La red peatonal

La accesibilidad a pie permite asegurar las funciones de paso (desplazamiento), de estancia (reposo, juego, espera ante la escuela, vida social del barrio, etc.) y de actividad (mirar escaparates, pasear, manifestaciones culturales, etc.). La accesibilidad peatonal viene proporcionada por la calidad urbanística del espacio público, la existencia de calles con prioridad peatonal y de la creación de una red de itinerarios peatonales.

La finalidad de una red peatonal debe ser interconectar el territorio urbano de manera que la mayoría de sus infraestructuras de transporte, equipamientos y espacios de recreación queden al alcance del ciudadano que se desplaza a pie. De este modo, se garantiza una buena accesibilidad a los servicios y actividades cotidianas: centros educativos, deportivos, administrativos, institucionales, culturales, cívicos, mercados municipales, etc. En consecuencia, se favorece la sensación de proximidad y, a la vez, se reduce la dependencia de la movilidad motorizada por parte de la población.

El mobiliario urbano proporciona las características cualitativas del espacio público. Se entiende por mobiliario urbano el siguiente conjunto de elementos: bancos, papeleras, iluminación nocturna, lavabos públicos, fuentes de agua potable, árboles, jardineras y flores, esculturas y otras obras de valor estético-artístico; también un pavimento de calidad y bien conservado (limpio y sin irregularidades).

A menudo el mobiliario urbano obstaculiza los desplazamientos a pie y dificulta la movilidad cotidiana de los ciudadanos, especialmente de los que tienen la movilidad reducida (personas con la visibilidad limitada, personas mayores, embarazadas, con sillas de ruedas o dificultades motrices) o deben arrastrar algún cochecito (personas con el carro de la compra, cochecitos para niños, etc.). La circulación peatonal es muy sensible al pavimento y a las condiciones de superficie. Los adoquines, la arena, la grava suelta y un terreno de superficie irregular resultan inadecuados.

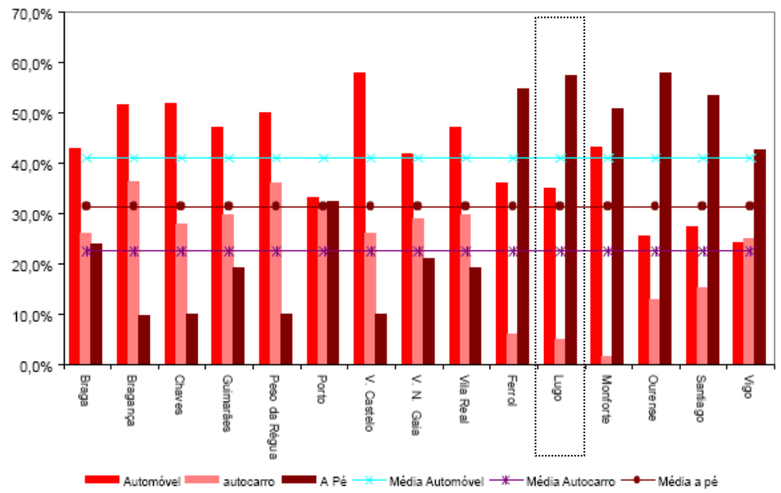
Otras medidas para facilitar la accesibilidad peatonal son las ampliaciones de aceras, la limitación de acceso de los vehículos privados a ciertas zonas los fines de semana o en días festivos, los horarios restringidos de carga y descarga, los aparcamientos en la vía pública o las medidas para la supresión de las barreras arquitectónicas (existencia de rebajes en pasos de peatones, implantación de escaleras mecánicas, rampas, barandillas, adecuación de las paradas de transporte urbano etc.) y las relacionadas con el aumento de la seguridad vial (mejoras en la señalización, el control semafórico, la reducción del límite de velocidad, las zonas de calmado de tráfico, etc.).

El análisis que se lleva a cabo se centra en la evaluación de la situación actual, y el escenario futuro con supermanzanas. En la situación actual se analiza el entramado de calles peatonales existentes y la propuesta de peatonalizaciones elaboradas por el Concello, mientras que en el escenario futuro se propone una nueva red peatonal y la implementación del modelo de supermanzanas sobre la red peatonal.

Los itinerarios peatonales son conjuntos articulados de tramos de vías e intersecciones en los que el peatón debe poder circular de manera que pueda circular de manera cómoda, segura y continua. Estas vías conectan las principales áreas del municipio, articulando una trama funcional que permite la continuidad de la ciudad hacia el ámbito periurbano.

Los itinerarios a pie son recorridos que tienen unas exigencias ambientales y de diseño específicas que varían según se trate de vías segregadas del resto de modos de transporte o de vías que comparten el espacio con otras redes de movilidad. La configuración de la propuesta de red peatonal de este estudio se basa en determinar cuales son los principales ejes que, por una parte, den continuidad a las sendas urbanas existentes y, por otra, sean coherentes con el modelo de supermanzanas.

Actualmente, los desplazamientos a pie constituyen la forma mayoritaria de moverse en Lugo, alcanzando porcentajes realmente elevados (58% en el 2004) y siendo de los índices más altos de los municipios comparados en la siguiente gráfica. La forma de desplazamiento mayoritaria para realizar las compras y a los centros educativos es andando (76% y 56% respectivamente).



Distribución modal 2004. Fuente Instituto Sondaxe

Lugo tiene unas dimensiones reducidas y las distancias máximas actuales del núcleo urbano son del orden de los 5km. Con estas características favorables, la ciudad tiene un fuerte potencial para favorecer los desplazamientos a pie y en bicicleta.

Excepto el ámbito del casco histórico, las calles de Lugo están principalmente dedicadas a la circulación y aparcamiento del coche. Si se suma que las secciones de calle típicas no superan los 15 metros de ancho, da lugar a aceras estrechas y malas condiciones para que los desplazamientos a pie se hagan de manera agradable y segura.

La superficie total de calles con prioridad para el peatón es mínima y como suele pasar en muchas ciudades, se ha comenzado por el casco histórico. La mayoría de calles de intramuros son de prioridad peatonal y tienen un diseño y una calidad excepcionales. El Plan de Movilidad Sostenible pretende liberar más espacio publico ahora dedicado al tráfico y el aparcamiento y recuperar para toda la ciudad un entorno de calidad que fomente los desplazamientos no motorizados, así como las actividades en la calle.

La accesibilidad para personas con movilidad reducida

El espacio viario tiene que ser un espacio accesible para todos, independientemente de sus capacidades o su edad. Es imprescindible dotar al viario urbano de un diseño que tenga en cuenta a las personas con movilidad reducida. Las medidas de mejora deben aspirar a suprimir las barreras arquitectónicas y a ser una respuesta a las características y el diseño del espacio viario.

El estudio detallado de las calles de Lugo a partir del indicador de la accesibilidad del viario público ordena las calles en cuatro grupos diferentes, según dos variables fundamentales que pueden dificultar la movilidad de los peatones como son la pendiente y el ancho de las aceras. Se considera que el ancho mínimo de una acera tendría que ser de 2m, para permitir el cruce de vehículos entre dos personas incapacitadas o de cochecitos de bebé. A estos 2m se le incrementa un ancho suplementario de 0,50m, espacio reservado al espacio ocupado por mobiliario urbano, el arbolado viario y ocupación de vehículos en la acera mal estacionados. Por lo tanto, el ancho mínimo requerido será de 2,5m. Diferentes manuales técnicos especializados en este tema recomiendan que la pendiente longitudinal no debiera ser superior al 6%.

La distinción de tramos según su accesibilidad queda de la siguientes manera:

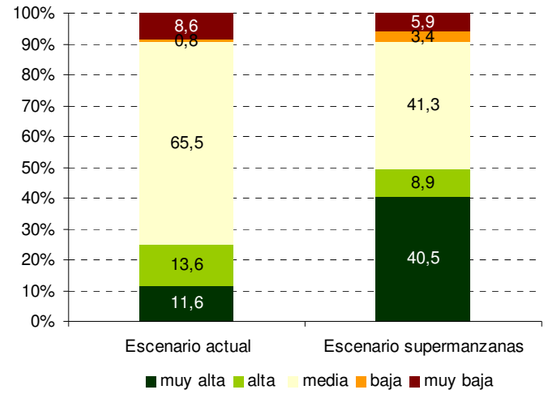
- **Accesibilidad muy alta**: son tramos totalmente accesibles, ambas aceras tienen un ancho superior a los 2,5 m o son calles peatonales y en ambos casos la pendiente es inferior al 6%
- **Accesibilidad alta**: son tramos con una de las dos aceras con un ancho superior a los 2,5 m y una pendiente inferior al 6%.
- **Accesibilidad media**: son tramos inaccesibles por el ancho de las dos aceras, inferior a 2,5 m pero con pendiente inferior al 6%.
- **Accesibilidad baja:** son tramos o peatonales o con una de las aceras mayores de 2,5 m pero con una pendiente mayor al 6%.
- **Accesibilidad muy baja**: tramos inaccesibles por ambas aceras menores de 2,5 m y la pendiente superior al 6%.

Este indicador localiza las calles en donde es necesario una actuación de mejora en la calidad de éstas. En los tres primeros casos, la solución depende de ampliar el ancho de las aceras, mientras que en los tramos inaccesibles por pendiente se necesitarán soluciones que atenúen y faciliten el tránsito peatonal con pendientes de esas características.

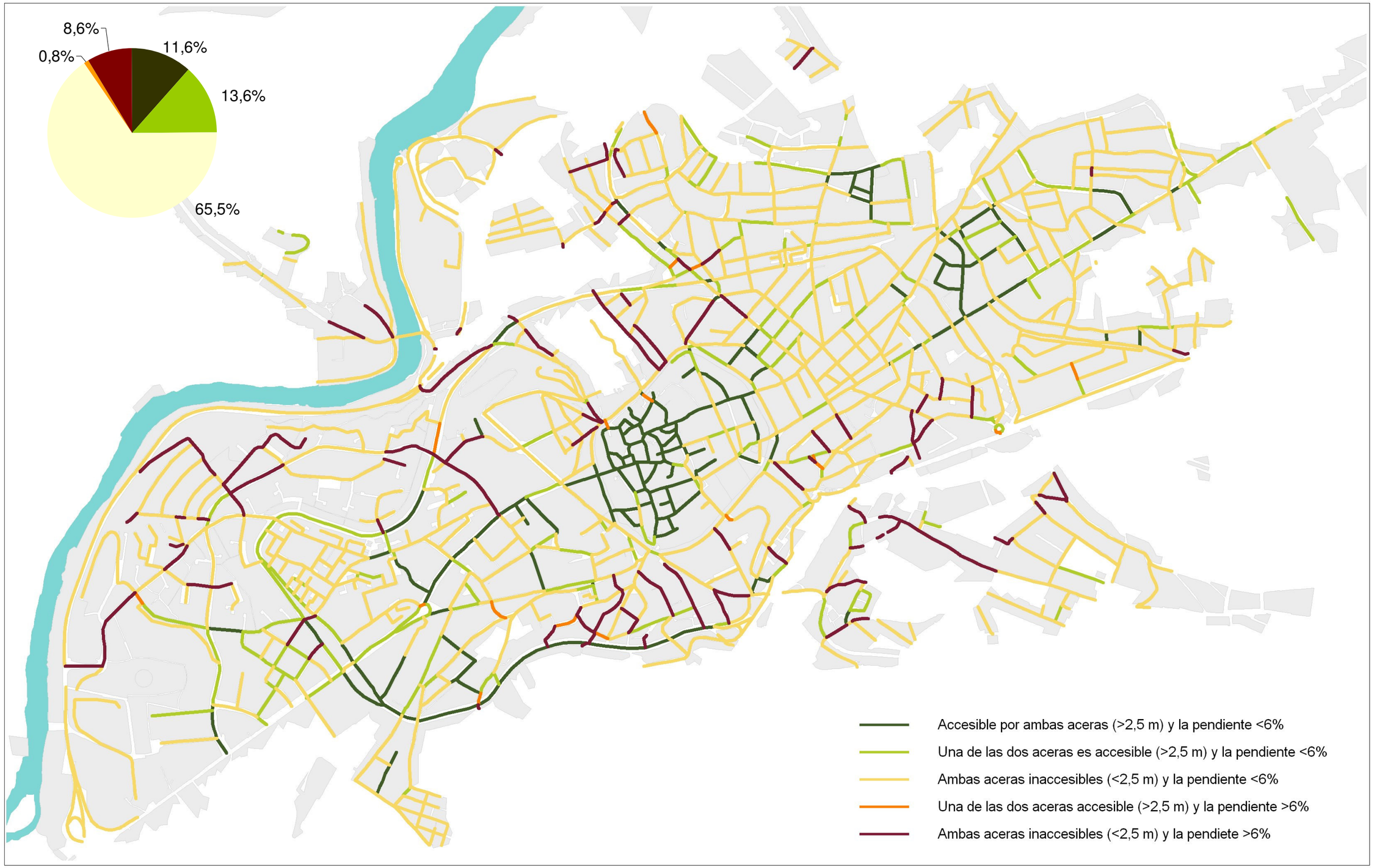
El reparto de los tramos según el tipo de accesibilidad que muestra la gráfica determina que actualmente el 8,6% de los tramos de la ciudad son totalmente inaccesibles, el 0,8 tienen una accesibilidad baja, el 65,5, más de la mitad de los tramos en la actualidad, son de accesibilidad media mientras que el 11,6% posee una accesibilidad muy alta.

Con la implantación de la propuesta de supermanzanas el indicador de la accesibilidad refleja un cambio substancial en relación al escenario actual. El cambio se debe a que las calles que quedan incluidas en el interior de las supermanzanas son calles de plataforma única y con preferencia peatonal, por lo tanto, la superficie que antes ocupaba la calzada pasa a formar parte de viario destinado al peatón.

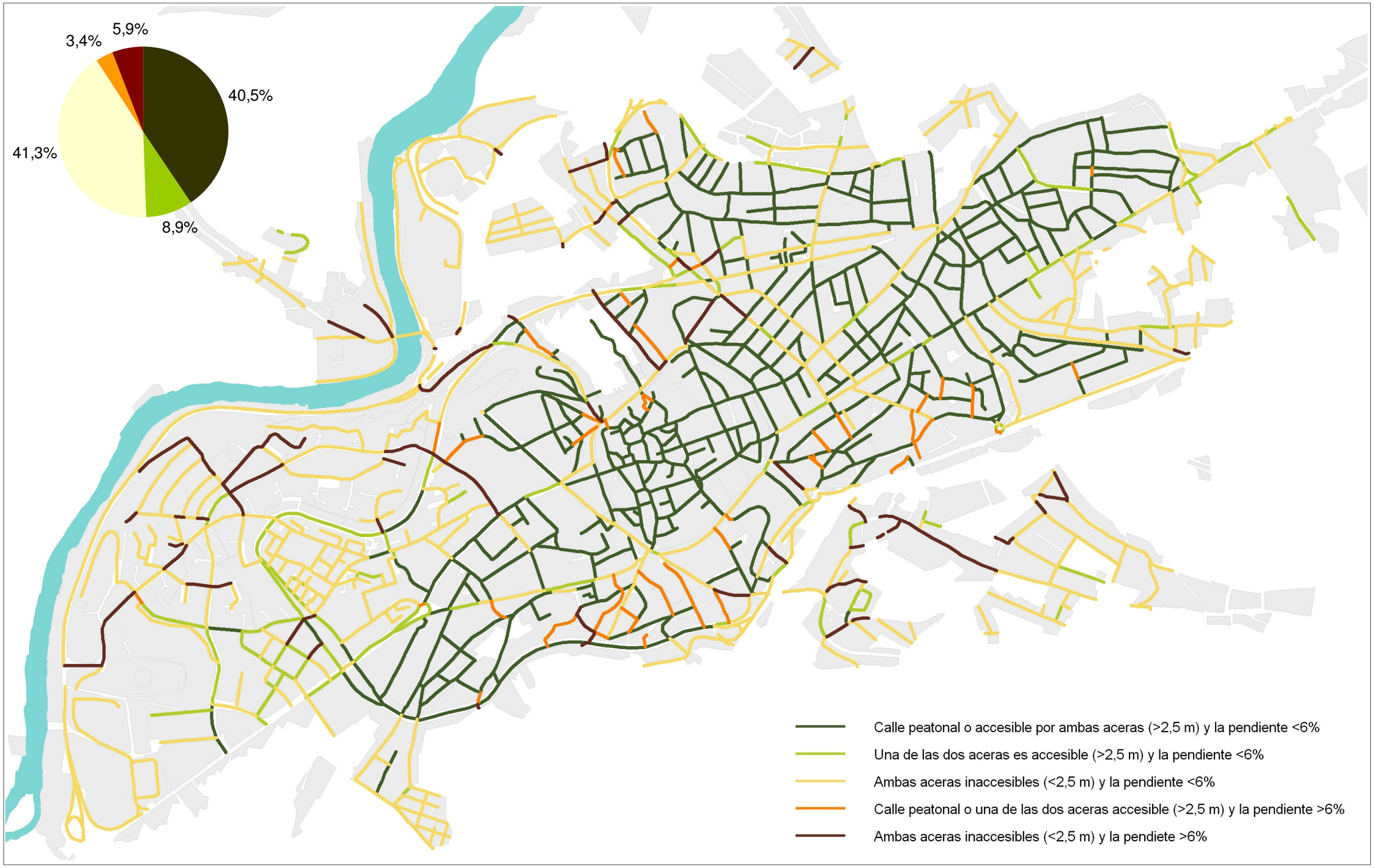
En el escenario de la propuesta el total de tramos con una accesibilidad muy baja se reducen en un 2,7%, que pasan a engrosar la cifra de accesibilidad baja en la misma cantidad, mientras que la accesibilidad media se reduce en un 24,2% la accesibilidad muy alta se incrementa en un 28,9 %, por lo tanto, el escenario de supermanzanas aporta una calidad al espacio público y especialmente favorece la accesibilidad para personas con dificultad en su movilidad.



Fuente: BCN Ecología



Concello de Lugo	Accesibilidad del viario público Escenario actual	Junio 2009	0 250 500 m	BCN ECOLOGIA Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona

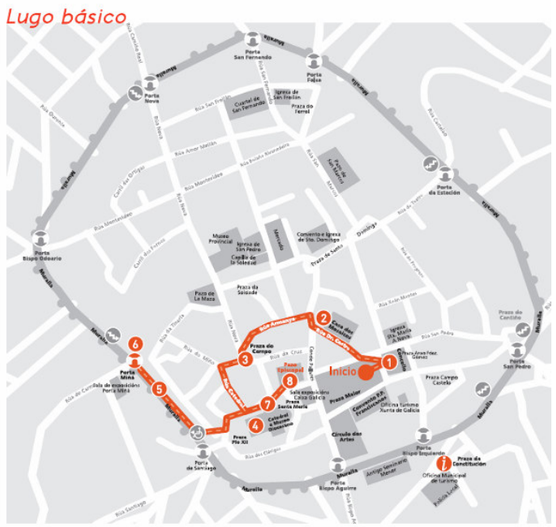


Concello de Lugo	Accesibilidad del viario público Escenario supermanzanas	Junio 2009	0 250 500 m	BCN ECOLOGIA Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona

En la mayoría de zonas urbanas en las que no se han propuesto supermanzanas se establecerán áreas 30. Se propone ampliar aceras en estas calles de manera que aumente la accesibilidad en estas zonas.

La red peatonal actual

Actualmente existen en Lugo tres rutas turísticas totalmente accesibles para personas con movilidad reducida, por las que en el año 2006 la ciudad recibió el premio Reina Sofía de Accesibilidad. Dos de estas rutas, *Conociendo Lugo* y *Lugo básico* se trazan dentro de la ciudad amurallada, mientras que la tercera, la ruta tercera: *Miño abierto, reserva de la biosfera "Terras do Miño"* discurre por el Parque do Miño.



Rutas turísticas accesibles. *Conociendo Lugo* y *Lugo básico* . Fuente: www.lugoturismo.com

A parte de estas tres rutas de carácter turístico, la ciudad dispone de una serie de calles peatonales, la mayor parte de ellas situadas en el casco histórico amurallado. El resto de calles peatonales, a parte de ser escasas, no posee ningún tipo de conexión.

El camino de Santiago tiene paso por la ciudad, atravesándola de forma transversal, desde la zona este por el Carril das Flores pasando por el centro histórico y deja la ciudad por la Calzada da Ponte dirección Santiago de Compostela. El Plan General de Ordenación Municipal plantea la protección, recuperación y revitalización del Camino primitivo de Santiago.

A continuación se resumen los déficits detectados en la red peatonal actual:

- **Estructura:** Las vías peatonales no se configuran como una red, no tienen continuidad y no crean itinerarios ni enlazan los distintos barrios.

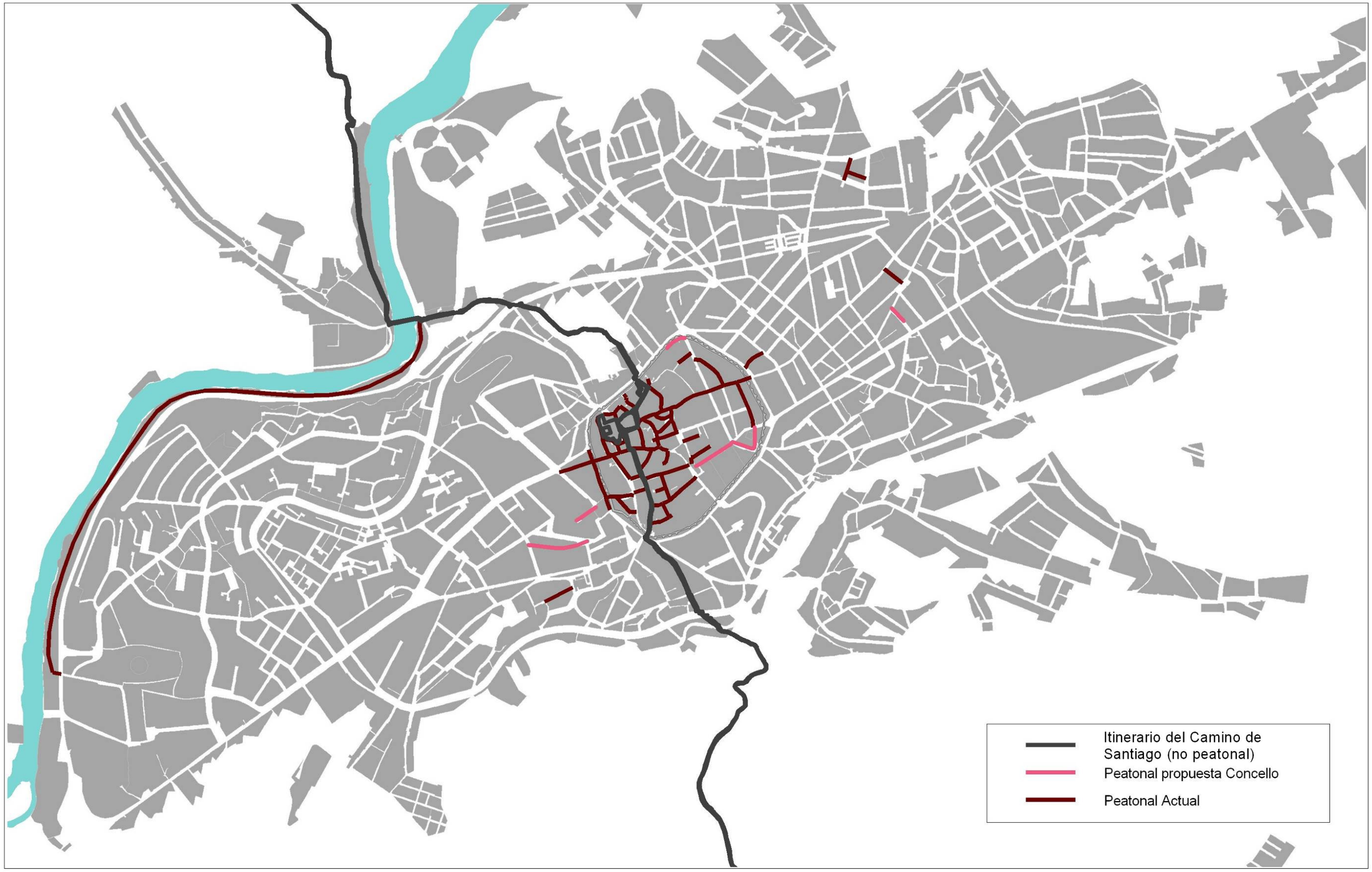
- **Permeabilidad:** No queda resuelta la permeabilidad de las principales barreras generadas por las grandes infraestructuras de transporte. No existen infraestructuras peatonales que conecten los núcleos urbanos con las áreas industriales próximas (norte Av. A Coruña).

- **Tipología:** No existe una tipología de itinerarios.

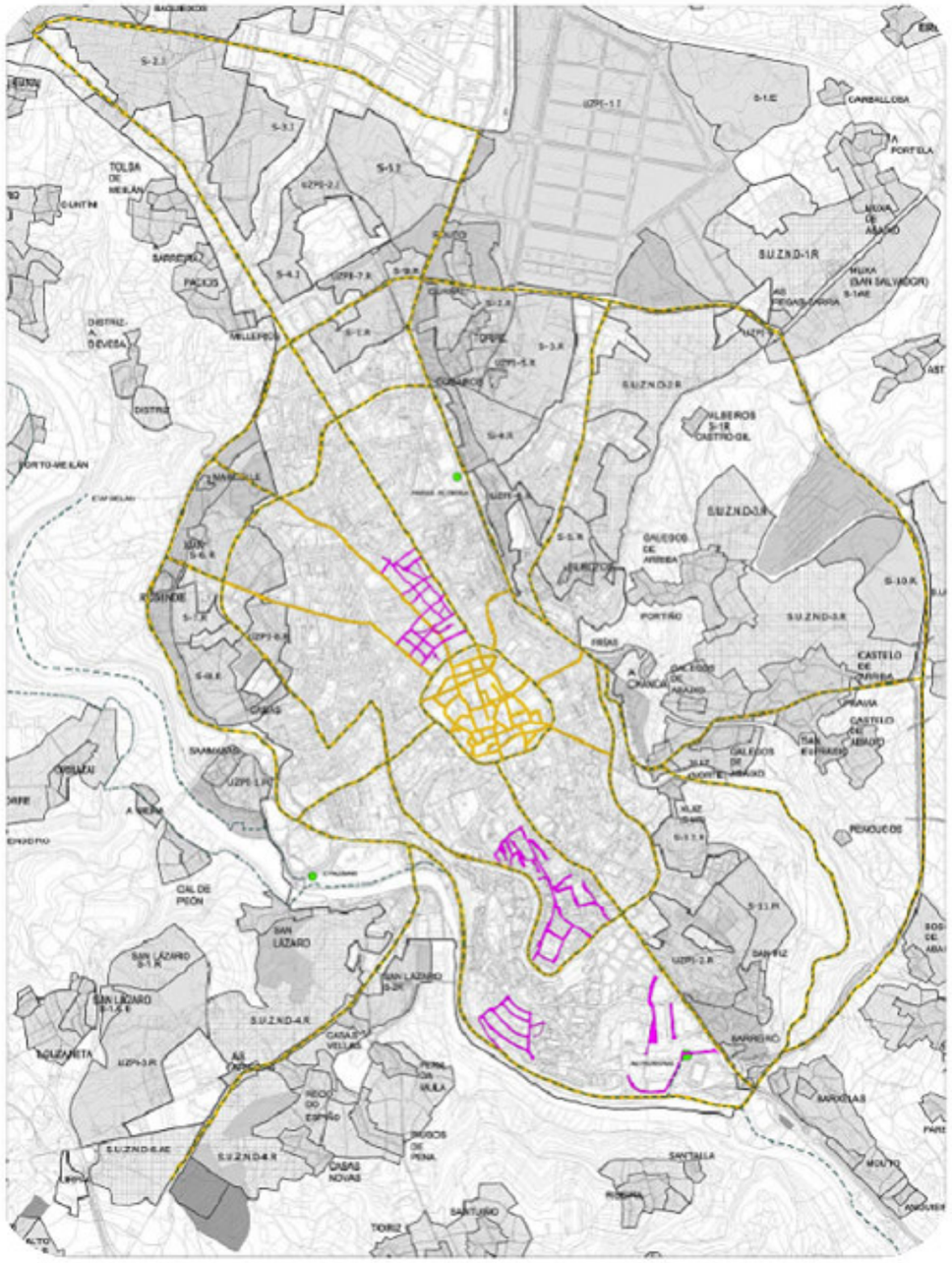
- **Señalización:** No existe señalización alguna que indique recorridos a través de las calles peatonales.

- **Uso**: El tráfico de los automóviles se ha ido adueñando paulatinamente de las calles, incluso las peatonales.

El PXOM propone una serie de itinerarios peatonales, en los que se distinguen dos tipos de redes, una principal y una red para barrios. También exhorta a la realización de un Plan Especial para el desarrollo de la red peatonal. La red principal peatonal proyectada por el PXOM la hace coincidir con el trazado de la red municipal de Vías de Ciclista en la mayor parte del trazado.



Concello de Lugo	Calles peatonales actuales y propuesta Concello	Junio 2009	0 250 500 m	BCN ECOLOGIA Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona



Red Municipal de Vías Ciclistas, Red peatonal principal y Áreas 30.
Fuente: PXOM, Tomo I, Memoria.

La red peatonal propuesta

Lugo tiene unas dimensiones reducidas con unas distancias máximas dentro del núcleo urbano residencial del orden de los 5 km si se traza un eje norte-sur y de entre 2 y 3 Km de este a oeste, es decir, cercanos a 1h 15 min. caminando de norte extremo a extremo sur de la ciudad y unos 45 min. si se hace de forma transversal, condiciones óptimas para los desplazamientos a pie[5].

La red de movilidad para peatones se despliega sobre un doble esquema de supermanzanas y ejes de peatones. Las supermanzanas aumentan y garantizan el espacio público de proximidad y calidad en las zonas con más déficit. Los ejes de peatones incorporan itinerarios y recorridos principales que pueden o no transcurrir también por los espacios acondicionados por la red básica.

- La implantación del **modelo de supermanzanas** da prioridad al peatón en el conjunto de calles que quedan en el interior de la red de vías básicas por donde circulan los vehículos. Una actuación como esta consigue que el 72% del espacio público del ámbito cubierto por supermanzanas se considere espacio de estancia para el peatón y, por tanto, que el ciudadano que se mueve a pie tenga prioridad sobre el resto de modos de transporte en la mayoría del territorio dentro del núcleo urbano.

- La definición de unos **itinerarios peatonales.** Se trata de mejorar las condiciones de circulación peatonal a través de medidas apropiadas para cada tramo de calle. Se debe poner especial énfasis en las intersecciones con la red básica de circulación de vehículos. La implantación de esta red debe considerar la ampliación de aceras siempre que sea posible.

[5] Se estima que los peatones se desplazan por la ciudad a una velocidad media de 4-4,5 Km./h, sin tener en cuenta pendientes.

Implantación del modelo supermanzanas

La implementación del modelo de supermanzanas reporta grandes ventajas a la movilidad peatonal:

- Resuelven los grandes flujos de peatones, conectando las áreas generadoras/atractoras de viajes entre sí y con el centro urbano, incluidas las periféricas y las aisladas, sin obligar a rodeos o esperas innecesarias. Especialmente importante en este sentido, es la conexión peatonal con las estaciones y paradas de transporte público, así como con los centros de trabajo, escuelas, comercio, ocio, centros culturales, etc.

- Moderan el tráfico facilitando el traspaso de viajes motorizados a viajes a pie. Son un elemento dinamizador y embrión del conjunto de redes de movilidad.

- Configuran una red atractiva que, superando la idea de las calles peatonales, resulta ser un instrumento a la larga de mucho más calado para modificar las pautas de movilidad del municipio.

La red peatonal de las supermanzanas está formada por las intervías y por los espacios transitables de la red básica (los que reúnen una serie de requerimientos). Además, el espacio viario dedicado al peatón respecto de la calzada alcanza el 46% en este escenario -cuando en la actualidad es del 29%-, del cual el 34,5% se considera totalmente accesible. De esta manera los ciudadanos pueden prácticamente moverse con libertad en un tercio del espacio urbano.

Calles peatonales actuales, propuesta Concello y propuesta supermanzana (intervías). Fuente: BCN Ecología.

La configuración en red permite conectar los principales generadores de movilidad a pie (el acceso a los centros docentes, áreas comerciales y de ocio y estaciones de transporte público) y configurar un modelo de movilidad sostenible, facilitando la movilidad a pie dentro de la ciudad y alcanzar las siguientes finalidades:

RESULTADOS	DESCRIPCIÓN
ESPACIO PÚBLICO	Se incrementa la oferta destinada a los peatones
ACCESIBILIDAD	Se garantiza una accesibilidad a pie a los equipamientos existentes y a los previstos para el total de la población (especialmente a las personas con movilidad reducida)
INTEGRACIÓN DE REDES	Se otorga a los desplazamientos a pie un papel protagonista en la movilidad local restringiendo el acceso del tráfico de paso en los interiores de supermanzana
PROXIMIDAD	Se consiguen acercar los espacios verdes y de estancia a los ciudadanos
CONFORTABILIDAD Y SEGURIDAD	Se diseña un urbanismo de calidad, sin barreras arquitectónicas que favorece un entorno mas tranquilo y seguro, reduciendo el riesgo de accidentes
CALIDAD AMBIENTAL	Se mejora la calidad ambiental urbana (aumenta la tranquilidad por la ausencia de coches y se reducen las emisiones contaminantes y el ruido)
COHESIÓN SOCIAL	Se favorecen las relaciones sociales y la convivencia ciudadana fomentando el contacte humano y potenciando la vida comercial y lúdica de los barrios

Estos recorridos tienen unas exigencias ambientales y de diseño específicas, dependiendo si se trata de vías segregadas del resto de modos de transporte o de vías que comparten el espacio con otras redes de movilidad; por lo que cada tipología requiere determinados elementos, que se detallan en la tabla adjunta.

Las intervías de las supermanzanas se pueden ir cerrando gradualmente, de manera que la transición hacia el nuevo sistema de movilidad y la nueva concepción de espacio público sea paulatina.

En este contexto se proponen las **supermanzanas** que reorganizan las redes de movilidad, y possibilitan una nueva concepción de la habitabilidad del espacio público con una mejora en la accesibilidad a pie.

La liberación del espacio público (con la limitación de la circulación del vehículo de paso) posibilita la apropiación del espacio público por la ciudadanía, no tan sólo por la pura circulación, sino por la combinación de dos funciones, la movilidad y la estancia. El peatón puede ocupar de nuevo la ciudad

entera: el territorio entero se hace accesible y seguro a todos los ciudadanos, también a los que tienen movilidad reducida.

En las intervías, la compatibilidad entre móviles permite que la sección de la calle sea única. En ellas, los peatones recuperan este espacio para la relación, la socialización, el ocio, el paseo, etc. En la red básica, los peatones se desplazan por los espacios reservados para su modo de desplazamiento, es decir, principalmente por las aceras, pasos de peatones, ramblas, paseos y bulevares.

Criterios para el diseño de la red peatonal

El análisis de la configuración del espacio público ha permitido integrar todas las variables e información disponible en la trama urbana (calles peatonales actuales y propuestas, tipología y calidad del espacio público, ancho de aceras, porcentaje del espacio peatonal asociado al tramo, definición espacial de las supermanzanas, pendientes, y solapamiento con otras redes). Los principales criterios para definir el trazado de la nueva red peatonal son:

- Que exista una **interconexión** entre ellas
- Que conecte con los **espacios de estancia:** conexión a áreas de recreación de calidad como son las plazas, parques y jardines
- Que esté próxima a los **equipamiento**s: se analizan los equipamientos considerados que generan movilidad peatonal tales como los dedicados a la enseñanza (colegios, universidades, guarderías), las áreas comerciales, centros de ocio y deportivos, edificios religiosos, residencias universitarias y las estaciones de transporte (autobuses y ferrocarril).

También se debe cumplir que sean:

- **Continuos** con las zonas y las calles peatonales existentes y con los puntos de interés de los peatones (las escuelas, los mercados, las bibliotecas, etc.).
- **Accesibles** a los equipamientos (escuelas, bibliotecas, etc.), a las zonas verdes, a los espacios de estancia actuales y futuros y a las paradas de transporte público (bus, tren, etc.).
- **Confortables** y adecuados con calidad ambiental (ruido y contaminación mínima, con zonas de sombra y protección frente a la lluvia), amplios, bien pavimentados, de pendientes moderadas (menores de 6%) y equipados con mobiliario urbano (arbolado viario, bancos, alumbrado público, etc.).
- **Seguros** tanto con respecto a los vehículos (separación de calzada, cruces preferentes, etc,) como frente a posibles comportamientos antisociales (itinerarios auto vigilados, ausencia de lugares ocultos, iluminación, etc.). Los cruces de las calles de red básica deben ser fáciles, seguros y sin provocar excesivas demoras.
- **Atractivos**, bien por atravesar zonas de actividad y animación, bien por las vistas y panoramas que proporcionan, bien por el ritmo y la secuencia de hitos, monumentos, etc. Han de condicionar un espacio claro y visible, con áreas de descanso y bien señalizado.

Es importante que esta trama esté articulada de forma que el peatón tenga prioridad y pueda circular de manera cómoda, segura y continua. La configuración en red permite conectar los principales generadores de movilidad a pie (el acceso a los centros docentes, áreas comerciales y de ocio y estaciones de transporte público) y configurar un modelo de movilidad sostenible, facilitando la movilidad a pie dentro de la ciudad.

Estos recorridos tienen unas exigencias ambientales y de diseño específicas, por lo que cada tipología requiere determinados elementos, que se detallan en la tabla adjunta.

REQUERIMIENTOS DE DISEÑO Y GESTIÓN DEL VIARIO DE UNA RED PEATONAL		
ÁMBITOS	**PROPUESTA**	**DESCRIPCIÓN**
TEMÁTICOS	**Creación de itinerarios temáticos**	Los caminos escolares, por ejemplo, son decisivos para disminuir el acceso a los centros escolares en coche.
SEÑALIZA-CIÓN	**Conveniente señalización**	Con paneles informativos y planos de las zonas de peatones próximas y de los lugares próximos de más interés (monumentos, museos, edificios públicos, etc.). Aprovechamiento de las nuevas tecnologías para el acceso a información ciudadana a lo largo de los recorridos.
CONDICIONA-MIENTO	**Actuaciones de mejora y ampliación de las aceras**	No olvidar la eliminación de obstáculos y el rebaje de bordillos para las personas con movilidad reducida.
MOBILIARIO URBANO	**Número adecuado de elementos y contar con una buena limpieza y estado de mantenimiento.**	Instalación de bancos, fuentes y elementos de interés a lo largo de los itinerarios peatonales.
ARBOLARO VIARIO[6]	**Localización de las calles con mayor biodiversidad.**	Los árboles protegen de las zonas de paseo de la radiación directa en verano, a la vez que obstruyen el calentamiento del pavimento. El arbolado viario caducifolio presenta estacionalidad de forma que es posible crear diferentes paisajes urbanos y generar una secuencia de color a lo largo del año con una correcta selección de las especies arbóreas. La biodiversidad urbana está condicionada por el número de especies y por la diversidad de las especies que habitan en un entorno. Los beneficios ambientales que generan los árboles son fundamentales para la calidad de vida en el medio urbano. De una parte, el volumen de verde está asociado a la percepción visual del entorno y, por la otra, la biodiversidad urbana multiplica el hechizo del paisaje urbano.
RUIDO	**Segregar la red peatonal de las grandes arterias de tráfico rodado.**	Escoger los recorridos alternativos con ambiente urbano de calidad. Cuando el ruido de fondo excede los 65dB es imposible hacer inteligible una conversación sin gritar.
PENDIENTES[7]	**Evitar los tramos de calle con pendiente longitudinal superior al 6%**	En los casos dónde la topografía no sea salvable se deben considerar elementos como barandillas, escaleras, rampas y escaleras mecánicas para salvar los fuertes desniveles.

[6] El arbolado viario es un factor importante en la configuración cualitativa de los espacios urbanos que requiere de unas consideraciones especiales. Es importante considerar las limitaciones que dependen exclusivamente de factores de localización (calles con sección estrecha, aceras de escasas dimensiones, etc.) y de otros factores propios de la especie (necesidades ecológicas de la vegetación, referidas básicamente a la luz, el sustrato, la resistencia a la contaminación y el consumo de agua). Fuente: Ghel, Jan (2006) La humanización del espacio urbano: La vida social entre los edificios. Editorial Reverté. Barcelona.

[7] La velocidad de los desplazamientos a pie no parece verse afectada por las pendientes hasta desniveles superiores al 5%. Con pendientes superiores al 10% la velocidad media decrece un 11'5% y con inclinaciones del 20% la disminución de la velocidad es del 25%. La velocidad del peatón se ve también afectada significativamente por las escaleras cuando estas cubren más de 3 m. de desnivel. En las bajadas la reducción puede ser de un 15-20% y en subidas de un 30-35%, siempre que no se superen los 20 m. de desnivel. El tipo de escaleras también afecta a los resultados. Fuente: Sanz, A. (1998) Calmar el tráfico. Ed. Ministerio de Fomento (Serie monografías) Madrid.

Definición de los ejes principales de la propuesta de la red peatonal

La mayoría de los ejes propuestos en este documento coinciden con la propuesta lanzada por el PXOM. La red peatonal que se propone consta básicamente de dos tipologías de tramos:

1- Red peatonal propuesta por los tramos de intervías: la red peatonal trazada que coincide con las calles interiores de las supermanzanas. Son por tanto calles con prioridad para el uso peatonal y con un diseño en plataforma única

2- Red peatonal propuesta a partir de tramos humanizados: el trazado de la red peatonal discurre por calles que en ocasiones forman parte de la red básica y se ven obligadas a compartir el espacio con el tránsito de vehículos. Sería necesario mejorar el diseño de estos tramos con el fin de hacerlos más agradables, seguros y accesibles al peatón (humanizarlos).

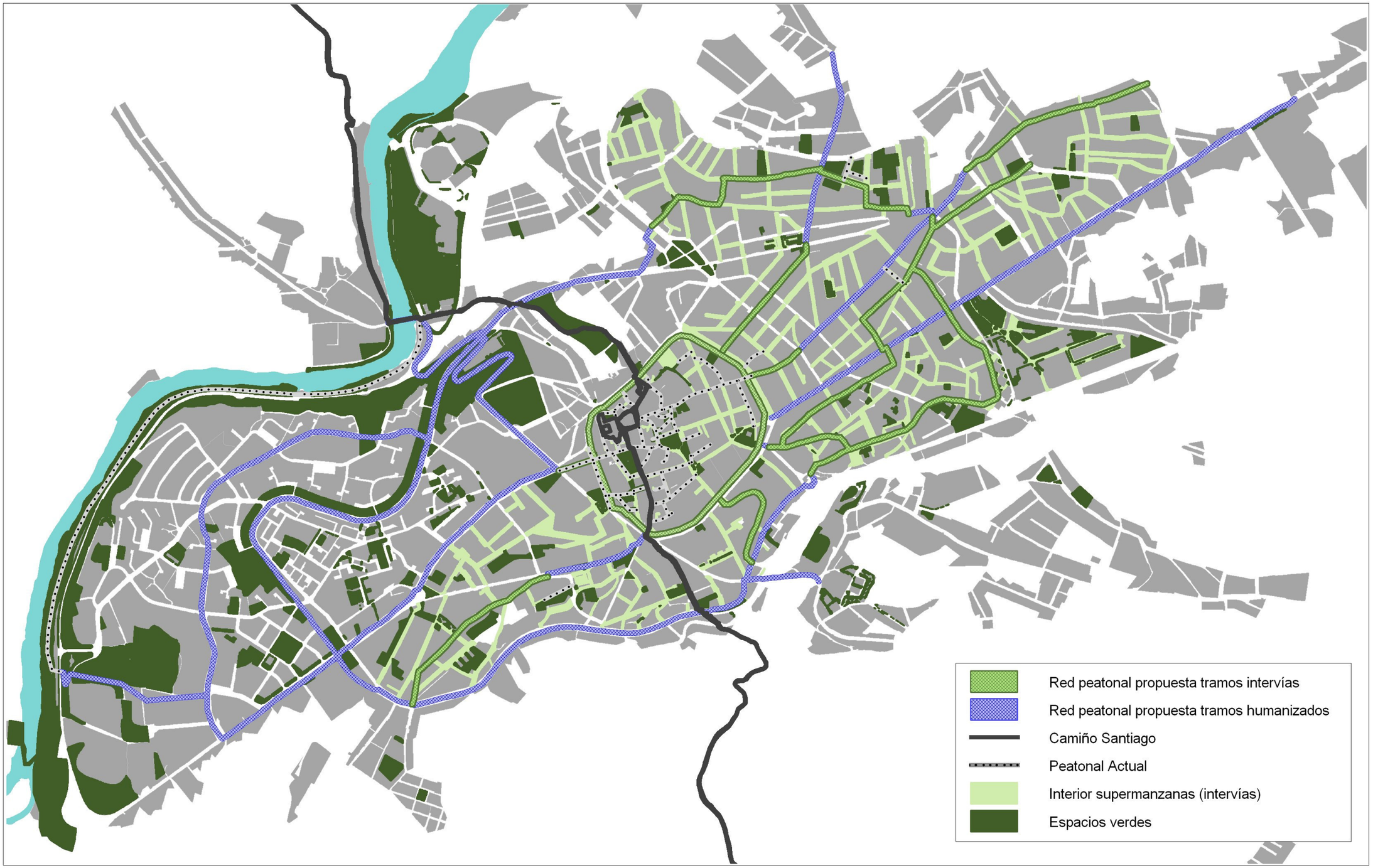
El objetivo de trazar esta red es canalizar los desplazamientos cotidianos obligados (trabajo, escuela, compras) y servir a las necesidades de ocio y paseo de los ciudadanos.

La planificación de zonas adaptadas a los peatones tiene que facilitar la continuidad formal y visual de los recorridos y hace conveniente, también, tener en cuenta las características de los edificios, las distancias entre éstos, los colores, la vegetación, etc.

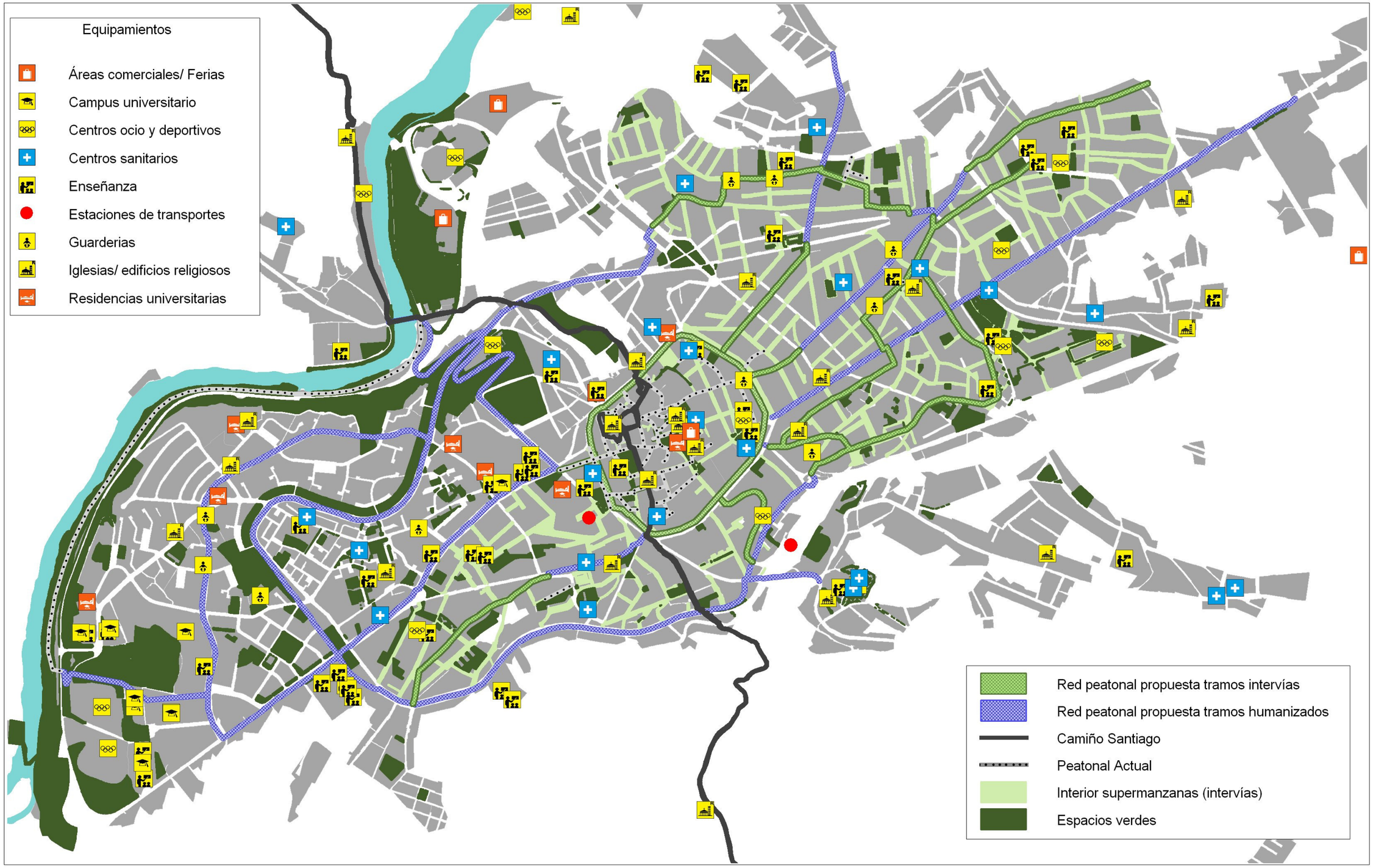
Desde el centro de la ciudad se trazan una serie de recorridos en forma radial que intentan abarcar tanto longitudinal como transversalmente la zona urbana de Lugo. La muralla actúa como enlace circular en la mayoría de estos ejes.

Se plantea una segunda ronda circular. Se trata de crear un recorrido con característica de ronda peatonal que conecte la zona sur de la ciudad con la zona norte, pasando por la estación de tren, la zona universitaria donde conecta con Rep. Argentina - Rda. do Carme.

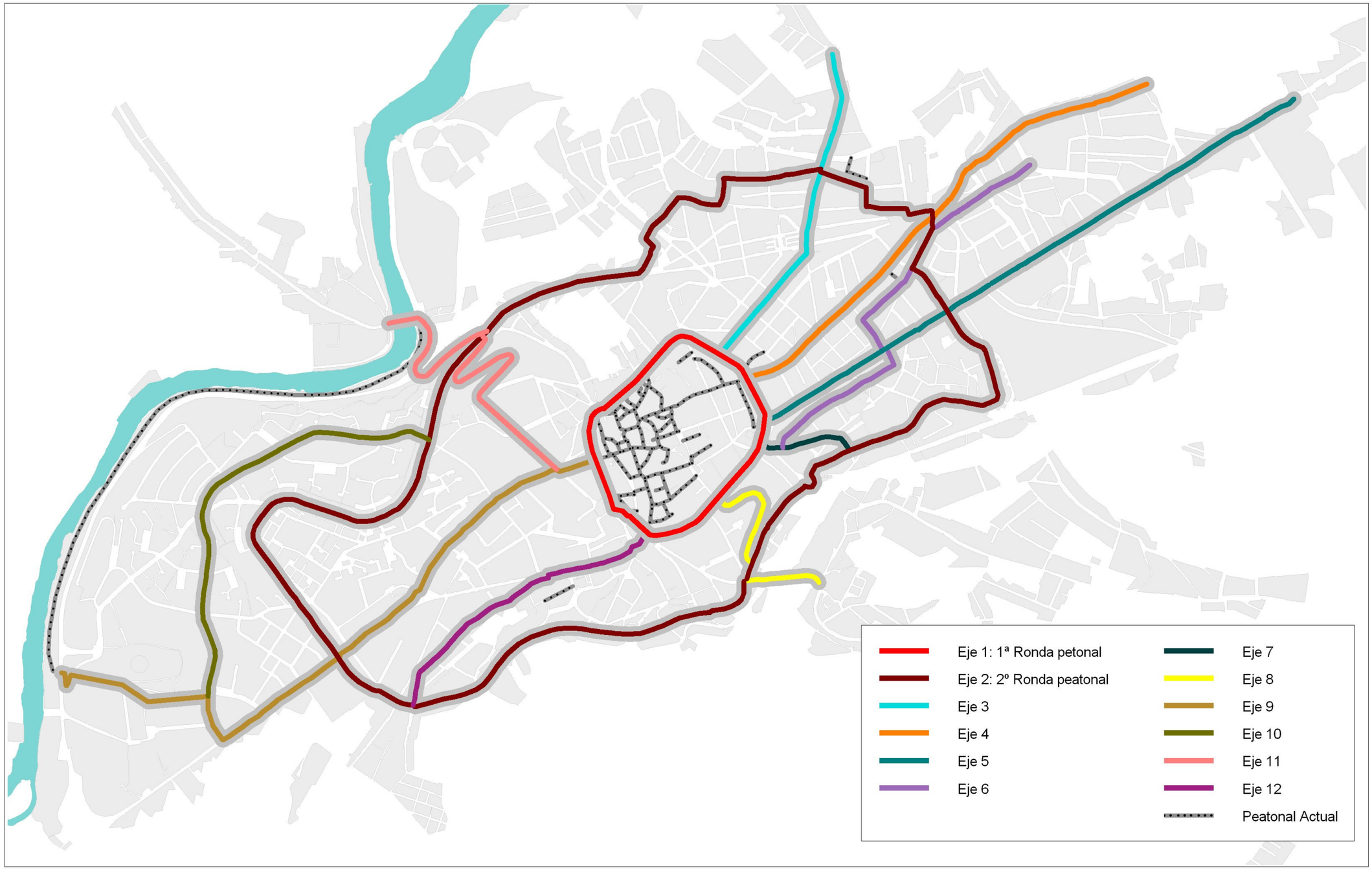
El recorrido pasa por una serie de paseos de gran calidad urbana, de aceras anchas, masa arbórea abundante y presencia de verde (parterres) conecta el espacio verde del Parque de la Milagrosa, en donde también se sitúan equipamientos dedicados a la enseñanza, y el Auditorio.



Concello de Lugo	Red peatonal propuesta BCN Ecología	Julio 2009	0 250 500 m	BCN ECOLOGIA Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona



Concello de Lugo	Red peatonal propuesta y equipamientos BCN Ecología	Julio 2009	0 250 500 m — BCN ECOLOGIA Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona



Concello de Lugo

Red peatonal propuesta: ejes

Julio 2009

0 250 500
m

N

BCN ECOLOGIA Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona

La red peatonal propuesta consta de 12 ejes:

- **Eje 1: 1ª Ronda peatonal:** se trata del paseo que transcurre sobre la muralla. Actúa de enlace engranando el resto de los ejes propuestos. La Ronda de la Muralla es un atractivo turístico, Patrimonio de la Humanidad, que sumado a su enclave físico, hace del paseo un atractivo recorrido por el centro histórico. El carácter de eje peatonal ya funciona actualmente.

Fuente: mapa: BCN Ecología, foto: Google Earth

- **Eje 2: 2ª Ronda peatonal:** es el segundo recorrido circular, que al igual que el eje 1 funciona de conector entre el resto de ejes. El recorrido va de la Ronda de la República Argentina, Ronda Fingoi, Ronda das Mercedes, Ronda das Fontiñas, c/ do Conde, c/ do Sil, c/ Alexandre Bóveda, c/ Illas Cíes, c/ Rio Narla, Avd. A Coruña, 2ª Ronda en proyecto, c/dos Gradas, c/ Quiroga, Pl. Fonte dos Ranchos y Ronda do Carme. Este eje pasa por la estación de tren, la zona universitaria, el Parque da Milagrosa, enlazando con diferentes equipamientos. La calidad de sus paseos y calles, la presencia de verde y de masa arbórea son los atractivos principales de este eje.

Fuente: mapa: BCN Ecología, foto: Google Earth

- **Eje 3:** se inicia en la c/ Ourense para continuar por Lamas de Prado. Es el primer eje radial. Conecta el centro histórico con la zona ya fuera del tejido urbano de Abuín-Rosende-Casás. Los ejes situados al norte de la ciudad tienen un carácter comercial, ya que es aquí donde se sitúan un gran número de actividades comerciales. Este eje transcurre por equipamientos y espacios públicos. Tiene conexión con las dos rondas peatonales.

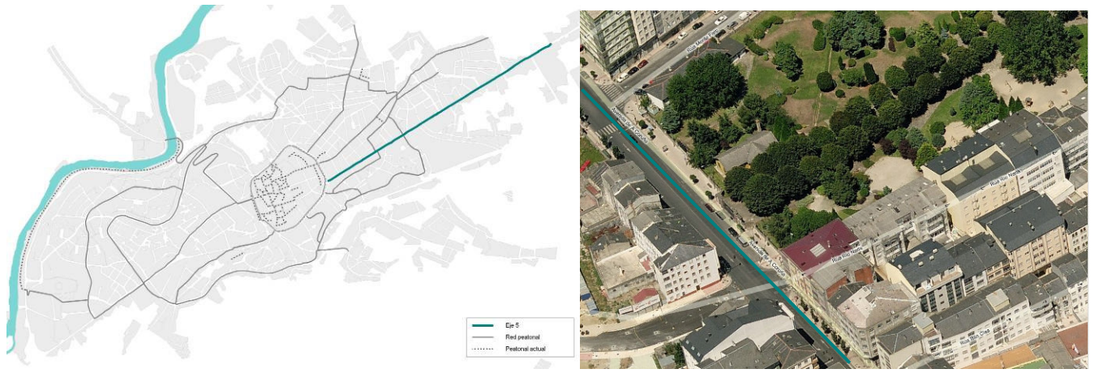
Fuente: mapa: BCN Ecología, foto: Bing Maps

- **Eje 4:** comienza en la c/ do Camiño Real continuando por la c/ Mar Cantábrico hasta acabar en Marcelle (N-VI). Es eje se caracteriza básicamente por ser un eje comercial. Conecta con las dos rondas peatonales.

Fuente: mapa: BCN Ecología, foto: Bing Maps

- **Eje 5**: este eje peatonal, al igual que los dos anteriores, es el tercer eje radial y el más extenso, a lo largo de la AV. de A Coruña, una de las vías principales de Lugo. El recorrido comienza en centro histórico de la ciudad y se prolonga hasta el parque de bomberos, en la bifurcación de la N-VI. De carácter comercial, conecta el centro con el parque da Milagrosa y la zona industrial

concentrada en el norte de la ciudad. Tiene conexión con las dos rondas peatonales y con el eje-6.



Fuente: mapa: BCN Ecología, foto: Bing Maps

- **Eje 6:** comunica la zona escolar de Piringalla con la zona centro de la ciudad. Este eje pasa en su totalidad por calles interiores de supermanzana. A lo largo del recorrido se sitúan equipamientos de diversa índole: colegios, guarderías, residencia de ancianos y edificios religiosos. El trazado discurre por las siguientes calles: das Fontes, da Milagrosa, praza da Milagrosa, Dr. Yañez Rebolo, Xulia Minguillón, Alcalde Ramiro Rueda Fernández, Serra dos Ancares, do Conde. Tiene conexión con el eje 7, el 5 y la 2ª ronda peatonal.

Fuente: mapa: BCN Ecología, foto: Bing Maps

- **Eje 7:** eje radial de menor longitud. La el trazado tiene como finalidad la de conectar con la 2ª ronda peatonal y con el eje 6. Transcurre por interior de supermanzana por la c/ do Conde.

Fuente: mapa: BCN Ecología, foto: Bing Maps

- **Eje 8**: conecta el barrio del Sagrado Corazón con el centro histórico. El recorrido atraviesa el parque Sagrado Corazón , las proximidades de la estación y de allí hasta la muralla por la calle Castelao, situada dentro de una supermanzana. Este eje conecta con la 1ª y la 2ª Ronda peatonal.

Fuente: mapa: BCN Ecología, foto: Bing Maps

- **Eje 9:** se trata se un recorrido básicamente escolar ya que transcurre a lo largo de la zona de la ciudad donde existe una mayor densidad de equipamientos destinados a la enseñanza. El itinerario trazado va desde la 1º Ronda peatonal hasta la conexión con la ruta que discurre por el Parque do Miño. Es el eje radial con mayor longitud en la parte sur de la ciudad. Las calles por donde se proyecta este itinerario son: Bispo Aguirre (peatonal en la actualidad), Avd. Ramón Ferreiro, Plz. do rei, Avd. Madrid, Avd Pablo Iglesias (Campus Universitario) y finalmente el Parque do Miño. Se trata de avenidas de gran calidad urbana, con presencia de verde y arbolado.

Fuente: mapa: BCN Ecología, foto: Bing Maps

- **Eje 10:** es un recorrido alternativo que tiene como origen la zona universitaria donde conecta con el eje 9 y acaba en la 2ª Ronda peatonal. Transcurre paralelo a un tramo de la 2ª Ronda peatonal. El recorrido se justifica por la localización de una serie de residencias universitarias y de guarderías a lo largo del eje. El eje se proyecta por la Avd Pablo Iglesias, Avd Carvalho Calero, Avd Magoi, Avd Alfonso X el Sabio y Ronda Fingoi.

Fuente: mapa: BCN Ecología, foto: Bing Maps

- **Eje 11:** une el centro de la ciudad con la zona de A Ponte. El interés de este eje subyace en su paso por grandes espacios verdes, como el parque de Rosalía de Castro, bordeándolo y el recorrido por el interior del Parque ds Costas do Parque, llegando al Parque do Miño. Conecta con el eje 9 y la 2º Ronda peatonal. Transcurre por la Avd Rodríguez Mourelo, Avda. Dr García Portela, Parque das Costas do Parque, la c/ Santiago hasta el Ponte Vella.

Fuente: mapa: BCN Ecología, foto: Google Earth

- **Eje 12:** este eje se sitúa en la zona que queda limitada entre la Av. Madrid y la Ronda Fontiñas. Conecta la ronda de la muralla con la segunda ronda peatonal, a la altura de la Ronda das Fontiñas. La mayor parte del recorrido tiene lugar en el interior de supermanzana. Desde la Ronda de la Muralla pasa por las calles: San Roque, Rampa Claudio López, Rei Don García y finalmente Rof Codina hasta Ronda Fontiñas. La proximidad a plazas y zonas verdes potencian el paseo por este eje.

Fuente: mapa: BCN Ecología, foto: Bing Maps