



ÍNDICE

ANEXO II - ESTUDO DE AVALIACIÓN DA MOBILIDADE.....	2
1. OBXECTO.....	2
2. AVALIACIÓN DA MOBILIDADE XERADA	2
3. PROPOSTA DE REDE DE ITINERARIOS.....	3
3.1. Peóns	3
3.2. Bicicletas	3
3.3. Vehículos.....	4
3.4. Reservas para aparcadoiros.....	5
3.5. Transporte colectivo	5
4. ACCESIBILIDADE E SUPRESIÓN DE BARREIRAS ARQUITECTÓNICAS NO SECTOR	5
5. NODOS DE UNIÓN.....	6
6. UBICACIÓN	7
6.1. Estacións de ferrocarril e de autobuses interurbanos	7
6.2. Carga e descarga de mercadorías.....	8
6.3. Parada de vehículos.....	8
7. CUSTOS XERADOS.....	8



ANEXO II - ESTUDO DE AVALIACIÓN DA MOBILIDADE

1. OBXECTO

O obxecto o presente documento é a realización do Estudo de avaliación da mobilidade do Proxecto Interese Autónomo de Ampliación Parque Empresarial Palas De Rei – Lugo. Fase III (PIA) en cumprimento do Artigo 172 decreto Decreto 143/2016, de 22 de setembro, que aproba el Regramento de la LEI 2/2016, de 10 de febreiro, del solo de Galicia

O obxectivo deste estudo 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 sustentables.

Este estudo de avaliación da mobilidade xerada pola nova actuación avaliarán, no ámbito de influencia do PIA, o incremento potencial dos desprazamentos provocado pola nova planificación ou pola nova implantación de actividades, e a capacidade de absorción deste polos servizos viarios e polos sistemas de transporte, abarcando incluso os de baixo ou nulo impacto como os desprazamentos en bicicleta.

Tamén se avaliará a viabilidade das medidas propostas no propio estudo para xestionar de xeito sustentable a nova mobilidade e, especialmente, as fórmulas de participación do promotor para colaborar na solución dos problemas que esta xere.

2. AVALIACIÓN DA MOBILIDADE XERADA

Segundo o Segundo as conclusións do ESTUDO DE TRÁFICO os aforos previstos serían:

AÑO PUESTA EN SERVICIO (2024)								
Aforo	Estado actual				Tendencial 2024 sin ampliación del Parque		Tendencial 2024 con ampliación del Parque	
	IMD (veh/día)	Velocidad (km/h)	% Vehículos pesados	Nivel de Servicio	IMD (veh/día)	Nivel de Servicio	IMD (veh/día)	Nivel de Servicio
1. Vial Polígono	552	35	5,6	A	568	A	951	A
2. N-547 PK 34+700	3.081	51	13,93	B	3.170	B	3.365	B
3. N-547 PK 35+020 (DGC)	2.897	-	9,18	B	2.980	B	3.168	B



AÑO HORIZONTE (2044)								
Aforo	Estado actual				Tendencial 2044 sin ampliación del Parque		Tendencial 2044 con ampliación del Parque	
	IMD (veh/día)	Velocidad (km/h)	% Vehículos pesados	Nivel de Servicio	IMD (veh/día)	Nivel de Servicio	IMD (veh/día)	Nivel de Servicio
1. Vial Polígono	552	35	5,6	A	727	A	1.217	A
2. N-547 PK 34+700	3.081	51	13,93	B	4.057	C	4.547	C
3. N-547 PK 35+020 (DGC)	2.897	-	9,18	B	3.815	C	4.305	C

Niveles de servicio año puesta en servicio (2024) con la ampliación. Fuente: " ESTUDIO DE TRÁFICO Proyecto De Interés Autonómico De La Ampliación del Parque Empresarial de Palas de Rei. Fase III (Lugo)." Redactado por D. Roberto Nuñez de Arenas Basteiro Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos Colegiado nº 16.760 de Antea® Group.

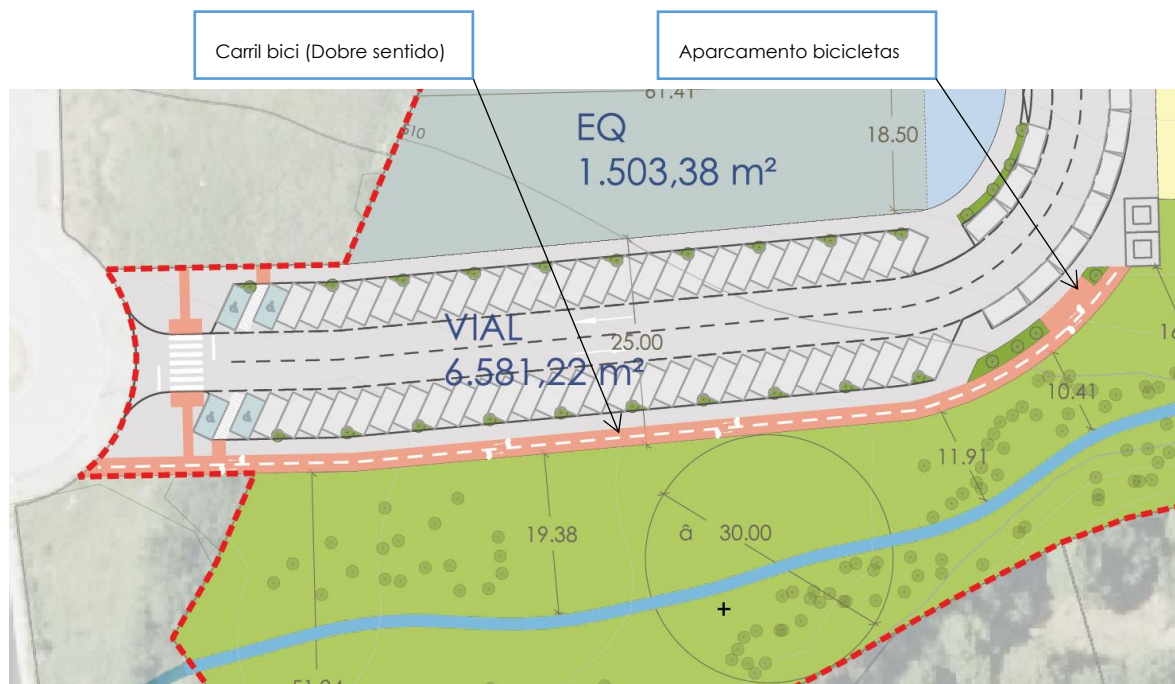
3. PROPOSTA DE REDE DE ITINERARIOS

3.1. Peóns

O conxunto da rede peonil está formada polas beirarrúas de 2,00 metros cunha franxa de 1 m. para saburra.

3.2. Bicicletas

O parque proposto no PIA, conta con un itinerario de bicicletas, establecidos nun único vial de dobre sentido de ancho 2,20 metros. O espazo conta coa reserva mínima para aparcadoiros de bicicletas.



Situación de carril-bici



3.3. Vehículos

A conexión do sistema local de rede de vehículos do sistema xeral existente que sería a N-547 que a o mesmo tempo e a Avenida de Compostela realízase a través do viario existente da fase I do Parque Empresarial de Palas de Rei.

Segundo as conclusións do ESTUDIO DE TRÁFICO Proxecto de Interese Autonómico da Ampliación do Parque Empresarial de Palas de Rei. Fase III (Lugo).” Redactado por D. Roberto Núñez de Areas Basteiro Enxeñeiro de Camiños, Canles e Portos Colexiado nº 16.760 de Antegroup

El citado estudio, analizará mediante la toma de datos de campo, el aforo real existente de vehículos en la actualidad en la carretera nacional N-547 en la intersección con el parque empresarial y dentro del propio parque. Analizados dichos datos y con la estimación de tráfico para el parque empresarial una vez llevada a cabo la ampliación, concluye que en un mejora de los accesos:

“Atendiendo a lo detallado en el presente informe se considera como mejor alternativa a materializar la Alternativa 2 de reordenación de accesos por los siguientes motivos:

- *Mediante esta solución se minimiza la afección al Camino de Santiago que discurre por el borde de la carretera N-547.*
- *Mediante esta solución no se ve afectado el acceso actual al punto limpio*
- *Además, se considera justificado mantener los carriles centrales de giro a la izquierda según lo indicado en el apartado 8.3.3 de la Norma 3.1-IC:.”*

La solución de la Alternativa 2 consistiría:

Mantener los carriles centrales para giro a la izquierda al parque empresarial, existentes en la actualidad, con objeto de mantener el giro a la izquierda del punto limpio.

Los giros a la derecha se realizan mediante cuñas de cambio de velocidad de 40 m de longitud, de acuerdo a lo indicado en el apartado 8.2.2 de la Norma 3.1-IC.

Con esta primera alternativa el carril central para el giro a la izquierda del punto limpio tendrá que eliminarse



De este modo, dáse cumprimento o establecido no PSOAEG: "O acceso á fase III do parque empresarial de Palas de Rei á rede viaria non poderá realizarse directamente desde a estrada N-547 debendo conectarse ó sistema viario interior das fases anteriores do citado parque empresarial."

3.4. Reservas para aparcadoiros.

Establecese segundo o artigo 42.2.c. para uso industrial:

"c) Prazas de aparcadoiros de vehículos: unha praza de aparcadoiro por cada 100 metros cadrados edificables, das que, como mínimo, a cuarta parte debe ser de dominio público."

1 praza cada 100 m² edificables 357 uds.

25 % prazas de dominio publico. 89 uds.

Neste cómputo tense en conta a edificabilidade designada á parcela de equipamento EQ.

Segundo o art. 75 Regulamento de planeamento fíxanse ademais as seguintes condicións:

Superficie rectangular mínimo 2,20 x 4,50 m.

Superficie proporcional de 20 m².

Reserva 2% para minusválidos 3,50 x 5,00 m. 8 uds.

< 50% prazas anexa á rede viaria o aire libre. 184 uds.

No seguinte cadro compárase os valores esixidos pola normativa e os recollidos no Proxecto Interese Autonómico:

Prazas de aparcamentos:	Esixido	Proxectado
1 praza cada 100 m ² edificables	> 357 ud	368 ud
Prazas de dominio público	> 89 ud	96 ud
Prazas privadas	> 276 ud	276 ud
Superficie rectangular mínimo 2,20 x 4,50 m.	Si	Cumpre
Reserva 2% para minusválidos 3,50 x 5,00 m.	8 ud	8 ud
< 50% prazas anexa á rede viaria a aire libre	< 184 ud	96 ud

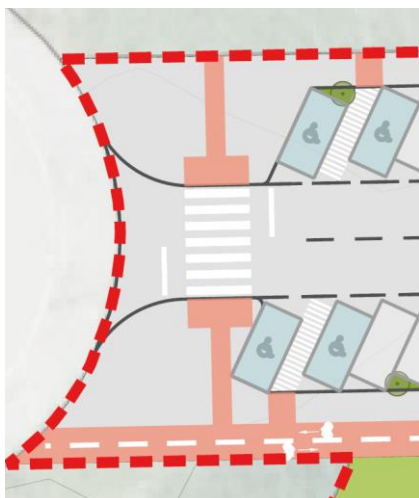
3.5. Transporte colectivo

Dada a inexistencia en Palas de Rei de liñas de autobús urbano, non se considera que proceda implantación das novas liñas ou prolongación das existentes xa que non existe de momento liña algunha de transporte colectivo urbano.

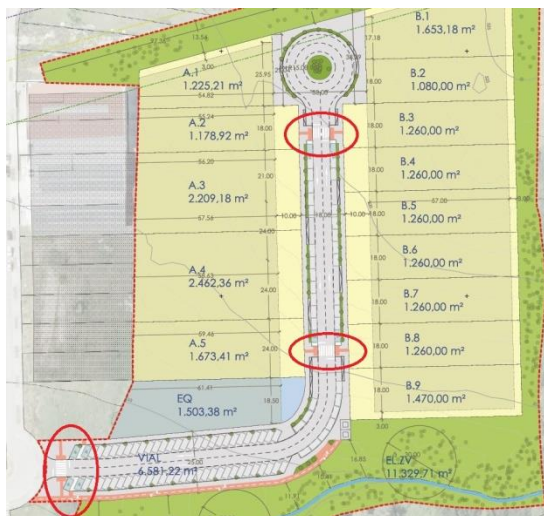
4. ACCESIBILIDADE E SUPRESIÓN DE BARREIRAS ARQUITECTÓNICAS NO SECTOR

O proxecto de urbanización cumprirá coas condicións exixidas pola normativa vixente en materia de accesibilidade e supresión de barreiras arquitectónicas no sector.





Paso de peóns e prazas estacionamento accesibles



Pasos de peóns

5. NODOS DE UNIÓN

A conexión do sistema local de Redes Viaria, Peonil, Bicicletas e Transporte público a o do sistema xeral de infraestrutura de comunicacións existente N-547 que a o mesmo tempo e a Avenida de Compostela faise exclusivamente a través del parque existente.



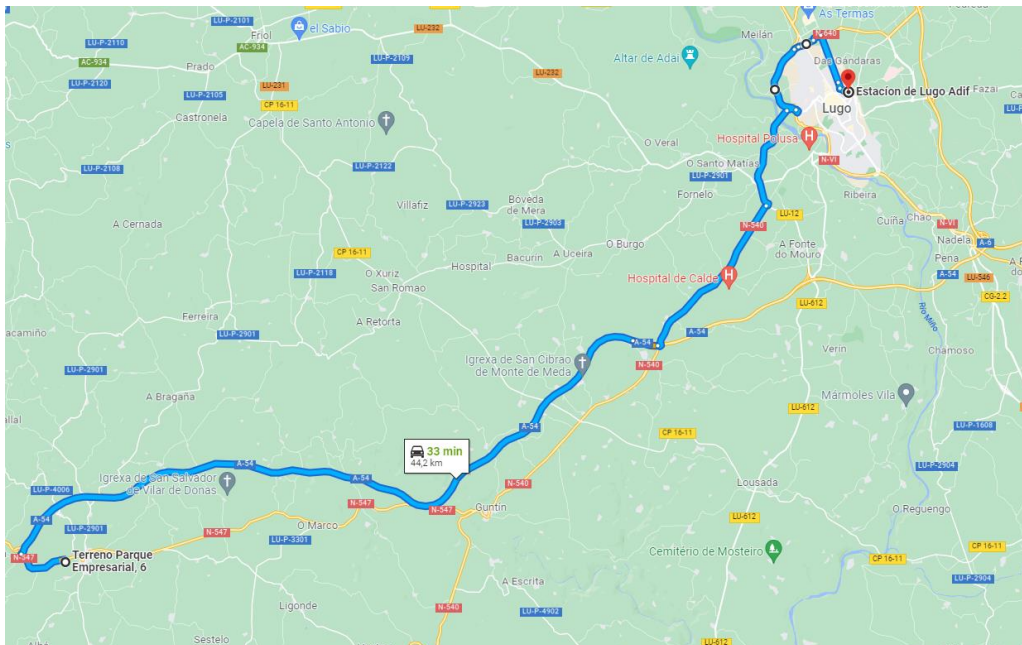
Conexión a o sistema xeral do parque



6. Ubicación

6.1. Estacións de ferrocarril e de autobuses interurbanos

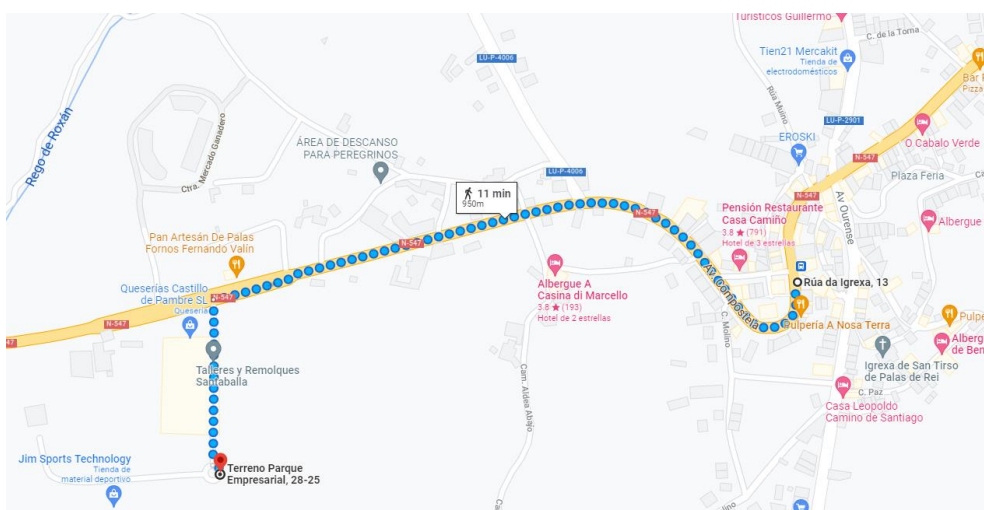
A estación de ferrocarril máis próxima a o ámbito do PIA e a Estación de Ferrocarril de ADIF de Lugo situada na Praza Conde de Fontao, S/N, 27003 Lugo a unha distancia de 44,2Km do ámbito do PIA.



Relación do PIA coa estación de ferrocarril de ADIF Lugo

O concello de Palas de Rei non dispón de estación de autobús propia si ven, si existen diversos apeadeiros no núcleo urbano de Palas de Rei.

A distancia a pé, entre o parque empresarial a o apeadeiro de autobuses é de aproximadamente 11 minutos, podendo reducirse a 2 minutos se o traslado se realiza en vehículo.



Relación do PIA coa apeadeiro de autobuses de Palas de Rei



6.2. Carga e descarga de mercadorías.

Por tratarse de un parque empresarial destino a usos industriais, non se consideran reservas de espazo para carga e descarga de mercadorías.

6.3. Parada de vehículos

Por tratarse de un parque empresarial destino a usos industriais, e a non existencia de liñas de bus urbanas, non se consideran reservas de espazo de aparcadoiros ou parada para os vehículos destinados ao transporte colectivo e ao taxi.

7. CUSTOS XERADOS

Non se considera que o desenvolvemento do PIA xere o incremento de custos por causa da mobilidade debido á nova actuación.

Lugo, Decembro de 2023
O ENXEÑEIRO DE CAMIÑOS,
CANAIS E PORTOS

Asdo.: Antonio López López
Colexiado nº 17.286

