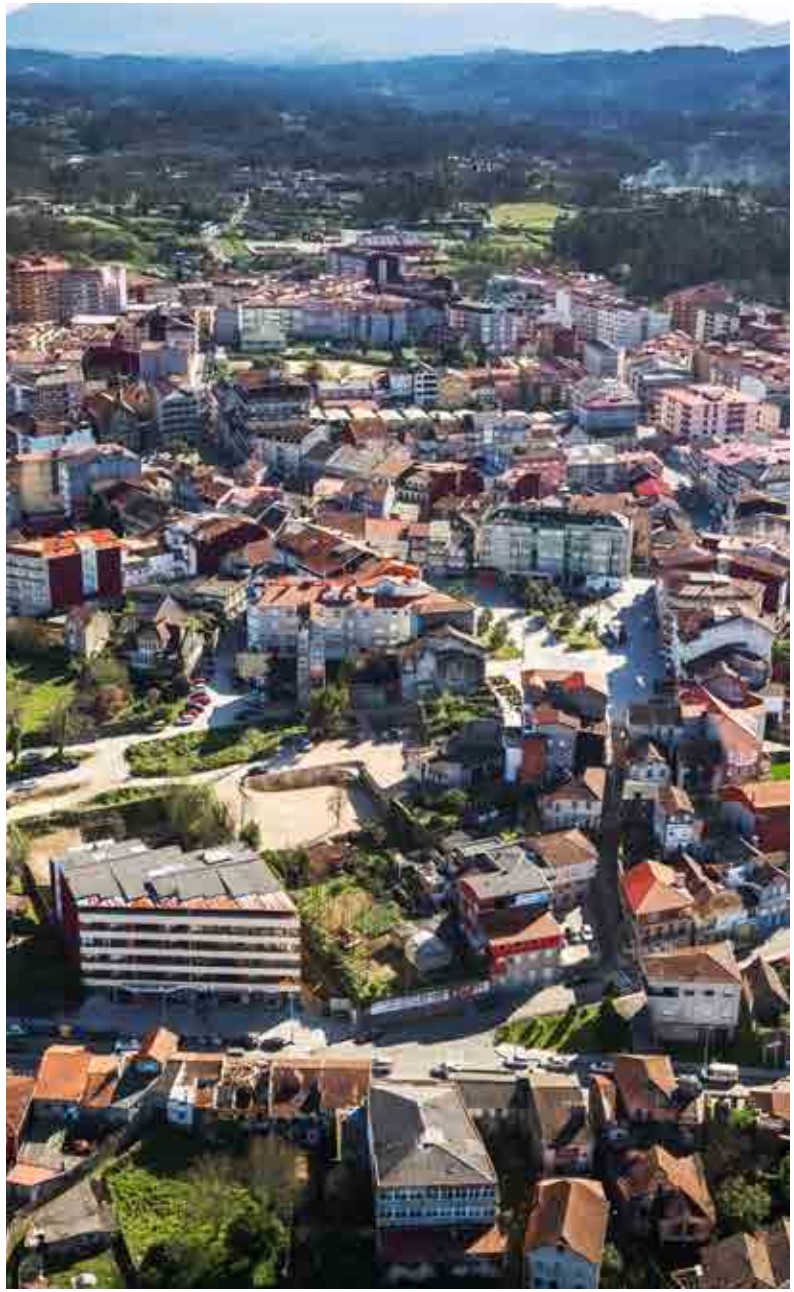
ESTUDO DE MOBILIDADE E PROXECTO DE DESENVOLVEMENTO DE ACTUACIÓNS DE MOBILIDADE SOSTIBLE EN PONTEAREAS

Este Estudo de mobilidade e proxecto de desenvolvemento de actuacións de mobilidade sostible en Ponteareas, foi encargado polo Servizo de Mobilidade da Deputación de Pontevedra no mes de Febreiro de 2017.
O obxecto principal do presente documento corresponde coa mudanza do actual sistema de mobilidade cara un modelo de mobilidade sostible.
As fotografias aéreas foron facilitadas polo Concello de Ponteareas e realizadas por Foto Souto en 2017. A fotografías das rúas son propiedade do Estudio MMASA e realizadas entre 2016 e 2017.

ESTUDO DE MOBILIDADE E PROXECTO DE DESENVOLVEMENTO DE ACTUACIÓNS DE MOBILIDADE SOSTIBLE EN PONTEAREAS

DEPUTACIÓN PONTEVEDRA



Equipo Redactor
Estudio MMASA (MUÑIZ MAS ALFAYA, SLP)

Rúa Atocha Alta, 22 baixo E 15002 A Coruña
[@] info@mmasa.net [T] 981664463

Luciano González Alfaya
Arquitecto. Máster en Planificación Estratéxica. Técnico Superior de Urbanismo.
Patricia Muñiz Núñez.
Arquitecta. Máster Metropolis en Cultura Urbana. U.P.C
Maria Fernández López-Vizcaíno
Arquitecta. Universidade de A Coruña.
Silvia Fernandes Táboas.
Arquitecta. Universidade de A Coruña.

Consultoría de análise de tráfico e circulacións
TERRAVANZA

Gael Sánchez Rivas
Dr. Enxeñeiro de Camiños, Canles e Portos. Máster en Urbanismo
Rebeca Candal Espiñeira
Enxeñeira Técnica de Obras Publicas. Máster en Enxeniería da Agua
Pablo Regueira Pacín
Técnico GIS

Consultoría no proceso de participación
INZAREDE

Camilo Fernández González
Sociólogo. Técnico Superior de Urbanismo
Eduardo Cancela González
Enxeñeiro Técnico de Obras Públicas

ÍNDICE

1. INTRODUCIÓN 7
1.1. Antecedentes 8
1.2. Obxecto e obxectivos do Estudo 8
1.3. Metodoloxía 10
1.4. Contexto Territorial e Urbano 14
1.5. Contexto territorial: Ponteareas entre a área metropolitana de Vigo e a centralidade de O Condado 14
1.6. Ponteareas: núcleo e centralidade urbana 17
1.7. A contorna verde coma elemento vertebrador natural 20
1.8. Os elementos chave da relación territorio e mobilidade en Ponteareas 22
1.8.1. As áreas Ambientais 22
1.8.2. Os centros atractores e xeradores de desprazamentos 24
1.8.3. A tipificación do viario 38
1.8.4. As actividades chave: o comercio e os servizos 40

2.ANÁLISE E DIAGNÓSTICO GLOBAL DA MOBILIDADE 45
2.1. Análise da Oferta 46
2.1.1. A Rede Peonil 46
2.1.2. A Rede Ciclista 48
2.1.3. O Transporte Público 50
2.1.4. A Rede Viaria motorizada 53
2.1.5. O Estacionamento 58
2.1.6. Espazos de Oportunidade no novo PXOM 62
2.2. Análise da Demanda 64
2.2.1. Mobilidade Global. Autocontención e fluxos principais 64
2.2.2. Unha demanda chave na mobilidade sostible: os fluxos peonís 66
2.2.3. O automóbil: entre a accesibilidade comarcal e os desprazamentos internos 67
2.2.4. A demanda de estacionamento 69
2.3. Diagnóstico da Mobilidade en Ponteareas 75

3. OBXECTIVOS E CRITERIOS PARA UNHA MOBILIDADE SOSTIBLE 83

4. EIXOS DE INTERVENCIÓN 91

5. ACTUACIÓNS DE MOBILIDADE SOSTIBLE 101
Para a mobilidade sostible 102
Para a mobilidade ciclable 104
Para a participación cidadá 106
Para o transporte colectivo 108
Para a xestión de aparcadoiros 110
Para o vehículo privado 112
Para as actividades comerciais 114
Para o planeamento urbanístico 116

ANEXO I. O PROCESO DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA 121
ANEXO II. FICHAS DE SECCIÓNS VIARIAS 139
ANEXO III. PLANOS 151

1. INTRODUCIÓN

1.1. Antecedentes

As novas realidades territoriais e sociais modificaron notablemente a mobilidade, coma concepto e coma actividade. Así, o concepto de mobilidade adoptou unha visión moito máis complexa, multimodal e multidimensional, na que se superou en certo sentido o concepto de transporte urbano obrigado por motivos laborais de viaxeiros e mercancías baseado no automóbil, para dar paso a unha visión ligada a un dereito cidadán de accesibilidade ás actividades desenvolvidas sobre o territorio, sexan estas laborais ou de ocio, empregando o modo que mellor satisfaga as súas preferencias. Neste contexto global sobre mobilidade, en Ponteareas, realizáronse obras para peonalizar a Praza Maior e a súa contorna, ademais da ampliación dalgunha beirarrúa, aínda que non conta na actualidade con programas municipais para o fomento da Mobilidade Urbana Sostible.

Para a realización deste Estudo de Mobilidade e Proxecto de Desenvolvemento de actuacións de mobilidade sostible en Ponteareas, tívose en conta a información relativa aos ámbitos que lle corresponden a este documento. Deste xeito, cabe citar os seguintes:

- Texto refundido de aprobación provisional do Plan Xeral de Ordenación Municipal do Concello de Ponteareas, de febreiro de 2016.

- Plan Básico de Dinamización Comercial de Ponteareas: Acciones a realizar, 2016.

- EDUSI Ponteareas, hábitat saudable, xaneiro 2016.

- Ordenanza Reguladora do Estacionamento con horario limitado-gratuíto do 29 de febreiro de 2008.

- Rede Natura 2000.: Río Tea (ES1140006), plan director.

- Ordenanza Municipal do Concello de Ponteareas, adaptada á Lei 19/2001, de 19 de decembro, de reforma do texto articulado da Lei de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor e Seguranza Vial.

- Ordenanza Municipal Reguladora da Instalación de Terrazas de Hostelería na vía pública ou dominio público.

- Lei 8/1997, de accesibilidade e supresión de barreiras.

- Decreto 35/2000, regulamento de desenvolvemento e execución da Lei 8/1997.

- Orden VIV/561/2010.

- Lei 10/2014, do 3 de decembro, de accesibilidade.

1.2. Obxecto e obxectivos do Estudo

A mobilidade urbana actual, caracterizada por un uso excesivo do vehículo, orixina un deterioro social e ambiental, xerando tamén o deterioro enerxético e social da cidade. Este deterioro vese agravado por factores derivados do modelo actual de mobilidade como o consumo enerxético e de espazo, o aumento das emisións e menor calidade do aire, a conxestión xerada pola falta de eficacia nos desprazamentos, a inseguridade e os accidentes, xunto con problemas sociais coma a falta de autonomía infantil, da terceira idade e das persoas con mobilidade reducida. Ademais destas consecuencias, exercer o dereito á mobilidade para determinados sectores da poboación nesta situación supón unha dificultade debido á inexistencia de infraestruturas para ciclistas e peóns e á carencia de transporte público xerando problemas de exclusión social para aquelas persoas que non teñen acceso ao vehículo privado.

O obxecto deste Estudo de mobilidade é a incorporación da mobilidade na planificación para afrontar os problemas existentes e a comprensión da mobilidade coma un concepto intensamente involucrado en diversos aspectos da vida urbana, resultando determinante para a calidade de vida.

Ortofoto do núcleo urbano de Pontearéas. Fonte: PNOA 2014.

A redacción deste documento concíbese co obxectivo de asegurar o equilibrio entre as necesidades de mobilidade e as de accesibilidade da poboación favorecendo a protección do medio ambiente e impulsando o desenvolvemento económico e a inclusión social. A mudanza do actual modelo de mobilidade, dependente do vehículo privado e con altas carencias en materia de transporte público, itinerarios ciclistas ou peonís cara un modelo de planificación da mobilidade urbana sostible mellorará a calidade de vida dos habitantes de Ponteareas. De todos os xeitos, existe a necesidade da redacción dun Plan de Mobilidade Urbana Sostible (PMUS) que aborde estas cuestións cunha planificación a curto, medio e longo prazo, comprendendo programas de actuacións que serán modificadas en tempo, a través dunha continua revisión e avaliación das mesmas.

En definitiva, servirá para alcanzar un novo equilibrio nos medios de transporte utilizados pola cidadanía, fomentando os sistemas de mobilidade alternativa sostible dende un punto de vista social e ambiental a través da mobilidade peonil, en bicicleta e en transporte público. Esta mudanza do modelo de mobilidade lograrase mediante o estudo da situación actual e a planificación de medidas que axuden a reorientar as tendencias de mobilidade.

1.3. Metodoloxía

A metodoloxía proposta para a realización do traballo está fundamentada nun enfoque de oferta e nunha visión baseada na mobilidade sostible, o dereito á mobilidade e á centralidade do peón nos desprazamentos urbanos de proximidade. Neste senso, se ben o automóbil permitiu grandes melloras na mobilidade, urbana e rural, por outra banda tamén tivo consecuencias non tan boas sobre outros aspectos territoriais e urbanos, medioambientais, sociais e económicos, contribuíndo ao incremento das emisións de gases de efecto invernadoiro, e con elo ao cambio climático, a inseguridade viaria e as tráxicas consecuencias de accidentes de tráfico, a segregación espacial, aumentar as dificultades de desprazamento da infancia e anciáns e aquelas persoas con dificultades de acceso o automóbil e que carecen de alternativas e, sobre todo, ao deterioro urbano e da calidade urbana das cidades e vilas.

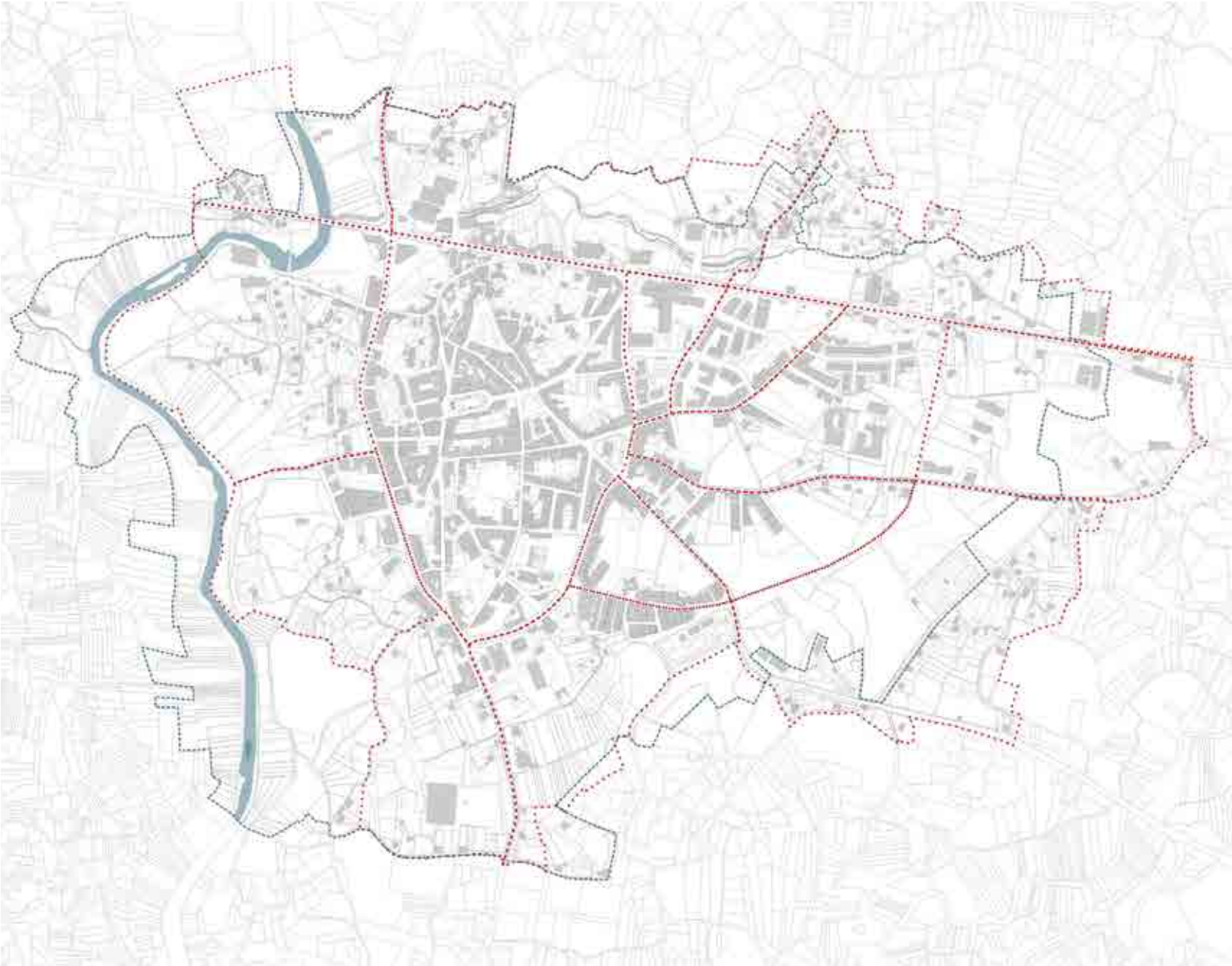
Ante os problemas ocasionados polo predominio do automóbil na cidade, actualmente ocupa o 60% do espazo público, tanto para circular como para estacionar, nos últimos anos emerxeu un novo modelo de mobilidade orientado ás persoas, a prioridade trasládase ao peón, á bicicleta e ao transporte público, deixando para o automóbil un papel, non secundario, senón que supeditado aos anteriores modos e como recurso para satisfacer aqueles desprazamentos para os que non existe outra alternativa.

Esta visión da mobilidade orientada ao peón baséase nun enfoque de oferta que atende en primeiro lugar aos modos de desprazamento a pé, en bicicleta e transporte público, orientando cara un cambio no reparto modal en vez de darlle prioridade á satisfacción da demanda no vehículo privado. Este enfoque, polo tanto, parte dunha consideración da Mobilidade como a expresión espacial das relacións entre as distintas actividades existentes no territorio e que se realizan a través dunha rede de infraestruturas da mobilidade, na cal teñen cabida os distintos modos de desprazamento (automóbil, bicicleta, a pé, autobús,...) con diferentes niveis de integración e compatibilidade.

De xeito resumido, o enfoque da oferta do cal parte a visión sobre a mobilidade exposta en liñas anteriores implica que cada rede de infraestruturas e cada elemento destas posúe unha funcionalidade (ou varias nalgún caso particular) que está relacionada coa súa morfoloxía e tipoloxía, os modos de transporte, da súa capacidade de admisión dunha certa magnitude de fluxos, e da súa relación cos usos do solo e as actividades.

Así, o enfoque da oferta comeza por asignar a cada infraestrutura unha funcionalidade segundo o seu papel de comunicación entre ou dentro de áreas homoxéneas (áreas ambientais), a súa morfotipoloxía, a súa capacidade de asumir fluxos e as súas características, en consonancia cos criterios ambientais e de integración ente usos do solo e actividades, comprobando a utilidade do conxunto para responder ás necesidades de desprazamento e de cada elemento en particular aos fluxos e modos asignados.

"Nos últimos anos emerxeu un novo modelo de mobilidade orientado ás persoas."



Delimitación do ámbito de estudo.
Fonte: Elaboración propia.

Lenda

- Límite áreas ambientais
- Límite EDUSI

Un enfoque de oferta que partindo do contexto territorial e urbano, por un lado, e da tipificación e xerarquización funcional e estrutural da rede viaria, por outro, desprégase en dous niveis de análise, un topolóxico e relacionado coas redes de mobilidade e outro morfotipolóxico e relacionado co deseño da estrada e a integración cos usos do solo, baixo criterios de sustentabilidade e satisfacción do dereito á mobilidade dos cidadáns.

Esta metodoloxía desprégase en seis fases e un eixo transversal, integrando dun xeito secuencial as tarefas de información territorial, análise e diagnóstico, formulación de obxectivos e criterios, definición dos eixos de actuación e, por último, a proposta de mobilidade e esquema de implantación, mediatizados pola Participación Pública de xeito transversal. Cada fase nunha serie de análises e tarefas particulares orientadas ao resultado esixido en cada unha delas e de xeito agregado na formulación das estratexias, eixos de actuación e intervencións concretas máis axeitadas de cara á resolución da problemática existente. A continuación e nunha primeira e breve descrición detállanse as tarefas e metodoloxías propias de cada unha das fases.

A Fase I. Contexto Territorial e Urbano consistirá na caracterización global do territorio e do ámbito urbano, mediante unha análise morfolóxica e estrutural, co fin de delimitar as Áreas Ambientais Urbanas, a delimitación do ámbito concreto de análise e intervención, e a tipificación da rede viaria baixo criterios de sustentabilidade e capacidade ambiental.

A Fase II. Análise e Diagnóstico consistirá na realización dunha serie de análises co fin de elaborar un diagnóstico orientado e intencionado á problemática actual. Estas tarefas realizaranse nun dobre nivel, unha análise topolóxica respecto ao papel e funcionalidade dos distintos modos de mobilidade existentes no ámbito de estudo: o peonil, o ciclista, o transporte público e a rede viaria motorizada. De xeito complementario a esta análise baixo un enfoque de oferta, realízase a análise da demanda existente, tanto a nivel global como no tocante aos principais fluxos existentes no ámbito urbano: o peonil e o tráfico rodado, tanto no que respecta á circulación como ao estacionamento.

Vista da Rúa Paseo Matutino.

Vista da Praza de Bugallal.

A Fase III. Obxectivos e Criterios consistirá na formulación dos obxectivos e criterios que baixo unha visión baseada na mobilidade sustentable e no dereito á mobilidade permita establecer unha estratexia clara, eixos de actuación e intervencións máis axeitadas para acadar unha situación futura da mobilidade moito máis sustentable e humana.

A Fase IV. Eixos de Actuación definen unha serie de prioridades de intervención que, de xeito coordinado e complementario coa visión estratéxica global establecida pola EDUSI Ponteareas Habitat Saudable, permitan realizar os trocos precisos no modelo de mobilidade existente na actualidade cara un modelo futuro baseado na mobilidade sostible e o dereito á mobilidade.

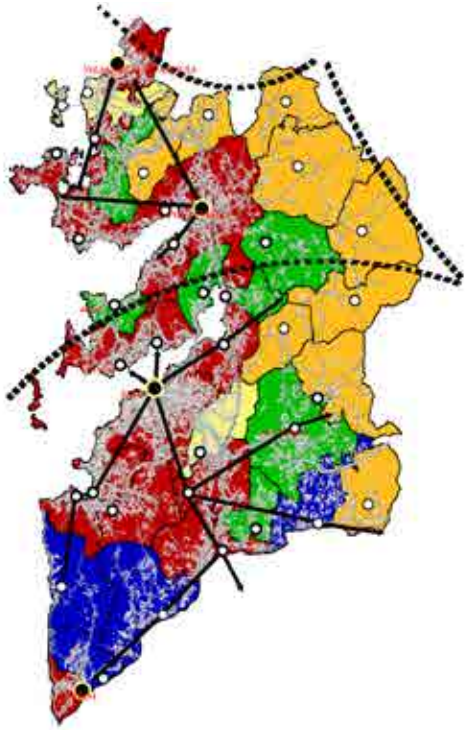
A Fase V. Proposta de Mobilidade describe a concreción dalgunhas das principais intervencións e medidas despregadas polas estratexias e liñas de actuación formuladas, sinalando ámbitos concretos de actuación e intervencións chave que permitan catalizar o proceso de camiño cara unha mobilidade sostible e máis humana.

A Fase VI. Plan de Implementación sinalará a estratexia temporal de implantación das distintas liñas de actuación e medidas plantexadas para garantir un esquema de mobilidade sostible en Ponteareas.

O Eixo Transversal. Participación Pública consistirá na realización dunha serie de actividades encamiñadas a coñecer a percepción sobre a mobilidade no ámbito de estudo da cidadanía e a recoller as súas propostas e suxestións respecto da súa visión futura.

Vista da praza Alcalde Otero.

Vista da Rúa Carballos.



1.4.Contexto Territorial e Urbano

Situada ao sur da provincia de Pontevedra, o concello de Pontearеas, dende o punto de vista territorial, precisa enmarcarse na Rexión Urbana de Vigo – Pontevedra, concretamente na segunda coroa, denominada suburbana, ao redor da aglomeración central viguesa. Neste ámbito, xoga un importante papel funcional e estrutural xa que se erixe como centro metropolitano ao redor do cal se organizan unha serie de municipios de carácter fundamentalmente suburbanos e rurais.

A súa posición no contexto territorial conxúgase coa súa configuración como o extremo dun notable eixo de descentralización e expansión metropolitana da aglomeración de Vigo apoiado sobre a estrada N120 e a autovía A52 que se foi consolidando nos últimos anos. Sen embargo, a deslocalización da industria vencellada principalmente ao Porto de Vigo ten repercusión no Concello de Pontearеas. Dende a creación da Plataforma Loxística e Industrial de Salvaterra – As Neves (PLISAN),como actuación máis destacada, a comunicación entre os espazos portuarios e esta realízase principalmente a través da autovía A52 atravesando Pontearеas.

1.5. Contexto territorial: Pontearеas entre a área metropolitana de Vigo e a centralidade de O Condado

Se na escala metropolitana, dentro do contexto funcional da cidade de Vigo, Pontearеas emerxe coma un dos centros funcionais de descentralización, na escala comarcal o seu papel é moito máis significativo, non só para a súa propia comarca de O Condado, senón tamén para a veciña comarca de A Paradanta polo seu vínculo histórico coma unha única comarca.

Neste contexto, Pontearеas conta cunha importante rede viaria que permite a conexión en condicións adecuadas cos municipios da súa contorna e máis alá, xa que a presenza central da estrada N120 e a autoestrada A52

Situación de Pontearеas no contexto galego. Fonte: EDUSI.

Rexión Urbana de Vigo-Pondevedra. Fonte: Precedo, A., Nárdiz, C., Míguez, A. y Sánchez-Rivas, G. (2009). As Áreas Metropolitanas de Galicia. Estudos e Propostas. Xunta de Galicia. Consellería de Presidencia, Administracións Públicas e Xustiza. Inédito.

Lenda

- Cidade Central
- Nodo Metropolitano
- Nodo Non Metropolitano
- Eixos Expansivos
- Límite Área Funcional
- Municipio Metropolitano/Urbano Consolidado
- Municipio Metropolitano/Urbano expansivo de compoñente rural
- Municipio expansivo en estado inicial
- Municipio metropolitano periurbano de baixo crecemento
- Municipio rural con vinvulación funcional

permiten a comunicación a longas distancias. A estas dúas grandes vías de enlace cos territorios veciños engádense outras de titularidade autonómica e provincial, coma a PO252 e a PO403. Dende o punto de vista estrutural, estas catro vías conforman unha grande cruz coas estradas autonómicas nun eixo Norte-Sur apoiadas sobre o val do Río Tea, mentres que as estradas nacionais establecen un eixo lonxitudinal Este-Oeste, neste eixo aséntase a antiga estrada nacional N120, hoxe en proceso de transformación en vía urbana, como a Rúa Real. Ambos eixos crúzanse no municipio, outorgándolle unha importante e significativa accesibilidade e conectividade.

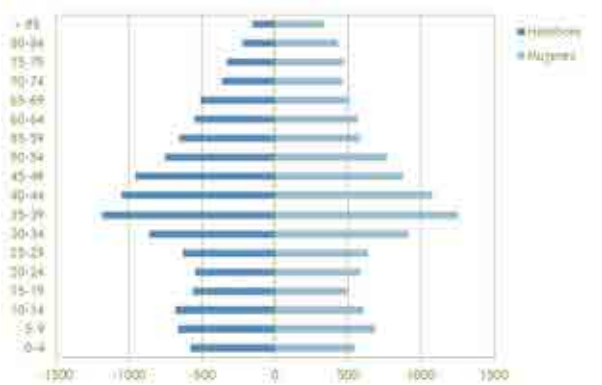
En grande medida, a potencia desta rede viaria é a causa da excesiva dependencia da mobilidade respecto do vehículo privado. Non obstante, non é a única razón xa que a escasa oferta de autobuses metropolitanos e comarcais, existindo destinos na actualidade a Vigo, A Cañiza, Ourense, O Carballiño, Chantada, Xinzo de Limia e Madrid, e as baixas frecuencias, inciden obviamente sobre o atractivo deste modo de transporte. Neste sentido, a pesar de que xa está implantado nalgúns municipios do entorno de Vigo, a non inclusión de Ponteareas no Programa de Transporte Metropolitano da Xunta de Galicia supón unha importante carencia.

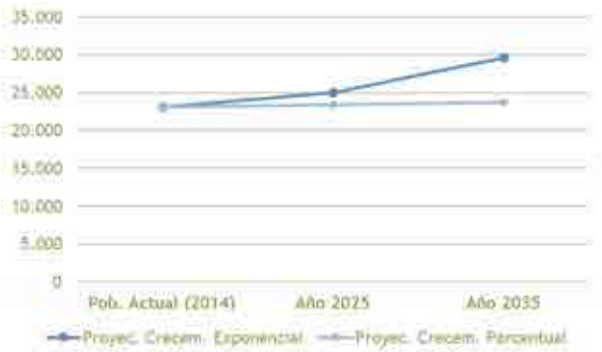
Debido á conectividade de Ponteareas e ao seu papel dual coma cabeceira comarcal e área de influencia da área metropolitana de Vigo, aínda que sen pertencer á mesma, o núcleo sufriu unha importante reconversión coma cidade de servizos. Dende este punto é necesario comprender que a súa influencia supuxo un incremento do tecido residencial importante, co consecuente incremento de poboación no concello.

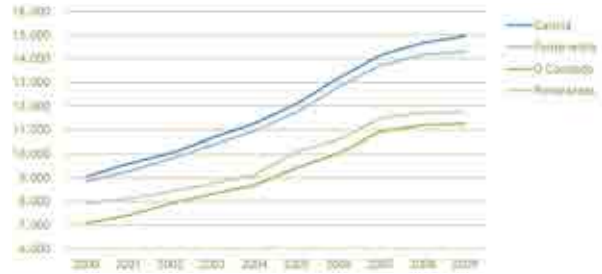
A súa proximidade a Vigo, potenciada coa apertura de novas vías de comunicación, xunto co boom inmobiliario iniciado en paralelo coa chegada do novo milenio, asentaron as bases para que este concello, xunto con outros próximos como Salceda de Caselas, acóllesen importantes continxentes de poboación nova expulsados do mercado inmobiliario vigués. De xeito que case o 50% da poboación ocupada desprázase por motivos laborais a municipios veciños, fundamentalmente en vehículo privado. (Plan Básico de Dinamización Comercial de Ponteareas, 2016)

Vista do núcleo de Ponteareas.

Vista do núcleo de Ponteareas dende Angoares.







A estes movementos cara outros concellos é necesario engadir a dependencia das parroquias do concello de Ponteareas cara o núcleo urbano, xerando máis desprazamentos, maioritariamente en vehículo privado. Hai que sinalar que non existen sistemas de mobilidade alternativos, itinerarios ciclistas ou peonís adecuados, sobre todo nos núcleos rurais, que teñan capacidade para comunicar os núcleos rurais entre si ou co casco urbano. Deste xeito, para o estudo de mobilidade resulta determinante coñecer o crecemento urbano municipal xa que entre 2000 e 2014 o crecemento experimentado débese ao casco urbano. Neste período as parroquias perderon poboación, especialmente as da zona oriental, en relación a aquelas parroquias do rural que experimentaron un saldo positivo, destacan Prado, ao norte do centro urbano e Cristiñade ao sur; destacando o peso demográfico de Xinzo con máis de 1200 habitantes, e Ribadetea con máis de 900. (EDUSI Ponteareas, 2016)

Así mesmo, o concello destaca como o maior da comarca de O Condado, no que se refire á superficie e número de habitantes, no ano 2011 conta cunha densidade de poboación 184,6 hab/km2 , superior á media doutros concellos galegos de poboación similar, que se atopan en torno a 93 hab/km2 , aínda que por debaixo da media provincial con 211,4 hab/ km2

Esta poboación está caracterizada pola baixa taxa de natalidade e un progresivo aumento da esperanza de vida que se mostra nunha pirámide de poboación en “figura de oxiva” (EDUSI Ponteareas, 2016). O Instituto Galego de Estatística realiza unha proxección con resultado negativo no que ao crecemento demográfico se refire, cunha estimación de poboación de 22.812 habitantes para 2024 fronte aos 23115 no 2014. (EDUSI Ponteareas, 2016).Aínda que nos cálculos realizados na EDUSI, a proxección demográfica é positiva, pero tal e como se engade, hai que tratar con cautela estas proxeccións.

Respecto a unha caracterización económica do concello, a Renda Dispoñible Bruta por habitante ten unha pendente crecente que se suaviza a partir do 2007, sendo con maior intensidade para o municipio que para a comarca, provincia e Galicia, alcanzando os 11.749 € por habitante no 2009, situando ao concello como o segundo con menor contía dos de máis de 20.000 habitantes

Gráfico da estructura de poboación 2016. Fonte: EDUSI.

Gráfico da proxección demográfica para o Concello de Ponteareas. Fonte: EDUSI.

Gráfico da renda Dispoñible Bruta por habitante. Fonte: EDUSI.

Gráfico da poboación de 16 e máis anos e relación coa actividade económica. Fonte: EDUSI.

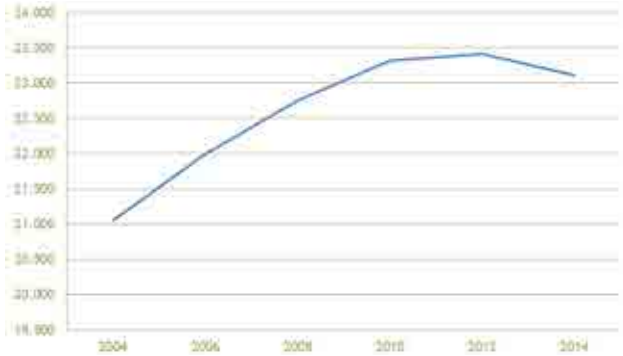
Aínda que a poboación envelleceu tamén recibiu unha alta inmigración en idade activa. A poboación ocupada representa unha maior porcentaxe que no total da comarca pero un punto porcentual por debaixo da provincia e da rexión.

Así, Ponteareas conta cunha estrutura de poboamento na que destaca a poboación desempregada con respecto á provincia e a Galicia (e con menor diferenza con respecto á comarca). Un 22% de desempregados, unha taxa superior respecto á media galega cun 16%, concretamente a segunda maior taxa de desemprego de todos os municipios galegos de máis de 20 mil habitantes, tan só superadas por Ferrol, a pesar de que a taxa de desemprego das mulleres é a maior de todas, correspondendo un 60% a desemprego feminino. (EDUSI Ponteareas, 2016)

Estes elevados niveis de desemprego están vencellados por unha banda á dependencia do sector servizos xa que o 75% corresponde á masa empresarial e ao 50% las licenzas de actividade tramitadas. (EDUSI Ponteareas, 2016). Por outra a alta demanda de vivenda entre 1990 e 2010 que o sector da construción aproveitou herdando unha estrutura empresarial obsoleta baseada nun sector único. O sistema económico local, ao non existir solo industrial no municipio, viuse danado coa crise do mercado inmobiliario que imposibilitou o desenvolvemento de actividades económicas alternativas.

1.6. Ponteareas: núcleo e centralidade urbana

O núcleo urbano de Ponteareas ten a súa orixe nun asentamento preto do cruce entre a N-120 e a PO-254 crecendo ata o século XIX para constituír o que hoxe se considera o Casco Vello. A mediados do século XX creceu entorno á rúa Doutor Fernández Vega e Castiñeiras, ao Auditorio Reveriano Soutullo e entre a Rúa Amado Garra e a Avenida Rosalía de Castro, ademais de comezar o crecemento urbano entorno á Rúa Paseo Matutino. Os crecementos contemporáneos desenvolvéronse entorno ás vías que actualmente circunvalan o núcleo urbano, Avenida de Castelao, Avenida de Fermín Bouza Brey, Avenida Rosalía de Castro, Avenida Galicia ademais de crecementos entorno ás vías de



PARROQUIAS	ANO 2000	ANO 2014	Crecemento (%)
ANGOARES (S.PEDRO)	491	478	-2,6
ARCOS (S. BREIXO)	455	484	6,4
AREAS (STA. MARÍA)	1104	1034	-6,3
ARNOSO (S. LOURENZO)	277	257	-7,2
BUGARÍN (STA. CRISTINA)	453	486	7,3
CELEIROS (S. FINS)	223	241	8,1
CRISTIÑADE (S. SALVADOR)	396	460	16,2
CUMIAR (S. ESTEVO)	174	149	-14,4
FONTENLA (S. MAMEDE)	290	290	0,0
FOZARA (S. BARTOLOMEU)	361	372	3,0
XINZO (STA .MARIÑA)	1291	1233	-4,5
GUILLADE (S.MIGUEL)	572	502	-12,2
GULÁNS (S.XULIÁN)	844	749	-11,3
MOREIRA (S.MARTIÑO)	675	723	7,1
NOGUEIRA (S.SALVADOR)	190	194	2,1
SAN LOURENZO DE OLIVEIRA (S.LOURENZO)	160	118	-26,3
S. MATEO DE OLIVEIRA (S.MATEO)	621	584	-6,0
OLIVEIRA (SANTIAGO)	293	313	6,8
PADRÓNS (S.SALVADOR)	705	646	-8,4
PAREDES (S.CIBRÁN)	70	55	-21,4
PÍAS (STA. MARIÑA)	455	450	-1,1
PRADO (S. NICOLAO)	190	230	21,1
PONTEAREAS (S. MIGUEL)	7144	12137	69,9
RIBADETEA (S. XURXO)	888	930	4,7

Gráfico da evolución da poboación no concello de Ponteareas. Fonte: EDUSI
Táboa de poboación e crecemento nas parroquias da comarca de O Condado. Fonte: EDUSI.

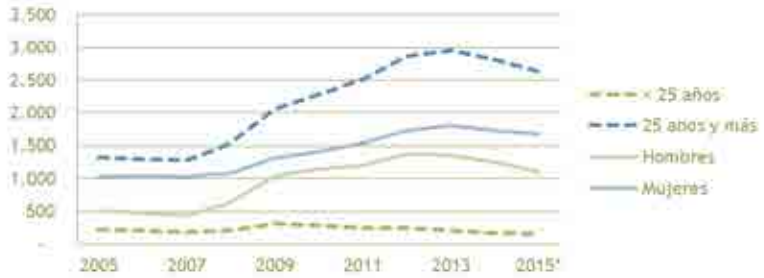
saída do núcleo cara o oeste, entre as que se atopa a denominada Pontearéas cidade, entre a rúa Castañal e Paseo Matutino.

Definido como elemento de centralidade urbana na escala comarcal, o núcleo urbano resalta pola súa heteroxeneidade de alturas, onde se aprecia a disparidade, encontrándose os casos máis destacados na zona central. Esta situación débese á falta de planificación urbanística a longo prazo e aos cambios de lexislación que viviu Pontearéas de xeito que o recinto urbano central ten, como consecuencia, unha grande diversidade de tipoloxías e alturas nas edificacións, con vías estreitas e escasos espazos verdes. Trátase dun casco urbano heteroxéneo onde coexisten áreas degradadas coma a "Cidade Vella", núcleo orixinario do século XV, e áreas de expansión urbana cunha elevada densidade de poboación.

Como consecuencia da súa reconversión en cidade de servizos e "cidade dormitorio" de Vigo, acollendo poboación expulsada do mercado inmobiliario vigués, a densidade do tecido urbano de Pontearéas é comparable con cidades de maior dimensión. Así, conta cunha edificación residencial destinada a vivenda habitual que alcanza case o 70%, un 14% destinada a segunda residencia e un 17% de vivendas baleiras.

Segundo as estimacións realizadas neste estudo para as áreas ambientais, o núcleo urbano de Pontearéas conta cunha poboación de 12.968 que concentra a súa poboación na área central correspondente ao Casco Vello e A Perillana con 5.939. Deste xeito, esta área conta cunha densidade de poboación de 166.68 habitantes/ha e unha densidade de vivendas de 85.77 vivendas/ha, ambas superiores á media de 66,02 e de 32,11 respectivamente.

"Pontearéas ten unha grande diversidade de tipoloxías e alturas nas edificacións."



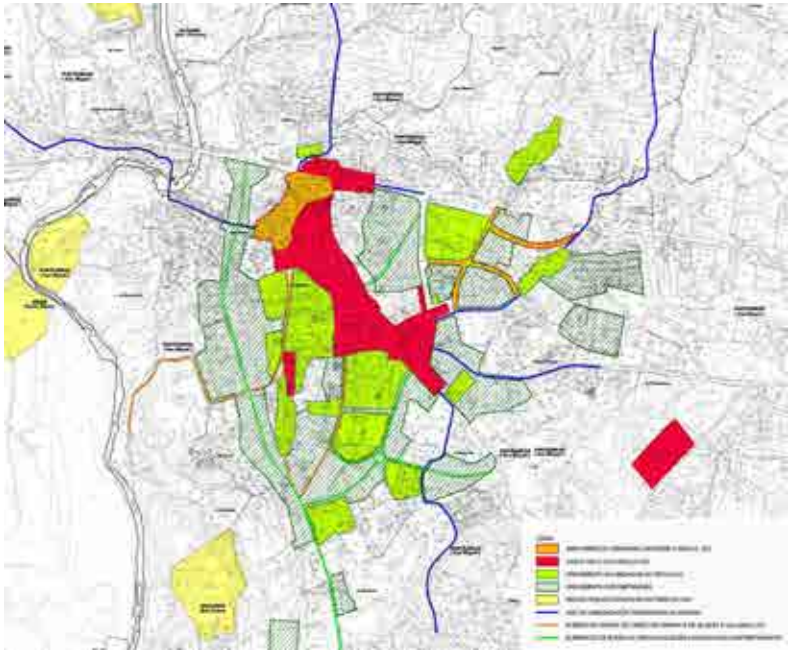
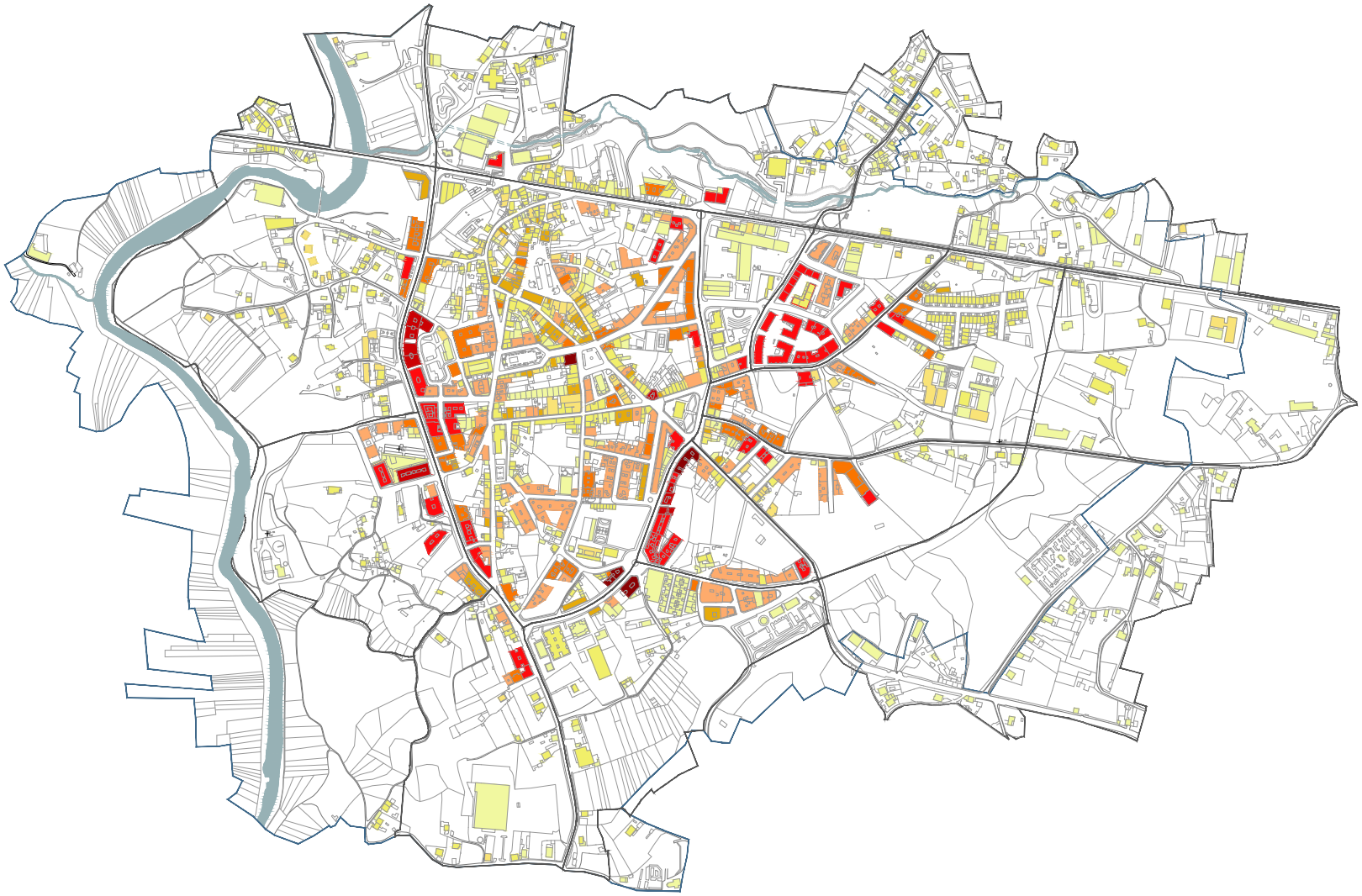


Gráfico da evolución do paro rexistrado no Concello de Pontearéas. Medias anuais. Fonte: EDUSI.

Evolución histórica do casco urbano. Fonte: Informe de Sostenibilidade Ambiental PXOM 2013.



Alturas de edicación. Fonte: EDUSI.

Lenda

- I planta
- II plantas
- III plantas
- IV plantas
- V plantas
- VI platnas
- VII plantas
- VIII plantas
- IX plantas

1.7. A contorna verde coma elemento vertebrador natural

O concello de Ponteareas ten unha estrutura territorial reticular definida pola súa localización no val do río Tea. Este espazo central do val está ocupado polo casco urbano, mentres que un total de 23 parroquias se distribúen nas ladeiras e vaguadas do propio val. De norte a sur, polo espazo central da Comarca, transcorre o río, sobre cuxos marxes aséntase unha importante parte da poboación do municipio.

O Río Tea vertebra o concello e xera unha importante actividade de ocio e tempo libre na súa contorna. Este ámbito goza de protección polos seus recoñecidos valores naturais e está incluído na relación de LIC "Río Tea". Consecuencia deste interese cidadán son as recentes intervencións de construción dunha senda fluvial que, na súa concepción inicial, chega ata o veciño núcleo de Mondariz – Balneario, conectando así o casco urbano de Ponteareas con un dos referentes turísticos e económicos da comarca, aínda que polo momento está sen concluír o seu desenvolvemento.

Ademais de vertebrar o concello, serve como elemento principal para a creación dun corredor que rodeará o casco urbano a modo de anel verde. Esta previsión que contempla o PXOM de Ponteareas, estará conformado por áreas destinadas a espazos libres, percorridos peonís e carrís bici, principalmente localizados ao longo dos principais eixos viarios de nova creación ou de recente creación. Este espazo libre, contemplado nas liñas de actuación da EDUSI, procurará unha integración cos espazos peonís existentes e futuros do centro do casco urbano, fomentando a mobilidade sostible a través dunha liña de actuación na que se procura propiciar o uso do transporte colectivo e da bicicleta así como un modo de vida máis saudable.

Vista do Río Tea no seu paso polo Concello de Ponteareas.

Vista dun sendeiro na contorna do Río Tea.

Anel verde nos arredores do núcleo urbano de Ponteareas. Fonte: EDUSI.

1.8. Os elementos chave da relación territorio e mobilidade en Ponteareas

1.8.1. As áreas Ambientais

O ámbito urbano non é homoxéneo, senón que é diverso e complexo, posuíndo distintas características físicas e funcionais, que condicionan as necesidades no campo da Mobilidade. Deste xeito, dentro do núcleo urbano é posible distinguir unha serie de áreas ou zonas cunha certa homoxeneidade en canto as súas características e, sobre todo, en canto as súas necesidades e requirimentos de Mobilidade. Estas áreas homoxéneas son as que o estudo de Mobilidade define como Áreas Ambientais Urbanas, e nas cales a especificidade espacial de cada unha delas reclama un determinado modelo de mobilidade e unhas políticas particulares. A definición de Área Ambiental, segundo a súa definición clásica, consiste nas áreas ou zonas cunha certa homoxeneidade nas súas características físicas, socioeconómicas, urbanísticas e culturais, nas que se desenvolve a vida cotiá de proximidade, en xeral, e as súas necesidades e requirimentos en materia de mobilidade precisan dun tratamento particularizado. Noutro sentido, as Áreas Ambientais Urbanas son aquelas nas que as funcións do viario baséanse fundamentalmente na accesibilidade terminal á vivenda e outros equipamentos locais, é dicir onde se xeran e atraen os desprazamentos, sendo en certo modo os espazos de organización da mobilidade.

No caso do núcleo urbano de Ponteareas delimitáronse 15 Áreas Ambientais Urbanas en función de distintos factores urbanísticos, históricos e da trama viaria, da súa tipificación viaria en canto a súa funcionalidade, resultando en cada unha delas as seguintes características:

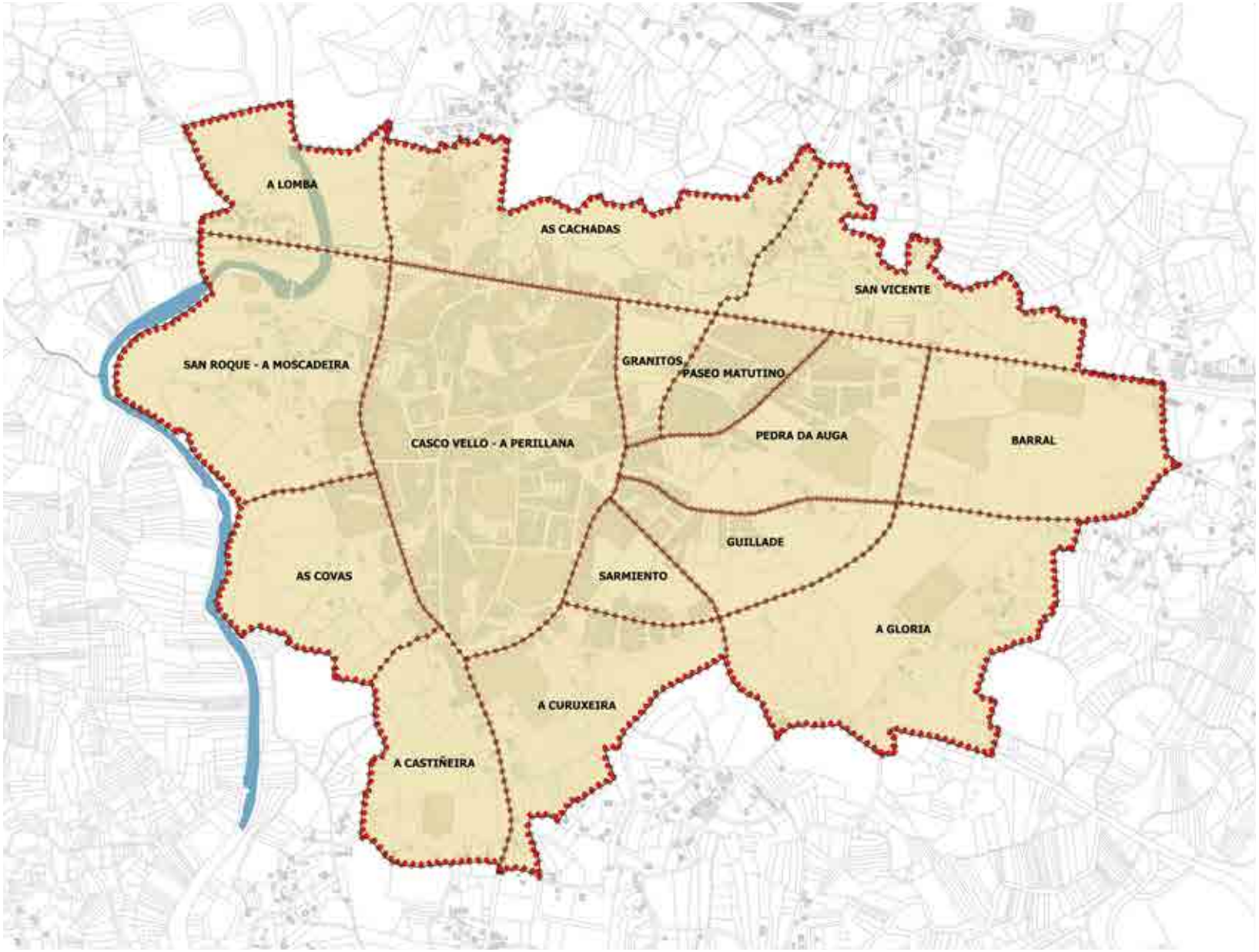
ÁREAS AMBIENTAIS	SUP.	POBOACIÓN ESTIMADA	VIVENDAS	DENSIDADE DE POBOACIÓN	DENSIDADE DE VIVENDAS
	(ha)	(nº hab.)	(nª viv.)	(hab./ha)	(viv./ha)
AS COVAS	13,300	964	461	70,31	34,66
A CASTIÑEIRA	1,145	244	116	16,76	8,20
A GLORIA	24,967	62	31	2,48	1,24
A LOMBA	9,741	42	21	4,31	2,16
A CURUXEIRA	14,834	804	287	52,58	19,35
CASCO VELLO – A PERILLANA	34,558	5939	2964	166,68	85,77
GRANITOS	3,873	111	61	27,89	15,75
SAN VICENTE	14,203	84	42	5,77	2,96
BARRAL	16,652	12	6	0,72	0,36
AS CACHADAS	19,417	324	169	16,22	8,70
PASEO MATUTINO	5,224	1184	654	219,77	125,20
PEDRA DA AUGA	14,462	873	476	58,57	32,91
SARMIENTO	4,811	1288	457	259,83	94,99
GUILLADE	8,862	659	359	72,11	40,51
SAN ROQUE – A MOSCADEIRA	22,450	378	200	16,35	8,91
TOTAL	208,499	12968	6304	66,02	32,11

*A poboación estimouse a partir do número de vivendas por Área Ambiental multiplicada polo ratio habitante por vivenda de cada sección censal do 2011.

Táboa das Áreas Ambientais Urbanas.
Fonte: Elaboración propia.

"O ámbito urbano non é homoxéneo senón que é diverso e complexo."

"Cada unha das áreas ambientais reclama un determinado modelo de mobilidade."



Delimitación das Áreas Ambientais Urbanas. Fonte: Elaboración propia.

1.8.2. Os centros atractores e xeradores de desprazamentos

A situación do núcleo urbano de Ponteareas na intersección das principais estradas do municipio, xunto coa súa posición coma provedor de servizos e aglutinador de poboación, configura un núcleo no que destaca a presenza de elementos atractores. Neste apartado só se analizarán aqueles centros que se consideren atractores e xeradores de desprazamentos e que se encontren dentro, en contacto co ámbito de delimitación ou fóra no caso de considerarse relevante para este estudo de mobilidade. A continuación detállanse os centros considerados:

"Posición coma provedor de servizos e aglutinador de poboación."

Centros Sanitarios e de Saúde

Centro de Saúde – PAC Ponteareas

Este servizo de atención primaria sitúase no Lugar as Cachadas s/n e conta cun horario de 8:00h a 22:00h, as consultas de atención primaria realízanse en horario de mañá de 9:00h a 13:00h e de tarde de 15:30h a 20:00 horas, producíndose un maior nivel de actividade na quenda de mañá. O centro sanitario presta servizos de urxencias os días laborais dende as 15:00h ata as 8:00h e os non laborais de 8:00h ata 8:00h para os concellos do PAC, e servizo de urxencias 24h laborais e non laborais para o Concello de Ponteareas. Este centro que conta con 51 traballadores, da cobertura de servizos de urxencias a 46.371 persoas residentes nos concellos de Ponteareas, As Neves, Mondariz, Mondariz-Balneario, Covelo e Salvaterra do Miño, aínda que a cobertura é maior. En canto á atención primaria, só presta servizo ao Concello de Ponteareas.

A súa posición periférica respecto ao núcleo urbano de Ponteareas xunto coa súa localización nunha parte máis alta, xera problemas de accesibilidade. Aínda que o acceso peonil pode realizarse a través da Rúa Costa do Ambulatorio que conta con beirarrúas a ambos lados, a meirande parte da poboación accede a este centro a través do uso do vehículo privado. Por este motivo, o centro conta cunha área de aparcadoiro con capacidade para 64 vehículos, 3 delas reservadas para persoas con discapacidade que se completa co estacionamento nas vías entorno ao centro.

Vista exterior do Centro de Saúde de Potneareas.

Vista exterior do aparcadoiro do Centro de Saúde de Ponteareas.

Centro Médico San Miguel

Este centro médico, de titularidade privada sitúase na Rúa Trobador Xoán García de Guillade 3, no perímetro do núcleo urbano. Conta con servizo de emerxencias 24 horas. Oferta diferentes especialidades, unha aula de formación e servizo de urxencias. O acceso a este centro é maioritariamente a través do vehículo privado polo que conta cun aparcadoiro propio con 66 prazas de aparcamento para persoal e usuarios, das cales 5 están reservadas para persoas con discapacidade. En relación á accesibilidade peonil a estrada Trobador Xoán García de Guillade conta con beirarrúas en ambos bordes da vía.

Centros de Servizos Sociais

Residencia de Maiores Santa Ana

A Residencia de Maiores Santa Ana de titularidade pública, sitúase na Rúa Santa Ana s/n e dispón de 38 prazas con horario 24 horas. Ademais conta con servizo de centro de día para maiores e servizo de transporte adaptado en horario de 8:30h a 19:30h no que se realizan actividades de animación e conta con servizo de comedor. O acceso peonil realízase dende a rúa Santa Ana a través dunha plataforma que resolve o desnivel da rúa, permitindo o acceso só dende a parte máis alta, onde non existe beirarrúa. Nesta parte da rúa realízase tamén o acceso de vehículos ao aparcadoiro no interior do recinto.

Centro de día Galeón

Este centro de día de titularidade privada está situado na Avenida Sarmiento Rivera 24 e conta cun horario de luns a venres de 8:30 a 21:30 horas e sábado de 9:00 a 20:00 horas. Neste centro realízanse actividades de fisioterapia e rehabilitación, hixiene persoal ademais de contar con servizo de comedor e transporte adaptado. A rúa que da acceso a este centro non é accesible e non conta con paso de peóns na súa fronte.

Vista exterior da entrada principal ao Centro Médico San Miguel.

Vista exterior do acceso ao edificio da Residencia de Maiores Santa Ana.

Vista exterior do acceso ao Centro de día Galeón.

Centro de Servizos Sociais

Este centro de Servizos Sociais Municipal está situado na Rúa Oriente 12. A rúa de acceso a este centro é de tránsito peonil e non conta con barreiras arquitectónicas para o acceso ao mesmo. Ten horario de mañá e tarde de luns a xoves e venres en horario de mañá.

Centros Educativos de Infantil, Primaria e Secundaria

Escola Infantil Municipal

A Escola infantil Municipal de Pontearéas sitúase na Rúa Escritor Domínguez Benavides, 1. Neste centro o número máximo de matrículas permitidas por capacidade é de aproximadamente 120 prazas, asistindo ao mesmo bebés, nenos e nenas de ata 3 anos e o persoal asociado é de aproximadamente 30 persoas. Neste curso 2016/2017 conta con 106 alumnos matriculados.

O centro permanece aberto en horario de 7:30 a 20:30 horas e presenta un único acceso pola rúa principal, Escritor Domínguez Benavides, a través dunha beirarrúa con aparcadoiro en batería na fronte. O acceso de todos os alumnos realízase dende este punto ao que chegan a pé ou en vehículo privado xa que non conta con transporte escolar.

Escola Infantil Pasiños

A escola infantil Pasiños, de titularidade privada, sitúase na Rúa Carballos 7 e na Rúa Trobador Xoán García Guillade, 18. Entre os dous centros contan con 120 alumnos aproximadamente aínda que teñen unha capacidade de 230 prazas e contan con 11 traballadores en total. Este centro ten un horario de 7:30 a 21:00 horas de luns a venres. Así mesmo, conta con servizo de comedor de xestión indirecta a través dun servizo de catering. Mentres que o acceso ao centro situado na Rúa Carballos realízase dende un espazo peonil desvinculado do tráfico motorizado, o acceso ao situado Rúa Trobador Xoán García Guillade realízase dende a beirarrúa que non conta con paso de peóns na súa fronte.

Vista exterior do acceso ao Centro de Servixos Sociais.

Vista exterior do acceso á Escola Infantil Municipal Ana.

Vista exterior do acceso á Escola Infantil Pasiños.

Colexio Público Fermín Bouza Brey

O Colexio Fermín Bouza Brey con titularidade da Consellería de Educación e Ordenación Universitaria sitúase na Avenida Fermín Bouza Brey,15. O centro dispón de educación infantil e primaria con xornada continuada e horario de 9:00 a 14:00 horas. O cadro de persoal está formado por 37 mestres no curso 2016/2017 e conta con 453 de alumnos aínda que o total de matrículas é de 550 alumnos. Este centro dispón de comedor para aqueles que se abonen ao servizo que está xestionado polo Concello e funciona en horario de 14:00 a 16:00 horas. Neste curso 2016/2017 conta con 90 alumnos. Así mesmo, ten servizo de transporte para as parroquias de Xinzo, Arnoso, Areas, Moreira, Angoares e Cristiñade que utilizan 148 alumnos no presente curso. O punto de espera do transporte escolar é na Avenida Fermín Bouza Brey, onde tamén paran vehículos privados nas horas de entrada e saída provocando conxestións importantes.

O centro conta con catro puntos de acceso, tres para peóns e outro para vehículos xa que conta cunha zona de aparcadoiro para profesorado no seu interior. Os accesos peonís a través da Avenida Fermín Bouza Brey contan con pasos de peóns diante, mentres que o acceso pola estrada PO-403 atópase desprazado.

Colexio Público Mestre Ramiro Sabell Mosquera

O Colexio Público Mestre Ramiro Sabell Mosquera con titularidade da Consellería de Educación e Ordenación Universitaria sitúase na Rúa Barrio Barral s/n. Este centro conta cunha oferta formativa de educación infantil e primaria con xornada continua en horario de 9:30 a 14:30 horas de luns a venres. No curso 2016 - 2017 o persoal do centro é de 32 docentes e os alumnos matriculados neste curso son 418 aínda que o número máximo de prazas é de 500.

Posúe unha área de aparcadoiro no interior do recinto para o persoal do centro ao que se accede dende una rúa que remata no colexio. Respecto ao acceso peonil, conta cunha beirarrúa estreita e sen completar no seu tramo máis próximo á Rúa Trobador Xoán García Guillade. Este centro dispón de comedor

Vista exterior dun dos accesos ao Colexio Público Fermín Bouza Brey.

Colexio Público Mestre Ramiro Sabell Mosquera.

xestionado pola Xunta e servizo de transporte escolar para 165 alumnos con tres liñas para barrios de Ponteareas e as parroquias de Arcos e San Mateo. O punto de espera do transporte realízase na propia vía de acceso ao centro.

CEIP Nosa Señora dos Remedios

O centro educativo Nosa Señora dos Remedios con titularidade da Consellería de Educación e Ordenación Universitaria sitúase na Rúa Azorín s/n. Este centro conta cunha oferta educativa de educación infantil e primaria con xornada continua en horario de 9:25 a 14:25 horas de luns a venres. No curso 2016/2017 o persoal do centro é de 37 docentes. O número de alumnos matriculados é de 469, sendo 550 o número de prazas totais. Conta con servizo de comedor xestionado pola Xunta e transporte escolar para parroquias de Ribadetea, Padróns, Fozara, Bugarín e Pías. Neste curso aproximadamente 300 alumnos son transportados. Conta con dous accesos peonís, un a través da rotonda na Avenida Rosalía de Castro e outro na Rúa Azorín onde se atopa o lugar de parada dos autobuses de transporte escolar cun paso de peóns diante. Este centro non conta con espazo de aparcadoiro no interior do recinto. Sen embargo, é necesario sinalar que o espazo libre deste centro serve de aparcadoiro provisional durante o as festas do Corpus.

Dispón de dous accesos peonís, un a través da rotonda na Avenida Rosalía de Castro e outro na Rúa Azorín onde se atopa o lugar de parada dos autobuses de transporte escolar cun paso de peóns diante.

Instituto de Ensino Superior Val do Tea

O instituto de Ensino Superior Val do Tea con titularidade da Consellería de Educación e Ordenación Universitaria sitúase na rúa Feliciano Barrera 15. A oferta educativa deste centro é de Educación Secundaria Obrigatoria en réxime xeral e en réxime de adultos e Bacharelato. O horario de luns a venres é de 8:45 a 14:25 horas e luns de 16:20 a 18:00 horas. Este centro acolle a Sección de Ponteareas da Escola Oficial de Idiomas de Vigo na que se imparte inglés. O horario de atención ao público é de mércores a venres de 17:00 a 18:00 horas.

Vista exterior do acceso ao CEIP Nosa Señora dos Remedios.

Vista exterior do acceso ao Intstituto de Ensino Superior Val do Tea.

No curso 2016/2017 o persoal do centro é de aproximadamente 58 persoas entre persoal docente, administrativos, conserxes y persoal de limpeza. Neste curso o número de alumnos matriculados en réxime xeral é de 582 alumnos e en réxime de adultos 67 alumnos.

Este centro non dispón de servizo de comedor pero conta con servizo de transporte escolar a todas as parroquias compartido co IES Pedra da Auga. Os autobuses teñen o seu punto de parada na Rúa Paseo Matutino. A rúa de acceso trátase dunha rúa sen saída que carece de beirarrúas no seu tramo final preto tanto deste centro coma do IES Pedra da Auga. Neste último tramo hai un aparcadoiro que da servizo a ambos centros. Conta con dous accesos ao recinto dende a Rúa Feliciano Barrera Fernández, un peonil e outro para vehículos que da acceso ao aparcadoiro para persoal do centro. Resulta relevante sinalar que as ANPAS deste centro solicitan ter acceso dende Xoán Trobador García de Guillade.

Instituto de Ensino Superior Pedra da Auga

O Instituto de Ensino Superior Pedra da Auga con titularidade da Consellería de Educación e Ordenación Universitaria está situado na Rúa Feliciano Barrera s/n. A oferta educativa deste centro é ampla xa que ademais de contar con Educación Secundario Obrigatoria en réxime xeral e Bacharelato, conta con ciclos formativos de grao medio e grao superior. O horario de luns a venres é de 8:45 a 14:25 horas e luns de 16:20 a 18:00 horas. No curso 2016/2017 o persoal do centro é de 65 traballadores, mentres que o alumnado matriculado é de aproximadamente 500 alumnos sendo 775 o número de prazas ofertadas

Este centro non conta con servizo de comedor pero ten servizo de transporte escolar a todas as parroquias compartido co IES Val do Tea. Ambos centros teñen o acceso na mesma rúa sen saída, nesta sitúase o único punto de acceso para peóns. No interior non dispón de aparcadoiro pero existe un aparcadoiro informal na pista de terra na parte leste do recinto.

Vista exterior do Intstituto de Ensino Superior Pedra da Auga.

Instituto de Ensino Superior do Barral

Este centro, de titularidade da Consellería de Educación e Ordenación Universitaria, sitúase en Lugar Barral s/n, na estrada N-120. Oferta Educación Secundaria Obrigatoria, Bacharelato e un ciclo de Formación Profesional Básica en horario de 9:00 a 14:30 horas de luns a venres e luns ten horario de tarde de 16:30 a 18:10 horas. No curso 2016/2017 o persoal do centro é de 35 docentes e número de matriculados é de 400 alumnos, sendo o máximo de matriculas 476 prazas.

Conta con servizo de comedor os luns para os alumnos de Covelo e transporte escolar para as parroquias de Fontenla, Arcos, Guillade, Celeiros, Santiago de Oliveira, San Lourenzo de Oliveira, San Mateo de Oliveira, Cristiñade, Nogueira, Cumiar, Guláns e barrios de Ponteareas como Canedo, As Cachadas, Covelo e Puzo. O acceso ao centro realízase a través do aparcadoiro que se sitúa entre o recinto e a entrada, este conta cunha entrada peonil e outra para vehículos e espazo para os autobuses de transporte escolar. Este centro non conta con acceso peonil.

CPR Plurilingüe Santiago Apóstol

Este centro de ensino concertado sitúase na Avenida de Castelao, 45. Oferta educación infantil, primaria de secundaria obrigatoria con horario de xornada partida. O horario de educación infantil é de 10:00h a 13:00h e de 15:00h a 17:00h, o centro ofrece servizo de gardería de 9 a 10 da mañá. O horario de educación primaria e secundaria é de 9:00h a 13:00h e de 15:00h a 17:00h, o horario de tarde prolongase ata as 17:30 no caso da educación secundaria. Conta con servizo de comedor e non posúe servizo de transporte escolar. No curso 2016/2017 o persoal do centro é de 32 docentes e o alumnado matriculado é 445, sendo o número de prazas máximo 450.

A rúa que da acceso a este centro é a Avenida de Castelao, que conta cun paso de peóns diante do centro. Nesta sitúanse dous accesos, un por cada

Vista exterior do punto de acceso pirncipal do Instituto de Ensino Superior do Barral.

Vista exterior do acceso ao CPR Plurilingüe Santiago Apóstol.

recinto ademais de contar con outro acceso interior a cada un a través dunha vía sen saída que da acceso ao aparcadoiro do persoal do centro. Nas horas de entrada e saída de alumnos do centro os vehículos poden entrar no recinto para recoller aos nenos.

CPR Plurilingüe La Inmaculada

Este centro de ensino concertado situase na Rúa Amado Garra 2. Este centro oferta educación infantil, primaria e secundaria ten xornada continua con horario de 9:00 a 14:00 horas excepto en educación secundaria que conta cun horario de 9:00 a 14:30 horas de luns a venres e luns de 16:20 a 18:00 horas. Conta con servizo de comedor e aula madruga dende as 7:30 da mañá de existir a demanda pero non conta con servizo de comedor. No curso 2016/2017 o persoal do centro é de aproximadamente 23 docentes e o alumnado matriculado é 315 alumnos, sendo 345 o número máximo de prazas. Así mesmo, conta con servizo de comedor xestionado polo centro a través dun servizo de catering e non conta con servizo de transporte escolar.

Este centro conta con tres accesos pola Rúa Amado Garra, un para vehículos que da acceso ao patio do centro, outro peonil para acceder ao mesmo lugar e por último outro que da acceso directo ao edificio. Na esquina onde se atopa o edificio hai pasos de peóns para facilitar o cruce. Trátase dunha rúa con predominancia do vehículo onde as prazas de aparcamento se sitúan do lado do colexio. Facendo aínda máis angostos os puntos de acceso cara o centro xa que a beirarrúa é estreita.

Outros centros educativos

Conservatorio Profesional de Música Reveriano Soutullo e ESMU Vila do Corpus de Ponteareas

Vista exterior do acceso ao CPR Plurilingüe La Inmaculada.

A Escola Municipal Vila do Corpus de Ponteareas e o Conservatorio Profesional de Música Reveriano Soutullo comparten o mesmo edificio, situado na Rúa Castiñeiras 57. A Escola Municipal ten unha oferta educativa de ensinanzas de música con oferta en grao medio para diversos instrumentos e grao superior para acordeón mentres que no Conservatorio se imparten ensinanzas de réxime especial de música, conducentes á titulación oficial.

O horario de uso principal é de tarde xerando conflitos de tráfico na Rúa Castiñeiras xa que os vehículos realizan paradas curtas nas horas de entrada e saída. Nesta rúa sitúase o acceso a ambos centros a través dunha beirarrúa elevada só permite unha aproximación lateral ao edificio.

Centros culturais

Auditorio Reveriano Soutullo

O auditorio Reveriano Soutullo localízase na Rúa Morales Hidalgo s/n foi inaugurado fai máis de 25 anos e sometido a unha profunda remodelación no ano 2008. Este equipamento con capacidade para máis de 500 espectadores ocupa toda unha mazá entre as rúas Doutor Fernández Vega, Rúa Morales Hidalgo e Rúa da Estrada e Rúa Doutor Fernández Hidalgo. Nesta última rúa, fronte ao mercado municipal, está situada a entrada ao edificio que conta cun espazo público exterior previo. No encontro entre a Rúa Estrada e a Rúa Morales Hidalgo, o edificio conta cun acceso a un salón de actos de pequena dimensión que acolle pequenos eventos.

Biblioteca – Museo Municipal de Ponteareas

Este equipamento localízase na Rúa A Perillana 9 – 11, dependencias dunha antiga fábricas de curtidos, conta cun único acceso nesta rúa para entrar tanto ao museo coma á biblioteca. A Biblioteca Pública Municipal sitúase no primeiro e segundo andar deste edificio mentres que o museo sitúase na planta

Vista exterior do acceso ao Conservatorio Profesional de Música Reveriano Soutullo e ESMU Vila do Corpus de Ponteareas.

Vista exterior do acceso ao Auditorio Reveriano Soutullo.

baixa. Ten un horario de luns a venres de 8:00h a 21:00h e os sábados de 11:00h a 14:00h mentres que o horario do museo é de luns a venres de 7:30h a 21:00 horas e sábados de 11:00h a 14:00 horas.

Centro Artístico Sportivo

Este edificio aberto dende 1965, sitúase na Rúa Vidales Tomé, 2. É un centro privado que conta cun auditorio e unha sala de actividades no piso superior, biblioteca, sala de lecturas e sala de xogos. Na planta baixa conta cunha cafetería no seu interior. Dispón de dous accesos, un peonil a través dunhas escaleiras que se localizan na entrada do edificio e outro para vehículos, ambos na Rúa Vidales Tomé. No interior existe un aparcadoiro para persoal e usuarios do centro pero debido á demanda de estacionamento no núcleo urbano, habilítanse no interior, na zona das pistas deportivas, unha área de aparcamento de pago. Aínda que a Aprobación Provisional do PXOM non contempla a consolidación deste proxecto situado na APE-15, constitúe un lugar adecuado como alternativa ao estacionamento baixo rasante da Praza de Bugallal.

Ludoteca Municipal

Este centro sitúase no edificio “Quince de maio” na Avenida Castelao 23, local 1. Conta con horario de luns a venres de 16:00 a 20:30 horas e un horario de verán de luns a venres de 8:30 a 15:00 horas. O acceso ao centro realízase a través da Avenida Castelao que conta con beirarrúas, ademais de ter un paso de peóns diante do punto de entrada ao recinto pechado do edificio. Dispón dun espazo de aparcamento informal ao lado ao que se accede dende a avenida.

Vista exterior do acceso principal á Biblioteca-Museo Municipal de Ponteareas.

Vista exterior do Centro Artístico Sportivo.

Vista do acceso á Ludoteca Municipal.

Centros deportivos

Complexo Deportivo Álvaro Pino

O complexo sitúase no perímetro exterior do núcleo urbano, na rúa As Cachadas s/n. Este complexo está formado pola Piscina Municipal e polo Centro Deportivo. A súa posición respecto ao centro do núcleo urbano e periférica, xerando desprazamentos principalmente en vehículo privado. O horario do complexo é de luns a venres é de 7:30h a 23:30h, sábados de 9:00h a 14:00h e de 17:00h a 22:00h e domingo e festivos de 10:00h a 14:00h.

Este complexo conta cun acceso pola estrada a Mondariz, onde se atopa o aparcadoiro principal ao que se accede tamén a través da N-120. No acceso pola Rúa Costa Ambulatorio existe outro aparcadoiro de menor tamaño. O acceso peonil ao complexo é deficiente xa que non conta cun entorno humanizado e para chegar ao equipamento é necesario cruzar a estrada N-120 con tráfico constante.

Ximnasios

Os ximnasios situados núcleo urbano de Ponteareas constitúen centros atractores. Do mesmo xeito que outros equipamentos deportivos, son utilizados maioritariamente en horario de tarde.

Centros Comerciais

O uso comercial en Ponteareas sitúase maioritariamente no centro urbano entorno a tres zonas definidas no Plan Básico de Dinamización Comercial, zona centro, zona de Paseo matutino e Ponteareas cidade e a zona Avenida Castelao e en xeral conta cun horario de 10:00h a 14:00h e de 16:00h a 20:00 horas. Pese que para a redacción desde documento só afectan directamente as medidas tomadas en dúas das zonas, prestarase atención á zona de Paseo Matutino e Ponteareas Cidade pola capacidade de atracción que teñen algúns locais.

Vista do acceso á psicina no Complexo Deportivo Álvaro Pino.

Vista exterior da entrada ao ximnasio Sport Factory.

Vista da Rúa Arxentina.

As áreas comerciais que se atopan no perímetro do mesmo casco urbano son catro e contan con espazo de aparcamento propio ao que se accede en dous dos casos dende a PO-403 e nos outros dende a N-120. O acceso a estes centros realizase principalmente en vehículo privado. Só unha delas, situada no cruce da N-120 e a PO-403, se atopa dentro do ámbito do documento.

Para a realización das compras diarias os residentes en Ponteareas procuran aparcadoiro tanto nos espazos acondicionados para este fin coma na oferta existente no viario, onde o horario da zona ORA é de 10:00 a 14:00 horas.

Mercado Municipal

O mercado municipal sitúase na Rúa Doutor Fernández Vega, fronte ao Auditorio Reveriano Soutullo. Aínda que o acceso principal sitúase nesta rúa, conta con dous accesos laterais a través dos que se accede ao nivel inferior. Tanto esta rúa coma a Rúa Cantón de Boavista teñen escaleiras para salvar a diferenza de cota, xa que para chegar dende a Avenida de Castelao ata a porta principal é necesario resolver este desnivel.

O mercado conta con 54 postos distribuídos en dúas plantas e o horario é de luns a sábado de 8:00 a 15:00 horas. Actualmente existen 5 postos baleiros na planta alta e 2 na planta baixa ademais de verde reducido o número de vendedores en planta baixa a máis da metade de luns a xoves. (Plan Básico de Dinamización Comercial de Ponteareas, 2016). A carga e descarga realízase a través da Rúa Perillana, dende onde se accede tamén ao aparcadoiro.

Supermercados

Localízanse numerosos supermercados no centro do casco urbano así coma no seu perímetro. No centro do casco urbano atópanse supermercados coma o “Gadis” que se atopa na Rúa Emilio Rodríguez 7, o “Froiz” situado na

Vista exterior do Mercado Municipal.

Supermercado na esquina da Rúa Emilio Rodríguez e Avda. de Galicia.

Rúa Senén Canido 3, o “Froiz” situado na Avenida Rosalía de Castro 5, o “Día” situado na Rúa Doutor Fernández Vega que carecen de aparcamento propio polo que a súa clientela tende a ser urbana. No caso dos supermercados ubicados na periferia do casco urbano, como son o “Froiz” na Estrada N-120, o “Maxi-Día” na Estrada N-120, o “Eroski Center” na Av Rosalía de Castro e o “Hiper Eroski” en Angoares, posúen aparcamento privado, debido a isto, moita da súa clientela procede das parroquias.

Outros

Estación Autobuses

A estación de autobuses está localizada na rúa dos Carballos 1, na intersección coa rúa do Castañal. Conta cun horario de luns a venres de 7:30h a 22:30h, sábado de 7:30h a 22:00h e domingo de 8:30h a 22:30 horas. As empresas que operan dende esta estación son Ojea, Raúl e Monbús con liñas que unen Ponteareas coas Parroquias da Comarca, con Vigo e con Madrid.

Concello de Ponteareas

A sede física do concello de Ponteareas atópase no centro do casco urbano, nos Xardíns da Xiralda s/n. A entrada principal sitúase fronte á intersección das rúas Darío Bugallal e Concha Brey, onde o edificio conta cunha entrada accesible a través de dúas ramplas laterais e unha escaleira frontal. O concello abre de luns a venres de 7:30h a 15:00h e sábados de 10:00h a 13:00 horas.

O acceso de peóns ata a entrada principal realízase principalmente a través do paso de peóns na Rúa Concha Brey e pola Rúa peonil Rogelio Groba. Respecto ao estacionamento, aínda que existe un espazo de aparcadoiro diante do concello, xa non se emprega como tal.

Vista exterior da Estación de Autobuses de Ponteareas.

Vista exterior da entrada principal do Concello de Ponteareas.

Vista exterior do Tanatorio Pompas Fúnebres.

Tanatorio Pompas Fúnebres

Este centro de servizos funerarios sitúase na estrada PO-403, dende a que se accede ao aparcadoiro. Este tramo da estrada a Salvaterra conta con beirarrúas a ambos lados da vía e cun paso de peóns diante do edificio. O acceso e saída ao aparcadoiro dificulta o tráfico desta estrada nos momentos dun nivel de uso alto.

Instituto Nacional da Seguridade Social

Este centro está situado na Praza Maior de Ponteareas ten horario de mañá. Conta con acceso directo peonil dende a mesma praza. Aínda que existe un estacionamento delimitado na súa fronte, xa non está permitido estacionar.

Facenda

Este centro está situado na Avda. de Galicia e conta con horario de mañá, de luns a venres de 9:00 a 14:00 horas de luns a venres. O acceso ao edificio realízase a través desta avenida pero debido ao desnivel que presenta entre a plataforma na que se sitúa o centro e a rúa precisa de escadas e unha rampla de acceso.

Xulgados

Este centro está situado na Avda. de Galicia, 18 facendo esquina coa Rúa Carballos ten horario de mañá de 9:00h a 14:00h de luns a venres. O acceso ao edificio pode realizarse tanto dende a Avda. de Galicia, a través de escadas, coma a través da Rúa Carballos, na cota da rúa, contando por tanto, cun acceso

Vista exterior do Instituto da Seguridade Social.

Edificio de Facenda.

Edificio dos Xulgados.

adaptado.

1.8.3. A tipificación do viario

A Rede Viaria é a principal infraestrutura da mobilidade existente no Concello de Ponteareas e no seu principal núcleo urbano. A Rede Viaria realiza distintas funcións no territorio e no ámbito urbano, e, ao mesmo tempo, cada un dos seus elementos a súa vez posúe unha determinada funcionalidade asociada a súa propia morfoloxía. Sen embargo, máis aló da función exercida no territorio polos distintos elementos da rede viaria, estes tamén posúen unha significativa compoñente estrutural, proporcionando un certo artellamento na súa Estrutura Espacial, en particular aos usos do solo e as actividades. Non obstante, en moitas ocasións o papel xogado por un determinado elemento da rede viaria non se atopa compatibilizado e equilibrado coas características morfolóxicas que posúe a vía ou coas necesidades que de cara ao modelo de mobilidade debe xogar cada elemento da rede.

Neste senso, o punto de partida de calquera análise da Rede Viaria, tanto na actualidade como no futuro, debe comezar pola tipificación do viario, a cal implica que cada elemento da rede posúe unha funcionalidade (ou varias nalgún caso particular) que está relacionada coa súa morfoloxía e tipoloxía, os modos de transporte, da súa capacidade de admisión dunha certa magnitude de fluxos, e da súa relación cos usos do solo e as actividades. A consecuencia desta tipificación é a existencia dunha especialización e xerarquía dentro das redes de infraestrutura da mobilidade, que permite axustar a súa relación cos usos do solo e as actividades, segundo a súa funcionalidade e os modos de desprazamento máis axeitados para diferentes patróns de mobilidade (longa distancia ou paso, artellamento interno, acceso local, estancia,...). Desde o punto de vista da tipificación do viario, este estudo de mobilidade tanto a nivel municipal como urbano considera a seguinte clasificación:

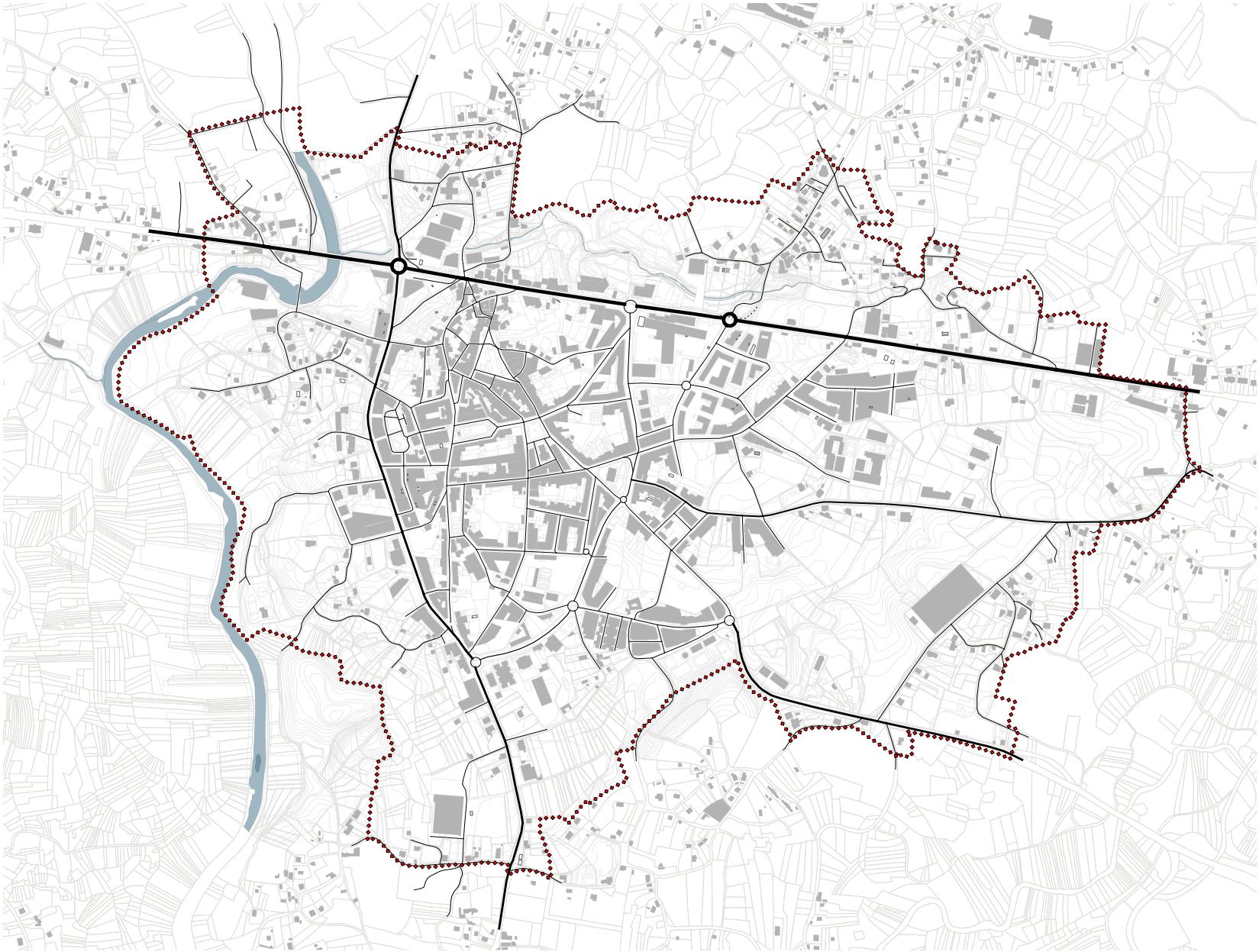
- Vías Territoriais de Enlace (VTE): son aquelas vías que proporcionan a comunicación cos grandes eixos territoriais e que permiten a conexión

"Cada elemento da rede posúe unha funcionalidade que está relacionada coa súa morfoloxía e tipoloxía."

Vista da Rúa Real, Vía Territorial de Enlacce N-120, no seu paso polo núcleo urbano de Ponteareas.

Vista da Avdaenida de Castelao, Vía Estruturante Territorial PO-403.

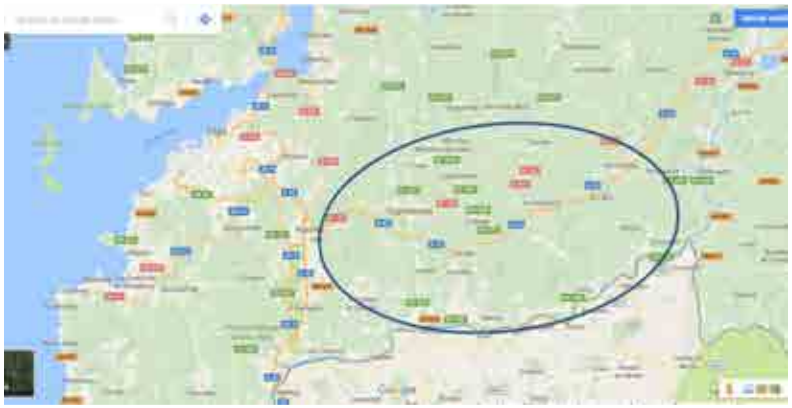
Vista da Avenida Rosalía de Castro, Vía Estruturante Urbana.



Tipificación do Viario. Fonte: Elaboración propia.

Lenda

- VTE
- VET
- VEM
- VEU
- VL



cos principais nodos do sistema urbano.

- Vías Estruturantes Territoriais (VET): son aquelas vías que estruturan e comunican os principais centros urbanos e núcleos de poboación e actividade do espazo territorial considerado.
- Vías Estruturantes Municipais (VEM): son aquelas vías que estruturan e comunican os principais núcleos de poboación e actividade de rango municipal.
- Vías Estruturantes Urbanas (VEU): son as vías que estruturan os núcleos urbanos e posúen unha función básica de distribución urbana do tráfico e comunicación de distintas Áreas Ambientais.
- Vías Locais (VL): son as vías que posúen unha funcionalidade de accesibilidade terminal no ámbito local.

Deste xeito, a escala do núcleo urbano de Ponteareas, a tipificación do viario sinala as seguintes vías para as principais categorías consideradas:

Vías Territoriais de Enlace (VTE): N-120
Vías Estruturantes Territoriais (VET): PO254, PO403 e EP4006
Vías Estruturantes Municipais (VEM): EP4001
Vías Estruturantes Urbanas (VEU): Avda. Fermín Bouza Brey, Avda. Rosalía de Castro e Avda. Galicia

1.8.4. As actividades chave: o comercio e os servizos

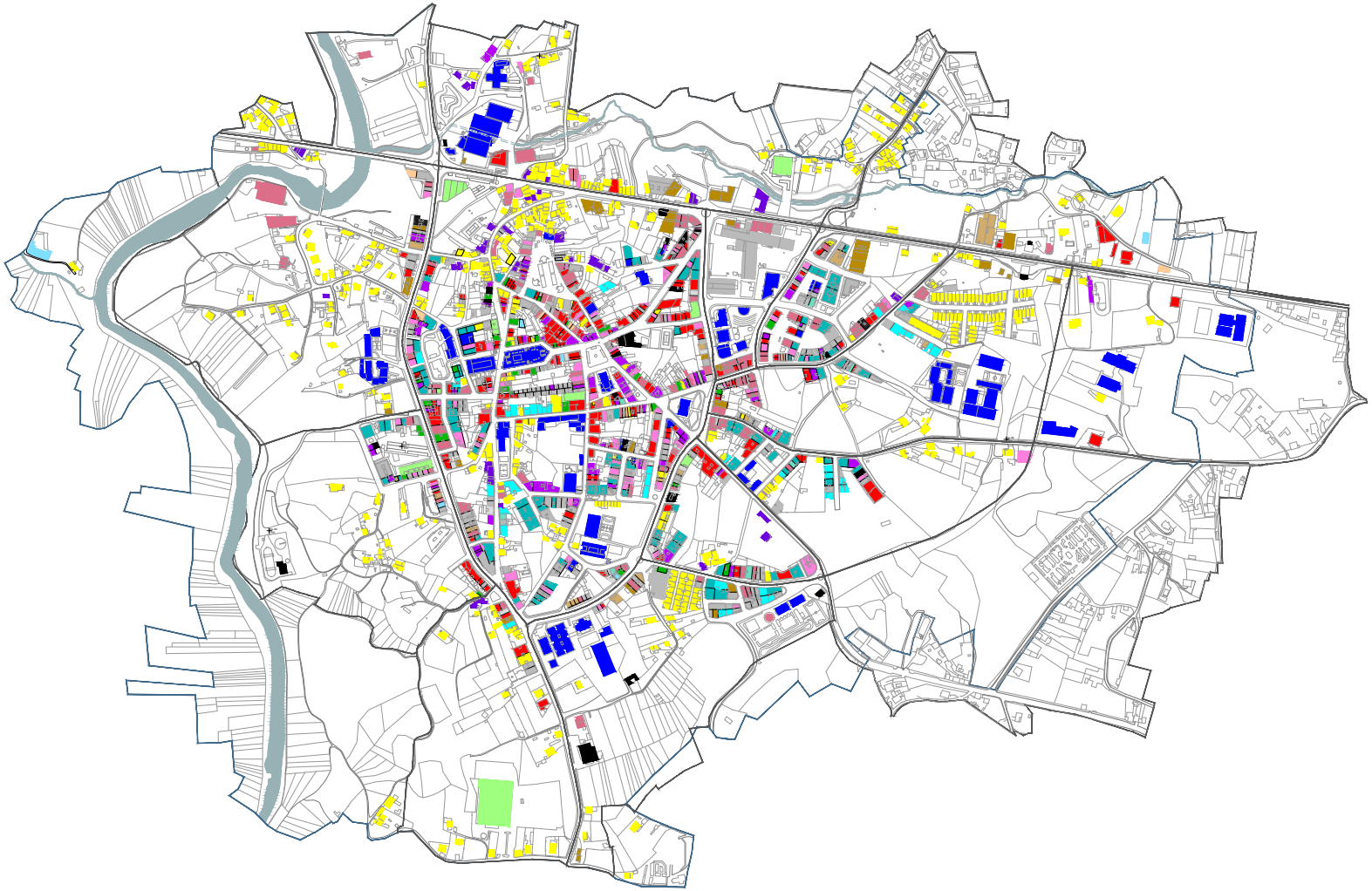
Ponteareas configúrase coma o principal centro funcional da Comarca, cubrindo os servizos e as necesidades básicas do consumo diario. O comercio e a hostalería teñen presenza en case todas as rúas do casco urbano, configurándose coma un continuo comercial no que existe permeabilidade peonil e funcional entre a zona centro, zona de Paseo Matutino e Ponteareas Cidade e a zona da Avenida de Castelao, todas elas delimitadas no Plan Básico de Dinamización Comercial de Ponteareas. A oferta da área de Ponteareas Cidade transcende das necesidades do propio barrio e algúns establecementos teñen atracción propia aínda que segundo o Plan Básico de Dinamización Comercial. En relación ao

"Ponteareas configúrase coma o principal centro funcional da Comarca."

Área de atracción establecida para o núcleo urbano de Ponteareas. Fonte: Plan Básico de Dinamización Comercial de Ponteareas, 2016.

Vista da Praza de Maior un sábado de feira.

Vista da Praza de Bugallal un sábado de feira.



Análise de usos de plantas baixas.
Fonte: EDUSI.

Lenda

- acondicionados
- alimentación
- baleiros
- contros de formación
- comercio
- en obras
- equipamentos
- garaxes
- hostelaría
- novas tecnoloxías
- oficinas
- outros
- primario
- ruinas
- secundario. automoción
- secundario. maquinaria industrial
- servizos persoais
- supermercados
- talleres. reparación
- vivendas

casco urbano, a área de atracción estimada do conxunto comercial é de 65.000 habitantes con distintas procedencias, onde o 35% proceden do casco urbano de Ponteareas, o 40% das parroquias e o 25% doutros concellos. As parroquias de procedencia identificadas resaltan as da zona Oeste que sendo a zona máis próxima a Porriño e Vigo, dependen administrativamente de Ponteareas. (Plan Básico de Dinamización Comercial de Ponteareas, 2016)

Segundo os datos da análise de usos realizada na EDUSI, o número de licenzas concedidas polo concello mostra unha tendencia crecente nos últimos anos (con incrementos do 18% e 27% en 2013 e 2014 respectivamente) alcanzando as 117 licenzas en 2014. As actividades con maior presenza son as de hostalería (32%), comercio (24%), servizos persoais (alcanzando o 12% despois dun gran incremento), alimentación (8%) e oficinas (7%). Os 607 locais comerciais activos concéntranse en torno ao comercio (167 locais), a hostalaría (113 locais), servizos persoais (80 locais) e oficinas (74 locais), a gran distancia dos equipamentos, alimentación e novas tecnoloxías, uns 30 locais de actividade. Complementando estas zonas comerciais, existe un mercado municipal situado no centro do casco urbano e unha feira ou mercado ambulante tamén na zona centro todos os sábado e os días 14 de cada mes.

Dado que o comercio e os servizos constitúen unha actividade chave para o núcleo de Ponteareas, realizouse un Plan Básico de Dinamización Comercial a finais do ano 2016 no que se presentan unha serie de accións para os próximos 2 ou 3 anos. Unhas das seis liñas establecidas para a revitalización do comercio, marca como obxectivo a mellora do espazo urbano dos principais eixos comerciais e as súas conexións así como conseguir un entorno urbano máis atractivo, amable e saudable. Así, contempla actuacións vinculadas coa mobilidade coma necesidade da redacción dun Plan de Mobilidade Urbana Sostible, a rehabilitación e revitalización do Casco Vello, a mellora da conexións da zona de Castelao coa zona Centro, a adecuación da estación de autobuses e os estacionamentos. Respecto a esta último recolle medidas sobre a curto e medio prazo que se terán en consideración na elaboración das propostas deste documento.

"O obxectivo é a mellora do espazo urbano dos principais eixos comerciais e as súas conexións."

Vista da Rúa Doutor Fernández Vega.

Ánalise de comercio, centros culturais e formativos e eixos de concentración comercial e de hostelaría. Fonte: Plan Básico de Dinamización Comercial de Ponteareas, 2016.

Lenda

- Mercado e principais supermercados
- Principais centros formativos e culturais
- Principais zonas estanciais
- Principais centros administrativos
- Principais eixos comerciais
- Principais eixos con concentración de hostelaría

Vista aérea do núcleo de Ponteareas.

FROIZ

2. ANÁLISE E DIAGNÓSTICO GLOBAL DA MOBILIDADE SOSTIBLE

2.1. Análise da Oferta

A análise da oferta de infraestruturas de mobilidade comprende o estudo dos diferentes modos de transporte así como da situación do estacionamento. A mobilidade sostible baséase no potenciación das rede peonís, ciclistas e no transporte público, polo que serán as primeiras a analizars, de seguido realízase unha análise da rede viaria motorizada así como da oferta de estacionamento. Así mesmo, neste apartado inclúese unha descrición dos espazos de oportunidade relativos á mobilidade que presenta a aprobación provisional do PXOM.

2.1.1. A Rede Peonil

A análise e avaliación da Rede Peonil debe ser o punto de partida de calquera estudo de Mobilidade Sostible, entendida nas súas tres vertentes: ambiental, social e económica, xa que os desprazamentos a pé son unha parte fundamental de calquera política orientada a acadar este obxectivo. Sen embargo, a pesar de que a mobilidade peonil é a que quizais precisa menores requirimentos en canto á infraestrutura precisa, trátase dun modo especialmente vulnerable á inseguridade e ao impacto dos outros modos. Deste xeito, comezar a análise co obxectivo de asegurar unha mobilidade peonil en condicións de seguridade e comodidade debe ser o inicio lóxico da Mobilidade Sostible.

En xeral, a nivel de núcleo urbano, e aparte da actual supeditación ao automóbil en xeral nas vilas galegas, a análise da Rede Peonil sinala problemáticas moi evidentes respecto as seguintes cinco cuestións de carácter morfolóxico e funcional: as características das beirarrúas, as pendentes, as rúas afectadas por tráfico rodado, as rúas afectadas pola ocupación irregular polo estacionamento e, sobre todo, a distribución do espazo peonil respecto ao espazo viario na sección.

Neste senso, respecto das características das beirarrúas hai que sinalar que, agás naqueles casos nos que a sección transversal da rúa é peonil ou compartida (un 4,9 %), na súa meirande parte a Rede Peonil amosa unha clara insuficiencia respecto desta cuestión, cunha porcentaxe máis que significativa de rúas con ambas beirarrúas inferiores a 1.80 m e só algunhas das vías principais contan coas dúas beirarrúas maiores a 1.80 m. Esta cuestión pode relacionarse directamente coa distribución do espazo público, onde pode observarse como a meirande parte das rúas do núcleo urbano con porcentaxes de ocupación polo espazo peonil xeralmente inferiores ao 25 %. O cal obviamente ten a súa contraparte nun maior espazo adicado ao automóbil, tanto no que respecta ao espazo da circulación como do estacionamento.

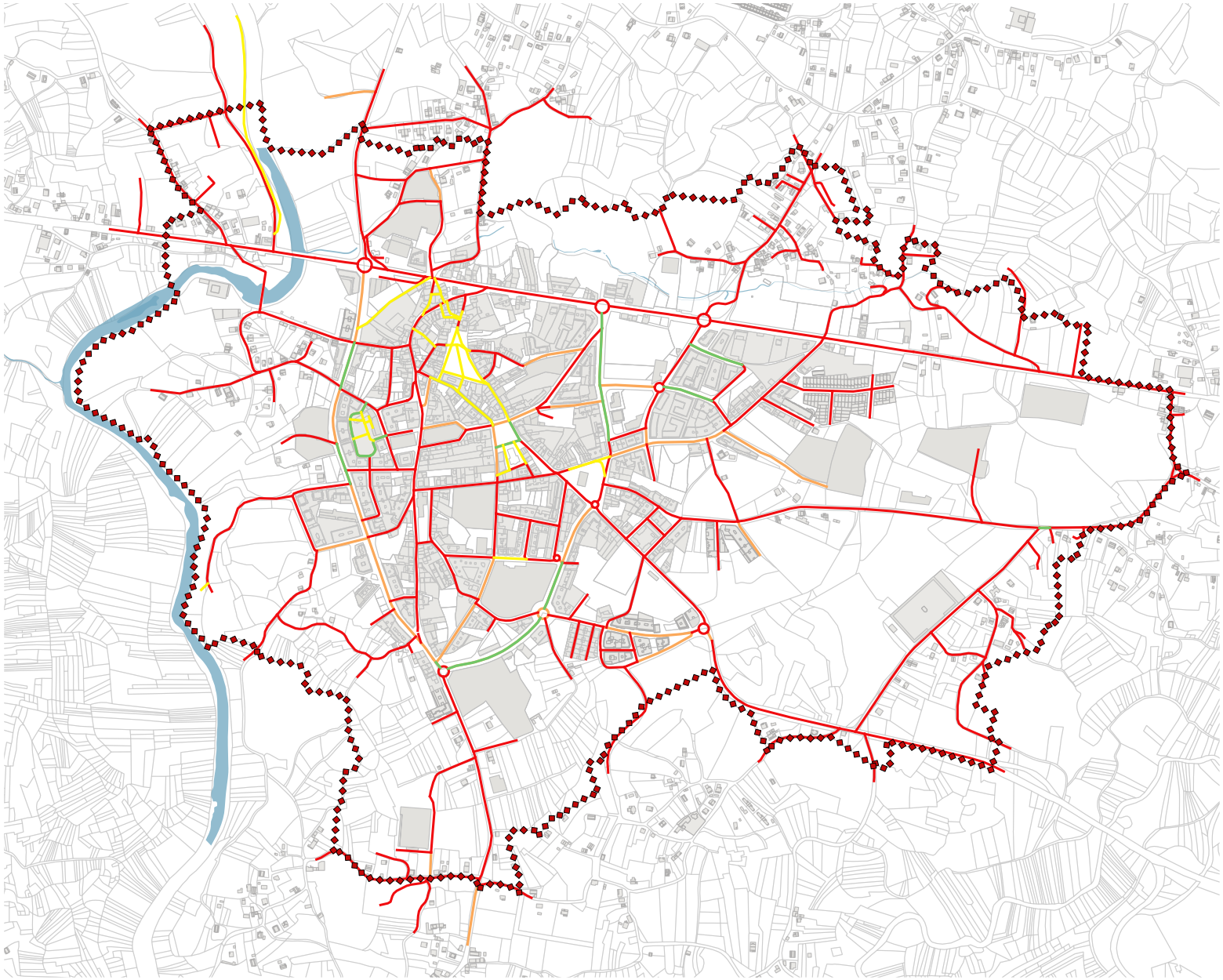
No tocante as pendentes, excepto algún punto da zona máis antiga no entorno da N-120, pode observarse unha topografía dabondo chan. Así, a distribución das porcentaxes amosa que unha pequena porcentaxe (24,92 %) das rúas posúen unha pendente superior ao 8 %, mentres que un 11,38 % teñen unha pendente entre o 6 – 8 %, e un 63,70 % posúen unha pendente inferior ao 6 %.

Por último, dentro destes grandes aspectos de análise, no núcleo urbano de Ponteareas, e segundo o transmitido pola Policía Local, non se detectan grandes problemas de conflito entre o peón e o tráfico, agás naquelas rúas cun maior tráfico, en particular a Avenida de Castelao e a N120. Non se atopan realmente grandes conflitos o cal pode permitir unha certa compatibilidade entre ambos nalgunhas zonas, xa que non semellan existir problemas de excesos de velocidade e de grande inseguridade viaria.

A análise da Rede Peonil amosa a existencia dun importante problema no que respecta ao núcleo urbano de Ponteareas: a supeditación do peón ao automóbil, e con elo a ocupación do espazo público por este último, xerando distintos conflitos e problemas de seguridade viaria e deterioro urbano, por unha banda, e a existencia de reducidas dimensións de moitas beirarrúas, dificultando a Accesibilidade Universal.

Non obstante, a Rede Peonil tamén amosa unha importante potencialidade para a estruturación municipal, en particular pola existencia dun certa marxe para ampliar beirarrúas e mellorar a rede, tanto de cara á mellora da Accesibilidade Universal, e, ademais, a existencia de pendentes favorables pode facilitar unha evolución do reparto modal cara ó peón e recuperar o espazo público a través dunha política de mobilidade de prioridade do peón.

"A meirande parte das rúas do núcleo urbano teñen unha ocupación do espazo peonil inferior ao 25%."



Plano de anchos de beirarúas. Fonte: Elaboración propia.

Lenda

- Rúa peonil
- Ambas beirarrúas de máis de 1.80m
- Alomenos unha beirarrúa de máis de 1.80m
- Ambas beirarrúas de menos de 1.80m

2.1.2. A Rede Ciclista

A bicicleta é, xunto cos desprazamentos a pé, o outro gran protagonista da mobilidade sostible, pero, do mesmo xeito que a mobilidade peonil, posúe unha significativa vulnerabilidade á inseguridade viaria e ao impacto doutros modos de transporte.A análise da oferta de Rede Ciclista comeza como noutros casos polo inventario dos elementos ou infraestruturas destinadas especificamente á bicicleta. No caso do Concello de Ponteareas e, en particular, do seu núcleo amosa a inexistencia dunha infraestrutura específica para a bicicleta, agás algunha pequena senda pola marxe do Río Tea de carácter recreativo máis que de comunicación entre núcleos.

Polo tanto, calquera análise que se realice acerca da Rede Ciclista só pode concluír con que é claramente insuficiente, máis ben inexistente, amosando unha importante debilidade neste senso. Se ben a análise da Rede Ciclista existente amosa unha clara insuficiencia, non sucede o mesmo respecto da potencialidade existente para que a bicicleta ocupe o seu espazo, e de feito importante, na mobilidade do Concello de Ponteareas e, en particular, no seu núcleo urbano.

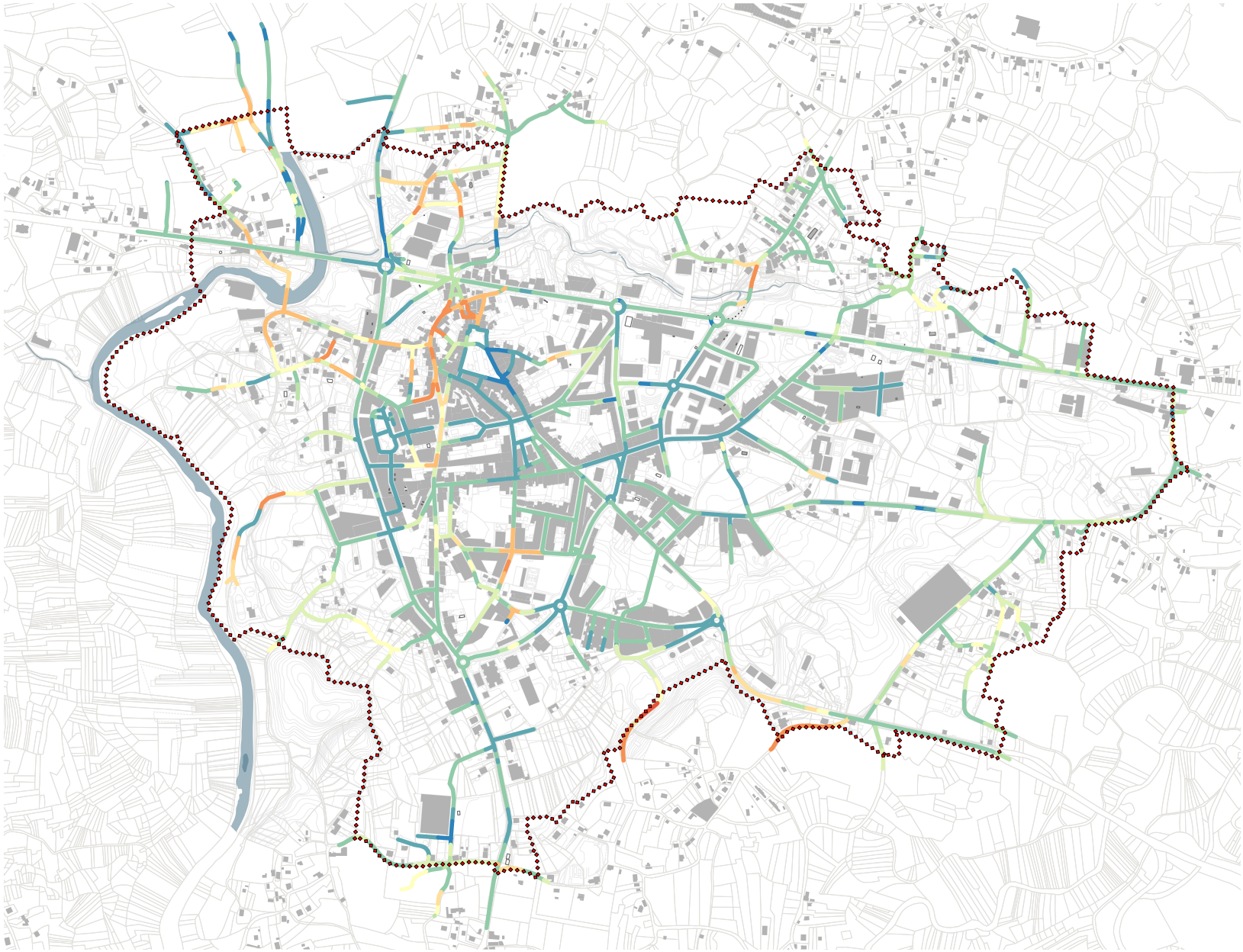
Neste senso, a topografía existente no entorno do seu núcleo urbano posúe pendentes inferiores ao 6 % moi favorables para a implantación dunha mobilidade baseada na bicicleta. Non obstante, se nas condicións actuais a topografía existente en boa parte do Concello de Pontereas permitiría unha implantación efectiva de percorridos ciclistas, por outra banda existiría un significativo problema en canto a que os posibles itinerarios principais, seguramente apoiados nas estradas existentes, estarían nalgún tramo afectados por un tráfico de automóbiles mais que notable, cos problemas de inseguridade viaria que se puideran xerar, sobre todo nos cruces.

Polo tanto, a análise de oferta da Rede Ciclista amosa por unha banda, a inexistencia da mesma, mentres que por outra, a súa potencialidade, en particular para unha mobilidade de proximidade no núcleo urbano de Ponteareas. Pese ás carencias analizadas, Ponteareas conta con numerosos habitantes e clubs que

"O tráfico de automóbiles constitúe nalgún tramo das estradas existentes un problema de inseguridade viaria."

Vista da Rúa Amado Garra.

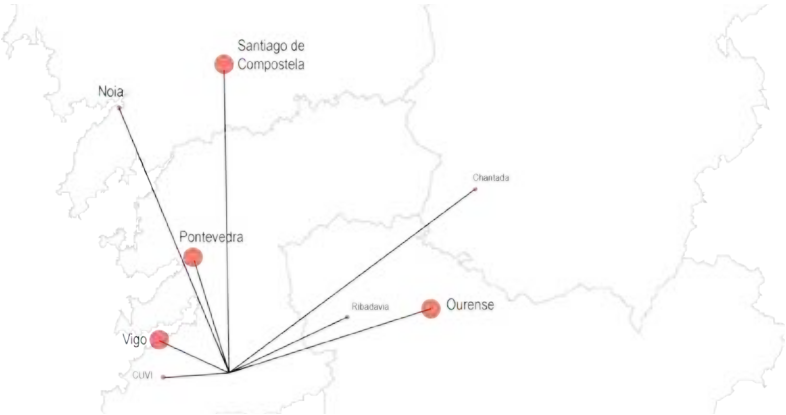
Vista da Rúa dos Ferreiros.



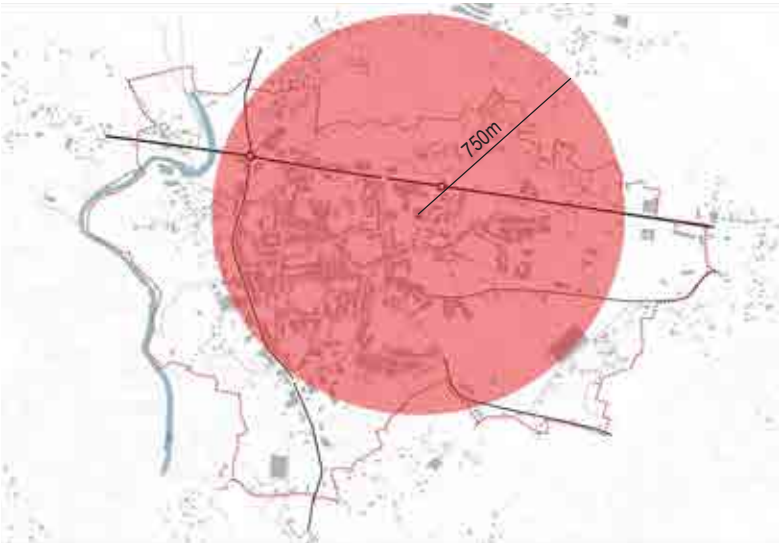
Plano de pendentes de rúas. Fonte: Elaboración propia.

Lenda

- <1
- 1 - 3
- 3 - 6
- 6 - 8
- 8 - 10
- 10 - 12
- 12 - 15
- 15 - 20
- 20 - 30
- >30



DESTINOS	FRECUENCIAS	EMPRESAS
Vigo	11 - 32 / día	Ojea, Raúl, Monbús
Porriño	11 - 32 / día	Ojea, Raúl, Monbús
Pontevedra	3 / día	Raúl, Monbús
Resto provincia Pontevedra (A Cañiza, Mondariz,...)	20 - 35 / día	Ojea, Raúl, Monbús
Provincia de Ourense	5 - 7 / día	Ojea, Monbús
Madrid	1 / día	Auto Res



practican o ciclismo como actividade física polo que o Concello desenvolverá un proxecto destinado á creación de vías seguras. Esta iniciativa desenvolverase en vías con baixa densidade de tráfico mediante a redución de velocidade das mesmas e unha mellor sinalización en vías de maior intensidade de tráfico.

2.1.3. O Transporte Público

A consecución dunha mobilidade sostible debe basearse en tres grandes patas desde o punto de vista da oferta, os desprazamentos a pé, a bicicleta e o transporte público, sen embargo, un dos principais atrancos para que as vilas e núcleos urbanos de menor tamaño poidan acadala atópase na debilidade deste último, normalmente ligado a concesións e itinerarios rexionais ou metropolitanos sobre os que o Concello pouco pode facer. Así, xa non é unicamente a propia rede de Transporte Público, baseada no autobús, coas súas propias lóxicas de implantación que dificultan proporcionar unha elevada cobertura, senón que tamén as frecuencias existentes e os horarios poñen aínda mais arriba o seu uso fronte a outras alternativas moito mais cómodas como o automóbil.

O inventario da rede de Transporte Público no Concello de Ponteareas, que neste caso vaise limitar ao autobús, sinala a existencia de 10 liñas no núcleo, pertencentes á concesións administrativas outorgadas ás empresas Transportes Ojea, Transporte Raúl e Monbús, e Auto Res, noutra escala a nivel interurbano nacional. Estas catro concesións son operadas desde a Estación de Autobuses. O resumo das liñas cos seus itinerarios son os seguintes, sinalando tamén a frecuencia de paso, e o número de expedicións diarias.

A análise da rede de autobús ten que basearse, neste caso, fundamentalmente na cobertura que proporcionan as distintas paradas existentes no núcleo urbano, en especial a Estación de Autobuses, e no seu entorno máis próximo. A cobertura neste caso tomarase a partir dun radio de 150 m e de 300 m arredor da parada, valores claramente urbanos. Non obstante, no caso da Estación de Autobuses realizarase unha análise da súa cobertura moito máis ampla, nun radio maior de 750 m, para ter en conta a súa capacidade de atracción como centro de transporte da vila en conxunto. zA análise da cobertura das paradas

"Existen dificultades para realizar o cambio modal co peón e a bicicleta."

Esquema de cobertura de transporte. Fonte: Elaboración propia.

Táboa resumo das liñas e itinerarios da rede de Transporte Público. Fonte: Elaboración propia.

Cobertura da Estación de Autobuses. Fonte: Elaboración propia.

Lenda

Radio de 750m
Parada Autobuses

respecto do núcleo urbano de Ponteareas amosa as seguintes consideracións:

- O 11,06% da poboación atópase cuberta por un radio de 150 m.
- O 29,07% da poboación atópase cuberta por un radio de 300 m.

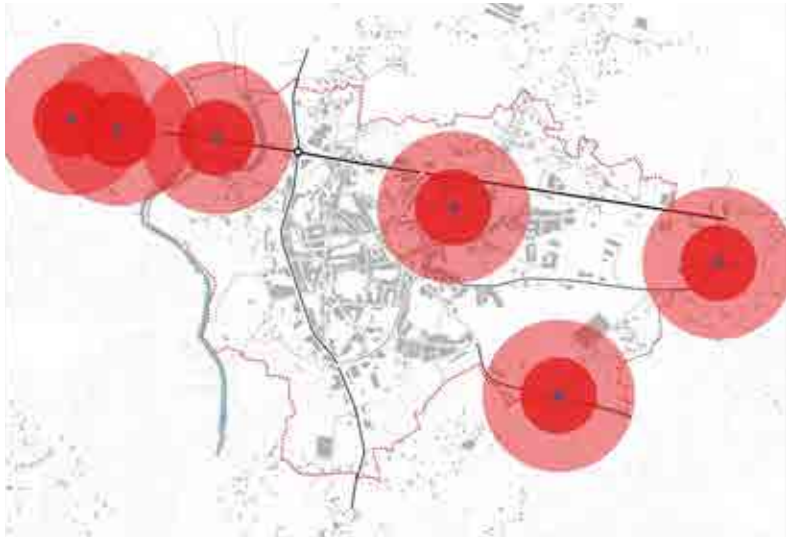
Os resultados anteriores non indican unha excesiva cobertura do Transporte Público por autobús no entorno urbano, empregando valores claramente ligados a sistemas de transporte urbanos cun certo desenvolvemento e madurez propios de cidades meirandes, xa que unha importante parte do núcleo fica sen servizo. Sen embargo, hai que ter en conta que a cobertura proporcionada pola Estación de Autobuses como centro de transporte, non só a nivel local senón que a escala de todo o núcleo urbano. Neste caso, practicamente todo o núcleo urbano e unha elevada porcentaxe da poboación (94,87%) atópase cuberta nun radio de 750 m.

Deste xeito, pode concluírse que cos servizos centralizados na Estación de Autobuses a meirande parte da poboación do núcleo urbano de Ponteareas atópase no relativo á cobertura espacial do Transporte Público por autobús ben servido, independentemente da cuestión das frecuencias. Non obstante, e atendendo a radios de cobertura máis baixos, claramente urbanos, existe unha carencia dunha cobertura de proximidade en zonas moi importantes do núcleo, por exemplo Avenida de Castelao, polo que a actuación que permitise conectar estes ámbitos con novas paradas debería ser unha liña de actuación a considerar, sobre todo pola súa potencialidade para integrar no transporte público a sectores que puideran ter dificultades para acceder á Estación de Autobuses. Neste senso, as instalacións da Estación de Autobuses, que conta con 8 dársenas, e cafetería, oficinas e outros servizos complementarios poden considerarse axeitadas para potenciar o servizo de transporte por autobús.

Unha segunda cuestión a ter en conta na análise do autobús esta relacionada coa capacidade para realizar a transferencia, ou a interconexión, o cambio modal, particularmente co peón e a bicicleta. Neste caso hai que sinalar as dificultades existentes debido as circunstancias da Rede Peonil con beirarrúas en moitas ocasións demasiado estreitas.

PARADA	LIÑA
A Cañiza – Arbo – As Neves – Tortoreos – Leirado – Ponteareas – Vigo – Hospital de Vigo	Ponteareas E.A., Capilla dos Remedios, Alto a Gloria
Alxén - Ponteareas	Ponteareas E.A.
Couto – Pousa – As Neves – Tortoreos – Leirado – Ponteareas – Vigo – Hospital de Vigo	Ponteareas E.A., Capilla dos Remedios, Alto a Gloria
Hermida – Empalme de Arbo – Torgan – Arbo – As Neves – Tortoreos – Leirado – Ponteareas – Vigo	Ponteareas E.A., Capilla dos Remedios, Alto a Gloria
Leirado – Ponteareas – Puxeiros – CUVI	Ponteareas E.A., Capilla dos Remedios, Alto a Gloria
Paredes – Ponteareas	Ponteareas E.A.
Ribadavia – As Neves – Tortoreos – Leirado – Ponteareas – Hospital de Vigo – Vigo	Ponteareas E.A., Capilla dos Remedios, Alto a Gloria
Ribadavia – As Neves – Tortoreos – Leirado – Ponteareas – Vigo – Hospital de Vigo	Ponteareas E.A., Capilla dos Remedios, Alto a Gloria
Ribarteme (San Cibran-San Xosé) – As Neves Tortoreo – Leirado – Ponteareas – Vigo – Hospital de Vigo	Ponteareas E.A., Capilla dos Remedios, Alto a Gloria
Ribarteme (San Xosé) – As Neves – Tortoreos – Taboexa – Ponteareas – Vigo	Ponteareas E.A., Capilla dos Remedios, Fontenla

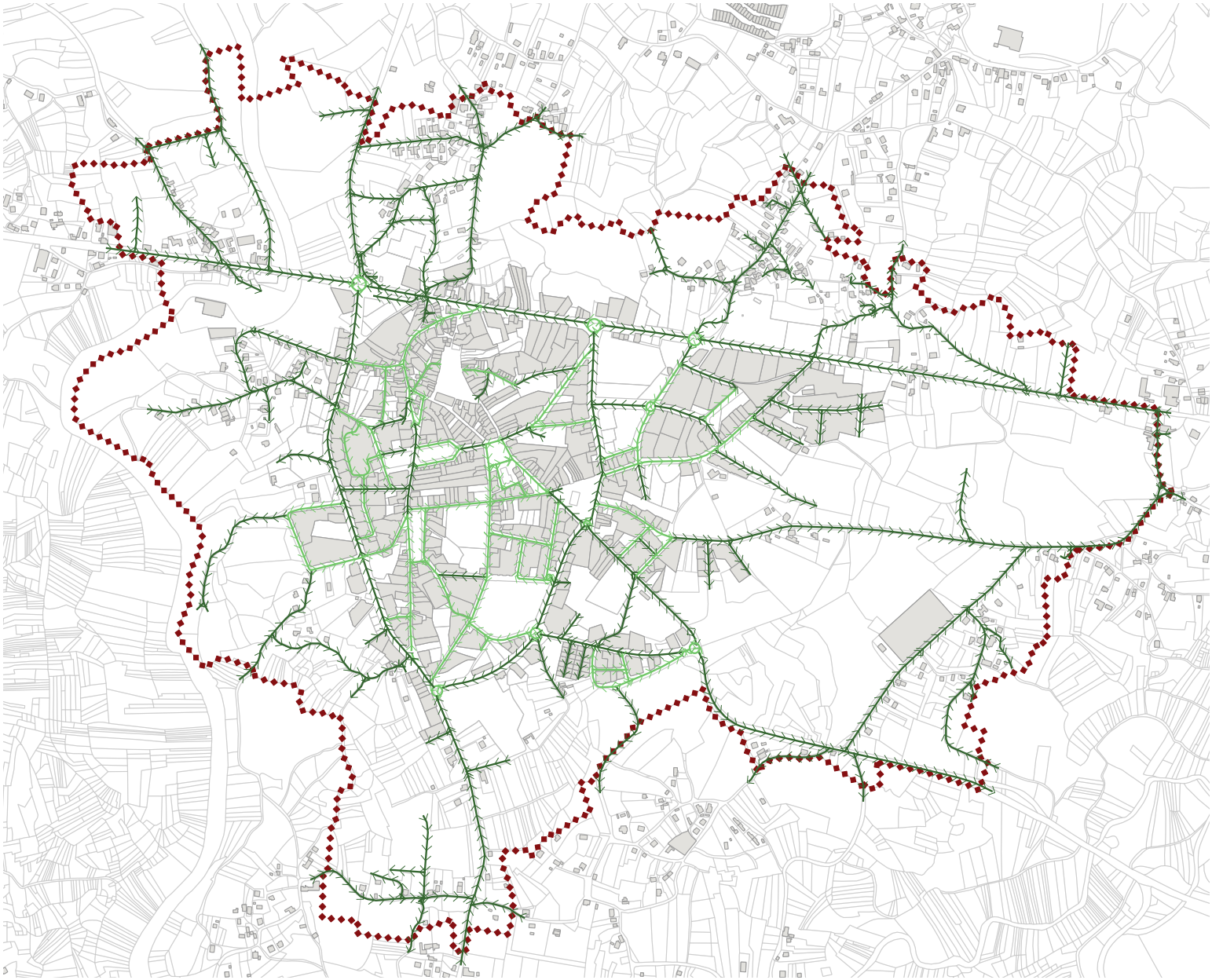
Táboa da relación das liñas principais e paradas de no núcleo. Fonte: Elaboración propia.



Cobertura do Transporte Público. Fonte: Elaboración propia.

Lenda

Parada Autobuses
Radio de 150m
Radio de 300m



Sentido actual da vía. Fonte: Elaboración propia.

Lenda

Único
Dobre

"Incoherencia entre a tipificación territorial destas vías coa súa morfoloxía urbana e as actividades urbanas que se foron localizando no seu entorno."

2.1.4. A Rede Viaria motorizada

Seguindo o enfoque de oferta e de prioridade dos modos máis sostibles, como o peón e a bicicleta, a análise da oferta da Rede Viaria Motorizada é a última, ocupándose preferentemente daqueles desprazamentos que non poden ser satisfeitos de ningún outro modo e, ao mesmo tempo, procurando equilibrar a súa participación no modelo de Mobilidade, tanto respecto do seu espazo como tamén do seu impacto no resto de modos.

En primeiro lugar, en base a tipificación do viario é preciso avaliar o equilibrio existente entre funcionalidade e estruturación proporcionada pola Rede Viaria, e o seu impacto sobre o entorno urbano debido a presenza dun determinado tipo de tráfico e a súa coherencia coas Áreas Ambientais. A tipificación viaria amosa como a estrutura do núcleo urbano está fortemente artellada sobre dous eixos con características de vías territoriais, tanto de enlace como de estruturación, as cales introducen no entorno urbano tráficos interurbanos. Se ben é certo que a construción da Autovía A52 reduciu notablemente o tráfico na N120, esta vía segue mantendo un tráfico interurbano ou como pouco de Ponteareas con outras zonas do termo municipal ou cos concellos lindeiros. Unha situación que aínda é máis clara no caso do eixo Mondariz – Ponteareas – Salvaterra, coas estradas PO-254 e PO-403, que ademais como acceso á Autovía A52 introducen un tráfico de paso por un eixo urbano de gran importancia. En certo senso, existe unha certa incoherencia entre a tipificación territorial destas vías coa súa morfoloxía claramente urbana e as actividades urbanas que se foron localizando no seu entorno, sendo preciso ben considerar alternativas para eliminar ese tráfico de paso ou ben, como mínimo, pacificalo, unha opción que podería ter unha alta incidencia na fluidez do mesmo.

A posterior análise da demanda amosará está clara brecha entre a funcionalidade de conexión exterior, e, sobre todo de paso, do eixo da Avenida de Castelao e a súa morfoloxía urbana. Neste senso, hai que ter en conta a súa orixe como variante da anterior estrada, a actual Rúa Castiñeira – Fernández Vega – Ferreiros. Así, se ben a súa funcionalidade, tiña unha intencionalidade primaria de paso, de evitar o centro urbano, a súa mellor accesibilidade rematou

Vista da Rúa Real (N-120).

Vista da Rúa Visales Tomé.

por atraer actividades e edificacións, xerando unha rúa urbana. Sen embargo, sendo agardable a súa transformación cara outras funcións, tanto de distribución urbana como de accesibilidade, no fondo segue a posuír, e de feito predominante, de estruturación territorial, tal e como amosan os aforo de tráfico.

Polo tanto, existe un claro desequilibrio entre estrutura e funcionalidade en relación coa morfoloxía e o entorno urbano, onde algunhas vías están xogando un papel de artellamento territorial ou municipal cando as súas características sinalarían que debería orientarse cara unha función moito máis urbana. Máis aló da propia estrutura de Rede Viaria Motorizada no núcleo urbano de Ponteareas e os problemas de introdución de tráficos nos eixos urbanos, debido á inexistencia de itinerarios alternativos, a análise específica das características morfolóxicas dos seus elementos.

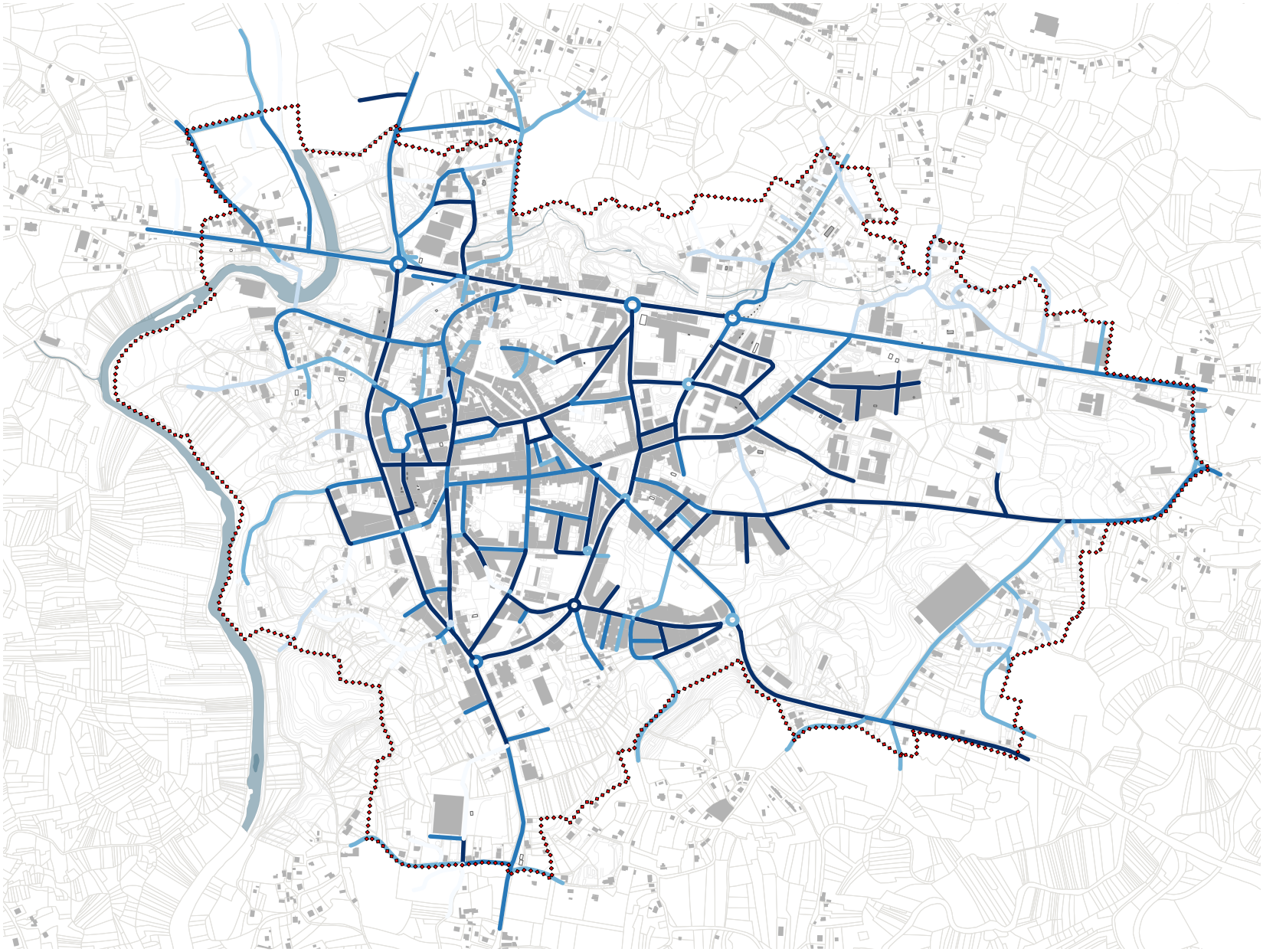
Esta análise sinala como a superficie ocupada polo automóbil nas rúas, tanto para a circulación como para o estacionamento, é moi significativa fronte ao peón e outros modos, a pesar de que unha boa parte da Rede Viaria Motorizada posúe anchos superiores a 10 m (32,16 %) e outra boa parte entre os 6 e os 10 m (32,09 %), o cal pode permitir unha distribución moito máis equilibrada da sección transversal.

Neste senso, a pesar dos anchos existentes, moitas das vías na actualidade só posúen un carril e un único sentido de circulación, o cal non tería porque implicar ese desequilibrio na superficie adicada ao peón e ao automóbil.

Non obstante, hai que sinalar que a principal zona de viario na cal existen sentidos únicos atopase no centro urbano, tanto por motivos relacionados coa propia construción urbana da rede como polas políticas tomadas na materia nos últimos anos. En certo sentido, e abstraéndose das vías máis periféricas do núcleo, moito máis orientadas ao vehículo privado e sen os niveis de urbanización esixibles a unha rúa urbana, a combinación cos anchos da plataforma e da calzada amosa unha certa configuración do modelo espacial da rede viaria e a súa funcionalidade. Así, tanto o eixo da Avenida de Castelao como de Rosalía de Castro, Bouza Brey e Avenida de Galicia configúranse como os principais, xunto

Vista da Rúa Carballos.

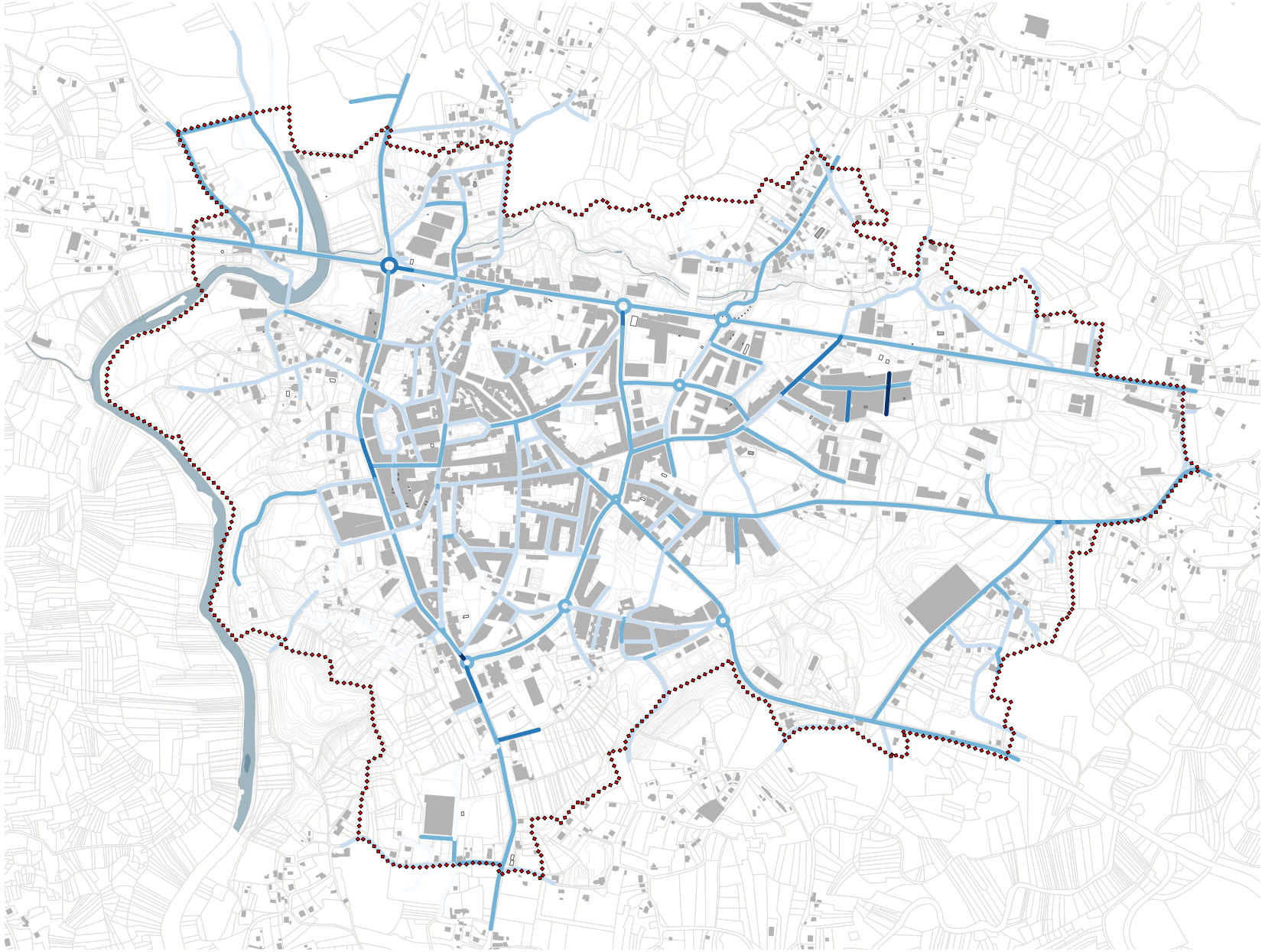
Vista da Rúa Morales Hidalgo.



Anchos de plataforma. Fonte: Elaboración propia.

Lenda

- 0 - 2.50
- 2.50 - 3.50
- 3.50 - 6.00
- 6.00 - 10.00
- 10.00 - 25.00



Anchos da rede motorizada. Fonte: Elaboración propia.

Lenda

- 0 - 2.50
- 2.50 - 5.00
- 5.00 - 7.50
- 7.50 - 10.00
- 10.00 - 15.00

coas estradas provinciais nun segundo nivel, elementos de conexión exterior, no primeiro caso, e de distribución interior ao núcleo urbano de Ponteareas, no segundo, precisando as condicións necesarias para satisfacer estas funcións. En certo xeito, estas condicións atopanse satisfeitas, pero precisarían dunha mellor coherencia co seu papel funcional.

En calquera caso, existe un forte desequilibrio entre a funcionalidade e a morfoloxía, que en moitas ocasión nin ten as condicións precisas para unha política peonil nin para responder aos requirimentos da circulación rodada. Un desequilibrio que está fortemente mediatizado pola ocupación do estacionamento en calzada, tanto regulado e libre como irregular, ocupando un espazo que non é preciso para a circulación. Por outra parte, no relativo ás pendentes os patróns son os mesmos que para a análise da rede peonil.

Neste senso, no tocante á Rede Viaria Motorizada, no tocante a súa oferta, a problemática principal atópase na existencia de vías estruturantes territoriais que están a realizar unha función de artellamento urbano, que non se corresponde co seu carácter claramente urbano. Mentres que por outra parte, existe unha máis que notable potencialidade para mellorar a distribución dos distintos modos na sección transversal, permitindo un mellor equilibrio debido aos anchos existentes e a ocupación por parte do automóbil estacionado na calzada.

Vista aérea do núcleo de Ponteareas.

ÁREAS AMBIENTAIS	PRAZAS EN VIVENDAS	PRAZAS FORA DE CALZADA	PRAZAS EN CALZADA	PRAZAS TOTALES
	(nº prazas)	(nº prazas)	(nº prazas)	(nº prazas)
AS COVAS	549	82	164	795
A CASTIÑEIRA	107	0	26	133
A GLORIA	0	0	5	5
A LOMBA	0	0	0	0
A CURUXEIRA	235	0	256	491
CASCO VELLO – A PERILLANA	2812	137	1249	4198
GRANITOS	40	0	128	168
SAN VICENTE	0	0	0	0
BARRAL	0	0	5	5
AS CACHADAS	159	94	99	352
PASEO MATUTINO	623	67	259	949
PEDRA DA AUGA	492	167	312	971
SARMIENTO	268	121	108	497
GUILLADE	368	0	156	524
SAN ROQUE – A MOSCADEIRA	194	0	72	266
TOTAL	5847	668	2839	9354

2.1.5. O Estacionamento

Xunto co espazo de circulación dos vehículos, unha cuestión fundamental no tráfico urbano e na mobilidade é o estacionamento, toda vez que se estima que os vehículos pasan preto do 95% do tempo aparcados fronte ao tempo ao cal están circulando.

De feito, o problema de estacionamento, máis concretamente do emprazamento do automóbil que non está a circular é un dos puntos máis importantes para calquera Política de Mobilidade. Coa finalidade de avaliar a oferta de estacionamento no núcleo de Ponteareas realizouse un inventario das prazas existentes, considerando dúas categorías básicas: a oferta fóra da calzada e a oferta na calzada.

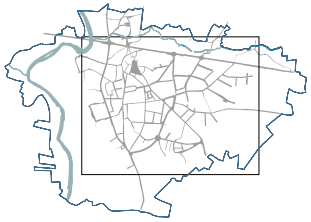
Esta oferta, tanto en calzada como fóra da calzada, asóciase á súa vez a cada unha das Áreas Ambientais Urbanas, coa finalidade de posteriormente avaliar a satisfacción das necesidades de estacionamento existentes.

Deste xeito, realizouse un inventario de oferta de estacionamento, distinguindo entre aquela en calzada e fora da calzada, e ademais realizouse unha estimación do estacionamento en garaxes privados segundo o número de vivendas. Neste senso, localizouse o seguinte número de prazas por Área Ambiental e en total, seguindo o sinalado na seguinte táboa.

"Se estima que os vehículos pasan preto do 95% do tempo aparcado fronte ao tempo ao cal están circulando."

Táboa da oferta de estacionamento por Área Ambiental. Fonte: Elaboración propia.

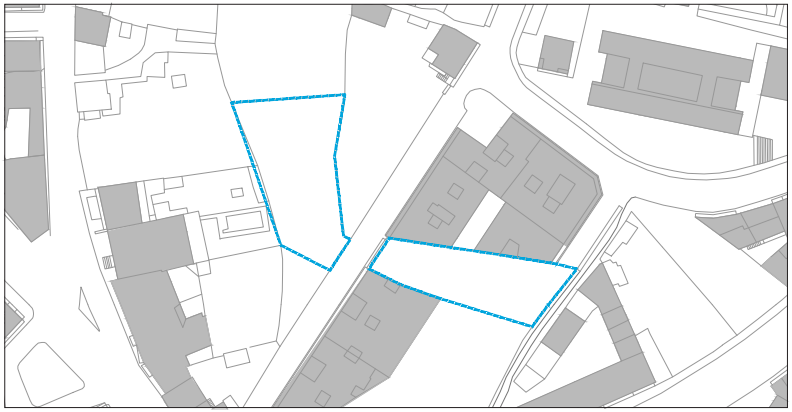
Vista do estacionamento por convenio da Rúa Santa Ana.



Estacionamento. Fonte: Elaboración propia.

Lenda

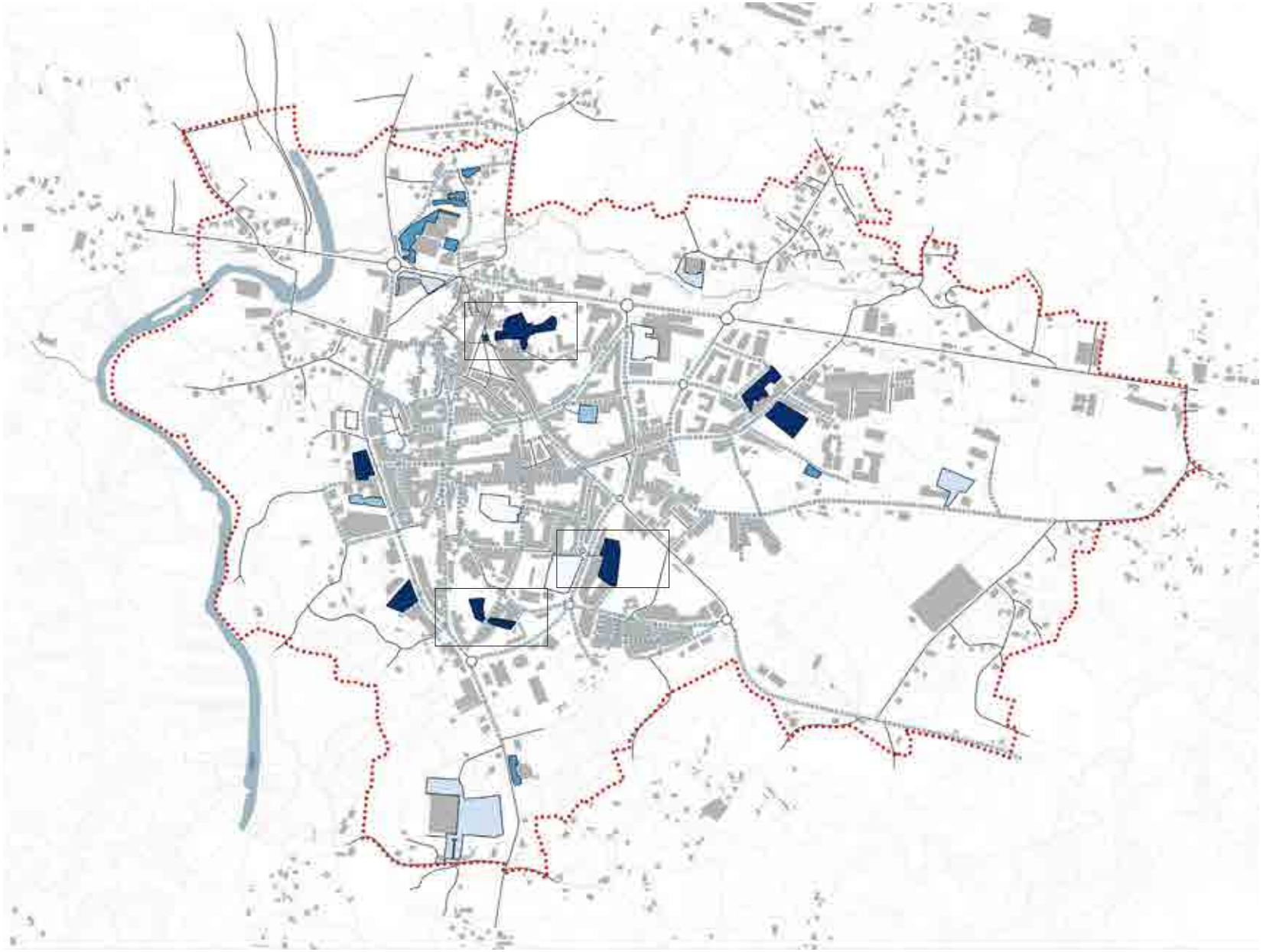
- Estacionamento en calzada
- Sen estacionamento en calzada



Vista e planta do aparcadoiro da Rúa Santa Ana.

Vista e planta do aparcadoiro da Rúa Rosalía de Castro.

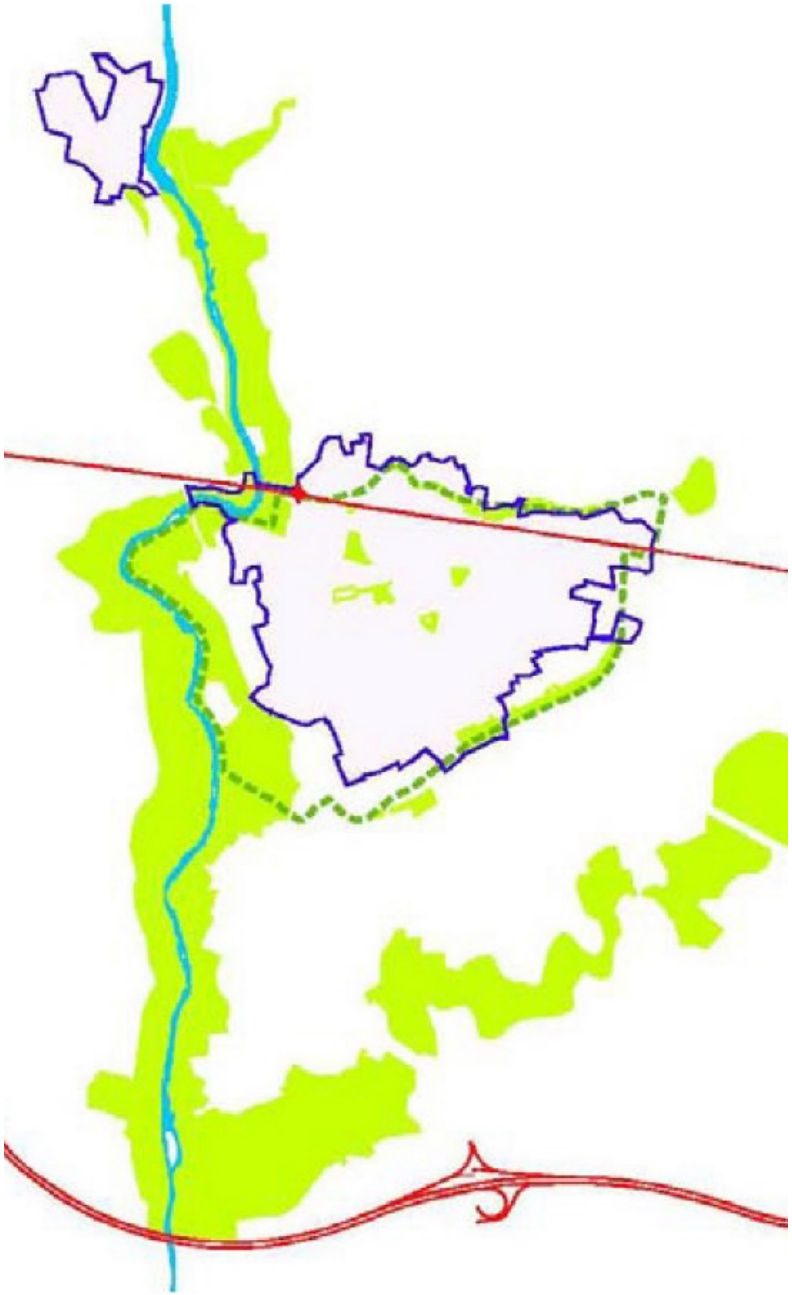
Vista e planta do aparcadoiro da Rúa Amado Garra.



Estacionamento fóra de calzada.
Fonte: Elaboración propia.

Lenda

- Ocasional
- Privado libre
- Privado de pago
- Público
- Público 10 min
- Público convenio
- Estacionamento en calzada



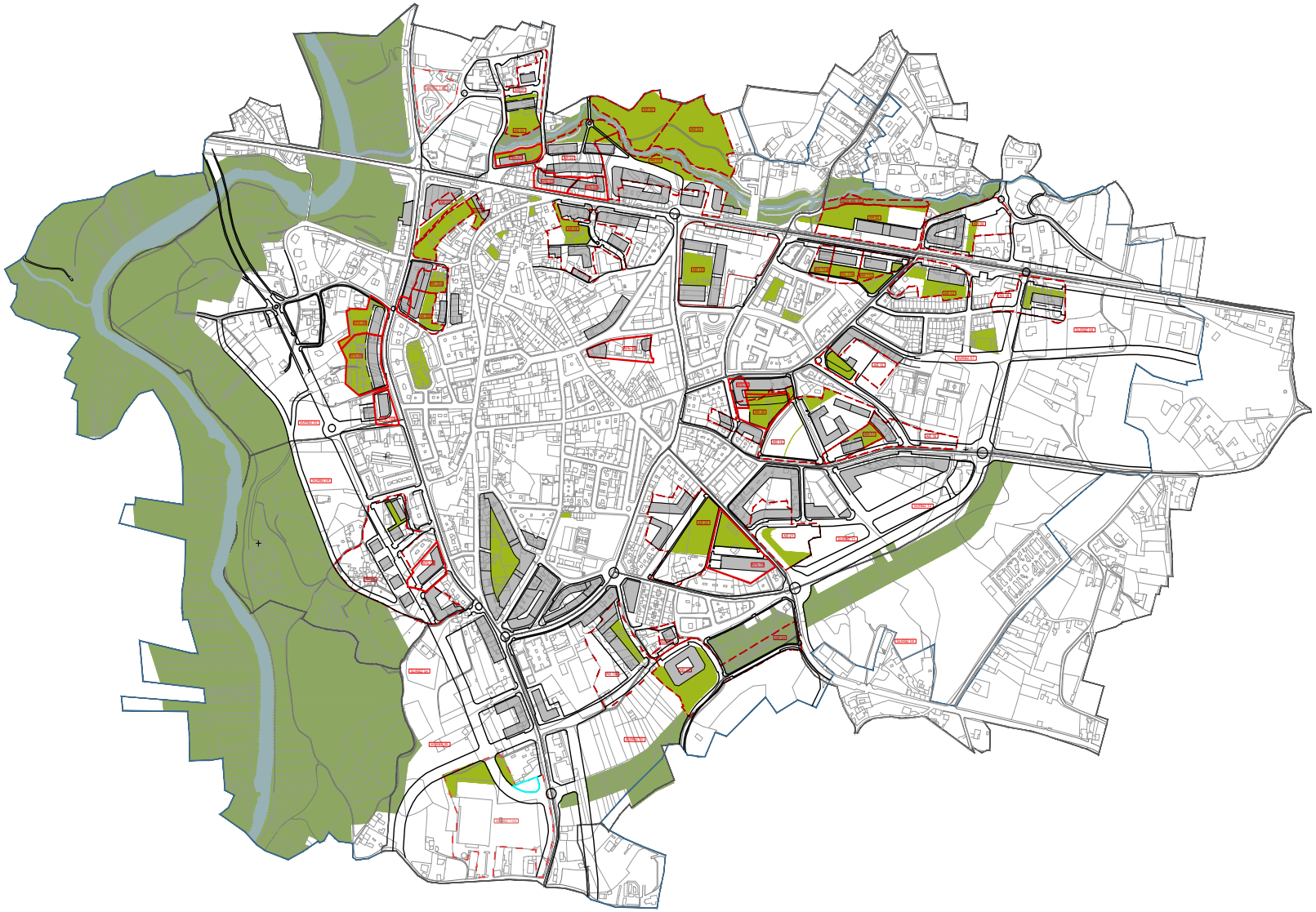
2.1.6. Espazos de Oportunidade no novo PXOM

O Plan Xeral de Ordenación Municipal, aprobado provisionalmente no 2016, prevé a creación de novos elementos estruturantes nos bordos urbanos que transformarán o centro da vila nun espazo de oportunidade en materia de mobilidade, ao reducir a intensidade de tráfico das vías urbanas a través de circunvalacións que procurarán a eliminación do tráfico exterior e interurbano do centro e reducirán a problemática de accesibilidade entorno ao núcleo urbano.

A vontade de cambio do novo Plan respecto á actual situación na que a estrutura viaria se comprende esgotada funcionalmente (PXOM) potencian a idea do núcleo urbano como espazo de oportunidade. Neste senso, por unha banda, o Casco Vello destaca coma unha grande área de posibles actuacións nas que a escala humana adquira maior protagonismo. Por outra, no relativo aos aparcadoiros, ademais da necesidade dunha reordenación do estacionamento en superficie, contempla a posibilidade de construír en varias areas de reparto (en especial na de Santa Ana e Granitos) un aparcadoiro público en réxime de concesión baixo a rasante dos espazos libres públicos, cunha accesibilidade moi alta dende a N-120. Tamén, para a praza de Bugallal, propón nos planos de ordenación do Casco Vello a construción dun aparcadoiro público baixo rasante ainda que neste caso a accesibilidade é mais complexa. Por último, establece os criterios que permitirán unha ensamblaxe peonil das tramas urbanas no seu achegamento ao Río Tea, gran parque urbano de Ponteareas.

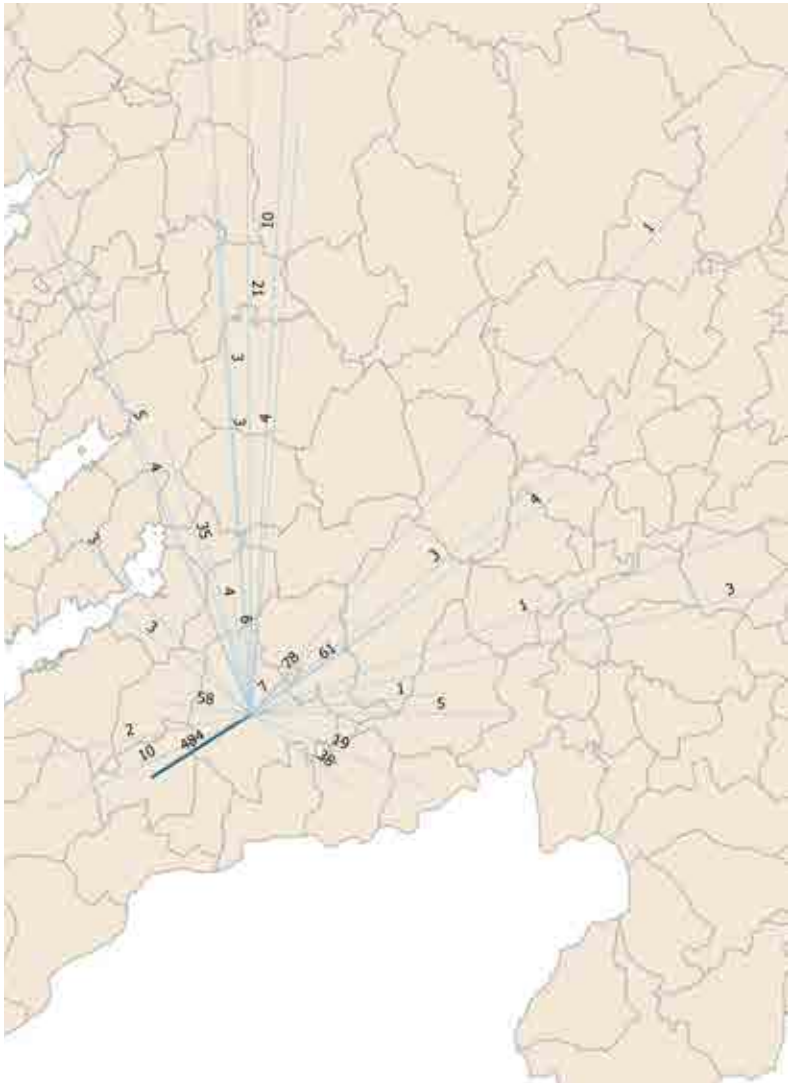
Este Estudio de Mobilidade apoiase e comparte o diagnostico das medidas subliñadas no PXOM aínda que consideramos que sería conveniente repensar (probablemente a través dun PMUS) algunhas das propostas realizadas. En concreto, as accións que no plano da mobilidade poden ser mais discutibles serían a construción do novo vial de alta densidade entre o rio e a Avenida Castelao (que sería preferible non executar ou, en caso de facelo, combinalo con Castelao como vial dun único sentido) e a construción dun aparcadoiro na Praza Bugallal (que en caso de realizarse suporía incrementar o tráfico de acceso e saída na contorna da praza).

Alternativas para a localización dos novos parques urbano e os corredores verdes perimetrais. Fonte: PXOM.



Ordenacións previstas no PXOM.
Fonte: Elaboración propia.

Ano Censo	Traballadores residentes	Residen e traballan	Autocontención
2001	7346	3604	49.06%
2011	7035	3500	49.75%



2.2. Análise da Demanda

2.2.1. Mobilidade Global. Autocontención e fluxos principais

Tras a análise da oferta das infraestruturas da Mobilidade, a cal permite o coñecemento das redes que serán as que soporten os desprazamentos, proporcionando a suficiente capacidade e comodidade, a análise da demanda, pola súa parte, sinala a estimación da cantidade de desprazamentos que se realizan diariamente e que deben ser satisfeitos polas infraestruturas existentes.

A análise da demanda tradicionalmente realizase a través de complexas enquisas domiciliarias e aforos, tanto de tráfico como de peóns, dos que se carece á hora de elaborar este estado, xa que sería preciso poder facer unha campaña en inverno e outra en verán. Por elo, será preciso analizar a demanda a partir de fontes de datos indirectos e que proporcionan alúmenos unha idea acerca do comportamento da demanda, que xeralmente vai ser de modo agregado para todo o Concello. Non obstante, coa finalidade de avaliar tanto a bondade das fontes indirectas como de complementar un coñecemento empírico da realidade, realizáronse unha serie de aforos de tráfico e de transito peonil nos principais nodos da mobilidade do núcleo urbano de Pontearеas. Por outra parte, a posibilidade de remitirse ao censo da poboación e vivenda do 2011 pode ser unha alternativa viable xa que nun concello do rango de poboación de Pontearеas enquisouse, entre o 10 – 20% da poboación, unha mostra que pode ser considerada representativa.

No tocante aos patróns de desprazamentos e en particular á demanda de mobilidade é preciso considerar como un punto fundamental a autocontención municipal, é dicir, o número de persoas que residen e traballan no propio Concello de Pontearеas, sinalando a demanda de desprazamentos interurbanos, ou neste caso intermunicipais, e, de xeito complementario, a demanda de desprazamentos intramunicipiais. A análise dos desprazamentos por motivos laborais (os coñecidos como conmuters no contexto anglosaxón) para o Censo 2011 amosa unha autocontención do 49,75 %, o cal indica un significativo

Táboa de fluxos de conmuters no concello de Pontearеas. Fonte: Elaboración propia.

Táboa de fluxos dende Potnearеas. Fonte: Censo 2001 e elaboración propia.

fluxo de desprazamentos por motivos laborais cara outros concellos. Un valor que comparado co proporcionado polo Censo do 2001 (49,06 %) amosa unha variación moi pequena, sinalando unha continuidade neste fluxos, e no nivel de autocontención municipal.

Neste senso, e de xeito complementario, a observación e análise dos datos proporcionados polo Censo de 2011, desagregados para ocupados de máis de 16 anos e para estudantes, indica que a maior parte das viaxes realizados en ambos casos atópanse nun rango de entre 5 e 20 minutos, polo que pode concluírse que estes viaxes son fundamentalmente dentro do Concello de Ponteareas e os limítrofes. En certo sentido, a comparación cos valores do Censo de 2001, con menores limitacións en canto a datos e a súa representatividade que o do ano 2001, amosa resultados semellantes en canto a estes tempos de viaxe. En certo sentido, aínda que existen carencias respecto do Censo do 2011, as semellanzas existentes tanto no tocante á autocontención como aos tempos de viaxe, indica unha certa continuidade e persistencia nos fluxos principais intermunicipais.

Así, e tendo en conta a inclusión territorial no ámbito metropolitano de Vigo, é evidente que unha boa parte destes fluxos teñen destino a cidade central. Por outra parte, hai que ter en conta a funcionalidade como cabeceira comarcal de O Condado – Paradanta do Concello de Ponteareas, sendo o seu núcleo receptor de importantes fluxos desde os concellos veciños.

Unha información de gran importancia respecto da mobilidade a proporciona o reparto modal destes desprazamentos, é dicir, en que modo de transporte se realizan as distintas viaxes cotiás nos fluxos do Concello de Ponteareas. Deste xeito, e desagregado para ocupados maiores de 16 anos e para estudantes, os datos proporcionan unha máis que interesante información respecto do comportamento da demanda. Así, pode observarse como no caso dos ocupados, é dicir da poboación activa, a meirande parte dos seus desprazamentos realízanse en automóbil, cunha porcentaxe superior ao 80,55%, e que ademais amosan que estes son fundamentalmente como condutor. O seguinte modo é andando con preto do 15,11%, sendo case que testimoniáis o resto de modos.

	Ponteareas	Vigo	Pontevedra	Total resto de concellos (Pontevedra)
En coche ou furgoneta como conductor	1650	1025	125	1385
En autobús	90	135	0	0
Camiñando	785	0	0	0

Táboa do reparto modal para os deprazamnetos ao lugar de traballo, maiores de 16 anos. Fonte: Censo 2001 e elaboración propia.

	Ponteareas	Vigo	Pontevedra	Total resto de concellos (Pontevedra)
En coche ou furgoneta como conductor	560	70	0	220
En autobús	800	150	0	95
Camiñando	1635	0	0	0

Táboa do reparto modal para os deprazamnetos ao lugar de estudio, menores de 16 anos. Fonte: Censo 2001 e elaboración propia.

Avenida de Castelao - Rúa da Braña			
Hora do día	Mañá	Mediodía	Tarde
Intensidade peóns máxima (peóns/h)	572	740	124

Avenida Constitución - Rúa Vidales Tomé			
Hora do día	Mañá	Mediodía	Tarde
Intensidade peóns máxima (peóns/h)	704	228	596

Avenida de Galicia - Rúa Paseo Matutino			
Hora do día	Mañá	Mediodía	Tarde
Intensidade peóns máxima (peóns/h)	1212	2248	596

Rúa Real (N-120) - Complexo deportivo Álvaro Pino			
Hora do día	Mañá	Mediodía	Tarde
Intensidade peóns máxima (peóns/h)	56	40	286

Centro de saúde			
Hora do día	Mañá	Mediodía	Tarde
Intensidade peóns máxima (peóns/h)	56	20	12

Táboa de intensidade de peóns máxima nos cruces indicados. Fonte: Elaboración propia.

Sen embargo, para o caso dos estudantes estes porcentaxes equilíbranse e, de feito, con preto dun 46,29% o modo maioritario é a pé, seguido cun 24,08% do automóbil, e por último cun 29,60% o autobús, seguramente a través do transporte escolar. Neste senso, e tendo en conta os datos anteriores pode concluírse a importante dependencia da mobilidade en Pontearеas do automóbil privado, en particular para os desprazamentos de traballo, tanto internas como externas. Sen embargo,existe unha certa potencialidade de demanda peonil, sobre todo por parte dos estudantes.

2.2.2. Unha demanda chave na mobilidade sostible: os fluxos peonís

A análise da demanda global e en particular do reparto modal amosa unha máis que significativa importancia dos fluxos peonís. Unha demanda moitas veces oculta nas enquisas de mobilidade e nos censos no tocante á mobilidade obrigada, xa que non se están a ter en conta os desprazamentos de cidadáns non ocupados, desde estudantes ata persoas maiores ou noutros casos desempregadas. Ao mesmo tempo, aínda que cando se refiren aos grandes desprazamentos cotías de carácter laboral, tanto as enquisas de mobilidade como os censos de poboación e os seus hábitos, sinalan o modo de transporte no cal se produce a maior parte da viaxe, en certo senso tanto o acceso ao mesmo como ao destina en gran medida prodúcese tras un máis que importante desprazamento a pé. Deste xeito, e sen ter en conta desprazamentos relacionados co ocio ou os estudos, unha máis que significativa parte da mobilidade obrigada por motivos laborais dun modo ou outro está vencellado aos desprazamentos a pé, de distinta lonxitude.

Polo tanto, aínda que moitas veces oculta, a mobilidade peonil tratase dunha demanda chave, non só nos patróns actuais, senón que tamén no futuro e nas políticas orientadas cara a Mobilidade Sostible. Así, tal e como puido observarse no punto anterior no tocante ao reparto modal, a demanda peonil representa unha importante porcentaxe dos desprazamentos de estudantes, pero tamén, e segundo foi comunicado no proceso de participación pública, anciáns e

"A intensidade viaria non chega en moitas ocasións a valores superiores ao 65 %."

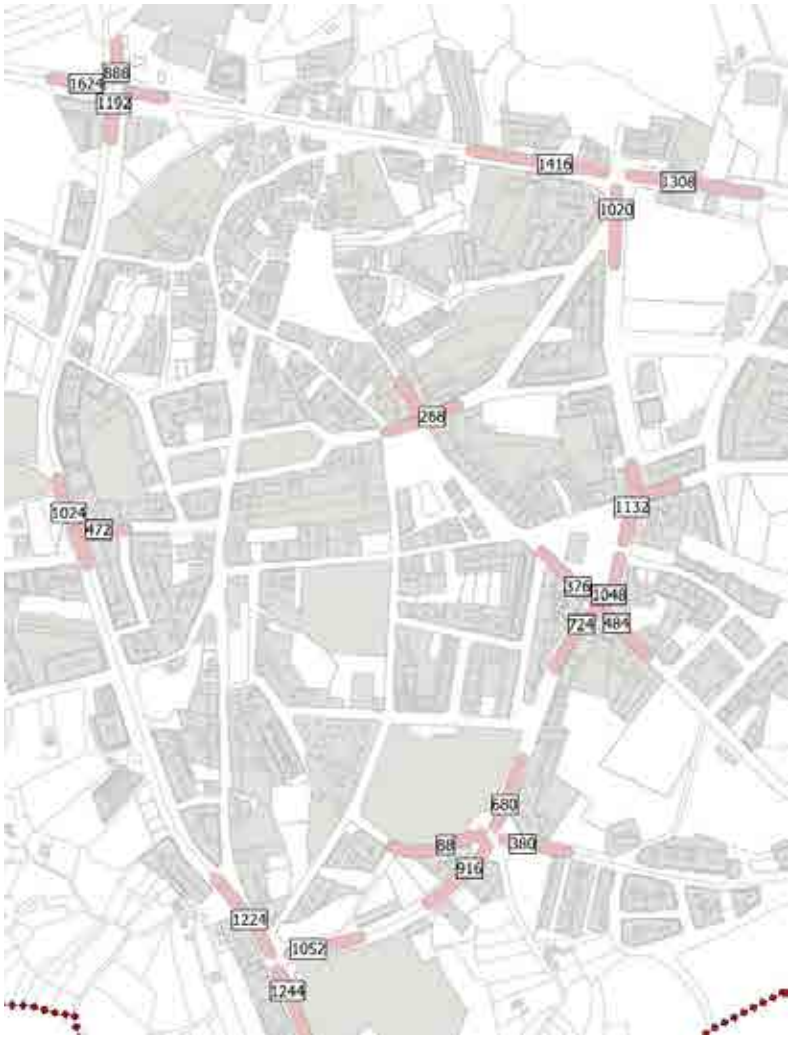
amas de casa, xunto con desempregados, posúen unhas importantes taxas de desprazamento a pé, por riba doutros modos.

Por outra banda, a realización de distintas medicións do transito peonil non só amosou algúns dos principais fluxos no tocante aos desprazamentos a pé, senón que desde un punto de vista horario tamén proporcionan o coñecemento das pautas de actividade sobre distintas zonas do núcleo urbano. Neste senso, e máis alá das intensidades peonís, que amosan uns certos patróns de desprazamentos na mesma franxa horaria, a súa análise respecto da distribución ao longo do día amosa como os fluxos peonís posúen certas dinámicas espaciais e unha máis que clara heteroxeneidade. Así, se pola maña os principais tránsitos peonís concéntranse nos entornos administrativos e comerciais, pola tarde os fluxos concéntranse cara zonas deportivas ou de ocio. Non obstante, se hai unha demanda peonil que sobresae sobre o resto é a relacionada cos tránsitos escolares cara a zona escolar de Pedra da Auga, o que, sen dúbida, corrobora a importancia dos desprazamentos a pé para segmentos da poboación de gran importancia e vulnerabilidade como os nenos e os adolescentes.

2.2.3. O automóbil: entre a accesibilidade comarcal e os desprazamentos internos

As intensidades horarias medidas nas horas puntas da maña, mediodía e tarde nas principais vías do núcleo urbano de Ponteareas amosan en xeral intensidades por sentido significativamente inferiores as capacidades máximas teóricas das vías, as cales poderían ser matizadas desde o punto de vista das Áreas Ambientais e a súa funcionalidade respecto da estrutura urbana. Neste senso, de xeito teórico considerase que un carril viario posúe unha capacidade de 1.500 veh/h en vías de dobre sentido e de 2.000 veh/h en vías dun sentido. Non obstante, a existencia de cruces, pasos de peóns, etc., tende a igualar esta capacidade en ámbolos dous casos aos 1.500 veh/h, que ao mesmo tempo pode reducirse por outros factores, que no caso de Ponteareas non son significantes.

A realización de aforos de tráfico nas horas puntas da maña, mediodía e tarde nas principais intersecciónes da estrutura viaria do núcleo urbano de



Intensidade máxima horaria de vehículos nas principais intersecciónes (veh/h). Fonte: Elaboración propia.

Pontearеas, permitiu unha dobre análise: por unha banda a comprobación da saturación das vías respecto do tráfico e a súa capacidade, en particular porque no entorno urbano serán en gran medida as intersecciónns as que sinalen esta cuestión, e, por outra banda, tamén sinalarán cales son os principais eixos viarios, as infraestruturas que están a soportar os grandes fluxos.

A observación dos datos estimados amosan como nas principais vías a saturación, é dicir o preto que a intensidade viaria atópase da capacidade teórica máxima, non chega en moitas ocasións a valores superiores ao 65 %. Non obstante, nalgúns casos a pesar de que non acadan valores de saturación que implicaran a necesidade de aumento da capacidade ou variantes, é preciso modificar a estrutura viaria e a morfoloxía dalgunha delas debido a que deberían posuír un papel moito máis urbano.

Moita máis interese reviste a análise da distribución espacial destes fluxos e os principais eixos viarios, sobre todo respecto á funcionalidade dos distintos elementos do viario. Sen dúbida, os principais eixos viarios están relacionados co sistema de estradas territoriais (N-120, PO403, PO254) e a súa continuidade urbana, en particular na Avenida de Castelao e Rúa Real, e o eixo Rosalía de Castro, Bouza Brey e Avenida de Galicia. Estas rúas están a configurar un sistema, cunha forma triangular ou de améndoa, que está a delimitar o espazo central, conformándose como o principal sistema de distribución urbana interna no núcleo urbano de Pontearеas.

Sen embargo, se ben estas vías son os principais eixos urbanos de circulación do tráfico, a súa funcionalidade amosa significativas distincións. Así, a análise da circulación entre as principais intersecciónns da Avenida de Castelao amosa un balance equilibrado entre os vehículos que entran e saen da vía na mesma franxa horaria, é dicir, en gran medida o tráfico existente é de paso, de tal xeito que está avenida posúe unha funcionalidade vencellada, sen menoscabo do seu papel urbano, á comunicación territorial, en particular á conexión coa Autovía A-52. Ao contrario, o sistema Rosalía de Castro, Bouza Brey e Avenida de Galicia amosa balances moito menos equilibrados entre as súas principais intersecciónns, indicando que nalgún momento intermedio ben incorpora vehículos ou ben hai

Vista da Praza de Bugallal.

Vista da Avenida de Castelao.

"Unha boa xestión da rotación do estacionamento posiblemente sexa a política máis axeitada."

vehículos que a deixan. Deste xeito, este sistema está a amosar que por estas vías estase a producir a accesibilidade terminal cara o centro urbano, adoptando, polo tanto, estas rúas unha función de distribución urbana.

2.2.4. A demanda de estacionamento

En puntos anteriores sinalouse que un dos problemas fundamentais de calquera núcleo urbano atopase máis no automóbil estacionado na rúa, ocupando un importante espazo publico que na súa circulación. Ademais da ocupación do espazo publico polo automóbil, a satisfacción das necesidades de estacionamento non é unha cuestión sinxela, xa que a percepción do número de prazas e das posibilidades para aparcar acostuma a ser moi variable en función de distintos intereses particulares, pero normalmente moi baixa, é dicir, a máis que coñecida "falta de aparcamento".

Neste senso, as distintas políticas de estacionamento acostuman a ter como obxectivo satisfacer a demanda residencial, isto é, aquela xerada polos residentes, confiando que a foránea fique en parte satisfeita polas prazas libres dos residentes durante a xornada laboral. Outros consideran que é preciso satisfacer tamén toda a demanda foránea, o que normalmente leva a sobreestimar o número de prazas de estacionamento. Un punto intermedio, xunto cunha boa xestión da rotación do estacionamento, posiblemente sexa a política mais axeitada.

A demanda residencial para cada Área Ambiental Urbana calculouse a partir do ratio existente entre vehículos (turismos e furgonetas) por habitante agregado no Concello de Ponteareas (0,536 veh./hab., tomando 6.951 veh. E 12.968 hab. no 2016). A partir deste ratio e da multiplicación polo número de habitantes estimado, obtense o número de vehículos de residentes por Área Ambiental Urbana e que precisan satisfacer o seu estacionamento. Con este valor e xunto cos valores da oferta de estacionamento, calculase o balance de estacionamento, o cal se expresa xeralmente como déficit. Así, obtense o déficit residencial infraestrutural e o déficit residencial global, segundo as definicións seguintes e a táboa que se amosa a continuación.

ÁREAS AMBIENTAIS	NÚMERO DE VEHÍCULOS (1)
	(nº vehículos)
AS COVAS	517
A CASTIÑEIRA	131
A GLORIA	33
A LOMBA	23
A CURUXEIRA	431
CASCO VELLO – A PERILLANA	3183
GRANITOS	59
SAN VICENTE	45
BARRAL	6
AS CACHADAS	174
PASEO MATUTINO	635
PEDRA DA AUGA	468
SARMIENTO	690
GUILLADE	353
SAN ROQUE – A MOSCADEIRA	203
TOTAL	6951

(1) A estimación do número de vehículos de cada área ambiental calculouse multiplicando os datos de poboación polo índice de motorización do Concello.

Táboa da demanda de aparcamento residencial. Fonte: Elaboración propia.

ÁREAS AMBIENTAIS	DÉFICIT RESIDENCIAL INFRAESTRUTURAL (1)	DÉFICIT RESIDENCIAL GLOBAL (2)
	(nº prazas)	(nº prazas)
AS COVAS	114	278
A CASTIÑEIRA	-24	2
A GLORIA	-33	-28
A LOMBA	-23	-23
A CURUXEIRA	-196	60
CASCO VELLO – A PERILLANA	-234	1015
GRANITOS	-19	109
SAN VICENTE	-45	-45
BARRAL	-6	-1
AS CACHADAS	79	178
PASEO MATUTINO	55	314
PEDRA DA AUGA	191	503
SARMIENTO	-163	-58
GUILLADE	15	171
SAN ROQUE – A MOSCADEIRA	-9	63
TOTAL	-436	2403

(1) O Déficit Residencial Infraestrutural corresponde á demanda de aparcamento residencial que non é asumida polo estacionamento en vivenda e o estacionamento fóra da calzada, de tal xeito que de existir un déficit éste debe ser satisfeito polo estacionamento en calzada.

(2) O Déficit Residencial Global corresponde á demanda de aparcamento residencial que non é asumida por ningún tipo de estacionamento, isto é o déficit residencial infraestrutural máis a oferta en calzada. Trataríase daquela demanda que non é satisfeita de ningún xeito.

- Déficit Residencial Infraestrutural: corresponde á demanda de aparcamento residencial que non é asumida polo estacionamento en vivenda e o estacionamento fóra da calzada, de tal xeito que de existir un déficit este debe ser satisfeito polo estacionamento en calzada.

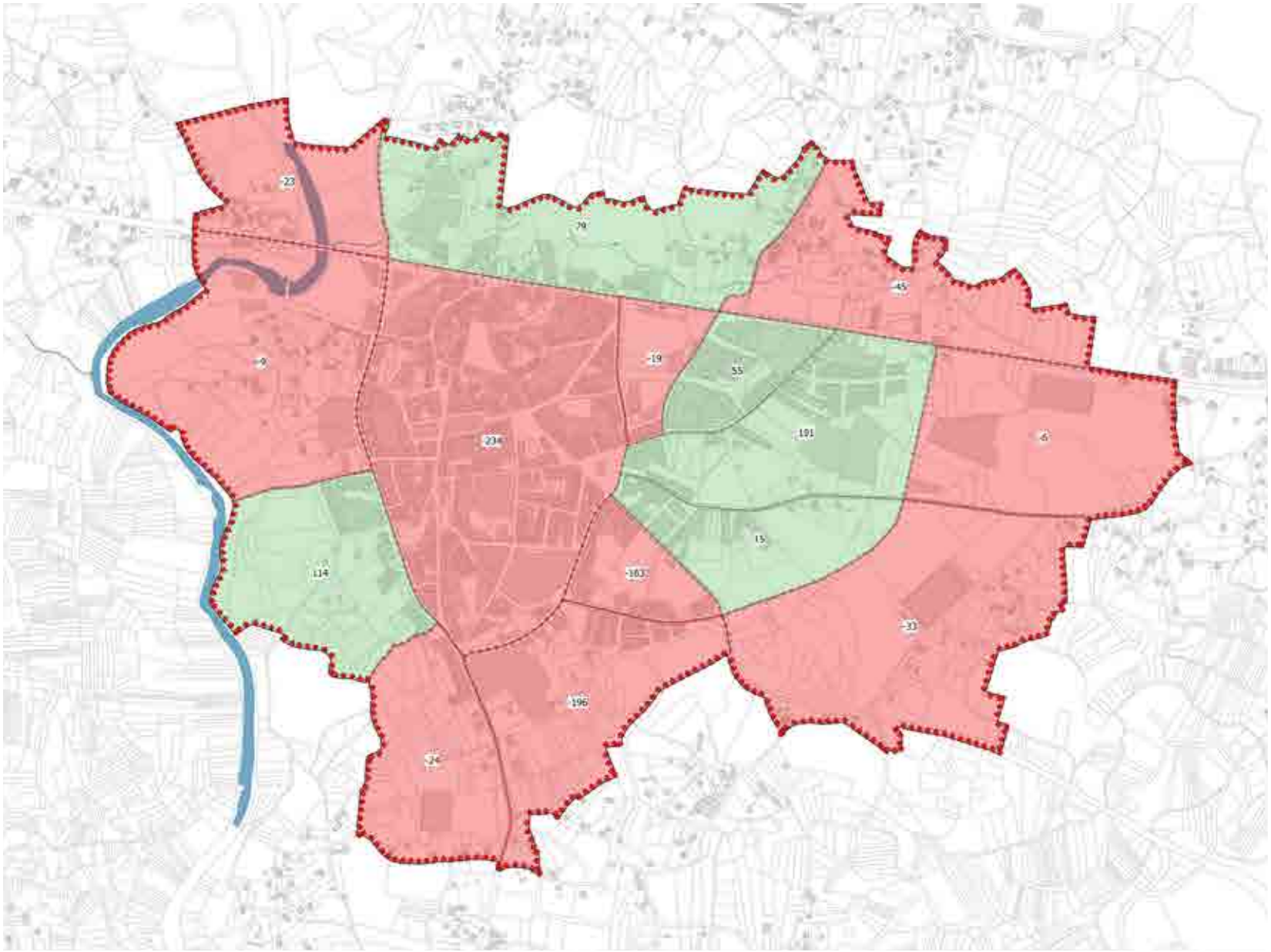
- Déficit Residencial Global: corresponde á demanda de aparcamento residencial que non é asumida por ningún tipo de estacionamento, isto é o déficit residencial infraestrutural máis a oferta en calzada. Trataríase daquela demanda que non é satisfeita de ningún xeito.

O déficit residencial infraestrutural amosa como unha importante parte das Áreas Ambientais posúen unha notable carencia de prazas de estacionamento orientado aos residentes, tanto no relativo ás prazas de garaxe existentes como nos estacionamentos fóra de calzada. Sen embargo, a introdución das prazas en calzada mellora claramente os parámetros do déficit residencial global, amosando que gran parte das Áreas Ambientais xa non presentan carencias.

No relativo á demanda de estacionamento foránea, realizouse unha estimación en base ás superficies comerciais, de ocio e de oficinas existentes en cada Área Ambiental Urbana. Os ratios empregados foron de 1 praza por 20 m2 comerciais, 1 praza por 22 m2 de ocio e 1 praza por 30 m2 de oficina. Sen embargo, para ter en conta a rotación que debería existir e non sobreestimar o número de prazas, considerouse un índice de rotación teórico de 6,4 para comerciais, 2,67 para ocio e 2 para oficinas. Deste xeito, calculouse o déficit global de estacionamento tendo en conta a demanda foránea. Nas seguinte táboa amósanse os resultados obtidos:

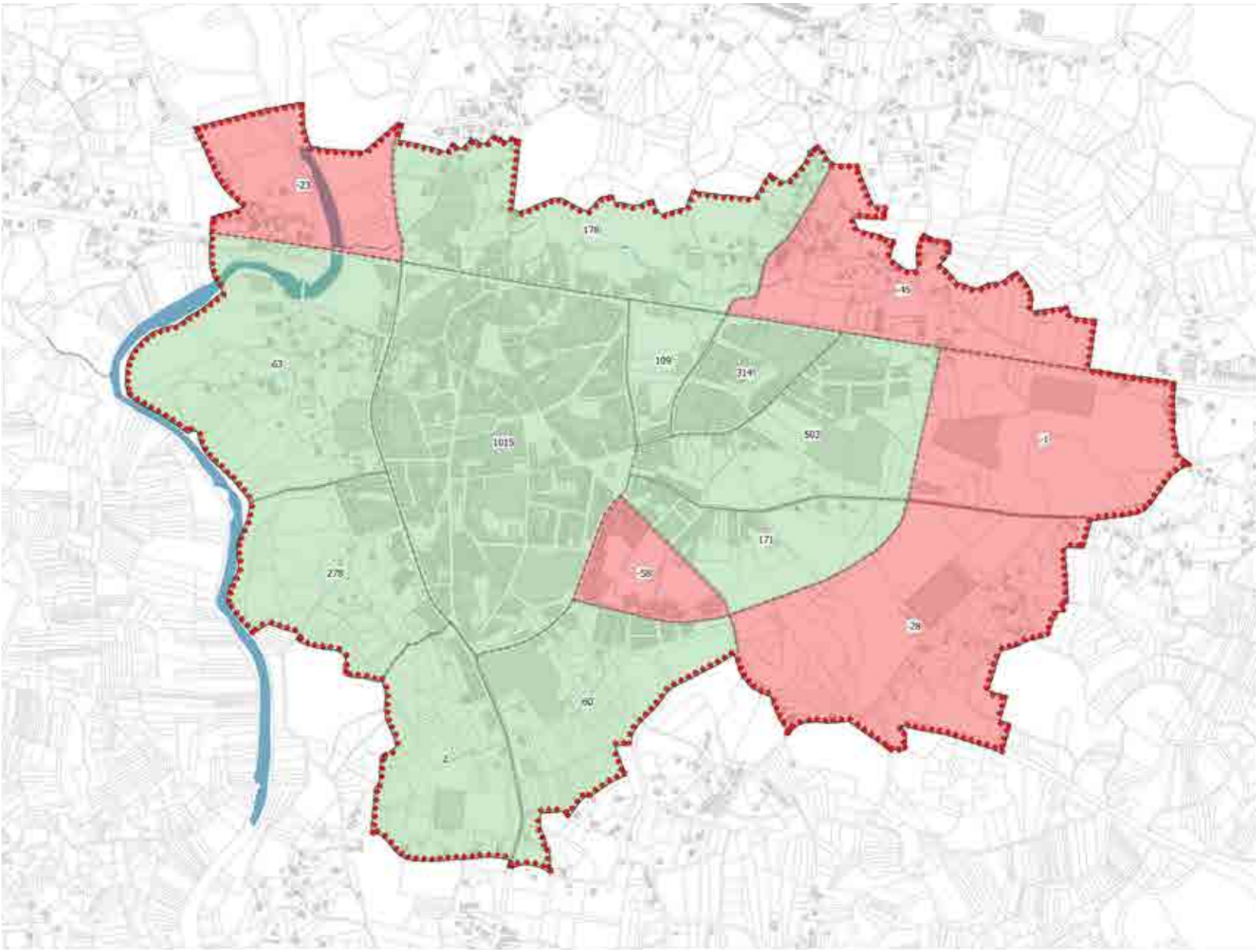
A introdución da demanda foránea amosa como en gran medida non existen grandes carencias nas Áreas Ambientais respecto do estacionamento, agás nalgúns casos periféricos, seguramente vencellados a unha menor urbanización da trama viaria e os estacionamentos en calzada.

Táboa da déficit de aparcamento residencial. Fonte: Elaboración propia.



O Déficit Residencial Infraestrutural corresponde á demanda de aparcamento residencial que non é asumida polo estacionamento en vivenda e o estacionamento fóra da calzada, de tal xeito que de existir un déficit este debe ser satisfeito polo estacionamento en calzada.

Déficit Residencial Infraestructural. Fonte: Elaboración propia.



O Déficit Residencial Global corresponde á demanda de aparcamento residencial que non é asumida por ningún tipo de estacionamento, isto é o déficit residencial infraestrutural máis a oferta en calzada. Tratarías e daquela demanda que non é satisfeita de ningún xeito.

Déficit Residencial Global. Fonte: Elaboración propia.

ÁREAS AMBIENTAIS	DÉFICIT GLOBAL TOTAL
	(nº prazas)
AS COVAS	254
A CASTIÑEIRA	-51
A GLORIA	-28
A LOMBA	-26
A CURUXEIRA	45
CASCO VELLO – A PERILLANA	634
GRANITOS	84
SAN VICENTE	-56
BARRAL	-9
AS CACHADAS	142
PASEO MATUTINO	271
PEDRA DA AUGA	462
SARMIENTO	-130
GUILLADE	144
SAN ROQUE – A MOSCADEIRA	14
TOTAL	1651

(1) A estimación do número de vehículos de cada área ambiental calculouse multiplicando os datos de poboación polo índice de motorización do Concello.

Táboa de déficit global de aparcamento. Fonte: Elaboración propia.

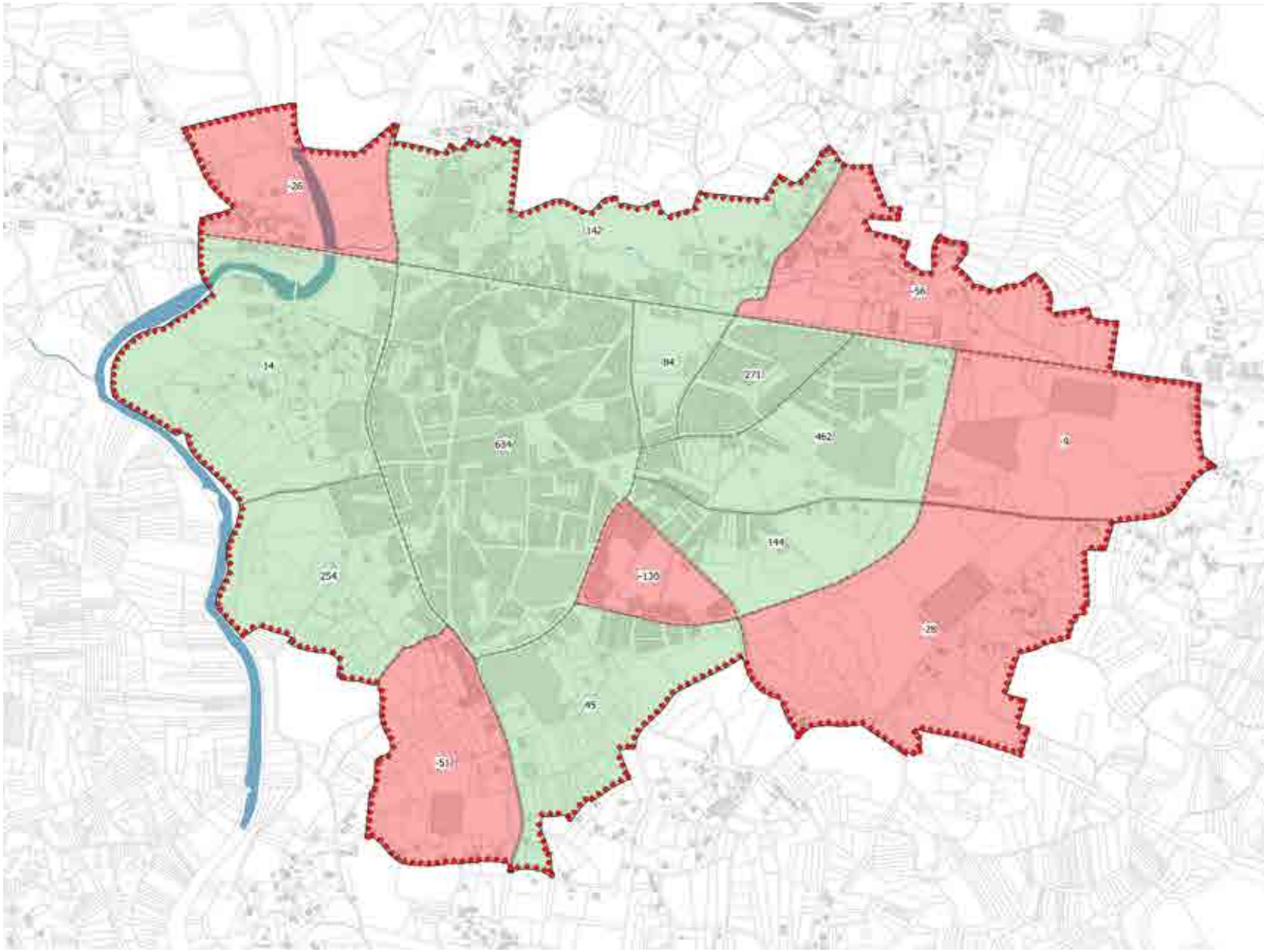
ÁREAS AMBIENTAIS	DEMANDA COMERCIO DE ALIMENTACIÓN	DEMANDA RESTO DO COMERCIO	DEMANDA OCIO/ HOSTALARÍA	DEMANDA OFICINAS	DEMANDA FORÁNEA TOTAL (1)
	(nº prazas)	(nº prazas)	(nº prazas)	(nº prazas)	(nº prazas)
AS COVAS	9	5	5	5	24
A CASTIÑEIRA	43	6	2	2	53
A GLORIA	0	0	0	0	0
A LOMBA	0	0	3	0	3
A CURUXEIRA	1	0	14	0	15
CASCO VELLO – A PERILLANA	46	102	113	120	381
GRANITOS	0	2	23	0	25
SAN VICENTE	0	9	2	0	11
BARRAL	0	4	0	4	8
AS CACHADAS	9	7	15	5	36
PASEO MATUTINO	1	8	24	10	43
PEDRA DA AUGA	1	4	24	12	41
SARMIENTO	5	13	6	12	36
GUILLADE	0	9	13	5	27
SAN ROQUE – A MOSCADEIRA	0	2	42	5	49
TOTAL	115	171	286	180	752

(1) A demanda foránea estimouse a partir dos ratios de prazas por superficie do PPG13 do Reino Unido (1 praza por 14 m2 comercio alimentación, 1 praza por 20 m2 comercio non alimentación, 1 praza por 22 m2 de ocio e 1 praza por 30 m2 de oficina) afectada por os seguintes índices de rotación:

6,4 para comercial alimentación e non alimentación. Cada 1,20 horas cambia o vehículo estacionado nunha mesma praza.
2,67 para ocio. Cada 3 horas cambia o vehículo estacionado nunha mesma praza.
2 para oficinas. Cada 4 horas cambia o vehículo estacionado nunha mesma praza.

Índices de rotación extraídos de: L'Espai urbà de la mobilitat / Francesc Magrinyà, Joan Miró ; Manuel Herce Vallejo, ed. ; amb la contribució de : P. Espelt, M. Mayorga, J. Pinós, D. Rodríguez, F. Vidal. Barcelona : Edicions UPC, 2007

Táboa de demanda de aparcamento foránea. Fonte: Elaboración propia.



O Déficit Total Global corresponde á demanda residencial global, a demanda que non é asumida polo estacionamento en vivenda, en calzada e fóra de calzada; xunto coa demanda de aparcamento foránea que inclúe a demanda do comercio, ocio, hostelaría e oficinas.

Déficit Total Global. Fonte: Elaboración propia.

"Unha rede peonil incompleta que amosa dificultades para camiñar de xeito seguro e sinxelo."

2.3.Diagnóstico da Mobilidade en Ponteareas

Tras a análise da oferta e da demanda do núcleo urbano de Ponteareas pódese concluír que se atopa nunha situación de desequilibrio respecto ao uso dos diferentes modos de transporte, resultando un espazo no que o peón está supeditado ao do automóbil.

O núcleo urbano presenta unha rede peonil incompleta que amosa dificultades para camiñar de xeito seguro e sinxelo ademais de contar cunha inconexión dos espazos peonís existentes. Consecuencia das pendentes e principalmente dos anchos de beirarrúas, o número de rúas non accesibles é elevado, dificultando a Accesibilidade Universal. Respecto ao transporte público, baseado no autobús, resaltan as carencia no cambio modal ,é dicir, as posibilidades de transferencia con percorridos peonís e ciclistas son deficientes ou ben non existen. Tanto a vía PO-403 coma a N-120, xa incorporadas no tecido do núcleo, mudaron a súa condición de vías de enlace e territoriais pasando a ter unha consideración máis urbana. Esta incoherencia da rede viaria no seu paso polo núcleo provoca altas intensidade de tráfico atopando situacións de degradación causada polo uso excesivo do vehículo. As consecuencias desta dependencia do vehículo privado non só afectan ao espazo público senón que tamén afectan ao día a día dos habitantes de Ponteareas convivindo con elevados niveis de ruído, alto gasto enerxético e problemas de seguridade vencellados a excesivas velocidades e ás deficientes ou inexistentes redes ciclistas e peonís.

De todos xeitos, Ponteareas presenta unhas condicións de sección urbana favorables para establecer unha redistribución dos modos de transporte. Tanto os anchos de vía como a grande superficie empregada para o estacionamento en calzada e contando cun déficit global de estacionamento positivo, onde non existen carencias de estacionamento na área central, permitiría a optimización do espazo urbano facilitando os desprazamentos peonís e en bicicleta e as actividades dinamizando o núcleo urbano. As adecuadas condicións do espazo para a levar a cabo actuacións de mobilidade sostible xunto coa densidade urbana que presenta a área central, onde residen 5.939 habitantes dos 12.968 correspondentes ao núcleo urbano, converte o ámbito de estudo nunha área idónea para a implantación deste proxecto de mobilidade sostible.

Vista da Rúa Vidales Tomé.

Vista da Rúa Santa Ana.

1

2

3

4

5

6

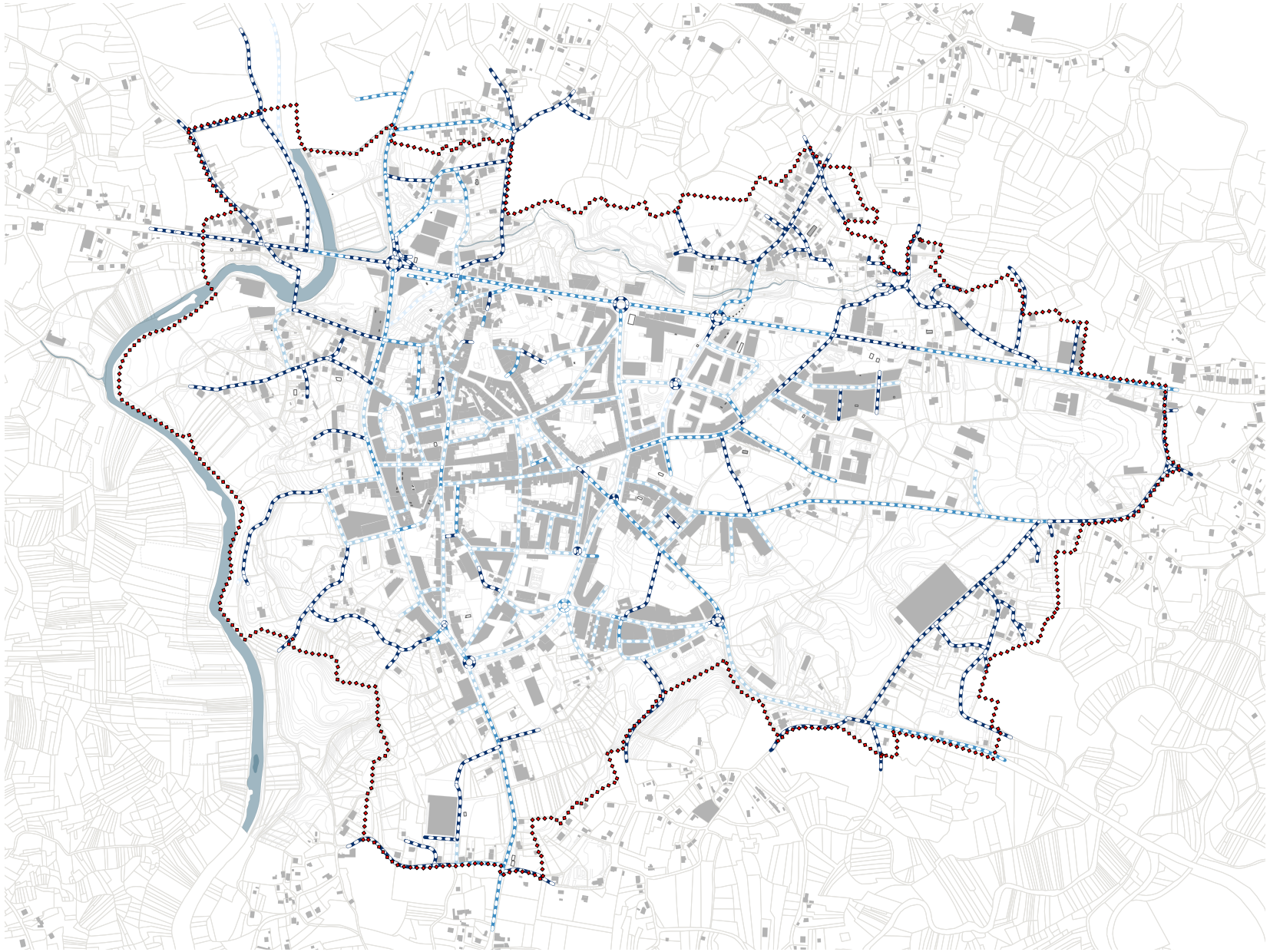
Intensidade Media Horaria máxima (veh/h) Fonte: Elaboración propia.

Lenda

Saída
Entrada

IMD. Datos obtidos a través da realización de aforos direccionais nas intersecciónes durante 15 minutos:
(1) en horario de mañá entre 8:00 e 9:30 horas en día laborable.
(2) en horario de mediodía entre 12:30 e 15:30 horas en día laborable.
(3) en horario de tarde entre 18:30 e 19:30 horas en día laborable.
(4) en horario de mañá entre 9:00 e 9:30 horas en día non laborable.
(5) en horario de mediodía entre 14:30 e 16:30 horas en día non laborable.
(6) en horario de tarde entre 19:00 e 20:00 horas en día non laborable.

Datos obtidos dos aforos penís realizados durante 10 min:
(7) Intensidade de peóns máxima en horario de mañá.
(8) Intensidade de peóns máxima en horario de mediodía.
(9) Intensidade de peóns máxima en horario de tarde.



Porcentaxe de superficie de calzada.
Fonte: Elaboración propia.

Lenda

- 0 - 25
- 25 - 50
- 50 - 75
- 75 - 100

1

2

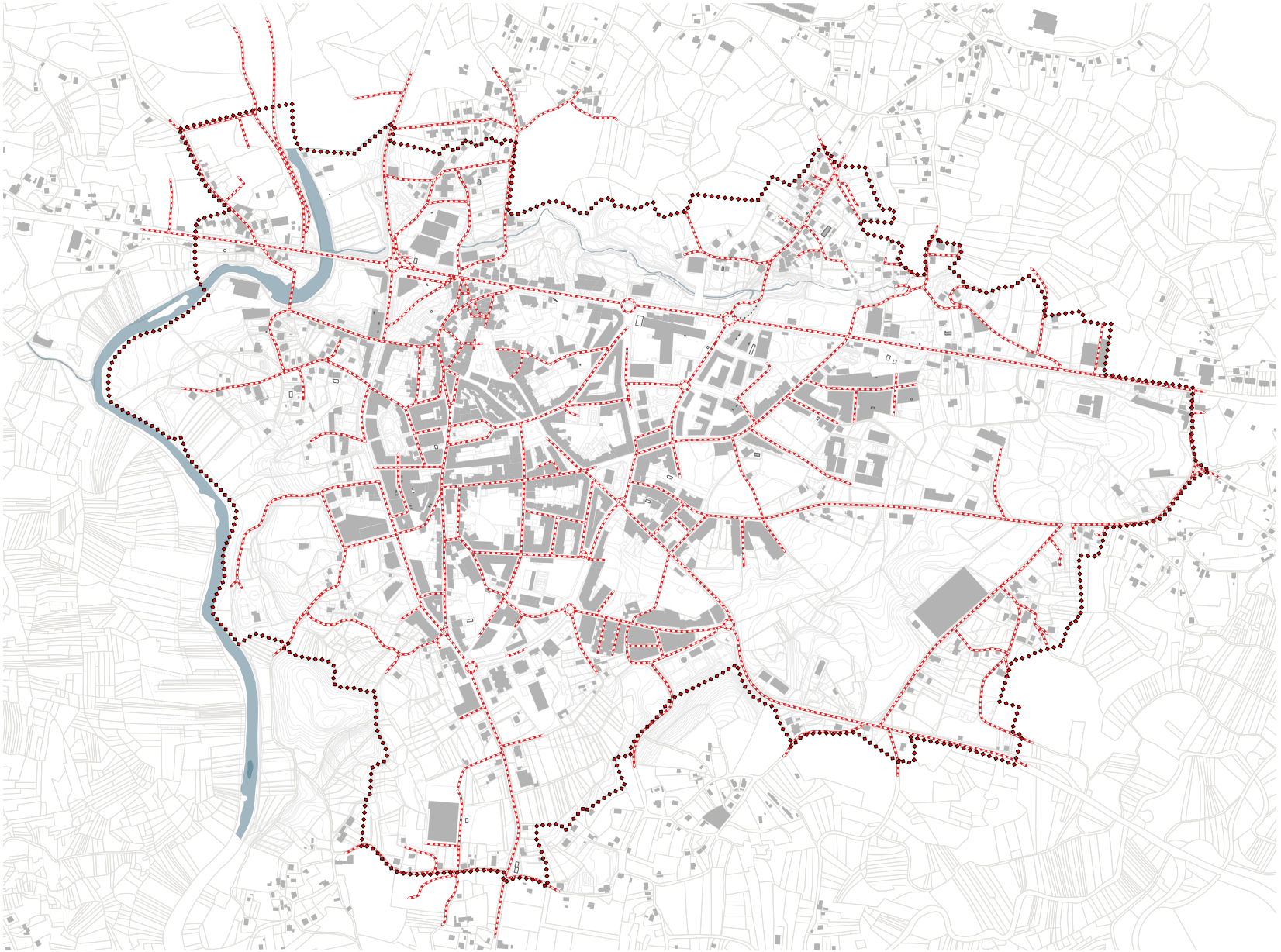
3

4

5

6

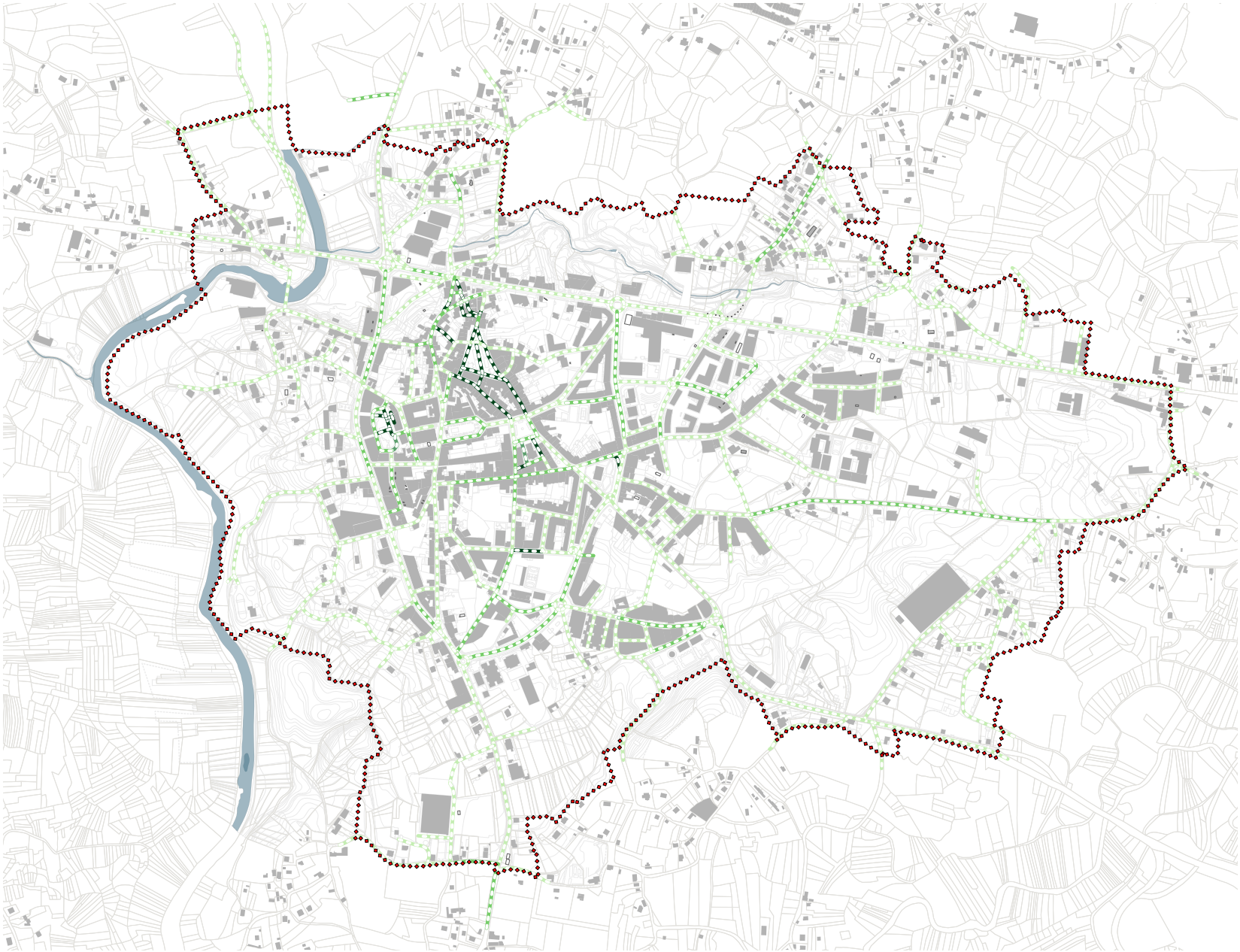
1. Aparcadoiro da Rúa Amado Garra.
2. Aparcadoiro Eroski Center.
3. Aparcadoiro Avenida Castelao (PO403).
4. Aparcadoiro Froiz.
5. Aparcadoiro Avenida Rosalía de Castro.
6. Aparcadoiro Día.



Accesibilidade da rede peonil. Fonte: Elaboración propia.

Lenda

Rúas non accesibles



Porcentaxe de superficie peonil. Fonte: Elaboración propia.

Lenda

- 0 - 25
- 25 - 50
- 50 - 75
- 75 - 100

3. OBXECTIVOS PARA UNHA MOBILIDADE SOSTIBLE

Como consecuencia da análise realizada e as conclusións obtidas, considérase que a presente "Proposta de Mobilidade no Núcleo Urbano de Ponteareas" basease no seguinte obxectivo principal:

Acadar unha Mobilidade Sostible e máis humana no Concello de Ponteareas e, en particular, no seu núcleo urbano a través do fomento e prioridade dos modos de desprazamento a pé e en bicicleta.

Particularmente considéranse vinte obxectivos a partir da oferta (rede peonil, rede ciclista, transporte colectivo, rede viaria motorizada, estacionamento e mercadorías), da demanda e da calidade de vida (Dereito a mobilidade, Accesibilidade, Seguridade e Medio ambiente). Mellorar a oferta de mobilidade sostible permitirá que haxa un menor uso do vehiculo; incrementar a demnada contribuirá á un maior compromiso da cidadanía; enriquecer a calidade de vida modificará a percepción da cidade.

OFERTA

Rede Peonil e Ciclable

A rede peonil, como xa se explicou ao comezo da análise, debe constituír o punto de partida de calquera estudo de Mobilidade Sostible polo que tamén constituirá un dos principais obxectivos a acadar. Resulta necesario conseguir unha rede peonil e ciclista funcional e segura que permita desprazamentos en todo o Concello. A situación de inseguridade viaria na que se atopan os peóns e os ciclistas nos seus desprazamentos fai necesaria a presenza de itinerarios prioritarios que posibiliten realizar desprazamentos de proximidade ademais dun uso como espazos para a realización de actividades físicas. Camiñar como actividade diaria permite a interacción coa contorna urbana activando o espazo no que se realiza o desprazamento. Pontenciar a bicicleta como modo de transporte na escala urbana é un obxectivo que precisa da recuperación do seu espazo e da integración coas redes territoriais. Os seguintes obxectivos procurarán acadar unha mellora da rede peonil e ciclabe:

OF.01. Situar a mobilidade peonil como prioridade no núcleo urbano.

OF.02. Establecer unha rede de itinerarios peonís e ciclables prioritarios no Concello de Ponteareas.

"Mellorar a oferta de mobilidade sostible permitirá que haxa menor uso do vehículo."

VIsta da senda do Regato da Venda.

OF.03. Implantar liñas de preferencia ciclista no núcleo urbano de Ponteareas.

OF.04. Integrar a rede peonil e ciclable cos grandes itinerarios territorioriais.

Transporte Colectivo

A facilidade para realizar un cambio modal entre o transporte público e a bicicleta ou un desprazamento seguro a pé favorece a utilización destes modos fronte ao vehículo privado. No caso de Pon teareas destaca a situación da estación de autobuses, cunha cobertura do 94,87%, converténdose este equipamento nun lugar relevante para acadar este obxectivo. Fomentar o emprego do Transporte Público colectivo resulta decisivo para acadar unha mobilidade sostible, por este establécense como obxectivos os seguintes:

OF.05. Fomentar a intermodalidade, integrando o Transporte Colectivo cos itinerarios peonís e ciclistas.

Rede Viaria Motorizada

A incoherencia existente entre a estrutura viaria territorial e a situación na que se atopan estas vías no núcleo urbano xeran situacións de conflito relacionadas coas actividades que se realizan no seu entorno. Así, a racionalización da estrutura viaria realizarase a través de dous obxectivos:

OF.06. Racionalizar a estrutura viaria do Concello de Ponteareas, integrando os seus enlaces coas grandes vías territoriais e artellando a comunicación entre os principais centros de actividade.

OF.07. Simplificar a estrutura viaria do núcleo urbano de Ponteareas, establecendo uns itinerarios claros entre as diferentes áreas ambientais.

Estacionamento

O estacionamento constitúe un aspecto fundamental para a Mobilidade Sostible no referente á ocupación de espazo público. A presenza de vehículos neste é alta tanto en movemento coma estacionados polo que establecer un réxime de estacionamentos que favoreza a rotación de prazas na área central así como a reestruturación do estacionamento a favor da recuperación de espazo para o peón. Para acadar este aproveitamento do solo que procura equilibrar a situación do vehículo no espazo urbano establécense os seguintes obxectivos:

VIsta da Rúa Oriente.

OF.08. Establecer unha política racionalizada de estacionamentos no núcleo urbano de Ponteareas.

OF.09. Implantar unha rede de estacionamentos públicos no núcleo urbano de Ponteareas coa finalidade de mellorar o seu balance e evitar a ocupación do viario existente.

Mercadorías

A presenza de zonas de carga e descarga resulta inevitable en calquera cidade polo que a súa localización e funcionamento debe ser a máis axeitada. Evitar a ocupación dos vehículos de transporte de parte da rede viaria ou adecuar os horarios destas zonas favorece a fluidez do tráfico. Os obxectivos específicos para acadar unha mellora no sistema de reparto de mercadorías son os seguintes:

OF.10. Mellorar a loxística urbana da distribución de mercadorías.

DEMANDA

Para acadar o obxectivo principal deste estudo cara unha mobilidade sostible é necesario realizar unha modificación do reparto modal. A situación actual na que o vehículo domina o espazo público debe ter como obxectivo principal a diminución dos desprazamentos en automóbil, facilitando os desprazamentos a pé e en bicicleta tanto no Concello coma no núcleo urbano e creando espazos máis humanos. Así mesmo aumentar o número de desprazamentos en Transporte Público constitúe outra das transformacións necesarias para acadar un sistema equilibrado. Os obxectivos específicos que procurarán alcanzar esta situación son os seguintes:

DE.01. Aumentar o número de desprazamentos diarios a pé e en bicicleta, tanto no núcleo urbano coma no resto do Concello de Ponteareas.

DE.02. Diminuír a participación do automóbil no reparto modal.

DE.03. Facilitar as relacións a pé e en bicicleta cos principais centros de atracción de desprazamentos do Concello de Ponteareas e dos concellos limítrofes.

"Incrementar a demanda suporá un maior compromiso da cidadanía."

Vista da Praza Maior.

Vista do aparcadoiro do Centro Sportivo.

DE.04. Fomentar a participación do Transporte Colectivo no Concello de Ponteareas.

CALIDADE DE VIDA

Dereito á Mobilidade

O Dereito á Mobilidade debe garantir unha cidade inclusiva con igualdade de oportunidades e acceso a espazos públicos de calidade. A Mobilidade Sostible procura un acceso igualitario na medida do posible para os diferentes colectivos que habitan a cidade de xeito que poidan ter as mesmas posibilidades para realizar desprazamentos e facer uso do espazo público con seguridade. A calidade urbana está relacionada coa calidade de vida, así como coas actividades que se realizan no espazo público. A interacción social e a valoración do entorno urbano por parte dos habitantes resulta fundamental para mellorala. Así, os espazos públicos amables favorecen os desprazamentos a pé ou bicicleta e un mellor aproveitamento ademais de converterse en espazos propicios para a realización dun maior número de actividades que dotan de dinamismo á cidade. Unha cidade na que o número de desprazamentos en vehículos se reduce a favor de desprazamentos a menor velocidade, a pé e en bicicleta, permite que tanto os habitantes coma os visitantes se deteñan e entreteñan creado espazos activos. Os seguintes obxectivos permitirán garantir o Dereito á Mobilidade, imprescindible para a calidade de vida dos habitantes:

CV.01. Integrar o Dereito á Mobilidade nas Políticas Públicas do Concello de Ponteareas.

CV.02. Facilitar a mobilidade de colectivos especialmente vulnerables (anciáns, nenos, persoas con mobilidade reducida,...)

Accesibilidade

A accesibilidade constitúe un factor determinante para fortalecer a idea de que o espazo público é un espazo de integración social para os habitantes dunha cidade. Segundo a Lei 10/2014 e o Decreto 35/2000 debe garantirse a accesibilidade no espazo público, por este motivo, a Accesibilidade Universal debe incorporarse ás Políticas Municipais. Para acadar unha mellor accesibilidade no Concello de Ponteareas procuraranse os seguintes obxectivos:

Vistas da Praza de Bugallal en día de mercado.

CV.03. Mellorar a Accesibilidade no núcleo urbano de Ponteareas.

Seguridade Viaria

A seguridade viaria resulta imprescindible á hora de procurar unha modificación do sistema modal cara unha Mobilidade Sostible. O número de desprazamentos que se realizan a pé e en bicicleta dependen en grande medida deste factor. Tanto a velocidade dos vehículos como o estado da rede peonil e ciclista vulneran o equilibrio do reparto modal. Estes son os motivos polos que é necesario fixar os seguintes obxectivos:

CV.04. Mellorar a Seguridade Viaria nos principais eixos estruturantes do Concello e do núcleo urbano de Ponteareas.

CV.05. Establecer itinerarios peonís seguros cara os principais equipamentos e dotacións do Concello.

Medio Ambiente

A mobilidade está estreitamente vencellada co medio ambiente, de xeito que os obxectivos para acadar unha Mobilidade Sostible teñen repercusión na nosa contorna. Camiñar constitúe un modo de transporte sostible que non implica ningún tipo de consumo máis que o esforzo persoal. Trátase dun aforro tanto enerxético coma económico ademais de resultar beneficioso para a saúde e a condición física. O mesmo acontece cos desprazamentos en bicicleta e aínda que en menor medida do emprego do transporte público xa que todos eles permiten diminuír o impacto ambiental que actualmente está deteriorando o noso planeta. Para acadar esta situación establécense os seguintes obxectivos:

CV.06. Reducir as emisións de Gases de Efecto Invernadoiro (GEI).

CV.07. Diminuír o impacto ambiental e a fragmentación dos hábitats e ecosistemas pola construción de novas infraestruturas viarias mediante a racionalización da estrutura viaria.

"Enriquecer a calidade de vida modificará a percepción da cidade."

Vista da Rúa dos Mestres.

Vista da Rúa Santa Ana.

VIsta aérea da área ambiental central de Ponteareas.

DISPONIBLE

4. EIXOS DE INTERVENCIÓN

Acadar unha mobilidade máis humana no núcleo urbano de Ponteareas constitúe o obxectivo principal deste Estudo de Mobilidade Sostible. De acordo con isto, os eixos de intervención propostos procurarán dar unha resposta para fomentar os desprazamentos a pé e en bicicleta dentro da estratexia xeral, Ponteareas Hábitat Saudable que está a desenvolver o Concello como fío condutor de todas as súas actuacións urbanas.

Unha cidade saudable ten que selo pola suma da actividade física, o equilibrio psíquico e a equidade social. No plano da mobilidade sostible, isto trasládase a un desenvolvemento urbano onde a importancia dos espazos para camiñar e andar en bicicleta -incluído con intención deportiva- sexa maior ca reserva das áreas de paso dos vehículos, unha cidade onde as présas non sexan un factor determinante, e unha cidade onde toda a veciñanza teña asegurado o Dereito a Cidade co disfrute do espazo público e garantindo comunicacións accesibles e seguras.

O primeiro Eixo, **ESTABLECER UN MODELO DE PRIORIDADE PEONIL E CICLISTA**, procura alternativas ao uso do vehículo privado, mellorando e aumentando a superficie destinada ao peón e á bicicleta. Pero artellar a rede peonil e ciclista non resulta suficiente xa que aparecen outros condicionantes que limitan este tipo de desprazamentos polo que é necesario garantir o Dereito á Mobilidade a través da incorporación de políticas de accesibilidade e de medidas que contribúan á seguridade do peón.

O segundo conxunto de Eixos de Intervención, **REDUCIR O DESPRAZAMENTO DE VEHÍCULOS**, procura tanto a concienciación coma unha nova política de estacionamento coa finalidade de reducir a porcentaxe de superficie destinada ao vehículo no espazo público. Unhas políticas que tamén terán que ir acompañadas da introdución de transporte público.

En paralelo, plantexase un modelo para diminuír o número de vehículos que circulen no núcleo urbano de Ponteareas e concretamente na área ambiental central. Deste xeito a proposta de estrutura viaria comezaría coa definición das grandes vías de paso e acceso ao núcleo urbano: N-120, PO-254, PO-403, EP-4006 e EP-4001*. Estas vías no seu paso polo núcleo urbano adquiren carácter de vía urbana polo que deberán contar coas características deste tipo de vías. Para reducir a presenza de vehículos no interior da área ambiental central limítanse os puntos de acceso principais a dous, un situado na Avenida Castelao (PO-403) a través da Rúa Castiñeira e outro na Avenida Galicia a través da Rúa Vidales Tomé. Estas duas vías serán as que, con sentido único de circulación, atravesen o centro de Ponteareas facilitándolles a saída cara o exterior da área ambiental central en diversos puntos.

RACIONALIZAR A ESTRUTURA VIARIA DE PONTEAREAS e o terceiro dos Eixos de Intervención, no que ademáis de realizar actuacións para racionalizar os accesos á vila, incorpórase unha visión a medio prazo para que sexa posible reducir notablemente a emisión de gases con efecto invernadoiro, aínda que o cálculo exacto da súa redución queda condicionado á redacción detallada dun Plan de Mobilidade Urbana Sostible, ferramenta indespensable para ter unha visión máis ampla que o propio núcleo urbano.

Para garantir a visibilización desta transformación, incopóranse a execución dun corredor verde principal e prográmase a construcción doutro transversal a medio prazo, de tal xeito que se faga viable percorrer a vila a través dos percursos peonís que se plantexan.

Dun xeito transversal, incorporase tamén a conveniencia de engadir a actividade deportiva dentro da propia planificación da mobilidade urbana xa que para garantir espazos axeitados para a practica deportiva -amateur ou de mantemento- é necesario crear as condicións suficientes para artellar redes peonís e ciclabes que inviten ao fortalecemento dos hábitos saudables.

Para acadar os obxectivos establecidos deste Estudo de Mobilidade Sostible do núcleo urbano de Ponteareas, a continuación realízase unha explicación de cada un dos Eixos de intervención que van a agrupar as liñas de actuación e as operacións que sería positivo realizar.

* En todas elas eliminariase a posibilidade de xiro a esqueda de xeito o tráfico sexa mais fluido, incluso no caso improbable de non producirse unha diminución dos vehiculos en movemento.

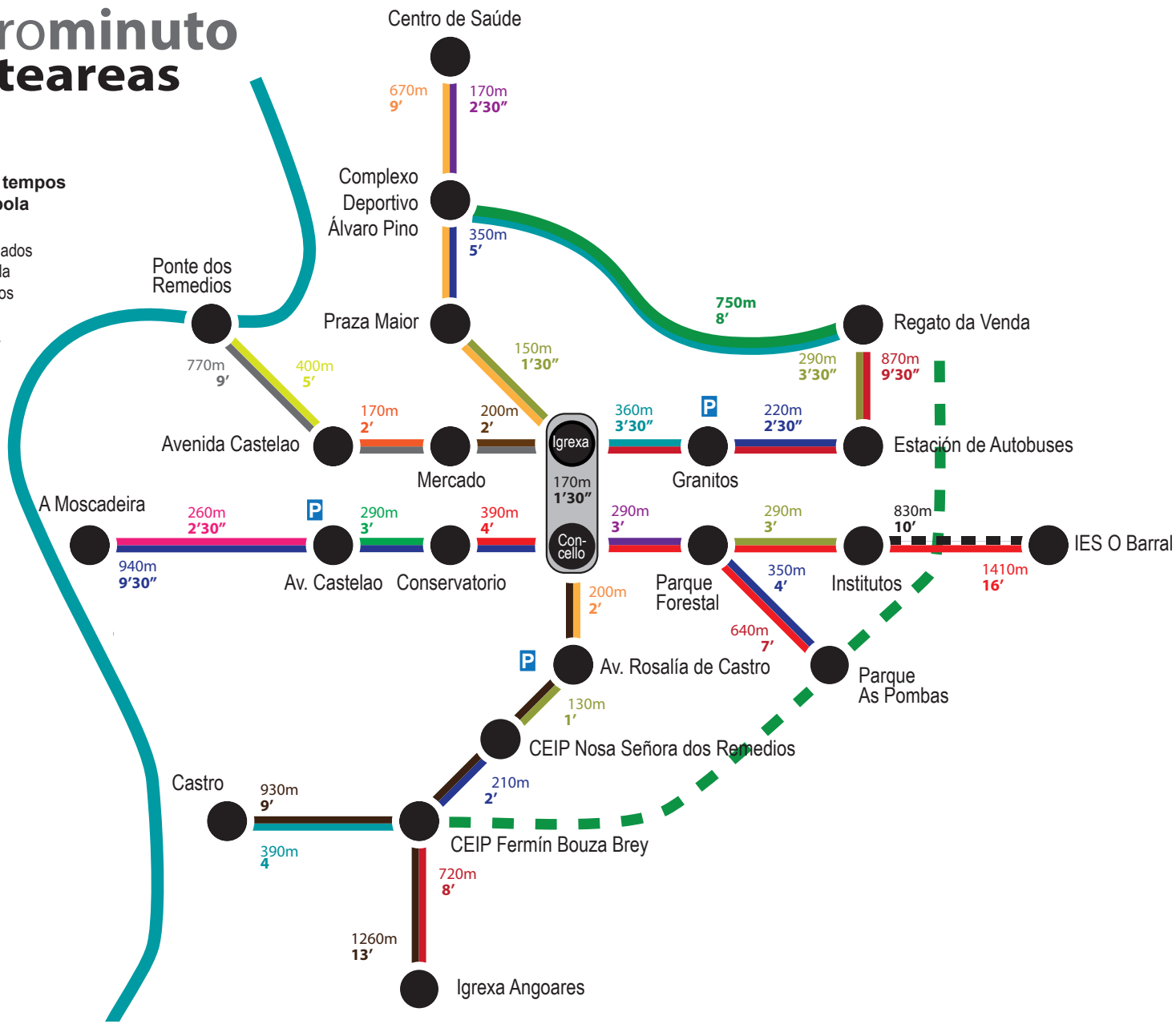
Vista aérea do núcleo urbano de Ponteareas.

metrominuto Pontareas

Distancias e tempos camiñando pola cidade.

Tempos aproximados para camiñar pola cidade, calculados sobre a base de 5km/h de media.

Fíxate na cor do traxecto, a distancia e o tempo que aproximadamente che levará percorrelo.



Metrominuto de Pontareas. Fonte: Elaboración propia.

A cidade de Pontevedra, dentro do proxecto Pontevedra Mobilidade, deseñou no ano 2013 un mapa sinóptico no que se indican os tempos aproximados para percorrer distancias entre diferentes puntos nunha cidade. A velocidade media empregada para a súa realización é de 4-5 km/h de media.

EIXO1.

ESTABLECECER UN MODELO DE PRIODIDADE PEONIL E CICLABLE

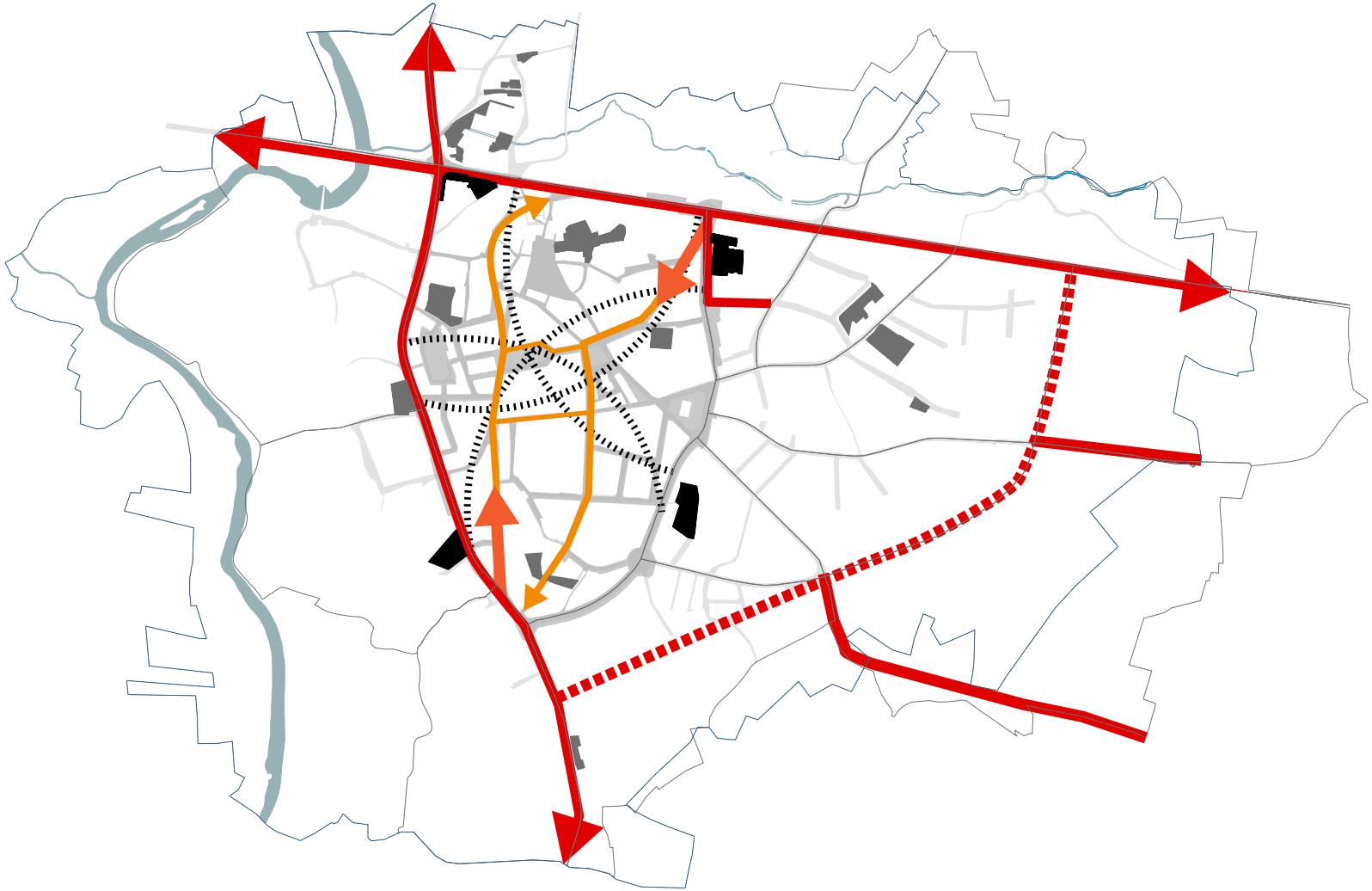
A análise realizada durante este Estudo mostra como Ponteareas conta cunhas características axeitadas para establecer un novo modelo de prioridade peonil. Tanto as pendentes das rúas coma as distancias entre os distintos centros atractores permiten a implantación dun modelo no que os desprazamentos a pé sexan o principal modo de transporte para percorridos de curta distancia que se realizan no día a día.

O Metrominuto que se amosa na páxina oposta recolle os tempos e as distancias existentes entre os lugares xeradores e atractores de maior actividade así como as distancias dende o que se denomina 'intercambiador' central -praza Bugallal e concello- cos puntos máis alonxados da contorna do núcleo urbano. Así, en menos de 10 minutos e posible estar en calquera deses puntos* ou percorrer interiormente a vila. A esto únese a análise das prazas de aparcamento existentes no núcleo urbano, observando que hai unha axeitada oferta para o tamaño da edificación existente.

Este cambio debe ser progresivo e, en calquera caso, non pode impedir o acceso a residentes ou mercadorías -nos horarios establecidos-. Adicionalmente, contando coa participación da veciñanza, poderíanse establecer outros horarios de circulación compartida e/ou estacionamento ocasional -máis flexible pola mañás ou no inverno, por exemplo-, que terían que estar especialmente ben sinalizados.

** Actualmente só non se cumpre na conexión coa Igrexa de Angoares -moi importante a nivel patrimonial- e no IES do Barral, pero no caso dunha accesibilidade mellorada, o tempo de chegada dende o centro da vila sería arredor dos 10 minutos.*

Obxectivos	OF.01 , OF,02, OF.03, OF.04, DE.01, DE.02, DE.03, CV.01, CV.02, CV.03, CV.05, CV.06
	PARA A MOBILIDADE PEONIL
Liñas de actuación	Facilitar os desprazamentos peonís para acceder ou interactuar con seguridade e comodidade no entorno urbano.
	Garantir a mobilidade peonil entre os principais centros atractores e xeradores de desprazamentos dentro do núcleo urbano.
	Recuperar parte do espazo público actualmente ocupado polo vehículo privado.
	Incorporar a accesibilidade ás politicas públicas municipais.
	Mellorar a seguridade vial en cruces e camiños.
	PARA A MOBILIDADE CICLABLE
Liñas de actuación	Impulsar a bicicleta como modo de transporte competitivo en boa parte dos traxectos urbanos habituais.
	Maximizar a seguridade vial dos ciclistas nas interaccións co resto de usuarios.
	Artellar a comunicación ciclista co territorio.
	PARA A PARTICIPACIÓN CIDADÁ
Liñas de actuación	Sensibilizar e concienciar á cidadanía sobre a problemática da mobilidade actual e a necesidade de orientala a criterios de eficiencia enerxética e ambiental.
	Fomentar a participación da cidadanía na estratexia de impulso da mobilidade sostible.
	Garantir o Dereito á Cidade para toda a veciñanza.
Axentes	Concello de Ponteareas Deputación de Pontevedra Xunta de Galicia Colectivos locais Xunta de Galicia Asociacións de Mobilidade Reducida



Estrutura viaria e estacionamentos públicos e por convenio (radio de 400m dos estacionamentos situados no perímetro da área ambiental central). Fonte: Elaboración propia.

EIXO2.

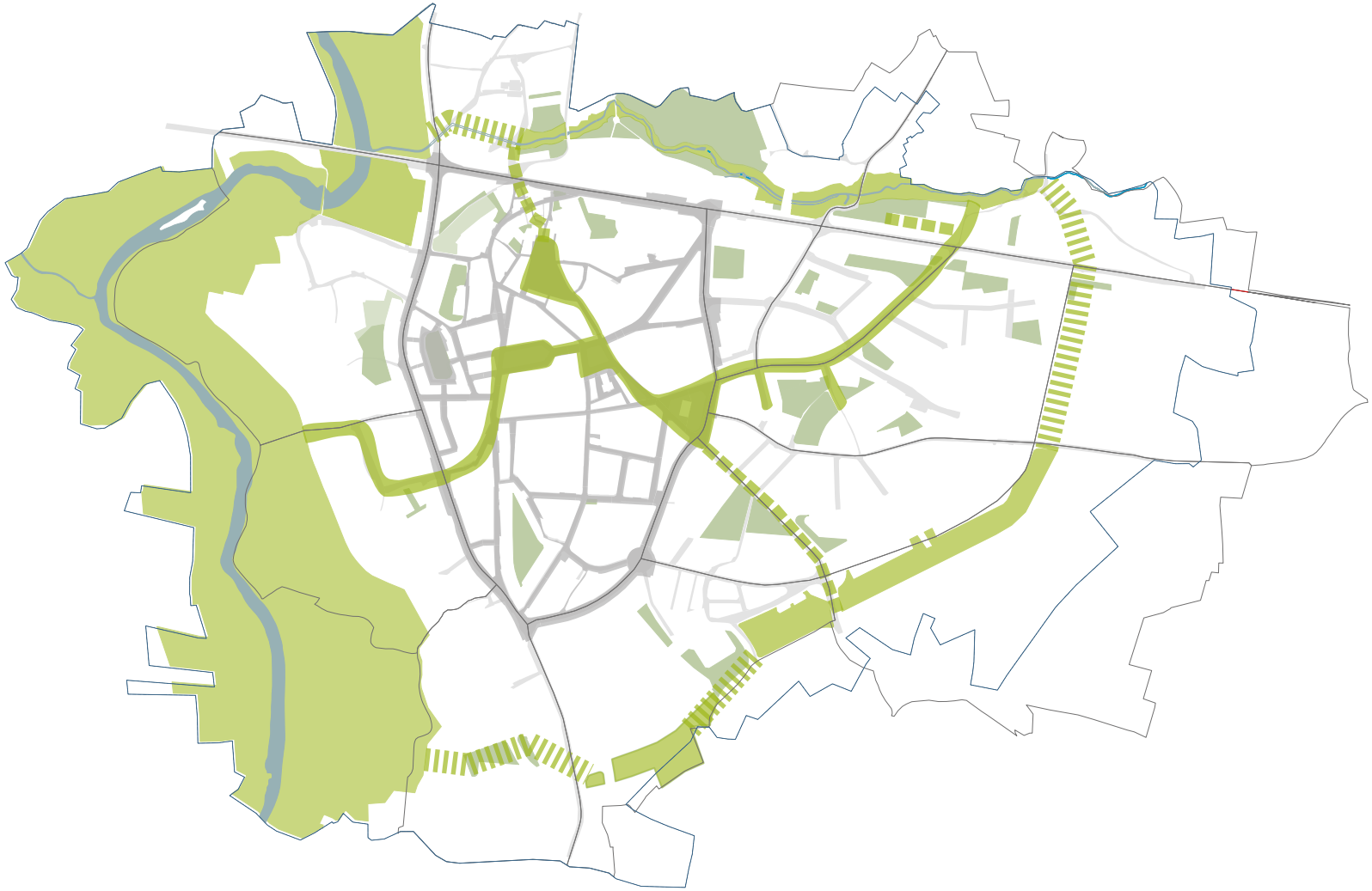
REDUCIR O DESPRAZAMENTO DE VEHÍCULOS

A diminución da presenza de vehículos no espazo público permite a creación de espazos atractivos para o peón, incrementando os desprazamentos peonís e o nivel de actividade dos mesmos. Así mesmo, esta situación posibilita un maior aproveitamento do espazo e permitindo que existan un maior número de actividades e onde teñan lugar novos usos que dinamicen o núcleo urbano.

No relativo aos aparcadoiros, a habilitación de zonas de estacionamento a través da cesión temporal de terreos ao Concello permitiu xerar zonas de estacionamento aínda que con carácter provisional. As propostas vencelladas a esta liña de actuación procurarán una racionalización dos estacionamentos no núcleo urbano así como a implantación dunha rede de estacionamentos públicos evitando a provisionalidade das bolsas de estacionamento actuais. Esta nova política de estacionamentos contemplará a existencia de distintos sistemas de estacionamento baseado na rotación de prazas.

A redución da presenza de vehículos no espazo público debe estar acompañada dunha política de transporte colectivo que oferte unha alternativa. A pesar da situación de debilidade na que se atopa o transporte colectivo baseado en liñas de autobús, as propostas e actuacións relacionadas con esta liña deberán incorporar a oferta e a demanda de mobilidade existente, que serán de desenvolvemento nun estudio específico. Este eixo comprende a necesidade de optimizar o transporte entre núcleos rurais e entre estes e co núcleo urbano ademais da posible implantación de novas liñas de ser necesario. Así memo, en relación ao transporte colectivo, outra medida que complementa o servizo de transporte de autobuses é a promoción das viaxes compartidas en vehículo ou o coche multiusuario. O primeiro incentiva a coordinar as viaxes realizadas no día a día mentres que o segundo posibilita a utilización do vehículo sen necesidade de ser propietario. Ambas permiten a redución do número de desprazamentos, especialmente para desprazamentos cotidianos.

Obxectivos	OF.03, OF.05, OF.08, OF.09, DE.02, DE.04, CV.06, CV.07
	PARA O TRANSPORTE PÚBLICO
Liñas de actuación	Impulsar o desprazamento en transporte colectivo.
	Facilitar a intermodalidade.
	PARA A XESTIÓN DE APARCADOIROS
Liñas de actuación	Optimizar da oferta de prazas de estacionamiento na vía pública sen perxudicar a peóns, ciclistas e usuarios do transporte público.
	Crear oferta de prazas dirixidas a distintos tipos de usuarios.
	Establecer estratexias asociadas a estacionamientos disuasorios periféricos que contribúan a reducir a presión do vehículo privado.
Axentes	Concello de Ponteareas Deputación de Pontevedra Xunta de Gallicia Empresas de Autobuses



Esquema de proposta de eixos verdes.
Fonte: Elaboración propia

EIXO 3.

RACIONALIZAR A ESTRUCTURA VIARA DE PONTEAREAS

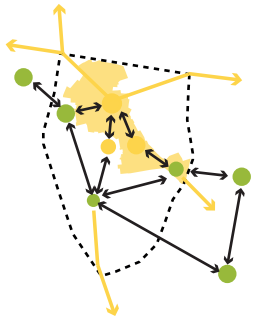
A estrutura viaria actual é produto do proceso de transformación da rede, producíndose unha incoherencia entre a tipificación territorial e o carácter que presentan as vías no seu paso polo núcleo urbano. Por este motivo, a racionalización e simplificación da mesma resulta imprescindible, establecendo itinerarios claros entre as diferentes áreas ambientais e dotando de características diferentes as vías territoriais ao seu paso polo núcleo. Esta rede debe artellarse coa rede municipal a través das grandes vías territoriais. A mellora da rede existente xunto coa apertura de novos viarios que permitan a redución do tráfico no centro urbano de Ponteareas permitirán un mellor funcionamento da rede urbana. Así mesmo, nesta liña procurarase unha mellora da xestión do reparto de mercadorías

Vencellado á nova estrutura viaria contémplase neste eixo a conexión do tecido urbano co anel verde a través de eixos que aticulen a mobilidade peonil e ciclista. A creación de sendas peonís deportivas e potenciación das existentes permite artellar o núcleo urbano na escala territorial a través de percorridos a pé ou bicicleta. Estas rutas permiten, así mesmo, a realización de actividade física ao mesmo tempo que posibilita coñecer a contorna a través dunha práctica sostible. As actuacións relativas a esta liña estarán vencelladas ao anel verde planeado entorno ao núcleo urbano de Ponteareas, poñendo en valor o regato da Venda e a senda do río Tea. Fomentar un modo de vida saudable vencellado a un espazo público no que se poidan realizar actividades deportivas para todos os rangos de idade forma parte desta liña de actuación.

Obxectivos	OF.06, OF.07, OF.10, DE.01, DE.02, CV.04, CV.05, CV.06
	PARA O VEHÍCULO PRIVADO
Liñas de actuación	Aumentar a eficiencia nos desprazamentos en vehículo privado.
	Condicionar progresivamente o acceso ao centro do núcleo urbano.
	Maximizar a seguridade vial a través da redución da velocidade.
	Ordear a circulación urbana siguindo criterios ambientales.
	PARA AS ACTIVIDADES COMERCIAIS
Liñas de actuación	Minimizar o impacto do transporte de mercancías no resto de usuarios da rede viaria.
	Plantexar mecanismos de accesibilidade según a situación e a tempada.
	Reducir o impacto ambiental asociado ao transporte urbano de mercadorías e recollida de Residuos Solidos Urbanos.
	PARA O PLANEAMENTO URBANÍSTICO
Liñas de actuación	Impulsar un desenvolvemento urbanístico que priorice a accesibilidade a centros atractores a través de modos alternativos ao vehículo privado.
	Orientar o desenvolvemento urbano cara modelos de crecemento compacto fronte a modelos dispersos.
	Incorporar a previsión de pegada ambiental no tratamento do viario no planeamento de desenvolvemento.
	Considerar a saÚde como obxetivo principal na planificación urbana.
Axentes	Concello de Ponteareas Xunta de Galicia Federación de Comercio

5. ACTUACIÓNS DE MOBILIDADE SOSTIBLE

aumentar o 18% de espazo público de prioridade para o peón



PARA A MOBILIDADE PEONIL

Obxectivos	OF.01 Situar a mobilidade peonil como prioridade no núcleo urbano. OF.02. Establecer unha rede de itinerarios peonís e ciclabesprioritarios no Concello de Ponteareas. OF.04. Integrar a rede peonil e ciclable cos grandes itinerarios territorioriais. DE.01. Aumentar o número de desprazamentos diarios a pé e en bicicleta, tanto no núcleo urbano como no resto do Concello de Ponteareas. DE.03. Facilitar as relacións a pé e en bicicleta cos principais centros de atracción de desprazamentos do Concello de Ponteareas e dos concellos limítrofes. CV.01. Integrar o Dereito á Mobilidade nas Políticas Públicas do Concello de Ponteareas. CV.02. Facilitar a mobilidade de colectivos especialmente vulnerables (anciáns, nenos, persoas con mobilidade reducida,...) CV.03. Mellorar a Accesibilidade no núcleo urbano de Ponteareas. CV.05. Establecer itinerarios peonís seguros cara os principais equipamentos e dotacións do Concello. CV.06. Reducir as emisións de Gases de Efecto Invernadoiro (GEI).
Prioridade	Moi alta para a elaboración dun Plan de Accesibilidade; Alta para a realización de proxectos de humanización e introdución da vexetación na trama urbana así como a execución dos corredores verdes; Alta para mellorar a seguridade viaria.
Grado de inversión	Alto para a realización de proxectos de humanización do viario así como da mellora de iluminación e sinalización pero coa posibilidade de comezar os proxectos de humanización sen necesidade de realizar unha intervención na sección viaria, o que pode diminuír a inversión.
Posibles riscos	Dificultade de tramitación. Falta de información de saneamento.

Vista da Praza Maior.

O espazo adicado ao peón na área ambiental central conta cun 40% da superficies de espazo público, e concretamente con 14 km de beirarrúas, sendo ademais unha área na que residen case a metade dos habitantes do núcleo urbano de Ponteareas. Esta situación de densidade urbana resulta favorable para promover os desprazamentos a pé e, por este motivo, recuperar a presencia do peón e a bicicleta no espazo público constitúe a premisa deste eixo. Así, a humanización de rúas e mellora da urbanización das mesmas resulta unha actuación fundamental para enlazar estes espazos e facilitar os desprazamentos peonís. Unha redistribución da sección viaria permite resolver o predominio do automóbil fronte ao peón e unha mellora da calidade do espazo público.

O procedemento a seguir sería por en primeiro lugar aos peóns e os ciclistas de xeito que o trazo seminal supoña a reserva mínima de 2.5m para peóns e 2.5m máis para bicicletas (5m en total), no caso dos corredores verdes. Proponse para as diferentes actuacións entorno á humanización do viario, a introdución de elementos de vexetación que crearán percorridos máis amables con espazos que se aproximen á escala do viandante. Así mesmo, a introdución de mobiliario que atenda preferentemente á creación de espazos de estancia é outra das medidas para crear un espazo máis humano. A mellora da iluminación supón outro dos aspectos que aporta seguridade na realización de percorridos nocturnos, especialmente en zonas nas que o tráfico ten unha intensidade maior, coma na N-120 e a Avenida Castelao.

Ademais, as Políticas Públicas Municipais precisan incorporar as Políticas de Accesibilidade xa que constitúen un instrumento para que o Concello acometa as medidas necesarias para poder acadar a Accesibilidade Universal. Así mesmo, a inseguridade na rede viaria é elevada, principalmente nos cruces que constitúen un dos lugares perigosos para estes modos de transporte polo que as medidas encamiñadas a mellorala corresponden a este eixo de actuación. Medidas como rebaixar as beirarrúas nos pasos de peóns, asegurar os anchos mínimos de beirarrúas así como a adecuación das paradas de autobuses e o transporte colectivo procuran garantir o Dereito á Mobilidade.

Liña de actuación	Facilitar os desprazamentos peonís para acceder ou interactuar con seguridade e comodidade no entorno urbano.
Operacións	**Proxectos de Humanización na que os espazos de circulación peonil conten cun ancho mínimo de 2,5 metros.**

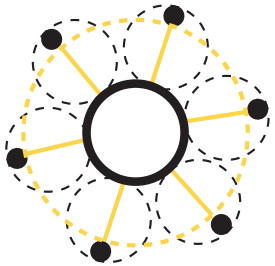
Liña de actuación	Garantir a mobilidade peonil entre os principais centros atractores e xeradores de desprazamentos dentro do núcleo urbano.
Operacións	**Establecemento de itinerarios continuos, inicialmente coa construccón de dous corredores verdes.**

Liña de actuación	Recuperar parte do espazo público actualmente ocupado polo vehículo privado.
Operacións	**Realizar proxectos de Humanización nos que prime a escala urbana, incorporando unha arbore cada 100m2 de superficie de espazo público.**

Liña de actuación	Incorporar a accesibilidade as politicas publicas municipais.
Operacións	**Elaborar un Plan de Accesibilidade e garantir que as novas obras cumpran coa normativa de accesibilidade en vigor.**

Acción	Mellorar a seguridade vial en cruces e camiños.
Operación	**Estudar unha modificación da iluminación e sinalización de vías con maior intensidade de tráfico.**

mellorar a rede ciclista entre núcleos



PARA A MOBILIDADE CICLABLE

Obxectivos	OF.02. Establecer unha rede de itinerarios peonís e ciclabesprioritarios no Concello de Ponteareas. OF.03. Implantar liñas de preferencia ciclista no núcleo urbano de Ponteareas. OF.04. Integrar a rede peonil e ciclabe cos grandes itinerarios territorioriais. DE.01. Aumentar o número de desprazamentos diarios a pé e en bicicleta, tanto no núcleo urbano como no resto do Concello de Ponteareas. DE.03. Facilitar as relacións a pé e en bicicleta cos principais centros de atracción de desprazamentos do Concello de Ponteareas e dos concellos limítrofes. CV.06. Reducir as emisións de Gases de Efecto Invernadoiro (GEI).
Prioridade	Media para a creación dun carril bici; Moi alta para a mellora da sinalización viaria; Alta para a creación de itinerarios que artellen a rede ciclistas.
Grado de inversión	Alto para a creación dun carril bici; Medio para a mellora da sinalización en cruces e vías; Moi baixo para a creación dunha serie de itinerarios que conecten o núcleo coas parroquias
Posibles riscos	Carencias de coñecemento en materia de circulación vial en relación á compartir viario coa bicicleta.

Vista da Rúa Real (N120).

Concretamente, no ámbito central é onde se localiza o Casco Vello, espazo prioritario para a súa recuperación. A conexión dos espazos existentes entorno á Praza Maior coa Praza de Bugallal e o Concello permitirán a creación dun grande núcleo onde a bicleta será a protagonista.

Por outra banda, os núcleos das parroquias de Ponteareas considéranse xeradores de desprazamentos que na actualidade se realizan principalmente en vehículo privado. A rede peonil e a inexistente rede ciclista atópanse nunha situación de vulnerabilidade polo que a estruturación da rede a través de itinerarios seguros e sinalizados permitirá fomentar un sistema de mobilidade alternativo ao uso do vehículo privado. Para artellar completamente esta rede, os percorridos deberán estar integrados nos grandes itinerarios peonís e ciclistas na escala territorial.

A inseguridade na rede viaria é elevada, principalmente nos cruces que constitúen un dos lugares perigosos para os modos de transporte máis vulnerables, o peón e a bicicleta. Por este motivo é necesario actuar neste lugares mediante a mellora da sinalización tanto para conductores coma para peóns, asegurar unha boa visibilidade e ter unha boa iluminación permite a mellora da seguridade para todos os colectivos. Sobre todo é necesario concretar medidas para mellorar a relación da infancia coa cidade. Por iso, a potenciación do camiño escolar deseñado polo alumnado do IES do Barral, IES do Val do Tea e CEIP Ramiro Sabell Mosquera dentro da Bienal de Ludantia constitúe outra das medidas para fomentar a autonomía no día a día e a interacción entre eles durante o camiño ao centro.

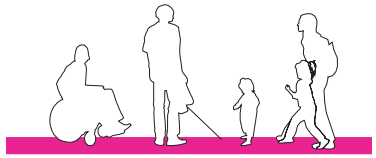
Liña de actuación	Impulsar a bicicleta como modo de transporte competitivo en boa parte dos traxectos urbanos habituais.
Operacións	**Creación dun carril bici continuo nos corredores verdes principais e na senda da contorna de Ponteareas, cun ancho mínimo de 2,5 metros.**

Liña de actuación	Maximizar a seguridade vial dos ciclistas nas interaccións co resto de usuarios.
Operacións	**Mellora da sinalización viaria en cruces e vías que se empreguen coma itinerarios cilcistas.**

Liña de actuación	Artellar a comunicación ciclista co territorio.
Operacións	**Elaboración dunha serie de itinerarios que conecten o núcleo urbano coas parroquias e coas redes existentes na escala territorial.**

Vista da Rúa San Vicente.

involucración da cidadanía na toma de decisións



PARA A PARTICIPACIÓN CIDADÁ

Obxectivos	OF.01. Situar a mobilidade peonil como prioridade no núcleo urbano. OF.05. Fomentar a intermodalidade, integrando o Transporte Colectivo cos itinerarios peonís e ciclistas. DE.01. Aumentar o número de desprazamentos diarios a pé e en bicicleta, tanto no núcleo urbano como no resto do Concello de Ponteareas. DE.02. Diminuír a participación do automóbil no reparto modal. CV.05. Establecer itinerarios peonís seguros cara os principais equipamentos e dotacións do Concello. CV.06. Reducir as emisións de Gases de Efecto Invernadoiro (GEI).
Prioridade	Moi Alta. Dende a presentación do Estudio é viable a posta en marcha das mesas de seguimento e é necesario activar mecanismos de comunicación permanente coa cidadanía para explicar o cambio de modelo, mentres se realizan as modificacións no uso das vias.
Grado de inversión	Moi Baixo. A maioría das accións poden ser executadas por funcionarios municipais, ou formar parte doutras campañas a través dun portal de participación cidadá.
Posibles riscos	Falta dunha plataforma de participación. Falta de técnicas especializadas.

Vista da Rúa Oriente.

Acadar unha mobilidade sostible necesita da implantación de medidas de forma progresiva contando coa participación da veciñanza. A súa implicación neste preceso resulta imprencindible para mudar o actual sistema de mobilidade. Por isto, a concienciación e sensibilización da cidadanía a través da realización de campañas, xornadas informativas sobre mobilidade sostible e obradoiros en colexios son necesarios. Comprender os beneficios que presentan o s modos de transporte alternativos tanto para a nosa saúde coma para o medio ambiente supón un reto na sociedad actual, dependente do vehículo privado. Manter á cidadanía informada dos procesos de cambio é chave para acadar unha boa implementación das propostas.

As campañas sobre mobilidade sostible permiten alcanzar a un grande número de habitantes e nelas comunícanse as temáticas que resultan máis relevantes ou necesarias para dar a coñecer para a cidadanía. Permiten a transmisión de información na temática específica que lles afecte, podendo tratar deste xeito cuestions concretas. Por último, os obradoiros nos colexios aboradarán, de xeito didáctico e con material axeitado aos correspondentes niveis educativos, a problemática da mobilidade actual así como as alternativas que ten o alumando para poder realizar percorridos ata os centros educativos tanto en bicicleta coma a pé.

Así mesmo, e para completar o proceso de participación cidadá, proponse a realización de mesas de seguimento coa veciñanza que facilitaran a transmisión das inquedanzas ou problemáticas que surxan durantes os procesos.

Por outra banda, esta proposta contempla a construción de espazos públicos abertos a unha cidadanía activa e participativa, propician a interacción da veciñanda. Estes espacios están condicionados pola presenza de mobiliario urbano polo que será necesario atender ás necesidades demandadas no espazo público así como a coidar con especial coidado a colocación do mobiliario urbano e o deseño urbano en xeral xa que condicionan o uso que se fai do mesmo.

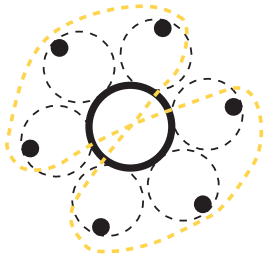
Liña de actuación	Sensibilizar e concienciar á cidadanía sobre a problemática da mobilidade actual e a necesidade de orientala a criterios de eficiencia enerxética e ambiental.
Operacións	**Realización de campañas, xornadas informativas sobre a mobilidade sostible para a cidadanía e obradoiros en colexios.**

Liña de actuación	Fomentar a participación da cidadanía na estratexia de impulso da mobilidade sostible.
Operacións	**Comunicación e realización de mesas de seguimento coa veciñanza.**

Liña de actuación	Garantir o Dereito a Cidade para toda a veciñanza.
Operacións	**Construír espazos públicos abertos a unha cidadania activa e participativa, na que o mobiliario permita a interacción da veciñanza.**

Vista do proceso participativo realizado para este Estudo de Mobilidade.

mellora do transporte público



PARA O TRANSPORTE COLECTIVO

Obxectivos	OF.05. Fomentar a intermodalidade, integrando o Transporte Colectivo cos itinerarios peonís e ciclistas. DE.02. Diminuír a participación do automóbil no reparto modal. DE.04. Fomentar a participación do Transporte Colectivo no Concello de Ponteareas. CV.06. Reducir as emisións de Gases de Efecto Invernadoiro (GEI).
Prioridade	Alta para a posta en marcha dun sistema de transporte colectivo entre os puntos atractores do núcleo; Media para facilitar o cambio modal en varios puntos da cidade.
Grado de inversión	Alta para a posta en marcha dun sistema de transporte propio; Medio para facilitar o intercambio de sistemas de mobilidade.
Posibles riscos	Imposibilidade de paso nalgunhas zonas urbanas. Falta de interés no uso. Falta de coordinación co transporte colectivo actual e coa rede de taxis.

Vista do exterior da estación de autobuses.

O transporte colectivo é, xunto cos desprazamentos a pé e a bicicleta, o terceiro modo de transporte a potenciar cando se fala de mobilidade sostible. Por este motivo, a proposta en materia de transporte público comprende dúas accións, unha en relación ao establecemento dunha liña de transporte colectivo e outra en relación a facilitar o cambio modal cara desprazamentos a pé e en bicicleta, ambas potenciando o uso destes modos de forma segura e cómoda.

A posta en marcha dun sistema propio de transporte colectivo entre os puntos actractores da vila constitúe unha das operacións a realizar. A dificultade da posta en marcha é elevada aínda que é unha medida financiable dentro dos Fondos Feder que foron asignados a Ponteareas no final de 2016. Este sistema permitía a realización de desprazamentos no interior do núcleo urbano ou coas parroquias para os que habitualmente usan o vehículo privado. Dentro do núcleo urbano estímase un importante repercusión para o acceso ao Centro de Saúde (agora inacesible para persoas de mobilidade reducida) e para o traslado de nenos e nenas as actividades deportivas na contorna de Ponteareas. Tamén podería servir de conexión dende os aparcadoiros disuasorios da contorna da vila cara ao interior ainda que tendo en conta a escasa distancia, esta función quedaría reducida a persoas maiores ou con carga.

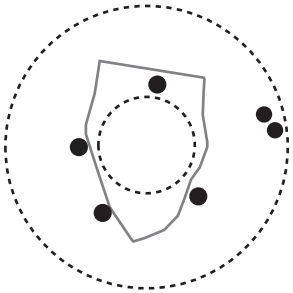
Esta proposta, estaría vencellada a unha reactivación da estación de autobuses e aos puntos de parada das liñas de transporte interurbano, para facilitar o cambio modal. O intercambio de sistemas de mobilidade en diversos puntos do núcleo urbano permite poñer en relación o transporte público e a mobilidade ciclista e peonil con outras medidas coma a realización de aparcadoiros disuasorios. Como medida de concienciación e tendo en conta que para a escala de Ponteareas non semella viable un serizo de aluguer de bicicletas, un primeiro paso de sinalización de estos nodos de intercambio sería a colocación de aparca-bicibletas.

Liña de actuación	Impulsar o desprazamento en transporte colectivo.
Operacións	**Por en marcha un sistema propio de transporte colectivo entre os puntos atractores do núcleo urbano.**

Liña de actuación	Facilitar a intermodalidade.
Operacións	**Facilitar o intercambio de sistema de mobilidade en varios puntos da cidade (bus interurbano-bus urbano-aparcadoiros disuasorios-bicicleta).**

Vista da Rúa Arxentina.

estacionamentos baseados na rotación de prazas



PARA XESTIÓN DE APARCADOIROS

Obxectivos	OF.08. Establecer unha política racionalizada de estacionamentos no núcleo urbano de Ponteareas. OF.09. Implantar unha rede de estacionamentos públicos no núcleo urbano de Ponteareas coa finalidade de mellorar o seu balance e evitar a ocupación do viario existente. DE.02. Diminuír a participación do automóbil no reparto modal. CV.06. Reducir as emisións de Gases de Efecto Invernadoiro (GEI).
Prioridade	Media/Alta para a construción de aparcadoiros; Alta para o cambio de política de estacionamento. Considérase unha prioridade media porque os indicadores sinalan a dispoñibilidade de estacionamento nas proximidades dos puntos atractores, pero valórase a conveniente dunha realización en breve xa que existe o hábito de aparcar moi preto do lugar de destino.
Grado de inversión	Alto para a construción de aparcadoiros -ainda que podería recuperarse parte da inversión en concesión ou mediante o cobro de cuotas-; Medio para o cambio de política de estacionamento -que so requiriría nova maquinaria e o compromiso de cumprimento por parte da policía local.
Posibles riscos	O maior risco sería que estas medidas de priorizacion do espazo central non viñesen acompañadas doutras accións de atración da poboación e unha parte do comerzo se trasladase cara a contorna de Ponteareas, minorando a actividade do centro. Tamén existe o risco de carecer de medios para o control e supervisión dos tempos de estanza por parte da Policia Local. Outro risco sería a non aprobación do PXOM que limitaría as zonas nas que é posible aparcar.

Vista do aparcadoiro na Avenida de Rosalía de Castro.

A proposta dunha nova política de estacionamentos no núcleo urbano de Ponteareas procurará racionalizar os sistemas existentes, respondendo ao obxectivo principal de acadar unha mobilidade máis humana que fomente desprazamentos a pé e en bicicleta. Por este motivo, inténtase diminuír a presenza de estacionamento en calzada no interior da área ambiental central (Casco Vello-Perillana), concentrando os vehículos no perímetro da mesma, establecendo así unha rede de aparcadoiros públicos disuasorios. Con ese fin, a construción dun aparcadoiro na antiga fábrica de Granitos, no entorno do supermercado Froiz ou nas marxes da Avenida Castelao, contribuiría a evitar a entrada de vehiculos mantendo un esquema semellante ao que sucede en datas sinaladas como a festa do Corpus. Cara ao Este da vila, sería conveniente manter o da Avenida Rosalia de Castro así como programar axeitadamente os desenvolvementos nas Áreas de Reparto de Sarmiento.

En calquera caso, aínda sendo conscientes da non necesidade dun maior número de prazas de aparcadoiros na área ambiental central de Ponteareas, de cara a unha maior dinamización do casco vello podería ser conveniente introducir un novo aparcadoiro de titularidade pública no centro da vila. A ubicación máis axeitada sería na contorna da Praza Maior (San Roque, Sportivo e/ou Santa Ana, garantindo en calquera caso unha boa conexión coas vías estruturantes). Cara o sur, a medio prazo, en especial se se desenvolve o novo vial de acceso a autovía polo alto da Gloria, poderíase valorar o uso ocasional (ou mixto) do Colexio dos Remedios. A longo prazo, sempre que fose posible o traslado do colexio cara a outro lugar, sería útil para a cidade pensar na transformación do colexio nun parque público (ou un dotacional) con aparcadoiro soterrado *.

Por outra banda, para completar esta nova política de estacionamento, coñecendo os datos da demanda de estacionamento que conclúen que non existe Déficit Residencial Global pero sabendo que se vai producir unha redución das prazas de estacionamento situadas nas zonas peonís na contorna da Praza Maior e da Praza de Bugallal, é imprescindible a mellora do sistema de rotación de prazas para a totalidade da área ambiental central, coa proposta de fixar un estacionamento máximo de 20 minutos na contorna do casco vello e 90 minutos para o resto do área ambiental central.

Liña de actuación	Optimizar a oferta de prazas de estacionamiento na vía pública sen perxudicar a peóns, ciclistas e usuarios do transporte público.
Operacións	**Repensar a ubicación das prazas de estacionamento para ir progresivamente liberando espazo público.**

Liña de actuación	Crear oferta de prazas dirixidas a distintos tipos de usuarios.
Operacións	**Introducir na área ambiental central reserva de prazas para residentes, prazas con estacionamiento rotatorio de 30 min e de 90 min.**

Liña de actuación	Establecer estratexias asociadas a estacionamientos disuasorios periféricos que contribúan a reducir a presión do vehículo privado.
Operacións	**Modificar os tempos de estacionamento para que non exista límite fóra da área ambiental central e construír, sempre que sexa posible, estacionamentos disuasorios.**

* Este proceso só sería viable co apoio da Conselleria de Educación e tras o estudio detallado e a reorganización de asignación das parroquias aos colexios, ademais doutras consultas ao consello escolar e veciñanza en xeral. En termos de mobilidade, se o novo colexio dese servizo as parroquias do noroeste de Ponteareas e estivese ubicado na zona do cruce da N-120 e a P0403, evitaría tránsitos innecesarios de pais e transporte escolar polo centro da vila.

Vista do aparcadoiro da Rúa Santa Ana.

coherencia da rede viaria urbana

PARA O VEHÍCULO PRIVADO

Obxectivos	OF.06. Racionalizar a estrutura viaria do Concello de Ponteareas, integrando os seus enlaces coas grandes vías territoriais e artellando a comunicación entre os principais centros de actividade. OF.07. Simplificar a estrutura viaria do núcleo urbano de Ponteareas, establecendo uns itinerarios claros entre as diferentes áreas ambientais. DE.02. Diminuír a participación do automóbil no reparto modal. CV.04. Mellorar a Seguridade Viaria nos principais eixos estruturantes do Concello e do núcleo urbano de Ponteareas. CV.06. Reducir as emisións de Gases de Efecto Invernadoiro (GEI). CV.07. Diminuír o impacto ambiental e a fragmentación dos hábitats e ecosistemas pola construción de novas infraestruturas viarias mediante a racionalización da estrutura viaria.
Prioridade	Moi alta para evitar os xiros á esquerda e convertir as vías do interior da área ambiental central en sentido único; Media para promover unha nova vía estruturante; Moi alta para a implantación de zonas 30; Moi alta para a xerarquización dos viarios.
Grado de inversión	Moi baixo para evitar os xiros á esquerda e implantación de zonas 30; Moi alto para a realización da nova vía estructurante no Este de Ponteareas; Medio para a xerarquización de transformación dos viarios.
Posibles riscos	Complicacións na tramitación urbanística. Ausencia de desenvolvemento do entorno do Río Tea.

Vista da Rúa da Virxe dos Remedios.

A xerarquización viaria proposta parte da presencia de dúas grandes vías nas que se localizan dous puntos de acceso á area ambiental central. Isto, xunto co establecemento de vías dun único sentido no interior desta área, permite reducir o número de vehículo que accede ao interior, sendo, á súa vez, o acceso aos eixos que atravesan de norte a sur o centro urbano. O primero deles ten o seu acceso a través da Avenida Castelao (PO403) a través da Rúa Castiñeira, Rúa Doutor Fernández Vega e Rúa dos Ferreiros ata chegar á Rúa Real (N120), o segundo eixo ten a seu punto de acceso na Rúa Vidales Tomé, Praza de Bugallal e Rúa amado Garra ata chegar á Avenida Castelao (PO403). Nestas vías de acceso á área ambiental central evitaránse os xiros á esquerda.

Así mesmo considérase a construción dunha nova variante que conecte a estrada a As Neves (EP-4006) e a Rúa Trobador Xoán Guillade (EP-4001) xa que a súa realización permitiría diminuir a presenza de vehículos no interior de núcleo urbano de Pontearéas, deixando as vías que continúan cara o centro con prioridade peonil e ciclable. Esta nova xerarquía veríase complementada coa implantación de medidas de redución de velocidade a través da implantación de zonas 30 no interior da área ambiental central así como a aplicación de medidas de calmado de tráfico nas vías perimetrais incrementará a seguridade vial.

Todas as áreas contemplan unha redistribución e redefinición da sección viaria, na que os espazo para o peón aumente a través da ampliación de beirarrúas, incorporación de vexetación e arborado, mobiliario urbano e circulacións de sentido único seguindo as carácterísticas establecidas para cada zona das áreas ambientais. Nas vias estruturantes, nas que a redución do tráfico non depende de actuación municipais, propóñense medidas de mellora da sección e, como no resto de caso, de incremento da seguridade viaria.

Liña de actuación	Aumentar a eficiencia nos desprazamientos en vehículo privado.
Operacións	**Evitar os xiros á esquerda nas vías estruturantes e facer que as vías do interior da área ambiental central sexan sempre de sentido único.**

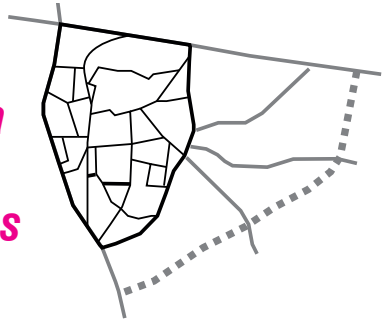
Liña de actuación	Condicionar progresivamente o acceso ao centro do núcleo urbano.
Operacións	**Promover una nova vía urbana estructurante na contorna Este de Pontearéas a partir da cal a prioridade de circulación sería peonil e ciclable.**

Liña de actuación	Maximizar a seguridade vial a través da redución da velocidade.
Operacións	**Implantación de zonas 30 no interior da área ambiental central e de medias de calmado de tráfico nas vías estructurantes.**

Liña de actuación	Ordear a circulación urbana siguindo criterios ambientais.
Operacións	**Xerarquización e transformación dos viarios segundo as caracteristicas das áreas ambientais co especial atención na contorna do Tea.**

Vista da Rúa Dutor Fernández Vega.

mellora da xestión da carga e descarga e horarios flexibles



PARA AS ACTIVIDADES COMERCIAIS

Obxectivos	OF.10. Mellorar a loxística urbana da distribución de mercadorías. DE.02. Diminuír a participación do automóbil no reparto modal. CV.06. Reducir as emisións de Gases de Efecto Invernadoiro (GEI). CV.07. Diminuír o impacto ambiental e a fragmentación dos hábitats e ecosistemas pola construción de novas infraestruturas viarias mediante a racionalización da estrutura viaria.
Prioridade	Alta para o establecemento dunha regulación horaria para a carga e descarga de mercadorías; Alta para consensuar horarios de tránsito de vehículos para recollida de material; Media para promover sistemas alternativos de reparto de mercadorías e recollida de Residuos Sólidos Urbano.
Grado de inversión	Moi baixo para o establecemento dunha regulación horaria e consensuar horarios de tránsito de vehículos de recollida de material, Baixo para pomover sistemas alternativos de reparto e recollida de Residuos Sólidos Urbanos.
Posibles riscos	Escasez de espazo para os R.SU. Excesiva ansiedade para o ensaio de distintas solucións de variables horarias (sería recomendable probar distintas alternativas antes de establecer un modelo definitivo).

Vista da Avenida Castelao (PO403).

Historicamente, nos procesos de mellora da Mobilidade Sostible, en especial coa peatonalización das zonas centrais, sempre hai unha confrontación con parte do tecido comercial das cidades. Co paso dos anos a situación revirte e a satisfación polo proceso é unha constante. Na actualidade o comercio está moi afectado polo cambio de modelo de consumo facendo mais complexos os procesos de mellora da mobilidade.

No ámbito central de Ponteareas, especialmente condicionado pola presenza do coche, será conveniente una transformación paulatina. A actuación de menor impacto sería a construción dunha plataforma única de paso restrinxido só a vehículos residentes e carga e descarga de mercadorías. En calquera caso, proponse a creación de sistemas alternativos para o reparto de mercadorías -bicis eléctricas, por exemplo- que teñan máis facilidades para o desprazamento no interior do núcleo e contaminen menos. Tendo en conta a importancia do tecido comercial en Ponteareas é importante que as campañas de comunicación sexas intensas e que, en paralelo, trate de axilizarse a construción dun estacionamiento na contorna inmediata da vila. En todo caso, considerando os estacionamientos informais existentes, o parking privado do Sportivo e ausencia de Déficit de aparcadoiros neste área, o comercio, non debería verse afectado polos cambios de mobilidade.

Si que pode supoñer un maior problema a recollida de produtos en certos momentos do día polo que sería recomendable consensuar uns horarios -ou periodos- no que se permitise o tránsito -a menos de 20km/h- por plataforma compartida. Tamén se reservaría un espazo para o estacionamento puntual. Por outra banda, os espazos de carga e descarga, espallados sobre o plano, continuarán dando servizo igualmente e no caso de ser necesario desplazados debería tentar que o seu desplazamento sexa o menor posible. Tamén, en relación á utilización do espazo público, proponse unha revisión da Ordenanza de Terrazas de xeito que se estableza a prioridade da circulación peonil fronte á ocupación do mesmo, intentando evitar que estas entorpezan a visibilidade viaria.

Para a recollida de residuos debería evitarse a súa colocación vista nas rúas e, no caso de necesidade, procurar a súa integración dentro do mobiliario urbano ou o soterramento.

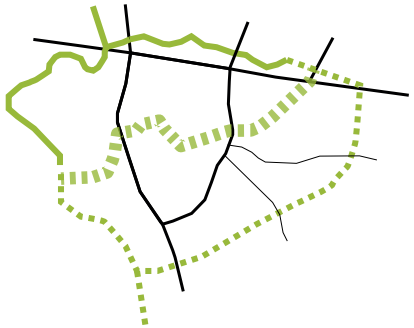
Liña de actuación	Minimizar o impacto do transporte de mercancías no resto de usuarios da rede viaria.
Operacións	**Establecemento dunha regulación horaria para a realización da carga e descarga de mercadorías.**

Liña de actuación	Plantexar mecanismos de accesibilidade según a situación e a tempada.
Operacións	**Consensuar horarios de tránsito de vehículos para recollida de material.**

Liña de actuación	Reducir o impacto ambiental asociado ao transporte urbano de mercadorías e recollida de Residuos Solidos Urbanos.
Operacións	**Promover a creación de sistemas alternativos de reparto de mercadorias e recollida de Residuos Sólidos Urbanos.**

Vista da Rúa VIdales Tomé.

creación de itinerarios peonís deportivos



PARA O PLANEAMENTO URBANÍSTICO

Obxectivos	OF.01. Situar a mobilidade peonil como prioridade no núcleo urbano. OF.03. Implantar liñas de preferencia ciclista no núcleo urbano de Ponteareas. OF.05. Fomentar a intermodalidade, integrando o Transporte Colectivo cos itinerarios peonís e ciclistas. OF.08. Establecer unha política racionalizada de estacionamentos no núcleo urbano de Ponteareas. DE.03. Facilitar as relacións a pé e en bicicleta cos principais centros de atracción de desprazamentos do Concello de Ponteareas e dos concellos limítrofes. CV.01. Integrar o Dereito á Mobilidade nas Políticas Públicas do Concello de Ponteareas. CV.07. Diminuír o impacto ambiental e a fragmentación dos hábitats e ecosistemas pola construción de novas infraestruturas viarias mediante a racionalización da estrutura viaria.
Prioridade	Moi Alta. Considerando a súa transcendencia para o cambio de modelo que se plantexa a nivel local, esta actuación será a que maior visibilización consiga e servirá como cambio de paradigma a nivel municipal ao facilitar, por exemplo, a chegada en bicicleta aos institutos.
Grado de inversión	Moi elevado pero subvencionable nalgúns tramos, tanto polo Plan de axudas da Deputación como por os Fondos Europeos Feder 2020. A inversión sería variable segundo os tramos con especial valoración da área central polo seu carácter definidor do resto de actuacións en materia de mobilidade e a posibilidade de adscribirse a outros convenios.
Posibles riscos	Non aprobación do PXOM. Dificultade na abtención de cesións anticipadas

Vista dunha senda na contorna do Río Tea.

Na Estratexia Habitat Saudable plantéxase a apertura dunha senda de comunicación suave e de baixo impacto no territorio, que sirva de conexión peonil entre os centros educativos e peche un circuito perimetral a Ponteareas xunto coa existente Senda do Tea -que tamén habería que mellorar garantido a menor alteración do medio natural- e a Senda do Regato da Venda. A continuidade verde veríase reforzada por dous corredores interiores, onde a presenza da vexetación sexa destacada e permita a ligazón do espazo urbano pavimento co espazo natural da contorna.

O primeiro dos tramos que ten exercer esa labor de introdución do verde na cidade sería o que partiría da senda do Regato da Venda e estaría constituído pola Rúa Paseo Matutino, Rúa Rogelio Groba, Avenida da Constitución e Praza Bugallal, Rúa da Estrada, Rúa Fernández Vega, Rúa Ramiro Sabell, Rúa Mimosas, Rúa das Lavandeira e Rúa dos Amieiros ata chegar a senda do Rio Tea. Esta vía verde procurará articular os espazos libres existentes e aproveitar os espazos peonís propostos así como engadir vexetación de porte medio no interior do tecido urbano recoñecendo o protagonismo do peón e a bicicleta de xeito manifesto. Isto suporía a elimación dalgunhas prazas de estacionamento no seu percurso pero tendo en contar a ausencia de Déficit de aparcadoiros, non sería necesaria a realización previa de novos espazos de estacionamento.

A partir de ahí segundo o ancho e as posibilidades da rúa, introduciríanse os viais, aparcadoiros, circulacións, e servizos que fosen necesarios, pero sen alterar nunca a continuidade no espazo de circulación de peon e bicicletas. A posición das arbores afastaríase dos edificios para permitir un maior crecemento das especies e a non interferencia coas instalacions soterradas nas beirarruas actuais*. Unha vez rematado este primeiro corredor, podería executarse o segundo, conformando un doble eixo de comunicación urbana. Este proxecto tería un forte impacto na redución de gases con efecto invernadoiro xa que veríase mitigada a presenza dos vehículos nas áreas con maior densidade de poboación.

Liña de actuación	Impulsar un desenvolvemento urbanístico que priorice a accesibilidade a centros atractores a través de modos alternativos ao vehículo privado.
Operacións	**Plantexar convenios con AR para impulsar a construción de estacionamientos e repensar algúns usos dos solos dotacionais no interior da área ambiental central.**

Liña de actuación	Orientar o desenvolvemento urbano cara modelos de crecemento compacto fronte a modelos dispersos.
Operacións	**Promover a consolidación dos solos urbanos -consolidados ou non- con anterioridade ao desenvolvemento dos solos urbanizables.**

Liña de actuación	Incorporar a previsión de pegada ambiental no tratamento do viario no planeamento de desenvolvemento.
Operacións	**Desenvolver un Plan de Mobilidade Urbana Sostible, Estudios de contaminación acústica e contaminación ambiental.**

Liña de actuación	Considerar a saúde como obxetivo principal na planificación urbana.
Operacións	**Adaptar as sendas peonís e ciclistas para a práctica deportiva.**

* A transformación do espazo entre o Concello e a Praza Bugallal será esencial para modificar a percepción da cidade e para introducir unha maior actividade e pluralidade na contorna da rúa Constitución.

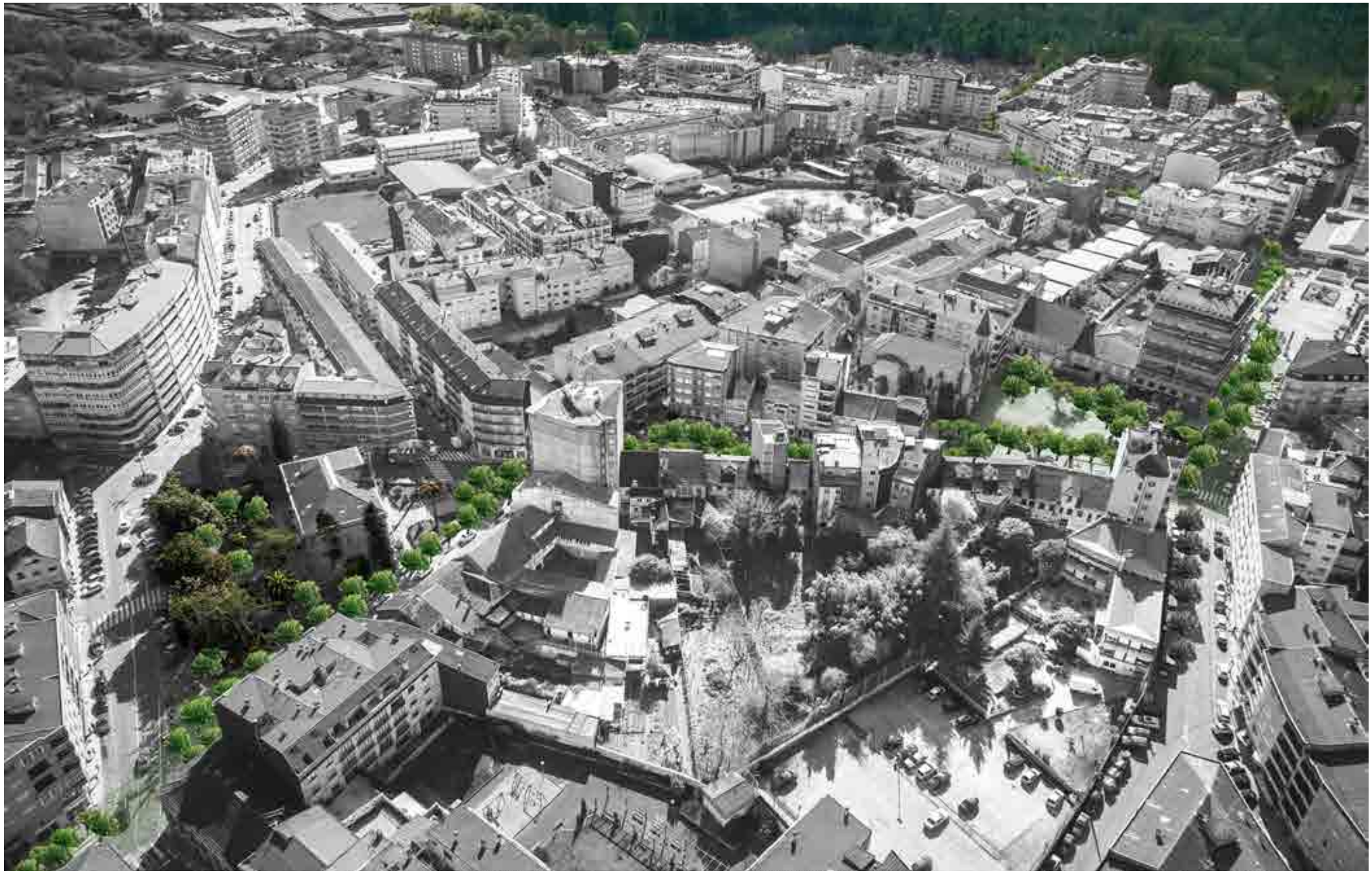
Vista do Parque das Pombas.

Montaxe sobre vista aérea do corredor verde proposto (dereita).

Actuacións no viario.

Lenda

- Mellora da sección
- Actuacións de humanización
- Plataforma compartida
- Tráfico restrinxido



ANEXO 1. O PROCESO DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA

Este anexo recolle distintas achegas e datos relevantes, provintes de catro procesos participativos elaborados especificamente para este Estudo de Mobilidade Sostible e outros dous realizados nos meses anteriores, en relación a elaboración da Estratéxia de Desenvolvemento Urbano e o Plan de Dinamización Comercial.

Nomeadamente foron os seguintes:

- Enquisa On-line (realizada durante a elaboración da EDUSI Hábitat Saudable)
- Entrevistas presenciais a actores clave (realizada durante o Estudo de Comercio)
- Mesa de traballo cos grupos politicos municipais (realizada para o Estudio de Mobilidade)
- Xornada de Participación con representantes dos tecido social e asociativo (realizada para o Estudio de Mobilidade).
- Consulta gráfica sobre o plano de Ponteareas (realizada durante a xornada de participación para o Estudio de Mobilidade).
- Buzón de suxestións a través do correo electrónico.

ENQUISA ON-LINE.

Realizada durante a elaboración da EDUSI Hábitat Saudable.

Dentro do documento EDUSI-Ponteareas Hábitat Saudable, contemplábase un apartado específico de Participación pública, que se fundamentou principalmente na realización de varias mesas sectoriais de traballo con distintos axentes e representantes dos colectivos sociais, económicos e culturais do termo municipal, e nunha enquisa on line, estruturada en tres bloques temáticos, ocupando as preguntas sobre mobilidade un espazo específico e destacado no seu segundo bloque.

4. Está vostede satisfeito coa calidade do espazo público (ancho das beirarúas, deseño e acceso ás prazas, lugares de encontro…) e do mobiliario (farolas, bancos…) no casco urbano?
a) Moito (Pasar á pregunta 5)b) Bastante (Pasar á pregunta 5) c) Pouco d) Nada

4.1. Sinale os motivos da súa insatisfacción:
a) Mal estado de conservación b) Escasos e poucos c) Deseño e accesibilidade pouco axeitados para circular cunha cadeira de rodas, carriños de nenos, vehículos adaptados d) Outros motivos_____

5. Cal é o grao de dificultade que atopa para estacionar/aparcar?
a) Elevado, teño que dara moitas voltas e deixar o coche lonxe b) Non é excesivamente complicado, pero debo dar varias voltas c) Non suelo ter problemas para estacionar d) Non utiliza/ non ten coche

5.1.Deixaría o coche na casa e iría en transporte público se houbese máis frecuencias de autobús coas parroquias, Vigo, Meixueiro, Alvaro Cunqueiro...? Si / Non / Non utiliza/ non teño coche

5.2. Cal sería a distancia que podería ou estaría disposto a ir andando, dende o sitio no que estaciona o coche, ata o seu traballo ou lugar no que debe realizar as súas xestións, compras,etc?
a) Menos de 150m ou de 3minutos b) Entre 150m e 300m/ Entre 3min e 6 min c) Entre 300m e 500m/ Entre 6min e 10 min d) Máis de 500m ou de 10min

Dos resultados extraídos deste traballo (a principios do 2016), pódense transferir e convalidar para o presente estudo de mobilidade os datos que se amosan a continuación, resultantes das seguintes preguntas:

Está vostede satisfeito coa calidade do espazo público (ancho das beirarúas, deseño e acceso ás prazas, lugares de encontro…) e do mobiliario (farolas, bancos…) no casco urbano?

Máis do 80% das persoas que responderon á enquisa naquel momento, resaltaban a súa insatisfacción coa calidade do espazo público (e mobiliario) da vila, rexistrándose menos dun 20% de respostas de aprobación a este respecto.

Sinale os motivos da súa insatisfacción:
a) Mal estado de conservación
b) Escasos e poucos
c) Deseño e accesibilidade pouco axeitados para circular cunha cadeira de rodas, carriños de nenos, vehículos adaptados
d) Outros motivos_____

Entre os principais motivos da xeralizada insatisfacción, a cuestión da accesibilidade e as dificultades para transitar polo casco urbano con cadeiras de rodas ou carriños de bebés, foi sinalada por catro de cada dez persoas.

De igual xeito, cumpre recuperar algún dos comentarios e suxerencias, que moitos dos veciños realizaron a maiores naquel intre, sobre o fomento da convivencia no espazo público, e outro tipo de medidas orientadas a mellorar a mobilidade:

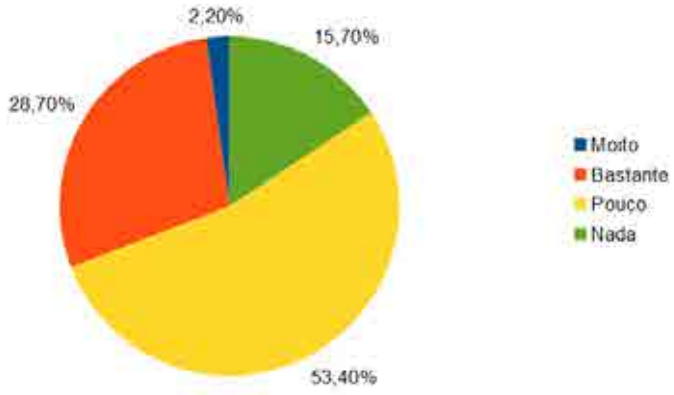
<<O maior problema é que parece que non estén pensados para as persoas e menos ainda para fomentar a comunidade, dous exemplos: cada vez hai menos bancos e os que hai parecen situados de forma que a xente non poda permanecer moito tempo alí>> (Home entre 31-40 anos que leva máis de 10 anos residindo no casco urbano)

<<O centro debería ser peonil>> (Home entre 31-40 anos residente no casco urbano)

<<Aínda quedan beirarúas moi estreitas e zonas sen elas (Sportivo)>> (Muller entre 21-30 anos que leva máis de 10 anos residindo no casco urbano)

<<Aceras rematadas en pico (Amado Garra), bancos sin sentido (Conservatorio)...>> (Home entre 31-40 anos residente no rural)

<<Beirarúas estreitas, acceso a discapacitados ou cadeiras de bebés poucos e mal estado>> (Muller entre 31-40 anos que leva menos de 10 anos residindo o casco urbano)



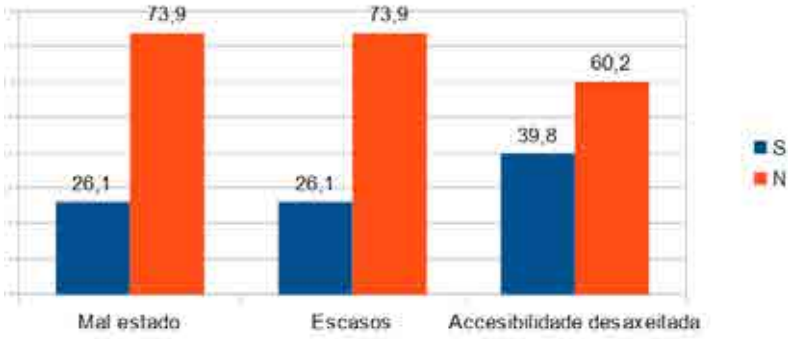
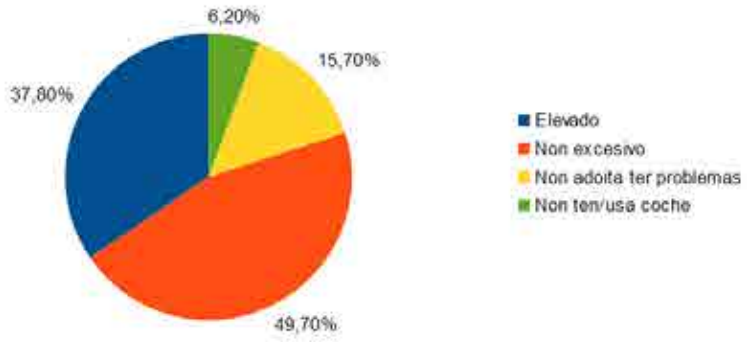
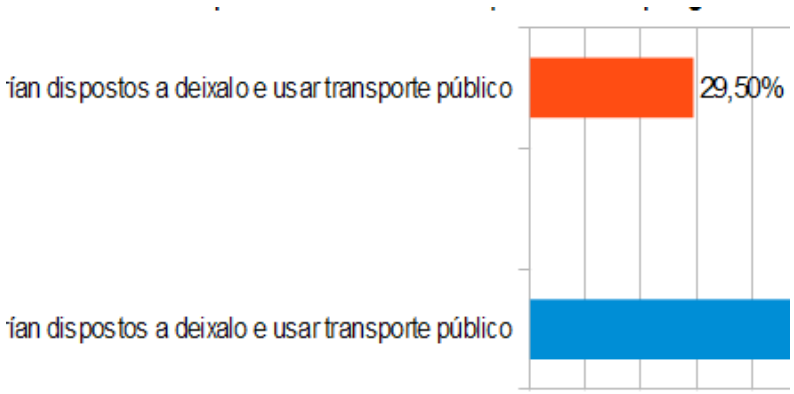


Gráfico do resultado á pregunta sobre a satisfacción coa calidade do espazo público. Fonte: EDUSI.

Gráfico das dificultades detectadas en cuestión de accesibilidade. Fonte: EDUSI.





<<As beirarúas estám cheias de terraças privadas, nom se pode nem caminhar pola rúa>> (Home entre 31-40 anos que leva máis de 10 anos residindo no casco urbano)

<<Zonas sen beiraúas mol estreitas (ainda que algo se melloraron queda moito traballo>>(Muller entre 31-40 anos que leva menos de 10 anos residindo o casco urbano)

<<Ademais de moi pouca iluminacion nas ruas o cal e un perigo para os viandantes, e falo dende o punto de vista de un conductor >> (Home entre 31-40 anos que leva menos de 10 anos residindo no casco urbano)

Tamén se formularon preguntas específicas sobre as difcultades para atopar prazas de aparcadoiro na vila, e aos posibles problemas que detecta a xente para estacionar o seu vehículo :

Cal é o grao de dificultade que atopa para estacionar/aparcar?
a) Elevado, teño que dara moitas voltas e deixar o coche lonxe b) Non é excesivamente complicado c) Non suelo ter problemas para estacionar d) Non utiliza/ non ten coche

Reflectindo que, no momento da redacción da EDUSI, a cuestión do estacionamento, non era un motivo de grande preocupación entre a veciñanza, xa que máis da metade das respostas sinalaron non adoitar ter problemas para aparcar.

E sen deterse demasiado, na pregunta dirixida a posibilidade de trocar o vehículo privado polo transporte público á hora de desprazarse fóra da vila (sete de cada dez respostas -das persoas que empregan o automóbil- estaría disposto a usar dito medio de transporte colectivo)...

Deixaría o coche na casa e iría en transporte público se houbese máis frecuencias de autobús coas parroquias, Vigo, Meixueiro, Alvaro Cunqueiro...?
Si / Non / Non utiliza/ non teño coche

Gráfico do resultado á pregunta sobre as dificultades para estacionar. Fonte: EDUSI.

Gráfico do resultado á pregunta sobre o uso do transporte público. Fonte: EDUSI.
Únicamente no 5,1% das respostas se indicaba que non empregaban o vehículo privado.

...decatámonos que unha das principais similitudes entre os resultados da enquisa on line realizada a principios do 2016:

Cal sería a distancia que podería ou estaría disposto a ir andando, dende o sitio no que estaciona o coche, ata o seu traballo ou lugar no que debe realizar as súas xestións, compras,etc?
a) Menos de 150m ou de 3minutos b) Entre 150m e 300m/ Entre 3min e 6 min
c) Entre 300m e 500m/ Entre 6min e 10 min d) Máis de 500m ou de 10min

Na consulta realizada máis dun ano máis tarde (na que se solicitaba aos participantes que indicaran con puntos de cores sobre un panel, distintas propostas sobre os espazos e a mobilidade na vila), dase unha semellante porcentaxe de persoas que respostaron estar dispostas a asumir desprazarse máis de 6 minutos andando dende o lugar que no que se estaciona o coche ata o punto concreto onde desexan ir:

Xa que mentres na enquisa on-line a porcentaxe de indivíduos que aceptaban camiñar entre 6 e 10 minutos -ou máis- era do 54,7%, na consulta realizada a finais de abril do presente 2017 , había un 55% de respostas nas que se asumía ir a pé 10 ou máis minutos.

ENQUISA PRESENCIAL.

Realizada para o Plan Básico de Dinamización Comercial.

Pola súa parte, no informe do recentemente entregado Plan Básico de Dinamización Comercial, recóllense tamén unha serie datos, propostas e medidas, pertinentes de encaixe e reflexión dentro do presente estudo. Dita información, é resultado -entre outras- da aplicación de técnicas cuantitativas (enquisa) e cualitativas (entrevistas) realizadas no propio termo municipal, nomeadamente, a persoas vencelladas -como é obvio neste caso- á actividade comercial da vila, tanto a propietarios e traballadores de locais ubicados na mesma, como a consumidores (e usuarios do seu espazo público), polo que a importancia deste informe, para o estudo que nos ocupa é relevante.

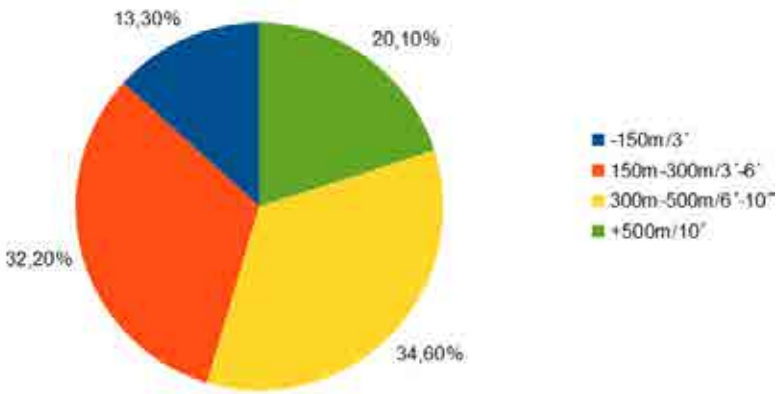


Gráfico do resultado á pregunta sobre o tempo que podería ou estaría disposto cacamiñar ata o seu destino. Fonte: EDUSI.

Vista do aparcadoiro da Avenida Castelao.

Así pois, caben destacar as seguíntes apreciacións e datos de dito documento:

- Valora positivamente a escasa distancia existente, para un peón, dende a Praza de Abastos a Avda. Castelao (3´), e ao Paseo Matutino (7´).
- O 35% dos clientes do casco urbano son da propia vila (os restantes das parroquias e outros concellos).
- O 60% da compra principal dun fogar é realizado nas grandes superficies da vila (con parking propio en moitos casos), pmentres que o 20% (maiores de 60 anos principalmente, e da propia vila) o fai no mercado municipal.
- O principal activo que valoran os clientes á hora de facer unha compra tanto persoal (roupa), "forte semanal" (alimentación) ou para o fogar ou doutro/tipo especializada (tecnoloxía, libros..) é a proximidade.
- O 50% dos que realizan a compra "forte" en Ponteareas, a fan no seu vehículo privado, e desa cifra, outro 50% (un de cada catro clientes polo tanto) asegura ter problemas para aparcar, unha cantidade que aumenta ao 68% naquela parte da vila que no Plan se identifica como "Zona 1".
- Dentro destes tres perfís de comprador, só esgrimen como principal motivo á hora de realizar unha compra (antepóndoo incluso antes que o prezo) a facilidade para aparcar en torno a un 1% dos mesmos.
- A falla de acceso ao tráfico rodado e de aparcadoiros poden actuar negativamente aillando unha zona comercial.
- Sinalización insuficiente, obsoleta e deteriorada.
- Funcionamento deficiente e inadecuado da zona ORA.
- Beirarrúas de ancho inadecuado, pasos de peóns pouco seguros e presencia de mobiliario (sinais verticais) que dificultan a mobilidade a persoas con cadeira de rodas, invidentes, carriños de nenos...
- Escasa e deficiente iluminación, e suciedade na rúa (excrementos cans).

Vista dos Xardíns da Xiralda

MESA DE TRABALLO COS GRUPOS POLITICOS MUNICIPAIS.

Realizada para o Estudio de Mobilidade.

Así mesmo, nos primeiros días de xaneiro deste mesmo ano, tivo lugar tamén unha mesa de traballo con todas as forzas políticas con representanción na corporación municipal, e dende os distintos enfoques e posicións ideolóxicas, pódense sinalar unhas determinadas coincidencias e semellantes planteamentos, a respecto dos seguíntes puntos:

- Necesidade de habilitar novas e máis prazas de aparcadoiro, debido ao seu insuficente número
- Solventar problemas de conxestión de tráfico provocados nas entradas e saídas (rotondas) da vila ás horas punta
- Adopción de medidas para aliviar o caos circulatorio que se produce na contorna dos centros educativos coincidíndo cos horarios de entrada e saída
- Escoitar e incorporar a voz dos comerciantes
- Fomento de todo o que sexan vías verdes, e ciclistas (respectuosos co entorno en xeral e co río de xeito particular)
- Avaliar a viabilidade económica da mellora e forzalecemento do transporte público
- Reformular e activar o actual modelo de “zona azul”
- Valorar os cambios que sexan precisos para a mellora das zonas de “carga e descarga”
- Asumir que os aparcadoiros informais, tal e como se atopan na actualidade, son medidas “paliativas” e non deben ser alternativas de futuro en si mesmas
- Implantación de medidas de calmado de tráfico e seguridade vial (nos pasos de peóns especialmente)
- Mellora da accesibilidade, de xeito especial de cara ás persoas con algún tipo de discapacidade.
- Avanzar e afondar no proceso de peonalización, mais dun xeito consensuado

Encontro co grupo de goberno.

Encontro co representante do grupo municipal do Partido Popular.

Encontro co representante do grupo municipal de Alternativa Ciudadana de Pontearea - ACiP

Vista das entrevistas con colectivos no salón de plenos do Concello de Potneareas.

XORNADA DE PARTICIPACIÓN CON REPRESENTANTES DO COLECTIVOS VECIÑAIS
Realizada para o Estudio de Mobilidade Sostible.

Por último, o 31 de marzo do presente ano, levouse a cabo no Salón de Plenos da Casa do Concello, unha convocatoria aberta a toda a veciñanza en xeral, convidando en particular a individuos e representantes sociais do municipio, que pola súa labor profesional, técnica ou persoal contan cuns coñecementos e perspectivas de relevancia para abordar o análise da mobilidade na vila. Finalmente, houbo 42 persoas que respostaron ao convite, e que a súa vez foron entrevistadas presencialmente pola equipa técnica redactora do presente documento.

Este proceso participativo cos principais representantes do tecido asociativo e social do casco urbán de Ponteareas, foi realizado a través da recollida presencial de datos, a partir dun cuestionario no que se combinaron preguntas con opcións de respostas abertas: nas que o entrevistado tiña a opción de contestar o que considerara pertinente, e pechadas: cunha bateria de respostas previamente definidas, nas que ou ben se solicitaba que o entrevistado valorase entre distintas opcións puntuables de 0 a 10 -de menor a maior acordo/desacordo-, ou por orde de relevancia segundo a importancia que lle concedía a cada cuestión planteada.

O modelo de cuestionario empregado, e as preguntas que se lle formularon ás preto de 50 persoas (47) que pasaron polo espazo habilitado para a consulta -o salón de plenos do casa do concello-, contaban cun duplo planteamento: por un lado interpelar aos entrevistados a identificar problemas e posibles solucións, e por outro a facelo dende a óptica da totalidade do termo municipal, e por outro a centrarse expresamente no seu centro urbán.

Así pois, dende esa dobre perspectiva -anteriormente xa comentada- de identificación de problemas por unha parte, e tentativas de albiscar solucións para a mobilidade municipal, por outra, podemos establecer : un gran grupo de problemáticas detectadas polos participantes por un lado, e un segundo conxunto de posibles solucións ás mesmas, realizadas polas mesmas persoas. De igual

Encontro co representante do grupo municipal de Esquerda Unida - SON.

Vista das entrevistas con colectivos no salón de plenos do Concello de Ponteareas.

xeito, e ao abeiro do número de veces e da énfase, con que cada suxestión foi trasladada e manifestada aos técnicos redactores, situamos ditas achegas dentro de catro subgrupos, que califícamos como: problematicas/melloras "principais", "destacadas", "secundarias" e "puntuais"

Como se observa, moitas das deficiencias sinaladas, e das medidas correctoras expostas, gardan máis relación coa calidade e usos do espazo público (recuperación do casco vello, escasez de zonas verdes, integración do río, lixo, apoio ao comercio...), que coa mobilidade stricto sensu, pero non deixan de ser aportacións e suxerencias relevantes, á hora de aplicar melloras integrais (estéticas, ecolóxicas, económicas...) na vila.

PROBLEMÁTICAS IDENTIFICADAS

PROBLEMAS PRINCIPAIS	COMENTARIOS
Falta de prazas e de espazos axeitados para estacionar os automóbiles	Hai veciños que estacionan na rúa porque lles resulta máis doado pese ter garaxe (moitos con accesos deficientes)
Accesibilidade xeral deficiente	3 de cada 10 beirarrúas teñen unha pendente superior ao 6%
Iluminación escasa/deficiente	---
Beirarúas de ancho insuficiente	Lembremos que o 75% conta con menos de 1'80m de ancho
Inseguridade vial/pasos peóns perigosos	Se incide na necesidade de deixar espazos amplos antes e despois pasos cebra, como exemplo de medida de seguridade
Escasez zonas peonís	Especialmente entre as prazas (Igrexa, Auditorio...)
Mala conservación dos "parkings informais"	Algo especialmente notable no inverno, tanto polo barro e charcos, como pola sensación de inseguridade ao haber menos horas de luz
Mal funcionamento/ redefinición da zona azul	Pouco eficiente á hora de estimular a rotación de vehículos estacionados

Vista aérea da Praza Maior e Praza de Bugallal

PROBLEMAS DESTACADOS	COMENTARIOS
Exceso tráfico	Caos circulatorio días de feira e os 14 de cada mes (por exemplo)
Problemas coa ubicación dos colectores de lixo	Pero tamén con determinados tipos de “mobiliario urbano” (terrazas)
Conxestión nas rotondas de entrada e saída da Vila	Incídese tamén na súa perigosidade
Insuficientes parques e prazas	Mal estado/escasez das zonas verdes e de lecer (Colocación de tirolinas, máquinas de ximnasia... por exemplo)
Escasas zonas de carga/ descarga	Propónse unha regulación das mesmas por horarios
Vehículos mal estacionados	Remarcar de xeito máis visible as pzas de parking reservadas para persoas con problemas de mobilidade
PROBLEMAS SECUNDARIOS	COMENTARIOS
Ausencia de transporte público	Poucas frecuencias e transporte ás parroquias precario
Ausencia de arborado/ vexetación urbana	---
Flexibilidade/redefinición do permiso para circular/ acceder/estacionar determinado tipo de axentes sociais	(Asoc. Dar Máis, técnicos ss.sociais...)- Flexibilidade/comprensión policia local
”Integración” do Río Tea	Posta en valor e protección
PROBLEMAS PUNTUAIS	COMENTARIOS
Máis pérgolas, protección chuvia...	Falta de mobiliario para o descanso (bancos, asientos...)
Lixo /suciedade	---
Caos entrada/saída centros escolares	Poder estacionar nas zonas dos entornos dos centros de ensino fóra do horario de entrada/ saída
Vados/sinais confusos	Necesidade de nova sinalización

Vistas das entrevistas con colectivos no salón de plenos do Concello de Potneareas.

5.939
habitantes

3.183
vehículos

1 vehículo
cada 2 persoas
no núcleo urbano de Ponteareas

2.964
vivendas construidas

153
locais comerciais, de alimentación e supermercados

4.198
prazas de estacionamento

1.249
prazas de estacionamento na rúa

2.812
prazas de estacionamento en edificacións

668
prazas en aparacadoiros públicos temporais no núcleo urbano de Ponteareas

450m
de carga e descarga

14km
de beirarrúas

20%
de beirarrúas con arborado

29%
de beirarrúas con pendente maior ao 6%

75%
de beirarrúas con ancho menor a 1.80m

60%
do espazo público reservado ao vehículo

18%
de espazo público de prioridade peonil

22%
de espazo público para beirarrúas

65.880m2
de espazo público

Información referida á área ambiental central. Datos provisionais extraídos da EDUSI, o Padrón Municipal e elabortación propia I Marzo 2017

Folleto de datos informativos sobre a área ambiental central repartido durante a xornada de participaicón.

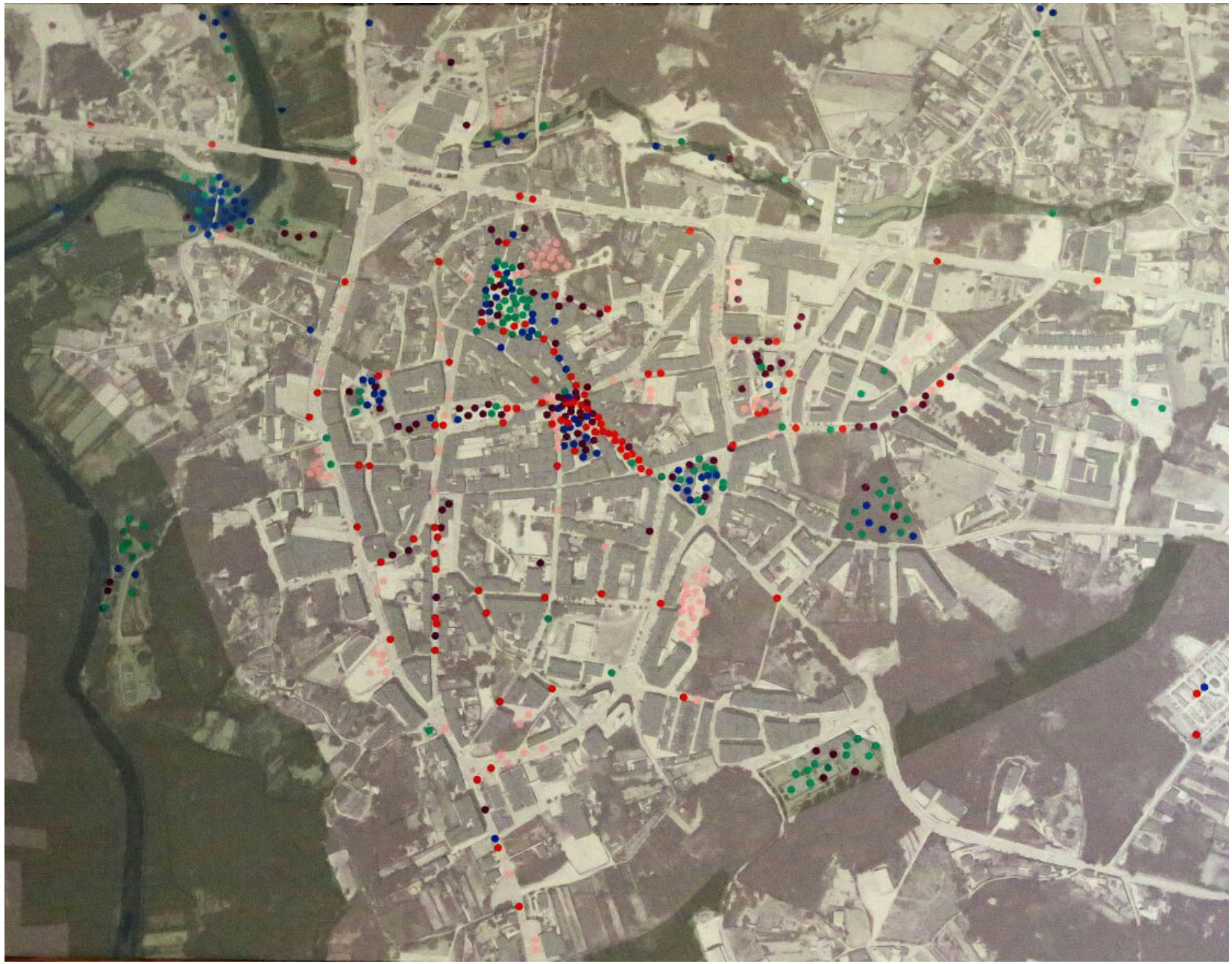
Táboa da valoración dos problemas de mobilidade extraídos da enquisa realizada. Fonte: Elaboración propia

Táboa de valoración das medidas de mobilidade extraídos da enquisa realizada. Fonte: Elaboración propia

MELLORAS PROPOSTAS

MELLORAS PRINCIPAIS	COMENTARIOS
Máis prazas para estacionar	Creación aparcadoiros disuasorios
Mellora da accesibilidade en xeral	Tanto nos espazos e equipamentos públicos (piscina e pavillón), como nos locais e comercios
Impulso da mobilidade sostible	Nomeadamente a través de vias ciclistas e da colocación de soportes para deixar bicicletas
Implantación de Zona30/ Limitación de velocidade/ medidas de traffic calming	Restrición coches no centro/Impulso peonalización do centro
Ancheamento das beirarrúas	---
Máis zonas verdes e de lecer	---
MELLORAS DESTACADAS	COMENTARIOS
Mellora e claridade das sinalizacións en xeral	En particular das indicacións de permitido/ prohibido, acceder/estacionar... e de carga e descarga
Mellora da iluminación do espazo público	---
Máis papeleiras	---
MELLORAS SECUNDARIAS	COMENTARIOS
Itinerarios escolares	Fomento de vías seguras e segregadas do tráfico
Implantación de sistemas de rotación de vehículos estacionados	Reformulación/fomento “zona azul “
Obradoiros/formación e medidas para o fomento da seguridade vial	Cursos educación vial
Mellora/recuperación do Casco Vello	---
Autorización para estacionar temporalmente os pais	Medidas para solventar caos na saída/entrada escolas

MELLORAS PUNTUAIS	COMENTARIOS
”Visibilidade” do centro	Potenciación do comercio local
Mellora e acondicionamento da Feira Vella	---
Asfaltado dos “parkings informais”	Levantan moito pó de cara ás vivendas contiguas
Potenciación e aproveitamento das paradas internas bus	Colexios Bouza Brey e Apostolo Santiago, Restaurante Pontearеas, Estación buses, Parque das Pombas.
Acondicionamento/mellora casetas taxi	---
Creación de zonas específicas para cans	Queixas sobre a presencia de excrementos nas rúas



Resultado do panel exposto durante o proceso participativo. Fonte: Elaboración propia

ENQUISA GRÁFICA SOBRE O PLANO DE PONTEAREAS

Realizada durante a xornada de participación para o Estudio de Mobilidade.

Actividade realizada o día 31 de marzo no Salón de Plenos do Concello de Ponteareas en paralelo a Xornada de Participación coas asociacións. Participaron os representantes das asociacións convidadas asi como outros 16 veciños da vila que se achegaron de forma voluntaria.

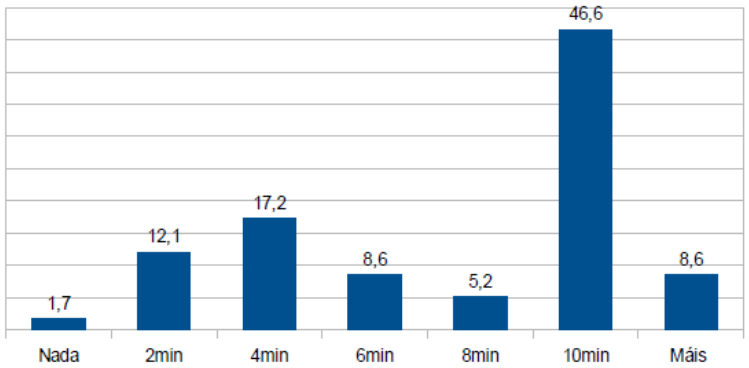
Colocouse un panel co rueiro da vila, para que quen o desexase poidese ubicar e indicar sobre o mesmo (a través de puntos de cores) as seguintes localizacións:

En que dúas zonas do núcleo urbán prefire estar?
O espazo máis sinalado é a Praza Maior así como as zonas verdes urbanas de Ponteareas, en especial a Ponte dos Remedios pero tamén o Parque Forestal, a Moscadeira, os xardíns do Concello ou o Parque das Pombas.

Que dous espazos públicos pensas que necesitan ser mellorados con máis urxencia?
O espazo público máis sinalado e a Praza Bugallal con notable diferenza cos demais, se ben tamén se sinalan a zona do auditorio, o Paseo Matutino, a Feira Vella, e algunhas zonas da Praza Maior.

Cales serían os dous lugaes que recomendarías visitar a un turista na zona centro?
Neste caso o lugar que máis se sinala e a Ponte dos Remedios aínda que tamén aparecen sinalados por varias persoas o edificio do Concello, as Prazas Bugallal e Maior e o Regato da Venda.

Cales son as dúas áreas nas que se deberían mellorar as condicións para o peón?
A área sinalada de xeito maioritario foi o eixo Avenida da Constitución e a Praza Bugallal ainda que de xeito único se sinalan moitos puntos en Ponteareas e incluso de xeito reiterado na Rúa Castiñeiras e na N-120.



Vista da enquisa gráfica realizada durante a xornada de participación para este Estudo de Mobilidade.

Gráfico do resultado á pregunta sobre canto tempo estaría disposto a camiñar dende que aparca ata o seu destino. Fonte: Elaboración propia.

Cales son as dúas áreas nas que se deberían mellorar as opcións para aparcar?
A maoría de respostas sinalan as áreas xa adicadas a estacionamentos informais (en especial Santa Ana e Rosalia de Castro), aínda que tamén se observa preocupación na zona da Praza de Abastos, na antiga Fábrica de Granitos e na contorna de Ponteareas Cidade.

Por último, efectuabase unha derradeira pregunta, na que se convidaba á xente a que indicar canto tempo estaba disposta a camiñar dende que aparcaba o seu vehículo, ata a zona na que tña que realizar as súas xestións, sendo os resultados os que se reflicten no seguínte gráfico:

Máis do 45% das perto de 60 persoas participantes (58), indicaron que estarían dispostas a desprazarse 10 minutos andando dende o lugar no que tivesen que estacionar o automóbil, se a esa porcentaxe se lle engadira o 8,6% de persoas que asumía ter que andar máis dese tempo, a porcentaxe resultante situaríase en torno ao 55% de respostas.

BUZÓN DE SUXESTIÓNS A TRAVÉS DO CORREO ELECTRÓNICO.
(mobilidade@ponteareas.es)

Todos os participantes na Xornada de Participación recibiron un cartaz co correo para enviar suxestións. Ao mesmo tempo publicouse nas redes sociais e en distintos medios de comunicación (en prensa escrita no Faro de Vigo e en prensa dixital en Comarcas na Rede).

Unicamente se recibiron dous correos, un indicando que lle gustaría que se peonalizase todo o casco urbano e o outro que se reproduce a continuación en consideración ao detallado análise que fai da vila, en espcífico da Rúa Trobador Xoán García Guillade (EP4001):

"[...] Ademáis dos problemas coñecidos pola desfeita urbanística de Ponteareas (beirarrúas estreitas ou inexistentes e prevalencia do coche). Eu desexaba unha vila mais amigable coas duas rodas, habilitando lugares para deixar a bici aparcada e segura mentres se vai ao mercado ou facer xestions no concello, además de rutas con prioridade para a bicicleta para acceder aos centros escolares.

Dicir que os accesos a o CEIP Mestre Ramiro Sabell son moi mellorables, non hai beirarrúas ou non están en condicions, non hai espazo adecuado pra aparcar os coches. O acceso en bicicleta ao centro educativo é adecuado xa que hai habilitado un lugar pra aparcar diante do aulario de educación infantil, pero estaría ben limitar a velocidade en todo o tramo da rúa Trovador para mellorar a seguridade nos desplazamentos en bicicleta, xa que no sentido ascendente non hai arcén e as beirarrúas non son aptas por ter en medio postes de teléfono ou electricidade.

A ausencia de zonas verdes e fontes fai que as temperaturas nos meses cálidos, son moi altas no casco urbán, as poucas árbores están moi espaciadas e baixo as edificacións, non teñen porte suficiente para dar sombra e refrescar o ambiente, so hai que botar un ollo a rúa Vidales Tomé ou Virxe dos Remedios. O mesmo pasa nas prazas e no parque que hai no auditorio, que sen sombra nin fontes e vexetación, son un mal sitio para ir cos cativos. Unha solución relativamente fácil son instalar uns toldos vela como fixeron na última feira dos remedios na praza da igrexa, que daban sombra dabondo, de xeito temporal para os meses estivales e facer que a fonte da praza maior volte a funcionar.

O parque forestal está infrautilizado, podería habilitarse un espazo específico para pasear con cans, que estivera delimitado, e impedir o paso a zona de xogos. O parque da concordia é un cagadero de cans inmenso, non sendo útil para case nada más que esquivar as cagadas, e as podas tan esaxeradas que fan nos plátanos de paseo que ainda sobreviven non permiten que collan porte para dar sombra e frescor.

Supoño que moitas mais cousas quedan, o ideal sería ir a un modelo de cidade con poucos coches no centro da vila onde teñan prioridade os peóns ou as bicicletas."

Os datos dos procesos de participación anteriores así como as catro accións de participación realizadas durante o Estudio de Mobilidade, tivéronse en conta para a elaboración deste documento.

Vista aérea da Rúa Trobador Xoán García Guillade (EP4001).

ANEXO 2. FICHAS DE SECCIÓNS VIARIAS

Avenida Rosalía de Castro

Estacionamento

- Regulado en liña 1
- Regulado en liña 2
- Regulado en batería 1
- Regulado en batería 2
- Non regulado
- Ausencia

Vexetación

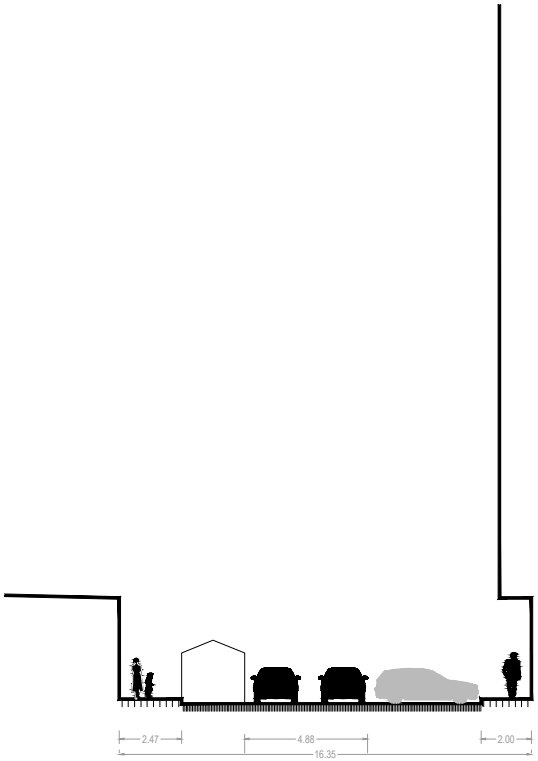
- Árbores nunha beirarrúa
- Árbores en dúas beirarrúas
- Espazo axardinado
- Xardineiras
- Sen vexetación

Rúa

- Unha beirarrúa
- Dúas beirarrúas
- Sen beirrarúa
- Peonil
- Terraza
- Bolardos

Estado

- Accesibilidade
- Sinalización
- Mobiliario urbano
- R.S.U
- Iluminación
- Valoración xeral



Avenida da Constitución

Estacionamento

- Regulado en liña 1
- Regulado en liña 2
- Regulado en batería 1
- Regulado en batería 2
- Non regulado
- Ausencia

Vexetación

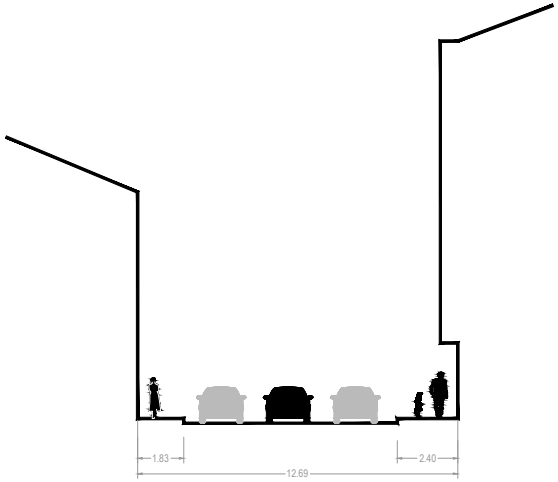
- Árbores nunha beirarrúa
- Árbores en dúas beirarrúas
- Espazo axardinado
- Xardineiras
- Sen vexetación

Rúa

- Unha beirarrúa
- Dúas beirarrúas
- Sen beirrarúa
- Peonil
- Terraza
- Bolardos

Estado

- Accesibilidade
- Sinalización
- Mobiliario urbano
- R.S.U
- Iluminación
- Valoración xeral



Rúa Vidales Tomé

Estacionamento

- Regulado en liña 1
- Regulado en liña 2
- Regulado en batería 1
- Regulado en batería 2 ■
- Non regulado
- Ausencia

Vexetación

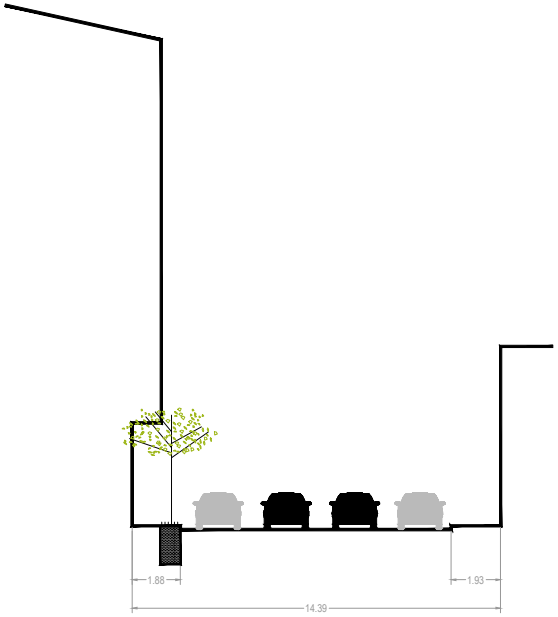
- Árbores nunha beirarrúa
- Árbores en dúas beirarrúas ■
- Espazo axardinado
- Xardineiras
- Sen vexetación

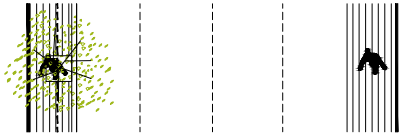
Rúa

- Unha beirarrúa
- Dúas beirarrúas ■
- Sen beirrarúa
- Peonil
- Terraza ■
- Bolardos

Estado

- Accesibilidade ■
- Sinalización ■
- Mobiliario urbano ■
- R.S.U ■
- Iluminación ■
- Valoración xeral ■





Avenida de Galicia

Estacionamento

- Regulado en liña 1
- Regulado en liña 2 ■
- Regulado en batería 1
- Regulado en batería 2
- Non regulado
- Ausencia

Vexetación

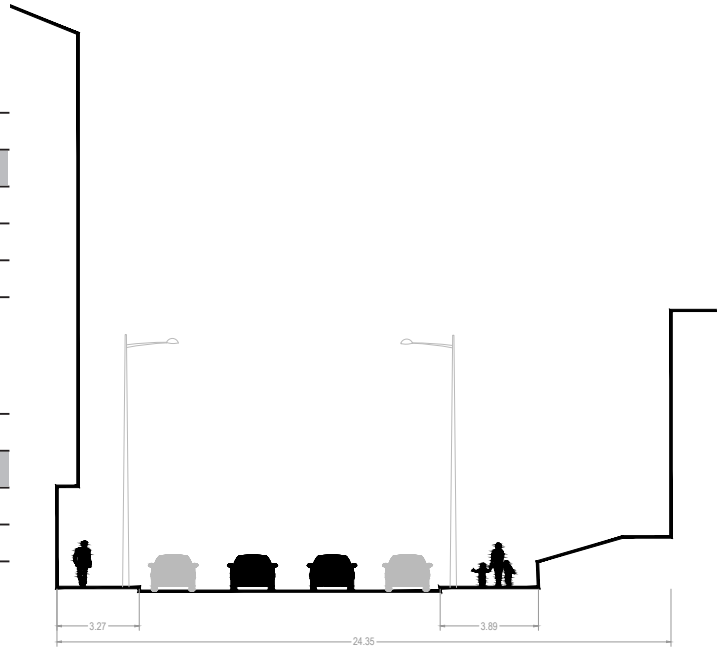
- Árbores nunha beirarrúa
- Árbores en dúas beirarrúas ■
- Espazo axardinado
- Xardineiras
- Sen vexetación

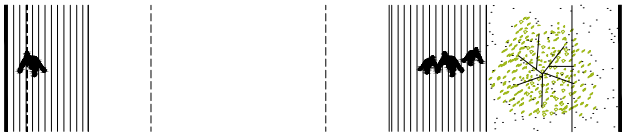
Rúa

- Unha beirarrúa
- Dúas beirarrúas ■
- Sen beirrarúa
- Peonil
- Terraza ■
- Bolardos

Estado

- Accesibilidade ■
- Sinalización ■
- Mobiliario urbano ■
- R.S.U ■
- Iluminación ■
- Valoración xeral ■





Rúa de Oriente

Estacionamento

- Regulado en liña 1
- Regulado en liña 2
- Regulado en batería 1
- Regulado en batería 2
- Non regulado
- Ausencia

Vexetación

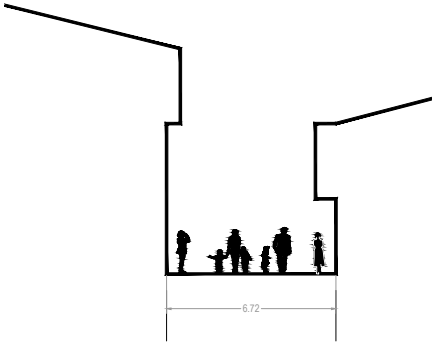
- Árbores nunha beirarrúa
- Árbores en dúas beirarrúas
- Espazo axardinado
- Xardineiras
- Sen vexetación

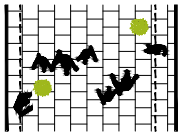
Rúa

- Unha beirarrúa
- Dúas beirarrúas
- Sen beirrarúa
- Peonil
- Terraza
- Bolardos

Estado

- Accesibilidade
- Sinalización
- Mobiliario urbano
- R.S.U
- Iluminación
- Valoración xeral





Rúa da Esperanza

Estacionamento

- Regulado en liña 1
- Regulado en liña 2
- Regulado en batería 1
- Regulado en batería 2
- Non regulado
- Ausencia

Vexetación

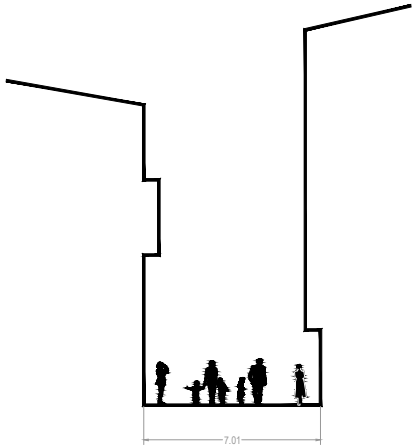
- Árbores nunha beirarrúa
- Árbores en dúas beirarrúas
- Espazo axardinado
- Xardineiras
- Sen vexetación

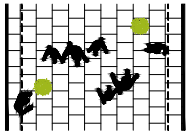
Rúa

- Unha beirarrúa
- Dúas beirarrúas
- Sen beirrarúa
- Peonil
- Terraza
- Bolardos

Estado

- Accesibilidade
- Sinalización
- Mobiliario urbano
- R.S.U
- Iluminación
- Valoración xeral





Rúa Doctor Fernández Vega

Estacionamento

Regulado en liña 1	■
Regulado en liña 2	
Regulado en batería 1	■
Regulado en batería 2	
Non regulado	
Ausencia	

Vexetación

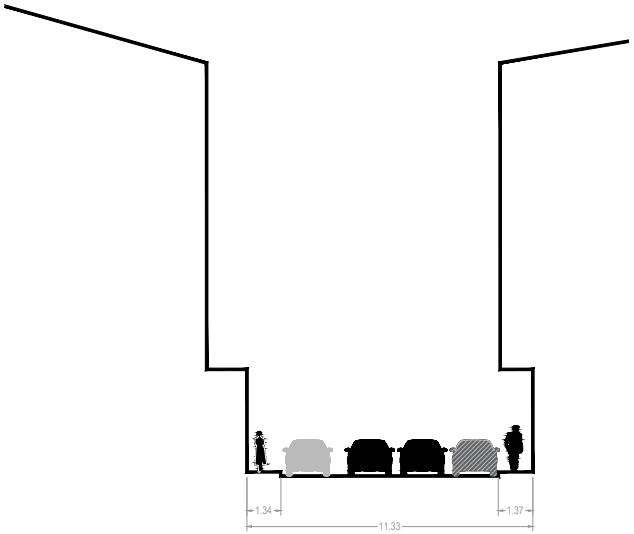
Árbores nunha beirarrúa	
Árbores en dúas beirarrúas	
Espazo axardinado	
Xardineiras	
Sen vexetación	■

Rúa

Unha beirarrúa	
Dúas beirarrúas	■
Sen beirrarúa	
Peonil	
Terraza	
Bolardos	

Estado

Accesibilidade	■
Sinalización	■
Mobiliario urbano	■
R.S.U	■
Iluminación	■
Valoración xeral	■



Rúa Arxentina

Estacionamento

Regulado en liña 1	
Regulado en liña 2	
Regulado en batería 1	
Regulado en batería 2	
Non regulado	
Ausencia	■

Vexetación

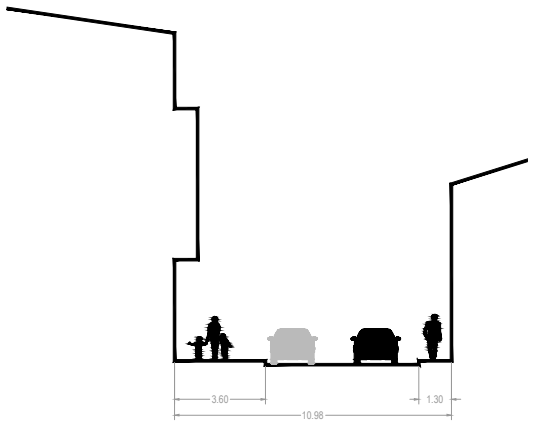
Árbores nunha beirarrúa	
Árbores en dúas beirarrúas	■
Espazo axardinado	
Xardineiras	
Sen vexetación	

Rúa

Unha beirarrúa	
Dúas beirarrúas	■
Sen beirrarúa	
Peonil	
Terraza	
Bolardos	

Estado

Accesibilidade	■
Sinalización	■
Mobiliario urbano	■
R.S.U	■
Iluminación	■
Valoración xeral	■



Rúa dos Ferreiros

Estacionamento

- Regulado en liña 1
- Regulado en liña 2
- Regulado en batería 1
- Regulado en batería 2
- Non regulado
- Ausencia

Vexetación

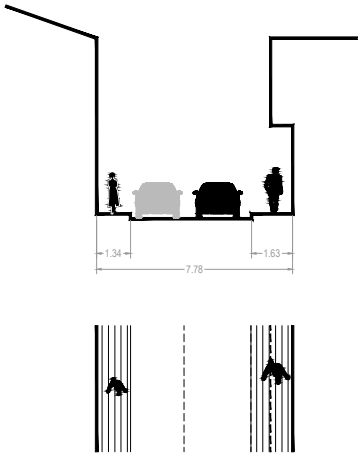
- Árbores nunha beirarrúa
- Árbores en dúas beirarrúas
- Espazo axardinado
- Xardineiras
- Sen vexetación

Rúa

- Unha beirarrúa
- Dúas beirarrúas
- Sen beirrarúa
- Peonil
- Terraza
- Bolardos

Estado

- Accesibilidade
- Sinalización
- Mobiliario urbano
- R.S.U
- Iluminación
- Valoración xeral



Rúa Reveriano Soutullo

Estacionamento

- Regulado en liña 1
- Regulado en liña 2
- Regulado en batería 1
- Regulado en batería 2
- Non regulado
- Ausencia

Vexetación

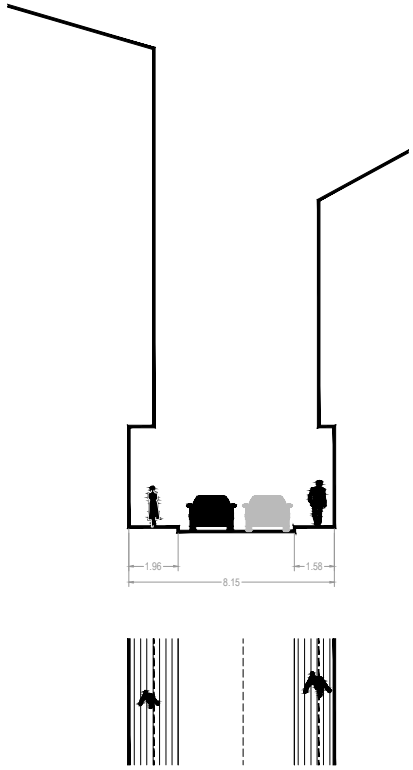
- Árbores nunha beirarrúa
- Árbores en dúas beirarrúas
- Espazo axardinado
- Xardineiras
- Sen vexetación

Rúa

- Unha beirarrúa
- Dúas beirarrúas
- Sen beirrarúa
- Peonil
- Terraza
- Bolardos

Estado

- Accesibilidade
- Sinalización
- Mobiliario urbano
- R.S.U
- Iluminación
- Valoración xeral



Rúa Amado Garra

Estacionamento

Regulado en liña 1	■
Regulado en liña 2	■
Regulado en batería 1	
Regulado en batería 2	
Non regulado	
Ausencia	

Vexetación

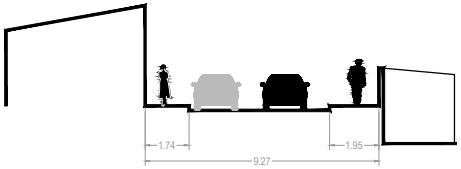
Árbores nunha beirarrúa	■
Árbores en dúas beirarrúas	
Espazo axardinado	
Xardineiras	
Sen vexetación	

Rúa

Unha beirarrúa	
Dúas beirarrúas	■
Sen beirrarúa	
Peonil	
Terraza	■
Bolardos	

Estado

Accesibilidade	■
Sinalización	■
Mobiliario urbano	■
R.S.U	■
Iluminación	■
Valoración xeral	■



Rúa Morales Hidalgo

Estacionamento

Regulado en liña 1	
Regulado en liña 2	■
Regulado en batería 1	
Regulado en batería 2	
Non regulado	
Ausencia	

Vexetación

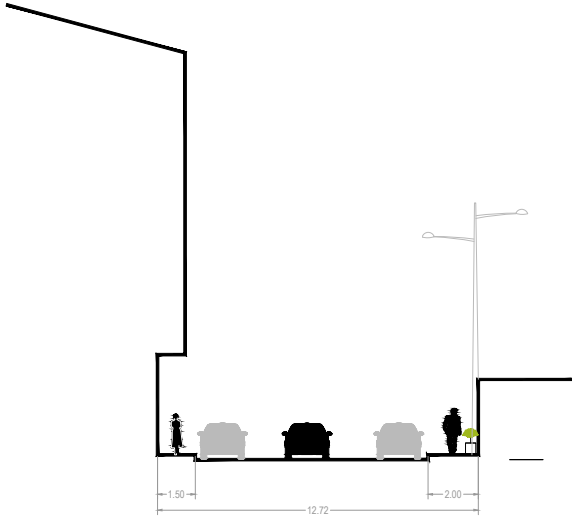
Árbores nunha beirarrúa	
Árbores en dúas beirarrúas	
Espazo axardinado	
Xardineiras	■
Sen vexetación	■

Rúa

Unha beirarrúa	
Dúas beirarrúas	■
Sen beirrarúa	
Peonil	
Terraza	
Bolardos	

Estado

Accesibilidade	■
Sinalización	■
Mobiliario urbano	■
R.S.U	■
Iluminación	■
Valoración xeral	■



Rúa da Estrada

Estacionamento

- Regulado en liña 1
- Regulado en liña 2
- Regulado en batería 1 ■
- Regulado en batería 2
- Non regulado
- Ausencia

Vexetación

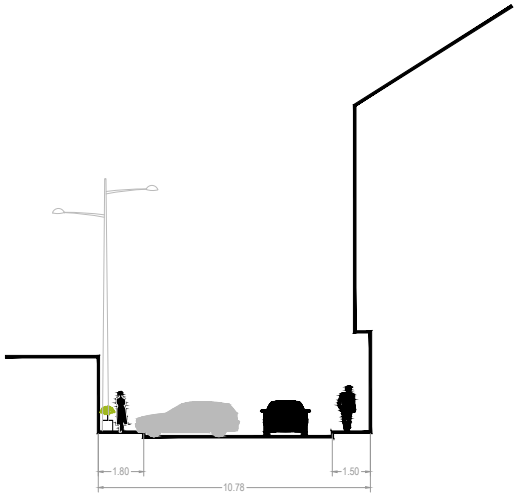
- Árbores nunha beirarrúa
- Árbores en dúas beirarrúas
- Espazo axardinado
- Xardineiras ■
- Sen vexetación ■

Rúa

- Unha beirarrúa
- Dúas beirarrúas ■
- Sen beirrarúa
- Peonil
- Terraza
- Bolardos

Estado

- Accesibilidade ■
- Sinalización ■
- Mobiliario urbano ■
- R.S.U ■
- Iluminación ■
- Valoración xeral ■



Rúa Castiñeira

Estacionamento

- Regulado en liña 1 ■
- Regulado en liña 2 ■
- Regulado en batería 1 ■
- Regulado en batería 2
- Non regulado
- Ausencia

Vexetación

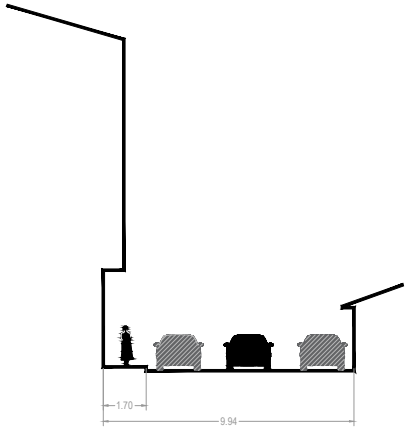
- Árbores nunha beirarrúa ■
- Árbores en dúas beirarrúas
- Espazo axardinado
- Xardineiras
- Sen vexetación

Rúa

- Unha beirarrúa ■
- Dúas beirarrúas ■
- Sen beirrarúa
- Peonil
- Terraza
- Bolardos

Estado

- Accesibilidade ■
- Sinalización ■
- Mobiliario urbano ■
- R.S.U ■
- Iluminación ■
- Valoración xeral ■



Av. Castelao (PO-403)

Estacionamento

- Regulado en liña 1
- Regulado en liña 2 ■
- Regulado en batería 1
- Regulado en batería 2
- Non regulado
- Ausencia

Vexetación

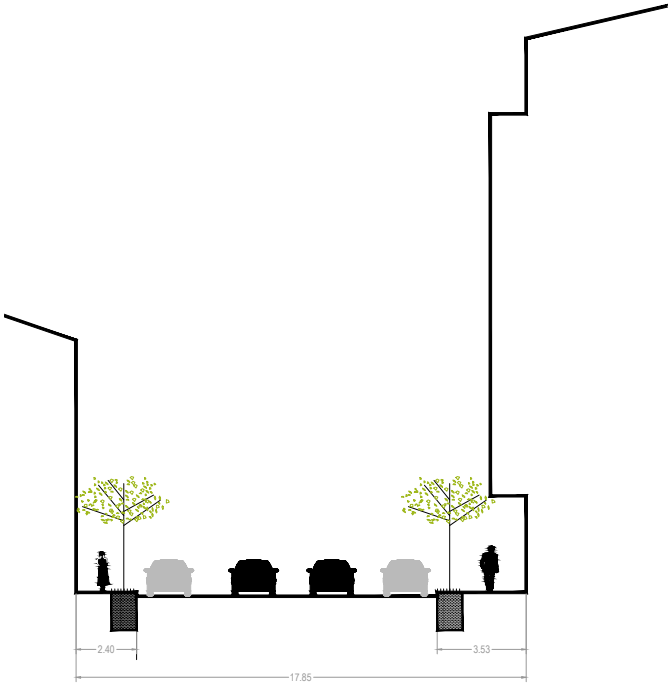
- Árbores nunha beirarrúa
- Árbores en dúas beirarrúas ■
- Espazo axardinado
- Xardineiras
- Sen vexetación

Rúa

- Unha beirarrúa
- Dúas beirarrúas ■
- Sen beirrarúa
- Peonil
- Terraza ■
- Bolardos

Estado

- Accesibilidade ■
- Sinalización ■
- Mobiliario urbano ■
- R.S.U ■
- Iluminación ■
- Valoración xeral ■



Rúa Sarmiento Rivera (EP-4203)

Estacionamento

- Regulado en liña 1
- Regulado en liña 2
- Regulado en batería 1
- Regulado en batería 2
- Non regulado
- Ausencia ■

Vexetación

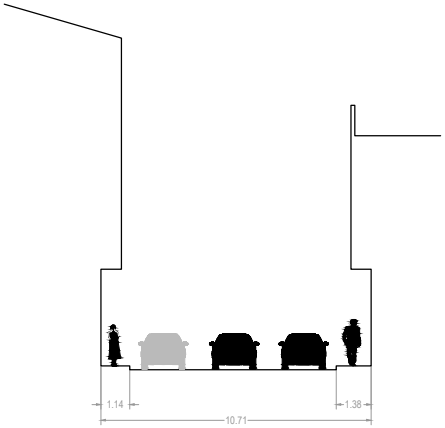
- Árbores nunha beirarrúa
- Árbores en dúas beirarrúas
- Espazo axardinado
- Xardineiras
- Sen vexetación ■

Rúa

- Unha beirarrúa
- Dúas beirarrúas ■
- Sen beirrarúa
- Peonil
- Terraza
- Bolardos

Estado

- Accesibilidade ■
- Sinalización ■
- Mobiliario urbano ■
- R.S.U ■
- Iluminación ■
- Valoración xeral ■



Rúa Sarmiento Rivera (EP-4203)

Estacionamento

- Regulado en liña 1
- Regulado en liña 2
- Regulado en batería 1
- Regulado en batería 2
- Non regulado
- Ausencia

Vexetación

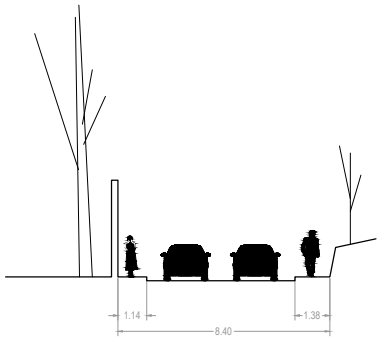
- Árbores nunha beirarrúa
- Árbores en dúas beirarrúas
- Espazo axardinado
- Xardineiras
- Sen vexetación

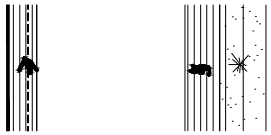
Rúa

- Unha beirarrúa
- Dúas beirarrúas
- Sen beirrarúa
- Peonil
- Terraza
- Bolardos

Estado

- Accesibilidade
- Sinalización
- Mobiliario urbano
- R.S.U
- Iluminación
- Valoración xeral





Rúa Trovador Xoan García de Guillade (EP-4001)

Estacionamento

- Regulado en liña 1
- Regulado en liña 2
- Regulado en batería 1
- Regulado en batería 2
- Non regulado
- Ausencia

Vexetación

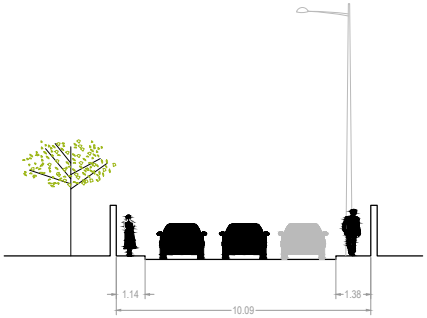
- Árbores nunha beirarrúa
- Árbores en dúas beirarrúas
- Espazo axardinado
- Xardineiras
- Sen vexetación

Rúa

- Unha beirarrúa
- Dúas beirarrúas
- Sen beirrarúa
- Peonil
- Terraza
- Bolardos

Estado

- Accesibilidade
- Sinalización
- Mobiliario urbano
- R.S.U
- Iluminación
- Valoración xeral



Rúa Trovador Xoan García de Guillade (EP-4001)

Estacionamento

- Regulado en liña 1
- Regulado en liña 2
- Regulado en batería 1
- Regulado en batería 2
- Non regulado
- Ausencia

Vexetación

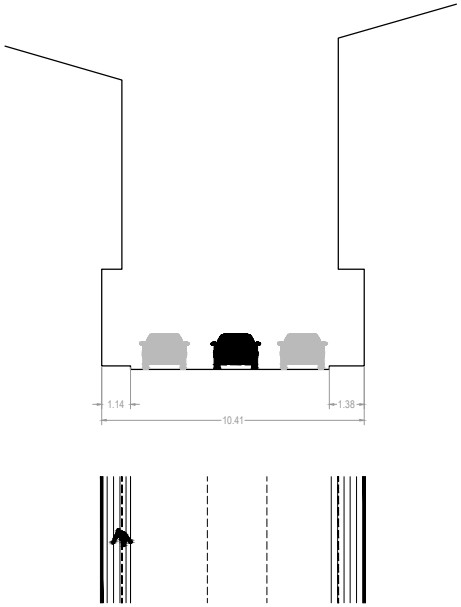
- Árbores nunha beirarrúa
- Árbores en dúas beirarrúas
- Espazo axardinado
- Xardineiras
- Sen vexetación

Rúa

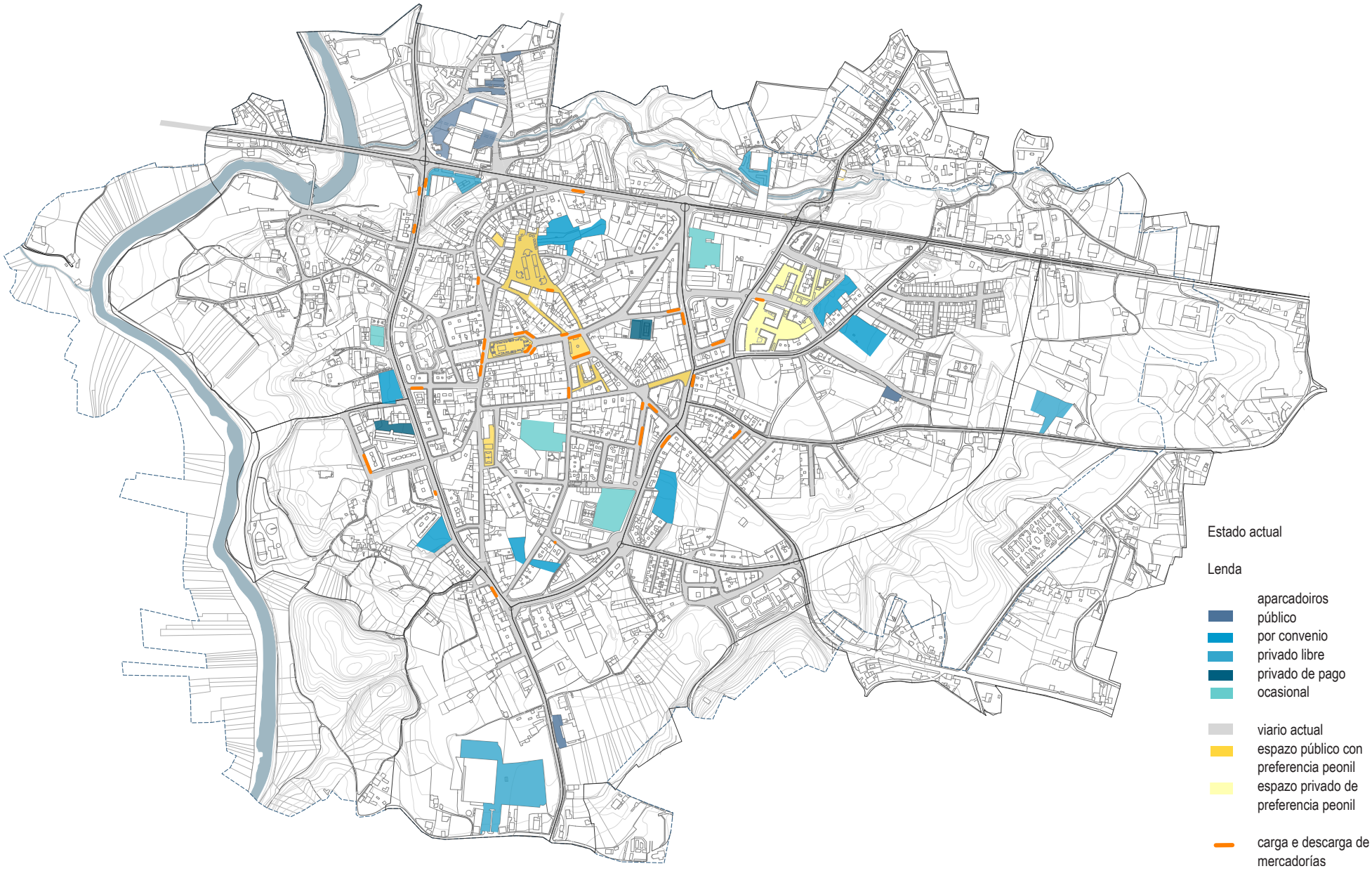
- Unha beirarrúa
- Dúas beirarrúas
- Sen beirrarúa
- Peonil
- Terraza
- Bolardos

Estado

- Accesibilidade
- Sinalización
- Mobiliario urbano
- R.S.U
- Iluminación
- Valoración xeral



ANEXO 3. PLANOS


Estado actual
Lenda
aparcadoiros
público
por convenio
privado libre
privado de pago
ocasional
viario actual
espazo público con preferencia peonil
espazo privado de preferencia peonil
carga e descarga de mercadorías

Tráfico restrinxido

Trátase de rúas esencialmente peonís, que non teñen aparcadoiros permanentes pero que, nalgúns casos, poderían permitir o tránsito puntual e o estacionamento momentáneo para a recollida de material ou persoas. No pavimento sinalarase un espazo de prioridade ciclista cun ancho de 2,5 metros.

Plataforma Compartida

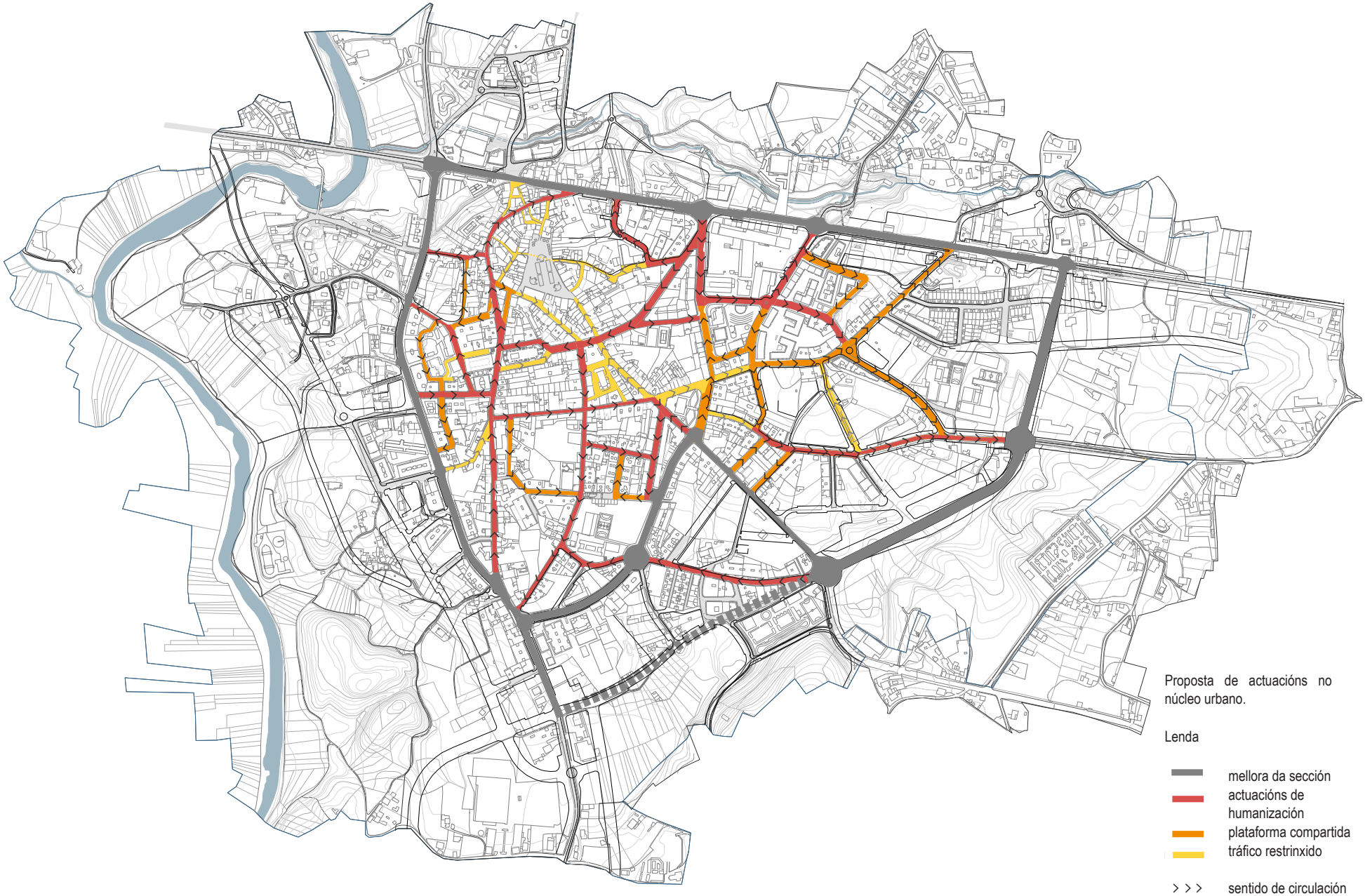
Serán rúas nas que prime o carácter peonil pero que se permita o tráfico de residentes, mercadorías e usuarios dos comerzos. Poderán ter estacionamento de residentes ou de usuarios de servizos con 30 ou 90 minutos. No pavimento sinalarase un espazo de prioridade ciclista cun ancho de 2,5 metros e un espazo de circulación peonil tamén de 2,5 metros.

Actuacións de humanización

Trátase de rúas nas que a circulación de vehículos e persoas está segregada, diferenciando as beirarrúas das plataformas de paso de coches e o espazo destinado a estacionamento. Cando menos una das beirarúas terá 2,5 metros libres de obstáculos e garantizarase o ratio de arbolado de unha árbore cada 100 m2 de espazo libre.

Melora da sección

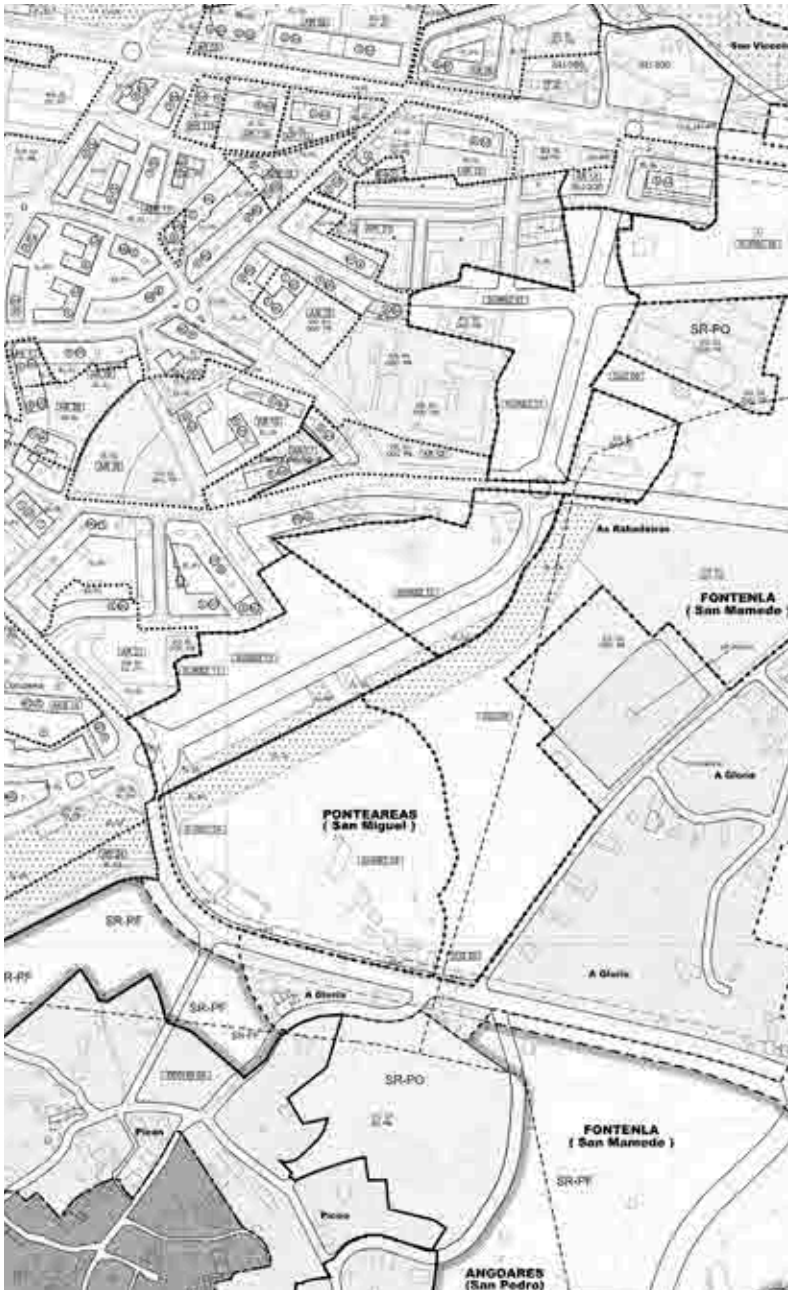
As rúas que teñen que absorber o maior intensidade de vehículos terán un tratamento de calmado de tráfico, unha axeitada iluminación e unha intervención nas beirarrúas para garantir o paso libre de obstáculos de 2,5 metros.



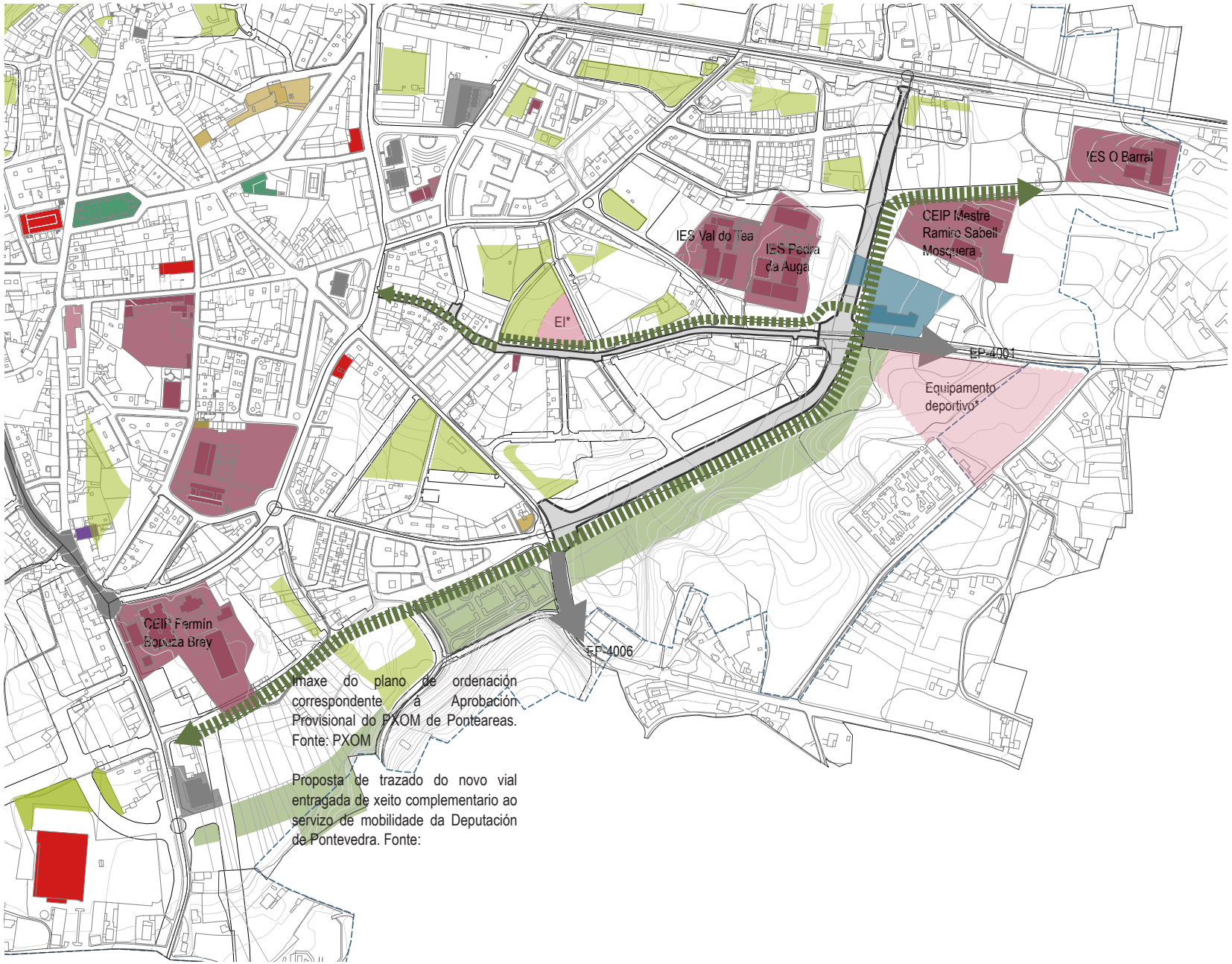
Proposta de actuacións no núcleo urbano.

Lenda

- mellora da sección
- actuacións de humanización
- plataforma compartida
- tráfico restrinxido
- > > > sentido de circulación

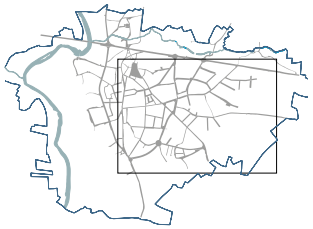


Imaxe do plano de ordenación correspondente á Aprobación Provisional do PXOM de Ponteareas. Fonte: PXOM



Imaxe do plano de ordenación correspondente á Aprobación Provisional do PXOM de Ponteareas. Fonte: PXOM

Proposta de trazado do novo vial entragada de xeito complementario ao servizo de mobilidade da Deputación de Pontevedra. Fonte:



Proposta de actuacións nas vías provinciais.

1. Ligar as vías EP4001 e EP4203

2. Conectar EP4001 e EP4203 coa N120

3. Humanizar e reallizar camiño escolar pola Rúa Xoán Trobador Guillade (EP4001)

*en previsión segundo PXOM

Proposta de trazado do novo vial entragada de xeito complementario ao servizo de mobilidade da Deputación de Pontevedra.