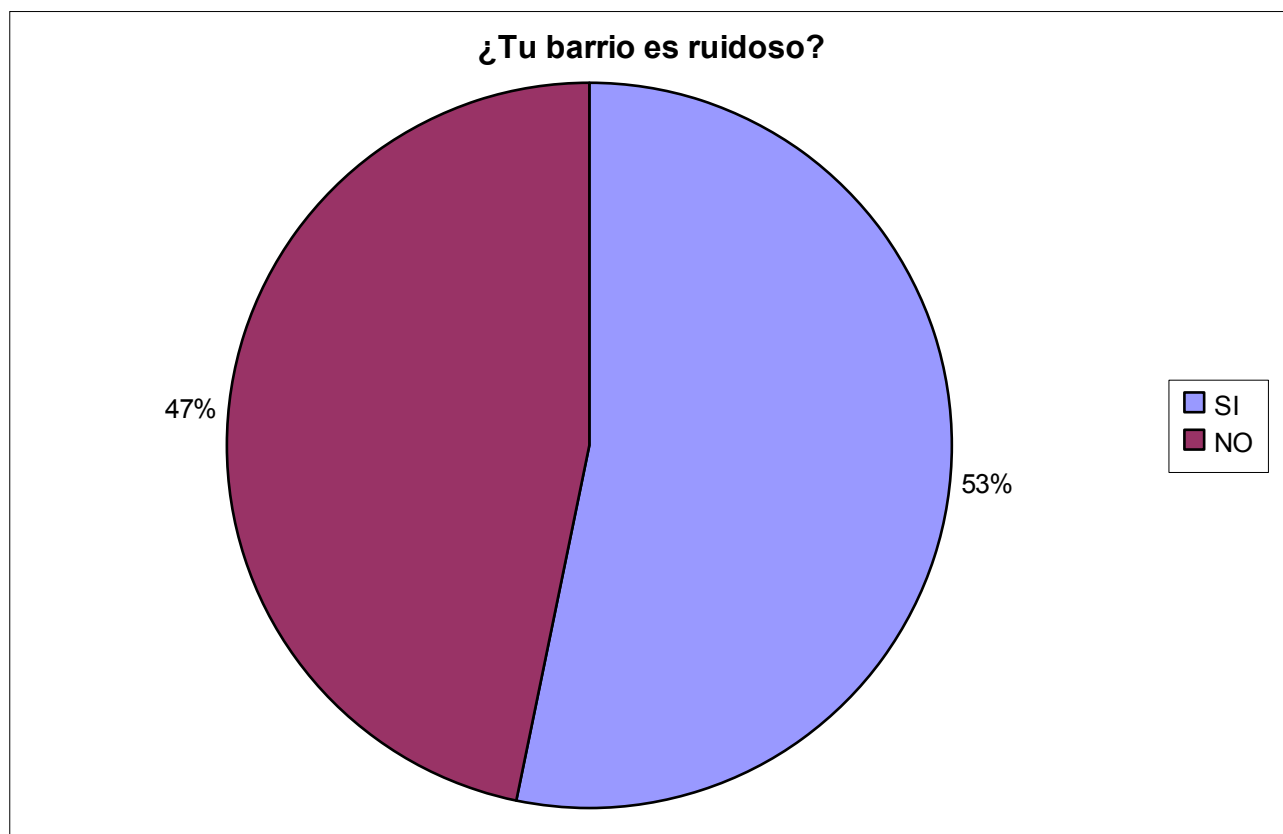
MENOS NECESARIA	
NINGUNA	41
CARRIL BUS	7
CAMBIO DE LOSETAS DE ACERA EN BUEN ESTADO	3
ACERAS ANCHAS	2
ROMPER CONTINUIDAD DE CALLES CON LA PLAZA LUGO	1
MEJORA SERV. URBANOS	1
PLAZA DE PONTEVEDRA	1
MADERA EN ACERAS	1
COLOCACIÓN DE DEMASIADOS BANCOS	1
MERCADO MUNICIPAL	1

10. RUIDO EN EL BARRIO

En esta pregunta hemos obtenido que aproximadamente la mitad de los encuestados cree que es ruidoso (53%) y la otra mitad (47%) no lo cree así.

La mayoría de las personas que consideran que el barrio es ruidoso bien cerca de las arterias principales por lo que son los más directamente afectados por el ruido del tráfico.

Aunque haya gente que no lo considere ruidoso en general señalan un aumento de ruido las noches de los fines de semana en plazas y calles con bares de copas.



Zonas del barrio más ruidosas debido al tráfico (sin observaciones) o debido a otras causas:

ZONAS		
Todo el barrio	5	
Plaza de Pontevedra	12	
Juan Flórez	10	
Plaza de Lugo	5	(Ruido nocturno)
Linares Rivas	4	
Plaza de Vigo	3	
Federico Tapia	2	
Rubine	1	
Calle La Barrera	1	
Plaza de Galicia	1	
Av.Finisterre	1	
Tráfico	7	
Ruido nocturno	6	
Obras	1	

11.LUGARES DEL BARRIO MÁS FRECUENTADOS

En general podemos decir que la mayoría de los encuestados pasan cierto tiempo en las tres principales plazas de la zona, la de Pontevedra, la de Vigo y la de Lugo; debido a sus equipamientos para el ocio en caso de la Plaza de Pontevedra y la Plaza de Vigo y a la zona comercial de la Plaza de Lugo.

Estos son los lugares más frecuentados del barrio por los entrevistados:

PLAZA VIGO (OCIO)	24
PLAZA LUGO (COMPRAS)	19
PLAZA PONTEVEDRA (OCIO)	14
PLAZA LUGO (OCIO)	11
JUAN FLÓREZ (OCIO)	7
PLAZA DE GALICIA (OCIO)	4
JUAN FLÓREZ (COMPRAS)	3
PLAZA PONTEVEDRA (COMPRAS)	2
PLAZA PONTEVEDRA (TRABAJO)	2
SANTA CATALINA (BAR)	2
ALREDEDORES (OCIO)	1
JARDINES MENDEZ NUÑEZ (OCIO)	1
CALLE SAN ANDRÉS	1
POCO TIEMPO	1
TODA LA ZONA (OCIO)	1
CALLE RUBINE (OCIO)	1
MERCADO (TRABAJO)	1
PLAZA LUGO (TRABAJO)	1
MERCADO (COMPRAS)	1
PLAZA VIGO (TRABAJO)	1
PASEO MARÍTIMO (OCIO)	1
PLAYA DE RIAZOR (OCIO)	1
CALLE LA BARRERA (OCIO)	1
LINARES RIVAS (OCIO)	1
PLAZA DE RECIFE (OCIO)	1
JUANA DE VEGA (OCIO)	1
PARQUE DE SAN DIEGO (OCIO)	1
PARQUE MAESTRO MATEO (OCIO)	1

12. PEATONALIZACIÓN DEL BARRIO

En general, como antes se ha reseñado, la mayoría de la gente cree que las aceras son suficientes, por lo que no consideran necesaria la peatonalización de las calles, con el perjuicio consiguiente para el tráfico rodado en dichas calles.

Aún así como zona a peatonalizar más demandada es la Plaza de Pontevedra, por la gran intensidad de tráfico que soporta, esta peatonalización incluiría el soterramiento del tráfico en ésta.

Zonas que se demandan peatonalizar en el barrio:

NINGUNA	35
PLAZA DE PONTEVEDRA	7
JUAN FLÓREZ	4
PLAZA DE LUGO	4
LAS QUE NO SEAN ARTERIAS PRINCIPALES	3
PLAZA DE LUGO A PLAZA DE VIGO	3
FEDERICO TAPIA	2
CALLE RUBINE	2
ALREDEDORES	1
TODAS	1
MÉDICO DURÁN	1
SANTA LUCÍA	1
PASEO MARÍTIMO	1
DURÁN LORIGA	1

13. ¿ACERAS ANCHAS O APARCAMIENTO?

Aunque la mayoría de personas tiene coche (23) y no tienen plaza de aparcamiento (25), la mayoría de las personas que han contestado que prefieren aceras anchas (63%) en el caso de tener que elegir, aunque hay una importante oposición del 37% a retirar aparcamientos para construir aceras.

COCHES		APARCAMIENTO	
si	no	si	no
23	5	12	25



INFORME DEL DIAGNÓSTICO FINAL DEL BARRIO

GRUPO 3

BARRIO: "EL ENSANCHE"

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN

2. MORFOLOGÍA URBANA

INDICADORES UTILIZADOS

- a) DENSIDAD EDIFICATORIA
- b) COMPACIDAD ABSOLUTA
- c) COMPACIDAD CORREGIDA

3. ESPACIO PÚBLICO

INDICADORES UTILIZADOS

- a) % VIARIO PÚBLICO PARA EL TRÁFICO DEL AUTOMÓVIL DE PASO Y DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE SUPERFICIE
- b) % VIARIO PÚBLICO PARA EL PEATÓN Y OTROS USOS DEL ESPACIO PÚBLICO
- c) PROYECCIÓN VERTICAL DEL ARBOLADO EN EL ESPACIO PÚBLICO. DOTACIÓN DE ÁRBOLES EN EL ESPACIO PÚBLICO.
- d) ADECUACIÓN DE LA LÁMPARA SEGÚN TIPO DE CALLE
- e) DISPOSICIÓN DEL ALUMBRADO EXTERIOR
- f) ÁREAS DE INFLUENCIA DEL CARRIL BICI
- g) ASIGNACIÓN DE ARBOLES POR SUPERFICIE CONSTRUIDA
- h) ACCESIBILIDAD DE LOS CIUDADANOS A LOS ESPACIOS VERDES
- i) CORREDORES VERDES

4. SERVICIOS PÚBLICOS

DOTACIONES

INDICADORES UTILIZADOS

- a) ÁREAS DE INFLUENCIA DE LAS PARADAS DE AUTOBUSES
- b) PLATAFORMAS LOGÍSTICAS
- c) RESERVA DEL ESPACIO DE ESTACIONAMIENTO PARA EL APARCAMIENTO PRIVADO FUERA DE LA VÍA PÚBLICA
- d) RESERVA DE ESPACIOS DE ESTACIONAMIENTO PARA EL ESTABLECIMIENTO PARA BICICLETAS
- e) PROXIMIDAD DEL CIUDADANO AL SISTEMA DE RECOGIDA SELECTIVA
- f) INSTALACIÓN DE PUNTOS LIMPIOS
- g) ACCESIBILIDAD DE LOS CIUDADANOS A LOS SERVICIOS PÚBLICOS

5. OTROS ASPECTOS

- a) CONTAMINACIÓN ACÚSTICA
- b) ACCESIBILIDAD DE CIUDADANOS CON MOVILIDAD REDUCIDA
- c) SEGURIDAD VIAL
- d) OBRAS NECESARIAS
- e) LUGARES DE ACTIVIDAD

1. INTRODUCCIÓN

El barrio del Ensanche está en líneas generales bastante bien equipado, aunque presenta ciertos problemas debido a su gran densidad edificatoria y su poder de atracción respecto a otros lugares de la ciudad.

Los principales problemas que presenta este barrio son los siguientes:

- Falta de espacios libres en la zona interior del barrio
- Faltan elementos vegetales en los pocos espacios libres existentes en el interior
- Alta densidad de viviendas
- Ruido excesivo en todas las calles del barrio
- Reparto excesivo a favor del coche del espacio de las calles
- Ciertos fallos en la disposición de la iluminación

además de los expresados por los vecinos:

- Falta de mantenimiento de las aceras y la calzada
- Falta de limpieza en todo el barrio
- Falta de capacidad de los contenedores existentes
- Cierta falta de seguridad observada sobretodo por personas mayores
- Falta de promoción de conservación de edificios históricos

Aún con todo esto podemos concluir que el barrio no necesita una serie de grandes actuaciones, si no que con pequeñas medidas correctoras se podría solucionar gran parte de los problemas existentes.

2.MORFOLOGÍA URBANA

Al aplicar los indicadores nos encontramos que El Ensanche es un barrio muy compacto, debido sobretodo a su tipología constructiva en manzanas, que ocupan totalmente las parcelas con unas alturas más que considerables (entre 6 y 10 plantas de media)

En esta parte nos resulta difícil realizar en si mismo una actuación y lo único que se puede hacer es evitar, utilizando el PGOM, que se construyan más alturas en el momento que se hagan reformas, para evitar densificar aún más el barrio.

INDICADORES APLICADOS

·*DENSIDAD EDIFICATORIA:*

Hipótesis:

-El número de habitantes por vivienda es de 2,7 hab/viv

Datos:

-Número de habitantes del barrio = 17883 hab

-Área del barrio = 40 Ha

Valor del indicador:

Densidad edificatoria=Número de viviendas / sup. Total (Ha)

Tenemos el dato de habitantes del barrio y la superficie de este. Para calcular el número de viviendas ,siguiendo la hipótesis, hacemos:

Número de viviendas=Número de habitantes / 2,7 hab/vivienda

Número de viviendas=17883 hab /2,7 hab/vivienda = 6623,33 viviendas

Por lo que calculamos ya la densidad edificatoria:

Densidad edificatoria=6623,33 viviendas / 40 Ha= 165,58 viv./HAa

Para este indicador se suelen recomendar valores sobre 60 viv./Ha

En el barrio de estudio, el indicador es de 165,58 viv./Ha, casi triplicando el valor recomendable.

Se puede concluir que el barrio está demasiado compactado, con gran densidad de viviendas.

·*COMPACIDAD ABSOLUTA:*

Datos:

-Volumen edificado total = 4529206,94 m³

-Área del barrio = 400000m²

Valor del indicador:

$C = \text{Volumen edificado} / \text{Área barrio} = 4529206,94 \text{ m}^3 / 400000 \text{ m}^2 = 11,32 \text{ m}$

La compacidad absoluta debe estar entre 5 y 7,5 metros. En el caso del ensanche esta es 11,32 m, bastante superior a lo recomendado. Lo que quiere decir que la edificación ejerce una gran presión sobre el espacio público.

·COMPACIDAD CORREGIDA:

Datos:

- Volumen edificado total = 4529206,94 m³
- Volumen edificado del área ambiental 1 = 1234034 m³
- Volumen edificado del área ambiental 2 = 877762 m³
- Volumen edificado del área ambiental 3 = 1187428 m³
- Volumen edificado del área ambiental 4 = 1202982 m³
- Espacio público atenuante total = 61734 m²
- Espacio público atenuante área ambiental 1 = 23234 m²
- Espacio público atenuante área ambiental 2 = 6500 m²
- Espacio público atenuante área ambiental 3 = 5300 m²
- Espacio público atenuante área ambiental 4 = 26700 m²

Valor del indicador:

$$Cc \text{ área ambiental 1} = 1234034 \text{ m}^3 / 23234 \text{ m}^2 = 53,11 \text{ m}$$

$$Cc \text{ área ambiental 2} = 877762 \text{ m}^3 / 6500 \text{ m}^2 = 135 \text{ m}$$

$$Cc \text{ área ambiental 3} = 1187428 \text{ m}^3 / 5300 \text{ m}^2 = 224 \text{ m}$$

$$Cc \text{ área ambiental 4} = 1202982 \text{ m}^3 / 26700 \text{ m}^2 = 45 \text{ m}$$

$$Cc \text{ total} = 4529206.94 \text{ m}^3 / 61734 \text{ m}^2 = 73.36 \text{ m}$$

La compacidad corregida debería dar valores entre 10 y 20 metros. En el ensanche esta es de 73.36 metros, casi 4 veces superior a lo que debería dar. El área ambiental que mejor indicador tiene es la 4, 45 metros, que es muy diferente a la 2 y la 3, con valores de 135 y 224 metros respectivamente. Por lo que podemos ver claramente las diferencias en la distribución de los espacios atenuantes en el barrio. Por lo que se debería aumentar los espacios atenuantes y también su distribución dentro del barrio para que esta sea más constante. Además se debería disponer de 20 m² de espacio atenuante por habitante. Es decir 17883 habitantes* 20 m²/hab. = 357220 metros cuadrados de espacios atenuantes. Esto último es bastante complicado de cumplir con la población actual, ya que el barrio solo tiene 400000 metros cuadrados. Casi el 90 % del barrio debería estar ocupado por espacios atenuantes para cumplir el indicador.

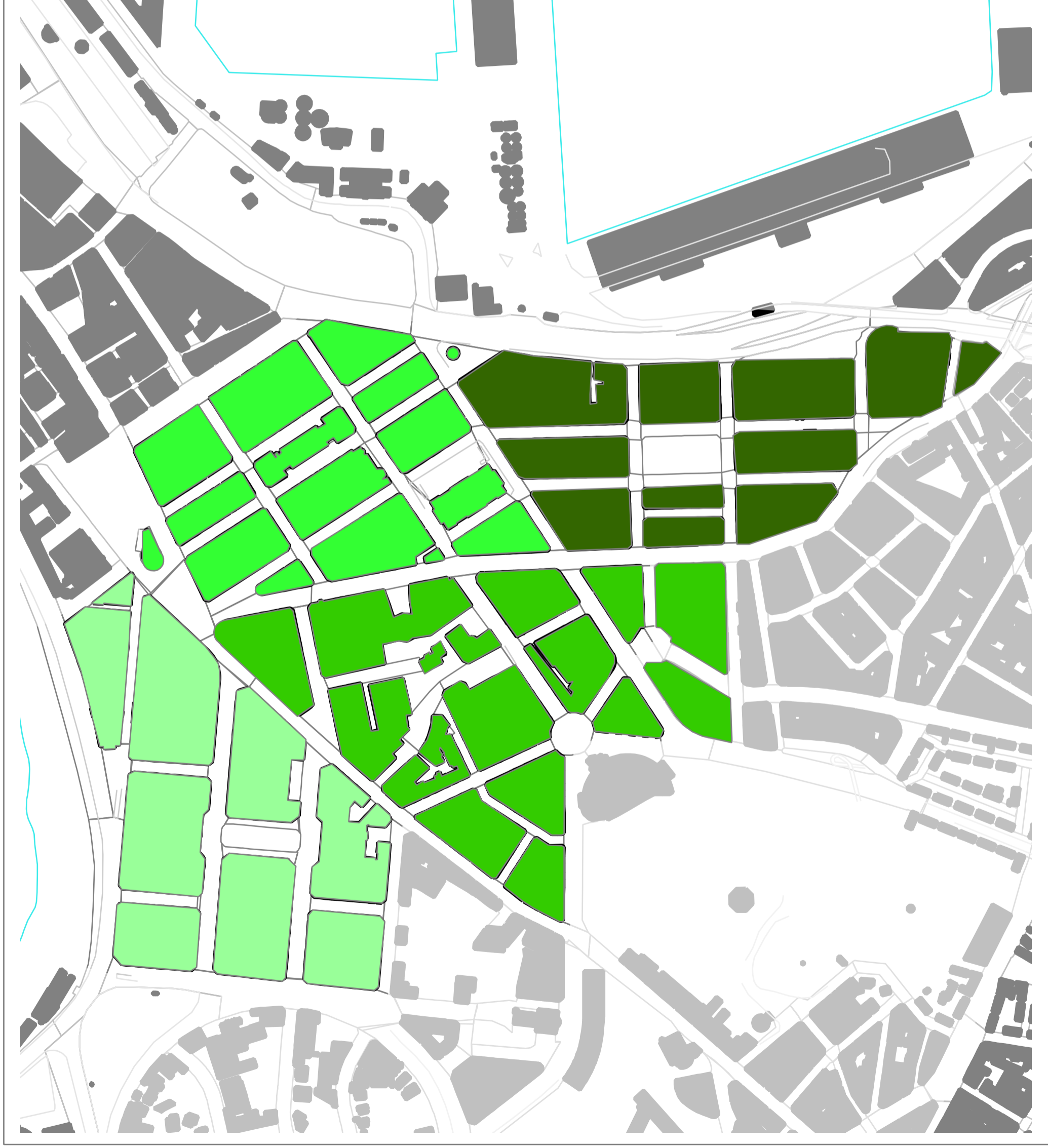
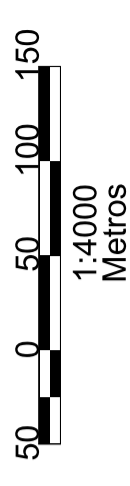
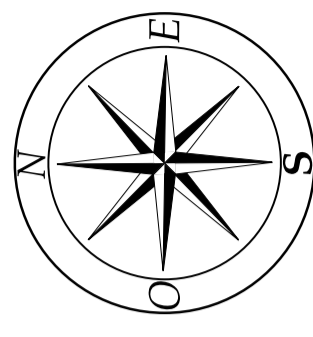
PT ÁREAS AMBIENTALES

barrio "El Ensanche"

Leyenda:

AREA_AMB..shp

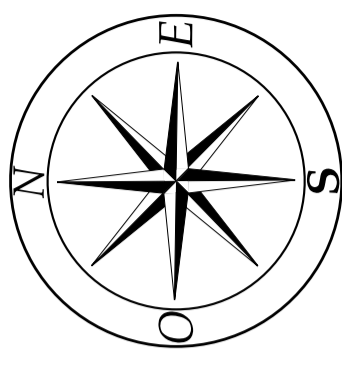
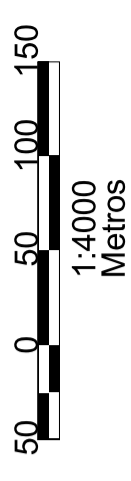
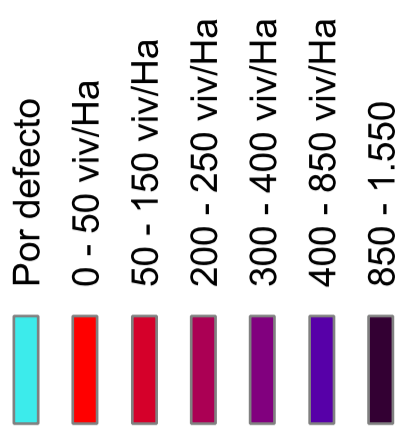
- AA1
- AA2
- AA3
- AA4



DENSIDAD

EDIFICATORIA

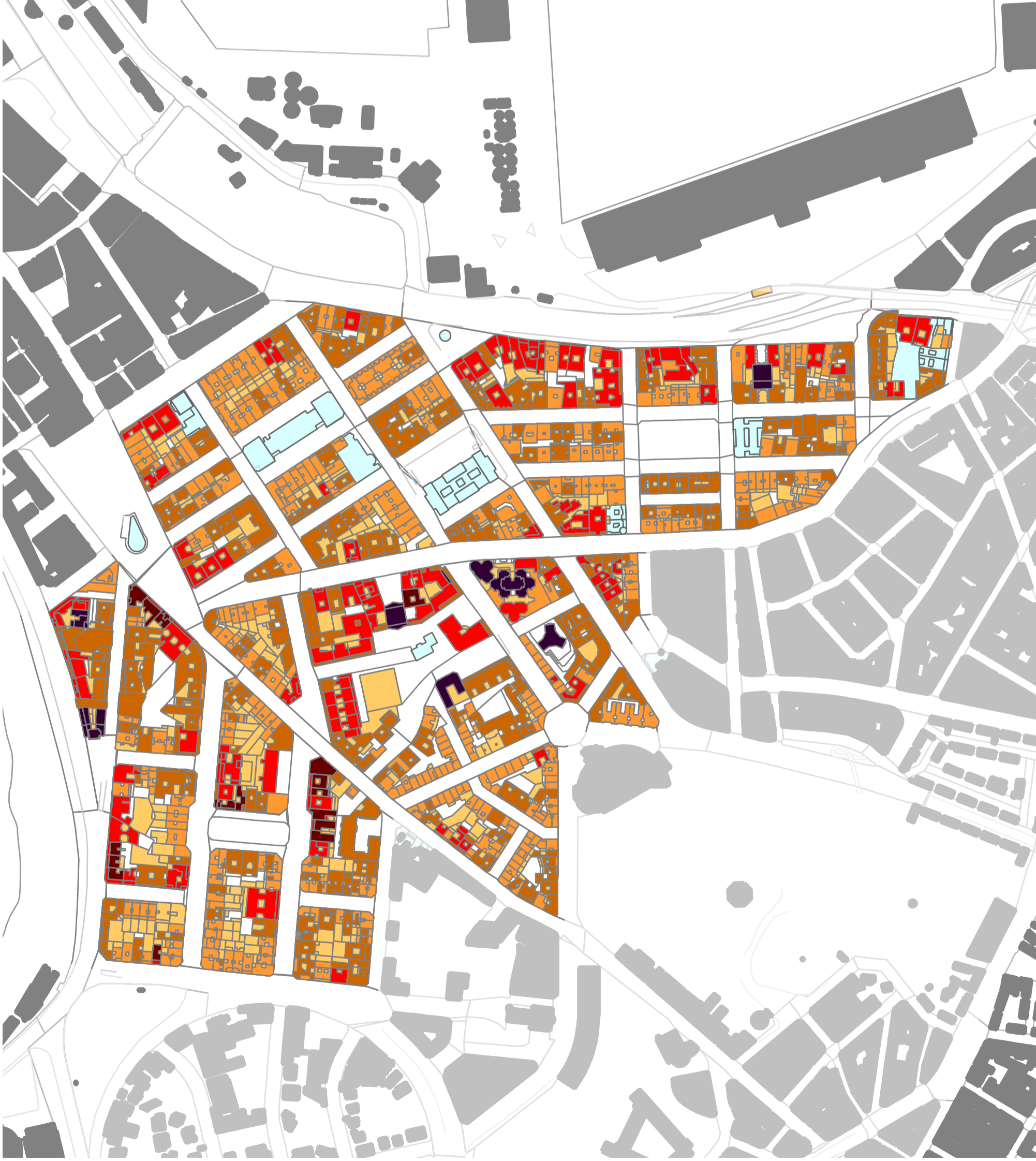
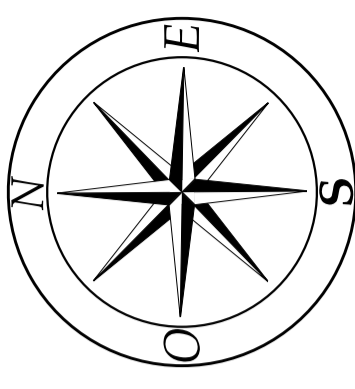
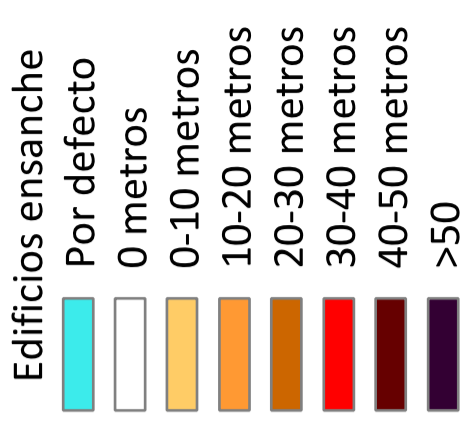
Densidad edificatoria



COMPACIDAD

ABSOLUTA

Leyenda:



COMPACIDAD CORREGIDA

barrio "El Ensanche"

Leyenda:

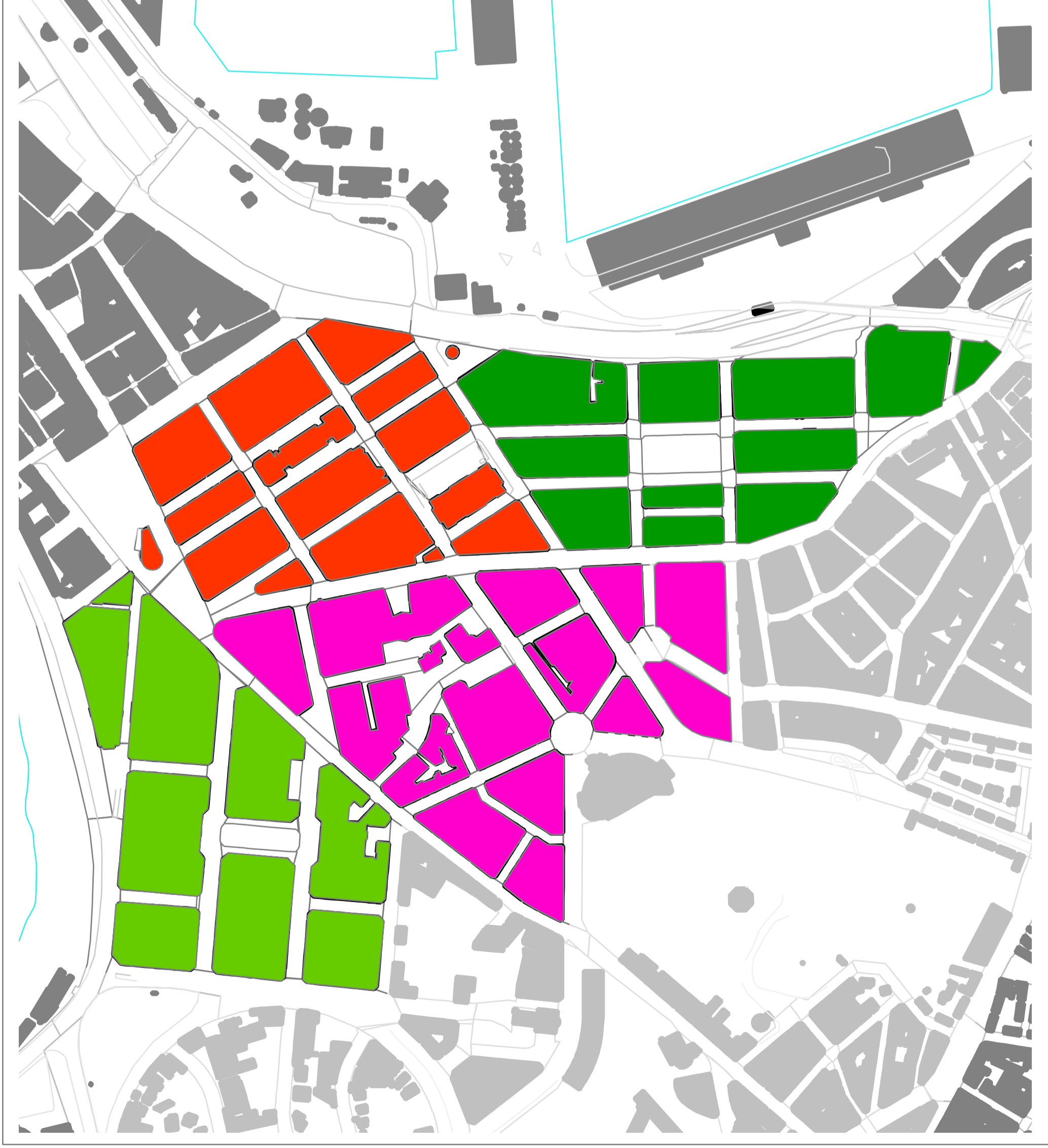
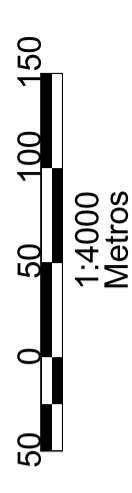
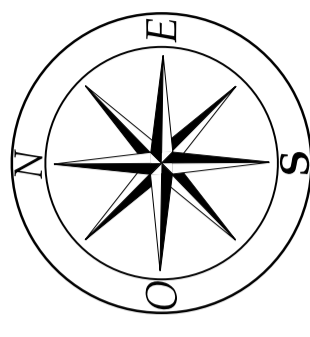
AREA_AMB..shp

CC = 45.0 m

CC = 53 m

CC = 135 m

CC = 224 m



3.ESPACIO PÚBLICO

·CALLES

Según las encuestas realizadas obtenemos que lo más valorado en una calle es que tenga las aceras suficientemente anchas (26%), seguida de cerca por la limpieza (20 %).

También se considera importante la presencia de vegetación (13 %), la iluminación (11%) y que las aceras y calzadas estén bien conservadas (10%).

Las calles del Ensanche tienen su espacio claramente dedicado a la circulación del vehículo privado, restando espacio a otros usos sobretodo al peatón y a la bici, como así nos demuestran los indicadores utilizados (el espacio dedicado a los vehículos motorizados es de media el 65% del total del espacio de las calles).

La mayoría de los entrevistados creen que se debería restringir el uso del coche en el barrio (62%), aunque hay una gran minoría (38%) que no lo cree así debido a la gran actividad comercial del barrio, además de ser barrio de paso hacia la península.

Además la gente que propone que se restrinja el tráfico en el barrio pide que el espacio ganado al vehículo privado se dedique a potenciar los transportes públicos y el carril bici, mientras que consideran que el espacio para el peatón es suficiente en bastantes calles.

La mayoría de los ciudadanos están en contra de la peatonalización total de cualquier calle, sólo hay una cierta demanda del soterramiento del tráfico en Plaza de Pontevedra.

Además hay cierto problema de conservación de los pavimentos, tanto de la acera como de la calzada en algunas calles.

La mayor parte de las calles no tienen ningún tipo de vegetación, y en las calles que existe es insuficiente, por lo que se debe buscar dotar de algún tipo de vegetación a las calles para mejorarlas ambiental y estéticamente.

Encontramos ciertos fallos en la disposición de la luminaria, que son de fácil solución y se deberían subsanar debido a la importancia que tiene porque permite la utilización de forma agradable, tranquila y segura de las calles en momentos sin luz natural.

PT RED VIARIA

barrio "El Ensanche"

Leyenda:

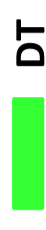
tipo de calles.shp



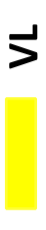
DP



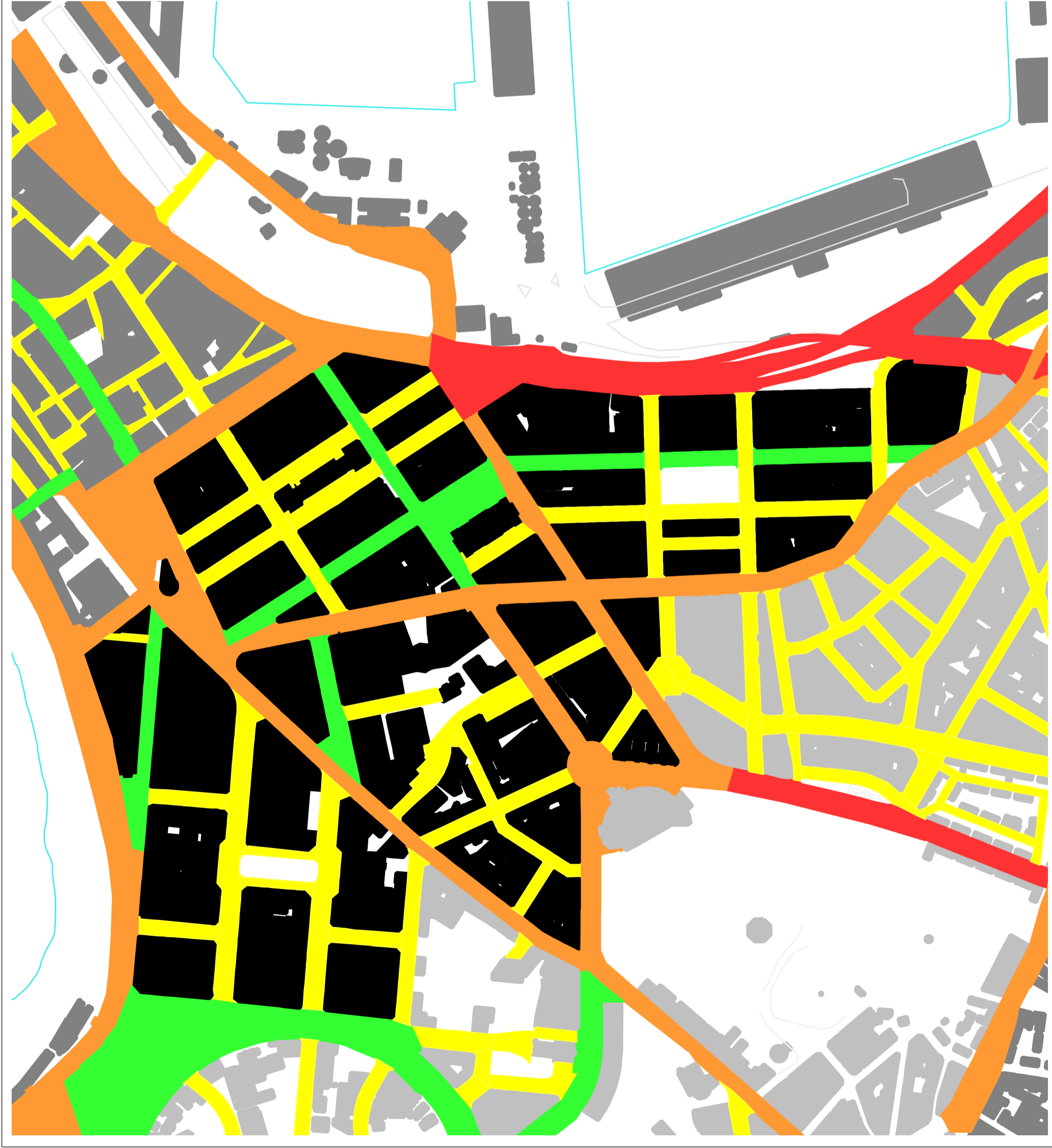
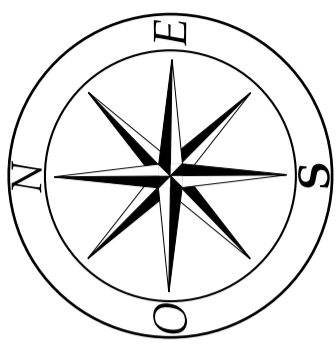
DS



DT



VL



PT RED PEATONAL

barrio "El Ensanche"

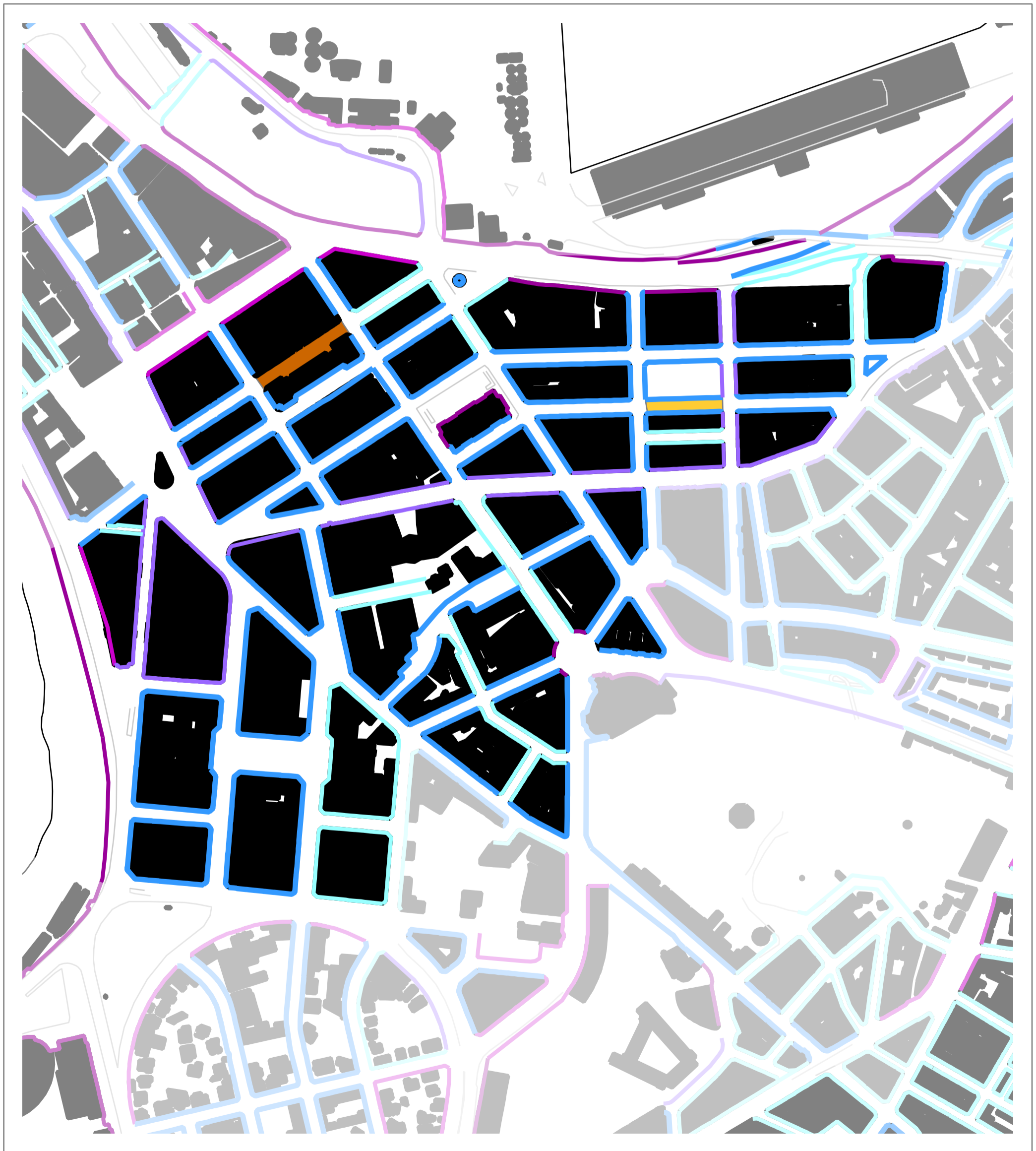
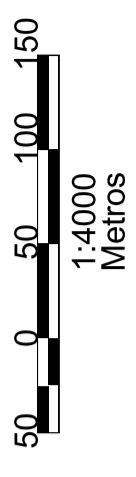
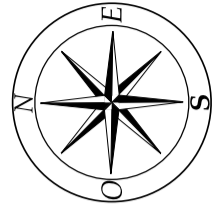
Leyenda:

Ancho de aceras (m)

- 1 - 1,5
- 1.5 - 2
- 2 - 2.5
- 2.5 - 3
- 3 - 5
- 5 - 10

Calles peatonales

- calle Emilia Pardo Bazán
- calle Payo Gómez



·ESPACIOS LIBRES

Según lo que nos han respondido las personas en las encuestas vemos que lo que buscan los vecinos en un espacio libre es que tengan zonas verdes (33%), que estos estén limpios (19%) y que tengan una zona de juegos infantil (16%). También se busca que tenga suficientes bancos (9%) y que sean seguros (6%).

Podemos destacar que dentro del barrio hay poca presencia de espacios libres (sólo algunas plazas pequeñas y medianas, como son la Plaza de Pontevedra, la de Lugo, la de Vigo o la de Recife) que son muy importantes para la relación diaria dentro del barrio y deben servir de atenuantes a la gran densidad edificatoria. Aún se echa más en falta la existencia de zonas verdes, teniendo como únicas dos zonas en los bordes, como son el Parque de Santa Margarita y los jardines de Méndez Núñez.

También echamos a faltar la total falta de corredores verdes en el barrio.

DOTACIONES de ESPACIOS LIBRES:

Dotación mínima teórica = $5\text{m}^2/\text{hab} * 17900 \text{ hab} = 89500 \text{ m}^2$

Dotaciones existentes:

DENTRO DEL BARRIO

Plaza de Ourense + Plaza de Vigo + Glorieta de Labaca + Plaza de Galicia + Plaza de Pontevedra + Plaza del Maestro Mateo + Plaza de Portugal + Plaza de Recife = 22736 m^2

DENTRO DEL BARRIO + BORDES

(Espacios libres interior barrio) + Parque de Santa Margarita + Méndez Núñez = 137612 m^2

INDICADORES APLICADOS

· % VIARIO PÚBLICO PARA EL TRÁFICO DEL AUTOMÓVIL DE PASO Y DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE SUPERFICIE.

$$V_{tm} = (\Sigma \text{ sup. viario transporte motorizado en m}^2) / (\text{sup. total del viario en m}^2)$$

Datos:

- Superficie aceras = 57750 m^2
- Superficie viario = 161883 m^2

Entonces:

- $(\Sigma \text{ sup. viario transporte motorizado en m}^2) = (\text{sup. Viario}) - (\text{sup. Aceras}) = 104133 \text{ m}^2$
- $(\text{sup. total del viario en m}^2) = 161883 \text{ m}^2$

$$V_{tm} = 64.35 \%$$

El resultado debería ser igual o inferior al 25%, por lo tanto para se cumpla este indicador habría que aumentar el espacio para el peatón en las calles (aumentando aceras, peatonalizando calles, ...) en detrimento del vehículo de paso y de transporte público del orden de un 40% para alcanzar dicho objetivo.

% ESPACIO VIARIO PARA VEHICULOS MOTORIZADOS

barrio "El Ensanche"

Leyenda:

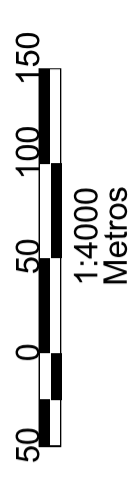
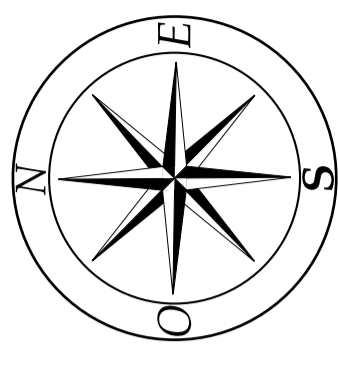
tipo de calles.shp

Espacio > 75%

50% < 75%

25% < 50%

Espacio < 25%



·% VIARIO PÚBLICO PARA EL PEATÓN Y OTROS USOS DEL ESPACIO PÚBLICO (Vpp)

Datos:

Área aceras total = 57750,1 m²

Áreas calles total = 161883 m²

Valor del indicador:

$$V_{pp} = (57750,1 \text{ m}^2 / 161883 \text{ m}^2) * 100 = 35,67 \%$$

Este indicador debería de ser como mínimo del 75 %, muy lejos del valor que se obtiene en este barrio. Por lo que se deben realizar modificaciones en las calles que amplíen el espacio para el peatón en detrimento del destinado tanto para el tránsito como el estacionamiento de vehículos. Pudiendo sustituir el coche por medios de transporte colectivo, bicicleta y mayor fomento del uso peatonal.

·PROYECCIÓN VERTICAL DEL ARBOLADO EN EL ESPACIO PÚBLICO. DOTACIÓN DE ÁRBOLES EN EL ESPACIO PÚBLICO.

Datos:

- Superficie total del espacio público a considerar.
- Tipo de porte del arbolado: viene explicitado en el primer plano.
- Requerimientos de arbolado para la obstrucción de radiación solar.

Requerimientos de arbolado para la obstrucción de radiación solar			
Distribución en una hilera	porte pequeño	porte mediano	gran porte
Árboles/m ² de espacio público	0,02	0,012	0,010
Distribución en dos hileras	porte pequeño	porte mediano	gran porte
Árboles/m ² de espacio público	0,04	0,025	0,020

Cálculos:

	Numeración calles	(Área m ²) x (Factor obstrucción solar)	=	Nº árboles necesario	Nº árboles actual	
PORTE PEQUEÑO	1	8013.95 x 0.04	=	320	50	INCUMPLE
	2	6269.27 x 0.04	=	250	36	INCUMPLE
	3	5941.58 x 0.04	=	237	30	INCUMPLE
	4	11085.07 x 0.04	=	443	80	INCUMPLE
	5	6766.91 x 0.04	=	270	48	INCUMPLE
PORTE MEDIANO	6	3051.07 x 0.025	=	76	20	INCUMPLE
	7	12851.21 x 0.025	=	321	102	INCUMPLE
	8	6211.06 x 0.012	=	74	35	INCUMPLE
	9	705.14 x 0.025	=	17	15	CUMPLE
	10	653.92 x 0.025	=	16	13	CUMPLE
GRAN PORTE	11	10009.52 x 0.020	=	200	34	INCUMPLE

% ESPACIO PARA PEATÓN

barrio "El Ensanche"

Leyenda:

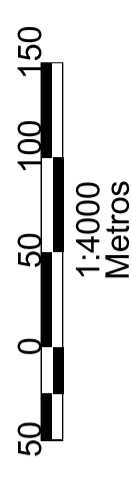
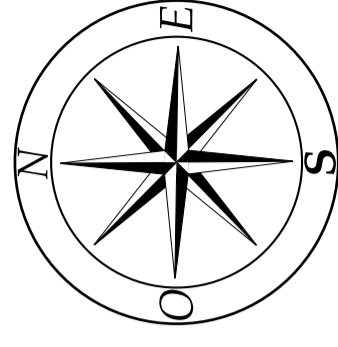
tipo de calles.shp

Espacio < 25%

25% < 50%

50% < 75%

Espacio > 75%



CUMPLIMIENTO

INDICADOR

ARBOLADO

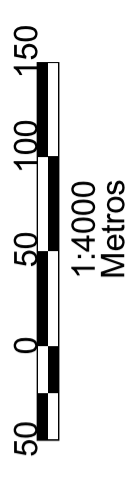
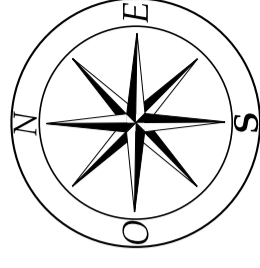
Leyenda:



Incumplien



Cumplen



PROYECCIÓN DE SOMBRA

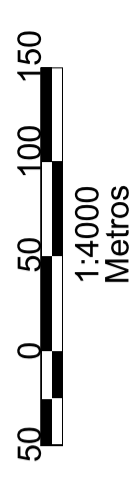
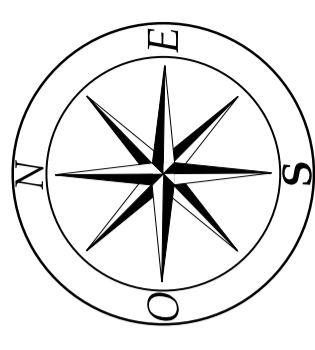
DEL ARBOLADO

Leyenda:

Gran Porte

Porte Mediano

Porte Pequeño



· ADECUACIÓN DE LA LÁMAPARA SEGÚN TIPO DE CALLE

Tipo de calle	Peatonal	Residencial	Básica y secundaria	Industrial	Urbana con necesidad de iluminación de alta eficiencia y calidad	Vías rápidas
Tipo de lámpara	Vmap	Vsap	Vsap	Vsap	Vmap	Vsap

Análisis:

De acuerdo con esta tabla, las calles del barrio del Ensanche que no cumplen este condicionante del indicador, son:

- **La plaza de Lugo**, ya que es peatonal y actualmente tiene lámparas Vsap.
- **Calle Palomar, Bolivia, Fernando Macías, Alfredo Vicenti, Comandante Barja y Pondal**, porque tienen lámparas Vmap, y no son peatonales ni las consideramos necesarias de iluminación de alta eficiencia y calidad.

· DISPOSICIÓN DEL ALUMBRADO EXTERIOR

Tramos rectos de vías con una única calzada		Tramos rectos de vías con dos o más calzadas separadas por una mediana	
Disposición de luminarias	Relación entre la anchura de la vía (A) y la altura de montaje (H)	Disposición de luminarias	Tipo de mediana
Unilateral	$A/H < 1$	Farolas de doble brazo	Estrecha
Tresbolillo	$1 \leq A/H \leq 1.5$	Combinación brazos dobles y tresbolillo	Muy ancha con $1 \leq A/H \leq 1.5$
Pareada	$A/H > 1.5$	Unilateral en calzada diferencial	Muy ancha con $A/H > 1.5$
Suspendida	Calles muy estrechas		

La disposición de las luminarias está sujeta a la relación A/H, definiéndose un tipo de disposición según el número de calzadas y el valor resultante de esta relación, siendo siempre muy cercano a uno. Para conseguir un flujo luminoso bien repartido entre la acera y la calzada, la inclinación máxima de las pantallas no debe superar los 10° respecto a la horizontal.

CALLE	A/H	DISPOSICIÓN	CUMPLIMIENTO
C/Federico Tapia	1.9	Unilateral	Aproximado
c/Emilia Pardo Bazán	1.85	Tresbolillo	Aproximado
c/Juán Florez	3	Unilateral	No cumple
Av. Linares Rivas	3	Unilateral calzadas diferenciadas	Cumple
Ramón de la Sagra	1.2	Tresbolillo	Cumple
Marcial de Adalid	0.9	Unilateral	Cumple
Menéndez Pelayo	1.23	Pareada	Cumple
Pintor Joaquín Vaamonde	1.1	Tresbolillo	Cumple
Notario do	2	Unilateral	No cumple
Bolivia	1.55	Tresbolillo	Aproximado
Costa Rica	1.6	Tresbolillo	Aproximado
Cabo Santiago Gómez	1.9	Pareada	Cumple
Compostela	1.3	Pareada	Aproximado
Arzobispo Lago Gzlez.	2	Pareada	Cumple
Plaza Galicia	1.2	Unilateral	No cumple
Padre Feijóo	1.5	Tresbolillo	Cumple
Picavia	1.5	Tresbolillo	Cumple
Plaza de Lugo	2.1	Unilateral	No cumple
Betanzos	1.4	Pareada	Aproximado
Rosalía de Castro	1.5	Tresbolillo	Cumple
Juana de Vega	2.5	Central con doble trazo	No cumple
Médico Rodríguez	1.4	Pareada	Aproximado
Historiador Vedia	0.9	Pareada	No cumple
Donantes de sangre	1.4	Pareada	Aproximado
Magistrado M. Aritme	2	Pareada	Cumple
Avda. Finisterre	1.4	Unilateral	No cumple
Plaza Pontevedra	5.1	Comb. Brazos Dobles y Tresbolillo	No cumple
Alfredo Vicenti	1.9	Pareada	Cumple
Fernando Macías	1.9	Pareada	Cumple
Pondal	1.4	Tresbolillo	Cumple
Comandante Barja	1.2	Pareada	Aproximado
Plaza Maestro Mateo	0.9	Pareada	No cumple
c/del Rey Abdullah	1.4	Pareada	Aproximado
Avda. Rubine	1.3	Unilateral	No cumple
Barrié de la Maza	1.8	Unilateral calzadas diferenciadas	Cumple
Historiador	0.9	Pareada	No cumple
Santiago de la Iglesia	0.8	Tresbolillo	No cumple
Modesta Goucoiria	0.6	Unilateral	Cumple
Ciudad de Lugo	1.3	Tresbolillo	Cumple

ADECUACIÓN DE LÁMAPARA

SEGÚN TIPO DE CALLE

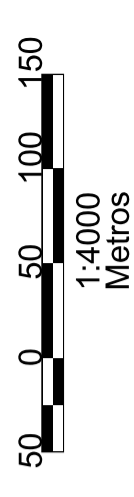
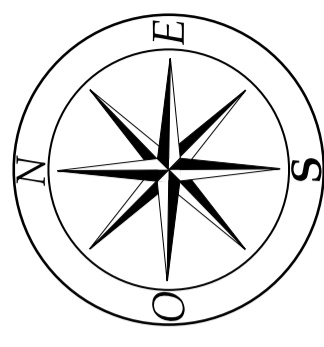
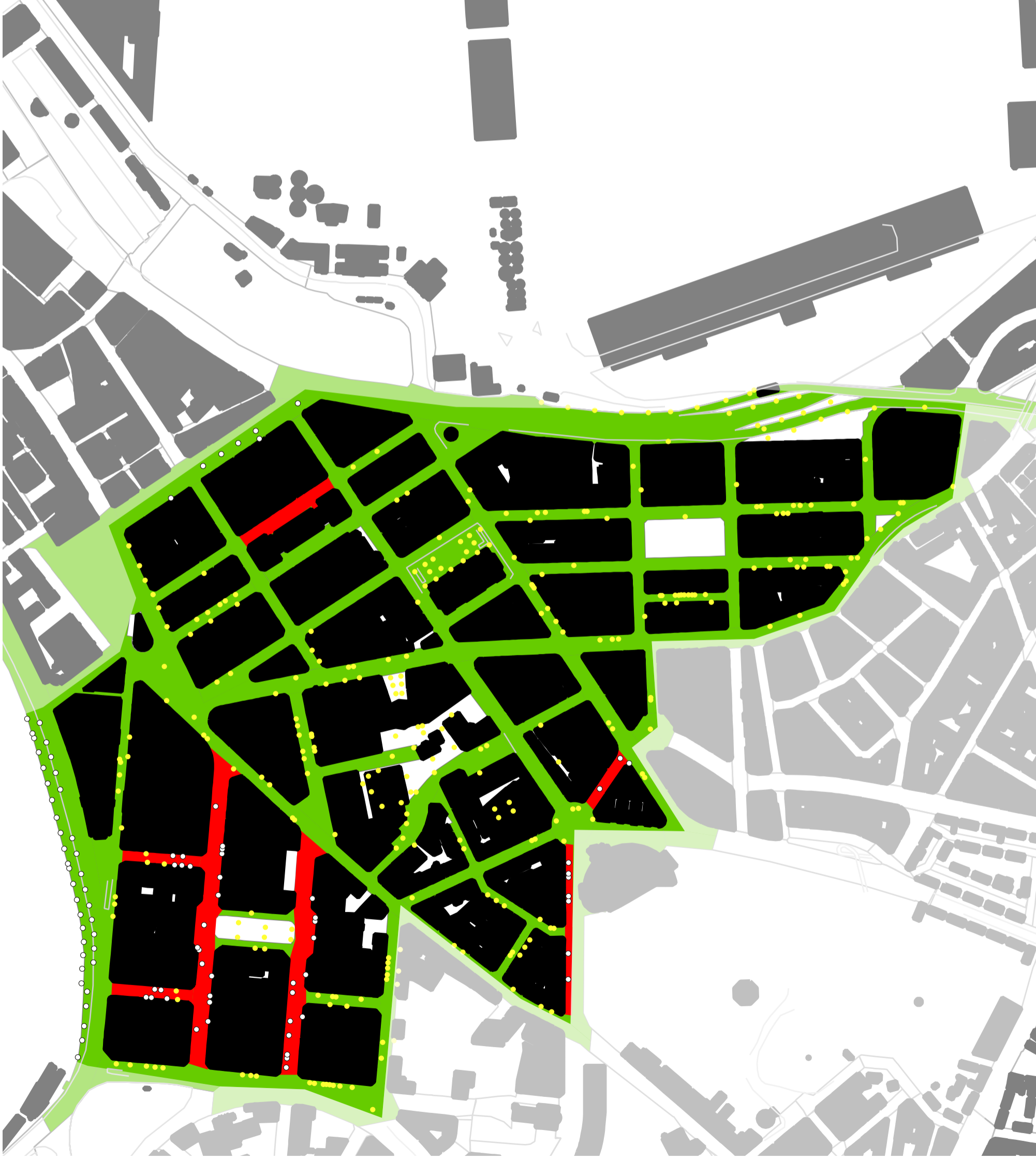
Leyenda:

○ Vmap (luz blanca)

● Vsap (luz amarillenta)

■ No cumple

■ Cumple



DISPOSICIÓN DEL

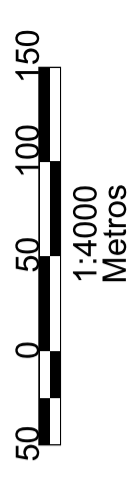
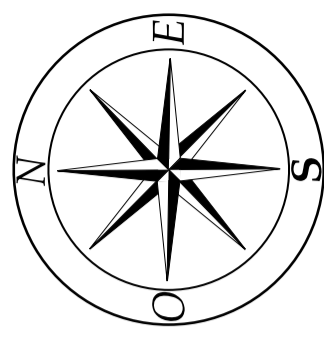
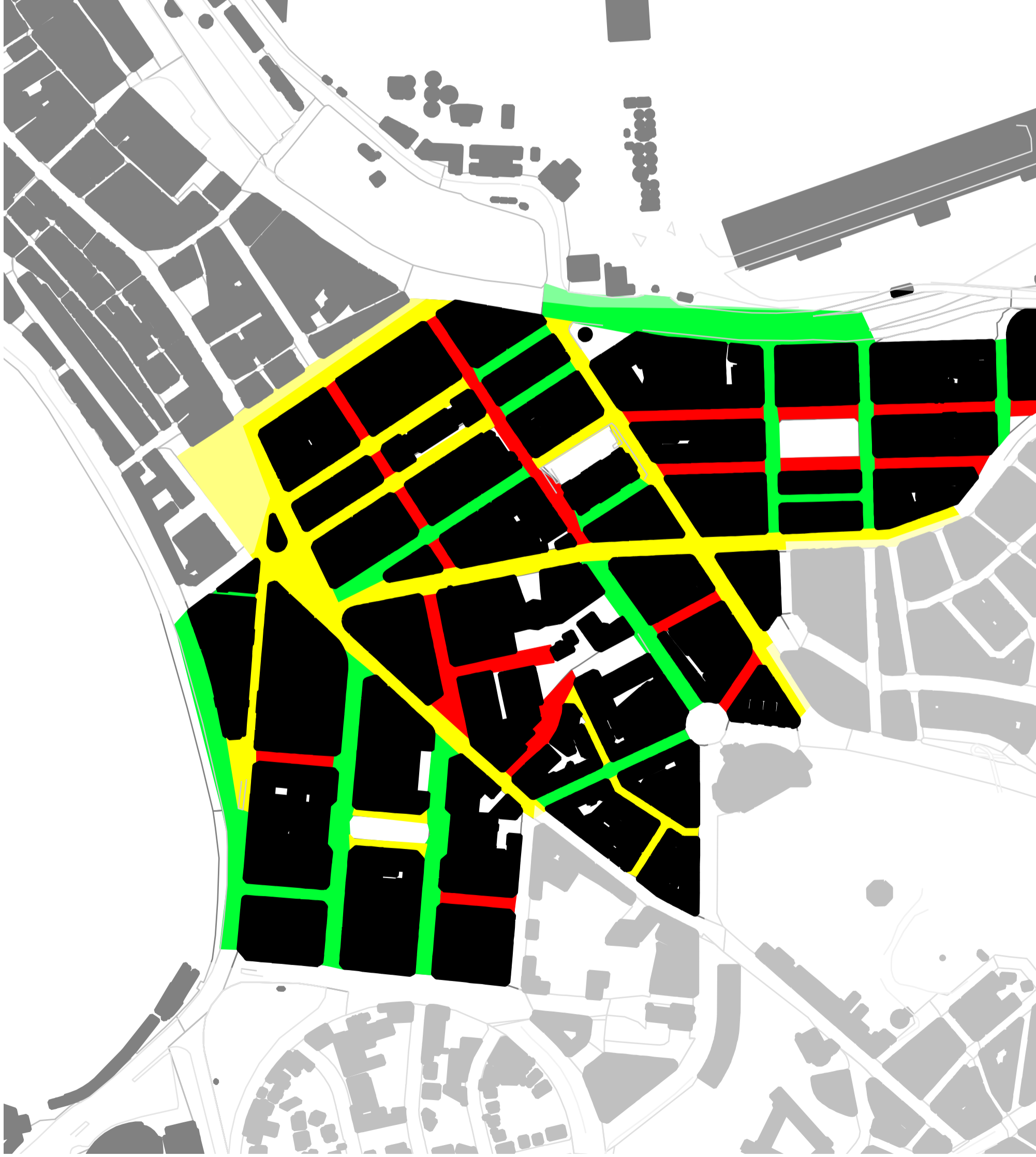
ALUMBRADO EXTERIOR

Leyenda:
Cumplimiento del indicador

No cumple

Cumple

Aproximado



·ÁREAS DE INFLUENCIA DEL CARRIL BICI

Debido a la ausencia de carriles bici en El Ensanche, las áreas de influencia de los mismos son inexistentes y el 100% de la población de este barrio no está satisfecha con este servicio. Como consecuencia, deberían implantarse vías propias para bicicletas de forma que el área de influencia de éstas (de 300 m a cada lado desde los márgenes de dichas vías o carriles) cubran todo el barrio dando así a la población un acceso cómodo y cercano a esta dotación.

·ASIGNACIÓN DE ARBOLES POR SUPERFICIE CONSTRUIDA

En la siguiente tabla aparecen recogidos la dotación en cuanto a espacios verdes y arbolado que debería tener y que tiene el barrio objeto de estudio.

	indicador	realidad
Asignación de árboles	10873	637
Árboles en la red primaria	173	5
Árboles en la red secundaria	169	7
Superficie de espacios verdes(m²)	178830	22856
<i>sup. espacios verdes</i> <hr/> <i>sup. construida</i>	0.8224	0.1051
<i>sup. espacios verdes(m²)</i> <hr/> <i>nº de habitantes</i>	10	1.2781

Tal y como se muestra en la tabla los valores estimados por el indicador se alejan mucho de los reales, por lo que deberemos proceder a plantar más árboles tanto en los espacios libres como en las calles.

*el valor del nº de habitantes empleado para los cálculos es 17883

· ACCESIBILIDAD DE LOS CIUDADANOS A LOS ESPACIOS VERDES

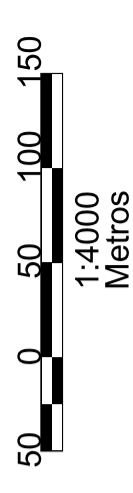
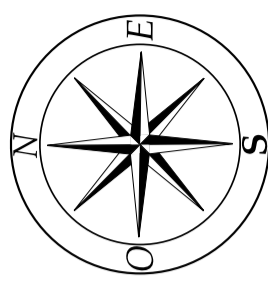
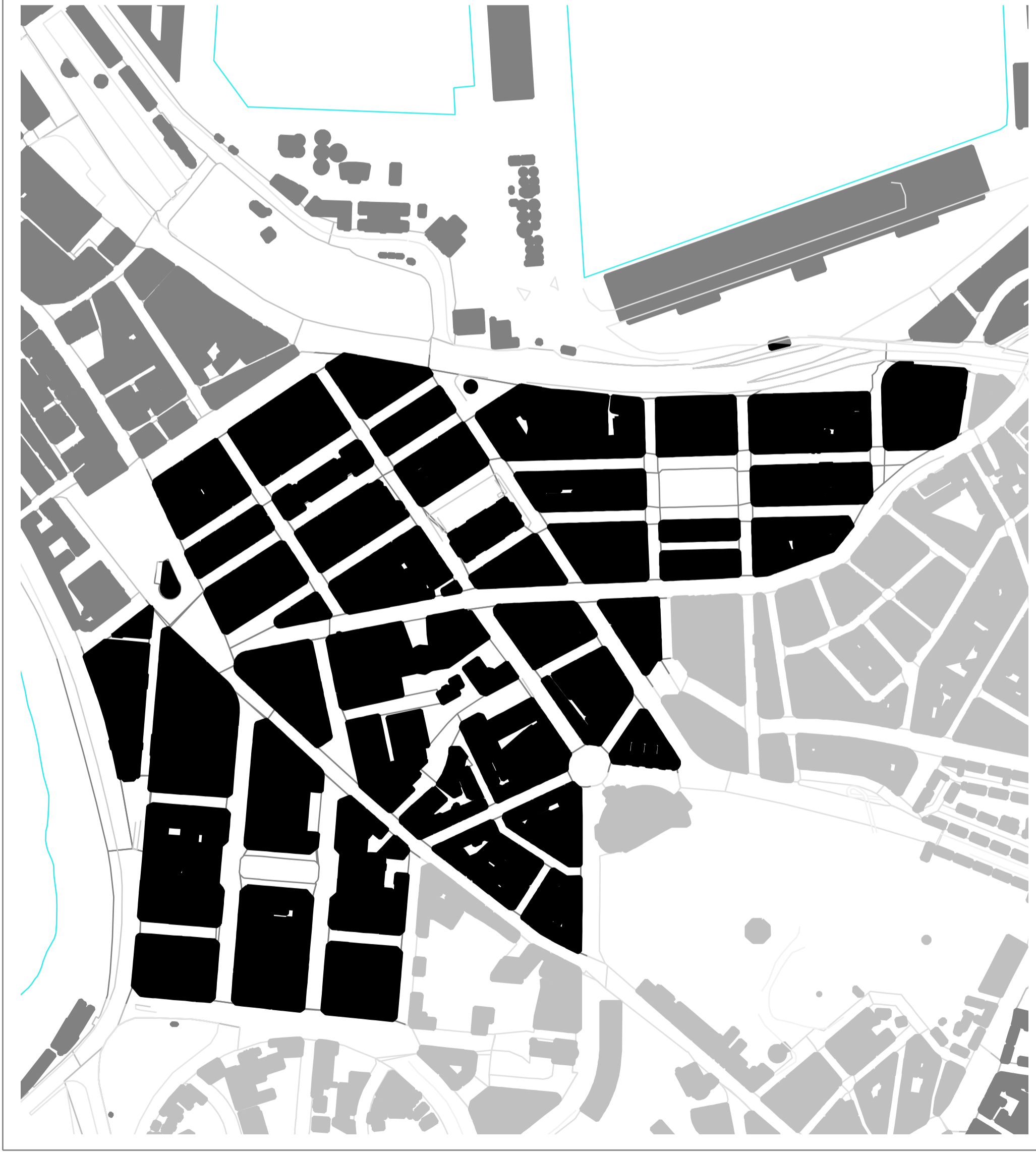
En el barrios objeto de estudio, no hay grandes espacios verdes. La mayoría tienen un área de 1000-5000 m², que según la tipología de espacios verdes establecida por el PGOU, se pueden definir como *zonas ajardinadas*.

Si trazamos los radios de influencia establecidos según el área del espacio verde, prácticamente todo el barrio tendría una zona ajardinada a la que acudir a pie cotidianamente, así como una zona más amplia (que en nuestro caso sería un tramo de paseo marítimo), a la que acudir a pie.

Adicionalmente, y sin pertenecer al barrio, los vecinos del Ensanche tienen muy próximo el parque de Santa Margarita, cuyo radio de influencia, según los parámetros establecidos por el indicador, cubre gran parte del territorio ocupado por el barrio en cuestión.

PT RED CICLISTA

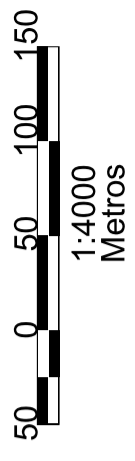
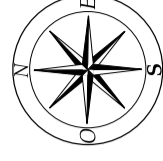
barrio "El Ensanche"



Asignación de árboles por superficie construida

Legenda:

- red secundaria
- red primaria
- calles peatonales
- masas verdes
- árboles
- espacios verdes
- parcelas



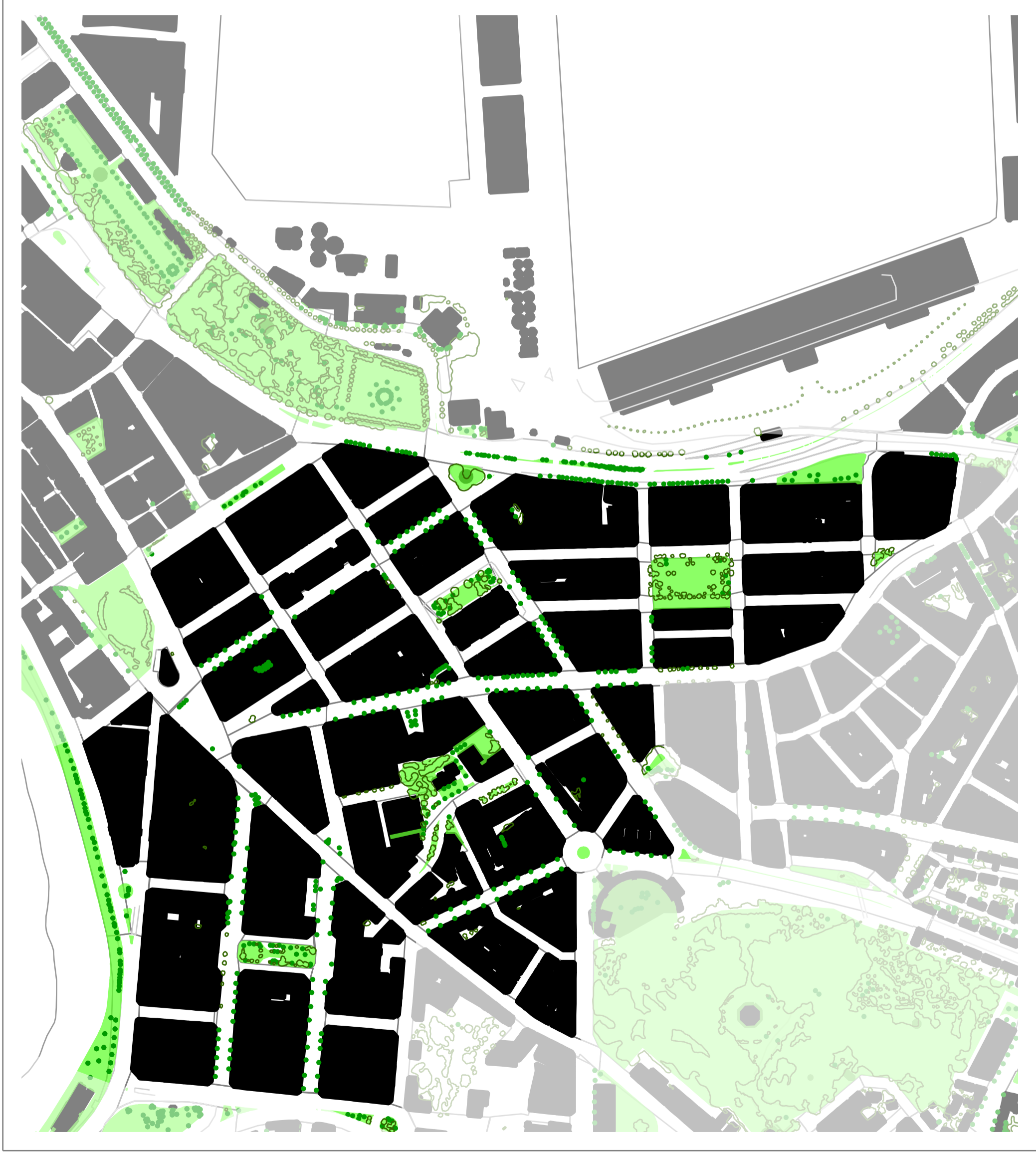
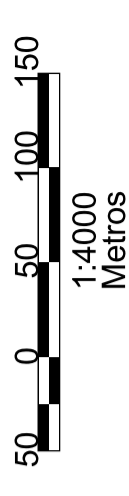
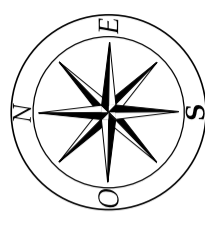
PT ZONAS VERDES barrio "El Ensanche"

Leyenda:

∩ Masas verdes

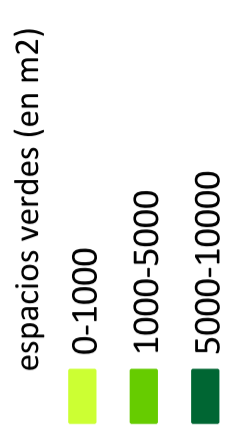
• Arbolado

■ Parques

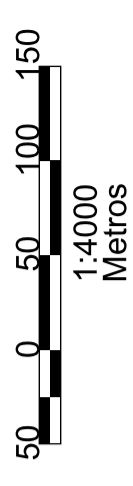
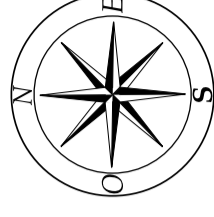


Accesibilidad de los ciudadanos a los espacios verdes

Leyenda:



calles peatonales



·CORREDORES VERDES

En el barrio del Ensanche no hay corredores verdes.

Si el 5% de la trama estrictamente urbana debe ser corredor verde, al ensanche le corresponderían:

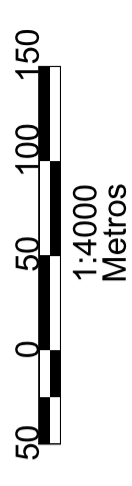
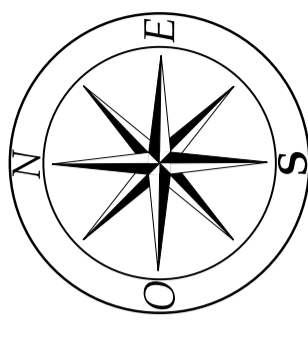
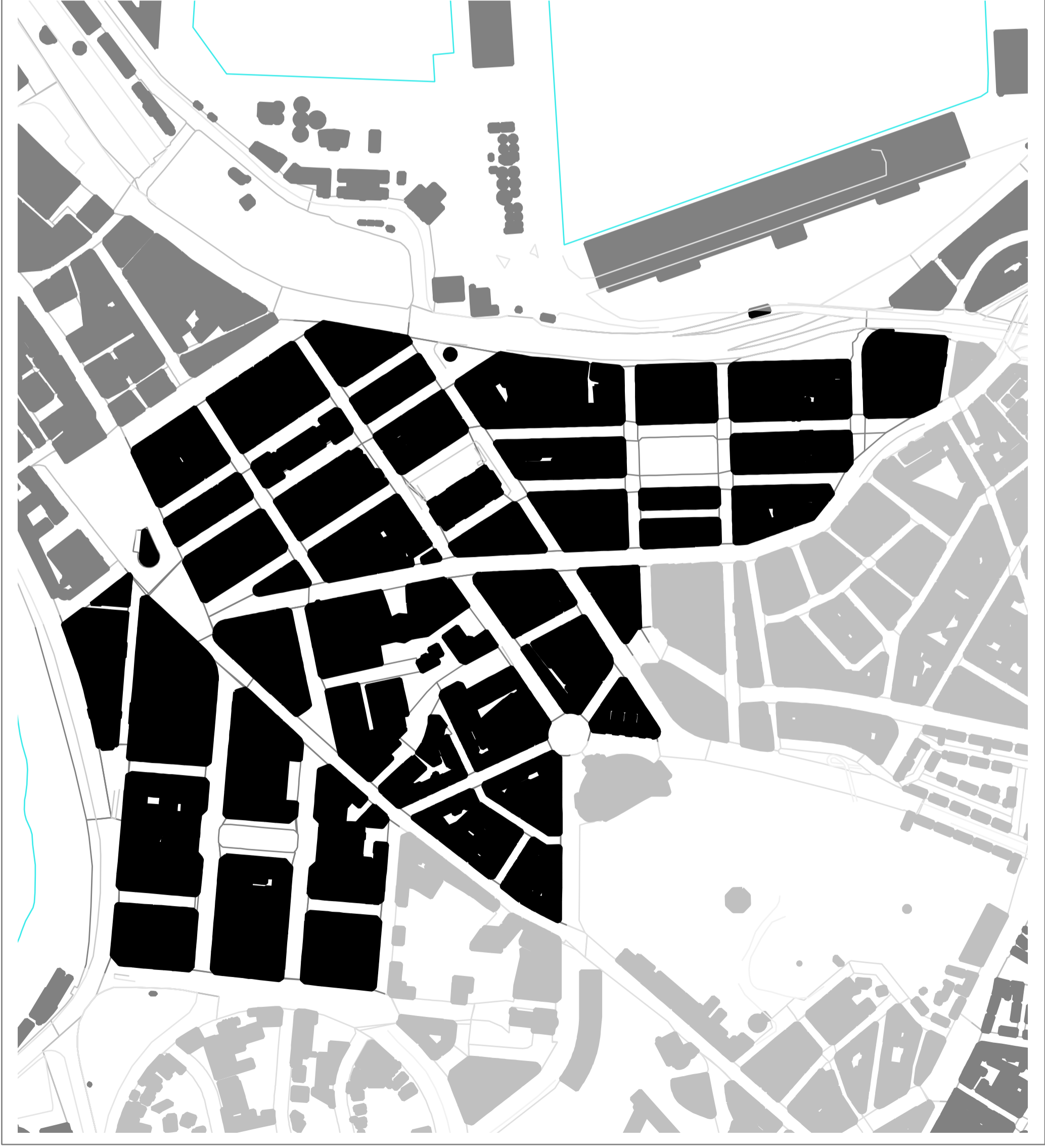
$$\text{ÁREA DE CORREDORES VERDES} = 0,05 * \text{ÁREA DE LA TRAMA URBANA} = 0,05 * 216166 \text{ m}^2$$

$$\text{ÁREA DE CORREDORES VERDES} = 10810 \text{ m}^2$$

CORREDORES VERDES

barrio "El Ensanche"

Leyenda:



4.SERVICIOS Y EQUIPAMIENTOS

Encontramos que el barrio está bastante bien equipado, con casi todos los equipamientos accesibles a una distancia asequible para acceder a pie (5-10 minutos) y está suficiente bien comunicado con transporte público con el resto de la ciudad, sobretodo en la zona que rodea a Plaza de Pontevedra.

Encontramos que aunque la disposición de los contenedores da servicio a todo el barrio, la capacidad de estos es bastante pequeña por lo que no pueden cumplir su función, así como la inexistencia de un punto limpio no permite realizar una adecuada recogida de residuos.

También debemos reseñar la existencia de aparcamientos fuera de la vía pública que cubren el barrio de forma suficiente, y la necesidad e construir una plataforma logística en la zona Plaza de Lugo- Plaza de Pontevedra para dar servicio adecuadamente a los comercios de dicha zona.

DOTACIONES:

Para el cálculo de dotaciones mínimas teóricas hemos seguido la publicación “Parámetros dotacionales para la ciudad de los ciudadanos” de Aja.

Hemos tomado como hipótesis que la tipología del barrio es BARRIO-CIUDAD, ya que supera los 15000 habitantes (17883 habitantes en último censo) y tiene más de 1200 viviendas (6624 viviendas), y el tipo de tejido es el TEJIDO CENTRAL, debido al gran poder de atracción para las otras zonas de la ciudad debido a las actividades tanto económicas como de otro tipo que se desarrollan en él.

Nota: para el cálculo de dotaciones mínimas hemos redondeado a 17900 habitantes.

Para el cálculo de dotaciones hemos cogido las dotaciones existentes dentro del barrio y las que están en sus proximidades (menos de 5 minuto andando) ya que dan servicio al barrio.

También cabe decir que aunque parezca que ciertos equipamientos están muy sobredimensionados realmente dan servicios a otros barrios de alrededor.

EDUCATIVAS

·GUARDERIAS:

No encontramos guarderías ni su capacidad

·INFANTIL y PRIMARIA:

Padres Franciscanos+CEIP Labaca+Sta. Margarita+Compañía de María

·SECUNDARIA :

IES Eusebio da Guarda

·BACHILLERATO y FP:

Además del IES Eusebio da Guarda hay algún otro centro que ofrece dichos servicios

·ENSEÑANZA ADULTOS:

Centro Español de Nueva Profesiones

	DOTACIÓN MINIMA	DOTACIÓN EXISTENTE
GUARDERIAS	$0,048 \text{ m}^2/\text{hab} * 17900 \text{ hab} = 859 \text{ m}^2$	-
INFANTIL Y PRIMARIA	$(0,161+0,568)\text{m}^2/\text{hab} * 17900 \text{ hab} = 10170 \text{ m}^2$	35480 m ²
SECUNDARIA	$0,506 \text{ m}^2/\text{hab} * 17900 \text{ hab} = 9060 \text{ m}^2$	12898 m ²
BACHILLERATO Y FP	$0,187 \text{ m}^2/\text{hab} * 17900 \text{ hab} = 3348 \text{ m}^2$	12898 m ²
ENSEÑANZA ADULTOS	$0,1 \text{ m}^2/\text{hab} * 17900 \text{ hab} = 1790 \text{ m}^2$	2960 m ²

SALUD

·CENTROS DE SALUD:

Federico Tapia + San José

·CENTROS ESPECIALIZADOS Y URGENCIAS:

Maternidad Belén+Sanatorio del Socorro

·HOSPITALES ESPECIALIZADOS

Los centros especializados y urgencias también cumplen estas funciones

	DOTACIÓN MINIMA	DOTACIÓN EXISTENTE
CENTROS DE SALUD	$0,023\text{m}^2/\text{hab} * 17900 \text{ hab} = 411,7 \text{ m}^2$	6530 m ²
CENTROS ESPECIALIZADOS Y URGENCIAS	$0,01\text{m}^2/\text{hab} * 17900 \text{ hab} = 179 \text{ m}^2$	4024m ²
HOSPITALES ESPECIALIZADOS	$0,09\text{m}^2/\text{hab} * 17900 \text{ hab} = 1611 \text{ m}^2$	

CULTURA

·CENTROS CULTURALES

Caixa Galicia+Palacio de la Ópera+Museo Casa Picasso

·BIBLIOTECAS MEDIANAS

Biblioteca municipal Durán Loriga

· RELIGIOSO

Iglesias (Sagrado Corazón+ Sta. Lucía+ San Pablo + Capuchinas + San Francisco de Asis)

	DOTACIÓN MINIMA	DOTACIÓN EXISTENTE
CENTROS CULTURALES	$(0,02+0,013+0,025+0,067)*17900=2240 \text{ m}^2$	25087 m ²
BIBLIOTECAS MEDIANAS	$0,013 \text{ m}^2/\text{hab}*17900 \text{ hab} = 233 \text{ m}^2$	954 m ²
RELIGIOSO	$0,017 \text{ m}^2/\text{hab}*17900 \text{ hab} = 305 \text{ m}^2$	5033 m ²

INSTALACIONES DEPORTIVAS

·Uso escolar 10898 m²

·Equipamientos generales (Zona deportiva de Riazor) = 55129 m²

	DOTACIÓN MÍNIMA	DOTACIÓN EXISTENTE
INSTALACIONES DEPORTIVAS	$0,034 \text{ m}^2/\text{hab}*17900 \text{ hab} = 607 \text{ m}^2$	66027 m ²

SERVICIOS BÁSICOS

·BOMBEROS(está centralizado en el parque de bomberos de A Grela-Bens)

·POLICIA (La comisaria más próxima es la del puerto)

·ADMINISTRACIÓN

Xunta de Galicia (Pl. de Pontevedra)+S.Social(Pl.de Vigo)+ Hacienda

·JUSTICIA

Palacio de Justicia (Pl. de Galicia)

·MERCADOS Y LONJAS

Plaza de Lugo+Sta.Lucía+Lonja del Puerto

	DOTACIÓN MÍNIMA	DOTACIÓN EXISTENTE
BOMBEROS	$0,035 \text{ m}^2/\text{hab} * 17900 \text{ hab} = 622 \text{ m}^2$	-
POLICIA	$0,07 \text{ m}^2/\text{hab} * 17900 \text{ hab} = 126 \text{ m}^2$	-
ADMINISTRACIÓN	$0,017 \text{ m}^2/\text{hab} * 17900 \text{ hab} = 305 \text{ m}^2$	20988 m ²
JUSTICIA	$0,010 \text{ m}^2/\text{hab} * 17900 \text{ hab} = 180 \text{ m}^2$	3800 m ²
MERCADOS Y LONJAS	$0,020 \text{ m}^2/\text{hab} * 17900 \text{ hab} = 358 \text{ m}^2$	33387 m ²

·BIENESTAR SOCIAL

No tenemos ninguna noticia de un equipamiento de este tipo en el barrio

	DOTACIÓN MÍNIMA	DOTACIÓN EXISTENTE
BIENESTAR SOCIAL	$0,268 \text{ m}^2/\text{hab} * 17900 \text{ m}^2 = 4800 \text{ m}^2$	-

En conclusión se cumplen todas las dotaciones mínimas, excepto la de la policía (no hay comisaría de barrio) y no conocemos la presencia de locales de bienestar social, teniendo en cuenta los equipamientos del barrio y los existentes en su borde aunque sin pertenecer a él.

INDICADORES UTILIZADOS:

·ÁREAS DE INFLUENCIA DE LAS PARADAS DE AUTOBUSES

Según la encuesta realizada encontramos que la gran mayoría de los vecinos sienten que pueden ir a cualquier lugar de la ciudad utilizando el transporte público (casi el 85%), aunque hay un 10% de personas que no lo creen así, ya que son las que viven más lejos de Plaza de Pontevedra, por donde pasan la mayor parte de líneas, y a medida que se alejan de ésta hay menos comunicación directa (menos líneas)

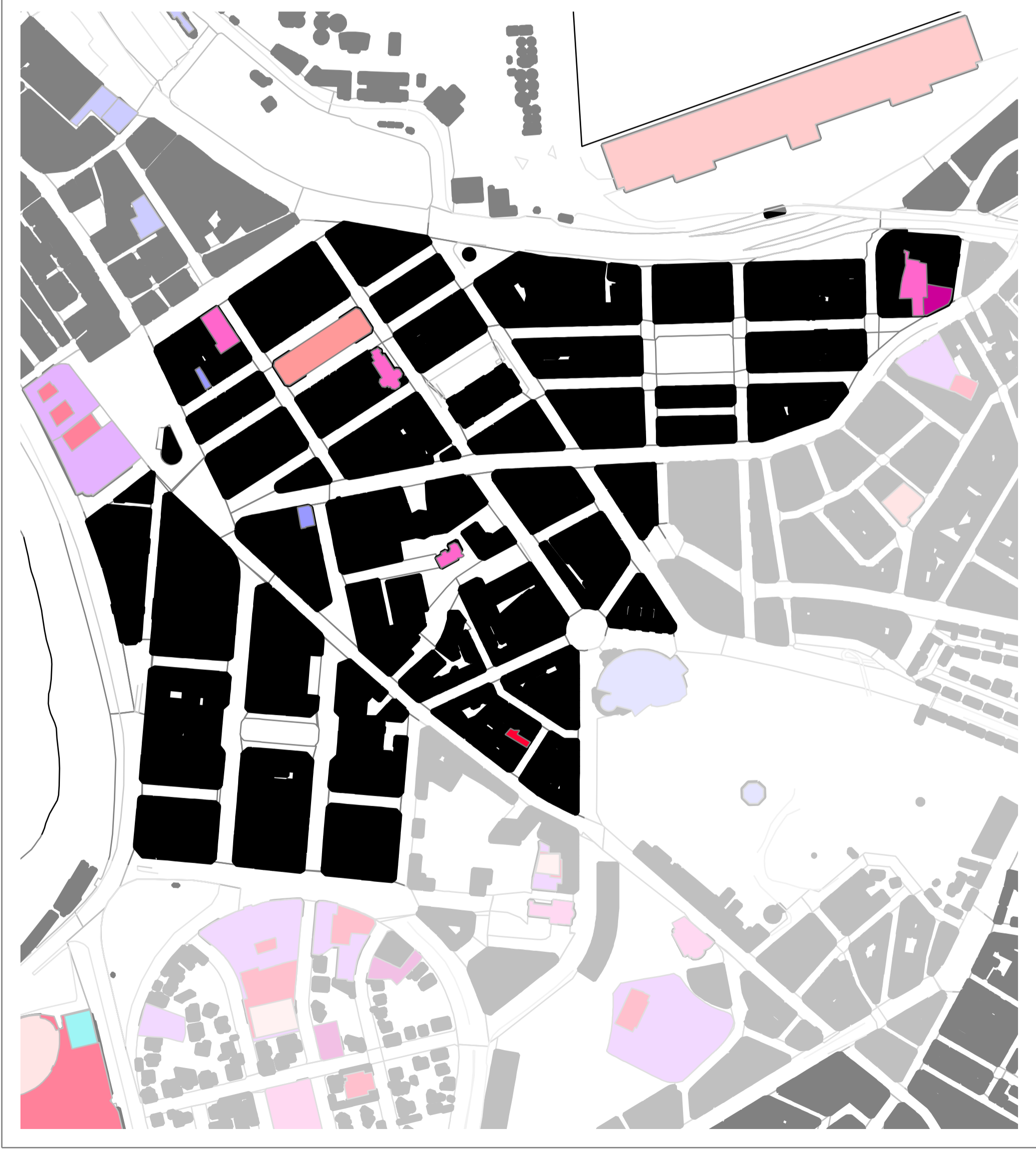
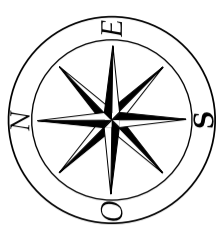
Al analizar las áreas de influencia de las paradas de autobuses urbanos situadas en El Ensanche, podemos comprobar que dicho barrio está suficientemente dotado de este servicio ya que las áreas de 300 metros de radio cubren la totalidad del mismo e incluso llegan a superponerse. Esto implica que el 100% de la población de El Ensanche está satisfecha con la proximidad de las paradas de bus urbano y no es necesaria ninguna modificación en este aspecto.

PT_EQUIPAMIENTOS

barrio "El Ensanche"

Leyenda:

- Piscinas cubiertas
- Pabellones cubiertos
- Lonjas, mercados y ferias
- Instalaciones deportivas
- Centros sanitarios
- Centros de enseñanza
- Centros culturales
- Otros equipamientos

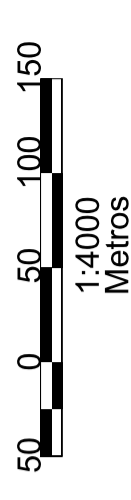
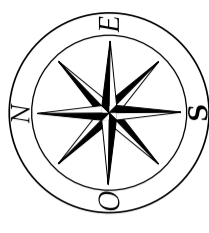
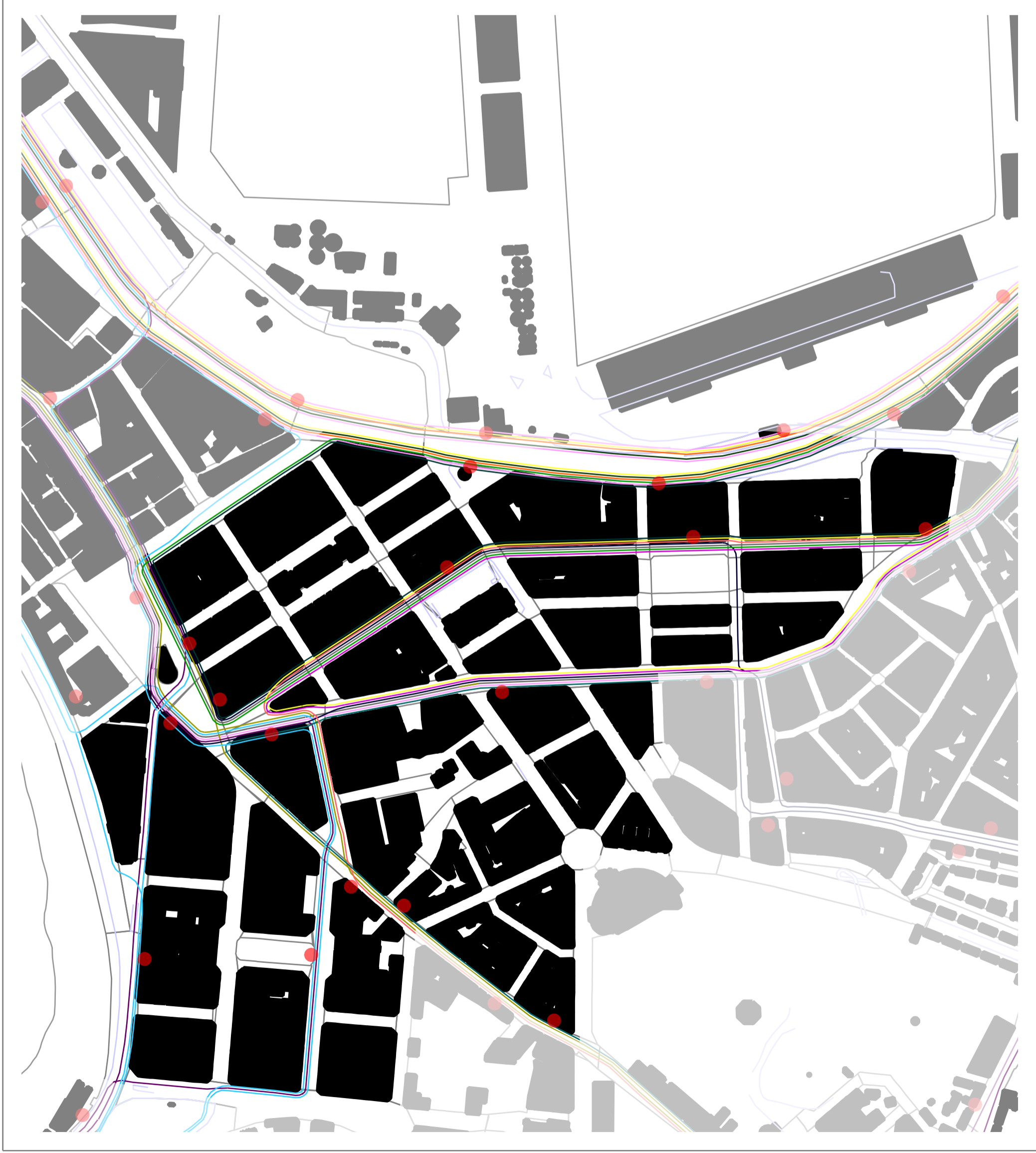


PT TRANSPORTE PÚBLICO

barrio "El Ensanche"

Leyenda:

- Paradas Bus Urbano
- Líneas Bus Urbano
- Línea 1
- Línea 2
- Línea 3
- Línea 4
- Línea 5
- Línea 7
- Línea 17
- Línea 6
- Línea 24
- Línea 14
- Línea 12
- Línea 22
- Línea 20
- Línea 11
- Línea 23
- Línea 12A
- Línea 6A



ÁREA DE INFLUENCIA

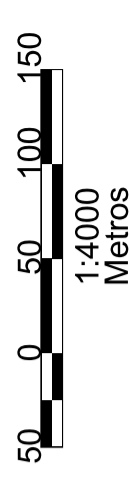
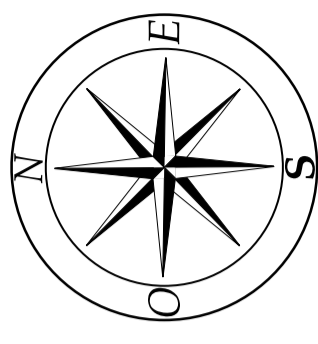
PARADAS DE BUS

barrio "El Ensanche"

Leyenda:

AR.INF.PARADAS.shp

PARADAS ENSANCHE.shp



·PLATAFORMAS LOGÍSTICAS

El análisis de este indicador se ha llevado a cabo en los dos principales focos económicos/comerciales de El Ensanche: Plaza de Lugo y Plaza de Pontevedra, bajo ciertas hipótesis acerca de las operaciones de carga y descarga que en estos emplazamientos se llevan a cabo en función de las principales actividades que allí se desarrollan y asignándole a cada una de ellas el número de palets que proporciona el indicador adecuado. En primer lugar analizamos la Plaza de Lugo:

Hostelería → 1000 operaciones/semana → 0.25 palets/operación

Alimentación → 1200 operaciones/semana → 0.125 palets/operación

Consumo personal → 800 operaciones/semana → 0.125 palets/operación

Total operaciones/semana: 3000

Total palets/semana: 500

Análisis de la Plaza de Pontevedra:

Hostelería → 800 operaciones/semana → 0.25 palets/operación

Alimentación → 300 operaciones/semana → 0.125 palets/operación

Consumo personal → 600 operaciones/semana → 0.125 palets/operación

Total operaciones/semana: 1700

Total palets/semana: 312.5

Según las recomendaciones del indicador, sobredimensionamos el número de palets semanales para dar respuesta a la recogida de residuos así como al crecimiento económico que se puede producir en el barrio de cara al futuro.

Total palets/semana entre ambos núcleos: 812.5 → Sobredimensionamiento a 1250 palets/semana → Plataforma logística de 10x20 metros situada entre ambos centros económicos en el subsuelo de la edificación existente y con acceso al viario que comunica ambos núcleos para facilitar las operaciones de carga y descarga así como la recogida de residuos en ambas Plazas.

·RESERVA DEL ESPACIO DE ESTACIONAMIENTO PARA EL APARCAMIENTO PRIVADO FUERA DE LA VÍA PÚBLICA

Para conocer aproximadamente este indicador hemos usado las plazas de aparcamiento en aparcamientos públicos que están en el barrio o en sus bordes (a menos de 5 minutos) aunque sabemos que también ciertos edificios tienen plazas de aparcamiento privadas para uso de los residentes o de los trabajadores.

Las plazas de los aparcamientos públicos son las siguientes:

Aparcamiento Los Cantones : (sin información)

Aparcamiento de Riazor- Orzán: 1052 plazas

Aparcamiento Palacio de la Ópera: 325 plazas (75 plazas públicas + 250 plazas privadas)

Aparcamiento Plaza de Galicia: (100 plazas públicas + plazas privadas)

Aparcamiento Plaza de Lugo: 376 plazas

Aparcamiento Plaza de Vigo: 200 plazas (100 plazas públicas + 100 plazas privadas)

Aparcamiento Plaza Maestro Mateo: (sin información)

Aparcamiento Plaza de Pontevedra - Juana de Vega: 1087 plazas (550 públicas + 537 privadas)

En total conocemos la existencia 3140 plazas de aparcamiento fuera de la vía pública (en aparcamientos públicos)

Hemos de tener en cuenta que parte de dichas plazas también sirven para otros barrios además que el Ensanche, como son los aparcamientos de Los Cantones, Plaza de Pontevedra o Riazor-Orzán; también se debe tener en cuenta su poder de atracción respecto al resto de la ciudad, por lo que la cantidad de vehículos a estacionar será aún mayor debido a la gente que se desplaza al barrio a trabajar, a realizar gestiones, a comprar, etc.

Por lo tanto concluimos que se necesitan más plazas fuera de la vía pública para poder reducir la ocupación de las calles por las plazas de aparcamiento y poder destinar dicho espacio a otros usos, además de desincentivar el uso del coche.

·RESERVA DE ESPACIOS DE ESTACIONAMIENTO PARA EL ESTABLECIMIENTO PARA BICICLETAS

Realizamos la siguiente hipótesis para el cálculo de este indicador:

- En cada vivienda residen 2.7 habitantes/vivienda
- Teniendo en cuenta que en el barrio viven 17883 habitantes obtenemos que hay 6623,23 viviendas por lo que redondeamos a 6624 viviendas para realizar los cálculos.
- Suponemos que cada solar de edificios tiene una planta de oficinas

Entidad	Numero	Numero de plazas (en equipamientos)	Numero de estacionamiento de bicicletas por entidad	Numero de estacionamientos totales por entidad
Viviendas	6624 viviendas		2	13248
Colegios	1 centro	7995	5 por cada 100 plazas	80
Centros culturales	2 centros	200	5 por cada 100 plazas	10
Instalaciones deportivas	1 instalación	100	5 por cada 100	5
Playa	800m		1 plaza por 10 metros lineales de playa	80
Zonas verdes	190668.0 m ²		1 plaza por cada 100 m ²	1907
Centros sanitarios	1304 m ²		1 plaza por cada 100 m ²	13
Oficinas	227489 m ²		1 por cada 100 m ²	2275
Total				17618

Obtenemos que según el indicador el barrio debería disponer de 17618 plazas para el estacionamiento de bicicletas.

Pero actualmente en el barrio tenemos sólo 10 estacionamientos en la Plaza de Lugo, por lo que la situación actual es totalmente deficitaria.

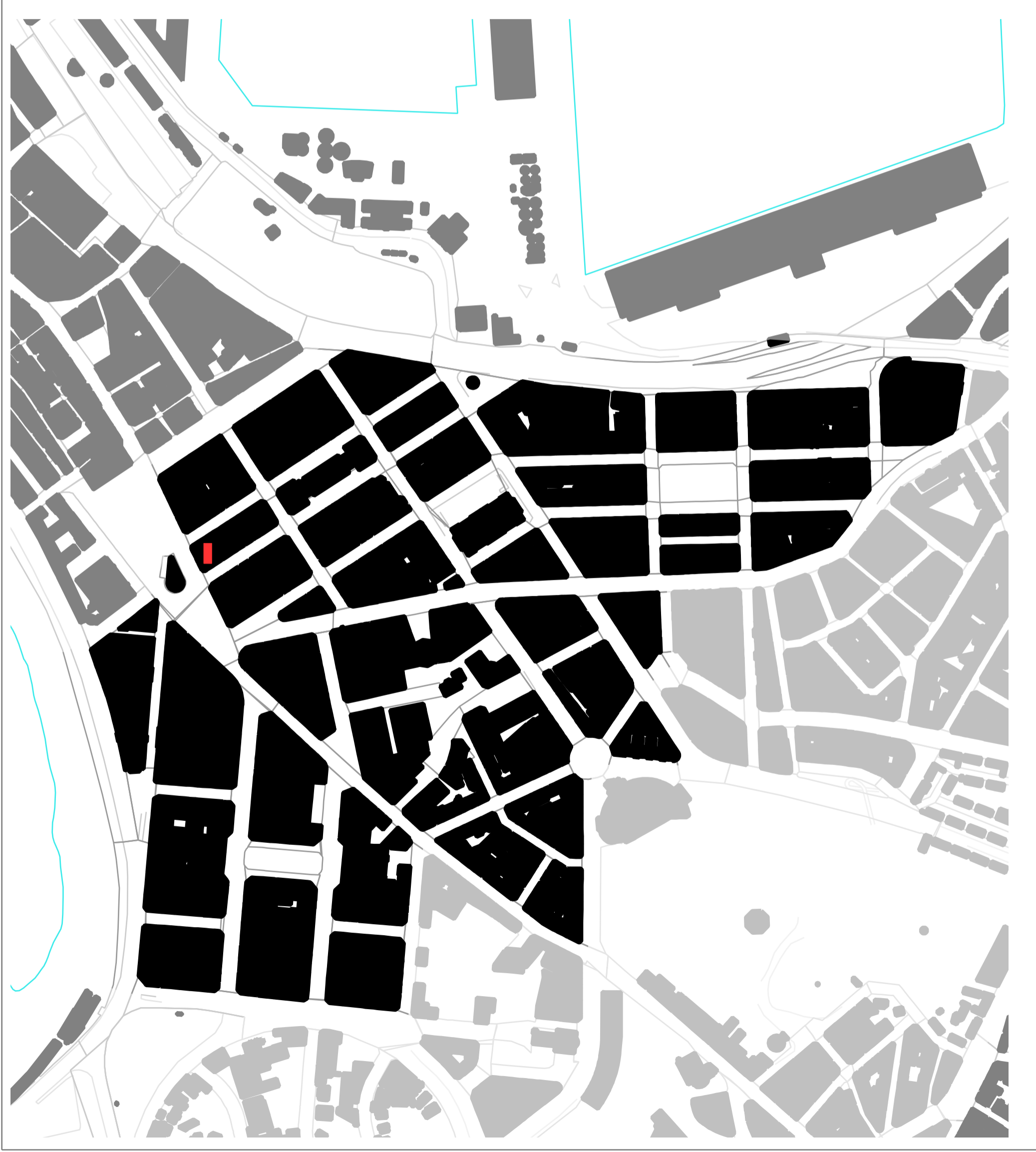
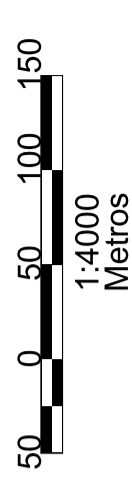
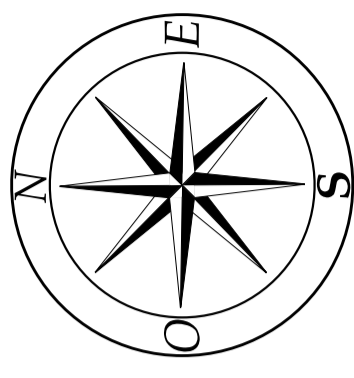
Se deben aumentar las plazas destinadas al aparcamiento de bicicletas, por lo que se debe conseguir dedicar cierta parte del espacio de las calles a este uso, además esta medida debe ir acompañada de otras medidas para potenciar el uso de la bici (como por ejemplo el carril bici o calles sin tráfico motorizado) para que se le de uso.

PLATAFORMAS LOGÍSTICAS

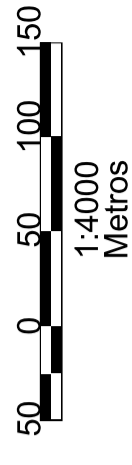
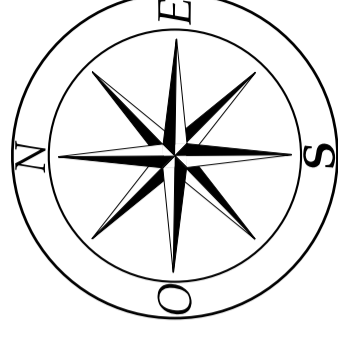
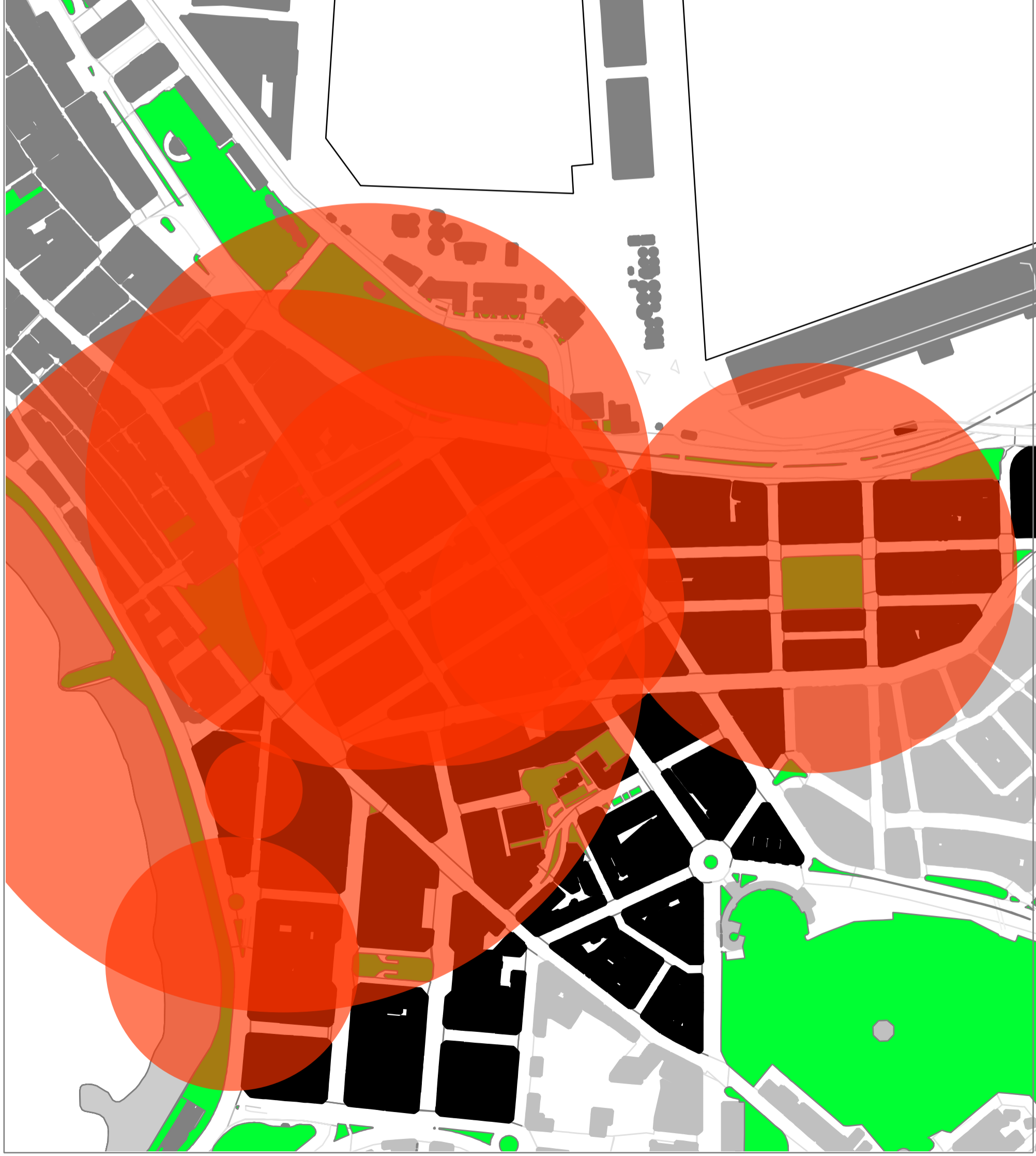
barrio "El Ensanche"

Leyenda:

 Plataformas logísticas.shp



Reserva del espacio de estacionamiento para el aparcamiento privado fuera de la vía pública



·PROXIMIDAD DEL CIUDADANO AL SISTEMA DE RECOGIDA SELECTIVA

Observamos a partir de la situación de los contenedores que existe gran número de contenedores, casi todos ellos en la superficie, llegando en algunas calles a haber un contenedor por edificio, efecto muy marcado en las calles de menor importancia.

Por lo tanto hay una importante superposición de las áreas de influencia, aunque en realidad no es tan grande debido al pequeño tamaño de los contenedores.

Podemos concluir que el ciudadano está actualmente muy cerca de los contenedores, por lo que retirando algunos y aumentando la capacidad de otros conseguiríamos una cercanía semejante, una recogida más eficiente debido al menor número de paradas a realizar por el camión y se puede recuperar el espacio para otros usos.

·INSTALACIÓN DE PUNTOS LIMPIOS

No existe de momento una instalación de ese tipo en el barrio, que mejoraría la recogida de objetos voluminosos como muebles y electrodomésticos, así como otros residuos que no se pueden echar a los contenedores.

Se supliría en parte con el servicio de recogida por encargo, pero sin duda es mucho más caro para el gestor y más inflexible para el ciudadano, por lo que al final parte acaba con los residuos generales.

·ACCESIBILIDAD DE LOS CIUDADANOS A LOS SERVICIOS PÚBLICOS

Este barrio según la mayoría de los encuestados cree que tiene los servicios y equipamientos públicos cercanos (91%).

La mayoría de quejas surgen de las capacidades de actuación de dichos servicios públicos, como la falta de capacidad en bibliotecas o en centros de salud en especial el de Federico Tapia.

Para este indicador hemos hecho 5 planos, cada uno por el tipo de servicio y su área de influencia. En las áreas de influencia también tomamos los servicios que ofrecen otros barrios que tengan un radio de influencia que afecte al barrio del Ensanche

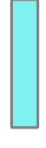
Para los valores de los radios de influencia tomo los siguientes valores

Tipo de servicio	Tiempo máximo andando	Radio de influencia (metros)
Mercados	<10 minutos	600
Centros Sanitarios	<10 minutos	600
Colegios	<10 minutos	600
Instalaciones deportivas	<10 minutos	600
Paradas de Autobús	<5 minutos	300

SITUACIÓN CONTENEDORES

barrio "El Ensanche"

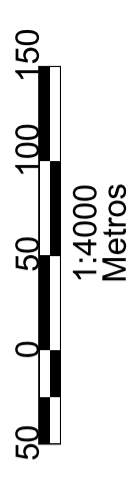
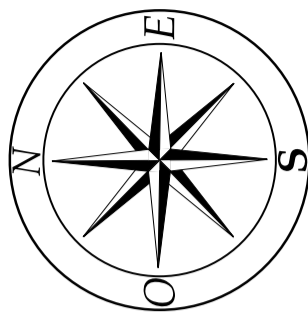
Leyenda:



AR.INF.CONTENEDORES.shp



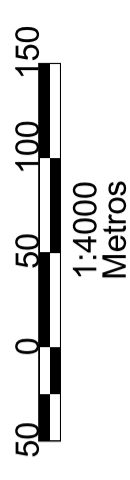
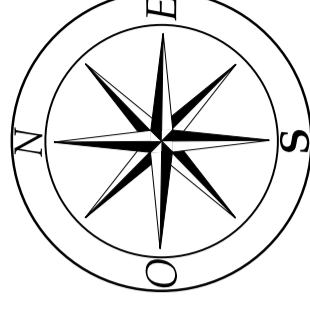
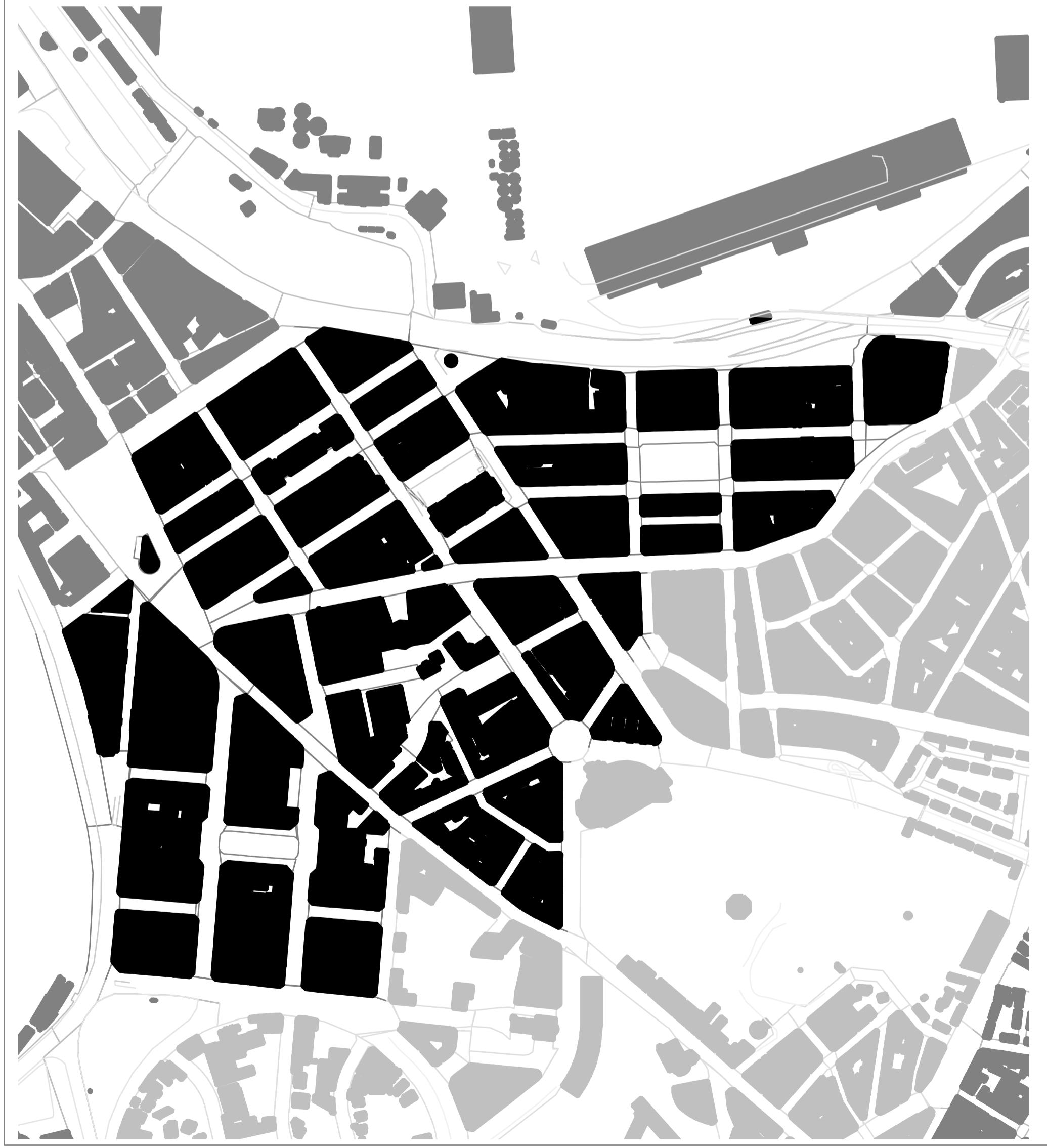
CONTENEDORES.shp



SITUACIÓN PUNTOS LIMPIOS

barrio "El Ensanche"

Leyenda:



ACCESIBILIDAD A SERVICIOS URBANOS

Centros sanitarios

barrio "El Ensanche"

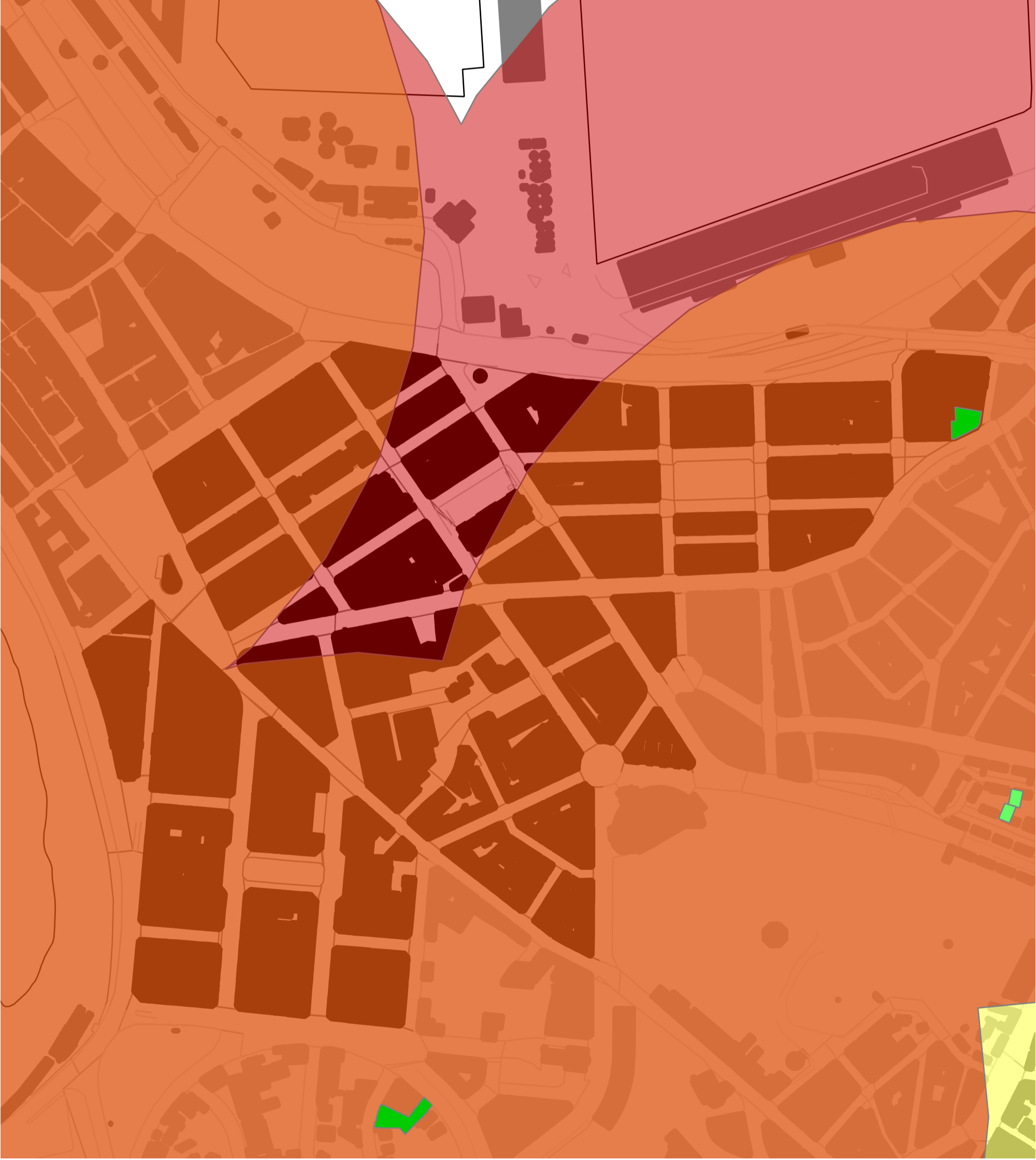
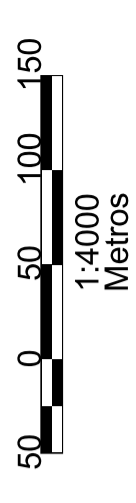
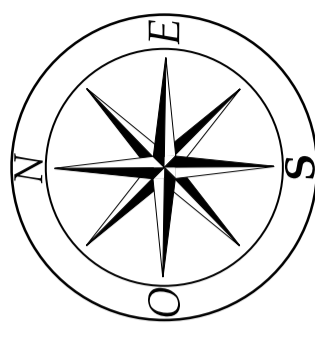
Leyenda:

 C.san.

 C.As.

 AR.INF.CS.

 AR.INF.CAS.



ACCESIBILIDAD A SERVICIOS URBANOS

Instalaciones deportivas

barrio "El Ensanche"

Leyenda:



PPoli



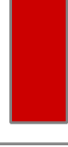
Piscinas



Inst. dep.



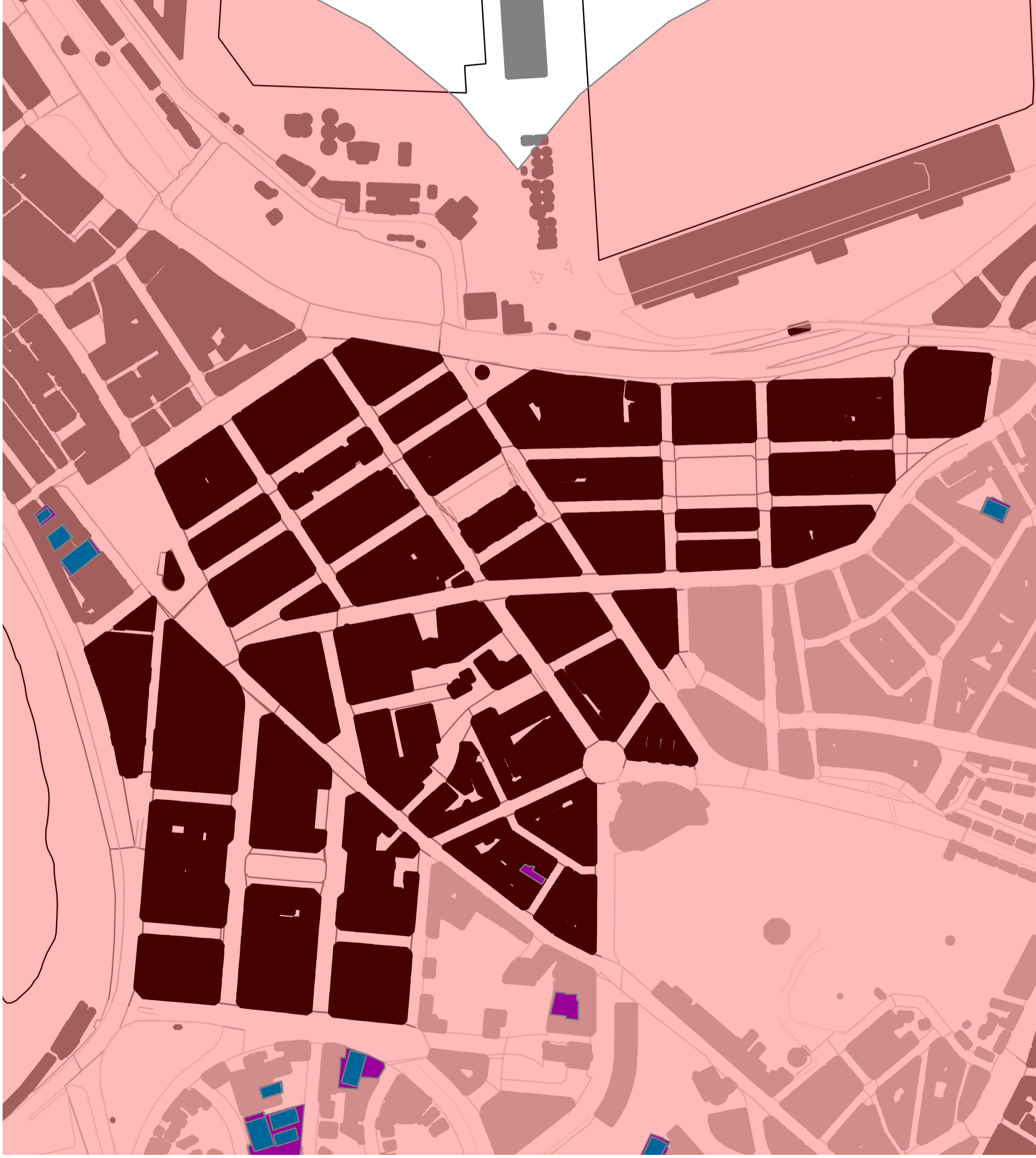
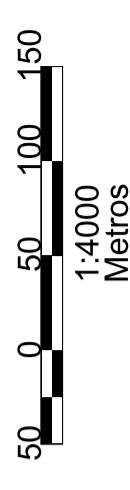
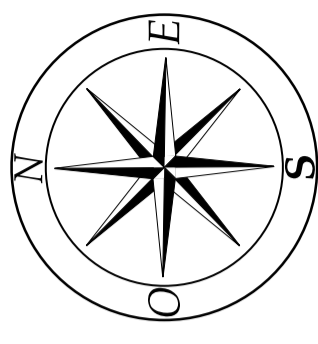
Pabellones



OED



AR.INF.D.



ACCESIBILIDAD A SERVICIOS URBANOS

Mercados

barrio "El Ensanche"

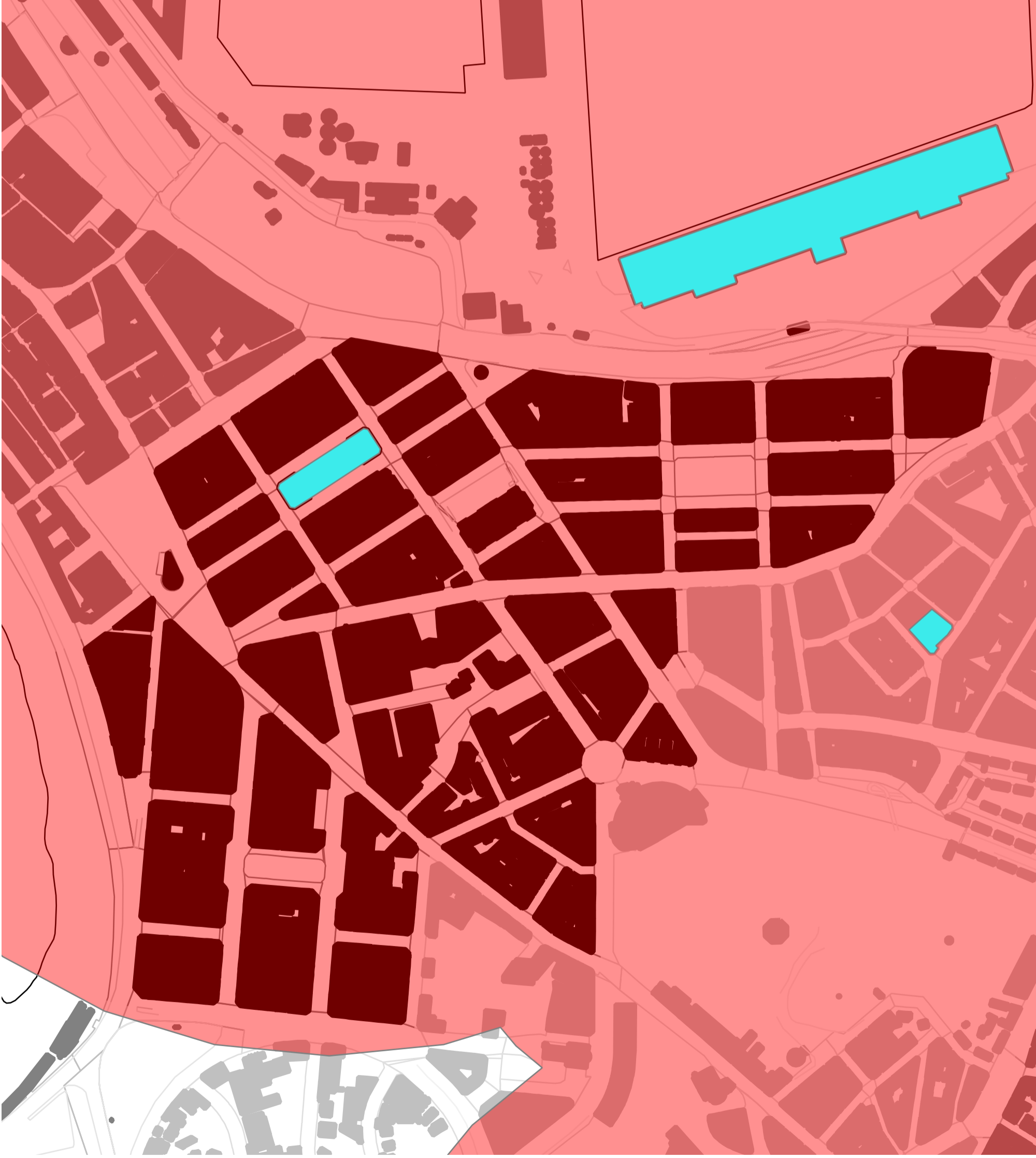
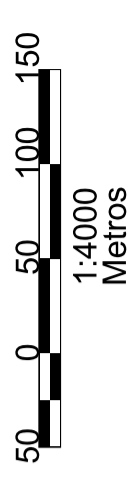
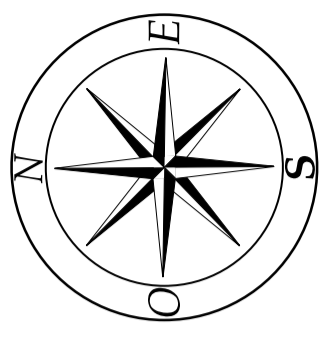
Leyenda:



MERCADOS



AR.INF.M.



ACCESIBILIDAD A SERVICIOS URBANOS

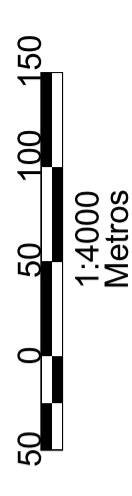
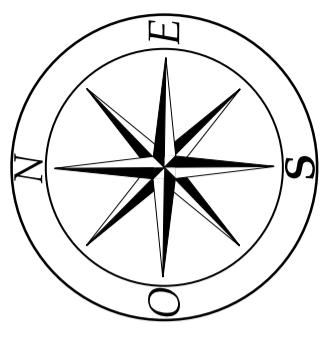
Enseñanza

barrio "El Ensanche"

Leyenda:

 C.ENSEÑANZA

 AR.INF.C.



ACCESIBILIDAD A SERVICIOS URBANOS

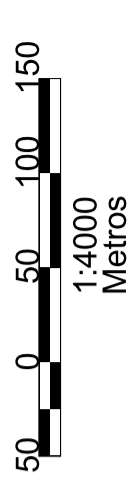
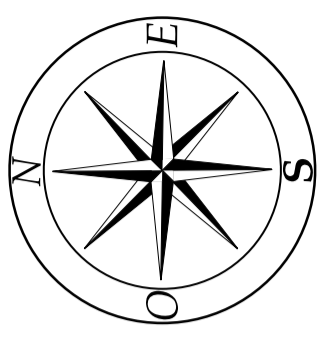
Paradas de bus

barrio "El Ensanche"

Leyenda:

 P.BUS.shp

 AR.INF.shp



5. OTROS ASPECTOS

5.1 RUIDO

Según los encuestados hay una división de opiniones entre los que creen que el barrio es muy ruidoso (53%) y los que no lo creen (47%), aunque señalan como lugares más ruidosos las arterias principales, que coincide con los datos obtenidos por el indicador.

El barrio es muy ruidoso sobretodo alrededor de las arterias principales (Juan Flórez, Linares Rivas y Plaza de Pontevedra) aunque en el resto de las calles el nivel de ruido está por encima de lo aceptable.

INDICADOR UTILIZADO :
·CONTAMINACIÓN ACÚSTICA

Observamos a partir del mapa que el Ensanche es muy ruidoso, sobretodo plaza de Pontevedra, y en menor medida las arterias principales del barrio.

Aunque dentro de las áreas limitadas por los distribuidores secundarios el ruido sea menor que en las arterias principales, está en niveles por encima de lo que sería conveniente, por lo que sería necesaria calmar el tráfico dentro de estas zonas y usar pavimentos sonorreductores.

5.2 ACCESIBILIDAD DE PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

Encontramos que el barrio no tiene grandes pendientes excepto en la zona alrededor de la AV. De Finisterre, por lo que la pendiente no es un gran condicionante, en cambio la mayoría de las aceras no son suficientemente anchas (2,5m) en la mayoría de las calles.

INDICADOR UTILIZADO:
·ACCESIBILIDAD DE CIUDADANOS CON MOVILIDAD REDUCIDA

Observamos que excepto las aceras de las arterias principales (Juan Flórez, Linares Rivas, Juana de Vega, Plaza de Pontevedra) encontramos que hay muchas aceras menores de 2,5 m, por lo que son de difícil accesibilidad a personas con movilidad reducida.

La mayoría del ancho de otras aceras está entre 1,5 y 2,5 m, por lo que reduciendo la zona destinada a aparcamientos en ciertas calles conseguiríamos dotar del ancho mínimo (2,5 m) a las aceras para hacerlas más accesibles.

Además alrededor de la avenida de Finisterre encontramos que las calles tienen más de un 6% de pendiente, por lo que dificulta también su utilización por personas de movilidad reducida.

Respecto a los bordillos de las aceras en los pasos de peatones cabe decir que después de una vuelta por el barrio no se aprecian ningún bordillo inferior a los 2 cm

Respecto a las plataformas para el autobús urbano:

En Juan Flórez hay 3 paradas que cuentan con ellas, por lo que habrá que trabajar en la incorporación de plataformas para la mayor accesibilidad de los ciudadanos con movilidad reducida

PT RED VIARIA

barrio "El Ensanche"

Leyenda:

tipo de calles.shp



DP



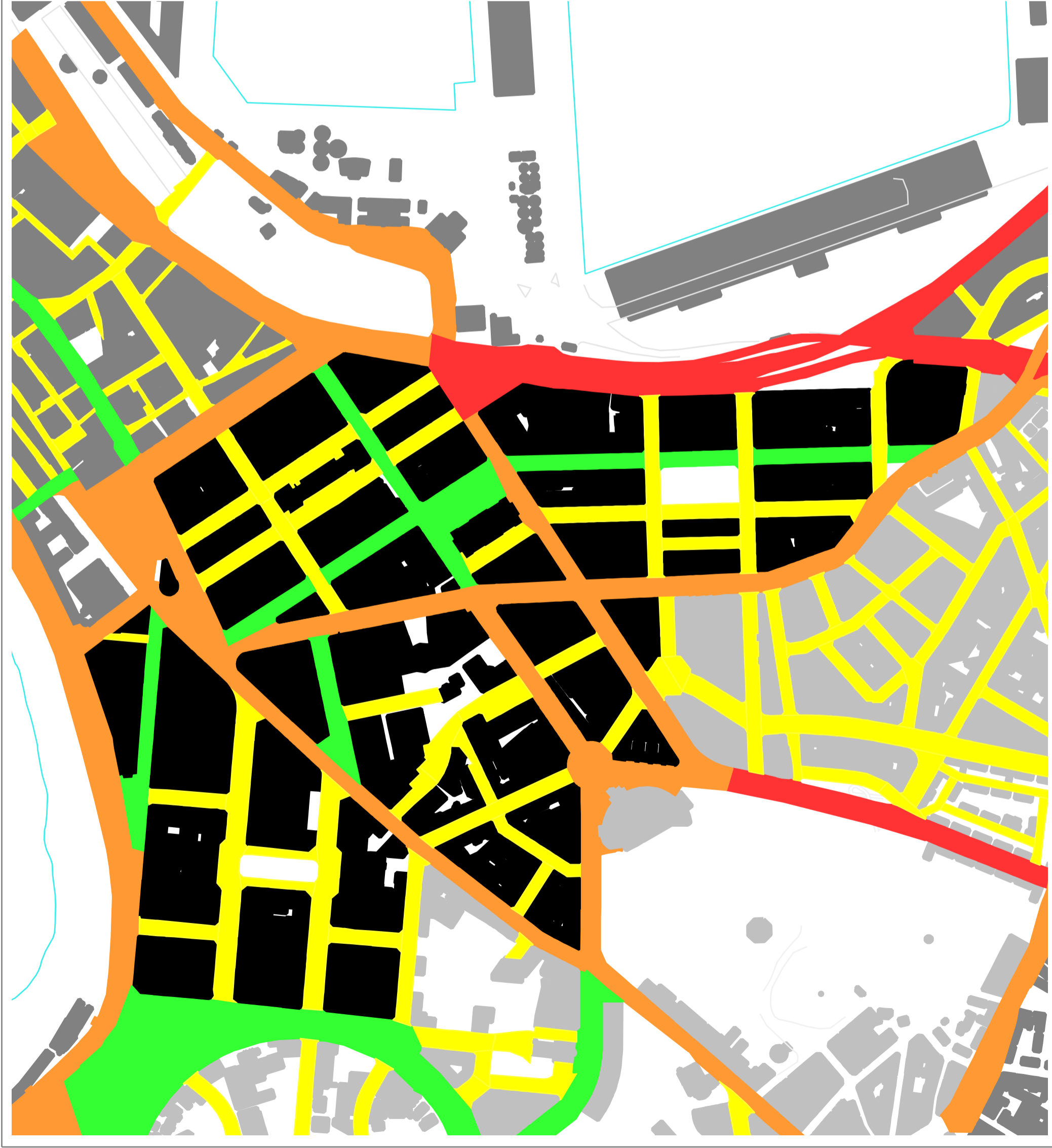
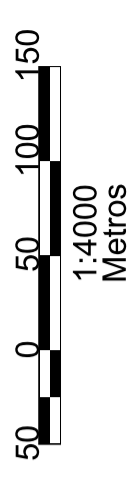
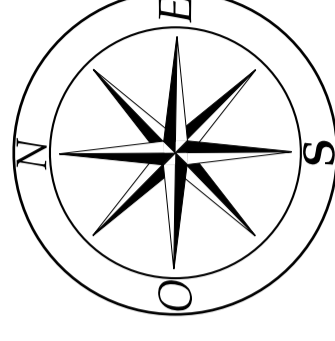
DS



DT



VL



PLANO del NIVEL SONORO

barrio "El Ensanche"

Leyenda:

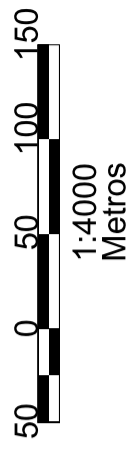
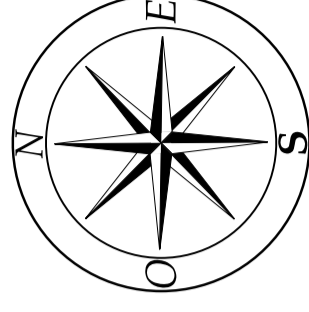
RUIDO.shp

 $L_{eq} \leq 65$ dbA

 $65 \text{ dbA} < L_{eq} \leq 70$ dbA

 $70 \text{ dbA} < L_{eq} \leq 75$ dbA

 $L_{eq} > 75$ dbA



ACCESIBILIDAD PARA

CIUDADANOS DE MOVILIDAD REDUCIDA

REDUCIDA

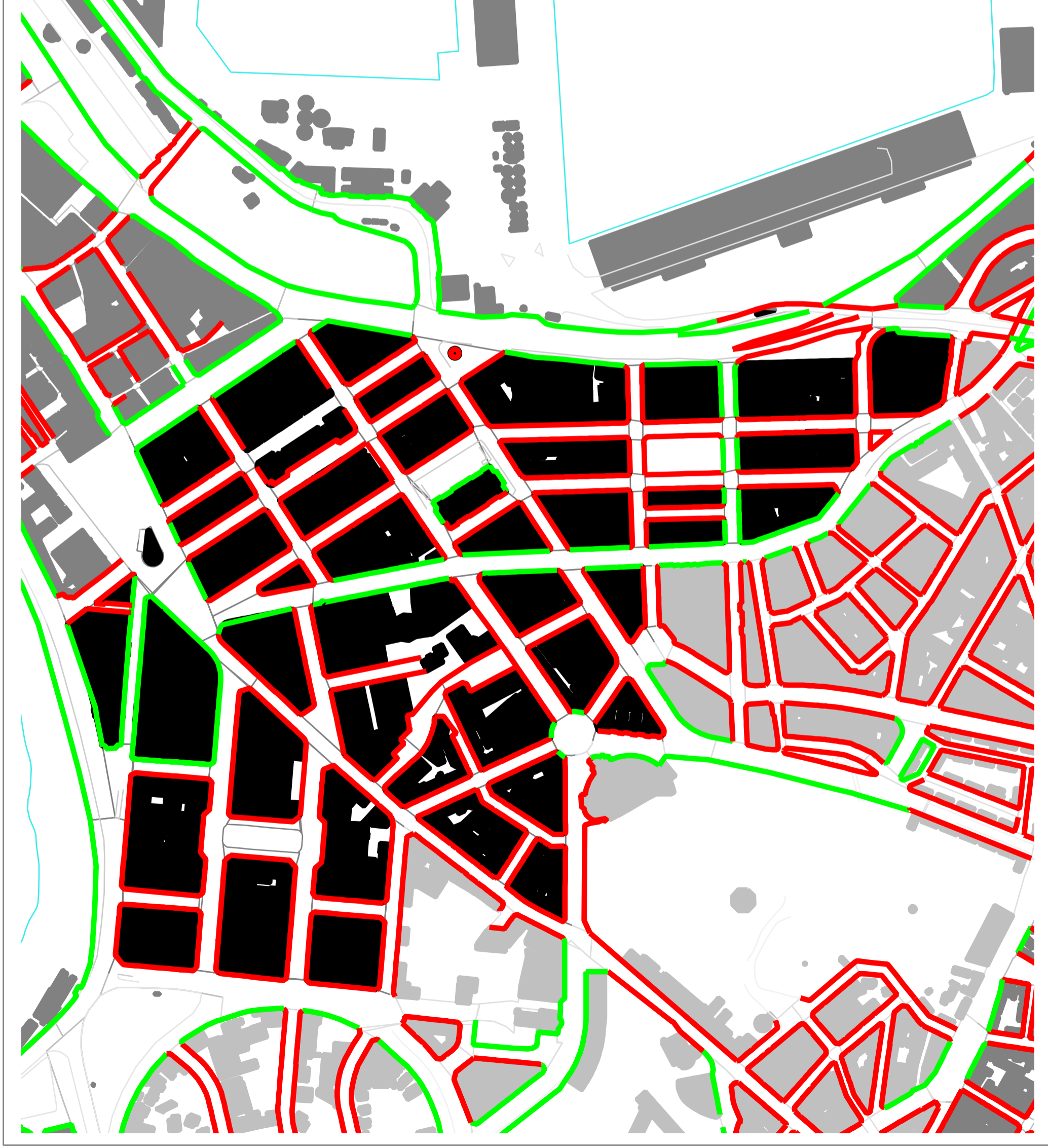
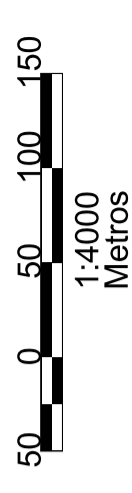
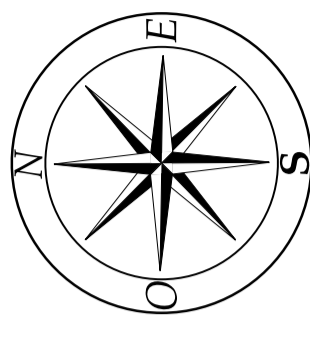
barrio "El Ensanche"

Leyenda:

Aceras.shp

 NO ACCESIBLE

 ACCESIBLE



5.3 SEGURIDAD VIAL

La mayoría de los peatones se sienten seguros en todo el barrio (40%), aunque también aparece como zonas inseguras la calle Juan Flórez (18%), debido a la circulación a alta velocidad y Plaza de Pontevedra debido a que los vehículos no respeta los semáforos (9%)

También hay una cantidad apreciable de gente que se siente insegura en todo el barrio (19%), aunque por distintas razones o sitios. De estos el lugar que se considera más peligroso son los pasos de peatones (7%)

5.4 OBRAS NECESARIAS

En general los vecinos están de acuerdo con las obras realizadas (la mayoría cree que todas las obras eran necesarias) aunque destaca sobretodo el carril bus, centrandolo su rechazo entre los vecinos de la calle Federico Tapia, por donde discurre.

La obra más demandada es la reparación de aceras, que en algunas partes del barrio se encuentran en bastante mal estado, llegando a causar caídas con lesiones.

5.5 LUGARES DE ACTIVIDAD

En general podemos decir que la mayoría de los encuestados pasan cierto tiempo en las tres principales plazas de la zona, la de Pontevedra, la de Vigo y la de Lugo; debido a sus equipamientos para el ocio en caso de la Plaza de Pontevedra y la Plaza de Vigo y a la zona comercial de la Plaza de Lugo.

Respecto a la compra la encuesta nos muestra claramente que la gente del barrio seguiría decantándose por el supermercado para realizar sus compras (48,5%), repartiéndose los otros tres tipos de establecimientos consultados el resto.

Es reseñable que la intención de comprar en tiendas de barrio es la minoritaria y quienes más las usarían serían personas de más de 55 años.

PT CENTROS DE ACTIVIDAD

barrio "El Ensanche"

Leyenda:

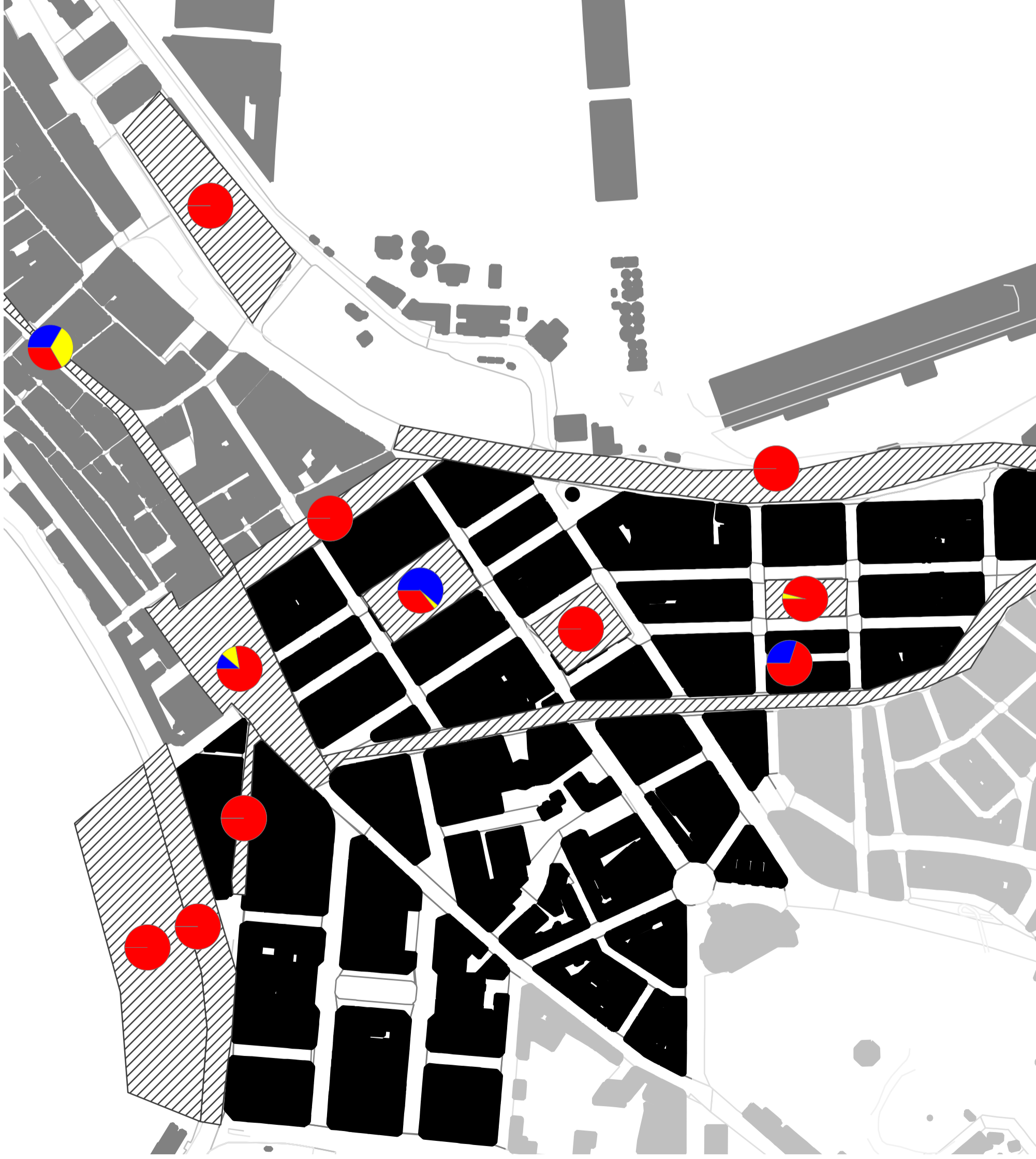
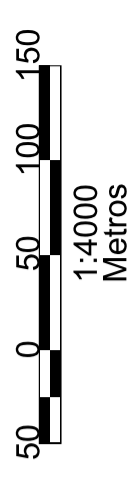
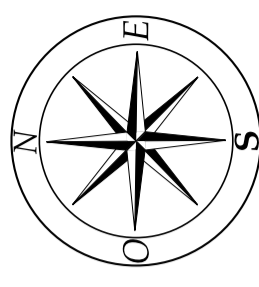
Actividades



Compras

Trabajo

Ocio





EL ENSANCHE

grupo 3

Ameijenda Bermúdez, Iria

Eiras Domínguez, Ángel

García Gonçalves, Rubén

Gómez Castro, Berta

Gómez Silva, Carmen

Ramírez Palacios, Luis

Índice

1. Resumen de los indicadores obtenidos en el Ensanche

2. Campos de actuación:

2.1-Ampliación de aceras

2.2-Peatonalización de calles

2.3-Aumento del número de árboles

2.4-Construcción de aparcamientos subterráneos

2.5-Instalación de carriles bici

2.6-Aumento de plazas de aparcamiento para bicicletas

3. Secciones de las calles modificadas

4. Indicadores modificados por el proyecto

4.1-Accesibilidad a la red de bicicletas

4.2-Proyección vertical del arbolado en el espacio público.
Dotación de árboles en el espacio público

4.3- Reserva de espacios de estacionamiento para bicicletas

1. Resumen de los indicadores obtenidos en el Ensanche

Este proyecto se ha realizado tratando de mejorar los resultados obtenidos de los indicadores urbanos que se han analizado en el barrio de estudio para así alcanzar valores más sostenibles de los que el informe inicial arrojaba; los cuales resumimos a continuación:

▪ MORFOLOGÍA URBANA

Los indicadores muestran que El Ensanche es un barrio muy compacto debido, sobre todo, a su tipología constructiva en manzanas que ocupan totalmente las parcelas y cuyos edificios alcanzan alturas considerables (entre 6 y 10 plantas de media).

En este aspecto se ve limitada nuestra capacidad de actuación actual aunque no aquella enfocada hacia un futuro próximo ya que, utilizando el PGOM, se puede evitar que se edifique en altura a la hora de realizar reformas para evitar densificar aun más el barrio.

Los indicadores aplicados han sido:

• DENSIDAD EDIFICATORIA:

En el barrio de estudio, el indicador es de 165,58 viv./Ha, casi triplicando el valor recomendable. Se puede concluir que el barrio está demasiado densificado.

• COMPACIDAD ABSOLUTA:

La compacidad absoluta debe estar entre 5 y 7,5 metros. En el caso del ensanche ésta es 11,32 m, bastante superior a lo recomendado. Lo que quiere decir que la edificación ejerce una gran presión sobre el espacio público.

- *COMPACIDAD CORREGIDA:*

Valor del indicador:

Cc área ambiental 1 = 53,11 m

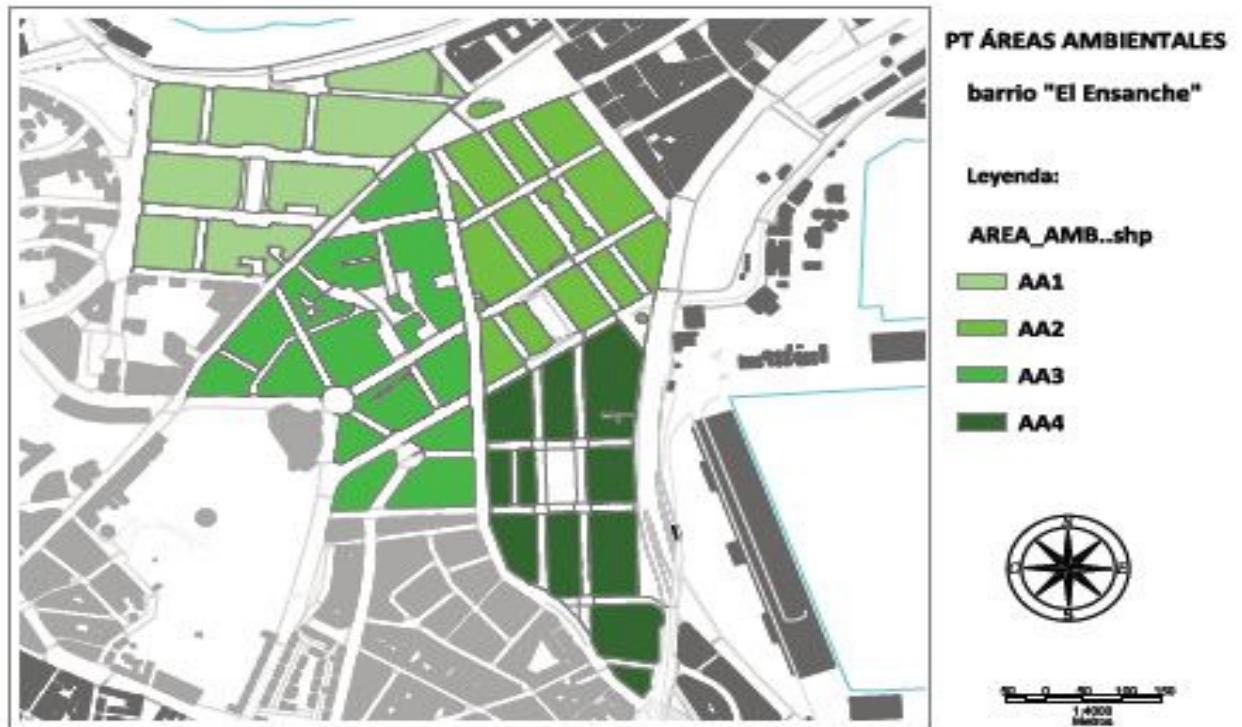
Cc área ambiental 2 = 135 m

Cc área ambiental 3 = 224 m

Cc área ambiental 4 = 45 m

Cc total = 73.36 m

La compacidad corregida debería dar valores entre 10 y 20 metros. En el ensanche, ésta es de 73.36 metros, casi 4 veces superior al resultado idóneo. El área ambiental que mejor indicador presenta es la número 4 con 45 metros, resultado muy inferior al obtenido en la 2 y la 3, con valores de 135 y 224 metros respectivamente; con lo que comprobamos claramente las diferencias en la distribución de los espacios atenuantes en el barrio. En consecuencia, se deberían aumentar estos últimos y también su distribución dentro del barrio para que ésta sea más constante. Además, se debería disponer de 20 m² de espacio atenuante por habitante, es decir, 17883 habitantes* 20 m²/hab. = 357220 m². Esto último es complicado de alcanzar con la población actual, ya que el barrio tiene 400000 m², lo que implicaría que casi el 90 % del barrio debería estar ocupado por espacios atenuantes para cumplir el indicador.



- **ESPACIO PÚBLICO**

- *CALLES*

Según las encuestas realizadas, lo más valorado en una calle es que tenga las aceras suficientemente anchas (26%), seguida de cerca por la limpieza (20%). También se considera importante la presencia de vegetación (13 %), la iluminación (11%), así como que las aceras y calzadas estén bien conservadas (10%).

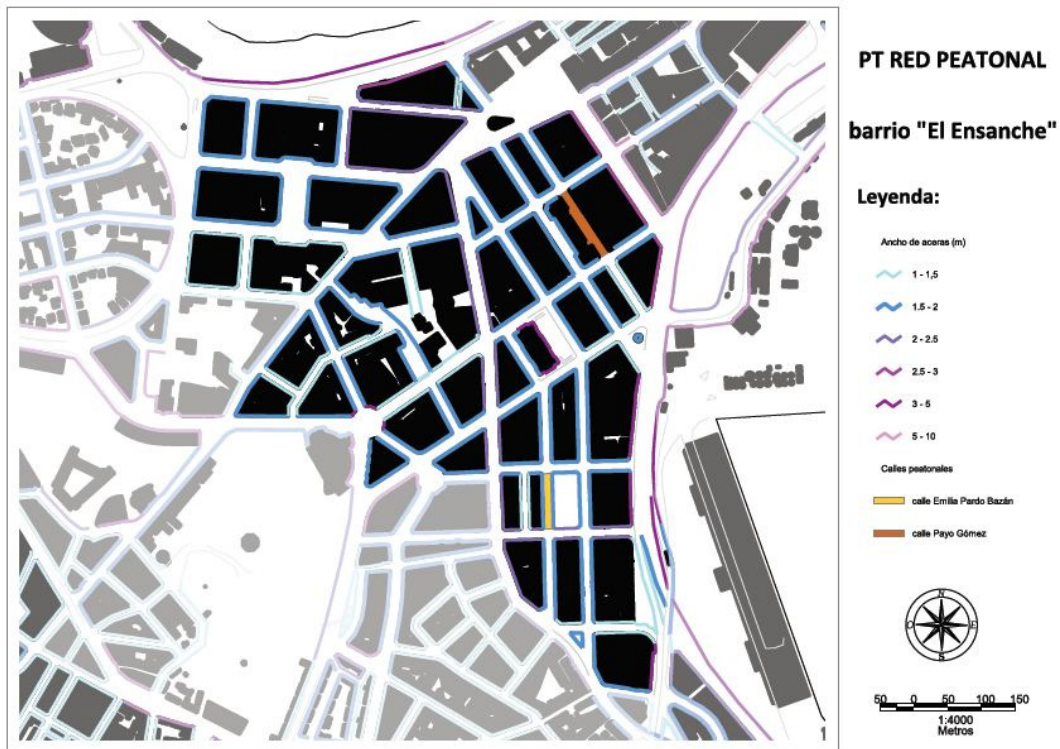
Las calles del Ensanche tienen su espacio claramente dedicado a la circulación del vehículo privado, restando espacio a otros usos, sobre todo al peatón y a la bicicleta. Este hecho lo demuestran los indicadores dedicados a este aspecto (el espacio dedicado a los vehículos motorizados es de media el 65% del total del espacio de las calles).

La mayoría de los entrevistados (62%), creen que se debería restringir el uso del coche en el barrio, aprovechando el espacio que éstos dejarían para potenciar tanto el transporte público como el carril bici. Por el contrario consideran que el espacio destinado a los peatones es, en general, suficiente. El resto de los encuestados justifica su opinión en contrario en el perjuicio que supondría para la actividad comercial existente y también en el hecho de ser barrio de paso hacia la península.

La opinión general de los ciudadanos va en contra de la peatonalización total de cualquier calle, mostrando solamente una cierta demanda el soterramiento del tráfico en la Plaza de Pontevedra. Además hay cierto problema de conservación de los pavimentos, tanto de la acera como de la calzada en algunas calles.

La mayor parte de las calles no tienen ningún tipo de vegetación, y en las que existe es insuficiente. En este sentido, se deberían buscar soluciones para mejorarlas ambiental y estéticamente a través de la introducción de más vegetación.

Encontramos ciertos fallos, de gran importancia y fácil solución, en la disposición de las luminarias. Así pues, se debería proceder a subsanarlos ya que permitiría una utilización más agradable, tranquila y segura de las calles en momentos sin luz natural.



- *ESPACIOS LIBRES*

De las respuestas de los encuestados se desprende que las demandas de los vecinos van encaminadas a la presencia de espacios libres, donde ubicar zonas verdes (33%), que estos estén limpios (19%) y que tengan una zona de juegos infantil (16%). También se busca que tenga suficientes bancos (9%) y que sean seguros.

Podemos destacar que, actualmente el barrio presenta un marcado déficit de espacios libres (existiendo solamente algunas plazas pequeñas y medianas, como son la Plaza de Pontevedra, la de Lugo, la de Vigo o la de Recife). Éstas son muy importantes para la relación diaria dentro del barrio y deben servir de atenuantes a la gran densidad edificatoria. Todavía es más acentuada la falta de zonas verdes, teniendo como referencia en este caso únicamente dos lugares en los bordes, el Parque de Santa Margarita y los jardines de Mendez Nuñez.

También echamos en falta la presencia de corredores verdes en el barrio.

• *DOTACIONES de ESPACIOS LIBRES:*

Dotación mínima teórica = 89.500 m²

Dotaciones existentes:

DENTRO DEL BARRIO = 22.736 m²

DENTRO DEL BARRIO + BORDES = 137.612 m²

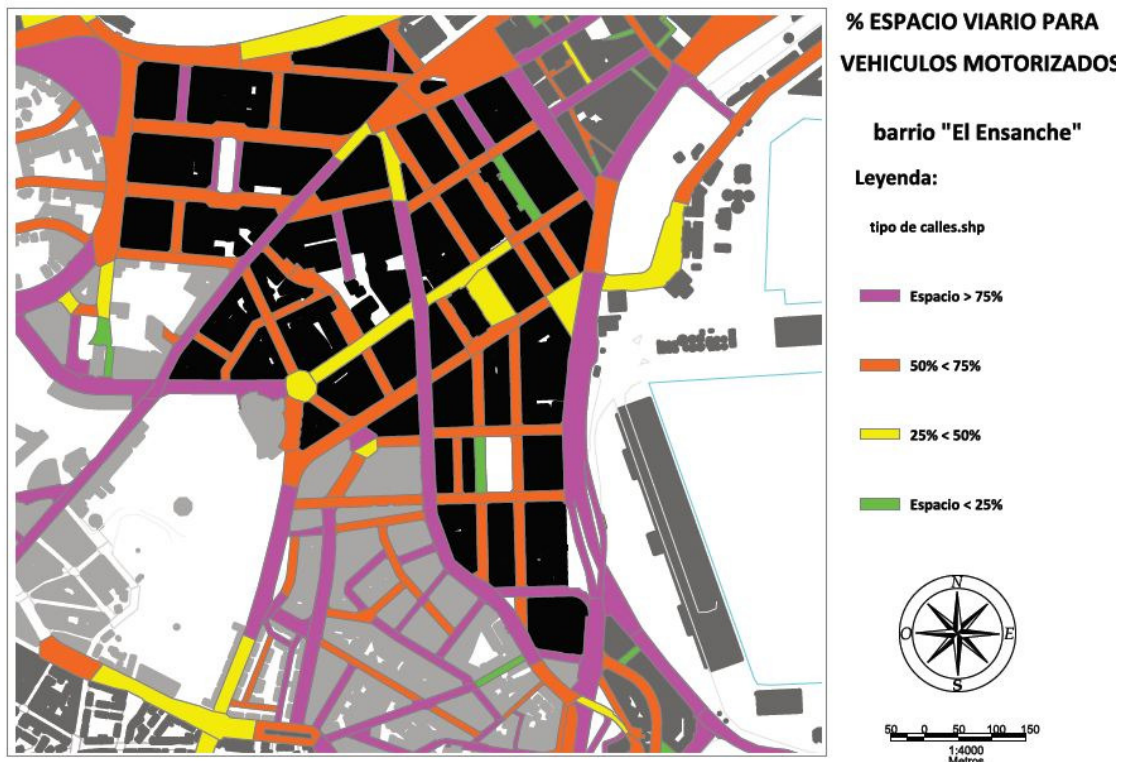
Los indicadores aplicados han sido:

• *% VIARIO PÚBLICO PARA EL TRÁFICO DEL AUTOMÓVIL DE PASO Y DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE SUPERFICIE.*

$V_{tm} = (\sum \text{sup. viario transporte motorizado en m}^2) / (\text{sup. total del viario en m}^2)$

$V_{tm} = 64.35 \%$

El resultado debe ser igual o inferior al 25%, por tanto habría que aumentar el espacio para el peatón en las calles (aumentando aceras, peatonalizando calles, etc..), en detrimento del vehículo de paso y de transporte público, hasta conseguir una reducción del 40% en el valor del indicador.



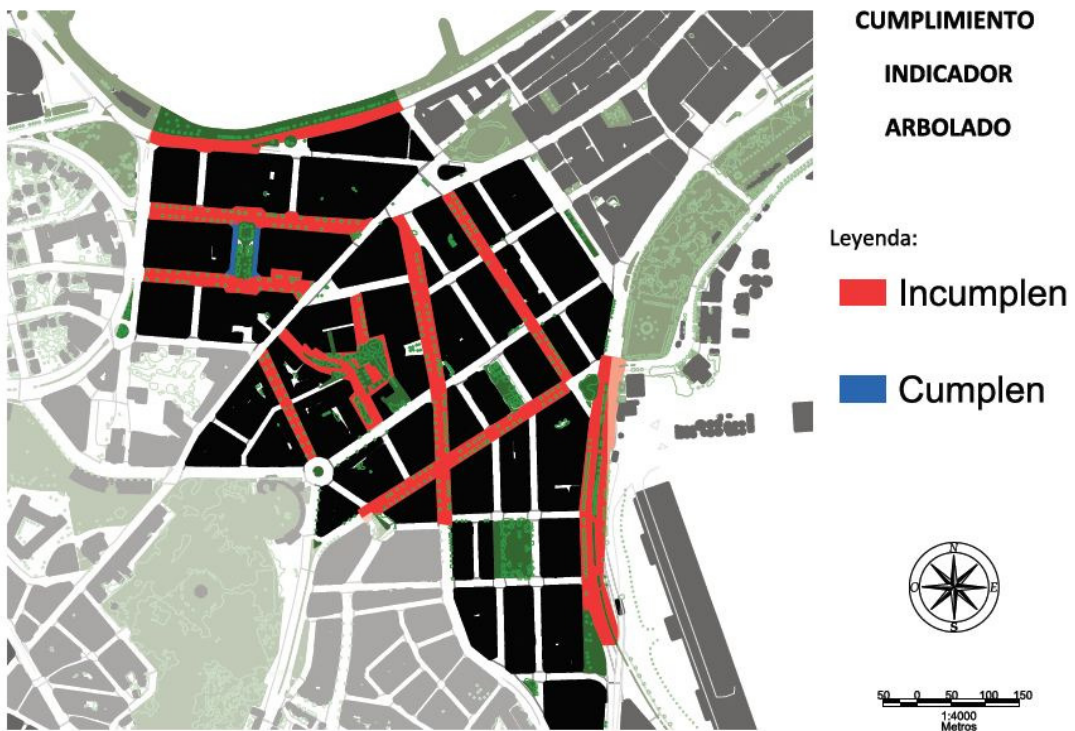
- % VIARIO PÚBLICO PARA EL PEATÓN Y OTROS USOS DEL ESPACIO PÚBLICO (Vpp).

Valor del indicador:

Vpp = 35,67 %

El resultado obtenido en el barrio dista mucho del valor de referencia situado en el 75 %, en este sentido se deben realizar modificaciones en las calles que amplíen el espacio para el peatón en detrimento del destinado tanto para el tránsito, como para el estacionamiento de vehículos. Para alcanzar este fin se podría sustituir el coche por medios de transporte colectivo, bicicleta...

- PROYECCIÓN VERTICAL DEL ARBOLADO EN EL ESPACIO PÚBLICO. DOTACIÓN DE ÁRBOLES EN EL ESPACIO PÚBLICO.

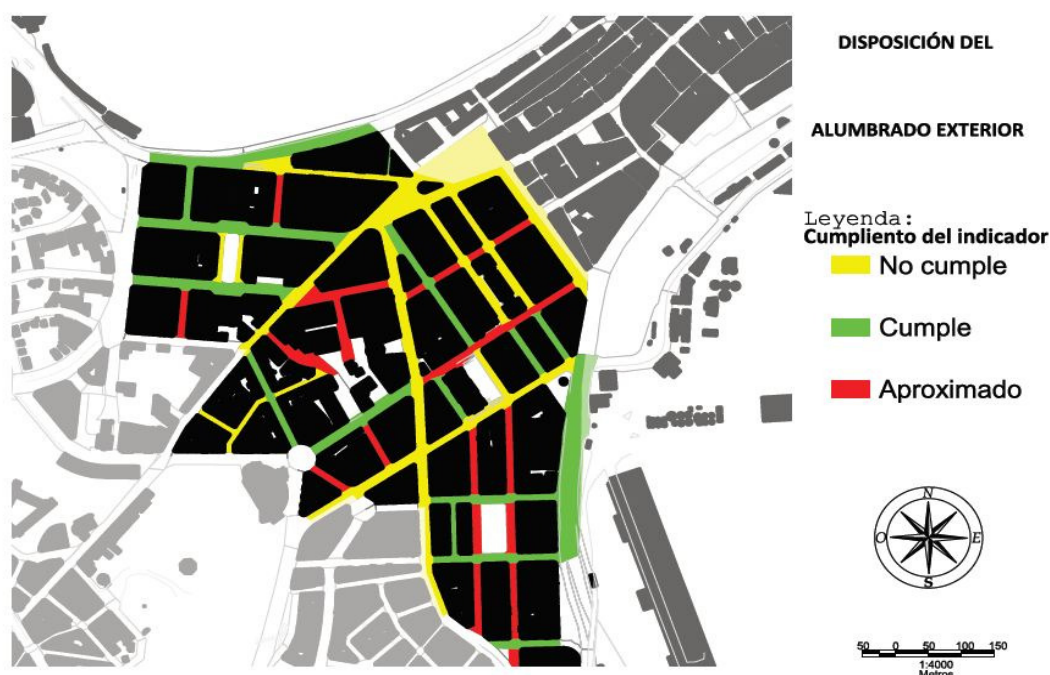


- ADECUACIÓN DE LA LÁMPARA SEGÚN TIPO DE CALLE.

Análisis:

Las calles del barrio del Ensanche que no cumplen este condicionante del indicador, son:

- La plaza de Lugo, ya que es peatonal y actualmente tiene lámparas V_{sap}.
- Calle Palomar, Bolivia, Fernando Macías, Alfredo Vicenti, Comandante Barja y Pondal, porque tienen lámparas V_{map}, y no son peatonales ni las consideramos necesarias de iluminación de alta eficiencia y calidad.



- ÁREAS DE INFLUENCIA DEL CARRIL BICI.

Debido a la ausencia de carriles bici en El Ensanche, las áreas de influencia de los mismos son inexistentes y el 100% de la población no está satisfecha con este servicio. En consecuencia, deberían implantarse vías propias para circular en bicicleta de forma que el área de influencia de éstas (300 m a cada lado desde los márgenes de dichas vías o carriles) cubran todo el barrio, dando así a la población un acceso cómodo y cercano a este servicio.

- **ASIGNACIÓN DE ÁRBOLES POR SUPERFICIE CONSTRUIDA.**

Los valores estimados por el indicador se alejan mucho de los reales, por lo que deberemos proceder a plantar más arboles tanto en los espacios libres como en las calles. Estos valores se muestran en la siguiente tabla:

	Indicador	Realidad
Asignación de árboles	10873	637
Árboles en la red primaria	173	5
Árboles en la red secundaria	167	7
Superficie de espacios verdes (m2)	178830	22856
Sup.espacios verdes/sup. construida	0.82224	0.1051
Sup. espacios verdes(m2)/nº de habitantes	10	1.2781

- **ACCESIBILIDAD DE LOS CIUDADANOS A LOS ESPACIOS VERDES.**

En el barrio objeto de estudio, no hay grandes espacios verdes. La mayoría tienen un área comprendida entre mil y cinco mil metros cuadrados, que según la tipología de espacios verdes establecida por el PGOU, se pueden definir como *zonas ajardinadas*.

Si trazamos los radios de influencia establecidos según el área del espacio verde, prácticamente todo el barrio tendría una zona ajardinada y una zona más amplia (que en nuestro caso sería un tramo de paseo marítimo) a las que acudir a pie cotidianamente.

Adicionalmente, y sin pertenecer al barrio, los vecinos del Ensanche tienen muy próximo el parque de Santa Margarita, cuyo radio de influencia, según los parámetros establecidos por el indicador, cubre gran parte del territorio ocupado por el barrio.

- **CORREDORES VERDES.**

Sabiendo que el 5% de la trama estrictamente urbana debe ser corredor verde, al ensanche le corresponderían unos 10.810 m² de corredores verdes, sin embargo no existe ninguno.

▪ SERVICIOS Y EQUIPAMIENTOS

Encontramos que el barrio está bastante bien dotado, con casi todos los equipamientos accesibles a una distancia asequible para acceder a pie (5-10 minutos). Además está suficientemente bien comunicado por transporte público con el resto de la ciudad, sobre todo en la zona que rodea a Plaza de Pontevedra.

Aunque la disposición de los contenedores da servicio a todo el barrio, la capacidad de estos es reducida por lo que no cumplen con su función. Cabe destacar que la ausencia de un punto limpio no permite realizar una adecuada recogida de residuos.

También debemos reseñar la existencia de aparcamientos fuera de la vía pública que cubren el barrio de forma suficiente, y la necesidad de construir una plataforma logística en la zona Plaza de Lugo- Plaza de Pontevedra para dar servicio adecuadamente a los comercios de dicha zona.

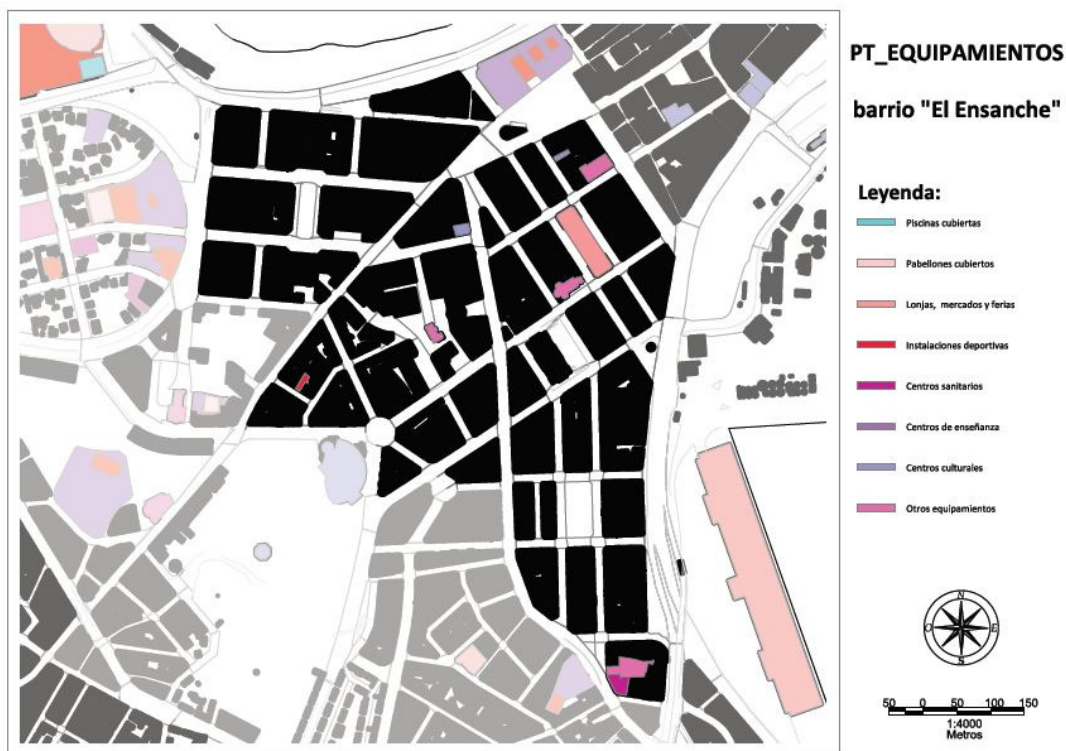
Se cumplen todas las dotaciones mínimas, excepto la de la policía (no hay comisaría de barrio) y no conocemos la presencia de locales de bienestar social, teniendo en cuenta los equipamientos del barrio y los existentes en su borde aunque sin pertenecer a él.

Los indicadores utilizados han sido:

• *ÁREAS DE INFLUENCIA DE LAS PARADAS DE AUTOBUSES.*

Según la encuesta realizada encontramos que la gran mayoría de los vecinos sienten que pueden ir a cualquier lugar de la ciudad utilizando el transporte público (casi el 85%), aunque hay un 10% de personas que no lo creen así, siendo éstos los que viven más lejos de Plaza de Pontevedra, lugar por donde pasan la mayor parte de líneas.

Al analizar las áreas de influencia de las paradas de autobuses urbanos situadas en El Ensanche, podemos comprobar que dicho barrio está suficientemente dotado de este servicio, ya que, las áreas de 300 metros de radio cubren la totalidad del mismo, llegando a superponerse. Esto implica que el 100% de la población de El Ensanche está satisfecha con la proximidad de las paradas de bus urbano y no es necesaria ninguna modificación en este aspecto.



• **PLATAFORMAS LOGÍSTICAS.**

El análisis de este indicador se ha llevado a cabo en los dos principales focos económicos/comerciales de El Ensanche: Plaza de Lugo y Plaza de Pontevedra, bajo ciertas hipótesis acerca de las operaciones de carga y descarga que en estos emplazamientos se llevan a cabo, en función de las principales actividades que allí se desarrollan y asignándole a cada una de ellas el número de palés que proporciona el indicador adecuado. Según las recomendaciones del indicador, sobredimensionamos el número de palés semanales para dar respuesta a la recogida de residuos así como al crecimiento económico que se puede producir en el barrio de cara al futuro.

Total palés/semana entre ambos núcleos: 812,5 → Sobredimensionamiento a 1.250 palés/semana. Por lo tanto, podemos decir que sería recomendable construir una plataforma logística de 10x20 metros situada entre ambos centros económicos en el subsuelo de la edificación existente y con acceso al viario que comunica ambos núcleos, para facilitar las operaciones de carga y descarga, así como la recogida de residuos en ambas Plazas.

• RESERVA DEL ESPACIO DE ESTACIONAMIENTO PARA EL APARCAMIENTO PRIVADO FUERA DE LA VÍA PÚBLICA.

En total conocemos la existencia 3.140 plazas de aparcamiento fuera de la vía pública (en aparcamientos públicos).

Hemos de tener en cuenta que parte de dichas plazas también sirven para otros barrios además de El Ensanche, como son los aparcamientos de Los Cantones, Plaza de Pontevedra o Riazor-Orzán; también se debe tener en cuenta su poder de atracción respecto al resto de la ciudad, por lo que la cantidad de vehículos a estacionar será todavía mayor debido a la gente que se desplaza al barrio a trabajar, a realizar gestiones, a comprar, etc.

En estas condiciones, concluimos que se necesitan más plazas fuera de la vía pública para poder reducir la ocupación de las calles por las plazas de aparcamiento y poder destinar dicho espacio a otros usos, además de desincentivar el uso del coche.

• RESERVA DE ESPACIOS DE ESTACIONAMIENTO PARA EL ESTABLECIMIENTO PARA BICICLETAS.

Según el indicador, el barrio debería disponer de 17.618 plazas para el estacionamiento de bicicletas, sin embargo, actualmente, en el barrio tenemos solo 10 estacionamientos en la Plaza de Lugo, pudiendo concluir entonces que la situación actual es totalmente deficitaria.

Para aumentar las plazas destinadas al aparcamiento de bicicletas, se debe conseguir dedicar cierta parte del espacio de las calles a este uso. Esta medida debe ir acompañada de otras medidas para potenciar el uso de la bicicleta (como por ejemplo la introducción del carril bici o calles sin tráfico motorizado).

- PROXIMIDAD DEL CIUDADANO AL SISTEMA DE RECOGIDA SELECTIVA.

A partir de la disposición espacial de los contenedores, podemos observar que existen en cantidad suficiente, casi todos ellos en la superficie, llegando en algunas calles a disponer de un contenedor por edificio. Ésta característica se da principalmente en las calles de menor importancia.

Por lo tanto hay una importante superposición de las áreas de influencia, aunque en realidad no es tan grande debido al pequeño tamaño de los contenedores.

En estas condiciones, podemos concluir que el ciudadano está actualmente muy cerca de los contenedores, por lo que retirando algunos y aumentando la capacidad de otros conseguiríamos una cercanía semejante, una recogida más eficiente debido al menor número de paradas a realizar por el camión, pudiendo recuperar el espacio para otros usos.

- *INSTALACIÓN DE PUNTOS LIMPIOS.*

No existe una instalación de ese tipo en el barrio, que mejoraría la recogida de objetos voluminosos como muebles y electrodomésticos, así como otros residuos que no se pueden depositar en los contenedores.

Esta deficiencia, se suple en parte con el servicio de recogida por encargo, siendo ésta mucho más cara para el gestor y más inflexible para el ciudadano, por lo que al final gran parte de estos residuos termina en los contenedores generales.

- ACCESIBILIDAD DE LOS CIUDADANOS A LOS SERVICIOS PÚBLICOS.

Este barrio según la mayoría de los encuestados cree que tiene los servicios y equipamientos públicos cercanos (91%). La mayoría de quejas surgen de las capacidades de actuación de dichos servicios públicos, en este sentido podemos mencionar la falta de capacidad en bibliotecas o en centros de salud en especial el de Federico Tapia.

▪ OTROS ASPECTOS

1. Ruido.

Según los encuestados hay una división de opiniones entre los que creen que el barrio es muy ruidoso (53%) y los que no lo creen (47%), aunque todos ellos señalan como lugares más ruidosos las arterias principales, que coincide con los datos obtenidos por el indicador.

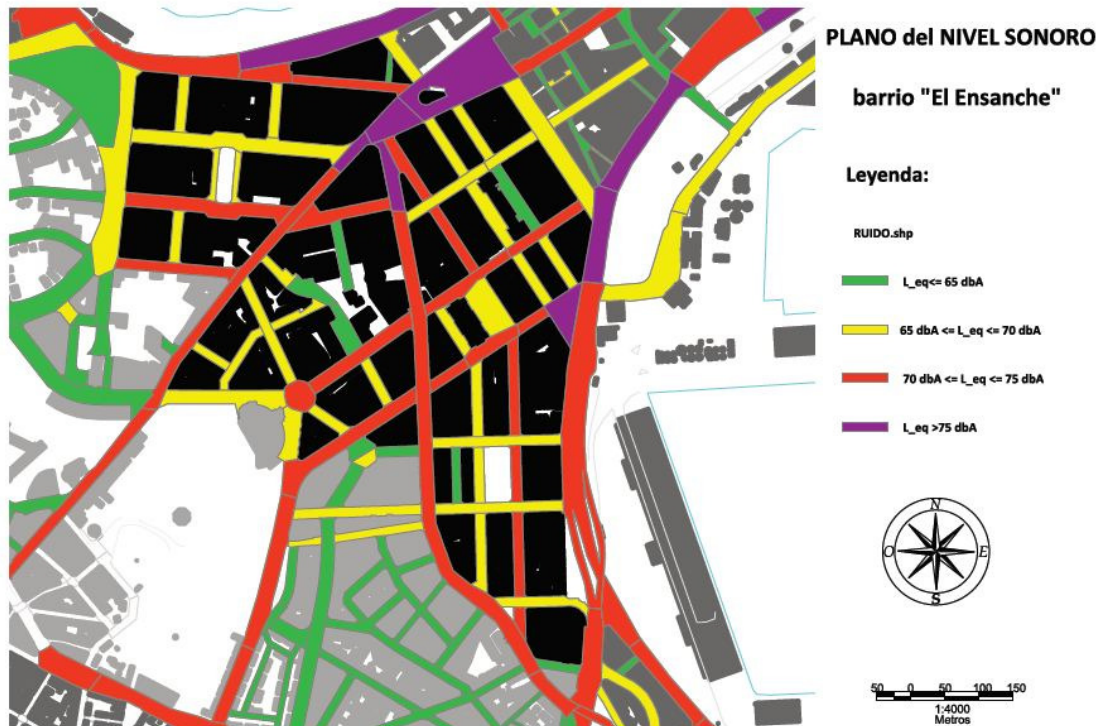
El barrio es muy ruidoso sobretodo alrededor de las arterias principales (Juan Flórez, Linares Rivas y Plaza de Pontevedra), mientras que en el resto del área objeto de estudio el nivel sonoro es más que aceptable.

El indicador utilizado ha sido:

• *CONTAMINACIÓN ACÚSTICA*

Observamos a partir del mapa que el Ensanche es muy ruidoso, sobretodo plaza de Pontevedra, y en menor medida las arterias principales del barrio.

Aunque dentro de las áreas limitadas por los distribuidores secundarios el ruido sea menor que en las arterias principales, se encuentra en niveles por encima de lo que sería conveniente, por lo que sería necesario calmar el tráfico dentro de estas zonas y usar pavimentos sonorreductores.



2. Accesibilidad de personas de movilidad reducida.

Encontramos que el barrio no tiene grandes pendientes excepto en la zona alrededor de la AV. De Finisterre, por lo que la pendiente no es un gran condicionante, en cambio la mayoría de las aceras no son suficientemente anchas (2,5m) en la mayoría de las calles.

El indicador utilizado ha sido:

- *ACCESIBILIDAD DE CIUDADANOS CON MOVILIDAD REDUCIDA.*

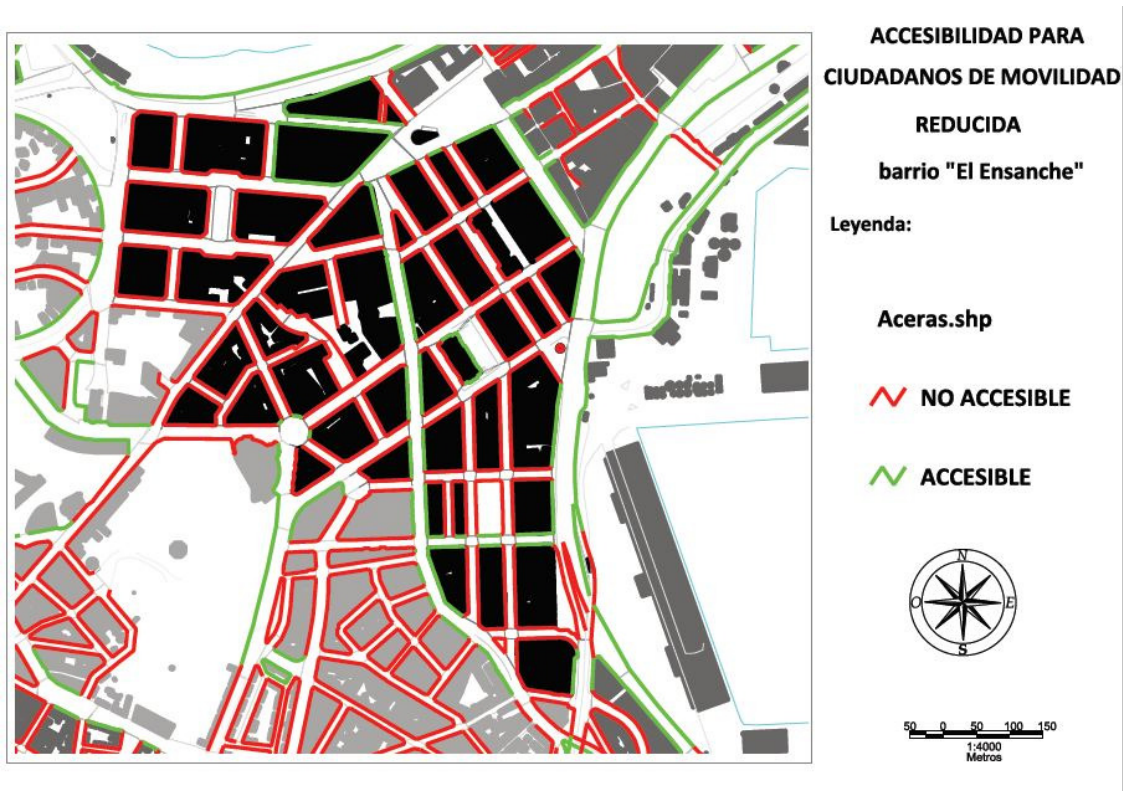
Observamos que excepto las aceras de las arterias principales (Juan Flórez, Linares Rivas, Juana de Vega, Plaza de Pontevedra), hay muchas aceras menores de 2,5 m, de difícil accesibilidad a personas con movilidad reducida.

En general, la anchura de las aceras se encuentra entre 1,5 y 2,5 m, por lo que, reduciendo la zona destinada a aparcamientos conseguiríamos dotar a las aceras del ancho mínimo (2,5 m), haciéndolas más accesibles.

Como habíamos señalado anteriormente, alrededor de la avenida de Finisterre encontramos que las calles tienen más de un 6% de pendiente, por lo que su utilización es complicada para personas de movilidad reducida.

Respecto a los bordillos de las aceras en los pasos de peatones cabe decir que después de una vuelta por el barrio no se aprecian ningún bordillo inferior a los 2 cm.

En cuanto a las plataformas para el autobús urbano, solamente existen en Juan Flórez 3 paradas que cuentan con ellas, así, habrá que trabajar en la incorporación de las mismas para garantizar la accesibilidad de los ciudadanos con movilidad reducida.



3. Seguridad vial.

La mayoría de los peatones se sienten seguros en todo el barrio (40%), destacando como zonas más peligrosas la calle Juan Florez (18%), debido a la circulación a alta velocidad y Plaza de Pontevedra debido a que los vehículos no respeta los semáforos (9%). También hay una cantidad apreciable de encuestados que se siente insegura en todo el barrio (19%), aunque por distintos motivos siendo los pasos de peatones los lugares considerados más inseguros (7%).

4. Obras necesarias.

En general los vecinos están de acuerdo con las obras realizadas (la mayoría cree que todas las obras eran necesarias), sin embargo se aprecia un rechazo a la construcción del carril bus. Este desacuerdo, se acentúa entre los vecinos de la calle Federio Tapia, por la que discurre.

La obra más demandada es la reparación de aceras, que en algunas partes del barrio se encuentran en bastante mal estado, llegando a causar caídas con lesiones.

5. Lugares de actividad.

En general podemos decir que la mayoría de los encuestados pasan cierto tiempo en las tres principales plazas de la zona, la de Pontevedra, la de Vigo y la de Lugo; debido a sus equipamientos para el ocio en caso de la Plaza de Pontevedra y la Plaza de Vigo y a la zona comercial de la Plaza de Lugo.

Respecto a la compra, la encuesta nos muestra claramente que la gente del barrio seguiría decantándose por el supermercado para realizarla (48,5%).

Es reseñable que la intención de comprar en tiendas de barrio es la minoritaria y quienes más las usarían serían personas de más de 55 años.

2. Campos de actuación

Después del análisis realizado, reflejado en el informe de diagnóstico del barrio, nos centraremos en los siguientes tipos de actuaciones para mejorar los indicadores del Ensanche:

- Ampliar aceras
- Peatonalización de calles.
- Aumentar el número de árboles.
- Construcción de parkings subterráneos.
- Instalación de carriles bici.
- Aumento de plazas de aparcamiento para bicicletas.

Con estas acciones buscamos la mejora de los indicadores, tratando de alcanzar el valor óptimo siempre que sea posible, ya que no es viable la mejora de ciertos indicadores como los relacionados con la densidad edificatoria y compacidad.

2.1. Ampliación de las aceras:

Para estas ampliaciones se propone usar el espacio liberado por la eliminación de aparcamientos para vehículos en la calle, ya que la realización de aparcamientos subterráneos disuasorios se ha visto como una solución de fácil realización. Por lo tanto, es inmediato proponer la eliminación de éstos en la calle para así aprovechar el espacio que ocupaban para mejores usos.

Se descarta la reducción del ancho de carriles para los vehículos, u otras actuaciones para ampliar las aceras, debido a las mayores incomodidades que se generarían en contraposición con la aceptada. Para contrarrestar esta supresión de plazas, se ha propuesto la construcción de varios aparcamientos subterráneos, a una distancia adecuada para su uso por parte de los vecinos y visitantes, quedando todos los puntos del barrio a menos de 300 metros de uno de ellos.

Las calles donde se ha propuesto han sido:

-Calle Teresa Herrera (ampliación de un metro para cada acera, eliminando una línea de aparcamiento en un margen)

-Calle Betanzos (ampliación de un metro para cada acera, eliminando una línea de aparcamiento en un margen)

-Calle Fonseca (ampliación de un metro para cada acera , eliminando una línea de aparcamiento en un margen)

-Plaza de Lugo (ampliación de tres metros en un lado y uno en otro, eliminando dos líneas de aparcamiento, uno en cada margen de la calle)

-Calle Padre Feijoo (ampliación de un metro para cada acera , eliminando una línea de aparcamiento en un margen)

-Calle Alfredo Vicenti (ampliación de un metro para cada acera , eliminando una línea de aparcamiento en un margen)

-Avenida Finisterre (ampliación de un metro para cada acera , eliminando una línea de aparcamiento en un margen)

2.2. Peatonalización de calles

Debido al déficit de calles peatonales en el barrio y en general de espacio para el peatón, se ha adoptado la solución de peatonalizar algunas calles para mejorar los indicadores del porcentaje del viario público para el uso del peatón, así como aquellos relacionados con este aspecto, ya que se obtenían valores inadmisibles para los mismos. Las calles que hemos decidido peatonalizar son:

- Calle Arzobispo Lago González
- Calle Emilia Pardo Bazán

2.3. Aumentar el número de árboles

En la calle Emilia Pardo Bazán y Arzobispo Lago González (las cuales peatonalizaremos), tomamos como diseño de calle dos árboles cada tres metros, obteniendo 150 árboles de mediano porte. Así, el indicador pasa de los 0 árboles actuales a los 150 árboles, a pesar de que no se cumpliría el valor de referencia, nos acercaríamos a las 270 unidades que necesitaríamos, mejorando sensiblemente el indicador actual.

En la plaza de Lugo se realiza una ampliación de acera considerable, lo cual nos dará un espacio suficiente para plantar árboles.

- . Tenemos 150 metros de calle, como tomamos 3 m. entre árboles nos saldrá un número de 100 árboles.
- . Pasamos de tan sólo 1 árbol en el tramo central, a 100 árboles.
- . En el tramo 3 del mapa pasamos de los 30 árboles actuales a los 130 del proyecto.

En el resto de las calles que ampliamos aceras nos encontramos con un arbolado ya existente, por lo que no podemos llevar a cabo ninguna modificación.

2.4. Construcción de parkings subterráneos

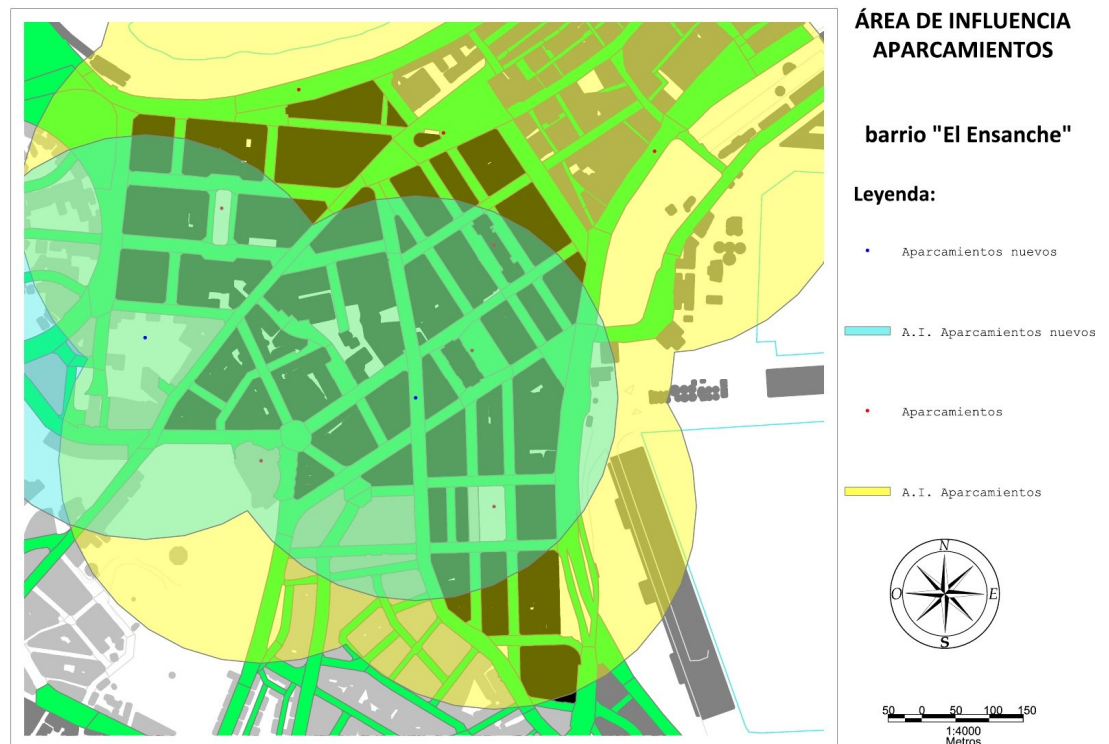
Al aumentar el espacio para el peatón vamos a retirar parte del aparcamiento de la vía urbana y proponemos crear las plazas en dos nuevos aparcamientos subterráneos. Estos aparcamientos permitirán dejar todo el barrio a menos de 300 metros de uno, distancia que se recomienda respetar para que sean fácilmente accesibles a los usuarios.

Los dos aparcamientos que proponemos están situados .en el descampado de la calle Rey Abdullah con 1.000 plazas, y otro bajo Juan Flórez con 600 plazas. Así, conseguimos tener 1.600 plazas que podemos retirar de la vía pública, pudiendo dedicar el espacio que ocupaban a otros usos, como el peatón o la bicicleta.

En resumen, disponemos de 1600 nuevas plazas de aparcamiento subterráneo en dos emplazamientos:

·Calle Rey Abdullah (1000 plazas) → 600 plazas de uso privado (para residentes del barrio) y 400 plazas de uso público.

·Calle Juan Flórez (600 plazas) → 300 plazas uso privado y 300 uso público.



2.5. Instalación de carriles bici

La carencia absoluta de carriles bici en El Ensanche nos ha llevado a proponer la implantación de algunos tramos que recorren una zona del barrio.

También se tiene en cuenta para este trazado la continuación con otros ya construidos en otros barrios, otorgándole continuidad para la posible conexión entre ellos.

El carril bici se une con una zona de uso para bicicleta y no teniendo otra para acabar, finaliza en un espacio donde fácilmente podría ser continuado por la calle Juan Flórez hacia Cuatro Caminos. Las calles por las discurre son:

- Calle Emilia Pardo Bazán
- Calle Arzobispo Lago González
- Calle El Ferrol
- Calle Compostela

Esta última calle conecta el carril bici con el parque de La Rosaeda que proporciona un gran espacio para el uso de la bici.

2.6. Aumento de las plazas de aparcamiento para bicicletas.

De las 17.618 plazas de estacionamiento de bicicletas calculadas por el indicador, 13.248 plazas están reservadas para las viviendas del barrio, sobre ello sólo podemos aconsejar la construcción de cuartos de bicicletas en edificios existentes, incrementando el mismo a la categoría de obligación, para los edificios de nueva construcción.

Sobre las plazas reservadas para las oficinas, habría que tomar medidas en la misma línea, ya que son 2.275.

En el plano adjunto se realiza la propuesta de establecer 230 nuevos puestos de estacionamiento de bicicletas frente a las 188 necesarias (quitando las necesarias para las zonas verdes).

Respecto a las zonas verdes, para su cálculo tomamos también las zonas que se encuentran muy próximas al barrio (Parque de Santa Margarita y los Jardines de Méndez Núñez). Al no encontrarse en nuestro barrio poco podemos incidir sobre ellas.

También decir que el Ayuntamiento de la Coruña está llevando a cabo un programa de fomento de uso bicicletas mediante el programa “Bicicoruña”, éste consiste en una red pública de bicicletas que por una reducida tasa se puede utilizar, disponiendo de estacionamiento por toda la ciudad.

Con el programa mencionado y los estacionamientos ya definidos, alcanzaríamos los valores de referencia para el uso de la bicicleta en una ciudad, como es A Coruña, donde éste no está arraigado y se nos antoja de difícil consecución.

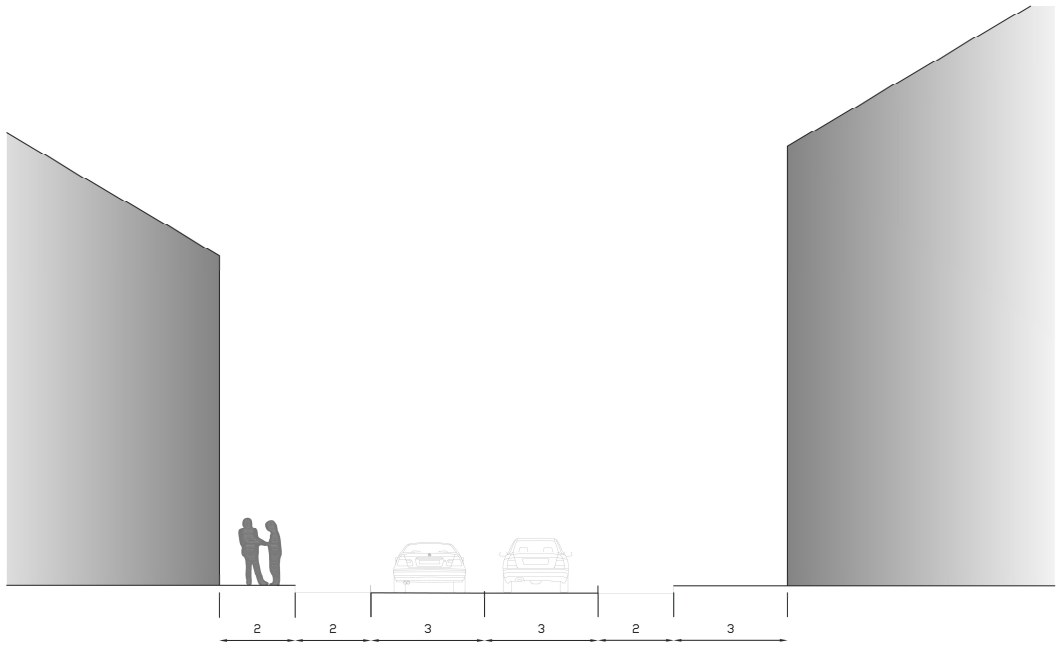
En el plano adjunto observamos que para que el estacionamiento de bicicletas sea efectivo debe estar a un máximo de 200 m. de cualquier punto del barrio. Como se aprecia, lo cumple a la perfección.

Emplazamiento	Número de plazas
Plaza de Lugo	2x10
Plaza de Vigo	2x10
Plaza de Galicia	10
Plaza del Maestro Mateo	20+10
Calle Rey Abdulah	20
Plaza de Arrecife	10
Playa Club	10
Paseo Marítimo	10
Calle Arzobispo Lago González	2x10
Calle Emilia Pardo Bazán	4x10
Plaza Pontevedra - Juan Flórez	10
Plaza Pontevedra	2x10
Palacio de Congresos	10

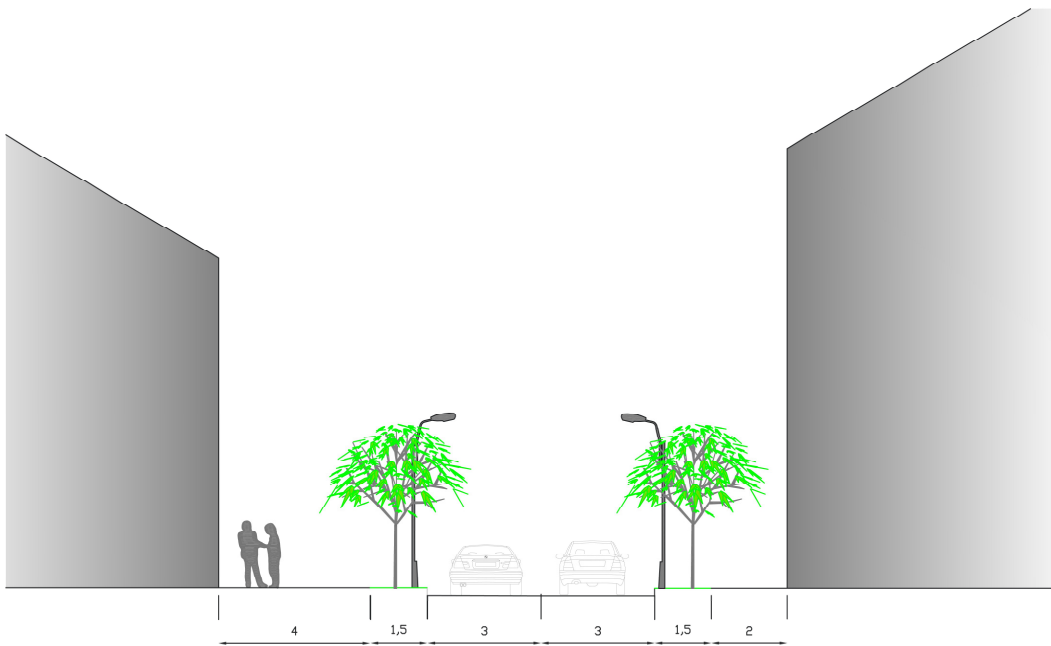
3. Nuevas Secciones

Estas 8 nuevas secciones muestran la modificación de algunas de las calles más transitadas del barrio "El Ensanche".

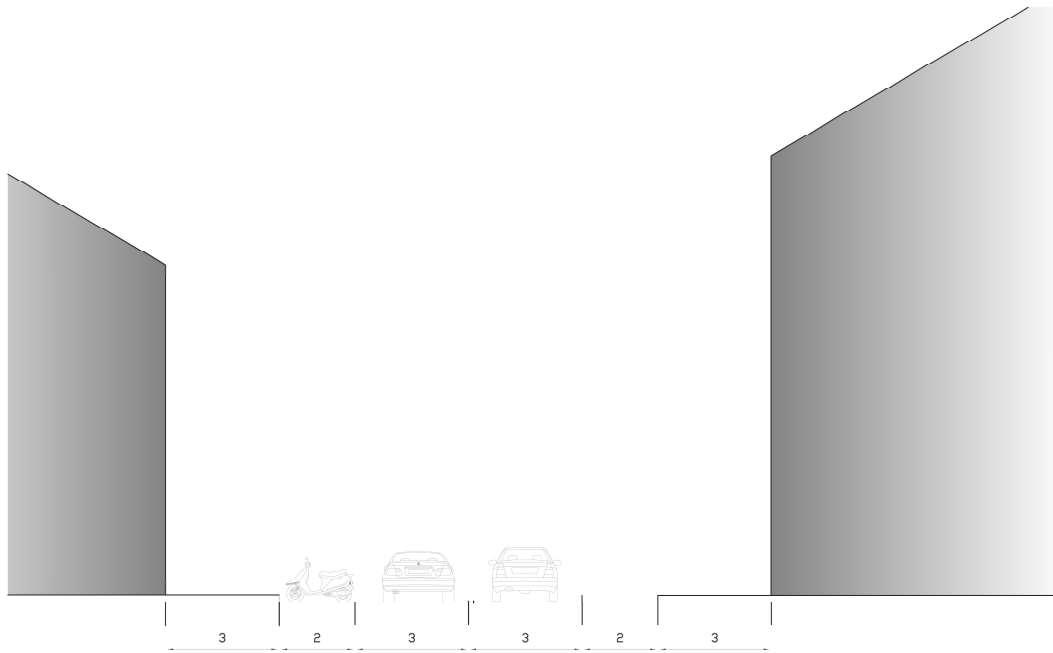
- Plaza de Lugo.
- Teresa Herrera.
- Alfredo Vicenti.
- Padre Feijóo.
- Abp. Lago Conzález.
- El Ferrol.
- Calle Compostela.
- Avda. Finisterre.
- Emilia Pardo Bazán.



sección Plaza de Lugo (antes) e: 1:100



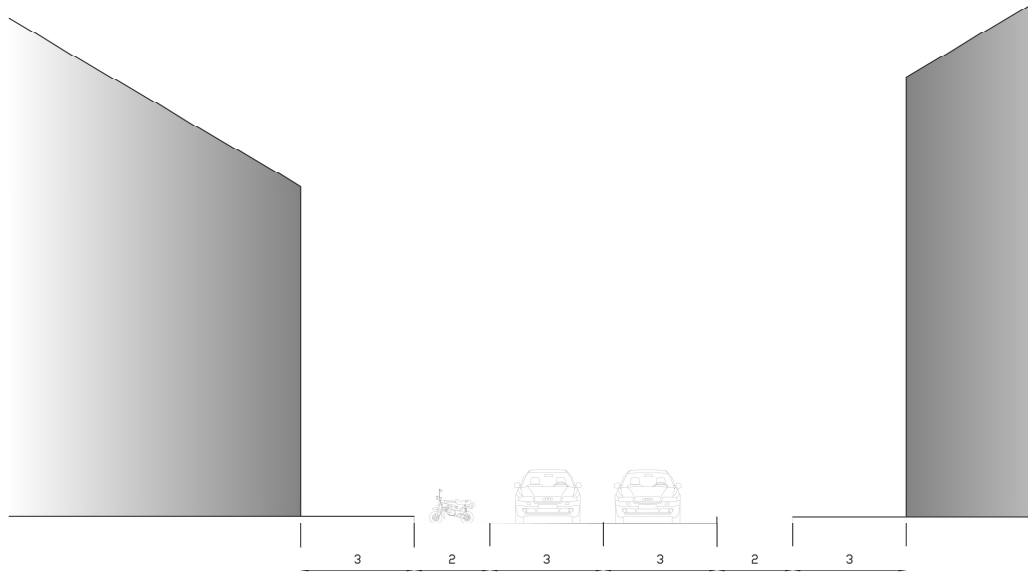
sección Plaza de Lugo e: 1:100



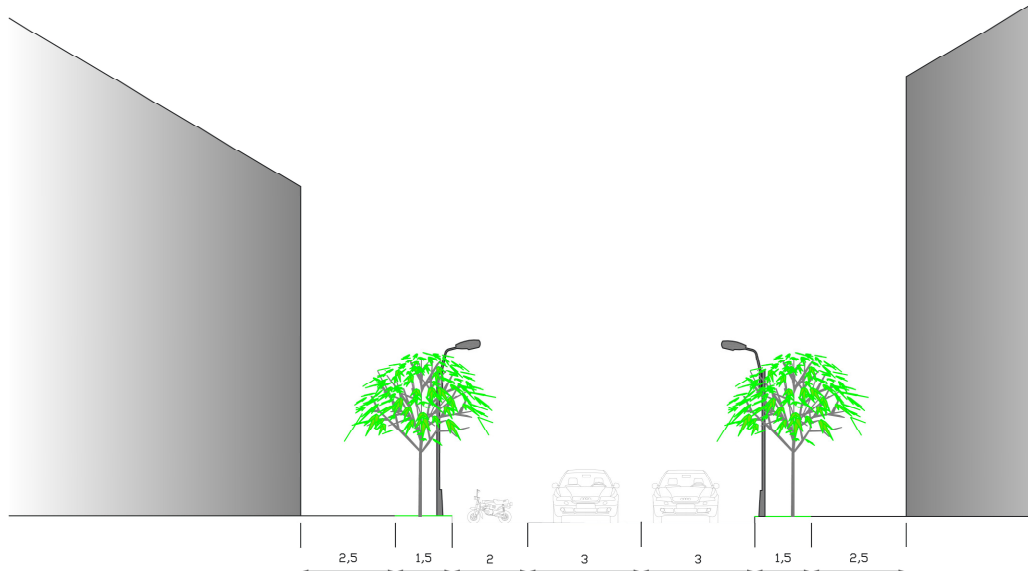
sección Teresa Herrera (antes) e. 1:100



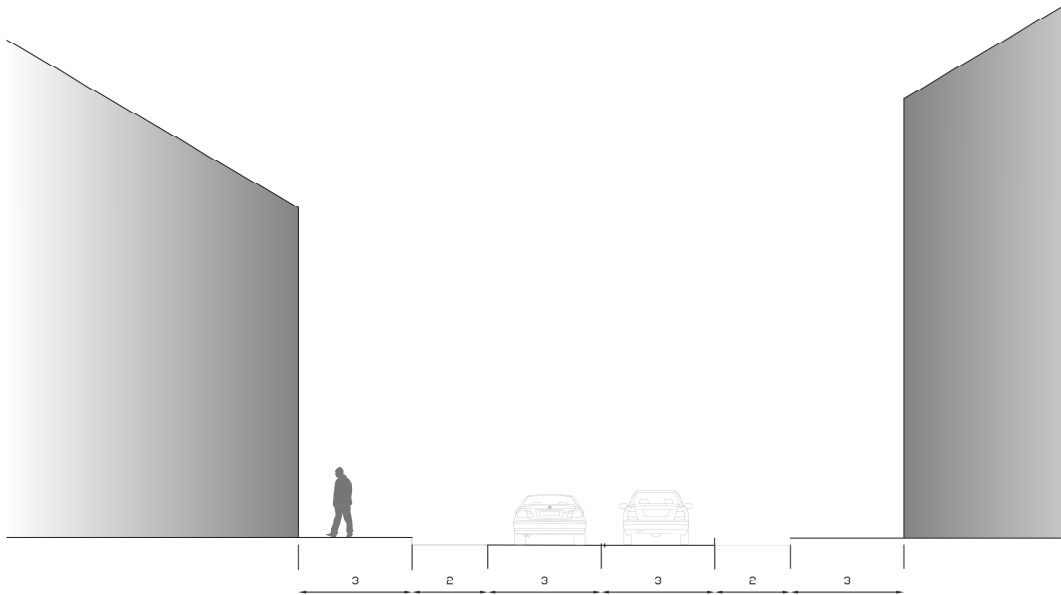
sección Teresa Herrera e. 1:100



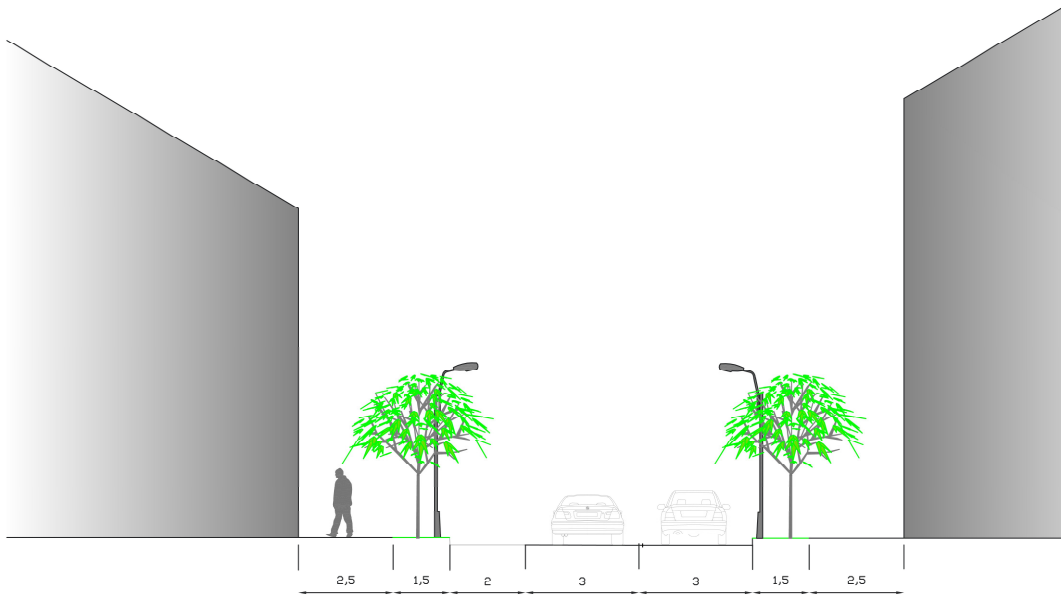
sección Alfredo Vicenti (antes) e: 1:100



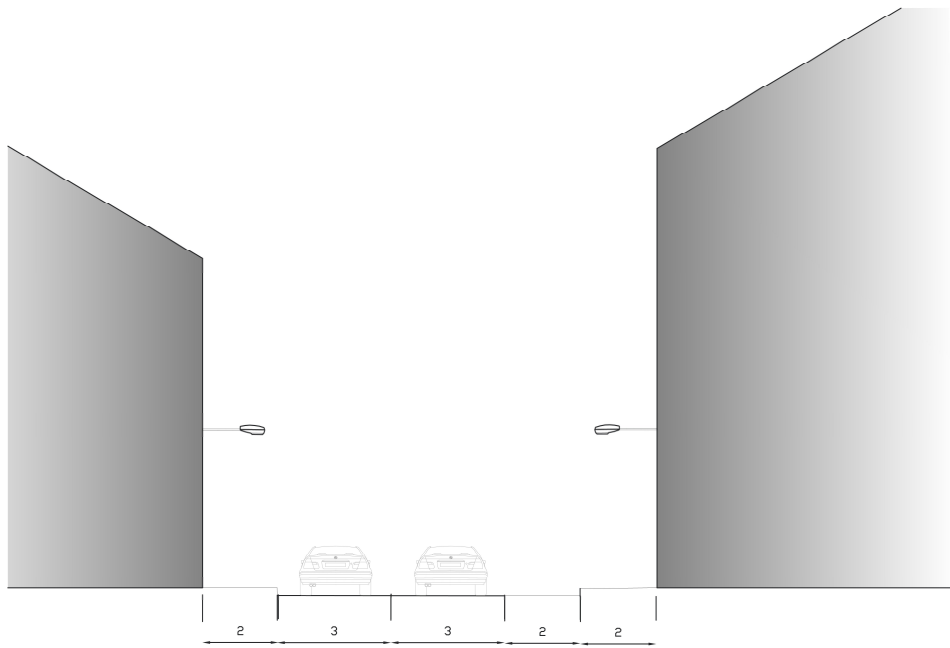
sección Alfredo Vicenti e: 1:100



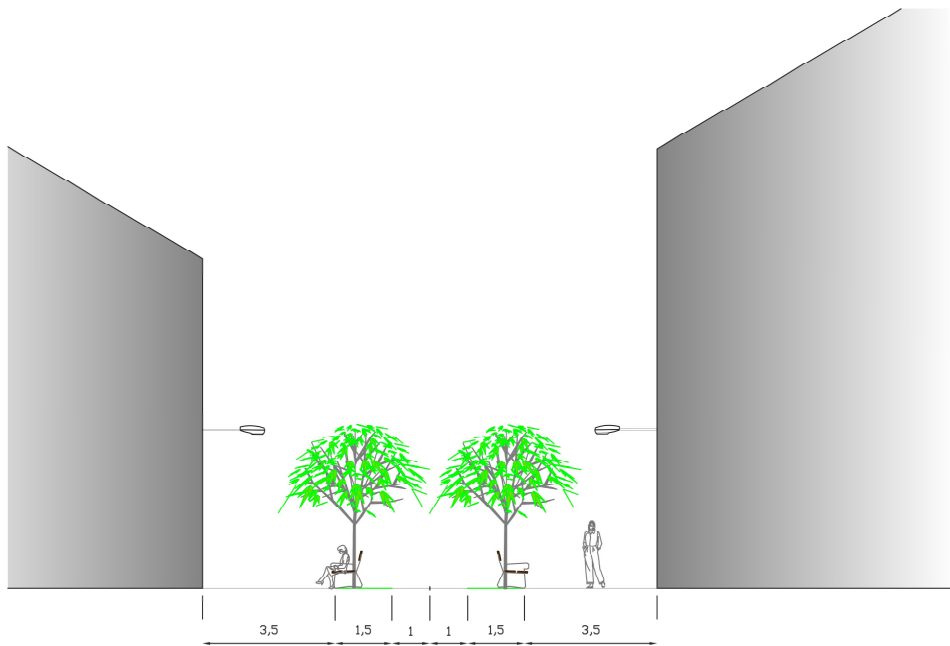
sección Padre Feijóo (antes) e: 1:100



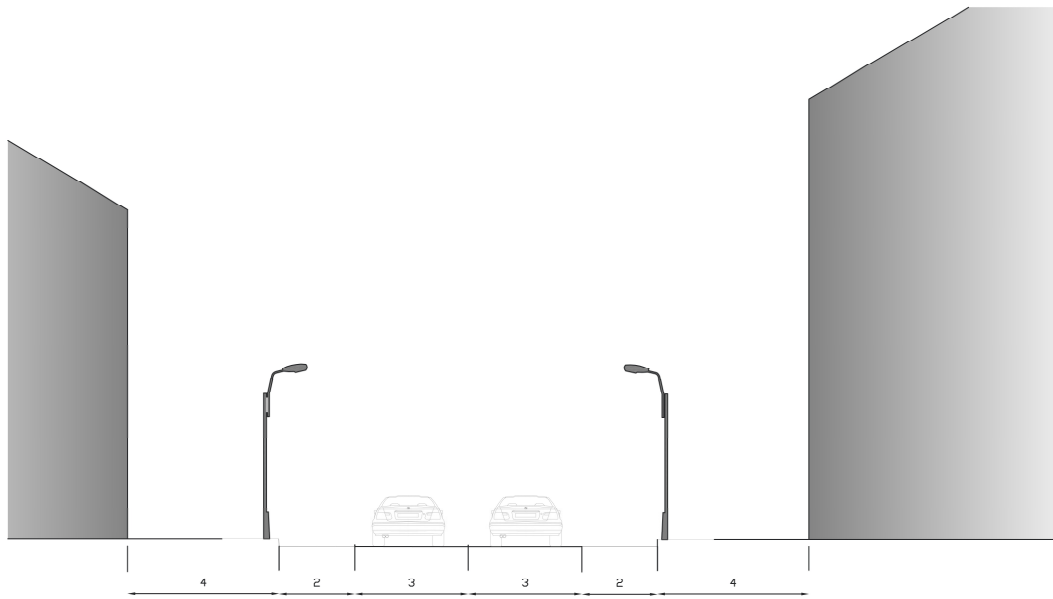
sección Padre Feijóo e: 1:100



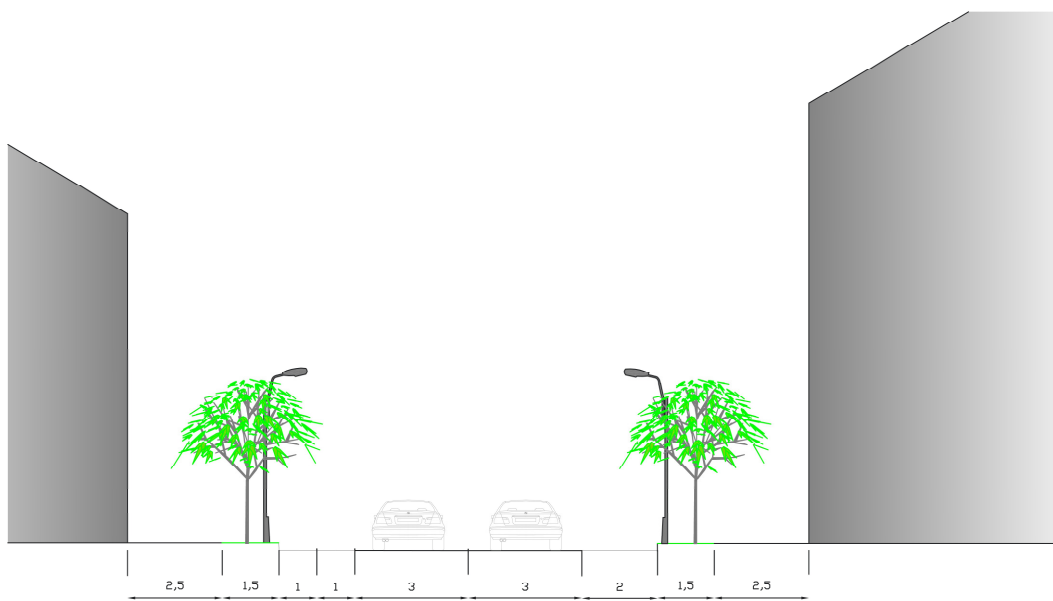
sección Abp. Lago Glez. (antes) e: 1:100



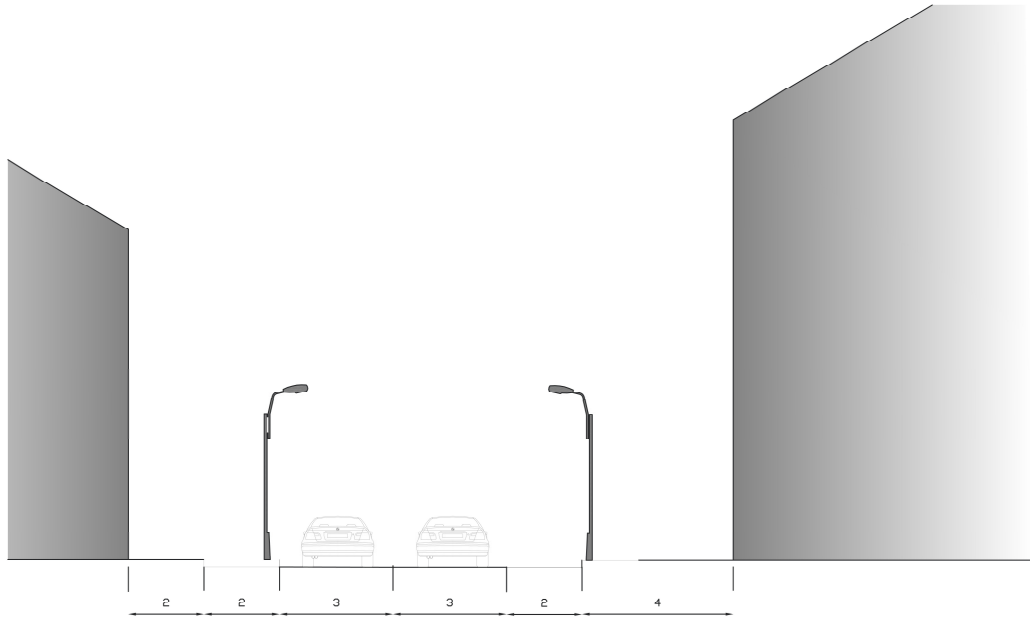
sección Abp. Lago Glez. e: 1:100



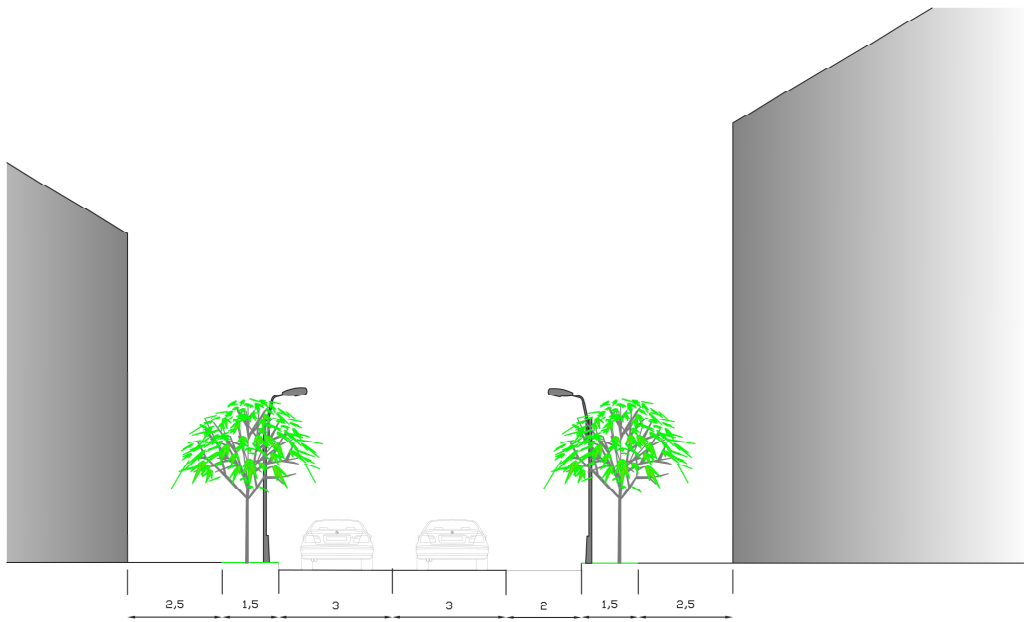
sección El Ferrol y Compostela (antes) e: 1:100



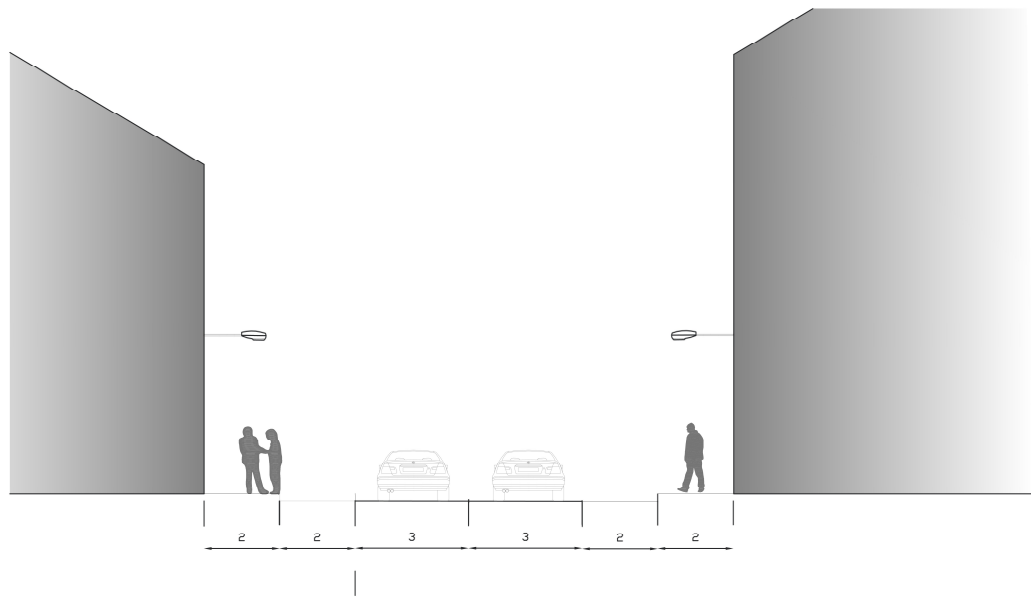
sección El Ferrol y Compostela e: 1:100



sección Avda. Finisterre (antes) e: 1:100



sección Avda. Finisterre e: 1:100



sección Emilia Pardo Bazán (antes) e: 1:100



sección Emilia Pardo Bazán e: 1:100

Hemos eliminado en algunos casos una sola fila y en otros casos las dos filas de aparcamientos con el objetivo de ampliar las aceras. Como expusimos anteriormente el número de plazas de aparcamiento suprimidas se ha establecido en consenso con el número de plazas nuevas que se proporcionan en los dos aparcamientos subterráneos a construir.

Como consecuencia, hemos logrado en todas estas calles un ancho de acera entre 3,5 m. y 5.5 m, teniendo como tónica general un ancho de acera de 4 m.

La mayor cota de anchura (5,5m.) corresponde a Plaza de Lugo, una zona muy transitada por la abundancia de comercios y la existencia de una zona peatonal cercana.

Esta amplitud de acera, antes inexistente, nos permite dotar el espacio público de más arbolado e incluso bancos, que otorgan a nuestro parecer, a la ciudad un tono más apacible y tranquilo.

También hemos representado las secciones de las calles Abp. Lago González y Emilia Pardo Bazán, que hemos peatonalizado. Hemos escogido estas dos avenidas, tanto por su buena situación, como por la existencia de calles paralelas con el mismo sentido de tráfico, de manera que esta actuación no afectara demasiado al tráfico del automóvil. Además, con la idea de introducir un carril bici en esta nueva zona peatonal, nos proporcionaban un trazado correcto, que tendría su continuación por las calles El Ferrol y Compostela.

Como resultado final, tenemos:

- Calles céntricas muy transitadas con nuevas aceras considerablemente más amplias y arboladas.
- La peatonalización de dos calles que por su situación podrían convertirse en una nueva zona de comercio y vida para el barrio.
- Un carril bici bien situado abierto a una posible continuidad en los barrios colindantes.

En el barrio todavía existen calles con anchos de acera por debajo del indicador, pero teniendo en cuenta que nuestras modificaciones se basan en el número de plazas de aparcamiento que podemos suprimir, hemos decidido aplicar las modificaciones posibles a estas calles.

4. Indicadores modificados por el proyecto

4.1. Accesibilidad a la red de bicicletas.

· Hipótesis:

Suponemos que la densidad de población es constante en todo el barrio.

· Datos:

-Área total del barrio = 40 Ha

-Área bajo influencia de la red de bicicletas = 29,2 Ha

· Valor del indicador:

Accesibilidad a la red de carreteras (%) = $(29,2 / 40) * 100 = 73 \%$

· Conclusiones:

Lo óptimo para este condicionante sería un valor del 100%, es decir que toda la población se situase a menos de 300 metros de un carril bici.

Actualmente el ensanche de A Coruña alcanza un valor de 0%, en estas condiciones, obtener en el proyecto un valor del 73% es un cambio significativo. Esta falta de infraestructura para la bicicleta ésta localizada en el norte. Se podría llegar al 100 % si se realizase un carril bici por el paseo marítimo de la playa del Orzán, infraestructura que no es objeto de este proyecto, dado el espacio limitado de actuación.

Llegados a este punto, se puede deducir que el uso de la bicicleta en el barrio podría alcanzar un gran auge con la realización de las obras propuestas. Aún así, el uso de los carriles bici, quedará determinado a las posibles conexiones de este entre los barrios de la ciudad. Teniéndose también esto en cuenta en el trazado propuesto, ya que se une en un extremo, a la zona de los Jardines de Méndez Núñez, parque donde se puede circular en bicicleta con gran comodidad y que se comunica con otro carril bici situado en la zona de la Marina.

a. Proyección vertical del arbolado en el espacio público. Dotación de árboles en el espacio público.

- Datos:
- Superficie total del espacio público a considerar.
- Tipo de porte del arbolado: viene explicitado en el primer plano.
- Requerimientos de arbolado para la obstrucción de radiación solar.

Requerimientos de arbolado para la obstrucción de radiación solar			
Distribución en una hilera	Porte pequeño	Porte mediano	Gran porte
Árboles/m ² de espacio público	0.02	0.012	0.010
Distribución en dos hileras	Porte pequeño	Porte mediano	Gran porte
Árboles/m ² de espacio público	0.04	0.025	0.020

	Numeración calles	(Área m ²) x (Factor obstrucción solar)	=	Nº árboles necesario	Nº árboles actual	
PORTE PEQUEÑO	1	8013.95 x 0.04	=	320	50	INCUMPLE
	2	6269.27 x 0.04	=	250	36	INCUMPLE
	3	5941.58 x 0.04	=	237	30	INCUMPLE
	4	11085.07 x 0.04	=	443	80	INCUMPLE
	5	6766.91 x 0.04	=	270	48	INCUMPLE
PORTE MEDIANO	6	3051.07 x 0.025	=	76	20	INCUMPLE
	7	12851.21 x 0.025	=	321	102	INCUMPLE
	8	6211.06 x 0.012	=	74	35	INCUMPLE
	9	705.14 x 0.025	=	17	15	CUMPLE
GRAN PORTE	10	653.92 x 0.025	=	16	13	CUMPLE
	11	10009.52 x 0.020	=	200	34	INCUMPLE

- Porte mediano

Para la colocación de árboles tomamos los siguientes criterios:

1. Colocar árboles en las aceras ampliadas siempre y cuando haya al menos 3.5 metros de acera, con lo que al menos habrá 2 metros para el peatón.
2. Que haya al menos una distancia de 3 metros entre árboles.

En la calle Emilia Pardo Bazán y Arzobispo Lago González (las que peatonalizaremos), disponemos de $129 + 97 = 226$ metros longitudinales para la implantación de árboles.

Tomamos como diseño de calle dos árboles cada tres metros por lo que nos salen 150 árboles de mediano porte, pasando el indicador de los 0 árboles actuales a los 150 árboles, que aunque no cumplirían el indicador lo acercarían al valor de referencia fijado en los 270.

En la plaza de Lugo, se realiza una ampliación de acera considerable con lo que conseguiremos espacio para plantar árboles. En este caso, al igual que en los anteriores, disponemos los árboles cada 3 metros, obteniendo así 100 árboles debido a que la longitud de la calle es de 150 metros. Con esta medida, aumentamos en 99 el número de árboles de esta calle, y en el tramo 3 del mapa, pasamos de los 30 árboles actuales a los 130 del proyecto.

En todos los casos consideramos la implantación de dos árboles en el sentido transversal de las calles, es decir, situados de forma paralela.

La actuación realizada en este sentido se resume en la siguiente tabla:

<u>Calle</u>	Emilia Pardo Bazán	Arzobispo Lago González	Plaza de Lugo
Árboles actuales	0	0	1
Separación entre árboles	3	3	3
Número de árboles ancho	2	2	2
Longitud de la calle	129	97	150
Número de árboles totales	86	64.66666667	100
Número de árboles nuevos	86	64	99

En el resto de las calles que ampliamos aceras, nos encontramos con un arbolado ya existente, por lo que no podemos llevar a cabo ninguna modificación.

b. Reserva de espacios de estacionamiento para el establecimiento para bicicletas.

De las 17.618 plazas de estacionamiento de bicicletas calculadas por el indicador, 13.248 plazas están reservadas para las viviendas del barrio, sobre ello sólo podemos aconsejar la construcción de cuartos de bicicletas en edificios existentes, incrementando la implantación del mismo a la categoría de obligación para los edificios de nueva construcción.

Sobre las plazas reservadas para las oficinas, habría que tomar medidas en la misma línea, ya que son 2.275.

En el plano adjunto se realiza la propuesta de establecer 230 nuevos puestos de estacionamiento de bicicletas frente a las 188 necesarias (quitando las necesarias para las zonas verdes).

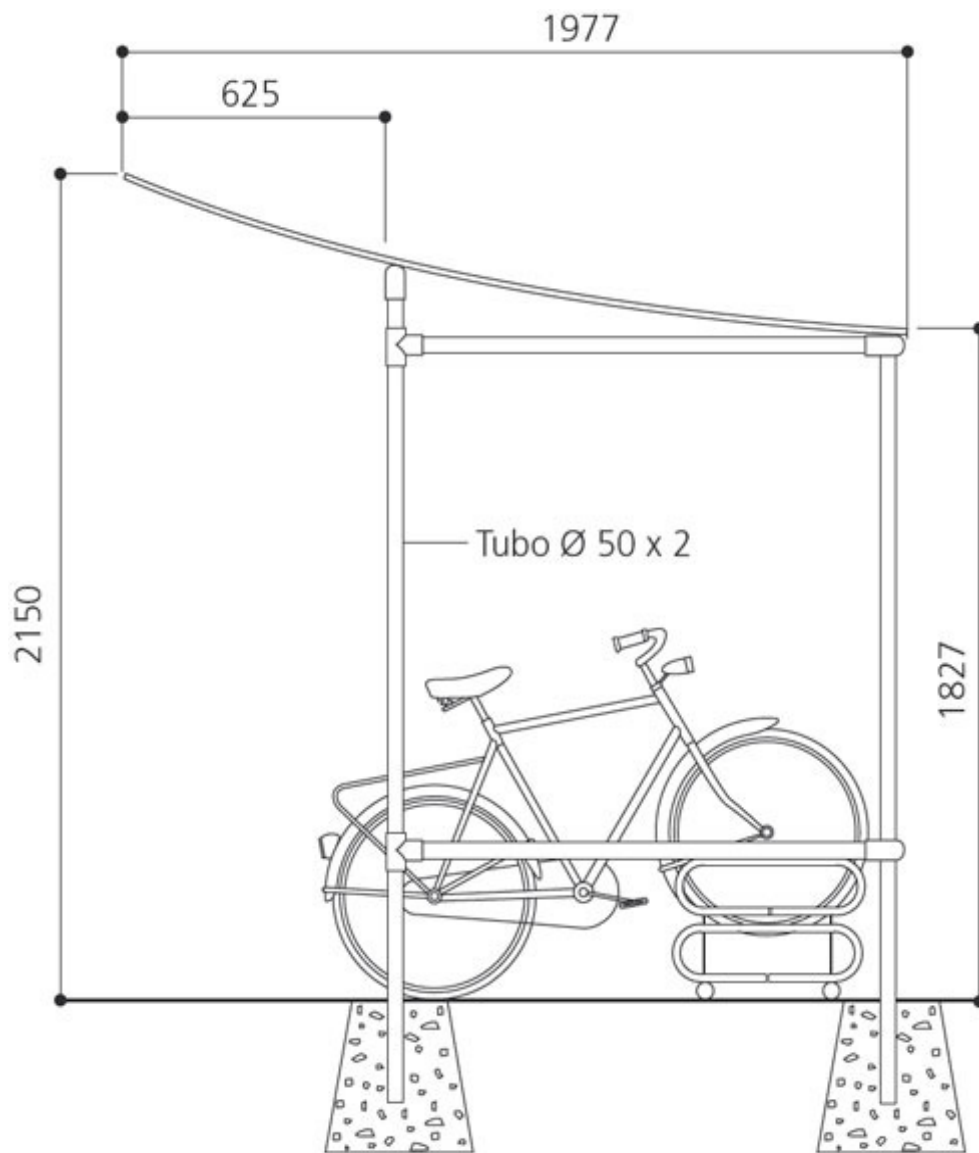
Respecto a las zonas verdes, para su cálculo tomamos también las zonas que se encuentran muy próximas al barrio (Parque de Santa Margarita y los Jardines de Méndez Núñez). Al no encontrarse en nuestro barrio poco podemos incidir sobre ellas.

Por otro lado, el Ayuntamiento de La Coruña está llevando a cabo un programa de fomento de uso bicicletas mediante el programa "Bicicoruña", éste consiste en una red pública de bicicletas que por una reducida tasa se puede utilizar, disponiendo de estacionamiento por toda la ciudad.

Con el programa mencionado y los estacionamientos ya definidos, alcanzaríamos los valores de referencia para el uso de la bicicleta en una ciudad, como es La Coruña, donde éste no está arraigado y se nos antoja de difícil consecución.

En el plano adjunto observamos que para que el estacionamiento de bicicletas sea efectivo debe estar a un máximo de 200 m. de cualquier punto del barrio. Como se aprecia, lo cumple a la perfección.

Diseño de los aparcabicicletas:



Medidas:

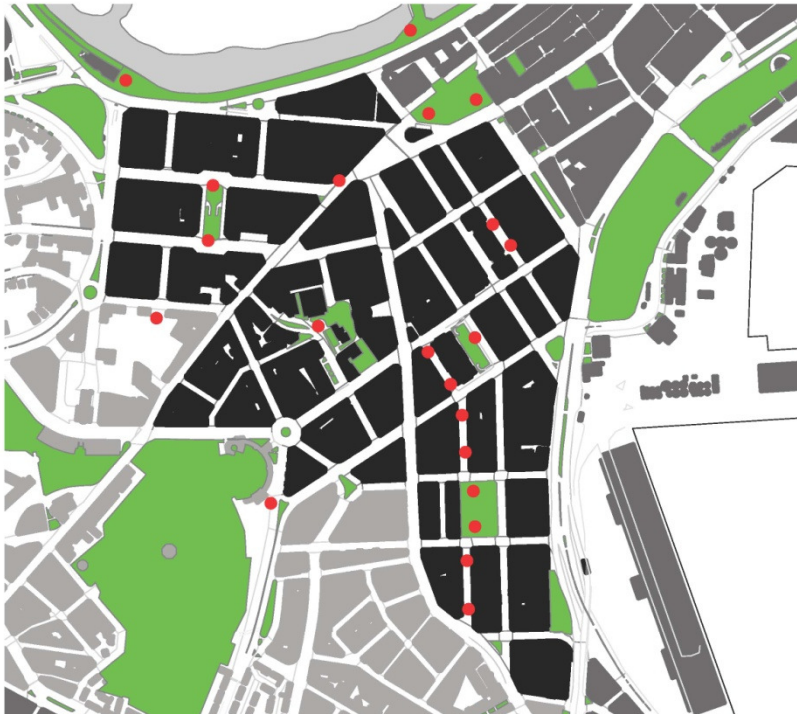
Largo= 5080 mm

Ancho= 1977 mm

Alto= 2150 mm

Respecto a la localización tomamos puntos donde sería posible la instalación de las estaciones antes mencionadas, tienen que ser lugares en los que se pueda instalar las cabinas de 5 x 2 metros, por ello escogemos puntos como plazas, calles peatonales y parques donde estas dimensiones no deberían interferir demasiado al peatón.

También tomamos puntos no muy alejados entre sí, en el plano que se adjunta mas adelante se aprecia que no hay mas de 300 metros entre las estaciones.



c. Accesibilidad de personas con movilidad reducida

Con respecto al plano del indicador anterior a las actuaciones, sólo se ven modificadas las calles en las cuales se ha realizado una ampliación de aceras o una actuación de peatonalización.

Las calles que cumplen el indicador tras la ampliación de aceras y que antes no lo hacían son:

- Calle Teresa Herrera
- Calle Fonseca
- Calle Betanzos
- Plaza de Lugo
- Calle Padre Feijoo
- Calle Alfredo Vicenti
- Avenida Finisterre

Las calles que cumplen ahora el indicador por verse peatonalizadas tras las modificaciones son:

- Calle Arzobispo Lago González
- Calle Emilia Pardo Bazán