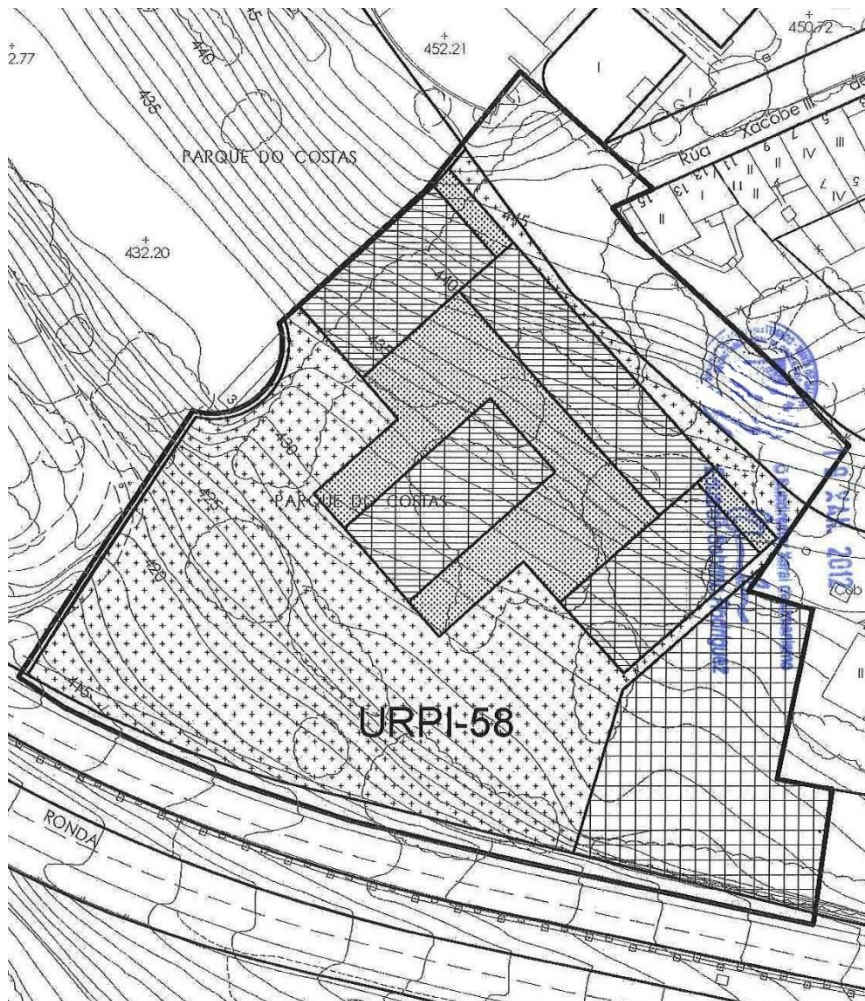




Proxecto:

MODIFICACIÓN PUNTUAL DO PXOM DE LUGO

Emprazamento:

URPI-58 (CS5 na denominación do PXOU anterior)

Fase:

Fase 2: Documento para aprobación inicial

Promotor:

Concello de Lugo



Arquitecto Director do Equipo:

Alberte González Rodríguez

Equipo Redactor:



gabinete de arquitectura e urbanismo
rúa círculo das artes 18, 27002 Lugo
tel. e fax: 982 250 811

Título de documento:

ANÁLISE DA MOBILIDADE

Data: **Marzo 2023**



MODIFICACIÓN PUNTUAL DO PXOM DE LUGO NO ÁMBITO DA URPI-58

DOCUMENTO DE FASE 2: DOCUMENTO PARA APROBACIÓN INICIAL

MARZO DE 2023

A documentación constitutiva da Fase 2, foi elaborada por GAU ARQUITECTURA E URBANISMO SLP para o Excmo. Concello de Lugo, como consecuencia da adxudicación mediante concurso público dunha asistencia técnica para a elaboración do proxecto de modificación puntual do Plan xeral de ordenación municipal no ámbito do URPI-58 (Expte. Ref. 2019-097). O presente documento redactáse para a aprobación inicial.

Os traballos foron dirixidos polo arquitecto Alberte González Rodríguez e o equipo técnico e xurídico estivo formado por:

- Alberte González Rodríguez, arquitecto (gAU gabinete de arquitectura e urbanismo SLp)
- Jorge Salvador Fernández, arquitecto (gAU gabinete de arquitectura e urbanismo SLp)
- Jorge B. Gómez Cereijo, arquitecto (gAU gabinete de arquitectura e urbanismo SLp)
- Manuel J. López Guitar, arquitecto (gAU gabinete de arquitectura e urbanismo SLp)
- José Antonio Sánchez del Valle Vázquez, avogado (Sánchez del Valle Abogados CB)
- Jesús Martínez Espiñeira, enxeñeiro de camiños, canais e portos.
- Miguel Ángel Martínez Pérez, enxeñeiro de montes (Tenzas enxeñaría e asesoramento legal SL)

O que CERTIFICO en Lugo o 26 de MARZO de 2023



Asdo.: Alberte González Rodríguez



ÍNDICE

1	DIAGNOSE	2
1.1	ANÁLISE DAS NECESIDADES DE TRÁFICO XERADAS POLOS USOS EXISTENTES	2
1.2	ANÁLISE DAS NECESIDADES DE TRÁFICO XERADAS POLOS USOS PREVISTOS	2
1.3	XUSTIFICACIÓN DA SUFICIENCIA DAS SOLUCIÓNS ADOPTADAS	3
1.4	ANÁLISE DO FOMENTO DE MEDIDAS DE MOBILIDADE SUSTENTABLE	3
1.5	ANÁLISE DA DOTACIÓN DE PRAZAS DE APARCADOIRO PÚBLICAS EXISTENTES E DA NECESIDADE DE NOVAS PRAZAS	3
2	OBXECTIVOS	4
3	MEDIDAS A ADOPTAR	4



1 Diagnose

1.1 ANÁLISE DAS NECESIDADES DE TRÁFICO XERADAS POLOS USOS EXISTENTES

As necesidades de tráfico xeradas polos usos existentes son practicamente nulas. Na actualidade o ámbito está pechado, sendo imposible o acceso por calquera medio. Polo tanto, o número de viaxes xerados polo ámbito pódese tomar como cero.

1.2 ANÁLISE DAS NECESIDADES DE TRÁFICO XERADAS POLOS USOS PREVISTOS

Os usos previstos no ámbito e nos ámbitos colindantes que poden afectar á mobilidade son os seguintes:

- Equipamento dotacional no extremo Oeste da parcela, con acceso dende o aparcamento do Pavillón Municipal de Deportes.
- Zona verde na maior parte do ámbito restante.
- Viario que comunica as rúas Xacobe III de Inglaterra e Garañón
- Edificacións en quinteiro pechado entre as rúas Xacobe III de Inglaterra, Garañón e Armando Durán. Estas edificacións están fora do ámbito, pero condicionan o uso da zona obxecto deste documento. Existen varias parcelas sen edificar, precisamente as que testan co novo viario previsto no ámbito.

Polo tanto, os usos, no que respecta á mobilidade, serán de diferentes tipos e dependen do desenvolvemento das diferentes parcelas.

Nas parcelas situadas ao NE do ámbito poderanse edificar edificios de vivendas, que terán acceso peonil e vehicular a través do novo viario incluído no ámbito. O número de viaxes xerados por estas edificacións dependerá do número de vivendas e/ou das actividades que se desenvolvan nelas. O acceso vehicular estará condicionado pola tipoloxía de viario que se defina. Neste documento propónse crear una zona de coexistencia de plataforma única de espazo para aparcamento na rúa, polo que aínda que non se restrinja o tráfico, o acceso limitárase ao acceso aos garaxes que se constrúan, no seu caso, prolongando a condición de miradoiro natural do paseo final do parque Rosalía de Castro que tamén replica nas cotas inferiores. Na situación actual, o tráfico vehicular será practicamente nulo, xa que non existe ningunha vivenda nin garaxe na nova rúa.

A parcela dotacional terá acceso a través do aparcamento do pavillón municipal, e o número de viaxes xerados dependerá do tipo de dotación que se implante nela. En todo caso, o acceso vehicular estará restrinxido polas características do acceso existente e pola propia actividade, demandante de tránsito ligado funcionalmente ao seu desenvolvemento.

A zona verde podería xerar viaxes, xa que é unha zona de atracción, pero as medidas de xestión da demanda que se propoñen máis adiante, e a inexistencia de aparcamento nas proximidades, permiten afirmar que as viaxes en automóbil xeradas pola zona verde serán practicamente nulas.

Si podería aumentar significativamente o número de viaxes en bicicleta tanto con orixe ou destino no ámbito como de paso. Isto sería posible sempre que se dea continuidade a través do ámbito aos itinerarios ciclistas previstos polo Concello de Lugo nas proximidades.

1.3 XUSTIFICACIÓN DA SUFICIENCIA DAS SOLUCIÓNS ADOPTADAS

Na actualidade non existe ningunha edificación no ámbito e só poderá implantarse un edificio dotacional con acceso polo aparcamento de pavillón municipal. Nas parcelas colindantes tampouco existen edificacións na actualidade.

Polo tanto considérase suficiente dotar ao ámbito con acceso ao tráfico de automóbiles a través de unha vía de coexistencia de plataforma única que dea servizo tanto á zona verde como ás futuras edificacións que se poderían construír nas parcelas colindantes. Esta vía daría acceso aos garaxes destas edificacións e permitiría dar continuidade aos itinerarios ciclistas e peonís que comunicarían a Ronda de Fingoi e República Arxentina co Parque de Rosalía de Castro e o centro da cidade.

A decisión de non crear ningunha praza de aparcamento no espazo público ten como obxectivo a redución de viaxes en automóbil cara ao ámbito tendo en conta o seu valor paisaxístico e de zona de lecer. Isto reduce a necesidade de capacidade no viario.

1.4 ANÁLISE DO FOMENTO DE MEDIDAS DE MOBILIDADE SUSTENTABLE

Ao crear unha zona de coexistencia de plataforma única na única rúa do ámbito e coa posterior implementación de sendas na zona verde conséguese o seguinte:

- Créase un itinerario peonil entre o parque Rosalía de Castro e a Ronda de Fingoi e Avda de República Arxentina.
- Créase unha nova conexión entre os itinerarios ciclistas previstos polo concello, unindo o carril bici existente na Ronda de Fingoi co itinerario 5 que comunica a Ponte Romana co Parque de Rosalía de Castro e a Avda. de Ramón Ferreiro. Isto permitirá conectar o centro da cidade co Campus Universitario mediante itinerarios seguros, que agora mesmo non están conectados.
- No que toca aos automóbiles, só poderán circular pola zona de plataforma única, e tendo en conta as características desta rúa, o tráfico será mínimo, xa que non haberá prazas de aparcamento en superficie nin é unha zona de paso, polo que só circularán os residentes.
- Todos estes itinerarios, a definir nos correspondentes proxectos construtivos, poderán ter pendentes suaves ao discurrir a media ladeira, cumprindo coas condicións esixidas pola normativa en materia de accesibilidade e supresión de barreras arquitectónicas.

1.5 ANÁLISE DA DOTACIÓN DE PRAZAS DE APARCADOIRO PÚBLICAS EXISTENTES E DA NECESIDADE DE NOVAS PRAZAS

Na actualidade existen bandas de aparcamento en liña na rúa creada ex novo na parte superior. Con esta modificación eliminarase esa rúa tal e como está agora e creárase unha vía de plataforma única na que non existirán prazas de aparcamento. Polo tipo de actividades presentes, a demanda de prazas de aparcamento será nula, polo que non se propón ningunha dotación de aparcamento en superficie no ámbito.

Debido ás características de zona verde e peonil que terá o ámbito, non se considera axeitado reservar prazas de aparcamento ou carga e descarga delimitadas no espazo público. A nova rúa prevista na modificación puntual non funciona como rúa de paso, polo que o tráfico será exclusivamente de residentes e servizos, perfectamente compatible co deseño previsto de plataforma única e con preferencia peonil. Polo tanto, tampouco terá sentido reservar espazo para paradas de transporte público, xa que non haberá ningunha liña que pase por ela.

No caso da superficie dotacional que se propón, as prazas de aparcadoiro estarán situadas no interior desa superficie. A solución definitiva pode integrarse tanto na edificación reservada para o equipamento con acceso desde a ronda coma nas áreas anexas dentro da parcela, aquí máis limitadas. En todo caso, nas inmediacións desta parcela hai xa suficientes prazas de aparcadoiro.

2 Obxectivos

Como se ven dicindo neste documento, os obxectivos das medidas en materia de mobilidade que se propoñen nesta Modificación Puntual son os seguintes:

- Evitar a creación de demanda de viaxes en automóbil con orixe ou destino no ámbito.
- Eliminar o tráfico de paso en automóbil
- Facilitar a conexión de itinerarios peonís e ciclistas existentes a través do ámbito
- Facilitar a mobilidade inclusiva dentro e fora do ámbito

3 Medidas que adoptar

Para acadar os obxectivos anteriores, resúmense aquí as medidas que se propoñen e que forman parte da proposta incluída neste Modificación Puntual:

- Eliminar a rúa con bandas de aparcamento e beirarrúas existente e substituíla por unha zona de coexistencia de plataforma única.
- Eliminar as prazas de aparcamento públicas en superficie no ámbito
- Evitar o tráfico de paso ao crear a zona de coexistencia
- Crear itinerarios accesibles para ciclistas e peóns na zona verde que permitan conectar os itinerarios peonís e ciclistas existentes nas zonas próximas ao ámbito