

MEMORIA XUSTIFICATIVA

CARPETA 01.MX

ANEXO 2. ESTUDO DA MOBILIDADE

MX_03.2ANX_MOB

1. Introducción.....	3
2. Obxecto do estudo	3
3. Descrición da situación actual	3
4. A mobilidade xerada no ámbito.....	16
5. Criterios e directrices da ordenación para unha mobilidade sostible	16



1. INTRODUCCIÓN

O Plan especial de infraestruturas e dotacións no ámbito do equipamento SU-4 incorpora un estudo de avaliación da mobilidade, cos obxectivos previstos no artigo 172 do Regulamento da Lei do solo de Galicia.

Neste documento efectúase unha primeira aproximación ao dito estudo describindo a situación de partida e propoñendo as directrices xerais e os criterios de ordenación que poden contribuír á mellor integración da actuación e a consecución dunha mobilidade máis sostible.

Os criterios e as directrices propostas neste documento son coherentes co nivel de desenvolvemento do plan especial, aínda na fase de tramitación do borrador. O documento urbanístico que se elabore para a aprobación inicial poderá completar, a partir destas liñas xerais, as medidas e solucións concretas, xustificando a súa contribución a unha mobilidade urbana máis sostible.

2. OBXECTO DO ESTUDO

O estudo analiza a nova mobilidade inducida polas previsións do PEID SU-4, e como altera a situación de partida na zona.

Debe terse en conta que parte das previsións do plan están xa executadas e en uso, polo que cómpre analizar ademais da nova mobilidade a súa posible interferencia cos usos xa implantados.

Ademais, o estudo da ordenación no seu conxunto permite introducir axustes que melloren o funcionamento dos usos xa implantados, buscando unha mellor accesibilidade, unha mobilidade urbana máis sostible e a promoción de modos de transporte menos contaminantes na zona concreta de estudo.

3. DESCRICIÓN DA SITUACIÓN ACTUAL

1. SISTEMA VIARIO DE BORDE

A avenida do Cruceiro da Coruña

É unha vía de gran capacidade, que forma parte do sistema viario estruturante da cidade. A antiga N-550, aínda que integrada xa por completo na cidade, mantén a súa concepción orixinal de vía interurbana, non adaptada ao tránsito peonil, polo que urxe a súa transformación.

A avenida, no tramo que nos ocupa, ten unha sección de 26 m. entre límites de propiedade e dous carrís de circulación en cada sentido, duns 3,60 m. cada un, separados por unha mediana central axardinada duns 4 m. de ancho.

Conta tamén con dous beiravías a cada lado das bandas de circulación de dimensión e configuración variable, en función do tratamento das fronteiras das distintas naves que flanquean a avenida e que, en moitos casos, se incorporan aos espazos de aparcadoiro propios das empresas.

A avenida do Cruceiro da Coruña no tramo que vai desde a avenida de Asturias ata a de Camilo José Cela carece por completo de beirarrúas, polo que o tránsito peonil resulta difícil, por non dicir imposible, con tramos nos que resulta mesmo perigoso.

O ámbito de actuación sitúase na marxe sur da avenida, na dirección de saída da cidade. No tramo de contacto a avenida discorre con moi pouca pendente en torno a cota 342 m., cun incremento considerable de pendente no último tramo, xa na confluencia coa rúa de Amio.



A avenida de Asturias

É a prolongación da autovía da Lavacolla desde a avenida de Camilo José Cela (periférico) ata a avenida do Cruceiro da Coruña. Forma parte, como a anterior, do sistema viario que estrutura a cidade.

Neste caso, a avenida conta unicamente cun tronco central, cun carril en cada sentido de circulación. Este tronco central está flanqueado, porén, por distintos camiños de servizo que pretenden dar continuidade aos itinerarios que foron cortados pola creación da propia vía e que se integran no denominado parque da Campiña.

No tramo que nos ocupa, conflúen tres destes camiños: unha incorporación á avenida de Asturias desde a rúa de Amio, outra pista que discorre paralela á avenida de Asturias e enlaza a rúa de Amio coa rúa da Pena Corveira e chega ata a rotonda da Campiña (a rúa da Campiña), e outro camiño habilitado como itinerario peonil e ciclista que foi integrado no denominado Xiro dos Montes.





A rúa de Amio

A rúa de Amio flanquea todo o linde leste do área de servizos urbanos de Amio, desde o seu extremo norte ata o sur. Constitúe o eixo principal que vertebra o conxunto, cun percorrido continuo ao longo da traza máis longa da dotación SU-4, (máis de 700 m.) permitindo un acceso doado a cada unha das plataformas e tramos que forman o conxunto.

Esta rúa foi executada como parte do proxecto de urbanización do polígono de Costa Vella. Presenta dous tramos diferentes. Desde a avenida do Cruceiro da Coruña ata a rotonda de acceso ao Mercado de Gando conta con 3 carrís de circulación máis un beiravía na beira do polígono.

O sentido de circulación destes carrís varia en función do tramo, de xeito que ao norte do acceso á plataforma superior do recinto feiral ten dous carrís de baixada e un de subida, mentres que ao sur deste acceso hai dous de subida e un de baixada.

O tramo que vai desde a rotonda do Mercado de Gando ata a avenida de Asturias ten dous carrís de circulación e unha beiravía, no lado do polígono.



O funcionamento do sistema viario neste tramo semella un tanto confuso, resultado da solución de cada problema de tráfico de xeito individual e independente para cada peza, sen unha visión global que racionalice o conxunto.

A rúa de Amio, carece de beirarrúas no lado da parcela SU-4, pendente de urbanizar. O lado do polígono conta con beirarrúas, pero con graves deficiencias no que atinxe a súa funcionalidade e que non garanten a accesibilidade universal.



Rúa da Pena da Corveira

A rúa da Pena Corveira bordea o linde oeste do ámbito. Vai desde a rúa da Mira, en Piñeiro, ata a rúa de Amio.



Cruza sobre a avenida de Asturias cun paso elevado duns 6 m. de calzada e dous exiguos pasos peonís laterais.



Ao saír da ponte crúzase coa rúa da Campiña e, a partir deste punto, convértese nun camiño rural, sen asfaltar, cun tránsito esporádico e de carácter peonil maioritariamente.



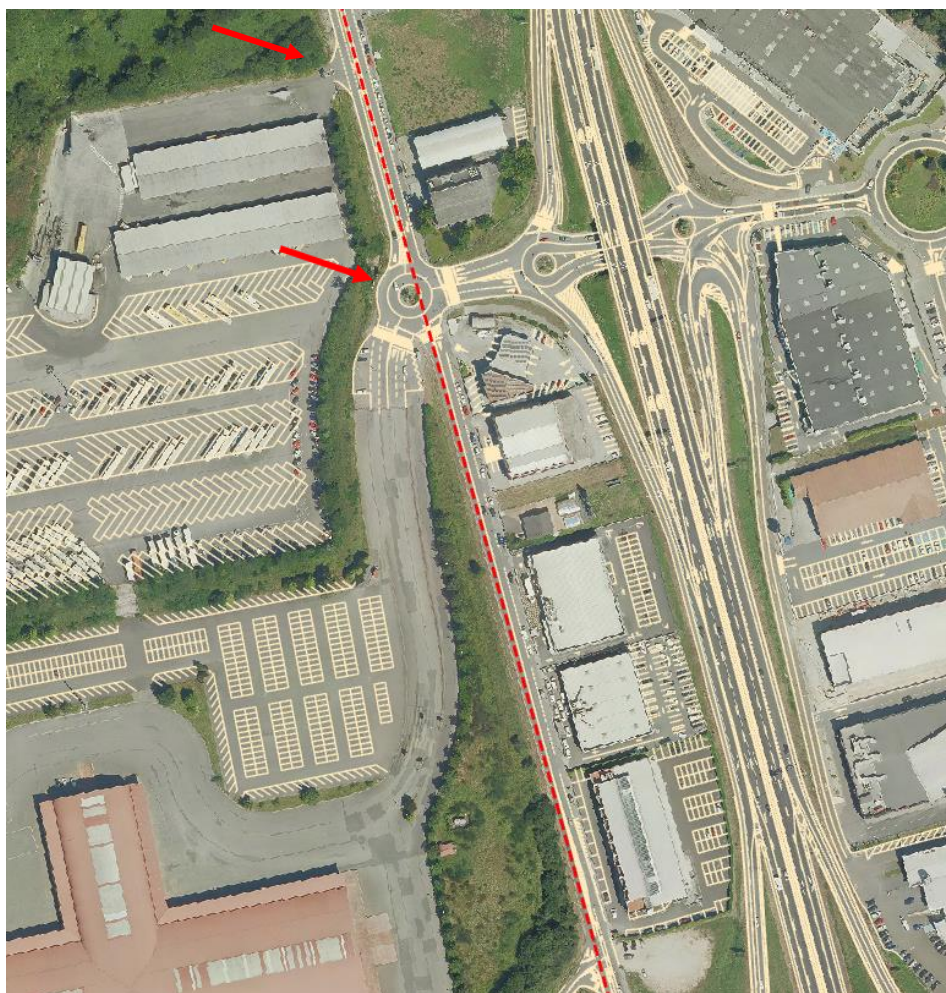
2. ACCESOS

Zona sur: Recinto feiral

O acceso ao recinto feiral desdobrase en dous puntos diferentes, un para cada unha das plataformas que o conforman.

O situado na cota máis baixa dá acceso á plataforma na que está o edificio principal. Está deseñado coa folgura suficiente para facilitar o acceso aos grandes camións que usan o recinto. Conta cun punto de control de acceso xa no interior do recinto, a uns 60 m. da rotonda de acceso.

O acceso á plataforma superior prodúcese directamente desde a rúa de Amio.





Non existe ningunha outra posibilidade de acceso á zona en todo o perímetro do recinto feiral, que se concentra nos dous puntos mencionados, ambos con cabina de control de acceso.

Estes puntos de accesos están deseñados única e exclusivamente para o tráfico motorizado.

É importante remarcar que non existe, en todo o ámbito, a posibilidade de acceder ao recinto feiral a pé en condicións de certa seguridade. Non existe na zona ningún itinerario peonil -nin accesible nin de ningún tipo- que permita acceder ao recinto ou transitar a pé neste tramo.

O sendeiro peonil do parque da Campiña discorre totalmente alleo ao recinto feiral. Desde a rúa da Campiña, aínda que discorre nunha rasante máis baixa que a da plataforma do Mercado poderíase habilitar un acceso ao recinto, pero neste momento non é posible xa que está valado en todo o seu perímetro. Na visita á zona comprobouse que o peche está forzado e aberto no único punto no que acceso peonil resulta relativamente doado.



Zona norte

A parcela situada máis ao norte conta cunhas condicións óptimas de accesibilidade, xa que ademais de servirse pola rúa de Amio, como todas as parcelas que forman o complexo, ten unha fachada de uns 275 m. con fronte á avenida do Cruceiro da Coruña, nun tramo sensiblemente horizontal. Pola parte posterior discorre ademais un camiño público que dá servizo á parte posterior das naves da avenida do Cruceiro da Coruña e que facilita o acceso á parcela desde todos os niveis do terreo.

Neste momento o ámbito está sen desenvolver polo que non conta con beirarrúas nin accesos desde a avenida do Cruceiro da Coruña nin desde o dito camiño. O único acceso formalizado, neste momento, prodúcese, desde a rúa de Amio, como no resto do ámbito, nun único punto.

A parcela situada ao sur da anterior resulta neste momento, practicamente inaccesible. Conta con dous únicos puntos de acceso: ao leste, desde o mesmo punto que a parcela norte, na rúa de Amio; ao oeste, desde a confluencia das rúas da Travesa da Campiña e da Pena da Corveira.



3. TRANSPORTE PÚBLICO

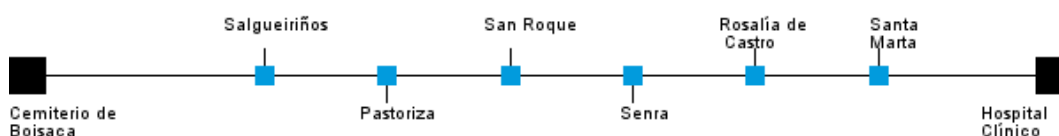
O transporte público nesta zona, como no conxunto da área empresarial e industrial dos polígonos de Tambre, Costa Vella e A Sionlla é practicamente inexistente. Solo existen algunhas paradas nas proximidades.

A única liña que daría servizo ao ámbito pola zona norte é a liña 1, cunha parada no cemiterio de Boisaca.

Traxecto de ida

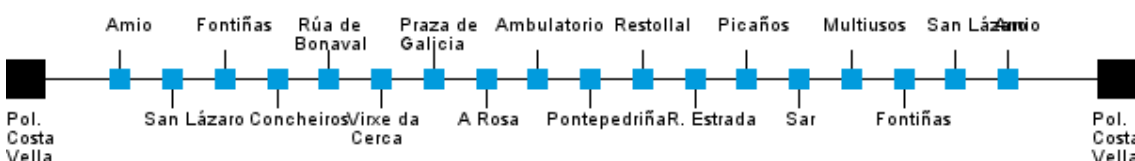


Traxecto de volta



Pol banda sur, as liñas C5 e C6 son as únicas que dan servizo ao polígono de Costa Vella:

Liña circular C5:



Liña circular C6:



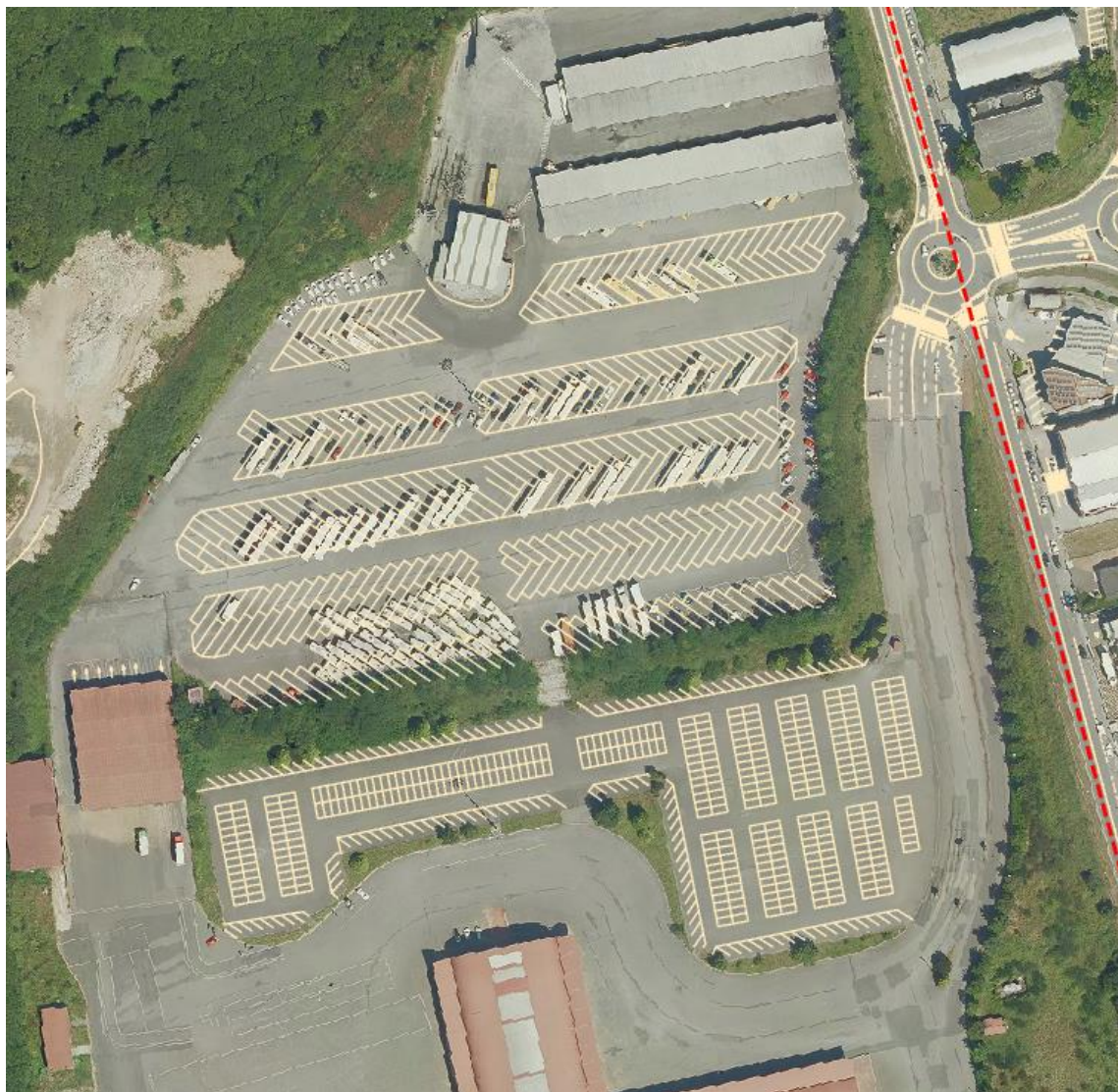
4. ZONAS DE ESTACIONAMENTO

Zona sur: Recinto feiral

O recinto conta con dous amplos aparcadoiros en cada unha das plataformas, cunhas superficies aproximadas duns 14.000 m² a plataforma inferior e uns 30.000 m² a superior.

O aparcadoiro inferior ten unha capacidade para uns 550 vehículos, con prazas de dimensións en torno aos 5 x 2,5 m., é dicir, para turismos. O aparcadoiro da plataforma superior está acondicionado para o estacionamento de vehículos de maior tamaño. Conta con preto de 400 prazas de dimensións entre 10/14 x 3,25 m., axeitadas para autobuses e camións. Parte deste estacionamento está cuberto con dárseas tipo lúa.

Ambas plataformas contan con amplas superficies de manobra e circulación aptas para camións e autobuses.



Zona norte: a zona pendente de desenvolver

A zona norte está sen desenvolver e non conta, neste momento, con máis aparcadoiros que os dispostos na rede viaria publica, principalmente na rúa de Amio, en torno ás 30 prazas.

Existe tamén unha zona de aparcadoiro provisional habilitada no interior da parcela norte , con acceso desde a avenida do Cruceiro da Coruña acondicionado en principio para unhas 30-40 prazas, pero ampliable a outras tantas.



En conclusión, neste momento a zona en estudo presenta graves deficiencias en canto a súa accesibilidade e mobilidade.

A zona do recinto feiral está basicamente deseñada para o acceso de camións e autobuses e puntualmente de vehículos privados pero nada máis. Non é posible, neste momento, chegar andando ou en transporte público ao recinto feiral.

Resulta prioritario, polo tanto, corrixir esta eiva, necesaria para acadar os obxectivos de diversificación de usos que establece o propio PXOM nun marco de accesibilidade universal e mobilidade urbana máis sostible.

Por outra banda, cómpre sinalar que a dimensión do ámbito, cunha traza lonxitudinal de preto de 1 km. funciona hoxe como un tapón ou barreira física entre os usos residencias (existentes ou previstos) situados ao oeste do ámbito e os polígonos empresariais e comerciais situados ao leste. O conxunto do ámbito pivota sobre o eixo da rúa de Amio, dando as costas ao seu borde oeste.

Crear itinerarios rodados e peonís que permeen o ámbito e o fraccionen, pode facilitar en boa medida a mobilidade e accesibilidade na zona de Amio.

4. A MOBILIDADE XERADA NO ÁMBITO

Os usos xa existentes na parcela e que xa levan en funcionamento uns 25 anos son os máis intensivos e críticos, por ser indutores de tráfico pesado de carácter interurbano, polo que, desde o punto de vista da mobilidade xerada como consecuencia da implantación de novos usos na dotación SU-4, non van producirse grandes alteracións respecto da situación de partida.

Respecto dos novos usos, a zona situada dando fronte á avenida do Cruceiro da Coruña ten a vocación de albergar a zona representativa do conxunto, propoñéndose unha fronte edificada que dea continuidade ao solo urbano de carácter terciario que xa flanquea a avenida. A implantación destes novos usos non vai supoñer un cambio significativo sobre a pauta de mobilidade da avenida do Cruceiro da Coruña, xa que simplemente se dará continuidade ás edificacións xa existentes.

Na zona central prevense usos edificatorios menos intensivos, o que permite absorber -de ser necesario- no interior da parcela os posibles tráfico inducidos, e ao mesmo tempo, pola súa posición central e en contacto con zonas urbanizables poden ser facilmente integrados na rede viaria urbana residencial.

Non se espera polo tanto que a implantación de novos usos vaia supoñer unha tensión engadida sobre o intenso uso actual da parcela.

5. CRITERIOS E DIRECTRICES DA ORDENACIÓN PARA UNHA MOBILIDADE SOSTIBLE

A permeabilidade a través da área de servizos urbanos

A creación das novas rúas que atravesan o ámbito permite dar continuidade aos percorridos máis urbanos e facilitar a integración dos polígonos de usos terciarios coa cidade a través destes percorridos, o que se considera moi desexable.

O complexo de servizos urbanos como intercambiador modal

A posición privilexiada da parcela en relación tanto cos grandes colectores de tráfico urbano e interurbano, como coa rede viaria máis miúda, facilitan o seu uso como un gran intercambiador modal, capaz de acomodar distintos tipos de transporte (urbano-interurbano; pesado-lixeiro; publico-privado) sen interferencia entre eles.

A corrección das eivas nos usos xa implantados

A culminación da ordenación do complexo de Servizos Urbanos de Amio, coincidente no tempo coa finalización da concesión da explotación do Mercado de Gando permite reflexionar sobre os usos que deberán potenciarse na parcela e no seu caso abordar certos axustes nos usos xa

implantados que melloren a situación actual excesivamente centrada na optimización do tráfico pesado, con nula atención ao transporte público urbano ou á accesibilidade peonil.

Santiago de Compostela
A xefa da Sección de Planeamento do Concello
Asinado electronicamente