

ANEXO 5. ESTUDO DE AVALIACIÓN DA MOBILIDADE

ANEXO 5. ESTUDO DE AVALIACIÓN DA MOBILIDADE

1. ESTUDO DE AVALIACIÓN DA MOBILIDADE.....	1
1.1. AVALIACIÓN DA MOBILIDADE XERADA POLOS DIFERENTES USOS PREVISTOS NO PLAN, E OS INCREMENTOS E VARIACIÓNS PREVISTAS COMO CONSECUCENCIA DAS NOVAS ACTUACIÓNS INCORPORADAS POLO MESMO.....	1
1.2. PROPOSTA DA REDE DE ITINERARIOS PRINCIPAIS PARA PEÓNS E CARRIL BICI.....	3
1.3. PROPOSTA DE REDE BÁSICA DE ITINERARIOS PRINCIPAIS DE VEHÍCULOS E DETERMINACIÓN DAS RESERVAS PARA APARCAMENTOS	4
1.4. PREVISIÓN DA REDE DE ITINERARIOS PARA TRANSPORTE COLECTIVO	5
1.5. XUSTIFICACIÓN DAS CONDICIÓNS ESIXIDAS POLA NORMATIVA EN MATERIA DE ACCESIBILIDADE	6
1.6. PROPOSTA DE FINANCIACIÓN DOS DIFERENTES COSTES XERADOS POLO INCREMENTO DE MOBILIDADE DEBIDO Á NOVA ACTUACIÓN.....	7

1. ESTUDO DE AVALIACIÓN DA MOBILIDADE

O obxectivo dos estudos de avaliación da mobilidade é definir as medidas e actuacións necesarias, para asegurar que a nova mobilidade xerada no ámbito de estudo siga unhas pautas caracterizadas pola preponderancia dos medios de transporte máis sostibles.

Os estudos de avaliación da mobilidade xerada por un novo desenvolvemento avalían, no seu ámbito de influencia, o incremento potencial dos desprazamentos provocado pola nova planificación ou pola nova implantación de actividades, e a capacidade de absorción do mesmo polos servizos viarios e polos sistemas de transporte, abarcando incluso os de baixo ou nulo impacto como os desprazamentos en bicicleta. Tamén se avalía a viabilidade das medidas propostas no propio estudo para xestionar de maneira sostible a nova mobilidade e, especialmente, as fórmulas de participación do promotor para colaborar na solución dos problemas que esta xere.

1.1. AVALIACIÓN DA MOBILIDADE XERADA POLOS DIFERENTES USOS PREVISTOS NO PLAN, E OS INCREMENTOS E VARIACIÓNS PREVISTAS COMO CONSECUCENCIA DAS NOVAS ACTUACIÓNS INCORPORADAS POLO MESMO

En primeiro lugar é necesario incidir en que o plan proposto no presente plan especial prevé exclusivamente o uso dotacional. A este respecto, sinalar que se propón unha única parcela de equipamento, de carácter dotacional múltiple, de 2.652 m² de edificabilidade máxima total, e que será dedicado a dispoñer unha edificación destinada a asociacións sen ánimo de lucro de carácter municipal.

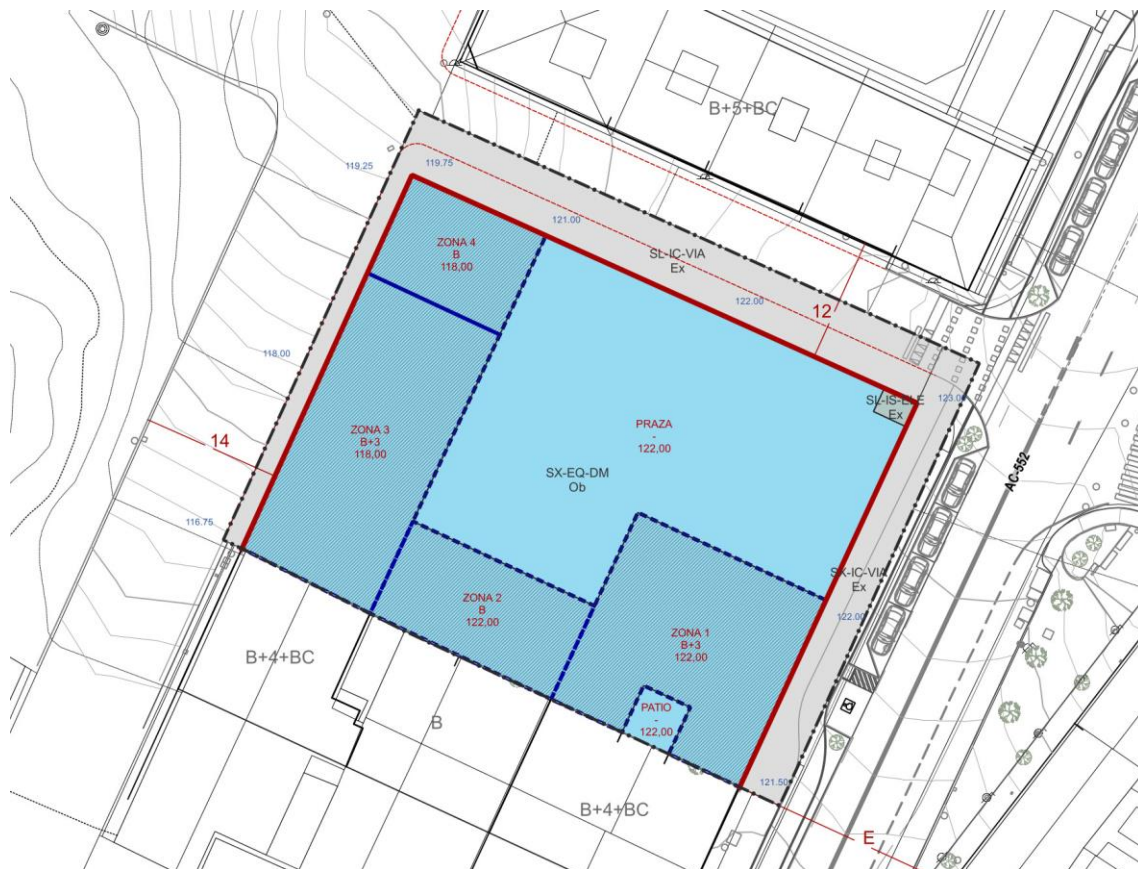
Indicar que na parcela dotacional proxectada existe na actualidade un conxunto de edificios de carácter residencial, en estado de abandono, o que demostra que o presente plan especial é unha operación de reforma interior urbana, que planea a substitución dun uso existente de carácter residencial por outro de carácter dotacional.

En base ao comentado no punto anterior, a actuación prevista no presente plan especial xera unha nova mobilidade de carácter máis urbano e social, debido a que os desprazamentos dos futuros usuarios do equipamento proposto serán principalmente de escala urbana e xerados no interior do termo municipal, xa que ao tratarse dun edificio destinado a asociacións sen ánimo de lucro do propio municipio, os usuarios serán principalmente os empregados das devanditas asociacións e os cidadáns aos que ofrezan os seus servizos.

Destacar que o ámbito se sitúa dentro do centro urbano, adxacente a unha das principais arterias da cidade de Carballo, a avenida Vázquez de Parga, e na contorna existen, ademais de edificacións de uso residencial colectivo, numerosas edificacións destinadas a usos terciarios e comerciais que xa xeran actualmente unha gran parte dos desprazamentos existentes no núcleo urbano.

Destacar tamén a existencia no termo municipal dun plan de mobilidade urbana sostible, denominado “Estratexia de mellora e xestión do espazo público urbano e da mobilidade no municipio de Carballo”, finalizado en decembro de 2018, que ten como obxectivo derradeiro alcanzar un modelo de cidade no que os cidadáns realicen os seus desprazamentos de forma sostible e segura.. Ademais, entre os obxectivos específicos do PMUS figuran, entre outros, o fomento das viaxes non motorizadas fronte ás realizadas en automóbil. En relación a isto, deseñouse o plan CICL-ANDO Carballo, no que se programa a actuación e construción dunha rede de carrís bici que favorezan a mobilidade sostible en todo o núcleo de Carballo. Destacar o tramo Centro Urbano –

Avda de Bértoa, xa executado, e que dota de carril bici á avenida Vázquez de Parga, no tramo que dá acceso e servizo á nova parcela dotacional detallada no presente plan especial.



Imaxe da ordenación proposta no presente plan especial

A continuación procédese a analizar os tipos de itinerarios que se tiveron en conta no presente estudo:

1.2. PROPOSTA DA REDE DE ITINERARIOS PRINCIPAIS PARA PEÓNS E CARRIL BICI

A ordenación prevé mellorar os itinerarios peonís existentes, mediante a consolidación das aliñacións definidas no PXOM vixente. Sinalar ademais, que actualmente a avenida Vázquez de Parga xa conta na fronte do ámbito do plan especial con beirarrúa peonil e carril bici, o cal conecta o centro urbano de Carballo coa avenida de Bértoa.



Vista do carril bici e beirarrúa da avenida Vázquez de Parga

Nas rúas Darwin e Mendel o plan especial propón a disposición de beirarrúas perimetrais que colmatan a trama urbana, consolidando o espazo dedicado ao peón existente no núcleo urbano.

Achégase a continuación un esquema sinalando en amarelo claro as zonas dedicadas a tráfico peonil, e en vermello o trazado do carril bici ao longo da avenida Vázquez de Parga.



Esquema de tráfico peatonal y carril bici.

1.3. PROPOSTA DE REDE BÁSICA DE ITINERARIOS PRINCIPAIS DE VEHÍCULOS E DETERMINACIÓN DAS RESERVAS PARA APARCAMENTOS

Da mesma forma que o tráfico peonil, o plan especial unicamente establece a consolidación das aliñacións nas rúas perimetrais xa existente.

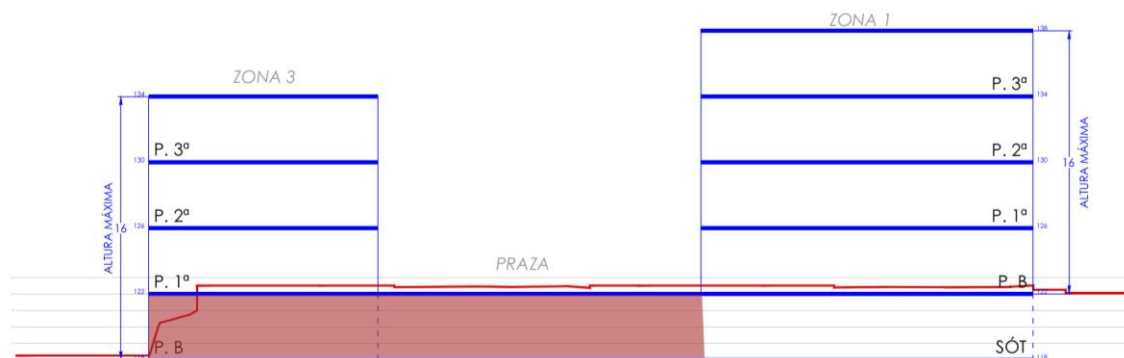
Actualmente a avenida Vázquez de Parga conta con 5 prazas de aparcamento na fronte da parcela dotacional proposta, unha delas adaptada. Como xa se explica anteriormente, a urbanización da devandita avenida está actualmente reformada para a inclusión do carril bici que vai desde o centro urbano á avenida de Bértoa.

Nas rúas Darwin e Mendel o plan especial propón a consolidación da trama urbana xa existente, sendo ambas as rúas de dobre dirección e sentido único.

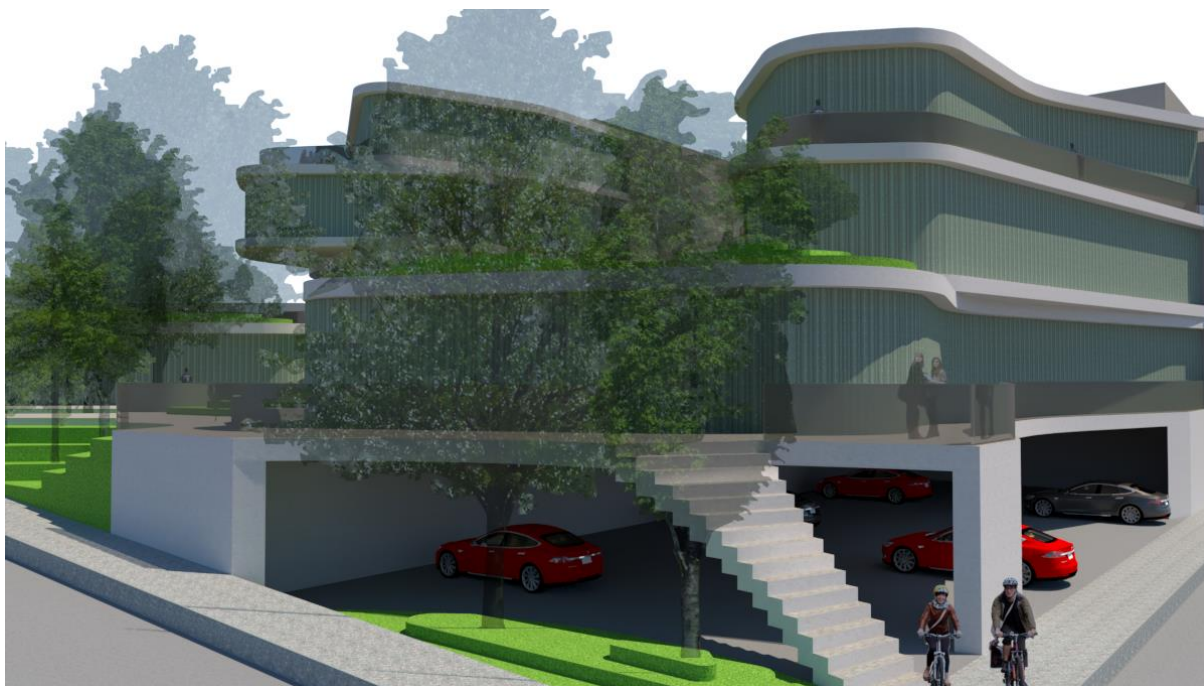


Esquema de tráfico rodado

Finalmente, como se observa nas seguintes imaxes, a ordenación proposta permite aproveitar, dentro da parcela dotacional, a planta baixa do bloque da rúa Mendel como zona de aparcamento público destinado aos usuarios do equipamento, facilitando a execución e os acceso ao estar a cota da rasante da rúa existente. Ademais, dita zona de aparcamento podería aumentarse debaixo da praza proxectada, xa que a ordenación proposta permite o 100% de ocupación baixo rasante.



Esquema en sección con zona de aparcamento (en vermello) en planta baixa

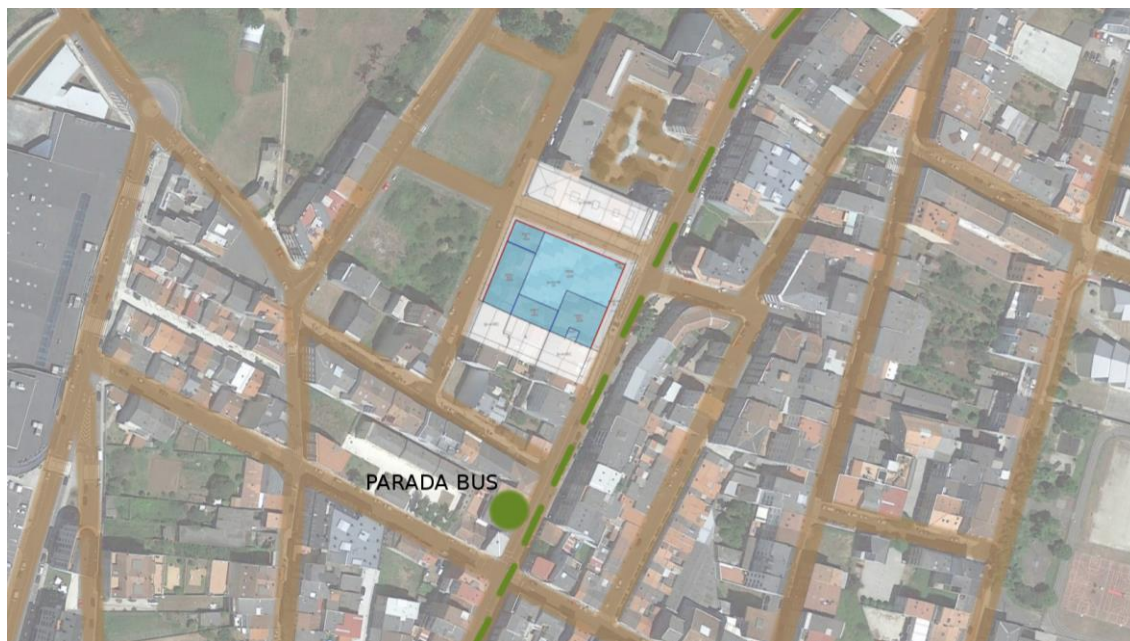


Vista dun exemplo de edificio dotacional con aparcamento en planta baixa

1.4. PREVISIÓN DA REDE DE ITINERARIOS PARA TRANSPORTE COLECTIVO

O ámbito sitúase adxacente á avenida Vázquez de Parga, eixo principal de entrada á cidade desde a zona da Coruña, Arteixo e Laracha. Por tanto, pola devandita avenida discorren as principais liñas existentes de transporte público do concello, destacando ademais a proximidade do Centro de Saúde de Carballo, un dos principais puntos de chegada e saída das liñas de transporte público colectivo.

Por tanto, xustifícase que o equipamento proposto conta cunha accesibilidade elevada desde o punto de vista do transporte público, cunha parada situada a escasa distancia da parcela. Achégase esquema co trazado das liñas de transporte público, en cor verde, sinalando a parada máis próxima ao ámbito:



Esquema de tráfico de transporte público

1.5. XUSTIFICACIÓN DAS CONDICIÓNS ESIXIDAS POLA NORMATIVA EN MATERIA DE ACCESIBILIDADE

A lexislación de aplicación é este apartado é a Lei 8/1997, do 20 de agosto, de accesibilidade e supresión de barreiras na Comunidade Autónoma de Galicia, o Real Decreto 505/2007, do 20 de abril, polo que se aproban as condicións básicas de accesibilidade e non discriminación das persoas con discapacidade para o acceso e utilización dos espazos públicos urbanizados e edificacións, a Orde TMA/851/2021, do 23 de xullo, pola que se desenvolve o documento técnico de condicións básicas de accesibilidade e non discriminación para o acceso e utilización dos espazos públicos urbanizados, a Lei 10/2014, do 3 de decembro, de accesibilidade, e o Decreto 35/2000, do 28 de xaneiro, polo que se aproba o Regulamento de Desenvolvemento e Execución da Lei de Accesibilidade e Supresión de Barreiras na Comunidade Autónoma de Galicia.

Os espazos de dominio público deben cumprir cos criterios básicos que respecto diso se fixan no Decreto 35/2000, do 28 de xaneiro, polo que se aproba o Regulamento de desenvolvemento e execución da Lei de accesibilidade e supresión de barreiras na Comunidade Autónoma de Galicia, así como a Orde TMA/851/2021, do 23 de xullo, pola que se desenvolve o documento técnico de condicións básicas de accesibilidade e non discriminación para o acceso e utilización dos espazos públicos urbanizados, e o establecido para ese efecto no DB- SUA do CTE (Código Técnico da Edificación).

Para ese efecto, propúxose un sistema viario no presente documento que cumpren con todas as especificacións establecidas na normativa anteriormente citada, planificándose de forma que resulte accesible a persoas de mobilidade reducida.

A beirarrúa da avenida Vázquez de Parga, xa existente na actualidade é o punto de acceso principal á nova parcela dotacional, e conta cunha pendente media inferior ao 4%. Desde a beirarrúa accederase ao espazo da praza da parcela dotacional, que debe cumprir en todo momento as condicións básicas de accesibilidade.

Así mesmo, a ordenación detallada cumpre cos criterios básicos establecidos na normativa de obrigado cumprimento no tocante a:

- Itinerarios peonís
- Itinerarios mixtos de peóns e vehículos
- Vaos para vehículos
- Vaos peonís
- Elementos de mobiliario urbano
- Elementos de urbanización: pavimentos, bordos, escaleiras, ramplas
- Elementos de sinalización e comunicación sensorial

As condicións do viario e dos espazos públicos propostos deberán de xustificarse de forma explícita no correspondente documento que defina as características do sistema viario, o proxecto de edificación que defina as obras para realizar.

A continuación, e a modo informativo, realízase un cadro xustificativo e comparativo da normativa de obrigado cumprimento en materia de accesibilidade. O CTE DB SUA 9 só é de aplicación para a accesibilidade no exterior dos edificios, de tal maneira que as parcelas dispoñerán polo menos dun itinerario accesible que comunique unha entrada principal ao edificio coa vía pública e coas zonas comúns exteriores.

	DECRETO 35/2000	ORDEN TMA/561/2021	CTE DB SUA 9	PERI
ITINERARIO PEONIL ACCESIBLE (para o DB SUA 9 únicamente é nol acceso á edificación)				
Ancho mínimo	1,80 m	1,80 m	1,20 m	> 1,80 m
Pdte. máx. lonxitudinal	10 %	6 %	4 %	< 4 %
Pdte. máx. transversal	2 %	2 %	2 %	< 2 %
Desniveis	Rampla adaptada	Escaleira e/ou rampla accesible	Rampla accesible	Non existen desniveis, no seu caso: ramplas adaptadas e/ou accesibles
VADOS PARA VEHÍCULOS				
Dimensión máx. sentido perpendicular calzada	0,60 m.	---	---	> 0,60 m
Resalte máx. entre vado e calzada	2 cm.	---	---	< 2 cm
Ancho mín. de paso libre de obstáculos entre final do vado e fachada	0,90 m.	---	---	> 0,90 m.

1.6. PROPOSTA DE FINANCIACIÓN DOS DIFERENTES COSTES XERADOS POLO INCREMENTO DE MOBILIDADE DEBIDO Á NOVA ACTUACIÓN

A totalidade das actuacións previstas no presente Plan Especial serán sufragadas polo Concello de Carballo, entidade responsable do desenvolvemento das actuacións do presente Plan Especial.

Carballo, febreiro de 2022

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

Fdo.: Álvaro Fernández Carballada

Fdo.: Beatriz Aneiros Filgueira