

ANEXO 2. ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE LA MOVILIDAD

INDICE

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	6
4. CARTOGRAFÍA Y TOPOGRAFÍA	8
5. ESTADO ACTUAL DE LOS ACCESOS AL ÁMBITO	9
6. EVALUACIÓN DEL TRÁFICO	11
6.1. TRÁFICO EN LA TRAMA URBANA PERIMETRAL	11
6.2. TRÁFICO GENERADO POR EL ÁMBITO	12
6.3. PLAZAS DE APARCAMIENTO	13
7. EVALUACIÓN DE OTROS TIPOS DE MOVILIDAD	14
7.1. MOVILIDAD PEATONAL Y PARA BICICLETAS	14
7.2. TRANSPORTE COLECTIVO	14
7.3. ÁREAS COMPLEMENTARIAS	15
8. RESUMEN DE LA PROPUESTA	16
9. CONCLUSIÓN	17

1. INTRODUCCIÓN

El presente documento se redacta como anexo al Plan Especial de Reforma Interior del ámbito de suelo urbano no consolidado Pol-14 “Liáns”, 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 polígono, aunque es necesario indicar que las condiciones del tráfico ya existentes varían ligeramente, debido a la escasa entidad del planeamiento a desarrollar, que solo incluye el desarrollo de una zona residencial con un máximo de 16 viviendas.

2. OBJETO DEL ESTUDIO

El presente estudio de evaluación de la movilidad generada por el desarrollo del Plan Especial de Reforma Interior Pol-14 tiene como objetivo definir las medidas y actuaciones necesarias para asegurar que la nueva movilidad en el ámbito siga unas pautas caracterizadas por la preponderancia de los medios de transporte más sostenibles.

El estudio evaluará, en el ámbito de influencia del plan especial, el incremento potencial de los desplazamientos provocado por la nueva planificación y la capacidad de absorción del mismo por los servicios viarios y por los sistemas de transporte, valorando 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 ésta genere.

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

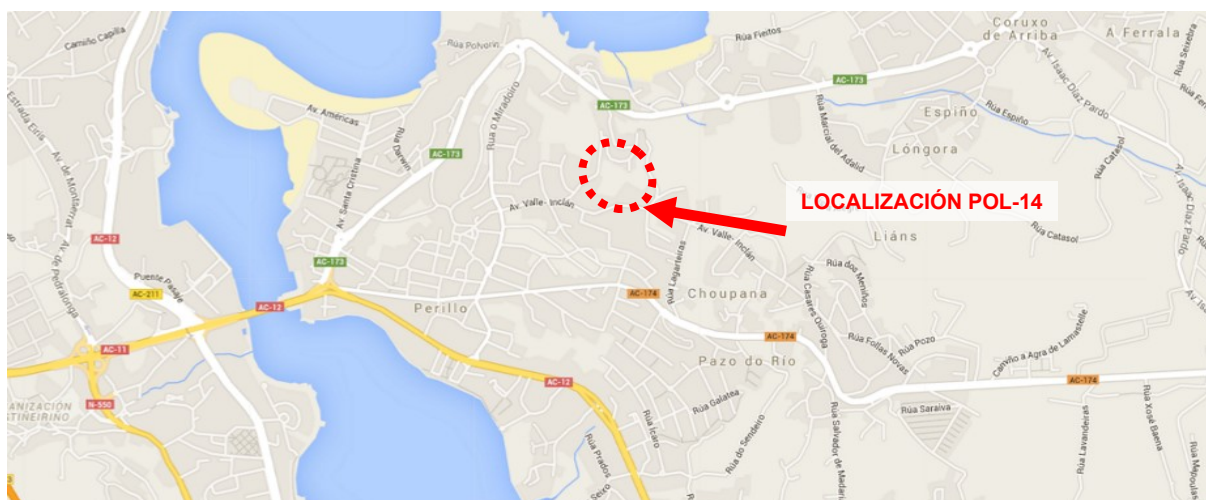
Por tanto, el principal objetivo de este estudio es evaluar las alternativas infraestructurales y de gestión del tráfico planteadas por la implantación de un nuevo polígono en el Distrito de Perillo- Montrove, al sur de la avenida Ernesto Che Guevera (carretera de Santa Cristina a Santa Cruz), y de la urbanización Bastiagueiro; y al norte de la avenida Valle Inclán, comunicando con el núcleo vecino de Perillo. Dicho objetivo se particulariza en los siguientes puntos:

- Garantizar la accesibilidad a la zona residencial y a la zona verde.
- Garantizar la accesibilidad y la movilidad de la Avenida Valle Inclán, evitando afecciones a la misma.
- Considerar las necesidades de la mejora de las vías actuales, en especial del tramo de la calle Romeu interior el ámbito
- Mejorar la accesibilidad a la zona en modos alternativos al vehículo privado.

3. SITUACION DEL SECTOR

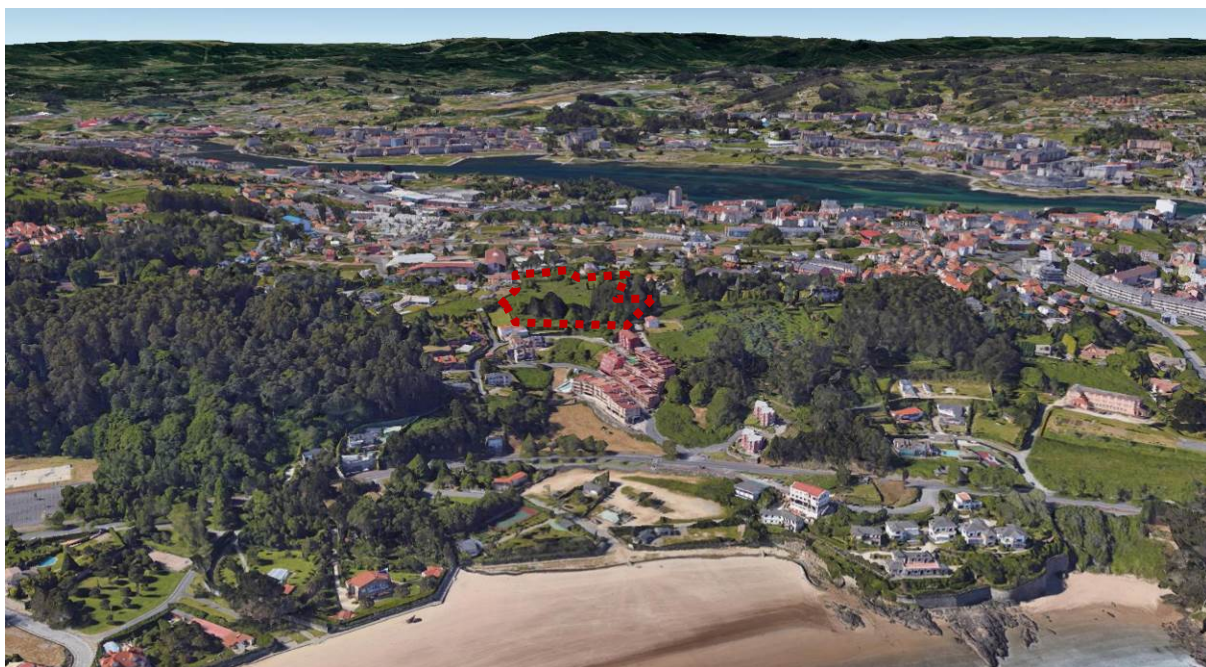
3.1. AMBITO GEOGRÁFICO

El ámbito de estudio en el presente documento, se sitúa en el Distrito de Perillo- Montrove, al sur de la avenida Ernesto Che Guevera (carretera de Santa Cristina a Santa Cruz), y de la urbanización Bastiagueiro. En la zona sur, el ámbito linda con la avenida Valle Inclán, que comunica con el núcleo vecino de Perillo.



Fuente: Goolzoom.

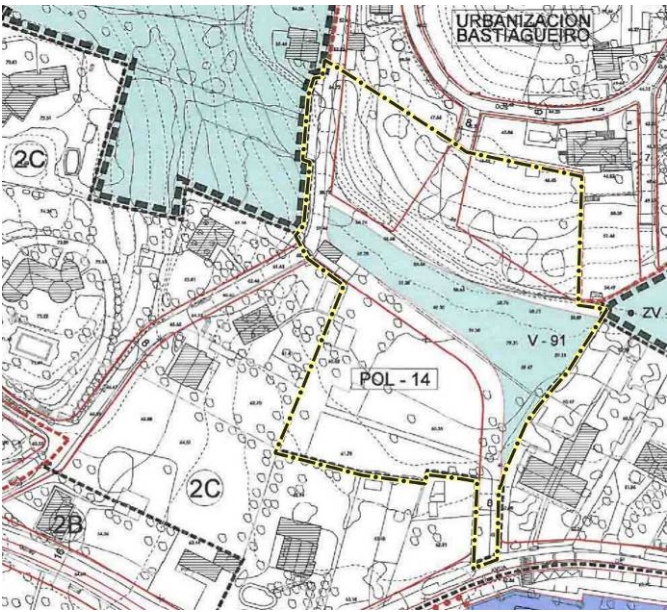
A continuación de adjuntan imágenes del entorno del ámbito.



Vista del ámbito desde el norte



Vista del ámbito desde el sur



ÁMBITO PLAN ESPECIAL POL-14

Fuente: plano de información PINF_02ORD

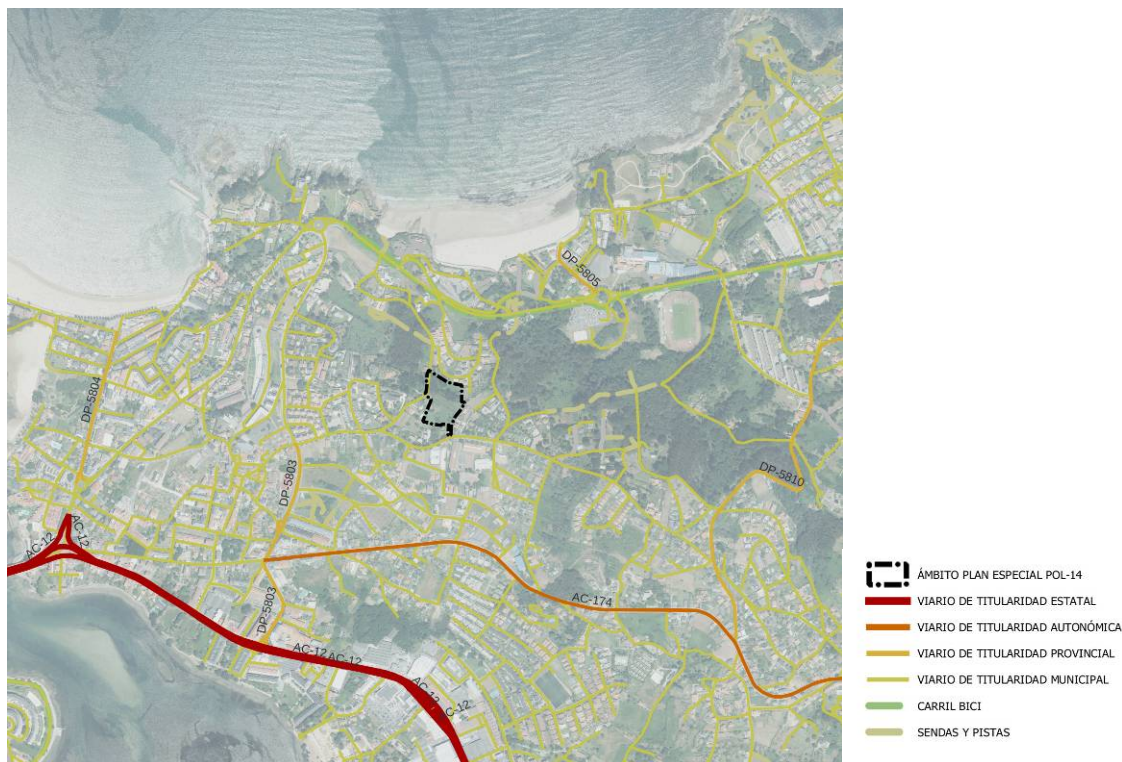
La ordenación detallada del presente plan especial establece la calificación de los terrenos incluidos en el polígono de suelo urbano no consolidado POL-14 Liáns, entendido como la asignación detallada de usos pormenorizados, tipologías edificatorias y niveles de intensidad correspondientes a cada zona. A continuación se incluye la tabla resumen de la ordenación propuesta para el polígono de suelo urbano no consolidado Pol-14:

		USO	ZONA	SISTEMA	ORDENANZA	SUPERFICIE	EDIFICABILIDAD RESIDENCIAL	EDIFICABILIDAD COMERCIAL	NºVIVIENDAS
POL - 14 LIÁNS	ZONA PRIVADA	Vivienda familiar	R-1		RVF	5.977 m²	3.723,49 m²e	37,61 m²e	18 viviendas
		Espacios libres	V-91	SL	EL	4.922 m²			
	ZONAS PÚBLICAS	Servicios urbanísticos	IS-1	SL	IS	29 m²			
		Sistema Viario	VIA-1	SL	IC	1.382 m²			
			VIA-2	SL	IC	884 m²			
		Subtotal				2.266 m²			
	SUBTOTAL					7.217 m²			
TOTAL						13.194 m²	3.723,49 m²e	37,61 m²e	18 viviendas

3.2. TITULARIDAD DE LAS CARRETERAS DEL ENTORNO

El ámbito se sitúa cercano al núcleo de Perillo – Santa Cristina, destacando en esa zona el inicio de la carretera autonómica AC-174, que conduce hacia el centro de Oleiros, y el trazado de la carretera nacional AC-12 (N-VI) que comunica con el centro de A Coruña.

CONCELLO DE OLEIROS
APROBACIÓN INICIAL. ABRIL 2024



Trama viaria según su titularidad. Elaboración propia

3.3. MOVILIDAD EN EL SECTOR. OFERTA VIARIA ACTUAL

Al ámbito se podrá acceder directamente por la avenida Valle Inclán, en su extremo sur, viario municipal estructurante del término municipal. Del mismo modo, como acceso secundario cuenta con el trazado de la calle Romeu, en la esquina noroeste, viario municipal de pequeña entidad, de tráfico interior, que conecta la avenida Valle Inclán con la urbanización Bastiagueiro y con la avenida Ernesto Che Guevara.

AVENIDA VALLE INCLAN

Se trata de un viario municipal de cierta entidad, que comunica los núcleos de Perillo y Montrove, en dirección Oeste – Este, y que forma parte de la red principal municipal de carácter urbano del término municipal. Cuenta con un carril por sentido, con zonas de aparcamiento en línea en ambos márgenes y con aceras perimetrales.

En la zona sur del ámbito del presente plan especial se sitúa el Centro Municipal de Danza y el Colegio Público Ramón María del Valle-Inclán, por lo que se crea un polo de atracción de tráfico interior del municipio.

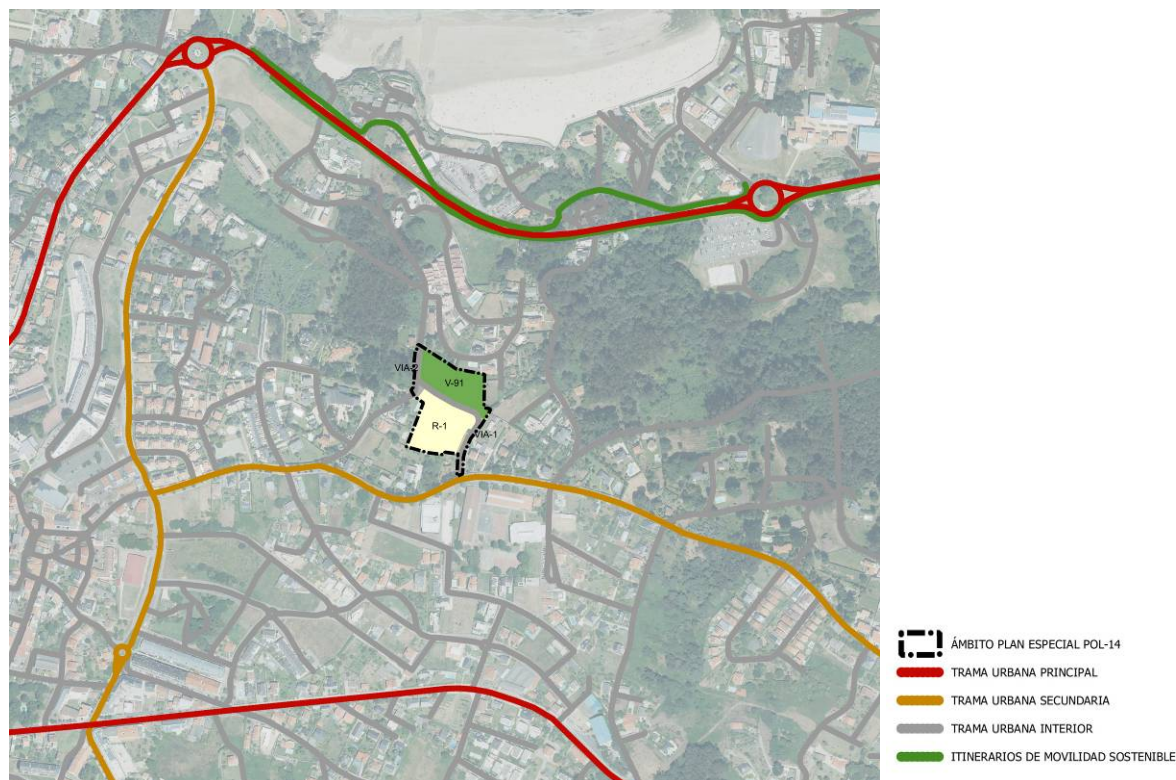
CALLE DO ROMEU

Se trata de un viario de pequeña entidad, asfaltado, sin señalización horizontal, de doble sentido y sin separación del tráfico peatonal. Comunica la avenida Valle Inclán, al sur; con la calle Dos Niños, en la urbanización Bastiagueiro, situada al norte del ámbito.

Mediante este vial se conecta con la avenida Ernesto Che Guevara, que es el viario municipal principal que comunica los núcleos de Santa Cristina y Santa Cruz por la costa, y que permite la movilidad hacia todos los asentamientos costeros del término municipal y de la comarca (Santa Cruz, Mera, Sada).

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 y por todo el área metropolitana de A Coruña.

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



Estructura de la trama viaria. Elaboración propia

4. CARTOGRAFÍA Y TOPOGRAFÍA

Para la redacción del presente Estudio, se ha utilizado la cartografía municipal a escala 1:5000 del entorno del ámbito.

También se ha contado con el levantamiento topográfico de la parcela realizado a escala 1:1000 y equidistancia entre curvas de nivel de 1 metro.

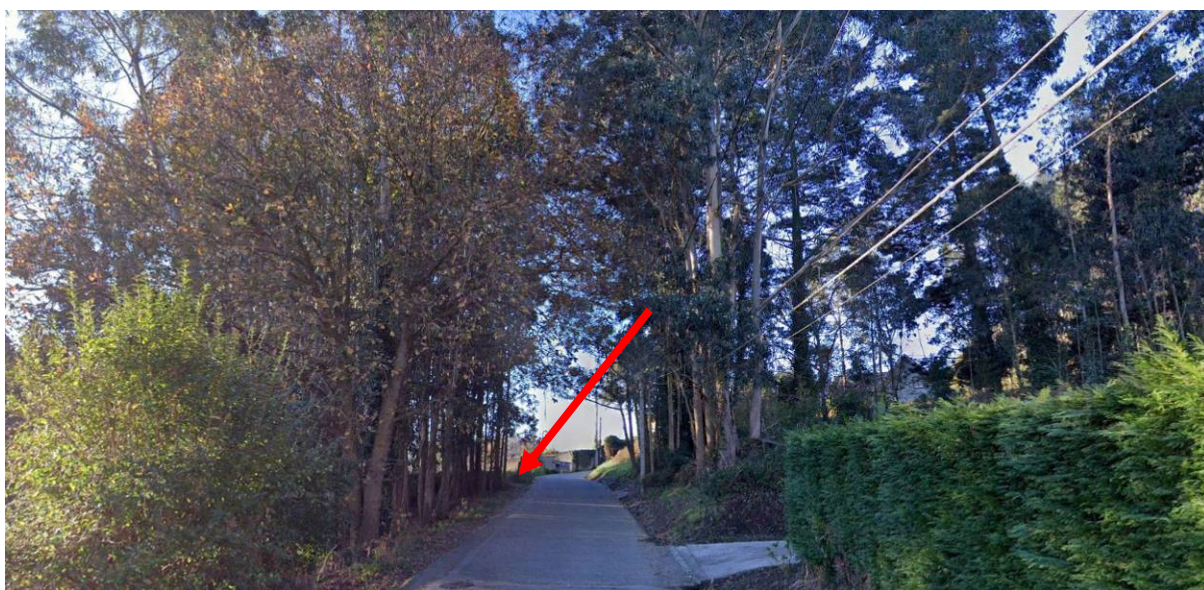
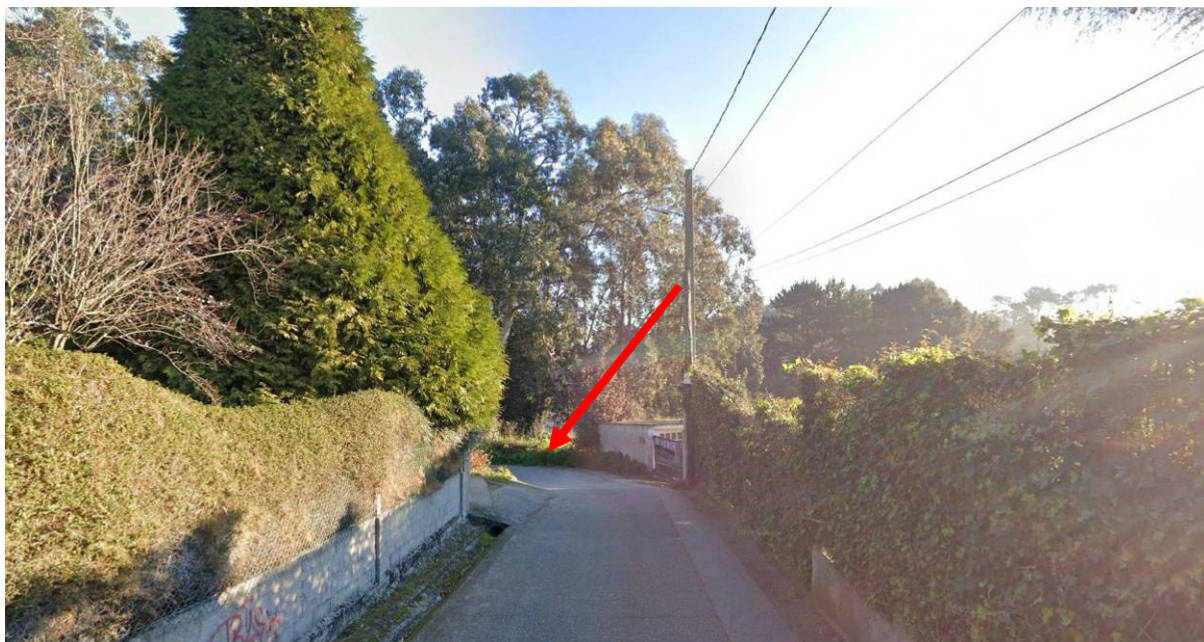
Teniendo en cuenta las condiciones del proyecto, este se apoya sobre el sistema cartográfico UTM ETRS89.

5. ESTADO ACTUAL DE LOS ACCESOS AL ÁMBITO

La zona destinada al acceso y el nuevo vial interior, tal y como se recoge en los planos de ordenación del PGOM, se sitúa en el margen norte de la avenida Valle Inclán, a la altura del Colegio y del Centro de Danza. Se adjuntan imágenes a continuación de dicho viario en la zona del nuevo enlace, señalada en rojo:



Como acceso secundario, en la esquina noroeste, el vial interior se enlaza con la calle Romeu. Se adjuntan imágenes a continuación de dicho enlace:



Hay que aclarar que la totalidad de los enlaces se realizan dentro del ámbito del plan especial y dentro del dominio público existente de los viales municipales señalados

En ninguno de los dos enlaces se afectan a edificaciones existentes que puedan condicionar la solución, afectando únicamente a elementos de urbanización y a pavimentos.

6. EVALUACIÓN DEL TRÁFICO

6.1. TRÁFICO EN LA TRAMA URBANA PERIMETRAL

Como ya se ha descrito anteriormente, el ámbito se conecta con la avenida Valle Inclán y la calle do Romeu, vías de carácter municipal que conforman la trama urbana perimetral sobre la que se asienta el polígono del plan especial.

Al ser viarios de carácter municipal no cuentan con estudio de tráfico ni con estaciones de medida de tráfico ni datos de aforos. Hay que señalar que son viarios de tráfico interior de baja intensidad.

La avenida Valle Inclán comunica el núcleo de Perillo, al oeste, con el núcleo de Montrove – Liáns, al este; sirviendo de acceso principalmente a todo el tejido residencial existente a lo largo de su trazado. Hay que destacar que también sirve de acceso al Colegio Público Ramón María del Valle-Inclán, y al Centro Municipal de Danza, por lo que hay que sumar un tráfico extra al tráfico residencial, siendo relevante en las horas punta de funcionamiento de ambas dotaciones municipales.

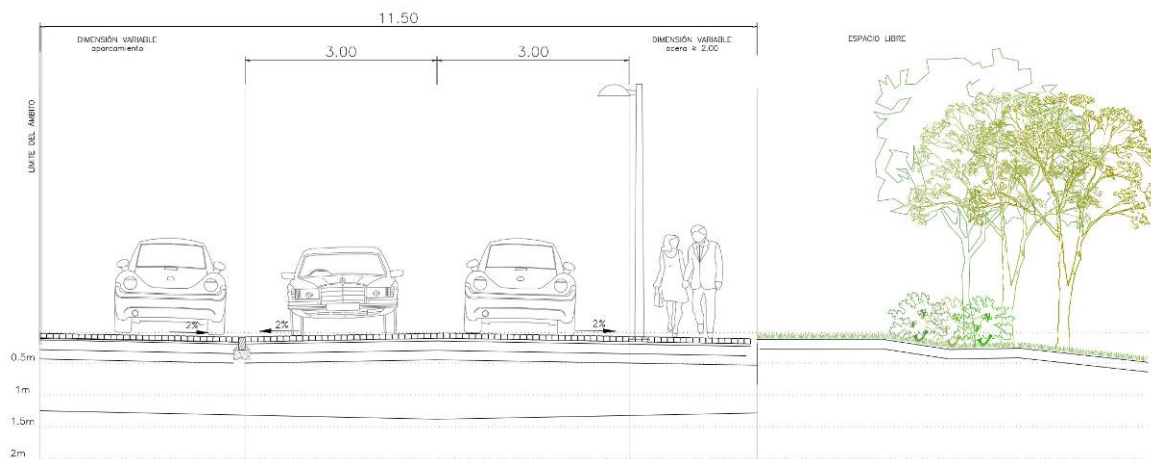
Este viario se considera adaptado a su nivel de tráfico actual, no produciéndose en la actualidad ningún problema de tráfico, al contar con dos carriles de circulación, uno por sentido, con zonas de aparcamiento en ambos márgenes; y aceras amplias perimetrales, correspondientemente ajardinadas con árboles de mediano y gran porte. Cuenta con un ancho medio de 16 metros, aproximadamente.

La calle do Romeu, de muy pequeña entidad, cuenta con un tráfico muy reducido, al ser un viario de carácter interior que comunica la avenida Vale Inclán con la urbanización Bastiagueiro. Este trayecto no tiene especial interés a nivel de tráfico municipal, y solamente es empleado por los residentes de la zona. Cuenta con una anchura media de 7 metros.

En la propuesta del plan especial se dispone la mejora y ampliación del tramo de la calle do Romeu en el interior del ámbito, con el objetivo de ordenar los distintos tráfico rodados y peatonales, y las zonas de aparcamiento; según la sección esquemática indicada a continuación:

VIARIO DE PLATAFORMA ÚNICA

TIPO AA' (tráfico mixto en plataforma única)



6.2. TRÁFICO GENERADO POR EL ÁMBITO

El tráfico generado por el nuevo polígono del plan especial se ha obtenido, siguiendo 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:

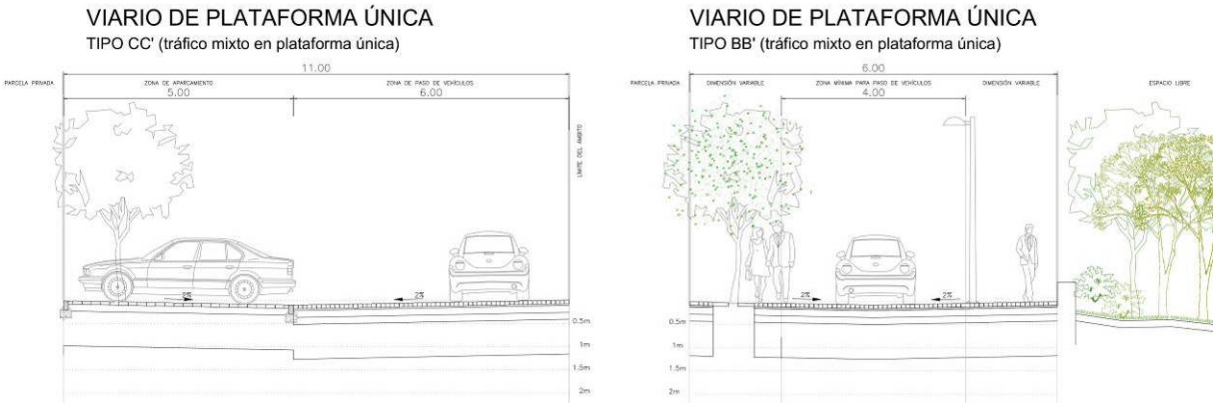
GENERACION DE VIAJES			
	VIAJES	SUPERFICIE	
ZONA COMERCIAL	50	100	M2 TECHO
OFICINAS	15	100	M2 TECHO
INDUSTRIAL	5	100	M2 TECHO
EQUIPAMIENTOS	20	100	M2 TECHO
ZONAS VERDES	5	100	M2 SUELO

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

		SUPERF. BRUTA	EDIFICABILIDAD	% MAXIMA OCUPACION	SUPERF. EDIFICABLE	VIAJES GENERADOS	
						Nº VIAJES/ 100 M2	Nº VIAJES
Espacio libre público	4982	4982	-	-	-	-	-
Equipamiento publico	-	-	-	-	-	-	-
Servicios urbanos	31	31	-	-	20	15	3
Vivienda unifamiliar	5892	5892	-	-	3761,10	10	377
TOTAL		13194					380

En resumen, se prevé un aumento de 380 desplazamientos generados por el nuevo desarrollo.

Se recoge a continuación la propuesta del nuevo vial interior recogida en el plan especial:



6.3. PLAZAS DE APARCAMIENTO

En el ámbito del plan especial se disponen las plazas de aparcamiento necesarias para dar cumplimiento a la normativa sectorial correspondiente, justificada en la memoria del presente plan especial.

Se disponen 11 plazas en la calle do Romeu, de ellas 6 en línea y 5 en batería. Dentro del vial interior, de tráfico restringido, se disponen 8 plazas en batería para dar servicio al entorno inmediato de la nueva urbanización de la nueva zona verde.

A continuación se adjunta un esquema de la urbanización del ámbito, identificando el tipo de pavimentación y las plazas de aparcamiento.



Urbanización, pavimentos y plazas de aparcamiento. Elaboración propia

7. EVALUACIÓN DE OTROS TIPOS DE MOVILIDAD

7.1. MOVILIDAD PEATONAL Y PARA BICICLETAS

La propuesta del presente plan especial 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.

Destacar que el vial interior propuesto, al ser de plataforma única, y de tráfico restringido, permite la movilidad peatonal, conectando con las zonas peatonales de la avenida Valle Inclán, al sur, y con la calle do Romeu, en la esquina noroeste.

Destacar también que la zona verde propuesta en la zona norte contará con trazados peatonales interiores, que conectarán el ámbito con la urbanización Bastiagueiro y con el desarrollo futuro del Parque Metropolitano de Liáns.

Con respecto a la movilidad en bicicleta, debido a la escasa entidad del desarrollo previsto por el presente plan especial en cuanto a número de viviendas, no se dispone un carril específico para este medio de transporte, pero se prevé su uso por medio del vial interior de tráfico restringido y plataforma única, y por las sendas peatonales incluidas dentro de la zona verde.

Señalar, que a unos 300 metros al norte, con conexión mediante la calle do Romeu y la urbanización Bastiagueiro, discurre el carril bici municipal paralelo a la avenida Ernesto Che Guevara, que conecta el entorno del núcleo de Santa Cristina con la playa de Bastiagueiro, y el núcleo de Santa Cruz.

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.

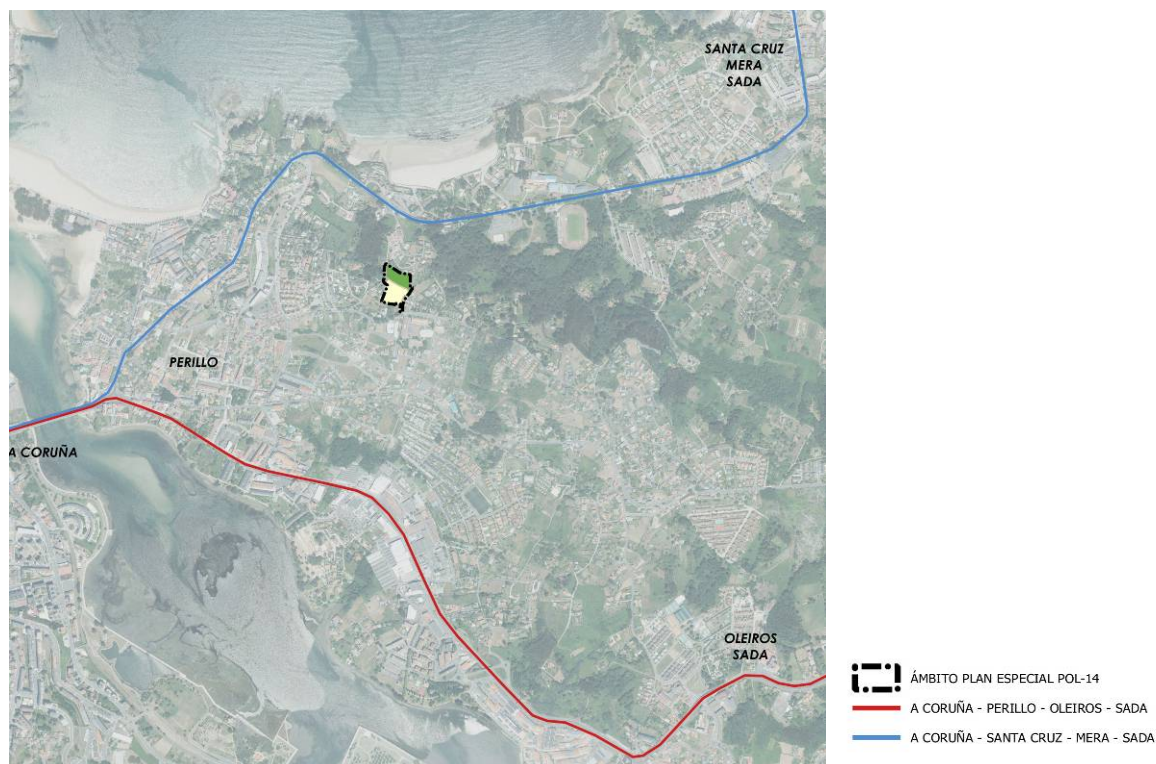
7.2. TRANSPORTE COLECTIVO

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

En primer lugar, por la zona norte, a 300 metros del ámbito, discurre por la avenida Ernesto Che Guevara la línea A Coruña – Sada por Bastiagueiro. En la zona sur, ya a mayor distancia del ámbito, discurre por la carretera nacional N-VI la línea A Coruña – Sada por Oleiros.

Desde el ámbito se disponen itinerarios peatonales que comunican con ambas líneas, siendo la más cercana la primera de las comentadas.

Se adjunta imagen señalando el trazado de ambas líneas:



Líneas de Transporte Colectivo. Elaboración propia

7.3. ÁREAS COMPLEMENTARIAS

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

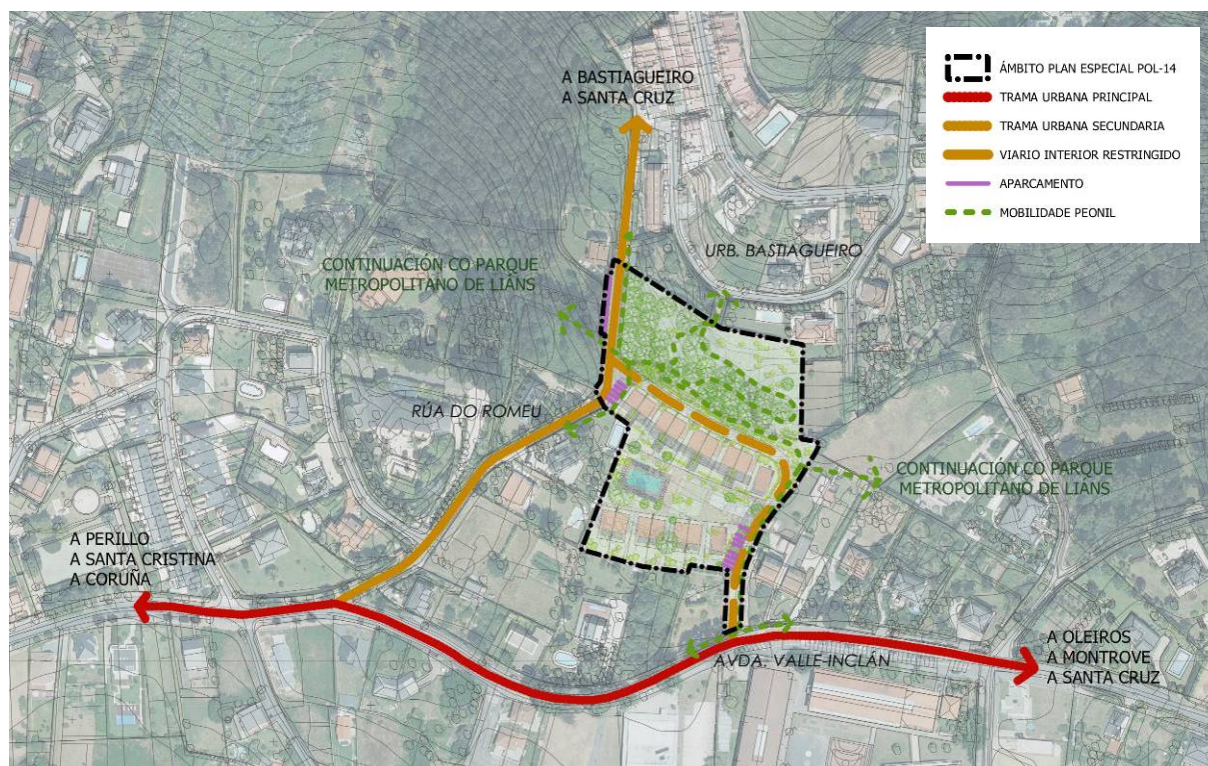
En relación a la accesibilidad, en los apartados correspondientes del plan especial de reforma interior se especifica el cumplimiento de la normativa vigente en materia de accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas.

8. RESUMEN DE LA PROPUESTA

A continuación se adjunta un esquema de la propuesta de movilidad incluida en el presente plan especial, a modo de resumen, que recoge lo comentado en los puntos anteriores.

El ámbito se conecta a la trama viaria municipal existente en dos puntos. En la zona sur, se conecta con la avenida Valle Inclán, que forma parte de la trama urbana principal del término municipal, conectando el ámbito con los núcleos urbanos del entorno (Perillo – Santa Cristina – Montrove – Bastiagueiro – Santa Cruz). En la esquina noroeste, se conecta con la calle do Romeu, de carácter secundario.

Por el interior del ámbito se incluye el trazado de un vial de plataforma única, público, de uso restringido, que vertebra la zona residencial propuesta y la nueva zona verde, en la mitad norte, que será un elemento generador de itinerarios peatonales que conectarán el ámbito con el futuro desarrollo del Parque Metropolitano de Liáns y con la costa de Bastiagueiro.



Esquema de Movilidad propuesta. Elaboración propia

9. CONCLUSIÓN

A modo de recapitulación, se puede afirmar que las infraestructuras existentes, con unas leves modificaciones que serán objeto del proyecto de construcción, son suficientes para absorber, en unas condiciones adecuadas de explotación, el tráfico generado por el Plan Especial de Reforma Interior Pol-14. Esta actuación tampoco va a afectar negativamente a la trama urbana existente en el entorno ni a las carreteras más cercanas.

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

Al encontrarse gran parte del entorno edificado y con usos y características similares (residenciales) a las que se plantean, no supe una alteración importante la propuesta de urbanización de 16 viviendas.

Teniendo en cuenta el uso y las dimensiones definidas, 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 y 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, abril de 2024.

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

Fdo.: Álvaro Fernández Carballada

Fdo.: Beatriz Aneiros Filgueira