

## Resumen y Conclusiones del Plan de Movilidad y Espacio Público de Lugo

Con el fin de facilitar la comprensión del documento a un espectro de población mayor se desarrolla este capítulo que intenta sintetizar en la medida de lo posible lo que en el texto está explicado en términos más técnicos.

Como se podrá comprobar, el Plan es integral y coherente entre las piezas que lo componen, tanto en lo referente al espacio público como a la movilidad. Responde a un modelo que pretende mejorar la calidad urbana y la calidad de vida de los ciudadanos de Lugo, y a la vez mejorar la funcionalidad y la organización del sistema urbano de la ciudad.

Las propuestas potencian los modos de desplazamiento más sostenible, es decir, se pretende reducir el número de viajes en transporte privado en beneficio del transporte público, la bicicleta y a pie. También se dibuja un nuevo espacio público con un reparto para sus usos y funciones distinto al actual. En los resultados se comprueba como, con las propuestas, el 46% del espacio público viario se destina al peatón, mientras que hoy en día el 71% está reservado para los usos del coche. Ello supone que el ciudadano se sienta otra vez como tal, ya que vuelve a ocupar la mayoría del espacio público sin restricciones.

Se tiende hacia un espacio público de gran calidad, con menos ruido, sin tanta contaminación, más seguro y atractivo y que potencie el contacto y la convivencia entre personas de cualquier edad y condición social. El ciudadano ya no es peatón, la calle ya no es solo un lugar de paso, es un lugar y sobretodo es estancia y convivencia donde pueden desarrollarse la mayoría de las funciones urbanas.

Las propuestas y los objetivos de este estudio se resumen en:

### SOSTENIBILIDAD

1. Recuperar el concepto de sostenibilidad para Lugo, más allá del medio ambiente.

### MOVILIDAD SOSTENIBLE

2. Establecer una nueva jerarquía en el uso de la ciudad, en la que el peatón sea el protagonista, seguido de los medios de transporte no motorizados y el transporte público y, en último término, el vehículo privado.
3. Asegurar la convivencia entre todas las formas de moverse en la ciudad y la interoperatividad entre modos, sobre todo en los no motorizados.
4. Incentivar y promocionar el uso del transporte público y desincentivar el vehículo privado.
5. Conseguir que los medios no motorizados se conviertan en un medio de transporte habitual.
6. Lograr un transporte eficaz y eficiente en el uso de la energía.
7. Promover la accesibilidad universal a los diversos modos de transporte.
8. Sensibilizar e informar a la ciudadanía con respecto a los distintos modos de desplazamiento.

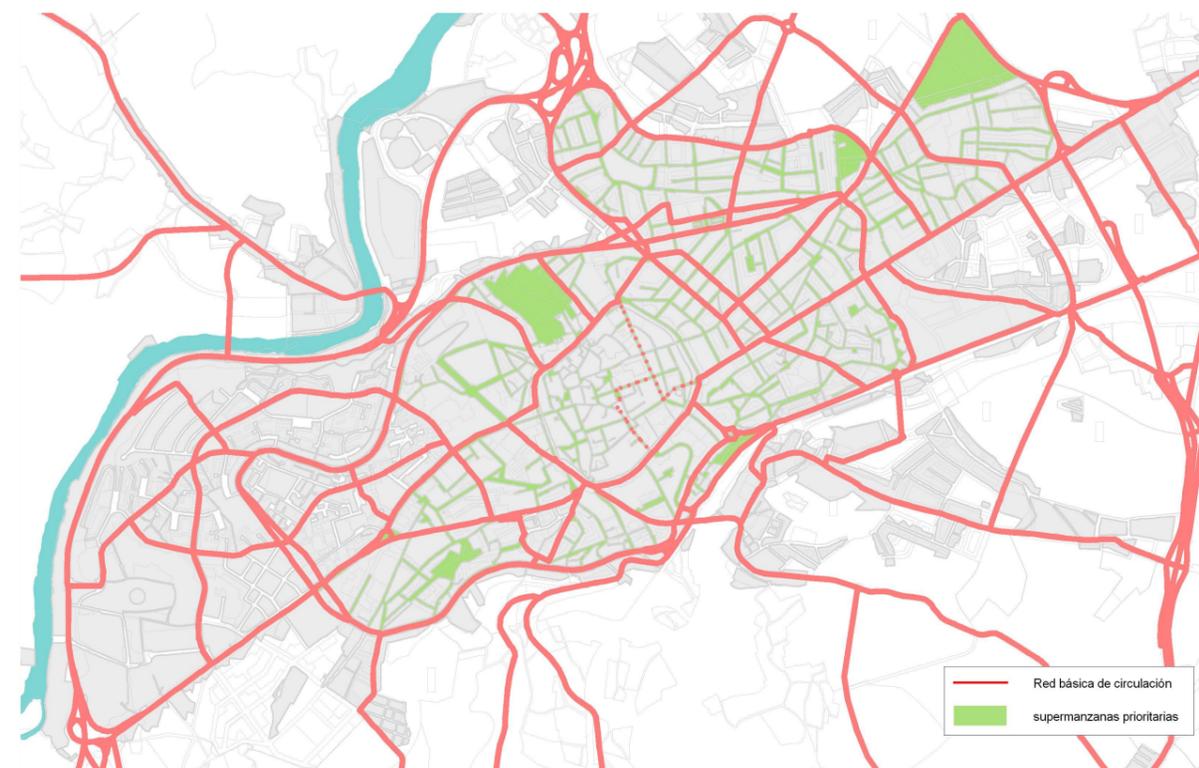
### MODELO DE CIUDAD

9. Apostar por una ciudad segura y accesible.
10. Lograr una ciudad menos ruidosa y contaminante.
11. Buscar soluciones a la movilidad que no consuman suelo.
12. Integrar la movilidad en las políticas urbanísticas.
13. Conseguir un espacio público amplio para los ciudadanos y restringido para los vehículos a motor, primando a la ciudadanía frente al vehículo particular, y bien comunicado para peatones y ciclistas, así como por transporte público rápido y frecuente.
14. Procurar un espacio público que acoja la vida social y económica e integre comercios y locales de ocio y servicios, y que acoja frecuentes actividades colectivas para grupos pequeños.

## Propuestas

### CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS

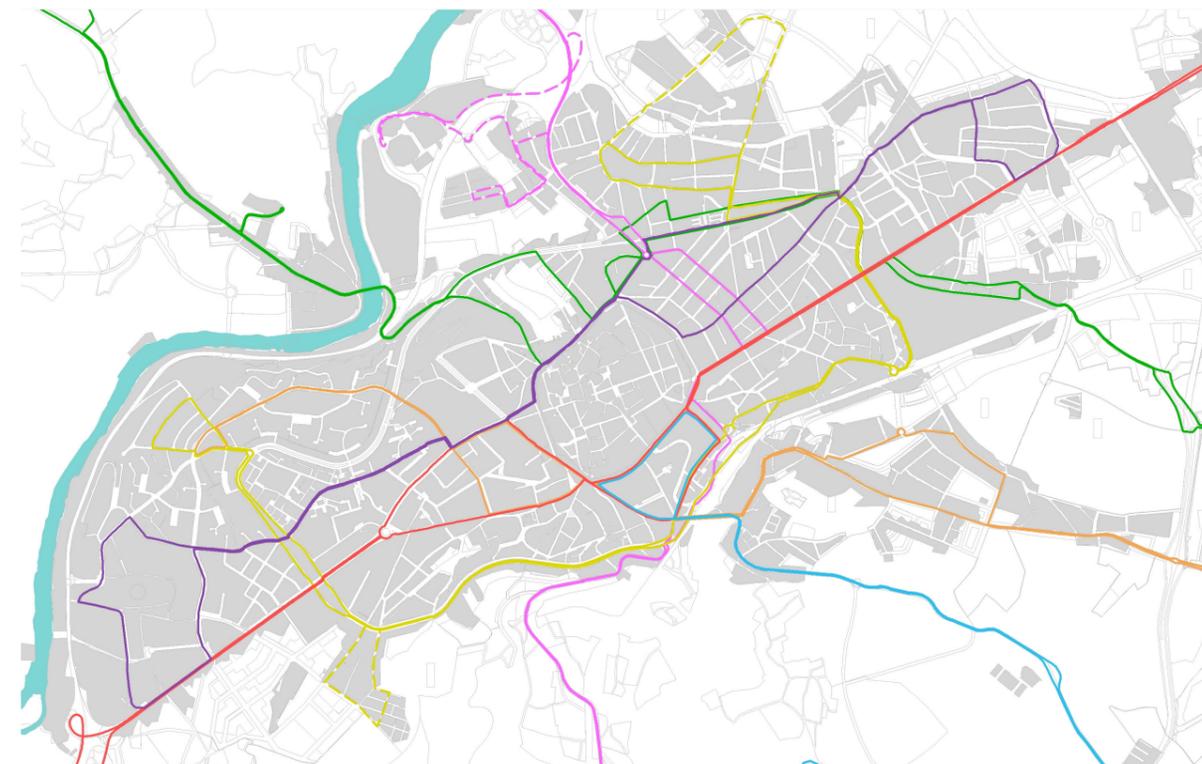
1. Se establece una nueva célula urbana (~ 400x400m) destinada a la motorización y que viene conformada por un perímetro de vías principales. La unión de dichas células da lugar a una red de vías básicas por dónde circula el conjunto de la motorización, en especial el vehículo de paso.
2. Por calles interiores de la célula urbana (intervías) se restringe la circulación del vehículo de paso y se permite la circulación del resto de móviles: vehículos de residentes, carga y descarga, emergencias, servicios, etc.
3. Se establece como criterio general que en las vías urbanas los carriles para el vehículo sean de 2,5m de ancho, con el objeto de reducir la velocidad, aumentar la capacidad del flujo y aprovechar el espacio sobrante (hoy la mayoría de carriles tienen más de tres metros) para, en su caso, carriles bicicleta, carriles bus o ensanchar aceras.
4. Estudiar la aplicación de un nuevo sistema de semaforización de ciclos cortos.



Red básica para el vehículo de paso y propuesta de Supermanzanas. Fuente: BCN Ecología

## TRANSPORTE PÚBLICO

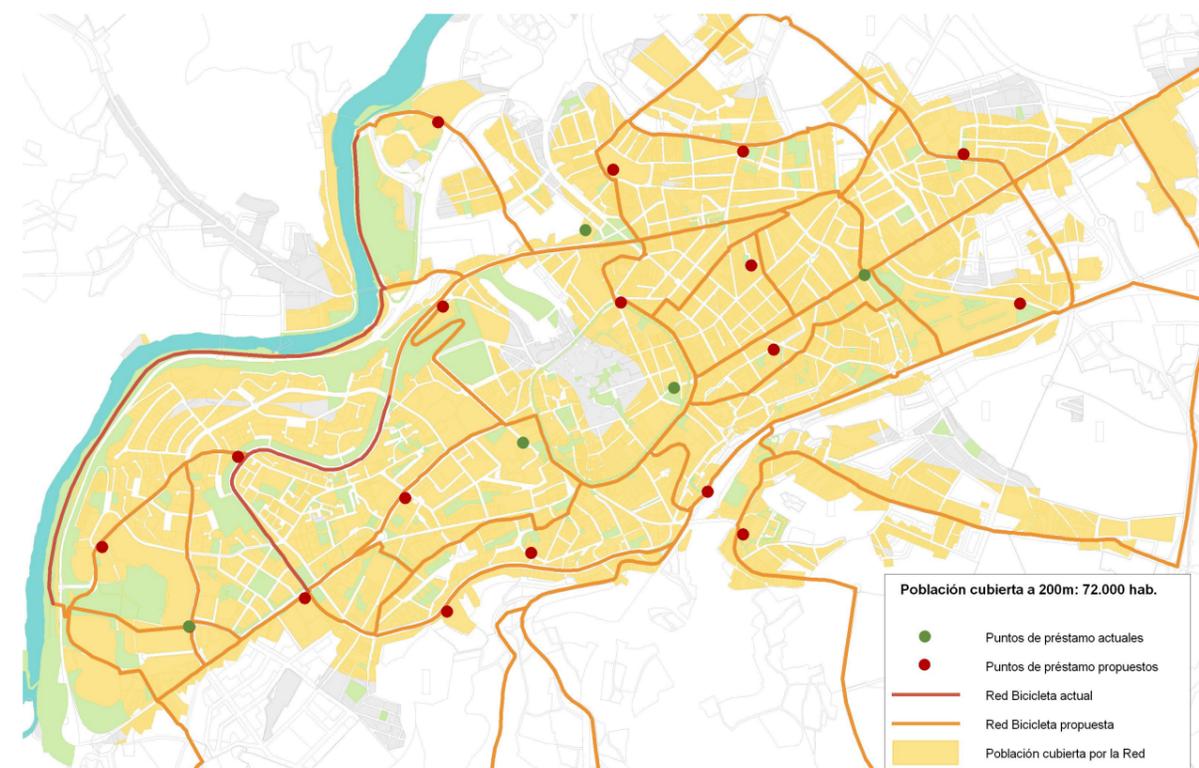
5. Se propone un cambio en la tendencia actual de modo que el sistema de autobuses sea pensado y planificado más como una red que como un sistema radial. Se propone un nuevo esquema de transporte público que integre los distintos modos disponibles en Lugo.
6. Implementar una nueva red de autobuses que aumente cobertura y frecuencias de paso.
7. Crear 2,8 km de carril bus que agilice el funcionamiento de la nueva red.
8. Potenciar las estaciones de autobús y Ferrocarril (RENFE/FEVE) para convertirlas en puertas de entrada a Lugo. Deben ser verdaderos intercambiadores modales que conecte las redes de autobuses urbanos con las redes de ámbito rural, provincial y estatal.
9. Convertir las paradas de autobuses en puntos de información ciudadana y nodos de intercambio, tanto de línea como de modo de transporte.



Propuesta de Red de Autobuses. Fuente: BCN Ecología

## BICICLETAS

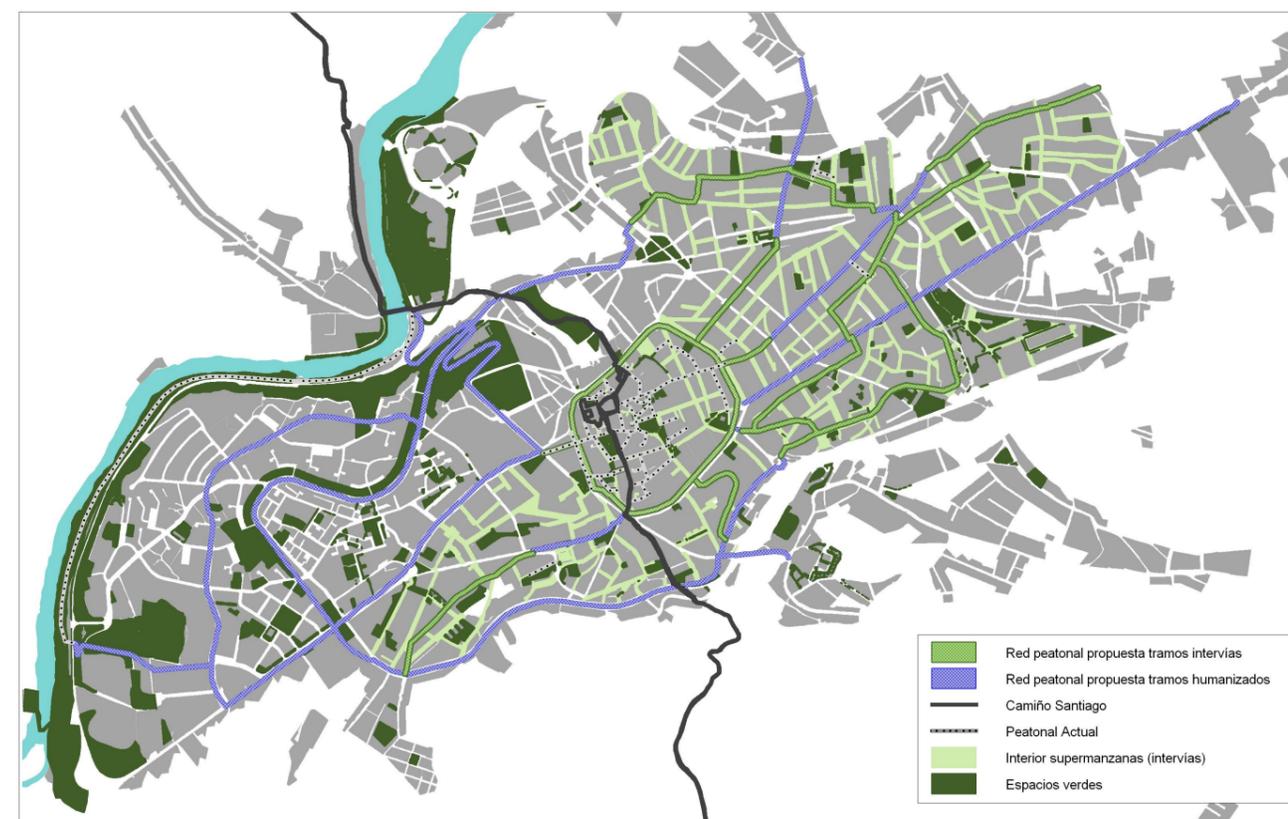
10. Fomentar la bicicleta como un modo de transporte, más allá de su uso como ocio.
11. Completar la red principal de carriles bici actual, constituyendo así una red continua y segura, que dé servicio al conjunto de la ciudad.
12. Completar los puntos de préstamo de bicicletas para que cubran todo el ámbito urbano, haciendo accesible este modo de transporte al total de la población.
13. Instalar puntos de aparcamiento seguros en todo el ámbito urbano, así como en los nuevos desarrollos urbanos.



Propuesta de Red de bicicletas y puntos de préstamo. Fuente: BCN Ecología

## PEATONES

14. Crear una nueva red peatonal, en régimen de continuidad y elevada calidad, que se extiendan por el conjunto de la ciudad. Se debe primar la seguridad y el confort del caminante.
15. Implementar el modelo de supermanzanas. En una primera fase se cierra al tráfico de paso -con pilonas retráctiles y cambio de sentidos de circulación- para evitar la circulación por su interior del vehículo de paso. Progresivamente se van transformando en sección única las calles interiores de supermanzana. Coincidiendo con la construcción de aparcamientos subterráneos para residentes, se eliminan las plazas de aparcamiento en calzada de estas calles.
16. Aumentar la vegetación urbana, ampliando el volumen verde en las calles que sea factible por su sección. Con la transformación a sección única de las calles en el interior de las supermanzanas, es posible ampliar el número de unidades arbóreas.



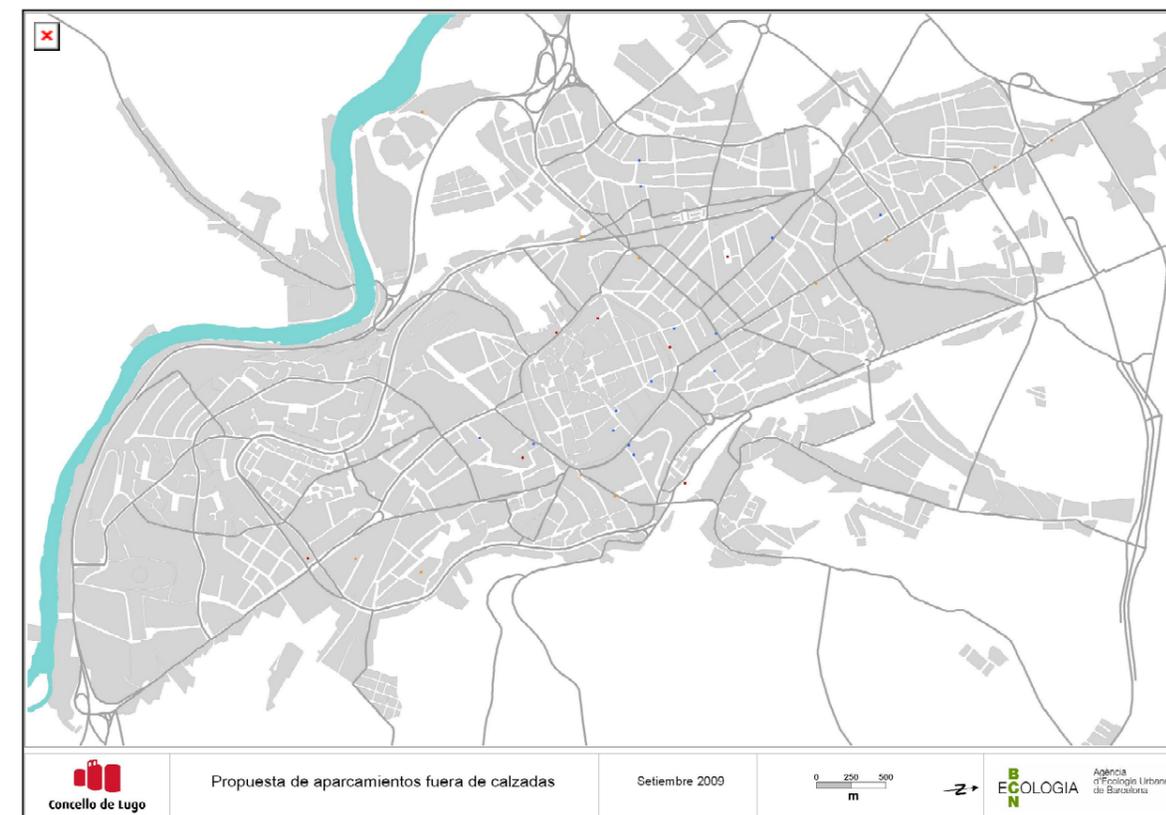
Propuesta de itinerarios peatonales. Fuente: BCN Ecología



Esquema de sección tipo en interior de supermanzana. Fuente: BCN Ecología

## APARCAMIENTO Y CARGA DESCARGA

17. Estudiar la implantación de áreas de aparcamiento para residentes en el interior de las supermanzanas como fase previa a la sustitución de estas plazas por aparcamientos subterráneos.
18. Extender el sistema ORA a las vías básicas de circulación.
19. Retirar en una fase posterior los aparcamientos en superficie del interior de las supermanzanas y mantener el sistema ORA en las vías básicas más céntricas, siempre que sea compatible con la implantación de los carriles bici, y de bus.
20. Limitar un máximo de una plaza de aparcamiento por vivienda en los nuevos desarrollos urbanos.
21. Analizar las opciones de construcción de nuevos aparcamientos subterráneos.
22. Estudiar la construcción de microplataformas logísticas que ordenen las operaciones de logística urbanas, aprovechando la construcción de la nueva infraestructura de aparcamientos subterráneos.



Aparcamientos subterráneos actuales y propuestos. Fuente: BCN Ecología



Aparcamiento en calzada propuesto. Fuente: BCN Ecología