

01.MX MEMORIA JUSTIFICATIVA.**03.ANX ANEXO II. ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE LA MOVILIDAD****ÍNDICE**

1. INTRODUCCIÓN.....	1
2. OBJETO DEL ESTUDIO.....	2
3. SITUACION DEL SECTOR.....	3
3.1. AMBITO GEOGRÁFICO	3
3.2. TITULARIDAD DE LAS CARRETERAS DEL ENTORNO.....	5
3.3. MOVILIDAD EN EL SECTOR. OFERTA VIARIA ACTUAL Y ESTADO DE LOS ACCESOS	6
4. EVALUACIÓN DEL TRÁFICO	9
4.1. TRÁFICO EN LA TRAMA URBANA PERIMETRAL.....	9
4.2. TRÁFICO GENERADO POR EL ÁMBITO	9
4.3. DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA VIARIO PROPUESTO	10
4.4. PLAZAS DE APARCAMIENTO.....	14
5. EVALUACIÓN DE OTROS TIPOS DE MOVILIDAD.....	15
5.1. MOVILIDAD PEATONAL Y PARA BICICLETAS	15
5.2. TRANSPORTE COLECTIVO	15
5.3. ÁREAS COMPLEMENTARIAS.....	16
6. RESUMEN DE LA PROPUESTA.....	17
7. CONCLUSIÓN.....	19

1. INTRODUCCIÓN

El presente documento se redacta como anexo al Plan Parcial del sector SUD-8 “O Carballo”, y tiene como objetivo describir y analizar las actuaciones necesarias para asegurar la nueva movilidad generada por los nuevos usos propuestos en el citado planeamiento.

El Decreto 143/2016, de 22 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 2/2016, de 10 de febrero, del suelo de Galicia recoge lo siguiente:

Artículo 172. Estudio de evaluación de la movilidad

1. El objetivo de los estudios de evaluación de la movilidad es definir las medidas y actuaciones necesarias para asegurar que la nueva movilidad generada en el ámbito de estudio siga unas pautas caracterizadas por la preponderancia de los medios de transporte más sostenibles.

Los estudios de evaluación de la movilidad generada por la nueva actuación evaluarán, en el ámbito de influencia del plan parcial, el incremento potencial de los desplazamientos provocado por la nueva planificación o por la nueva implantación de actividades, y la capacidad de absorción del mismo por los servicios viarios y por los sistemas de transporte, abarcando incluso los de bajo o nulo impacto como los desplazamientos en bicicleta.

También se evaluará la viabilidad de las medidas propuestas en el propio estudio para gestionar de manera sostenible la nueva movilidad y, especialmente, las fórmulas de participación del promotor para colaborar en la solución de los problemas que esta genere.

2. La memoria de los planes parciales deberá incorporar en un anexo este estudio de evaluación de la movilidad, que contendrá, entre otras, y según su complejidad, las siguientes determinaciones:

- a) Evaluación de la movilidad generada por los diferentes usos previstos en el planeamiento y los incrementos y variaciones previstas como consecuencia de las nuevas actuaciones incorporadas por el mismo.*
- b) Propuesta de la red de itinerarios principales para peatones*
- c) Propuesta de red de itinerarios para bicicletas, en su caso, y determinación de las reservas para aparcamientos de bicicletas.*
- d) Propuesta de red básica de itinerarios principales de vehículos y determinación de las reservas para aparcamientos.*
- e) Previsión de la red de itinerarios para transporte colectivo, en su caso, y propuesta de implantación de las nuevas líneas o prolongación de las existentes. A tal efecto, se tendrá en cuenta la posibilidad de coexistencia de transporte colectivo de carácter privado, en función de las características y usos del ámbito.*
- f) Representación de las estaciones de ferrocarril y de autobuses interurbanos existentes y de aquellas previstas, en su caso.*
- g) Representación de las propuestas de reservas de espacio para carga y descarga de mercancías.*

La actuación propuesta en el presente documento incluye las obras necesarias para desarrollar urbanísticamente el nuevo sector.

CARTOGRAFÍA Y TOPOGRAFÍA

Para la redacción del presente estudio, se ha utilizado la cartografía municipal a escala 1:50.000 del entorno del ámbito. Además, se ha contado con el levantamiento topográfico del ámbito realizado a escala 1:1.000 y equidistancia entre curvas de nivel de 1 metro.

Teniendo en cuenta las condiciones del proyecto, este se apoya sobre el sistema cartográfico UTM ETRS89.

2. OBJETO DEL ESTUDIO

La ordenación del sector SUD-8 tiene como objetivo la colmatación y reordenación de los vacíos interiores del tejido residencial del núcleo urbano de Oleiros. El Plan Parcial determina la disposición de una nueva trama viaria que remata el trazado de la rúa Cascaxeira, y un vial transversal que conecta la avenida Miguel Hernández con la rúa Xesta y con el desarrollo del sector vecino SUND-19.

El presente estudio de evaluación de la movilidad generada por el desarrollo del sector SUD-8 tiene como objetivo definir las medidas y actuaciones necesarias para asegurar que la nueva movilidad establecida siga unas pautas caracterizadas por la preponderancia de los medios de transporte más sostenibles.

El estudio evalúa el incremento potencial de los desplazamientos provocado por la nueva planificación y la capacidad de absorción de dicho aumento por los servicios viarios y por los sistemas de transporte, valorando incluso los de bajo o nulo impacto como los desplazamientos en bicicleta.

También analiza la viabilidad de las medidas propuestas en el propio estudio para gestionar de manera sostenible la nueva ordenación y, especialmente, las fórmulas de participación del promotor para colaborar en la solución de los problemas que ésta genere.

Así, el estudio recoge el diseño del trazado de los viales que confluyen en los viarios perimetrales existentes, incluyendo su adaptación a normativa y de la ampliación de calzadas allí donde sea necesario.

Por tanto, el principal objetivo de este estudio es evaluar las alternativas infraestructurales y de gestión del tráfico planteadas por la implantación de un nuevo sector en el núcleo de O Carballo, concretamente, al sudeste de la avenida Miguel Hernández (carretera AC-180) que comunica el sector con el centro de Oleiros, al oeste de la rúa Xesta (junto al sector SUND-19); y al norte de la avenida de las Mariñas y la rúa Cascaxeira.

El objetivo del estudio se particulariza en los siguientes puntos:

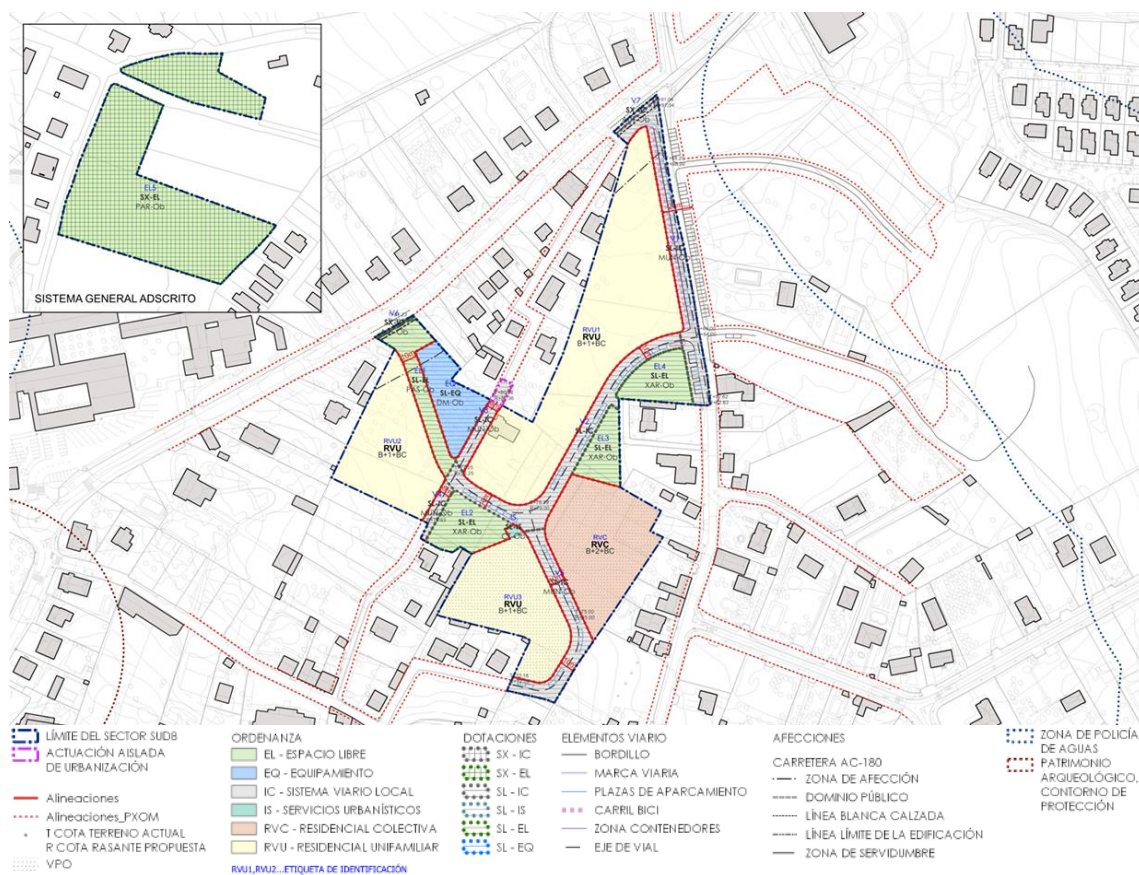
- Garantizar la accesibilidad a la zona residencial, al equipamiento propuesto y a la zona verde.
- Garantizar la accesibilidad y la movilidad de la rúa Xesta (incluyendo la zona del sector colindante SUND-19), evitando afecciones a la misma.
- Considerar las necesidades de la mejora de las vías actuales, en especial la rúa Cascaxeira y la rúa Queiruga, las cuales actualmente finalizan en fondo de saco.
- Mejorar la accesibilidad a la zona en modos alternativos al vehículo privado.



Fuente: Google Earth. Vista del ámbito desde el oeste.

La ordenación detallada prevista en el presente Plan Parcial establece la calificación de los terrenos incluidos en el sector de suelo urbanizable SUD-8, entendido como la asignación detallada de usos pormenorizados, tipologías edificatorias y niveles de intensidad correspondientes a cada zona.

A continuación, se incluye la imagen de la ordenación detallada propuesta para el sector, así como la tabla resumen de la misma.

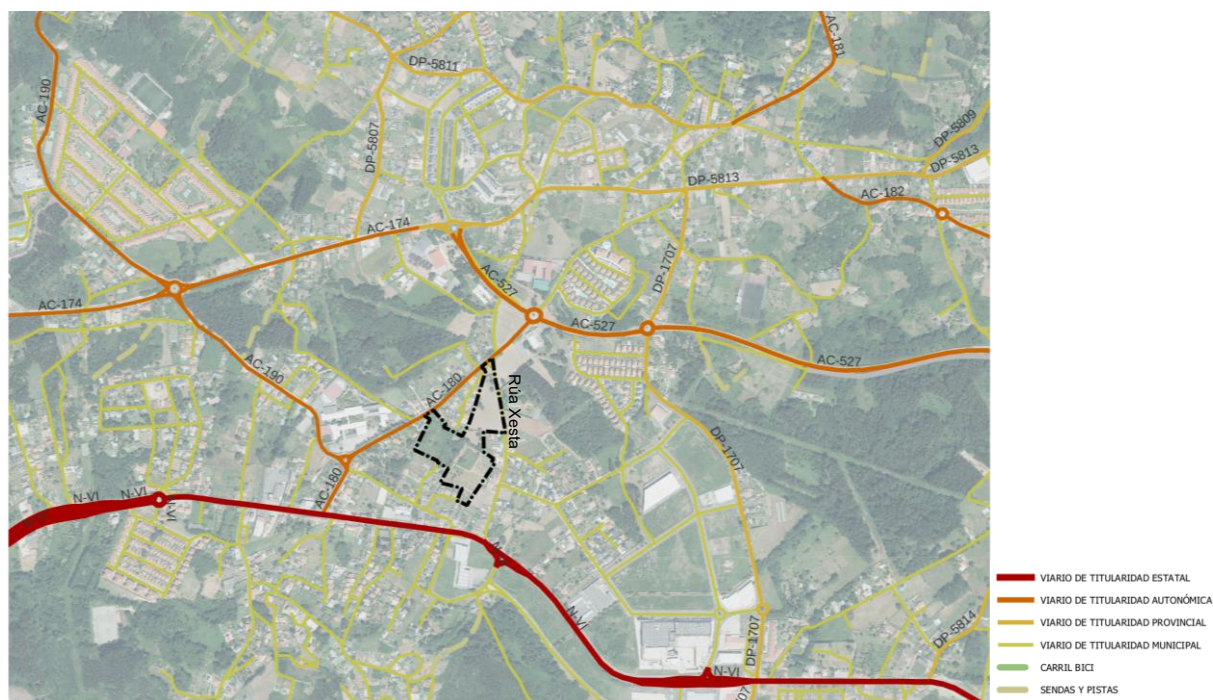


Ordenación propuesta. Plano de Ordenación PORD_1USOS.

SUD-8 A XESTA							
	Uso	Zona	Superficie	Edificabilidad	RES Libre	RES Prot.	TER
ZONAS PRIVADAS	Vivienda colectiva	R-VC1	4.723 m²	4.826 m²e	3.648 m²e	1.021 m²e	157 m²e
	Vivienda unifamiliar	R-VU1	10.578 m²	6.072 m²e	6.072 m²e	0 m²e	0 m²e
		R-VU2	4.105 m²	2.356 m²e	2.356 m²e	0 m²e	0 m²e
		R-VU3	4.298 m²	2.467 m²e	2.126 m²e	341 m²e	0 m²e
	Subtotal		18.981 m²	10.896 m²e	10.555 m²e	341 m²e	0 m²e
SUBTOTAL			23.704 m²	15.722 m²e	14.203 m²e	1.362 m²e	157 m²e
ZONAS PÚBLICAS	Equipamiento	SL-EQ1	1.594 m²				
	Espacio libre	SL-EL1	1.306 m²				
		SL-EL2	1.331 m²				
		SL-EL3	944 m²				
		SL-EL4	1.188 m²				
	Subtotal		4.769 m²				
	Ser. Urbaníst.	SL-IS1	60 m²				
	Viario	SL-IC-V1	2.120 m²				
		SL-IC-V2	2.370 m²				
		SL-IC-V3	385 m²				
		SL-IC-V4	270 m²				
		SL-IC-V5	1.482 m²				
		SG-IC-V6	31 m²				
	SG-IC-V7	90 m²					
	Subtotal		6.748 m²				
SUBTOTAL			13.171 m²				
TOTAL SECTOR			36.875 m²	15.722,00 m²			
SG-EL ads ZV-5			10.003 m²				
TOTAL ÁREA DE REPARTO			46.878 m²	15.722,00 m²			

3.2. TITULARIDAD DE LAS CARRETERAS DEL ENTORNO

El ámbito está rodeado por trama viaria de titularidad municipal y autonómica. Destaca la avenida Miguel Hernández (carretera AC-180), que discurre por el noroeste del sector. De las vías de titularidad municipal destaca la rúa Xesta al este del ámbito porque se trata de una vía que comunica la carretera AC-180 con la N-VI de titularidad estatal, situada al sur. Se adjunta imagen con la trama viaria según su titularidad:



Trama viaria según su titularidad. Elaboración propia

3.3. MOVILIDAD EN EL SECTOR. OFERTA VIARIA ACTUAL Y ESTADO DE LOS ACCESOS

Al ámbito se puede acceder directamente por la rúa Xesta, una vía de titularidad municipal que conforma el límite del sector por el este. Además, cuenta con varios accesos secundarios por dos ramales de la rúa Cascaxeira (desde el sur) y por la rúa Queiruga (desde el norte). Actualmente, dichos ramales finalizan en fondo de saco. La ordenación elimina los fondos de saco permitiendo la continuidad de las vías existentes.

RÚA XESTA

Se trata de un viario municipal de cierta entidad, que comunica la avenida Miguel Hernández (carretera AC-180) con la avenida das Mariñas (N-VI), en dirección Norte-Sur, parte de dicho vial se incluye en el sector colindante SUND-19.

En la actualidad cuenta con un carril para cada sentido de circulación (excepto en el tercio sur de la calle) y no tiene aceras ni zonas peatonales en el tramo correspondiente al sector; es decir, el tramo situado al norte de la vía y que comunica con la AC-180.

No cuenta con mucho tráfico, ya que en su tramo sur (en la confluencia con la N-VI), es de sentido único en dirección norte-sur, es decir, el acceso desde la avenida das Mariñas (N-VI) a la rúa Xesta no está permitido. El tramo sur de la calle está totalmente urbanizado: cuenta con un carril de circulación en sentido norte-sur, zona de aparcamiento en línea a un lado de la calzada y aceras a ambos lados de la calle.



Fuente: Google Earth. Imágenes del estado actual de la rúa Xesta. A la izquierda el tramo norte correspondiente al sector SUD-8. A la derecha el tramo sur de la calle.

AVENIDA MIGUEL HERNÁNDEZ

Se trata de una vía de titularidad autonómica situada al noroeste del sector que comunica la N-VI (al sur) con la carretera AC-527 y, posteriormente, con el centro de Oleiros (al norte). En el extremo norte se sitúa una piscina municipal, un instituto y un centro de salud, por lo que se crea un polo de atracción de tráfico del municipio.

La avenida Miguel Hernández cuenta con dos carriles de circulación (uno para cada sentido de la marcha), aparcamiento y zonas peatonales a uno o ambos lados de la calzada.

Por último, establecer que las parcelas privadas previstas en el sector no cuentan con acceso directo desde esta vía.



Fuente: Google Earth. Tramo de la avenida Miguel Hernández junto al SUD-8.

RÚA CASCAXEIRA Y RÚA QUEIRUGA

Por un lado, es posible acceder al sector SUD-8 por el sur desde dos ramales de la rúa Cascaxeira que actualmente finalizan en fondo de saco.



Fuente: Google Earth. Imágenes del final de los ramales de la rúa Cascaxeira que dan acceso al sector SUD-8.

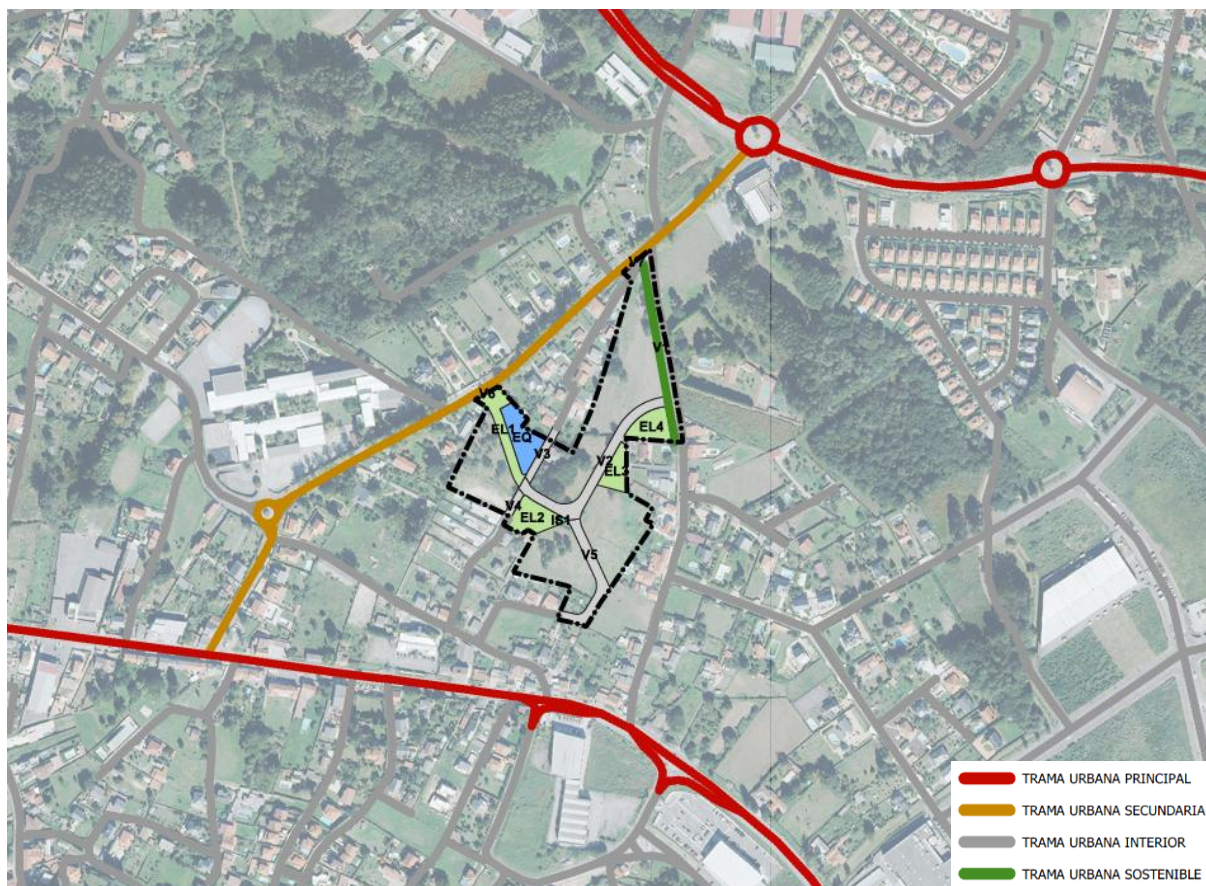
Por otro lado, la rúa Queiruga comienza al norte del ámbito, en el cruce de la rúa Xesta con la avenida Miguel Hernández (AC-180) y discurre en dirección norte-sur.



Fuente: Google Earth. Encuentro de la rúa Queiruga con la avenida Miguel Hernández.

Estos viarios que conectan el ámbito, se complementan con la extensa red del viario local existente en el entorno, permitiendo la movilidad por todo el término municipal.

Se adjunta a continuación una imagen con la estructura viaria del entorno:



Estructura de la trama viaria. Elaboración propia

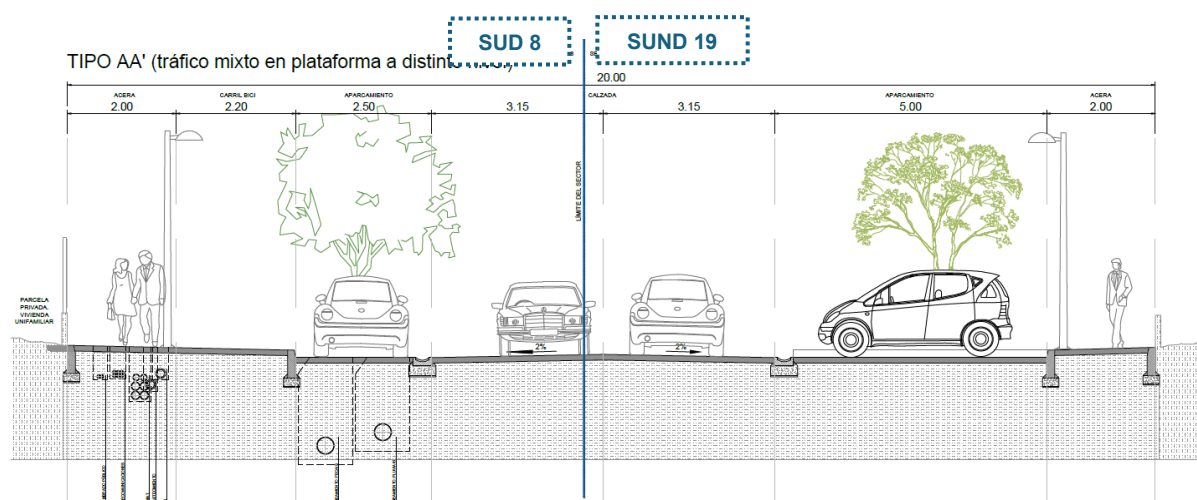
4. EVALUACIÓN DEL TRÁFICO

4.1. TRÁFICO EN LA TRAMA URBANA PERIMETRAL

El ámbito establece conexión con la trama urbana colindante en tres frentes: al norte con la rúa Queiruga, al sur con los ramales de la rúa Cascaxeira y al este con la rúa Xesta

La única vía que, a escala municipal, cuenta con cierto nivel de tráfico rodado es la avenida Miguel Hernández (AC-180) porque comunica la variante de Oleiros con la carretera N-VI, y en ella se sitúan la piscina municipal y el colegio Hijas de Cristo Rey. Por tanto, es necesario sumar el tráfico generado por ambos equipamientos al tráfico residencial, siendo relevante en las horas punta de funcionamiento de ambas dotaciones municipales. Este vial se considera adaptado a su nivel de tráfico actual ya que no se producen problemas de tráfico significantes en el mismo. Cuenta con calzada de doble carril de circulación (uno por sentido), zonas de aparcamiento y una amplia zona peatonal ajardinada con árboles de mediano y gran porte que la separan de la calzada. El ancho medio de la vía es 12 m aproximadamente.

La ordenación propuesta en el presente plan parcial establece la mejora y ampliación de la rúa Xesta en el tramo interior al ámbito (parte se ejecuta en el sector SUND-19), con el objetivo de ordenar el nuevo tráfico rodado, peatonal y de bicicletas generado por el desarrollo del plan. El esquema de la ampliación es el siguiente:



Fuente: Planos de ordenación: PORD_02SLIC1

4.2. TRÁFICO GENERADO POR EL ÁMBITO

El tráfico generado por el sector se ha obtenido aplicando los criterios marcados por la Subdirección de Explotación del Ministerio de Fomento, siguiendo las directrices establecidas en el "DECRETO 344/2006, de 19 de septiembre, de Regulación de los Estudios de Evaluación de la Movilidad Generada" de la Generalitat de Cataluña.

Dicho documento, de características generales muy similares a las establecidas por el Gobierno Vasco para este tipo de estudios, establece los siguientes parámetros de desplazamientos que generan las diferentes actividades y usos del suelo por día:

GENERACION DE VIAJES		
USO	VIAJES	SUPERFICIE
Zona comercial	50	100 m ² techo
Oficinas	15	100 m ² techo
Industrial	5	100 m ² techo
Residencial	10	100 m ² techo
Equipamientos	20	100 m ² techo
Zonas verdes	5	100 m ² suelo

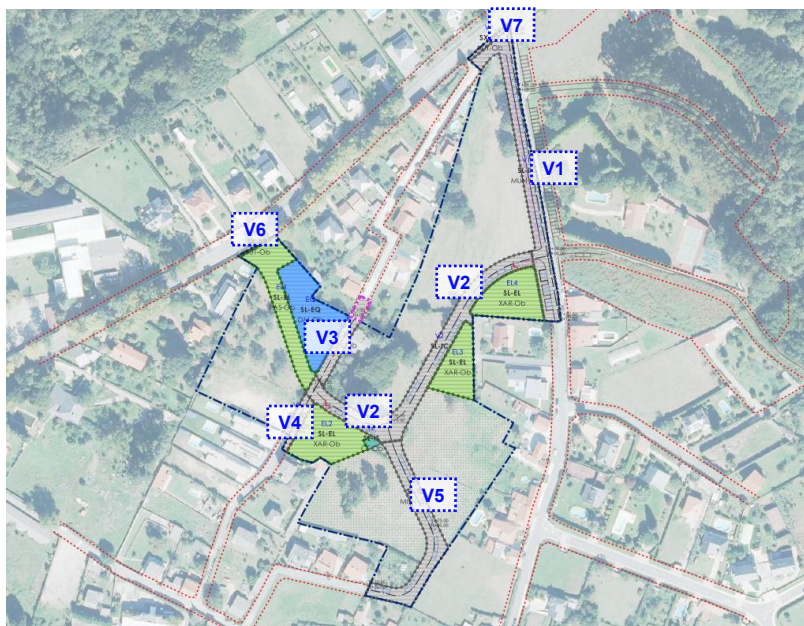
Por tanto, aplicando los parámetros de generación de viajes a las superficies del ámbito tendremos los siguientes viajes generados:

USO	SUPERFICIE	EDIFICABILIDAD	VIAJES GENERADOS	
			Nº VIAJES/ 100 M2	Nº VIAJES
Espacio libre público	4.769m²	-	5	186
Equipamiento publico	1.594 m²	-	20	319
Servicios urbanos	60 m²	-	0	0
Vivienda unifamiliar	18.981 m²	10.896 m²e	10	1.056
Vivienda colectiva	4.723 m²	4.826 m²e	10	467
Comercial		157 m²e	50	79
TOTAL			2.106	

En resumen, se prevé un aumento de 2.106 desplazamientos generados por el nuevo desarrollo.

4.3. DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA VIARIO PROPUESTO

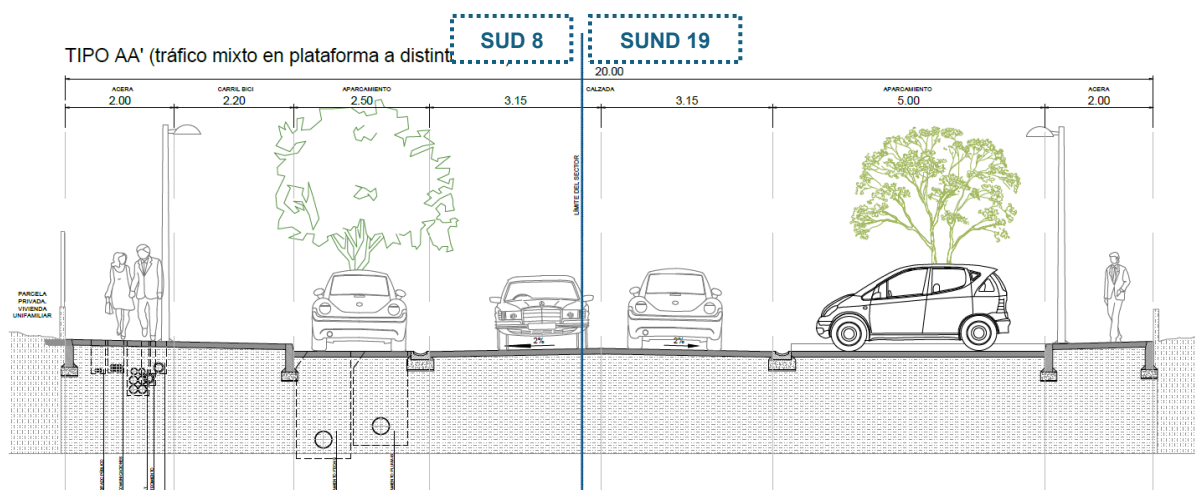
En este apartado se recoge el trazado y características de la red de comunicaciones propias del plan parcial, y de su enlace con el sistema general de comunicaciones previsto.



V1

En primer lugar, se amplía y mejora el trazado de la rúa Xesta (V1), que se aumenta a un ancho total de 20 metros, una parte de dicho vial se incluye en el sector colindante SUND-19. El tramo V1 está formado por calzada de doble carril, zona de aparcamiento en línea en ambos lados, y zonas peatonales.

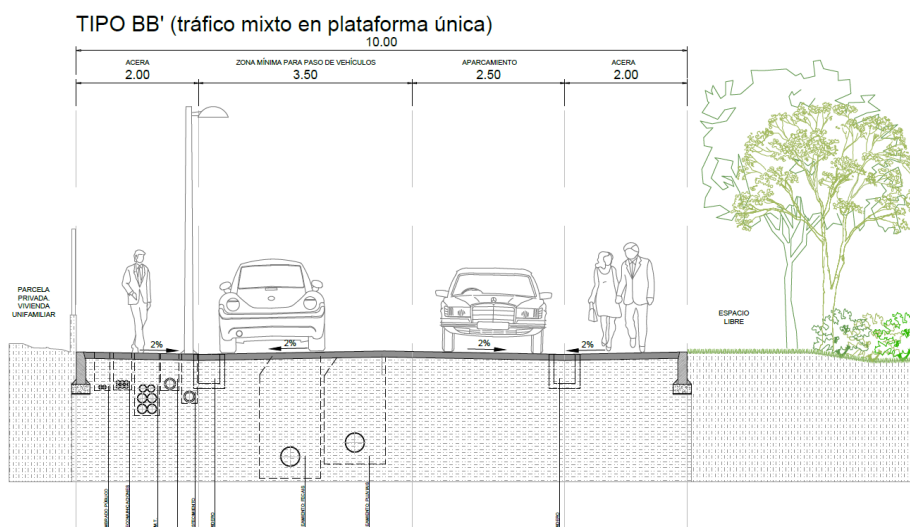
En el margen del presente Plan Parcial se incluye el trazado de un carril bici de doble sentido, para unir el sector con las zonas dotacionales situadas al norte del ámbito (piscina, centro de salud, colegios) y con el centro urbano de Oleiros. Se adjunta imagen de la sección propuesta:



Fuente: Planos de ordenación: PORD_02SLIC1

V2

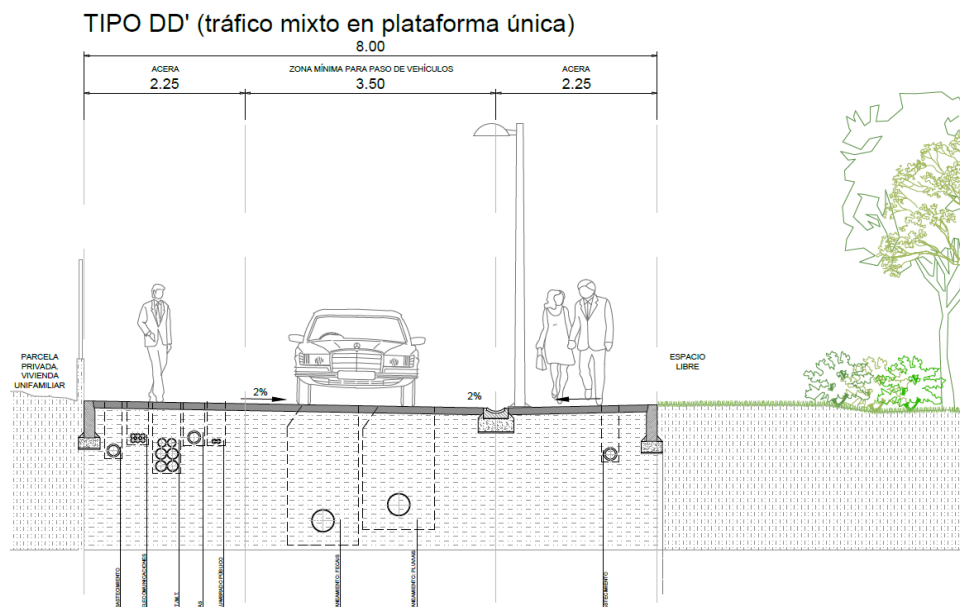
Como viario estructurante del sector se dispone un vial transversal al ámbito lo conecta con la rúa Xesta, al este, permitiendo establecer conexión con el futuro desarrollo del sector colindante SUND-19. Este vial cuenta con una anchura de 10 metros, y está formado por calzada de un carril, aparcamiento en línea a uno de los lados y zona peatonal a ambos lados. Además, se dispone en plataforma única con el objetivo de favorecer la integración del peatón dentro del sector. Se adjunta a continuación la sección propuesta:



Fuente: Planos de ordenación: PORD_02SLIC1

V3 y V4

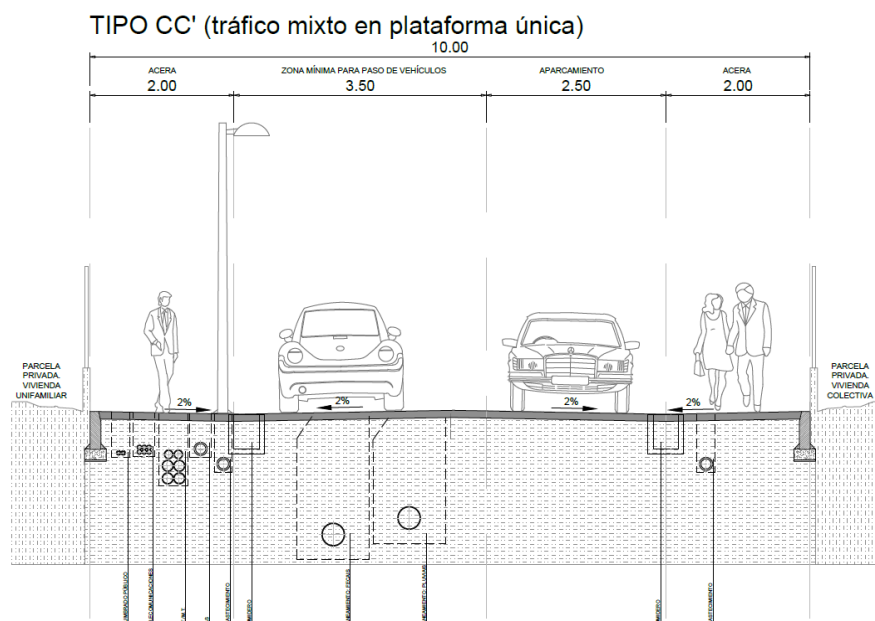
El esquema viario se completa con una red de viarios interiores (V3 y V4), que comunican con las calles existentes perimetrales (rúa Cascaxeira y rúa Queiruga), que cuentan con una anchura de 8 metros y un único carril de circulación. Se propone su disposición en plataforma única para favorecer la integración del peatón dentro del sector. Se adjunta a continuación la sección propuesta:



Fuente: Planos de ordenación: PORD_02SLIC1

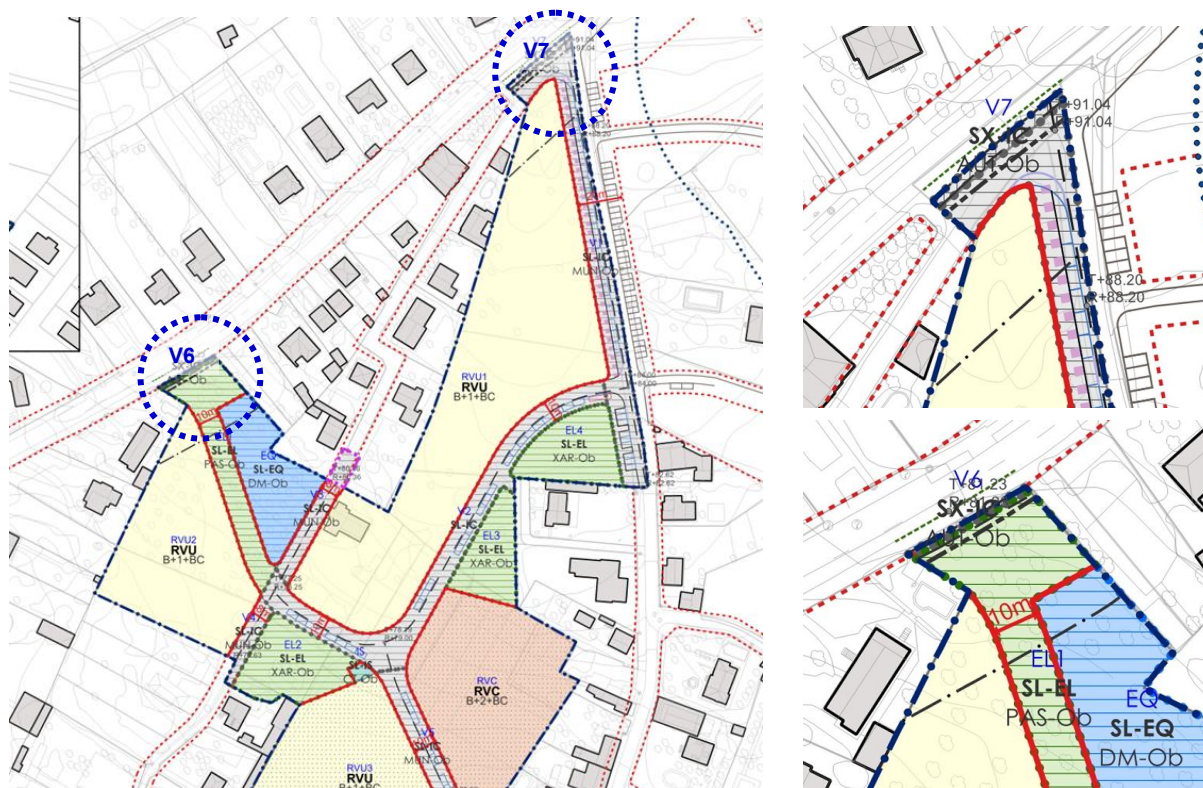
V5

Dentro de la ordenación propuesta se dispone el viario V5, en el extremo sur, para conectar la rúa Cascaxeira con el sector. Este vial cuenta con una anchura de 10 metros, y está formado por calzada de un carril, aparcamiento en línea a uno de los lados y zonas peatonales a ambos lados. Se propone su disposición en plataforma única para favorecer la integración del peatón dentro del sector. Se adjunta a continuación la sección propuesta:



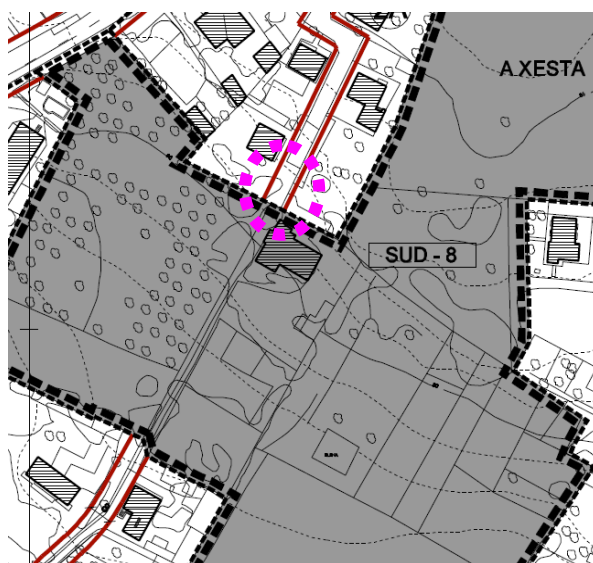
Fuente: Planos de ordenación: PORD_02SLIC1

Por otro lado, se delimitan dos pequeñas zonas de sistema general viario V6 y V7, de superficies 55 m² y 71 m² respectivamente, correspondientes a la zona de servidumbre de la carretera AC-180 (avenida Miguel Hernández). Dicha delimitación se establece según los criterios de la Agencia Gallega de Infraestructuras.



Ordenación propuesta. Plano de Ordenación PORD 1USOS.

Señalar en este punto que el presente Plan Parcial incluye una actuación aislada de urbanización en suelo urbano consolidado, que desarrolla la previsión del PGOM de conexión de la rúa Queiruga con el sector, mediante la definición de alineaciones en un pequeño tramo de 15 metros de longitud.



Fuente: PGOM de Oleiros. Plano de ordenación 2.32.

Esta actuación se incluye en el Plan Parcial como repercusión económica al sector (carga de urbanización), e incluye el coste de la expropiación y el de la urbanización de dicha conexión, en cumplimiento al objetivo establecido en el PGOM para este sector de dar continuidad al sistema viario existente.

Esta conexión viaria posibilitará materializar la previsión del PGOM para prolongar la rúa Cascaxeira, uniéndola con el vial interior V3, que a su vez se prolonga en el vial V4, conformando la conexión norte-sur del sector, entre la citada rúa Cascaxeira y la rúa Queiruga. El ancho de este tramo será de 8 metros, según lo señalado en el PGOM. La superficie total de esta actuación aislada de urbanización es de 120 m².

4.4. PLAZAS DE APARCAMIENTO

La ordenación prevista para el sector posibilita un total de 66 plazas de aparcamiento situadas en el sistema local viario; por lo que todas ellas son de carácter público.

Se disponen 15 plazas de aparcamiento en línea y 9 plazas en batería a lo largo de la rúa Xesta, 25 plazas de aparcamiento en línea en el vial V2 que conecta la rúa Xesta con la avenida Miguel Hernández y 17 plazas de aparcamiento en línea en torno al vial V5.

Respecto de las plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida, se ha previsto un total de 2 plazas de aparcamiento de estas características, dando cumplimiento a la normativa sectorial de aplicación (la Ley 10/2014, 3 diciembre, de accesibilidad, así como el Decreto 35/2000, de 28 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo y ejecución de la Ley de accesibilidad y supresión de barreras en la Comunidad Autónoma de Galicia).

Las plazas de aparcamiento reservadas se han colocado junto al equipamiento público propuesto, facilitando la accesibilidad al mismo.



Fuente: Elaboración propia. Plano de ordenación y situación de las plazas de aparcamiento.

5. EVALUACIÓN DE OTROS TIPOS DE MOVILIDAD

5.1. MOVILIDAD PEATONAL Y PARA BICICLETAS

La propuesta del presente plan parcial tiene como uno de los principales objetivos el fomento de la movilidad sostenible, impulsando el trazado de itinerarios peatonales y posibilitando el empleo de otros medios de transporte como la bicicleta.

En primer lugar, el vial principal interior propuesto, al ser de plataforma única, y de tráfico restringido, permite la movilidad peatonal, conectando con las zonas peatonales de la avenida Miguel Hernández, al noroeste, con la rúa Xesta situada al este del sector por medio de un espacio libre que permite esta conexión a modo de paseo verde.

Además, las plazas de aparcamiento se disponen en línea alternando entre ambos lados de la calzada para contribuir a la mejora y el fomento de la movilidad peatonal. Alternar el aparcamiento en línea de un lado a otro de la calzada obliga a reducir la velocidad de los vehículos promoviendo una conducción más calmada y aumentando la seguridad de los peatones. Por otra parte, se disponen vías de circulación en plataforma única que promueven la integración de los peatones, esto es, al ofrecer un espacio nivelado y continuo, sin grandes diferencias de altura y eliminando la aparición de posibles barreras físicas se facilita la movilidad peatonal y la accesibilidad.

En segundo lugar, la nueva ordenación sitúa las cesiones locales de espacios libres en la zona central del sector, siguiendo el nuevo vial que discurre de este a oeste, organizando y estructurando las distintas piezas residenciales, resultando plenamente accesible desde todas ellas.

En tercer lugar, se dispone un itinerario para bicicletas en el margen oeste de la rúa Xesta (correspondiente al presente Plan Parcial). Se incluye el trazado de un carril bici de doble sentido, que comunica el sector con las zonas dotacionales situadas al norte (piscina, centro de salud, colegios) y con el propio centro urbano.

Por lo tanto, se justifica que el ámbito cuenta con importantes espacios para la previsión de itinerarios de movilidad que fomenten el empleo de medios sostenibles.

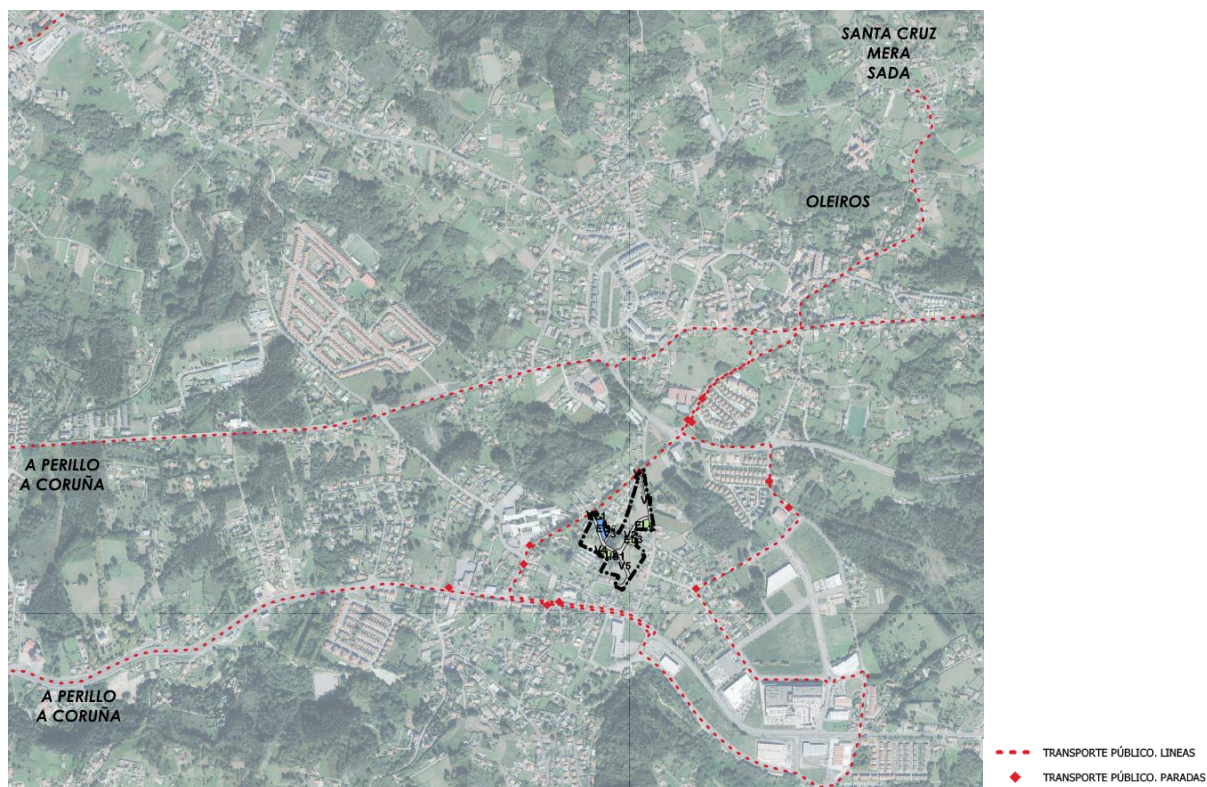
5.2. TRANSPORTE COLECTIVO

Las dos principales líneas de transporte colectivo del término municipal de Oleiros discurren cercanas al ámbito.

Por la zona noroeste (por la avda. Miguel Hernández), discurre una de las principales líneas de transporte del Concello, la línea A Coruña - Perillo – Sada por la N-VI. Desde el ámbito se disponen itinerarios peatonales que comunican con esta línea.

Así mismo, por el casco urbano de Oleiros y O Carballo discurren líneas de autobuses municipales que conectan esta zona con el resto de principales núcleos del Concello, como son Mera y Santa Cruz.

Se adjunta imagen señalando el trazado de estas líneas:



Líneas de Transporte Colectivo. Elaboración propia

Por último, hay que destacar que el ámbito también cuenta con conexión con los concellos de Betanzos y Ferrol, por las líneas de autobús que discurren por la carretera N-VI, con parada en O Carballo, al suroeste del ámbito.

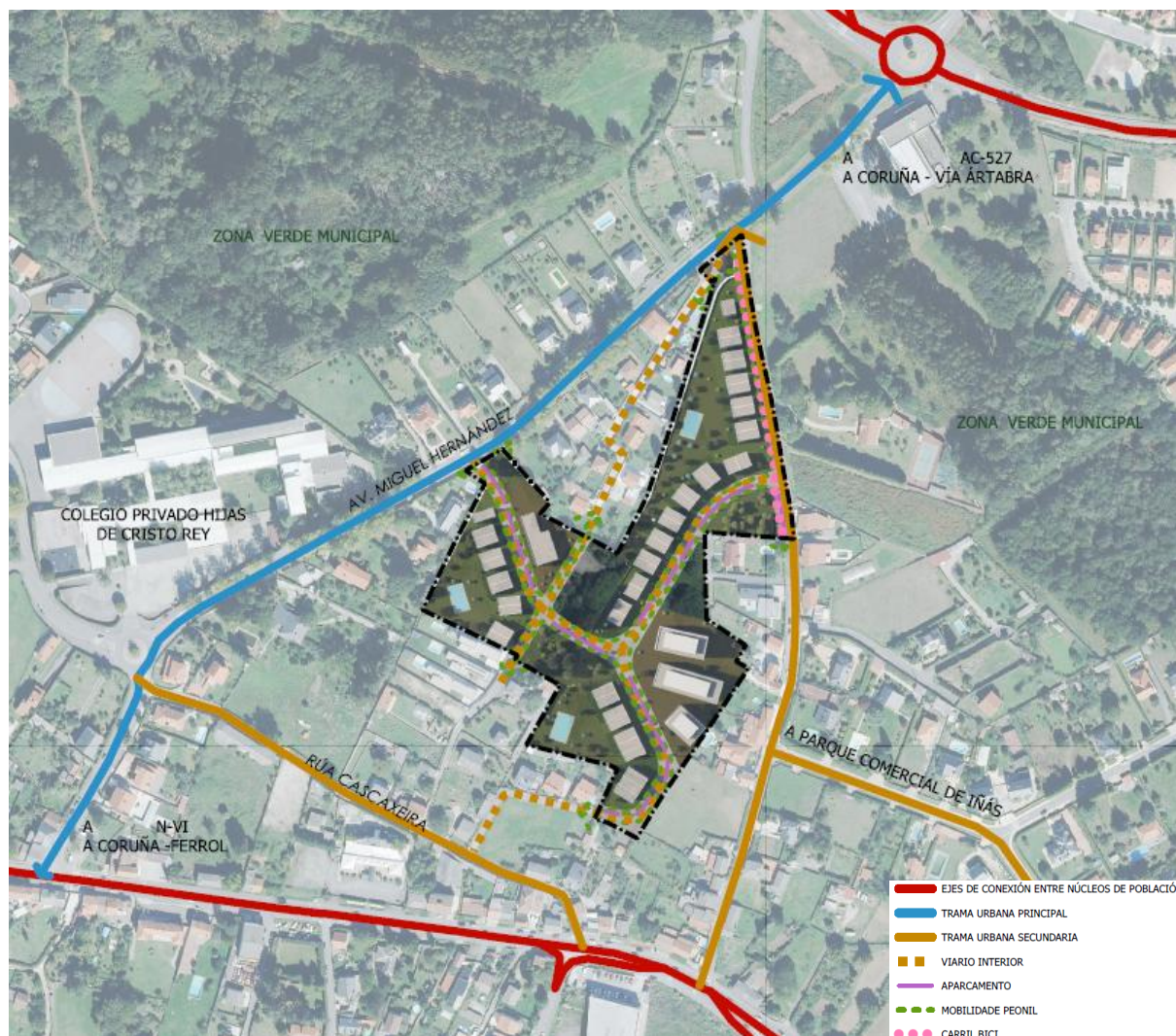
5.3. ÁREAS COMPLEMENTARIAS

Dentro del vial interior existen zonas que tienen la capacidad de ser empleadas como zonas de carga y descarga si los servicios técnicos municipales lo considerasen oportuno. De todos modos, hay que destacar que al ser el ámbito una zona plenamente residencial, este tipo de zonas complementarias no son necesarias.

En relación a la accesibilidad, en los apartados correspondientes del Plan Parcial se especifica el cumplimiento de la normativa vigente en materia de accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas.

6. RESUMEN DE LA PROPUESTA

El sistema viario completa la trama actual eliminando los fondos de saco existentes en dos ramales de la rúa Cascaxeira, así como en el extremo sur de la rúa Queiruga. La ordenación recoge el entronque con los viales existentes linderos, dándoles continuidad a través del ámbito y jerarquizando el sistema viario propuesto, facilitando así la conexión transversal. De esta forma la actuación ordena el tráfico de la zona, dotando de transversalidad la trama urbana del centro urbano de Oleiros, conectando la avenida Miguel Hernández y la rúa Xesta y continuando el trazado de la rúa Cascaxeira hacia la rúa Queiruga.



Esquema de Movilidad propuesta. Elaboración propia

El vial principal transversal, que conecta la rúa Xesta con la rúa Queiruga, presenta una anchura de 10 m y un único sentido de circulación, priorizando el tránsito peatonal frente al tráfico rodado. A partir de su encuentro con la rúa Queiruga, el trazado continúa hasta la avenida Miguel Hernández como un paseo peatonal integrado en el sistema de espacios libres, sin circulación de vehículos, con el objetivo de mejorar la accesibilidad y la permeabilidad del ámbito. Este recorrido incorpora además un carril bici. El resto de los viales interiores que comunican con la rúa Cascaxeira, serán de 8 m y 10 m de anchura, de un único sentido y cuentan con plazas de aparcamiento en línea en un único lado, alternándolas a fin de fomentar la circulación por ellos a baja velocidad.

Además, se incluye la mejora del tramo de la rúa Xesta en el ámbito, que tendrá una anchura total de 20 m (parte se ejecuta en el sector SUND-19) y cuenta con carril bici (que comunica tanto el SUD-8 como el SUND-19 con el centro de Oleiros) y zona de aparcamiento.

El nuevo sistema viario propuesto da frente y servicio a todas las zonas definidas en la ordenación propuesta, tanto las residenciales de carácter privado, como las dotacionales de carácter público.

El sector dispone un acceso directo desde el sistema general viario, la carretera AC-180 (avenida Miguel Hernández), de titularidad autonómica. Dicho acceso se localiza en el extremo oeste del SUD-8, y actualmente da servicio a una de las parcelas interiores al ámbito. El Plan Parcial prevé mantener este acceso al sector, ya que resulta imprescindible para la correcta circulación viaria, a partir del cual se desarrolla el nuevo vial V2, de un único sentido de circulación. De ese modo se permite la circulación este-oeste en el sector.

Se incluye a continuación un esquema de la propuesta de movilidad incluida en el presente plan parcial, a modo de resumen, que recoge lo comentado en los puntos anteriores:

7. CONCLUSIÓN

A modo de conclusión se puede afirmar que las infraestructuras existentes, con unas leves modificaciones que serán objeto del proyecto de urbanización, son suficientes para absorber el tráfico generado por el Plan Parcial, por lo que la actuación propuesta no va a afectar negativamente a la trama urbana existente en el entorno ni a las carreteras más cercanas, manteniéndose las condiciones actuales de explotación.

Por lo tanto, según los resultados de este estudio de movilidad se puede concluir que la nueva movilidad generada por el desarrollo del Plan Parcial no afectará de forma significativa a la movilidad del entorno.

Al encontrarse gran parte del entorno edificado con usos y características similares (residenciales) a los que se plantean, no supone una alteración importante la propuesta de urbanización.

Teniendo en cuenta el uso y las dimensiones definidas para el nuevo viario interior, se proyecta en las condiciones adecuadas. Los desplazamientos exteriores al mismo serán absorbidos sin generar conflictos por las vías existentes, de manera que no se prevén saturaciones de los viarios por el desarrollo planteado.

Teniendo en cuenta la configuración, el carácter residencial, la inserción en la trama urbana del nuevo desarrollo y la disposición de los espacios libres (proximidad de las parcelas, disposición central, separación de los viarios exteriores de mayor tráfico), el nuevo viario interior contribuirá a una movilidad sostenible del ámbito, potenciando los desplazamientos de tipo peatonal y el uso de bicicletas.

En Oleiros, junio de 2026

Por FERNÁNDEZ CARBALLADA Y ASOCIADOS, S.L.P., los arquitectos.

Álvaro Fernández Carballada

Beatriz Aneiros Filgueira

Laura Fernández Suárez