Esta é unha proposta orientada á mobilidade, mobilidade que se potencia a tódalas escalas, dende sistemas de transporte masivo ata a marcha a pé.

A proposta ten como eixo principal unha liña ferroviaria que vertebra tanto os terreos a transformar como o conxunto da área metropolitana da Coruña, cunha poboación que se vería beneficiada en termos de redución de tempos de viaxe (tanto directa como indirectamente) e maior calidade medioambiental.

Este eixo complementaríase con actuacións sobre a rede de autobuses e coa inserción dunha rede interior de carril bici. Además, o modelo urbanístico está orientado a promover e facilitar a mobilidade peonil.

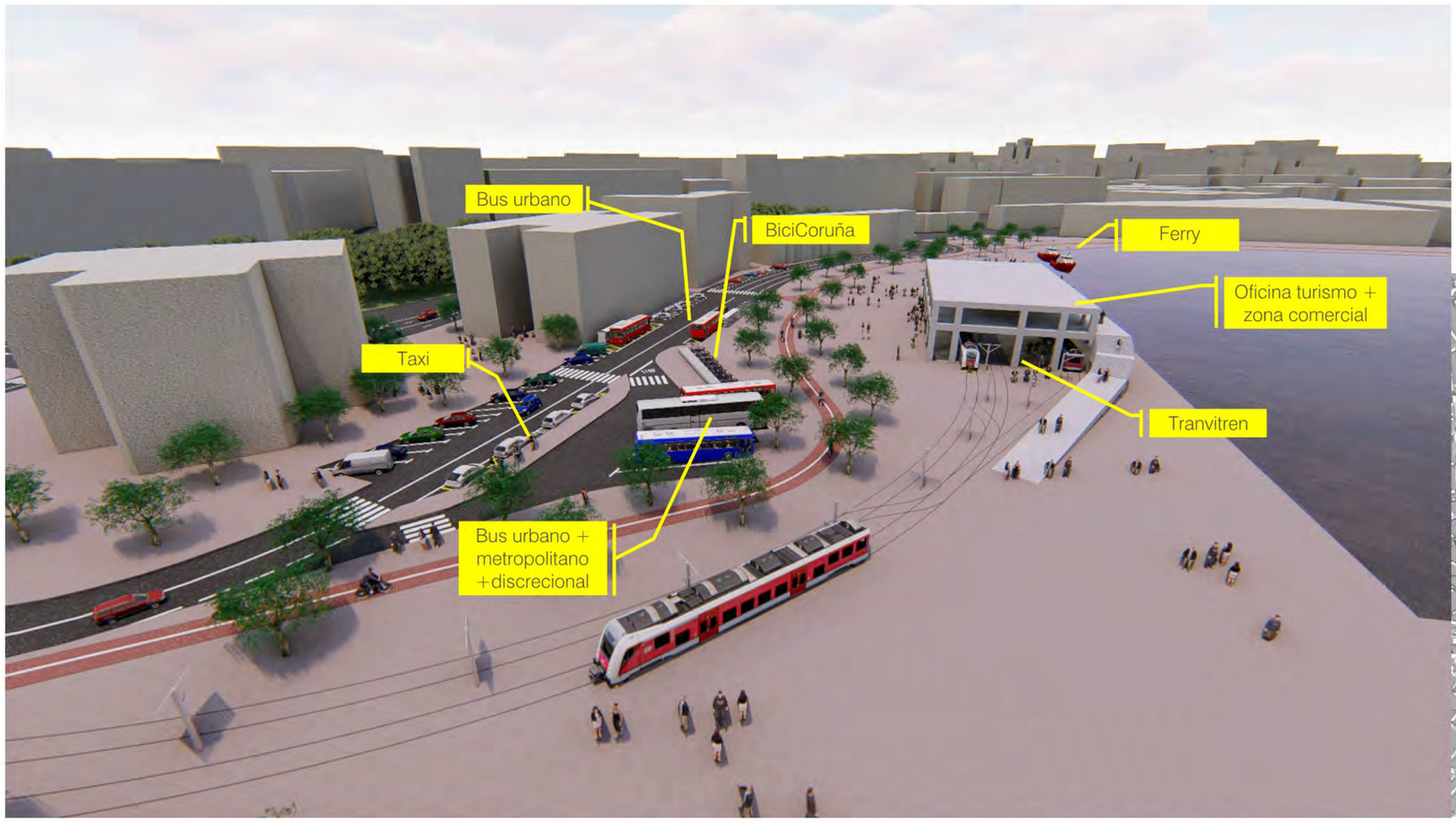
O punto neuráxico desta nova mobilidade sería o intercambiador Porto Metropolitano, que da nome á proposta.

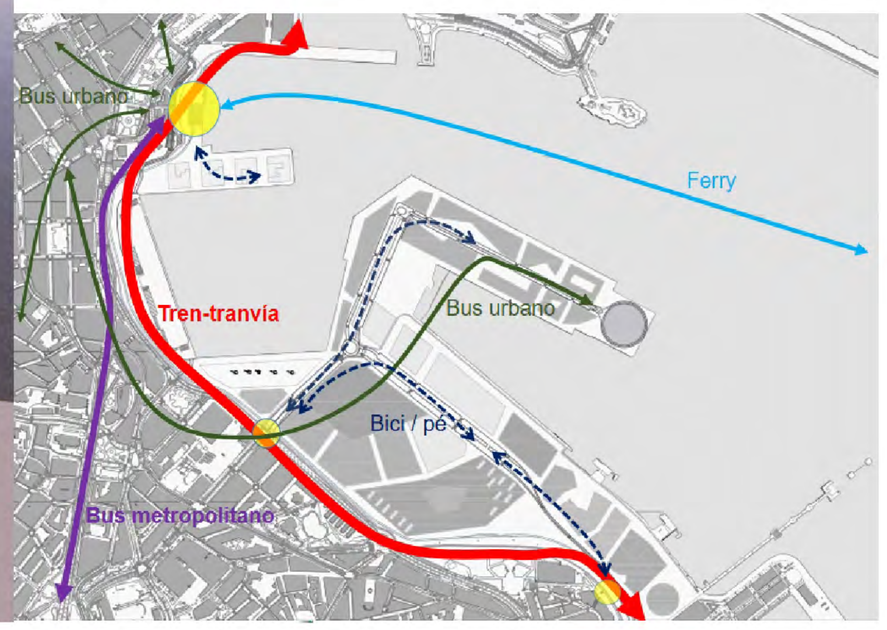
Esta es una propuesta orientada a la movilidad, movilidad que se potencia a todas las escalas, desde sistemas de transporte masivo hasta la marcha a pie.

La propuesta tiene como eje principal una línea ferroviaria que vertebra tanto los terrenos a transformar como o conjunto del área metropolitana de A Coruña, con una población que se vería beneficiada en términos de reducción de tiempos de viaje (tanto directa como indirectamente) y mayor calidad medioambiental.

Este eje se complementaría con actuaciones sobre la red de autobuses y con la inserción de una red interior de carril bici. Además, el modelo urbanístico está orientado a promover y facilitar la movilidade peatonal.

El punto neurálgico de esta nueva movilidade sería el intercambiador Porto Metropolitano, que da nombre a la propuesta.





REDE FERROCARRIL METROPOLITANO / *RED FERROCARRIL METROPOLITANO*

Que é o tren-tranvía?

O tren-tranvía ou tranvitrén é un híbrido entre tranvía urbano e ferrocarril convencional de cercanías, adaptado para percorridos urbanos e interurbanos.

A primeira cidade en implantalo foi Karlsruhe, en Alemaña, en 1992, e dende entón vense implantando en decenas de cidades europeas. Como exemplo recente temos o tren-tranvía da Baía de Cádiz, entre Cádiz e Jerez de la Frontera.

Rede ferroviaria metropolitana

Plantéxase un trazado de 3 km na fachada marítima que conecte o acceso ferroviario a San Diego (que quedará en desuso trala desafección da Estación de Mercadorías) co trazado de tranvía existente. Na memoria pódense consultar os detalles técnicos

Coa infraestrutura resultante, poderíase ofrecer un servizo moi atractivo, similar ao que aquí se propón.

Os municipios atravesados por estas 3 liñas suman 500.000 habitantes. A rede conectaría zonas residenciais con outros importantes polos de atracción de viaxes como son o CHUAC, o polígono da Grela, o estadio de Riazor, o campus de Elviña, etc.

¿Qué es el tren-tranvía?

El tren-tranvía o tranvitrén es un híbrido entre tranvía urbano y ferrocarril convencional de cercanías, adaptado para recorridos urbanos e interurbanos.

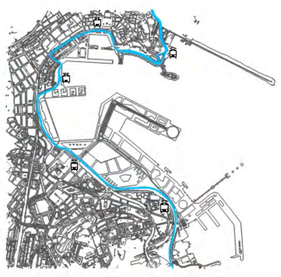
La primera ciudad en implantarlo fue Karlsruhe, en Alemania, en 1992, y desde entonces se ha implantado en decenas de ciudades europeas. Como ejemplo reciente tenemos el tren-tranvía de la Bahía de Cádiz, entre Cádiz y Jerez de la Frontera.

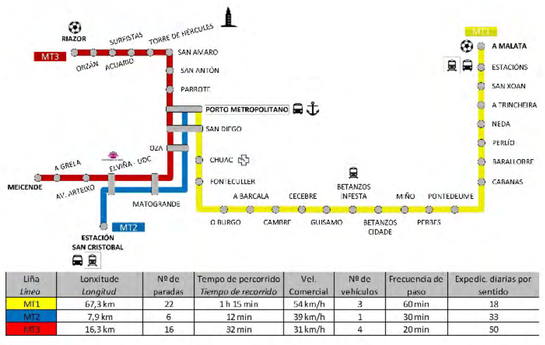
Red ferroviaria metropolitana

Se plantea un trazado de 3 km en la fachada marítima que conecte el acceso ferroviario a San Diego (que quedará en desuso tras la desafección de la Estación de Mercancías) con el trazado de tranvía existente. En la memoria se pueden consultar los detalles técnicos

Con la infraestructura resultante, se podría ofrecer un servicio muy atractivo, similar al que aquí se propone.

Los municipios atravesados por estas 3 líneas suman 500.000 habitantes. La red conectaría zonas residenciales con otros importantes polos de atracción de viajes como son el CHUAC, el polígono de la Grela, el estadio de Riazor, el campus de Elviña, etc.





Liña *Línea*	Lonxitude *Longitud*	Nº de paradas	Tempo de percorrido *Tiempo de recorrido*	Vel. Comercial	Nº de vehículos	Frecuencia de paso	Expedic. diarias por sentido
MT1	67,3 km	22	1 h 15 min	54 km/h	3	60 min	18
MT2	7,9 km	6	12 min	39 km/h	1	30 min	33
MT3	16,3 km	16	32 min	31 km/h	4	20 min	50

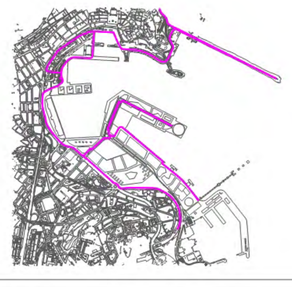
BICICLETA

A proposta inclúe unha rede de carril bici que, ademais de dar continuidade ao actualmente existente no paseo marítimo, conectándoo co que bordea a Ría do Burgo, conecta as zonas residenciais máis afastadas co resto da cidade e coas estacións de tranvitren, onde se ubicarían estacións de BiciCoruña e Bicibox.

Bicibox é unha rede pública de aparcamentos gratuítos e seguros para bicicletas privadas que se atoparía distribuído por varios puntos da cidade. O obxectivo é fomentar o uso da bicicleta personal como medio para a movilidade cotiá e complementar outros servizos de transporte público fomentando a intermodalidade.

La propuesta incluye una red de carril bici que, además de dar continuidad al actualmente existente en el paseo marítimo conectándolo con el que bordea la Ría del Burgo, conecta las zonas residenciales más alejadas con el resto de la ciudad y con las estaciones de tranvitrén, donde se ubicarían estaciones de BiciCoruña y BiciBox.

Bicibox es una red pública de aparcamientos gratuitos y seguros para bicicletas privadas que se encontraría distribuido por varios puntos de la ciudad. El objetivo es fomentar el uso de la bicicleta personal como medio para la movilidad cotidiana y complementar otros servicios de transporte público fomentando la intermodalidad



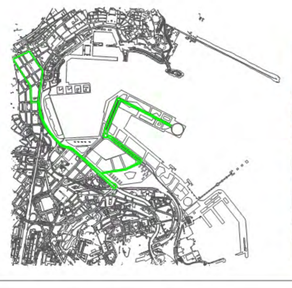
AUTOBÚS

Para garantir unha boa comunicación entre as novas zonas residenciais e o resto da cidade, así como unha óptima intermodalidade co tranvitrén a través do intercambiador Porto Metropolitano, proponse unha serie de medidas relacionadas co autobús:

- Modificación dos recorridos das liñas 1, 2A e 23A
- Traslado das cabeceiras das liñas 21 e 23 ao intercambiador Porto Metropolitano
- Traslado das cabeceiras das liñas metropolitanas de Entrexardíns ao intercambiador Porto Metropolitano
- Creación dunha nova liña (liña 25) entre a Medusa e a Praza de Pontevedra, 100% eléctrica, con autobuses de carga de oportunidade en cabeceira por pantógrafo, similar a outras liñas existentes en cidades como Valladolid ou Barcelona

Para garantizar una buena comunicación entre las nuevas zonas residenciales y el resto de la ciudad, así como una óptima intermodalidad con el tranvitrén a través del futuro intercambiador Porto Metropolitano, se proponen una serie de medidas relacionadas con el autobús:

- Modificación de los recorridos de las líneas 1, 2A y 23A
- Traslado de las cabeceras de las líneas 21 y 23 al Intercambiador Porto Metropolitano
- Traslado de las cabeceras de las líneas metropolitanas de Entrejardines al Intercambiador Porto Metropolitano
- Creación de una nueva línea (línea 25) entre la Medusa y la Plaza de Pontevedra, 100% eléctrica, con autobuses de carga de oportunidad en cabecera por pantógrafo, similar a otras líneas existentes en ciudades como Valladolid o Barcelona



LIÑA 25 DE AUTOBÚS (CENTENARIO — PZA. PONTEVEDRA) *LÍNEA 25 DE AUTOBÚS (CENTENARIO — PZA. PONTEVEDRA)*	
Percorrido ida *Recorrido ida*	Centenario (Medusa) — San Diego — A Palloza — Pza. Galicia — Pza. Pontevedra
Percorrido volta *Recorrido vuelta*	Pza. Pontevedra — Juana de Vega — Pza. Ourense — Linares Rivas — A Palloza — San Diego — Centenario (Medusa)
Lonxitude *Longitud*	6,8 km (ida e volta) *6,8 km (ida y vuelta)*
Paradas	10 ida e 11 volta *10 ida y 11 vuelta*
Tempo volta completa *Tiempo vuelta completa*	23 min
Carga de oportunidade / regulación horaria *Carga de oportunidad / regulación horaria*	7 min
Nº de autobuses	2 (+1 reserva)
Frecuencia	15 min
Km anuais *Km anuales*	158.000 km

TRANSPORTE MARÍTIMO

Apóstase pola recuperación da liña marítima regular entre A Coruña e Oleiros (Sta. Cruz e Sta. Cristina).

Este servizo procura evitar as duplicidades con outros modos de transporte presentes nesta propuesta, permitindo traslados desde ou ata localidades próximas da area metropolitana non conectadas á rede ferroviaria.

Propóñense utilizar barcos de calado e manga limitados que permitan os traxectos ata ditas paradas nas vilas metropolitanas sen problemas e grandes reformas, tendo en conta a batimetría de ambas. A lonxitude do Peirao de Batería (onde se situarían dous amarres) de 220 metros e o calado medio por riba dos sete metros, non obstante, non limitaría o uso de embarcacións maiores.

Se apuesta por la recuperación de la línea marítima regular entre A Coruña y Oleiros (Sta. Cruz y Sta. Cristina).

Este servicio procura evitar las duplicidades con otros modos de transporte presentes en esta propuesta, permitiendo traslados desde o hasta localidades próximas del área metropolitana no conectadas a la red ferroviaria.

Se propone utilizar barcos de calado y manga limitados que permitan los trayectos hasta dichas paradas en los municipios metropolitanos sin problemas ni grandes reformas, teniendo en cuenta la batimetría de ambas. La longitud del Muelle de Batería (donde se situarían dos amarres) de 220 metros y el calado medio por encima de los siete metros, no obstante, no limitaría el uso de embarcaciones mayores

AUTORES_Juan Álvarez Villar_Francisco Javier Fernández Fidalgo_Carlos García Seco_Noelia Domínguez Domínguez_Enrique Pérez Rodríguez-Carmona_Francisco Varela Bermúdez