

PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE VILAGARCÍA DE AROUSA



Agosto 2022



PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE VILAGARCÍA DE AROUSA

02858377Y
MARTA
ROMAN (R:
B81266520)

Firmado digitalmente
por 02858377Y
MARTA ROMAN (R:
B81266520)
Fecha: 2022.08.25
12:47:00 +02'00'

Coordinación



Concello de Vilagarcía de Arousa

Paola María Mochales. Delegada de Urbanismo y Movilidad

Equipo consultor



Christian Kisters

Miguel Mateos



Gonzalo Navarrete

Ibai de Juan

Clara Majadas

María Tula García Méndez



María Masaguer

El Plan de Movilidad de Vilagarcía de Arousa ha sido elaborado con la implicación de vecinos y vecinas de los diferentes núcleos y parroquias del concello, así como con la participación de numerosos grupos y personas de Vilagarcía y de la comarca de Salnés, entre las que destacan asociaciones vecinales, ciclistas, empresas de transporte, servicios municipales, grupos políticos, asociaciones de comerciantes, sindicatos, asociaciones de jóvenes y personas de la comunidad educativa.

Contenido

1. Introducción _____ 4

- 1.1. Por qué un Plan de Movilidad _____ 4
- 1.2. Antecedentes _____ 5
- 1.3. Objetivo y alcance _____ 6
- 1.4. Metodología de elaboración _____ 6

2. Marco jurídico y administrativo _____ 10

- 2.1. Marco jurídico _____ 10
- 2.2. Delimitaciones administrativas _____ 12

3. Análisis territorial y urbanístico _____ 14

- 3.1. Contexto y encaje territorial del municipio _____ 14
- 3.2. Condicionantes climáticas _____ 16
- 3.3. Condicionantes derivadas de la topografía _____ 16
- 3.4. Principales vías de comunicación _____ 19
- 3.1. Estructura urbana y parque de vivienda _____ 19

4. Contexto socioeconómico _____ 23

- 4.1. Demografía _____ 23
- 4.2. Actividades económicas _____ 27

5. Marco estratégico y de planificación _____ 30

- 5.1. EDUSI Vilagarcía Avanza _____ 30
- 5.2. Nuevo plan general de ordenación urbana _____ 30
- 5.3. Plan de ciclabilidad _____ 32

6. Principales destinos y centros atractores _____ 35

- 6.1. Centros de trabajo _____ 36
- 6.2. Equipamientos _____ 37
- 6.1. Centros educativos _____ 38
- 6.2. Comercio _____ 39
- 6.3. Turismo y ocio _____ 40

7. Análisis sectorial de la movilidad _____ 43

- 7.1. Tráfico motorizado y aparcamiento _____ 43
- 7.2. Transporte público y colectivo _____ 51
- 7.3. Movilidad peatonal _____ 54
- 7.4. Calidad del espacio público _____ 59
- 7.5. Movilidad ciclista _____ 61

8. Características de la movilidad _____ 65

- 8.1. Motorización de la población _____ 65
- 8.2. Pautas de la movilidad _____ 66
- 8.3. Percepción de la movilidad _____ 68
- 8.4. Movilidad y género _____ 69
- 8.5. Movilidad escolar _____ 69
- 8.6. Seguridad vial _____ 72
- 8.7. Impactos de la movilidad _____ 73

9. Conclusiones del diagnóstico _____ 78

10. Principales retos y objetivos _____ 79

- 10.1. Diseño inclusivo de las calles _____ 79

10.2.	Mejorar la caminabilidad en las conexiones con los núcleos rurales	79
10.3.	Jerarquizar las calles	79
10.4.	Incentivar la movilidad en bicicleta como alternativa al coche	79
10.5.	Solucionar la falta de continuidad y seguridad peatonal en los cruces e intersecciones	80
10.6.	Resolver las barreras de accesibilidad	80
10.7.	Racionalizar el uso del coche	80
10.8.	Intervenir en el entorno de los equipamientos	80
10.9.	Mejorar el transporte público colectivo	81
10.10.	Reforzar la calidad de zonas y calles peatonales	81

11. Plan de Acción _____ 83

11.1.	Línea 1 Ordenación del viario, tráfico y aparcamiento	85
11.2.	Línea 2 Potenciar los desplazamientos a pie	99
11.3.	Línea 3 Mejorar la calidad estancial del espacio público	122
11.4.	Línea 4 Potenciar la movilidad ciclista	128
11.5.	Línea 5 Mejora de la oferta del transporte público	135
11.6.	Línea 6 Ordenación y regulación del aparcamiento	139
11.7.	Línea 7 Gestión de la movilidad	145
11.8.	Línea 8 Programas de sensibilización y formación	151
11.9.	Línea 9 Fomentar el uso más eficiente del coche	156
11.10.	Línea 10 Movilidad y modelo de ciudad	160
11.11.	Síntesis de las actuaciones constructivas y de regulación propuestas	163

12. Seguimiento y evaluación del plan _____ 164

13. Anejo de trabajo de campo y fotografías con dron _____ 166

14. Anejo de participación y comunicación _____ 173

14.1.	Cuestionario de movilidad cotidiana	173
14.2.	Entrevistas con agentes clave	175
14.3.	Encuentro del Grupo Municipal de Movilidad: problemas y políticas de movilidad	175
14.4.	Taller de diagnóstico con la Mesa de la Movilidad Sostenible	176
14.5.	Paseo crítico ciudadano	177
14.6.	Encuentro del Grupo Municipal de Movilidad: los retos del PMUS	177
14.7.	Taller de escenarios de futuro con la Mesa de la Movilidad Sostenible	178
14.8.	Exposición en la calle sobre los contenidos del PMUS	180
14.9.	Encuentro de contraste con grupos políticos municipales	181
14.10.	Taller de desarrollo de medidas con la Mesa de la Movilidad Sostenible	181
14.11.	Otros materiales de comunicación: carteles, página web, redes sociales y correo de movilidad	183

15. Anejo de entrevistas _____ 185

16. Anejo de inventario de aparcamiento _____ 193

1. Introducción

El presente Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Vilagarcía de Arousa recoge el resultado del trabajo realizado durante los meses de febrero a agosto de 2022. Este documento expone, primeramente, una aproximación a la realidad territorial y de la movilidad en Vilagarcía. La visión integral de la problemática permite fijar los retos y los objetivos que guían la fase propositiva del PMUS. Finalmente, este documento desarrolla un Plan de Acción para contribuir al cambio de movilidad en el municipio, precisando las actuaciones a realizar en los próximos años.

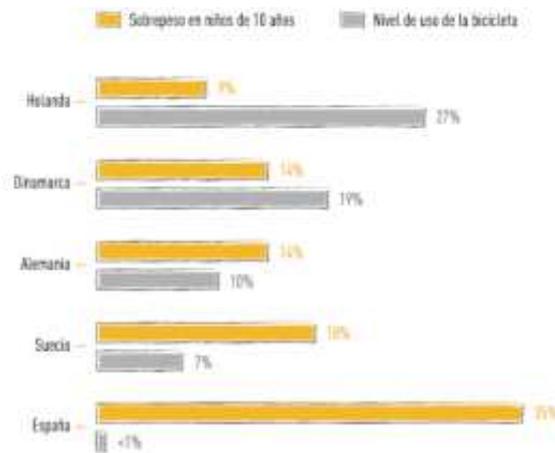
1.1. Por qué un Plan de Movilidad

La ciudadanía, tal y como que recoge la Ley de Economía Sostenible del Gobierno de España, tiene derecho al acceso a los bienes y servicios en unas condiciones de movilidad adecuadas, accesibles y seguras, y con el mínimo impacto ambiental y social posible.

Hoy en día, el uso masivo del vehículo a motor pone en entredicho estos derechos y supone una disfuncionalidad importante con unas graves consecuencias medioambientales y sociales tanto a nivel local como global. En efecto, el transporte está entre los principales sectores en emisiones de Gases de Efecto Invernadero, responsables del cambio climático, y de contaminantes que dañan la salud y causan muertes prematuras. Asimismo el uso excesivo del coche condiciona la autonomía, las relaciones sociales y los hábitos de vida saludables.



Figura 1.1: Relación entre sobrepeso infantil y el uso de la bicicleta en países europeos



Vilagarcía de Arousa no es un municipio ajeno a estos retos y su término municipal es un espacio en el que se concretan tanto las causas como las consecuencias cotidianas de un modelo de movilidad insostenible. En este sentido, las políticas locales de movilidad han de asumir los principios de la accesibilidad universal, la sostenibilidad y la seguridad vial, para lo cual es fundamental fomentar el transporte público y, sobre todo, la movilidad a pie y en bicicleta.

Este Plan de Movilidad Sostenible de Vilagarcía de Arousa es una herramienta de planificación estratégica que pretende potenciar los modos sostenibles y saludables y reducir el uso de los vehículos más contaminantes y que más inseguridad vial generan. En definitiva, es una herramienta para que el concello sea un territorio más humano, saludable, seguro y agradable.

1.2. Antecedentes

El Ayuntamiento de Vilagarcía ha aplicado muchas medidas para mejorar la movilidad en la última década, especialmente en movilidad peatonal y calidad estancial.

En primer lugar, ha convertido numerosas calles del núcleo urbano en zonas peatonales o calles de prioridad peatonal. Respecto a la movilidad ciclista cabe señalar la redacción del **Plan de Ciclabilidad** y algunas actuaciones recientes como la implantación de un carril-bici en la Rúa Valle Inclán.

Desde el año 2021 se está trabajando en el Programa “**Camiños Escolares Seguros**”, que tiene como objetivo mejorar la seguridad vial en los momentos de entrada y salida de los colegios, especialmente para los niños y niñas que se desplazan de forma autónoma andando o en bicicleta. En paralelo se ha creado la iniciativa “Bico e vai!” que busca habilitar un espacio para que los padres puedan parar el coche durante un instante y los niños bajar del mismo en condiciones de seguridad para acceder al centro.

También conviene citar la **Estrategia “Vilagarcía Avanza”**, una Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado (EDUSI), promovida por el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas con Fondos FEDER. La EDUSI tiene como objetivo que la ciudad de Vilagarcía determine su futuro territorial, social y económico basado en un modelo de crecimiento inteligente, sostenible e integrador. Entre las líneas de actuación previstas para la EDUSI “Vilagarcía Avanza” figuran la “Potenciación y mejora de la movilidad urbana sostenible de Vilagarcía” así como la “Mejora de la movilidad peatonal y ciclista”.

Finalmente en la actualidad se está redactando el nuevo **Plan Xeral de Ordenación Municipal (PXOM)** con el fin de adaptar el planeamiento a la legislación vigente, especialmente en materia ambiental, determinando las directrices de suelo para todo el territorio municipal. El Documento Inicial Estratégico del Plan Xeral (DIE) del año 2018 establece los objetivos generales y específicos del plan y que tienen mucha importancia para el futuro modelo de movilidad en el municipio.

1.3. Objetivo y alcance

Igual que otras ciudades, Vilagarcía sufre las consecuencias de un modelo de movilidad basado en los vehículos a motor, que genera inseguridad vial, contaminación acústica y atmosférica, reduce la autonomía de amplias partes de la población y tiene un impacto negativo sobre la calidad estancial de la ciudad. Además, el contexto territorial de la comarca con asentamientos dispersos y de baja densidad dificulta la implantación de un transporte público eficiente y limita el potencial de los desplazamientos en modos activos.

Aun así, tal como se ha visto en otras ciudades, existe un potencial enorme de mejorar la movilidad, la accesibilidad y la habitabilidad de las ciudades si se crean mejores condiciones para ir andando o en bicicleta y si se aplican medidas para racionalizar el uso del coche privado.

Así pues los objetivos del PMUS son:

- Crear un marco general para resolver los problemas de movilidad de Vilagarcía (accesibilidad, seguridad, contaminación, atractivo, etc)
- Conseguir una movilidad más igualitaria, inclusiva y segura que tenga en cuenta las necesidades específicas de los colectivos más vulnerables.
- Desarrollar programas de actuación con una visión estratégica.
- Definir intervenciones tipo para satisfacer necesidades concretas.
- Elaborar el Plan de forma participada y consensuada con la ciudadanía así como con agentes y entidades involucradas en la movilidad.



1.4. Metodología de elaboración

La elaboración del PMUS se basa en la metodología de IDAE¹ así como las recomendaciones de la Unión Europea². El esquema de trabajo para la implantación del PMUS consiste en un conjunto de etapas en las que se

¹ <https://www.idae.es/publicaciones/pmus-guia-practica-para-la-elaboracion-e-implantacion-de-planos-de-movilidad-urbana>

² <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-concept>

imbrican los estudios técnicos con la visión de la ciudadanía para facilitar la toma de decisiones por parte de los responsables políticos, convirtiendo el trabajo del PMUS en un proceso iterativo, de ida y vuelta, entre la administración y agentes sociales y entidades relevantes.

Se considera la participación ciudadana un elemento central para la elaboración del plan, con el fin de obtener un conocimiento profundo de la movilidad cotidiana en el municipio, contemplando todas las maneras de desplazarse y la diversidad de usos del espacio público, poner en común las diferentes perspectivas sobre problemas relacionados con la movilidad y codiseñar posibles intervenciones.

Asimismo es fundamental involucrar a los diferentes departamentos municipales en la redacción del PMUS para garantizar el carácter transversal e integral del enfoque del Plan. Además, el trabajo técnico de diagnóstico y la elaboración de propuestas ha de contemplar todas las maneras de desplazarse y la diversidad de usos del espacio público.

En todo el proceso de elaboración del Plan ha sido clave la creación de la Mesa de Movilidad Sostenible de Vilagarcía de Arousa, un órgano consultivo necesario para crear una visión consensuada del modelo de movilidad sostenible. La Mesa de la Movilidad está formada por un grupo diverso de personas, representativo de la diversidad social del municipio, entre las que se encuentran asociaciones vecinales, equipos técnicos municipales, grupos políticos, entidades privadas y otros agentes interesados en la movilidad.

La elaboración del PMUS ha seguido las siguientes fases:

1. Organización y arranque
2. Trabajo de campo y análisis

3. Diagnóstico
4. Marco estratégico y objetivos
5. Plan de acción
6. Plan de seguimiento y evaluación
7. Presentación final

La **primera fase** se inició con una reunión con la Delegada de Urbanismo e Movilidad, impulsora del PMUS, y con la creación de un Grupo de Trabajo Municipal de Movilidad que pudiera definir la problemática actual de la movilidad así como los principales retos que debe contemplar el Plan. A su vez, se identificaron los agentes sociales, asociaciones y colectivos que podrían formar parte de la Mesa de Movilidad.

En una **segunda fase** se analizó la documentación técnica recopilada y se hicieron visitas de campo para comprobar datos sobre el terreno. Por otro lado, realizaron entrevistas a agentes clave y se presentó la iniciativa a la Mesa de Movilidad, en donde se explicaron los motivos, los objetivos, el proceso de participación, los canales de comunicación así como el plan de trabajo ideado para los próximos meses. Además, se presentó y contrastó con la Mesa y con el Grupo de Trabajo Municipal un análisis de la situación de la movilidad del municipio.

En la **tercera fase** se completó el diagnóstico de la situación de partida en relación con las pautas de movilidad de la población y con los condicionantes que determinan el modelo de movilidad. En colaboración con los servicios técnicos municipales, se identificaron los principales problemas y las causas que determinan el escenario de movilidad actual, preparando el terreno para establecer y describir los retos a los que se enfrenta el municipio.

En la **cuarta fase** se definieron los retos y oportunidades actuales y futuros a los que tiene que responder este PMUS en relación al desplazamiento de personas y mercancías, y al uso del espacio público. Los objetivos de mejora del modelo de movilidad en Vilagarcía y las propuestas de carácter estratégico fueron contrastadas en un taller de escenarios de futuro con la Mesa de la Movilidad Sostenible, y en un encuentro con el Grupo de Trabajo Municipal de Movilidad.

La **quinta fase** se centró en el desarrollo de las propuestas del Plan de Acción, para lo cual se celebró un encuentro con partidos políticos y un taller de elaboración de propuestas con la Mesa de la Movilidad. El equipo redactor compuso un borrador del Plan en formato presentación que fue contrastado con los servicios municipales y la dirección de los trabajos.

La **sexta fase** de trabajo consistió en formalizar el Plan de Acción incluyendo un sistema de seguimiento y evaluación del Plan.

Finalmente, está prevista la presentación y difusión del Plan de Movilidad Sostenible aprovechando para ello todos los medios a disposición del Ayuntamiento de Vilagarcía de Arousa.

El documento se estructura en varios bloques de información. En primer lugar, se presenta una **caracterización del municipio**, atendiendo a las **variables específicas de importancia para la movilidad**, como por ejemplo el modelo territorial y urbanística, la concepción de la red viaria, al distribución de los principales destinos, etc.

Posteriormente se analiza la **oferta de transporte en el municipio**: su sistema viario, tanto la accesibilidad interna como la externa; los servicios de transporte público que operan en la localidad y en la comarca; la

infraestructura existente para los modos no motorizados (bicicletas y peatones) o la oferta y regulación del aparcamiento.

El listado de problemáticas estructuradas por ámbitos sectoriales es el punto de arranque para las propuestas de mejora de la movilidad del municipio. En este sentido, el bloque propositivo del Plan comienza con la **identificación de retos y objetivos concretos**. Posteriormente se exponen las **líneas de actuación y medidas que se plantea implantar en los próximos años, estructuradas en forma de Plan de Acción con una programación y un presupuesto aproximado** para desarrollar el Plan. Entre las propuestas se incluye un sistema de seguimiento y evaluación para comprobar el avance en la implantación del Plan y el impacto que logra en el cambio de modelo de movilidad de Vilagarcía.

Finalmente, el documento se cierra con varios anejos: trabajo de campo, proceso de participación, entrevistas e inventario de aparcamiento.





2. Marco jurídico y administrativo

2.1. Marco jurídico

El plan que aquí se desarrolla se inscribe en varias normativas sectoriales y, en particular, en las de movilidad y accesibilidad, cuyos marcos jurídicos se describen a continuación:

Marco estatal

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana inició en 2020 la tramitación de la nueva Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte mediante una Consulta Pública previa. El Consejo de Ministros fue informado del texto de este anteproyecto de ley en el mes de marzo de 2022. Hasta el 13 de abril tuvo lugar el trámite de consultas y audiencia pública. Se supone que se eleva el texto a consejo de Ministros para su aprobación definitiva (2ª vuelta) antes de fin de 2022, con el fin de remitir a las Cortes el Proyecto de Ley, para su tramitación parlamentaria. El objetivo comprometido con la Comisión Europea en cumplimiento de los hitos y objetivos del PRTR es que la ley quede aprobada antes de finalizar 2023. En el texto del anteproyecto se recalca la importancia de las políticas de movilidad para afrontar los retos sociales y medioambientales de la sociedad y establece que existe el derecho a una movilidad sostenible (Artículo 4):

“Se reconoce el derecho de todos los ciudadanos y las ciudadanas a disfrutar de un sistema de movilidad sostenible y justo en los

términos establecidos por la ley, que permita el libre ejercicio de sus derechos y libertades constitucionales, favorezca la realización de sus actividades personales, empresariales y comerciales y atienda las necesidades de las personas menos favorecidas y de las zonas afectadas por procesos de despoblación, y en particular, preste especial atención a los supuestos de movilidad obligada.”

Asimismo hay una referencia a los planes de movilidad sostenible en la Ley de Economía Sostenible,³ en cuyo artículo 101 se definen de la siguiente manera:

Artículo 101. Los Planes de Movilidad Sostenible.

1. Los Planes de Movilidad Sostenible son un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles en el ámbito geográfico que corresponda, priorizando la reducción del transporte individual en beneficio de los sistemas colectivos y de otros modos no motorizados de transportes y desarrollando aquéllos que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social, seguridad vial y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos. Estos planes deberán dar cabida a soluciones e iniciativas novedosas, que reduzcan eficazmente el impacto medioambiental de la movilidad, al menor coste posible.

2. Los Planes de Movilidad pueden tener un ámbito territorial autonómico, supramunicipal o municipal.

³ Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.

Finalmente, la legislación nacional establece también el derecho de la **accesibilidad universal**. La normativa de referencia tiene dos pilares fundamentales. El primero es el **Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad** y de su inclusión social, que establece en su artículo 34 que

“los ayuntamientos deberán prever planes municipales de actuación, al objeto de adaptar las vías públicas, parques y jardines, a las normas aprobadas con carácter general, viniendo obligados a destinar un porcentaje de su presupuesto a dichos fines”.

En una disposición adicional la ley establece que antes de 2017 se deben cumplir las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación, es decir, hace más de cinco años que se deberían haber cumplido las condiciones básicas de accesibilidad en el espacio público en todos los municipios españoles. Condiciones básicas que estaban, a su vez, establecidas en la Orden VIV/561/2010, recientemente derogada por la entrada en vigor de la **Orden TMA/851/2021**, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados.

Marco autonómico

No existe una normativa específica sobre movilidad sostenible a nivel autonómico, la única normativa relevante es la Ley 10/2016, de 19 de julio, de medidas urgentes para la actualización del sistema de transporte público de Galicia. Ahí se establece la importancia del sistema de transporte público en el territorio gallego para satisfacer las necesidades

de movilidad tanto en las zonas urbanas como en áreas rurales y la necesidad de adaptar la oferta de los servicios públicos de transporte:

“Se ha producido un reforzamiento de los asentamientos urbanos en las zonas próximas a las principales ciudades del denominado «eje atlántico», incluso con manifestaciones de urbanización dispersa, junto con una pérdida relativa de población en los territorios interiores, en los que también se avanzó hacia un mayor envejecimiento de la población. Los efectos de esta evolución resultan claramente perceptibles en relación con el sistema de transporte público. Así, junto con un claro incremento de la demanda de movilidad recurrente o diaria en los entornos urbanos y metropolitanos, se presenta la necesidad de mantener un sistema de transporte público sostenible en los entornos rurales, en los que incluso presenta una clara finalidad social como garantía de derechos esenciales como el propio derecho a la movilidad personal o a servicios esenciales.”

La evolución social y territorial de la población demanda de una respuesta clara de la Administración y del propio sector económico, debiendo llevar a una revisión en profundidad de un mapa de servicios de transporte público que, básicamente, se había construido a lo largo de la primera mitad del pasado siglo, cuando las necesidades de la población y sus asentamientos resultaban muy distintos de los actuales.”

Por su parte la Ley 10/2014, de 3 de diciembre, de accesibilidad de la Xunta de Galicia tiene como objetivo

“garantizar a las personas con discapacidad la igualdad de oportunidades en relación con la accesibilidad universal y el diseño

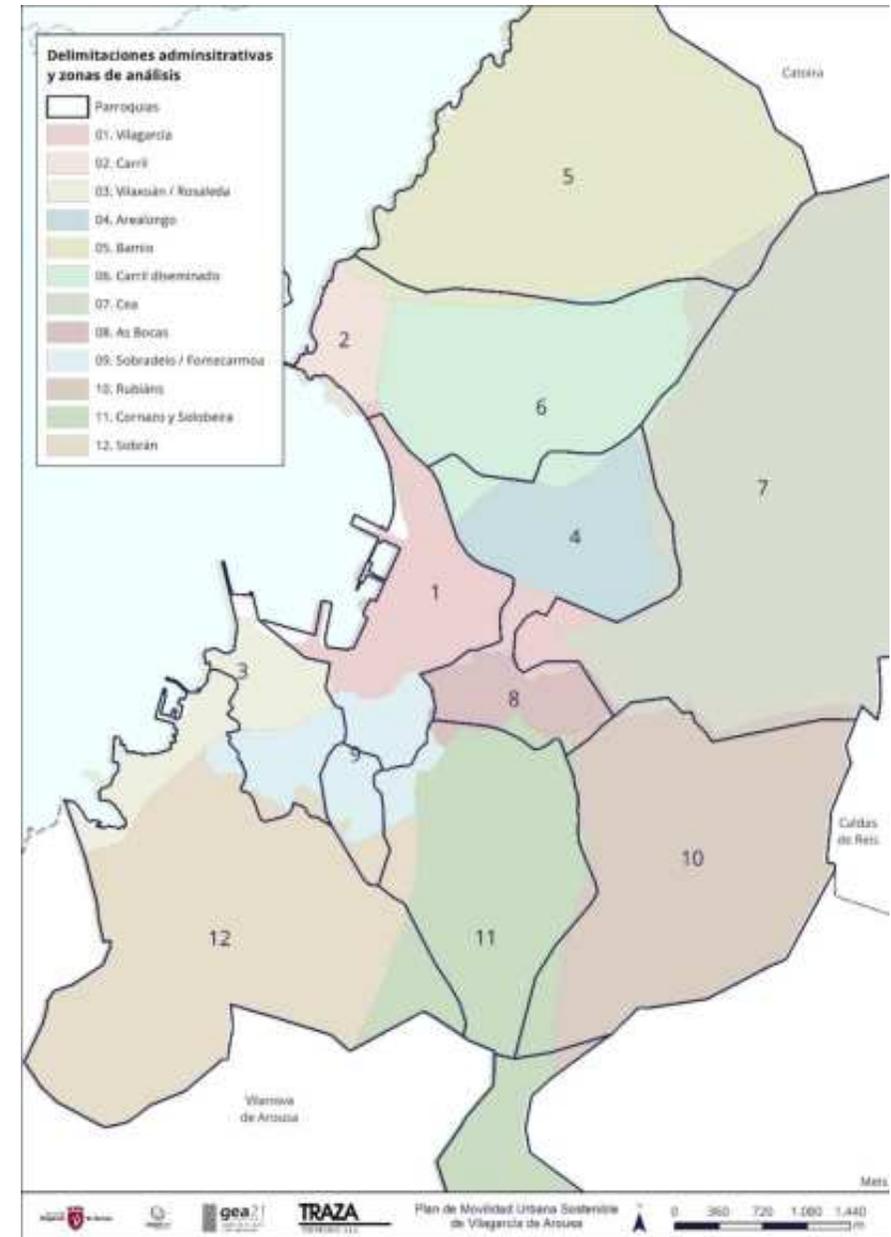
para todos respecto a los entornos, procesos, bienes, productos y servicios.”

y establece la regulación de las barreras arquitectónicas urbanísticas y distintos elementos que acompañan la urbanización y los espacios públicos, así como el mobiliario urbano.

2.2. Delimitaciones administrativas

Las principales delimitaciones administrativas en el término municipal de Vilagarcía de Arousa son las parroquias. Por su parte, las secciones censales agrupan la información disponible en cuanto a datos poblacionales, económicos y sociales. Sin embargo, ambas delimitaciones no coinciden, lo que dificulta el análisis estadístico a nivel de las parroquias. Por este motivo se han generado unos nuevos ámbitos de análisis, agregando las secciones censales considerando la ubicación y forma de los núcleos urbanos y rurales y la existencia de elementos estructurantes del territorio del municipio.

De los 12 ámbitos de análisis, los periféricos coinciden bastante con la delimitación de las parroquias y se ha mantenido la nomenclatura correspondiente. En cambio, para las zonas urbanas se han creado nuevos ámbitos compuestos por las secciones censales para obtener zonas más homogéneas en cuanto a la trama urbana, tipologías edificatorias y usos del suelo.





3. Análisis territorial y urbanístico

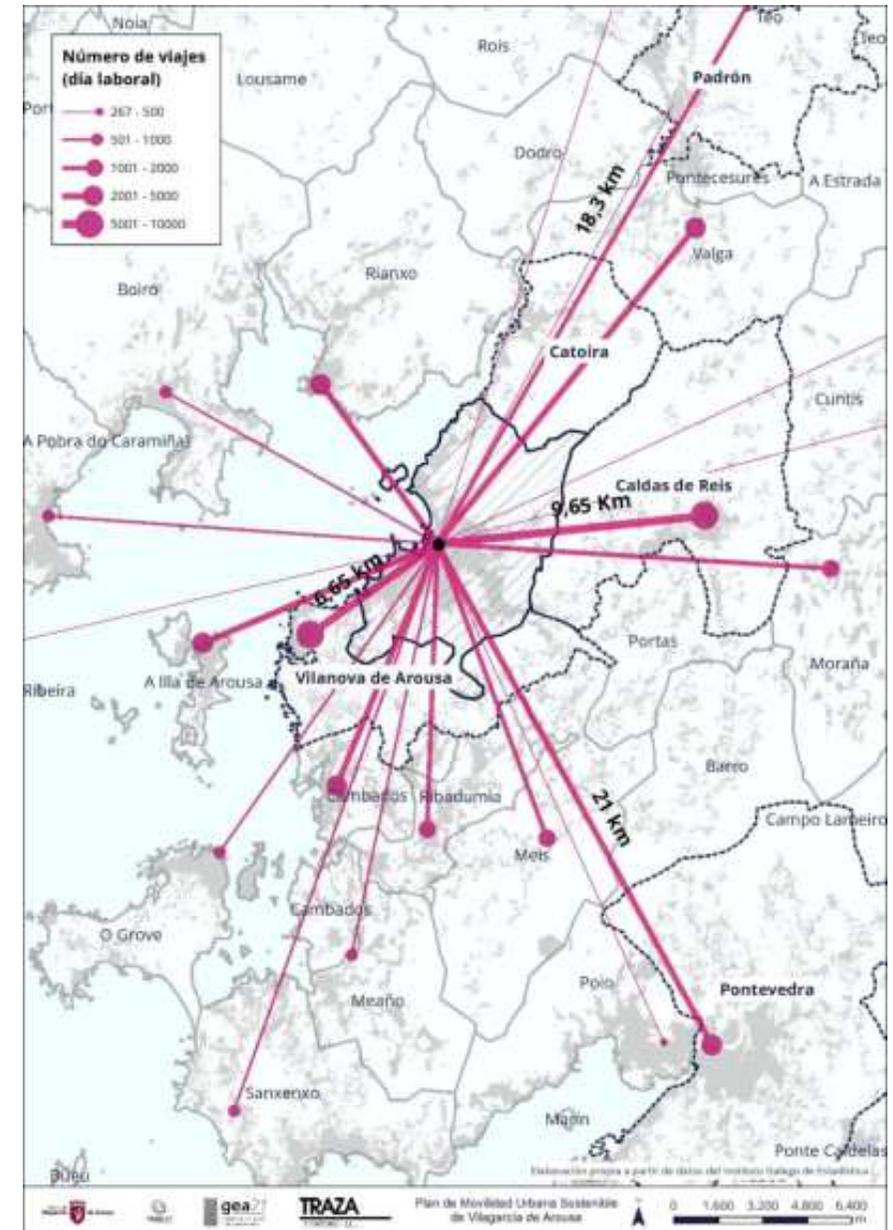
3.1. Contexto y encaje territorial del municipio

Vilagarcía de Arousa se encuentra a tan solo 21 kilómetros de la capital provincial, Pontevedra, y a unos 50 km de Santiago de Compostela y de Vigo. Los núcleos de los municipios colindantes, Vilanova, Catoira y Caldas, se encuentran todos a menos de 10 km de Vilagarcía.

La ciudad se organiza alrededor de la zona de valle alojada en una explanada litoral costera delimitada por los montes Xiabre al norte, Lobeira en el sur y Xaiba en el este. Esta zona abarca todo el núcleo urbano de Vilagarcía de Arousa y las demás entidades de población.

Valle y ría son los dos elementos naturales que no sólo configuran el territorio de Vilagarcía de Arousa, sino que también condicionan el clima, la actividad económica, la cultura y las costumbres de sus habitantes.

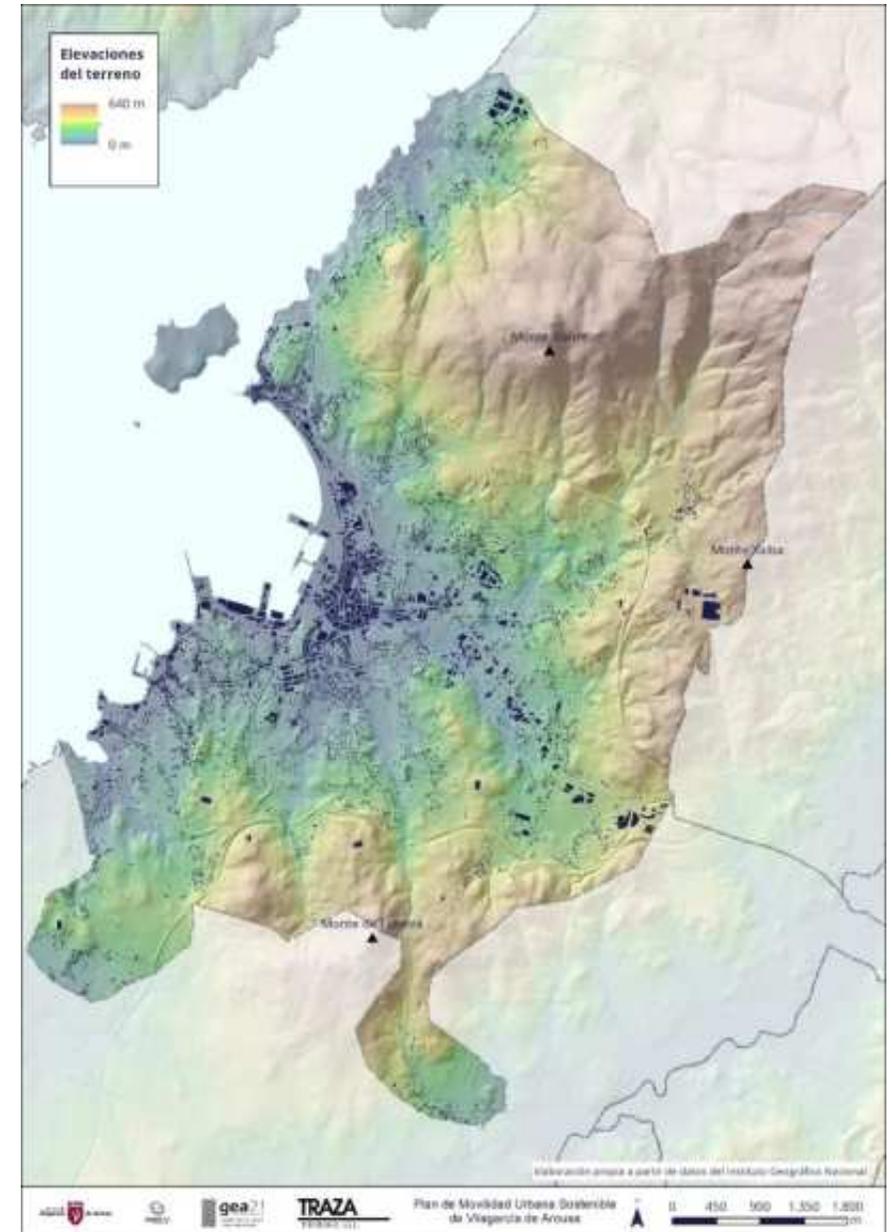
El área urbana está constituida por la fusión de los suelos urbanos de las parroquias del Carril, Arealonga, Xunqueira, Fontecarmoa y Cornazo, eminentemente residenciales con tramas características de las áreas urbanas, así como por los tejidos urbanos irregulares de las parroquias de Sobradelo y Sobrán, y por las márgenes de la carretera N-640 de las parroquias de Cea y Rubiáns caracterizadas por las actividades industriales y terciarias.





El modelo territorial condiciona la movilidad. Y, a su vez, el modelo de movilidad, con una fuerte presencia del automóvil, facilita la expansión de un modelo territorial disperso y de baja densidad.

La orografía del municipio de Vilagarcía de Arousa, aun sin ser muy accidentada, constituye una pequeña cuenca hidrográfica surcada por cauces de corto recorrido (no superior a 15 km) en la que los límites administrativos en ocasiones llegan a coincidir con la divisoria de aguas en los montes de Lobeira y Xaiba. El principal cauce del municipio es el río do Con que nace en el monte Xiabre. Atraviesa el corazón urbano de Vilagarcía confluendo con el río da Lomba proveniente del monte de Lobeira, así como otros arroyos que discurren desde la periferia montañosa del municipio, para desembocar en la Ría de Arousa.



3.2. Condicionantes climáticas

Las características generales del municipio de Vilagarcía de Arousa son de influencia litoral atlántica. Se incluye en la zona verde del clima de Europa occidental, dentro de la subregión marítima, en una zona de transición entre el clima oceánico y la ligera degradación mediterránea. Sin embargo, esta degradación se ve atenuada por la orientación del territorio expuesto, por los vientos predominantes del oeste, templado y húmedo, así como por su situación costera.

El municipio está incluido en el dominio de la isoterma de 14°C. El régimen térmico es oceánico, con temperaturas suaves en invierno (temperatura media mínima de 7°C) y templado en verano (temperatura media máxima de 26°C) y la amplitud térmica es moderada debido a la acción suavizante del océano. El período más frío se limita a los meses de diciembre, enero y febrero, mientras que el período más cálido (entre 15 y 26 °C) es de junio a septiembre. Las precipitaciones son abundantes en el término municipal con máximas otoñales en torno a 220 mm y mínimas estivales del entre 45 y 90 mm aproximadamente, siendo julio el mes más seco.

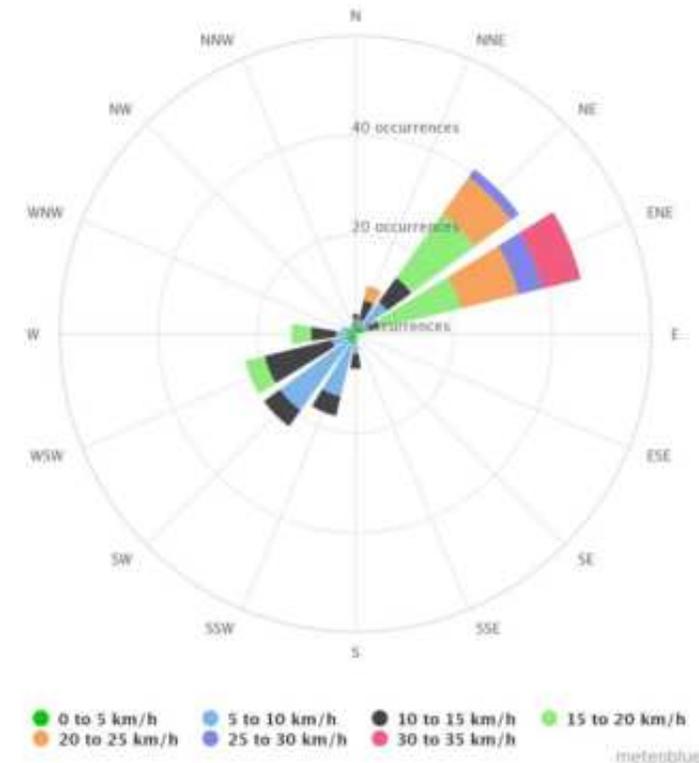
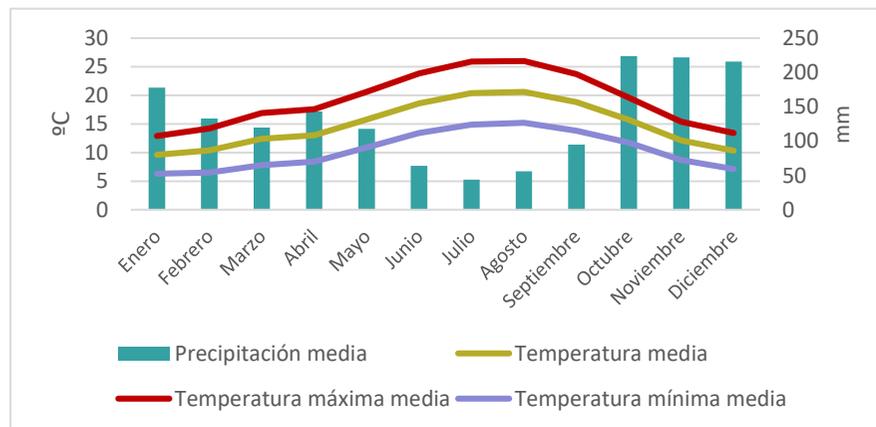


Figura 3.1 Climograma y mapa de vientos de Vilagarcía de Arousa. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de AEMET y Meteoblue

3.3. Condicionantes derivadas de la topografía

La mayor parte del territorio de Vilagarcía de Arousa presenta valores de pendiente que no superan el 15%, siendo especialmente bajos (alrededor del 5%) en la zona del núcleo urbano. A su vez, un 25 % de la superficie municipal presenta desniveles inferiores al 6%, de manera que la trama urbana y sus principales vías urbanas no presentan grandes desniveles.

Las mayores pendientes se corresponden con los montes que situados en el hacia el norte, sur y este, alcanzándose los valores más altos en las faldas del monte Xiabre. No obstante, los montes situados en el municipio no superan los 650 metros de altitud.

La topografía ha condicionado en gran medida la distribución de los núcleos de población que componen el municipio, así como los viales que conectan el territorio.

Los entornos con menor pendiente se encuentran ocupados por núcleos urbanos densos en los cuales tan solo el 26% del espacio supera el 10% de la pendiente (espacios concentrados mayormente en los núcleos de Carril, Vilaxoan, Sobradelo y Fonte Carmona).

Los núcleos rurales se asientan en el intersticio entre las áreas de menor pendiente y aquellas de mayor pendiente ocasionadas por el monte Xaimbre, Lobeira y Xaiba. En estos asentamientos de carácter disperso, el 47% del espacio tiene una pendiente superior al 10%.

Fuera de las áreas urbanas y rurales delimitadas, se encuentran edificaciones dispersas y superficies industriales desarrolladas en los espacios con menor pendiente restantes y entorno a ejes viales como la N-640A, también con pendiente reducida.

La pendiente de los viales en el término municipal sigue el mismo esquema que los asentamientos. Influenciado por las condiciones tipográficas, los viales con menor pendiente (entre 0 y 3%) se corresponden con los núcleos densos en torno al puerto.

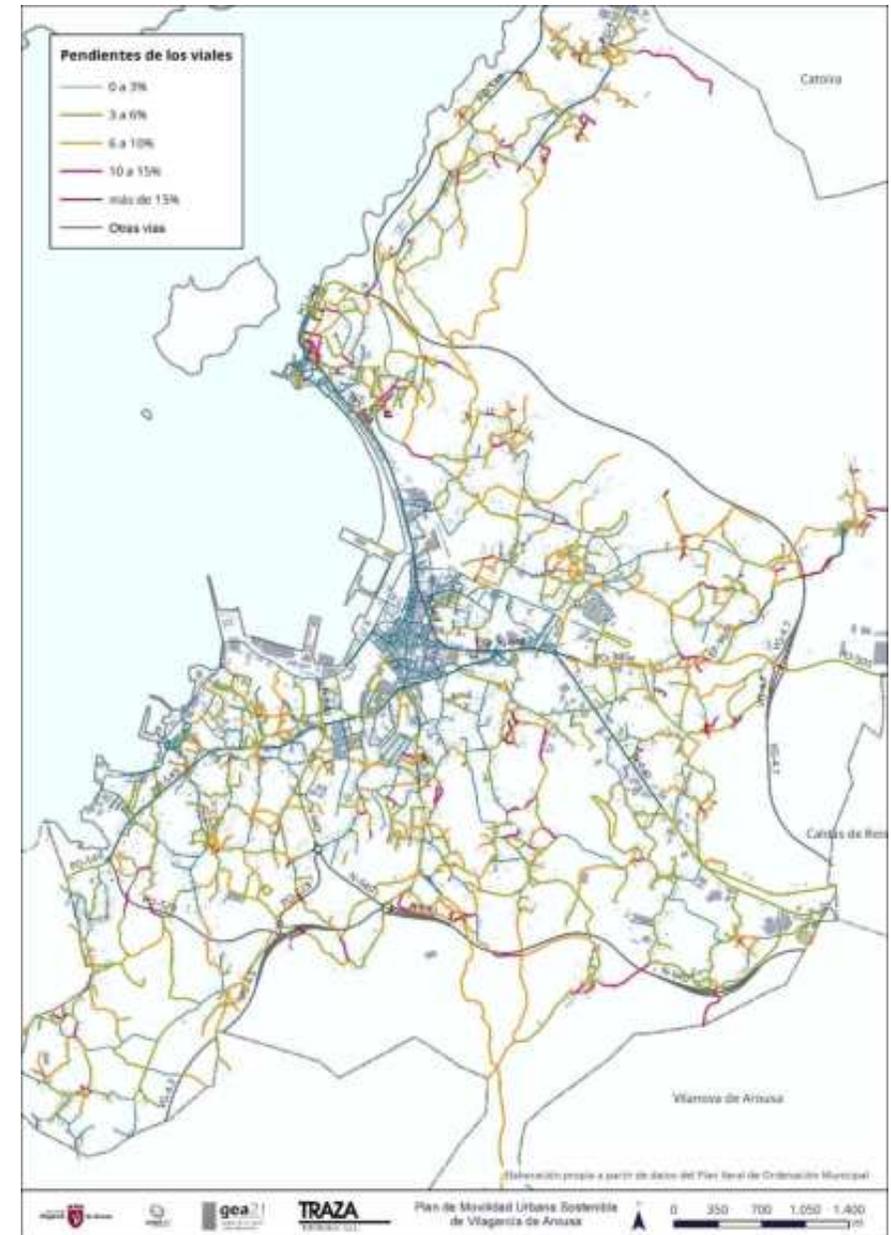
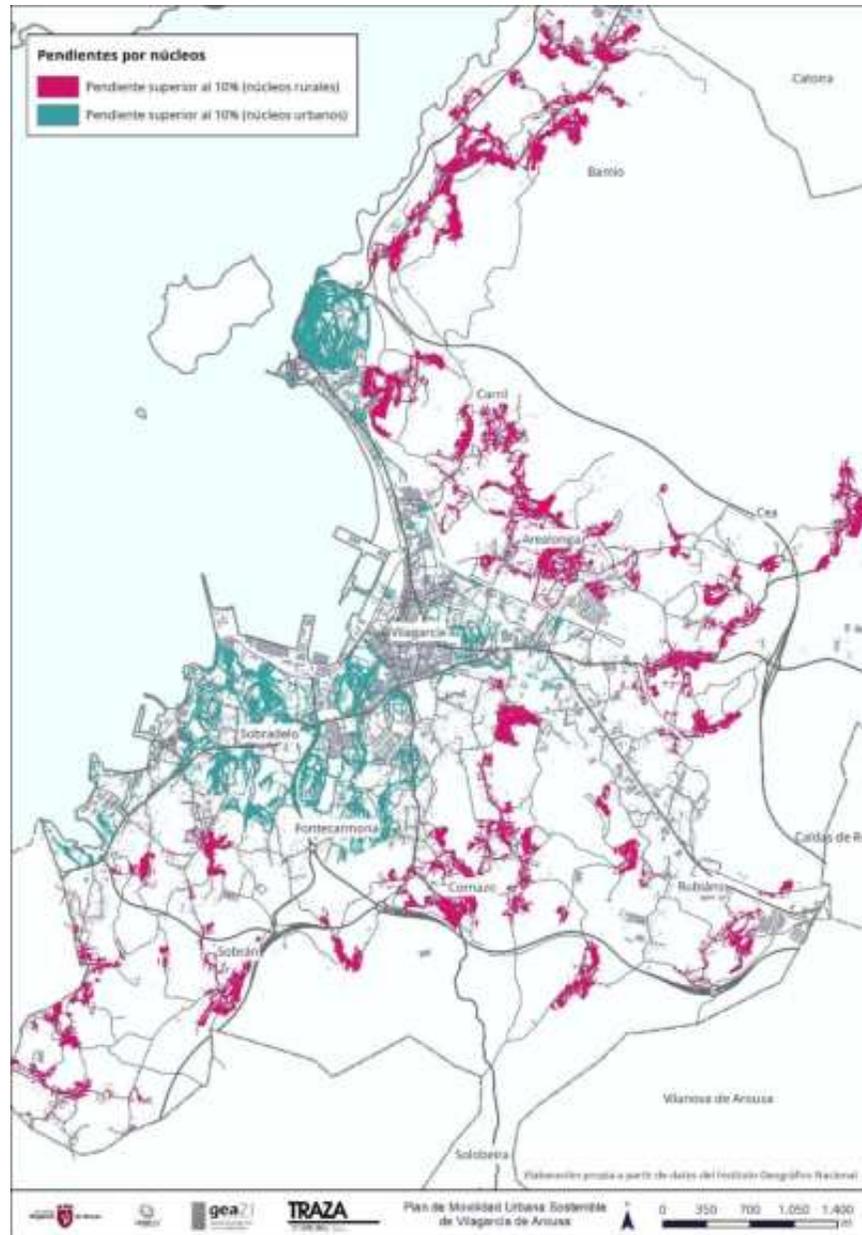
Fuera de estas áreas, predominan los viales con pendientes entre el 3 y 6% con excepciones como la N-640A. A su vez, aparecen de forma puntual viales con pendientes entre el 6 y 15% de pendiente. Únicamente en la

periferia del municipio con relieve más abrupto se pueden encontrar ocasionalmente viales con pendiente superior al 15%.

Por lo general, la pendiente de los viales no es muy acusada, lo que los hace bastante favorables para desplazamientos en modos activos, es decir andando o en bicicleta.



Foto 3.1 Vía en pendiente para superar una barrera infraestructural



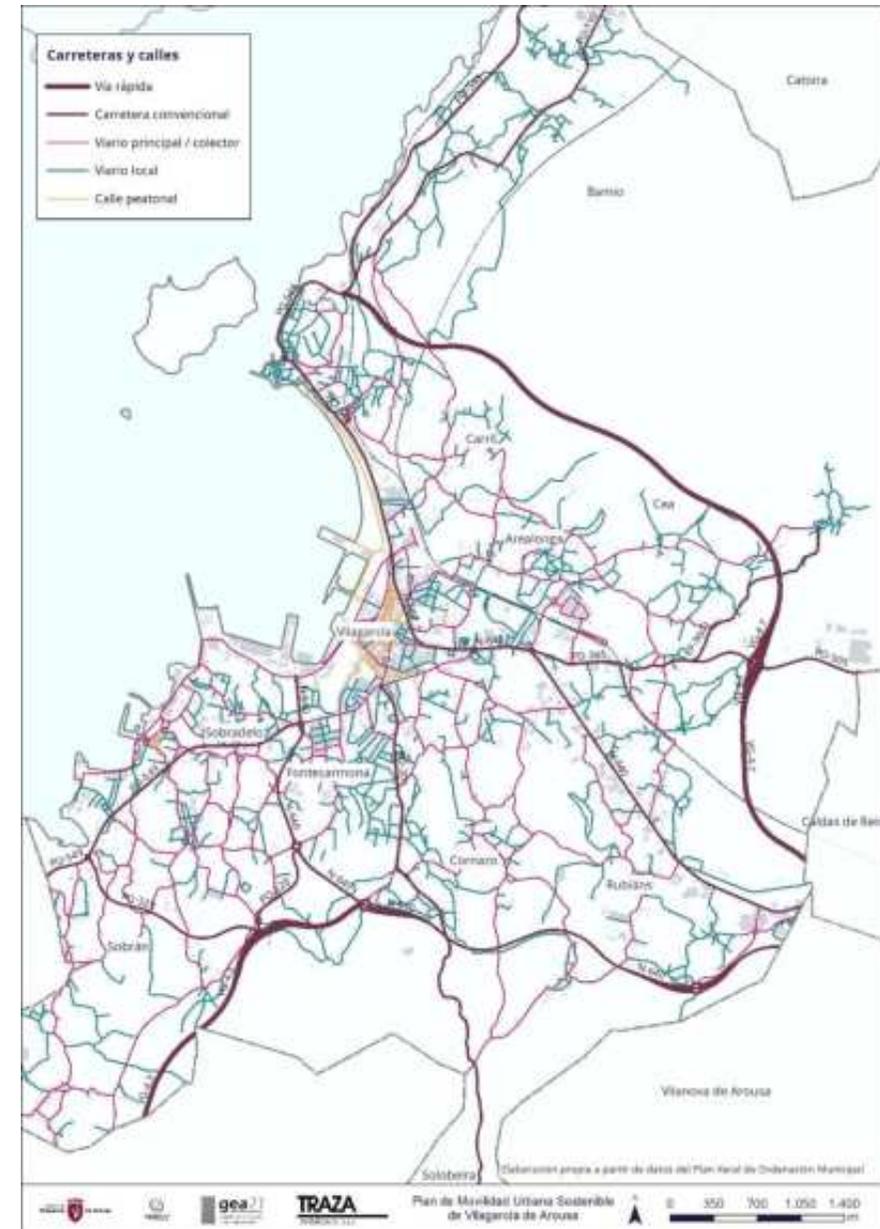
3.4. Principales vías de comunicación

El desarrollo urbano de Vilagarcía se estructuró a partir de las principales carreteras que atraviesan el término municipal (N-640, PO-549, PO-301, PO-305, PO-548 y PO-192). Estas vías fueron parcialmente descongestionadas con la apertura de las variantes norte y sur que absorbieron el tráfico de paso. A su vez, penetran en el territorio disperso para conectar de forma rápida los núcleos compactos con los municipios adyacentes.

No obstante, la mayoría del tráfico generado en los desplazamientos se canalizan a través de una intrincada red de carreteras y travesías, de escasa capacidad, lo que genera congestiones y disfunciones en la red viaria. Estas vías se sitúan generalmente entre las vías rápidas y los núcleos compactos, comunicando estos núcleos con las áreas dispersas. Se componen de calles principales colectoras limitadas a 50km/hora con dos carriles y aparcamiento en los laterales. Estas calles principales conectan con calles locales generalmente de un solo carril sin arcén ni aparcamiento. A su vez, las calles peatonales se concentran en el núcleo de Vilagarcía. Finalmente, una calle conecta el núcleo de Vilagarcía con Carril a 2,3 kilómetros.

3.1. Estructura urbana y parque de vivienda

La estructura urbana de Vilagarcía de Arousa se articula a partir de los asentamientos compactos de Carril, Vilagarcía y Vilaxoán en torno a sus respectivos puertos que posteriormente se van interconectando por la costa y desarrollando hacia el interior con un patrón disperso, con edificaciones de baja densidad y un trazado de la red viaria muy irregular, con calles de anchuras muy reducidas.

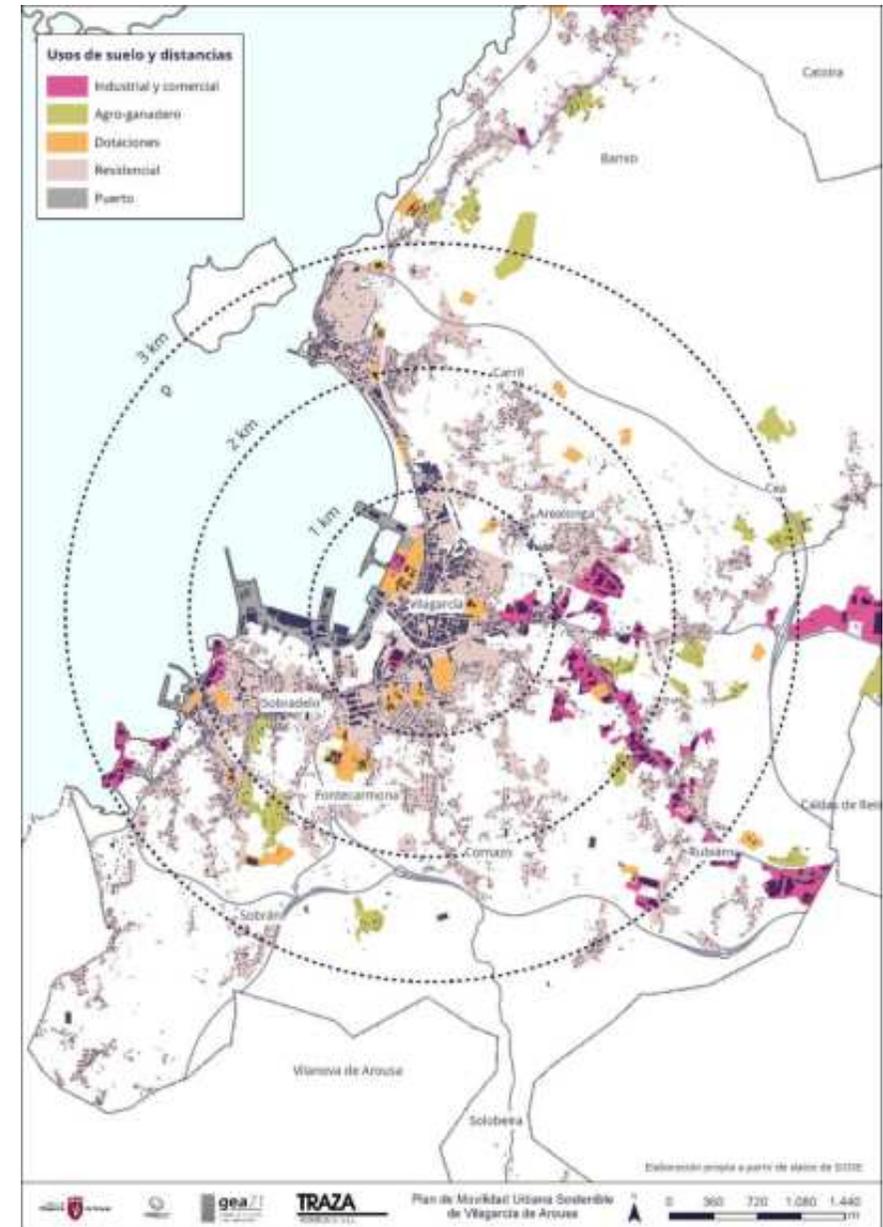


Por lo tanto, existe un gran contraste entre los casos urbanos y las parroquias periféricas, de carácter más bien rural, conformando un paisaje muy heterogéneo. La topografía más accidentada en las zonas rurales potencia esta imagen de un crecimiento urbanístico poco planificado y ordenado del municipio.

Las distancias entre los principales núcleos urbanos y los principales atractores de viajes no superan los 3,5 km, distancia que se puede realizar perfectamente en bicicleta en unos 15 minutos.

A excepción del puerto de Vilagarcía y Vilaxoán, las actividades económicas se han instalado principalmente a lo largo de las carreteras y travesías. Ahí se concentran muchas actividades urbanas, especialmente en torno de la antigua carretera nacional N-640, que era la principal vía de comunicación que conectaba el concello con las capitales de las provincias.

En lo que respecta al desarrollo del uso residencial, este adquiere en las periferias un carácter disperso y de baja densidad correspondiente en la mayoría de los casos con la residencia unifamiliar. La dispersión se articula en torno a las principales vías de comunicación en sentido norte-sur (PO-548 y PO-549) oeste-este (PO-305) y oeste-sureste (N-640). No obstante, el uso residencial disperso también conforma núcleos rurales articulados por medio de calles colectoras y locales en las periferias de los núcleos compactos. Dichos desarrollos se sitúan la mayoría de las veces entre el núcleo y los límites que comportan las principales vías rápidas del municipio (VG-4.7, N-640 y VG-4.3).



El mayor desarrollo residencial del municipio se produjo entre la década de 1960 y 1980. Se trata de edificaciones en un estado bueno pero que no cuentan con garajes lo cual puede suponer un problema de limitación de aparcamiento en superficie. El resto de edificaciones se corresponden con décadas posteriores, aunque también hay edificaciones que datan de la década de 1950 y anteriores cuyo estado es relativamente peor que el de las edificaciones más recientes.

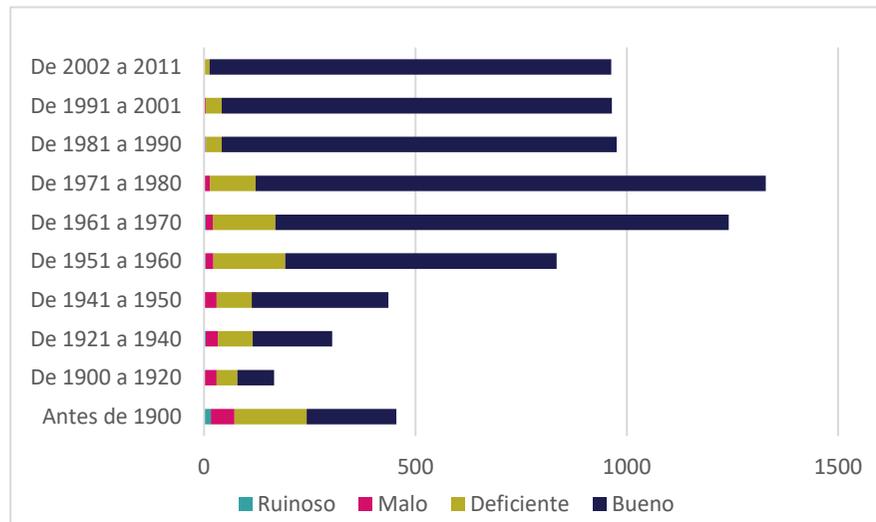
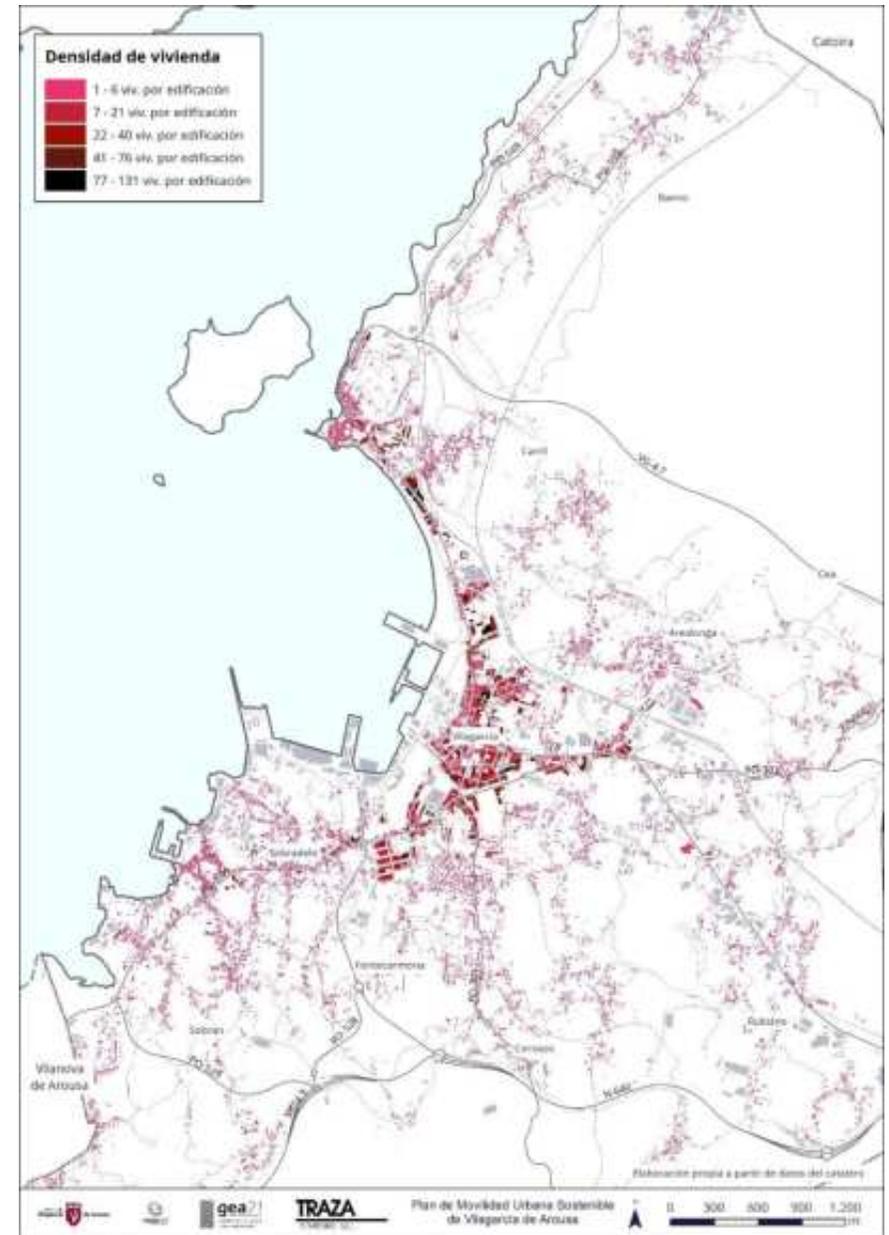


Figura 3.2 Número de viviendas por año de construcción. Fuente: Instituto Galego de Estadística (2011)





4. Contexto socioeconómico

4.1. Demografía

En la actualidad en el municipio viven alrededor de 37.500 personas, de los cuales la amplia mayoría vive en las zonas urbanas (aproximadamente el 75%), mientras que en torno a una cuarta parte reside en los núcleos rurales. Para diferenciar entre núcleo urbano y núcleo rural se ha utilizado la clasificación del suelo del PXOM.

En total el concello cuenta con más de 80 núcleos de población de los cuales la mitad tienen menos de 100 habitantes y tan sólo 4 (Vilagarcía, Carril, Vilaxoán y Sobradelo) tienen más de 1.000 habitantes. Destaca el núcleo urbano de Vilagarcía con casi 20.000 habitantes y que por su ubicación céntrica en el municipio se puede considerar el “corazón” del concello. A su vez, da cuenta del grado de dispersión que caracteriza los asentamientos dentro del municipio.

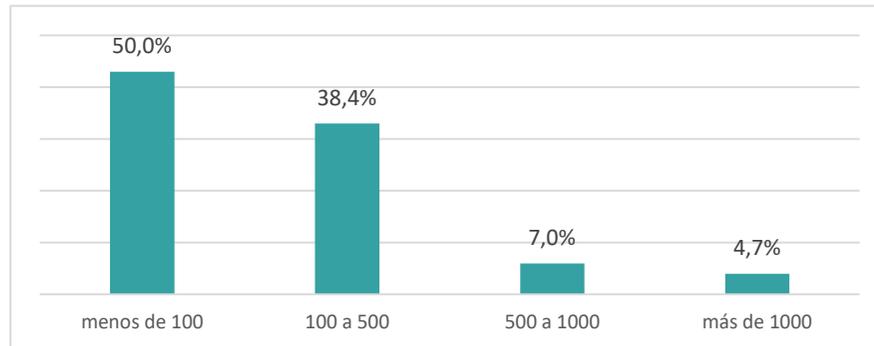


Figura 4.1 Núcleos de población y número de habitantes. Fuente: INE

En la actualidad, el número de habitantes está estancado en la última década después del fuerte crecimiento en el periodo de 1980 hasta 2010. En ese periodo la población de Vilagarcía aumentó un 25%.

En lo que respecta a los movimientos migratorios, el municipio experimentó un proceso de emigración durante la crisis económica, hasta el año 2014. Los niveles de migración no se han vuelto a recuperar, aunque la pandemia por Covid-19 no parece haber afectado en el mismo grado que la recesión de 2008. Los movimientos más dinámicos que actualmente conforman el saldo migratorio son los externos, con el resto de España (predominantemente negativo) y con el extranjero (predominantemente positivo). Los movimientos internos dentro de la provincia de Pontevedra tienen por lo general un saldo positivo elevado y los movimientos con el resto de Galicia siguen esta tónica, aunque con cifras menores.

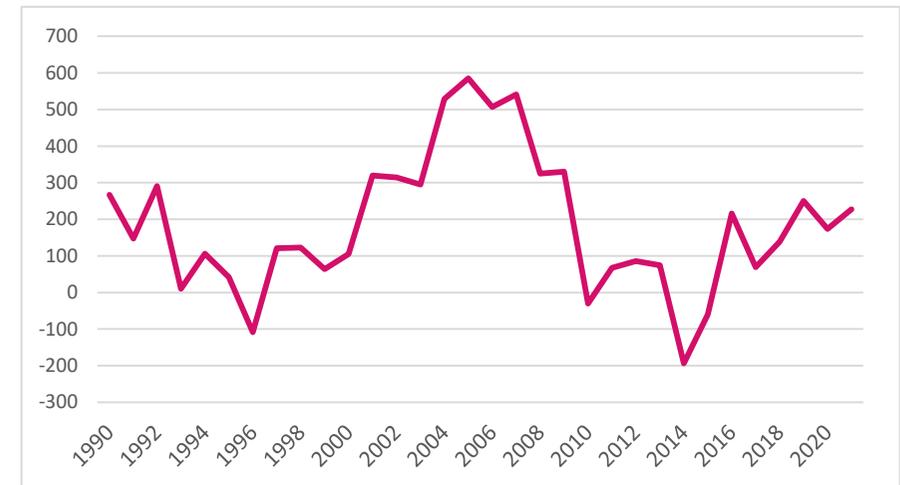


Figura 4.2 Evolución del saldo migratorio de Vilagarcía de Arousa. Fuente: IGE

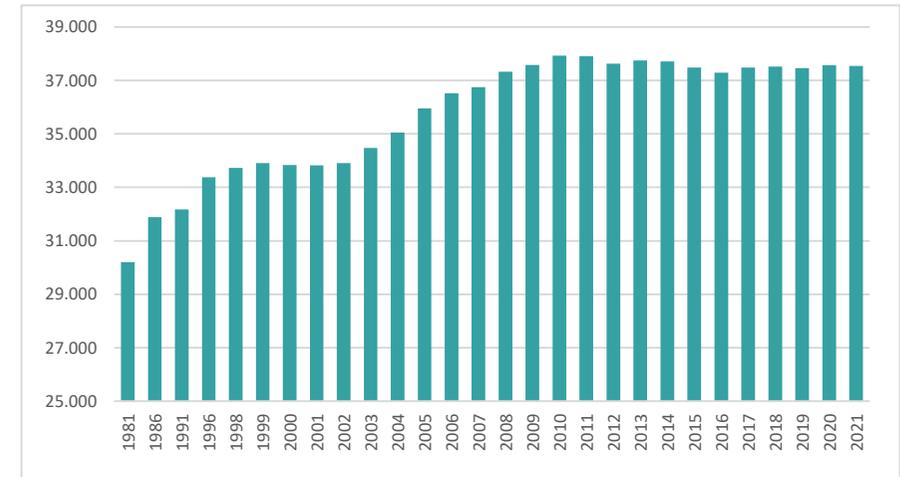
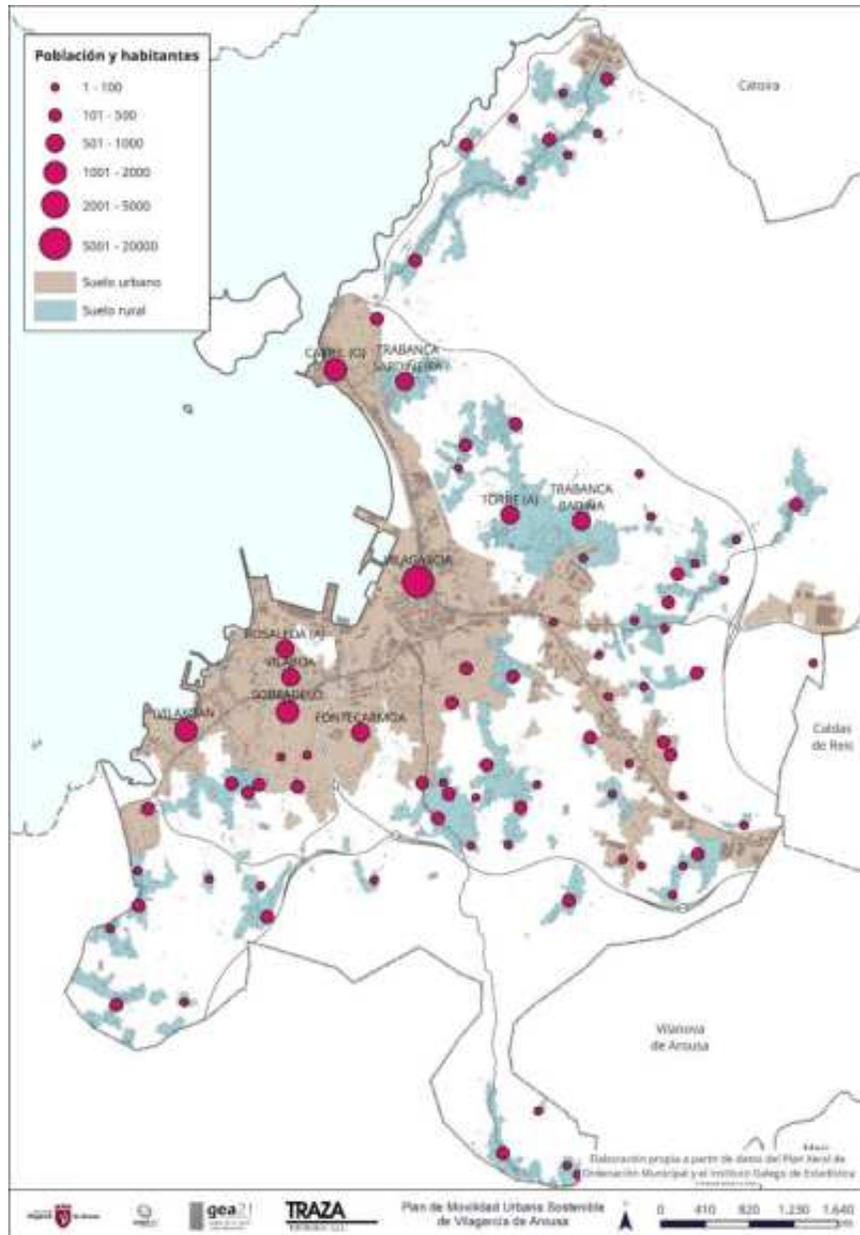


Figura 4.3 Evolución de la población 1981 hasta 2021. Fuente: INE

La estructura de la población por grupos quinquenales se asemeja a la de la mayoría de los países occidentales. Destaca un paulatino proceso de envejecimiento en el que los grupos de edad entre 40 y 49 años presentan el mayor porcentaje de la población, duplicando casi el grupo de la infancia (5 a 14). A su vez, se observa en la mayoría de los grupos de población un mayor porcentaje de hombres que de mujeres, un patrón de masculinización que se repite a menudo en las áreas rurales de España.

Esta estructura de la población afecta también a la movilidad: la forma de desplazarse de las personas de entre 40 y 49 años determina en alto grado el modelo de la movilidad del concello. Por lo general, junto con los grupos de 50 a 54 años componen un sector de la sociedad maduro, laboralmente activo cuyos hábitos de movilidad están relacionados en gran medida con el lugar de trabajo y con el vehículo privado motorizado.

Los grupos de población mayor superior a los 64 años componen un sector de la población numeroso que aumentará previsiblemente en la próxima

década conforme los grupos de población madura abandonen la vida laboral. Esto producirá cambios en los hábitos de movilidad que pondrán de especial relevancia los aspectos relacionados con la accesibilidad y el transporte público.

Destaca la reducción de la pirámide en las edades comprendidas entre 15 y 30 años. Se trata de poblaciones jóvenes que comienzan sus ciclos de estudios superiores o que se integran en la vida laboral. Su carácter reducido se debe por un lado a la reducción de la tasa de natalidad de los grupos maduros superiores y a la emigración de los jóvenes en busca de oportunidades de empleo fuera del municipio.



Figura 4.4 Pirámide de la población según sexo en 2021. Fuente: IGE

En relación con la distribución de la población hay que resaltar la concentración de la población en cuatro zonas de análisis, que coinciden

con los tres núcleos urbanos históricos (Vilagarcía, Carril y Vilaxoán) más la zona de Sobradelo / Fontecarmoa, donde las recientes construcciones de viviendas en bloque han aumentado notablemente la densidad poblacional. La zona de Vilagarcía, con casi 84 habitantes por hectárea, es el núcleo urbano con mayor densidad.

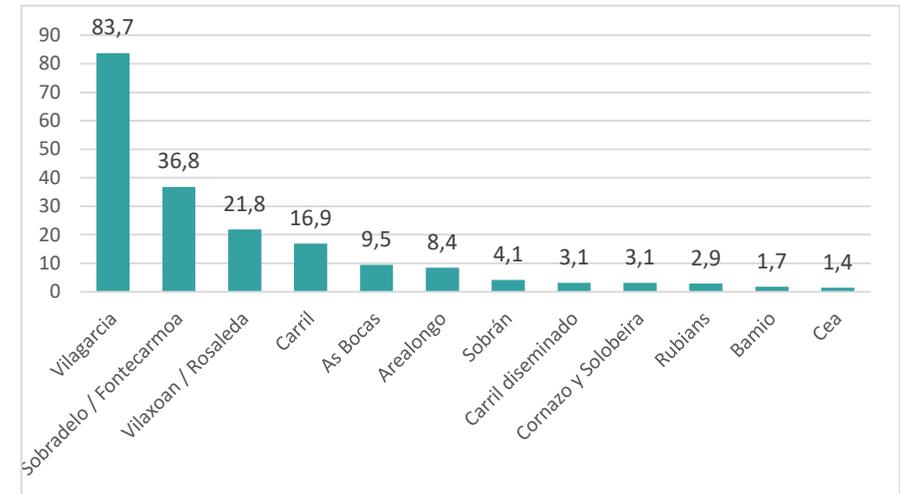


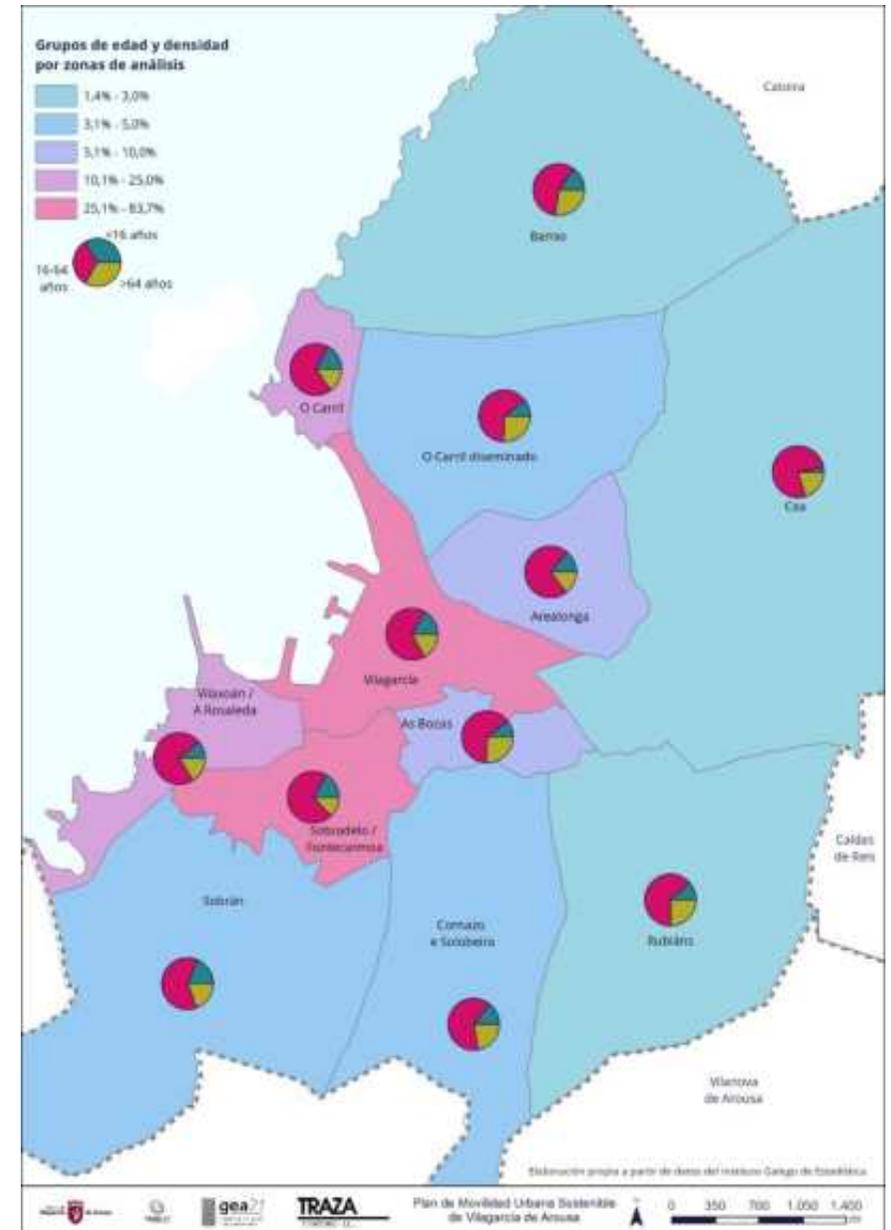
Figura 4.5 Densidad poblacional por zona de análisis

En cuanto a los grupos de edad, hay diferencias notables según los ámbitos de análisis. Mientras que la zona de CEA tiene el porcentaje más bajo (tan sólo el 3%), hay cuatro zonas donde su porcentaje supera el 15% (Sobrán, Carril, Sobradelo / Fontecarmoa y Vilagarcía). Estas son a su vez las zonas con mayor crecimiento de población y con la actividad urbanística más intensa.

En cuanto a la población de personas mayores, destacan las zonas Bamio, As Bocas, Carril diseminado y Rubians, donde el porcentaje supera el 25% de la población. En cambio, Sobradelo / Fontecarmoa tiene el menor

porcentaje de población de personas mayores (un 12,3%) seguido por Arealongo, Carril, Vilaxoán / Rosaleda y Vilagarcía.

En lo que respecta a la educación, según datos del año 2011, la mayoría de la población ha realizado estudios de segundo grado (18.677 habitantes) seguidos de población con tercer grado (5260 habitantes) y primer grado (5178).



4.2. Actividades económicas

La renta bruta media de la población ha pasado de aproximadamente 20.000 euros en 2014 a superar los 22.500 en 2019. El número de empresas también ha experimentado un repunte considerable a partir de 2014 pasando de 2.400 a 2.600. A su vez, el paro, si bien desciende estacionalmente en verano, ha seguido una tendencia general a la baja que se ha visto interrumpida por la crisis del Covid-19 aunque no de manera significativa respecto a los años de la recesión económica 2009-2015.

Actualmente, el mayor peso de la economía se concentra en el sector terciario donde trabaja el 68% de la población activa y es el que mayor desarrollo ha experimentado en las últimas décadas debido al turismo.

La industria ocupa al 25% de la población activa de Vilagarcía y se concentra en el polígono industrial de Bamio, el parque empresarial de Trabanca y el Parque Pousadoiro siendo el subsector con más peso el de la industria agroalimentaria. Los tres puertos con los que cuenta el municipio comportan una infraestructura de gran importancia tanto para las actividades pesqueras industriales (el puerto comercial de Vilagarcía) como de ocio (los puertos de Vilaxoán y Carril).

El sector primario, aun sin tener un gran peso en las cifras de empleo y renta, se nutre de recursos endógenos y dinamiza la economía local. Predomina en este ámbito el cultivo de viñedos.

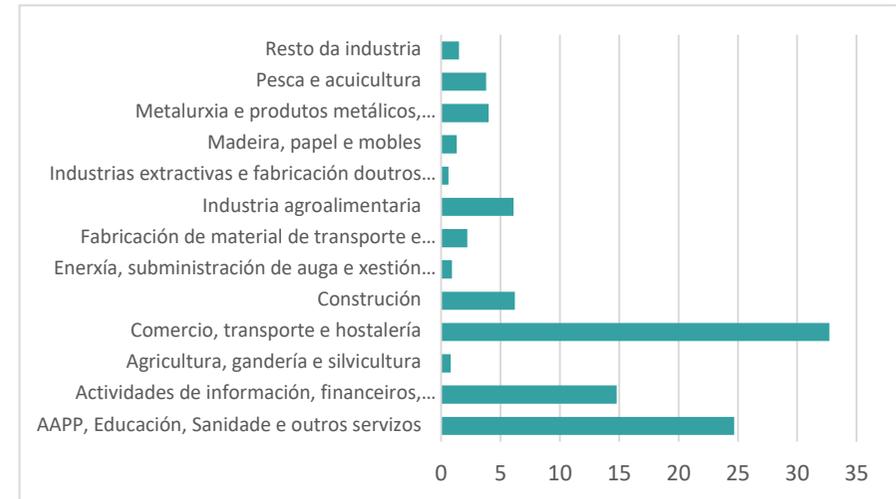


Figura 4.6 Porcentaje de afiliaciones a la Seguridad Social por rama de actividad. Fuente: IGE

El porcentaje de personas que trabajan en el municipio es considerablemente alto (82%) aunque ha descendido desde el 86% en 2011. Esto implica por lo general un mayor número de desplazamientos diarios de casa al trabajo dentro de la trama viaria interna del municipio (conformada por viales de reducida capacidad) que el número de desplazamientos hacia otros municipios (a los cuales se accede por medio de viales de mayor capacidad).



Figura 4.7 Autosuficiencia en empleo (porcentaje de personas que trabajan en el mismo municipio). Fuente: IGE

El paro registrado se había reducido sensiblemente desde 2013 pero ha vuelto a aumentar con la pandemia de Covid-19. En el municipio de Vilagarcía de Arousa en todo momento hay más mujeres en el paro que hombres. Los mayores niveles de paro en 2021 se concentran especialmente en los sectores de las actividades administrativas y servicios auxiliares, seguido del comercio, la hostelería y la industria manufacturera.

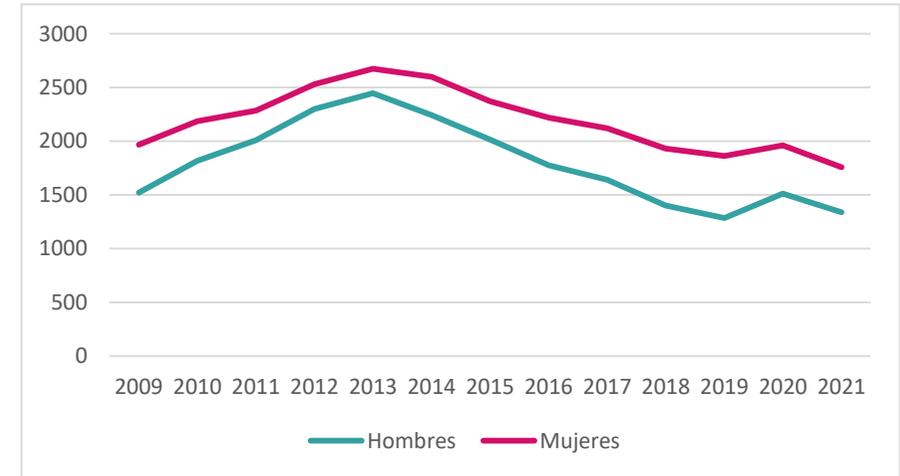


Figura 4.8 Población en paro en Vilagarcía de Arousa según género



5. Marco estratégico y de planificación

Se ha realizado una revisión de los principales instrumentos de planificación de la movilidad y el territorio en el ámbito municipal de Vilagarcía de Arousa. Las bases documentales analizadas han sido el Plan General de Ordenación Urbana (DIE 2018), EDUSI Vilagarcía Avanza (2020), el Plan de ciclabilidad (Estudio de refundido previo a la redacción del PMUS - 2020), así como el Proyecto Básico y Ejecución Fase IIb (2020).

5.1. EDUSI Vilagarcía Avanza

“Vilagarcía Avanza” es una Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado (EDUSI), dentro del “Programa Operativo de Crecimiento Sostenible (POCS) 2014-2020”, promovido por el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas con Fondos FEDER. El proyecto parte de la idea de que el avance de las ciudades determinará el futuro territorial, social y económico de la Unión Europea. El objetivo de la EDUSI de Vilagarcía de Arousa es sentar las bases para avanzar en un modelo de crecimiento inteligente, sostenible e integrador.

El ámbito de actuación de las EDUSI son únicamente las zonas urbanas: los cascos urbanos de Vilagarcía, Carril y Vilaxoán, así como las áreas aledañas a estos (uso residencial).

Los objetivos temáticos, dentro de los previstos en la Estrategia general europea, son:

OT2: Mejorar el acceso, el uso y la calidad de las tecnologías de la información y la comunicación.

OT4: Favorecer el paso a una economía de bajo nivel de emisión de carbono en todos los sectores.

OT6: Conservar y proteger el medioambiente y promover la eficiencia de los recursos.

OT9: Promover la inclusión social y luchar contra la pobreza.

OT10: Invertir en educación y formación profesional para la adquisición de capacidades y un aprendizaje permanente

5.2. Nuevo plan general de ordenación urbana

El Documento Inicial Estratégico del Plan General de Ordenación Urbana (PXOM), redactado en el año 2018 establece algunos objetivos generales relacionados con la estructura urbana y la movilidad, destacando:

a. Detener el modelo de asentamiento disperso

Los principales objetivos son integrar la ordenación del territorio y el transporte, mejorar la accesibilidad y reducir la movilidad forzada, mejorar la calidad del aire y reducir la contaminación acústica. Estos objetivos implican, que se van eliminando de forma progresiva el tráfico de paso de larga distancia a través de las áreas urbanas. Este proceso, que se está llevando a cabo en Vilagarcía desde la apertura al tráfico de la variante norte y sur y el acceso al puerto, se completará en el corto plazo con el traslado al municipio del cruce de la carretera N-640. Asimismo obliga a reducir progresivamente el uso del vehículo privado y la promoción de los modos activos así como el transporte público colectivo. Finalmente obliga a adaptar el sistema viario a los nuevos modos de transporte. Suponiendo que la vía urbana es, en general, de sección pequeña para una vía de dos sentidos, estacionamientos y aceras, se fomentará el diseño de calles de

sentido único con el fin de mejorar el carácter peatonal de la vía urbana, aumentar la capacidad de estacionamiento, aumentar el ancho de las aceras para permitir la implementación de arbolada y mejorar las condiciones estéticas y ambientales actuales.

b. Mejora de la accesibilidad y movilidad en los viajes entre núcleos rurales

Se pretende mejorar la accesibilidad y movilidad del suelo entre los núcleos rurales entre sí, pero también con el casco urbano y los centros productivos, según los criterios establecidos en el apartado correspondiente a la estructura general y orgánica del territorio, basado en la optimización de las carreteras existentes.

c. Consolidar los márgenes de la carretera n-640 para actividades terciarias

De acuerdo con la vocación de los márgenes de la carretera N-640, destinados a actividades terciarias e industriales, el PXOM consolida el carácter de estos espacios entre la citada calzada y el trazado y la vía férrea con dos finalidades: permitir el desarrollo de estas actividades y dotar a la zona de los equipamientos públicos de espacios libres y zonas verdes, equipamientos y aparcamientos de los que actualmente carece la zona. Todo ello respetando los asentamientos de población existentes colindantes a estas áreas terciarias e industriales.

En cuanto a las propuestas de la infraestructura viaria el PXOM propone una serie de actuaciones para completar la malla y estructurar mejor la red viaria en el municipio y paliar la congestión que se produce en la actualidad en las principales vías de penetración del núcleo urbano.



5.3. Plan de ciclabilidad

El Plan de ciclabilidad (denominado Estudio de refundido previo a la redacción del PMUS de Vilagarcía de Arousa) redactado en el año 2020, realiza un refundido de varios proyectos que afectan la movilidad ciclista (Red de ciclovías para Vilagarcía de Arousa 2017, Sistema de alquiler de bicicleta pública 2016, Proyecto Básico y Ejecución de la Red de Vías Ciclistas 2017) para mostrar de una forma clara y sucinta todos los proyectos que en materia de movilidad se están llevando a cabo en Vilagarcía de Arousa y que tendrán que ser incluidos y potenciados en la elaboración del nuevo PMUS. Así pues, el Estudio refundido establece una red ciclista basada en las vías ciclistas existentes y relacionada con las otras actuaciones de movilidad.

En el mismo año se redactó el **proyecto básico y de ejecución** de la red de vías ciclistas proyectadas en el Estudio refundido, diferenciando dos fases de ejecución. La primera incluía los ejes la Av. Rodrigo de Mendoza / Avenida del Doctor Tourón y Rúa Alejandro Cerecedo (unos 2,2 km) y han sido ejecutados en el año 2022.

La segunda fase incluye los ejes Av. Rosalía de Castro / Av. Xoán Carlos I, Rúa Valle Inclán / Av. da Mariña y Av. Rivero de Aguilar y suma unos 2,8 km.

La propuesta opta en la totalidad de las calles, tal como ya se hizo en la actuación de la primera fase, por la modalidad de vía ciclista bidireccional segregada del tráfico motorizado.

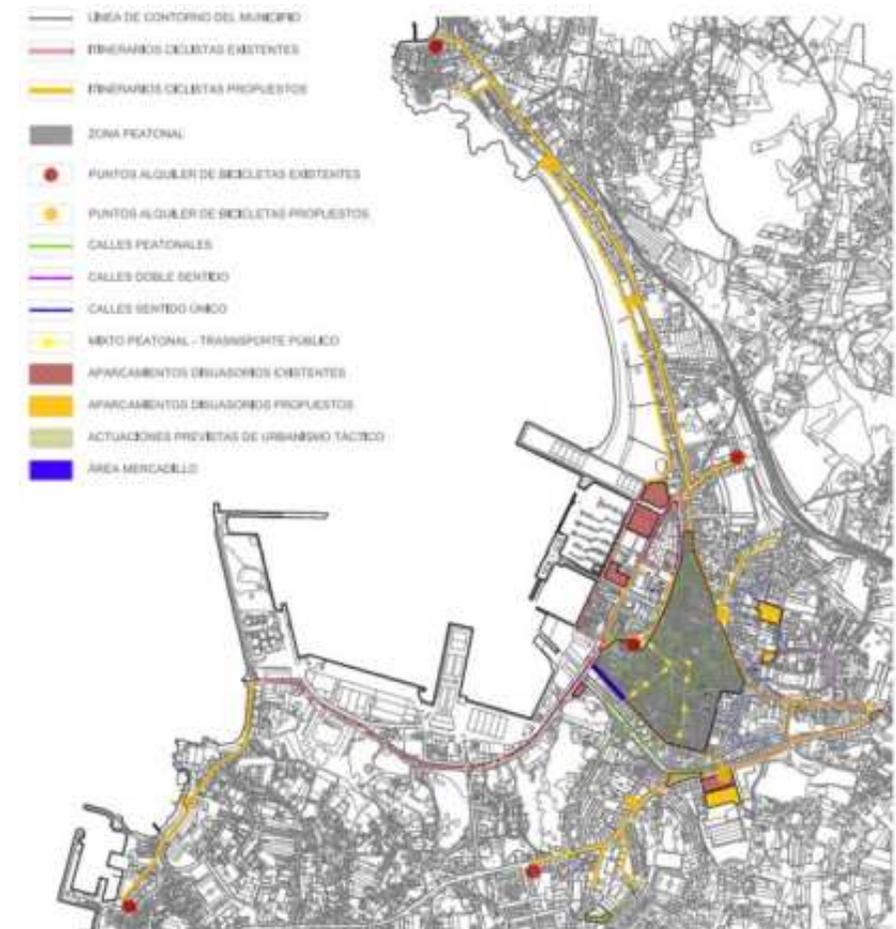


Figura 5.1 Plano de síntesis del Plan de ciclabilidad / refundido previo a la redacción del PMUS

Las propuestas son en algunos casos muy sectoriales y no tienen en cuenta la necesidad y el potencial de las mejoras peatonales en las calles donde se pretende intervenir. La redacción del PMUS supone una oportunidad de enfocar las intervenciones ciclistas desde una perspectiva más integral y

sobre todo en un marco de una revisión de la estructura, concepción y regulación de la red viaria.

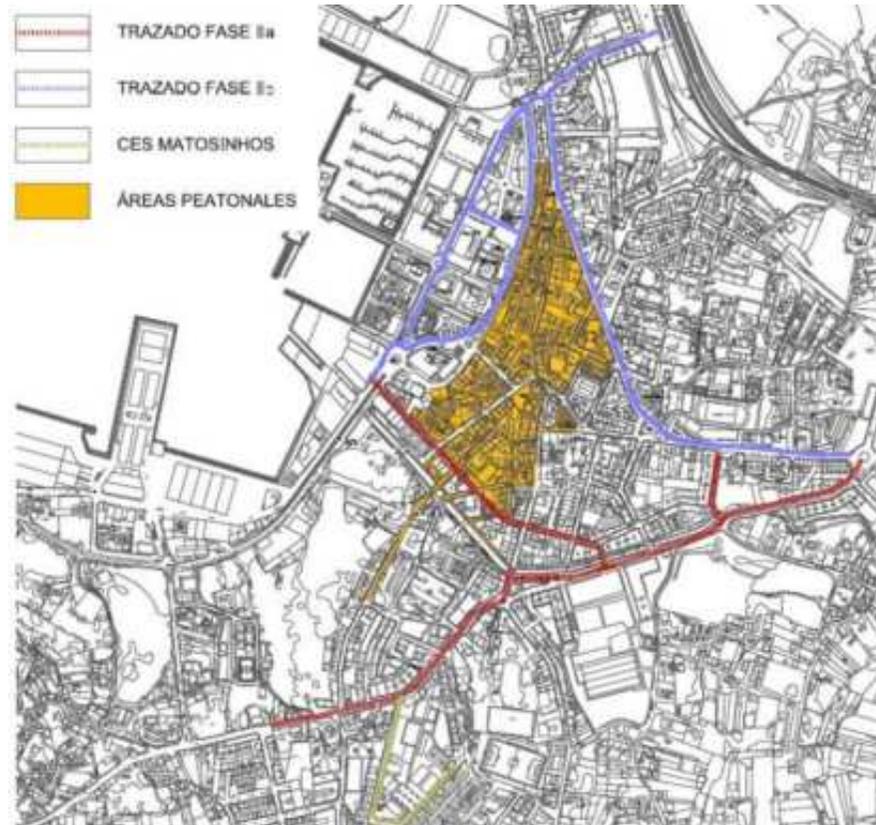


Figura 5.2 Plano de fases de ejecución de la red ciclista según el Plan de ciclabilidad / refundido previo a la redacción del PMUS

Así pues, es posible introducir en los proyectos también mejoras para la movilidad peatonal, para la calidad estancial y ambiental, y para la seguridad vial en general.

En cuanto a los criterios específicos para la bicicleta, los nuevos proyectos deben evitar algunas de las deficiencias detectadas en la red actual:

- Se debe cumplir con una anchura mínima de las vías ciclistas, especialmente en el caso de las vías bidireccionales.
- De debe tener en cuenta la importancia del resguardo necesario entre vía ciclista y calzada, especialmente en el caso de las vías bidireccionales.
- Los cruces de los pasos ciclistas bidireccionales son los puntos más conflictivos y requieren un diseño muy cuidadoso.
- De deba ajustar las dimensiones geométricas de las calzadas, especialmente en las intersecciones, para garantizar velocidades bajas y condiciones de seguridad adecuadas.

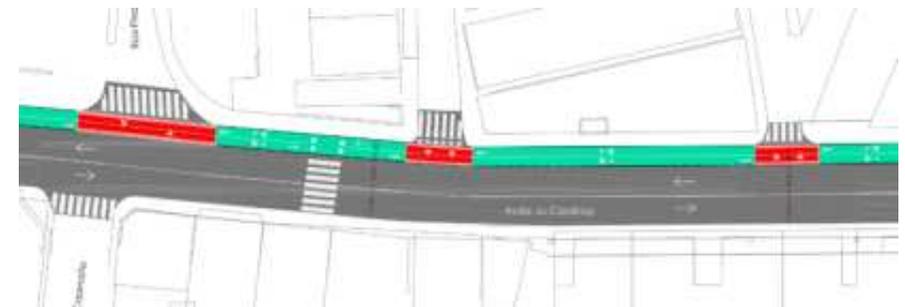


Figura 5.3 Detalle del proyecto constructivo en Avda. as Carolinas

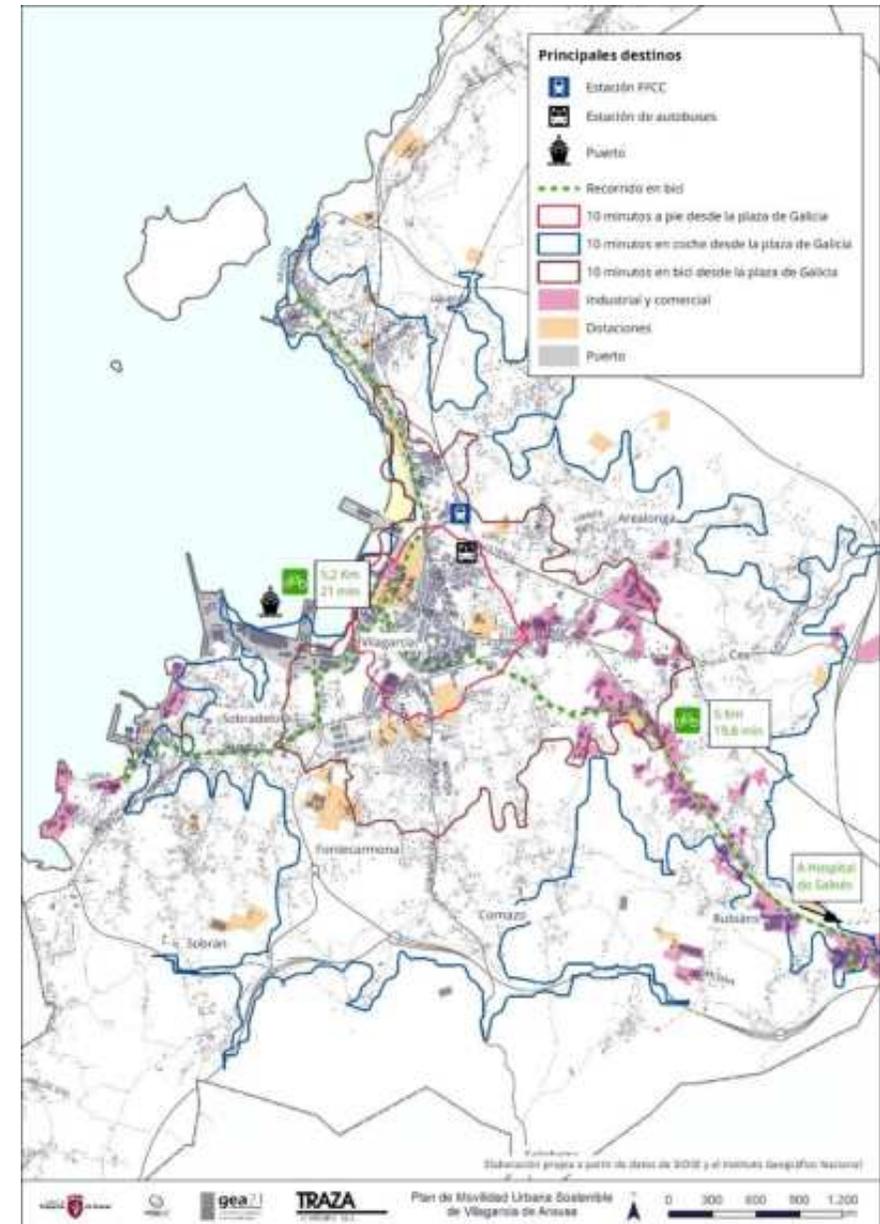


6. Principales destinos y centros atractores

Respecto a los principales atractores de viajes destaca el puerto de Villagarcía de Arousa, que es uno de los más importantes componentes de la economía de este municipio y de la comarca. La historia del puerto y la ciudad de Villagarcía transcurren en paralelo desde hace más de un siglo. El Puerto es un referente para todos los habitantes de Villagarcía como generador de actividad comercial e industrial. Además, hay dos puertos pesqueros situados en la parroquia de Carril y en Vilaxoán. Otros atractores importantes vinculados a las actividades económicas son los polígonos y parques empresariales, así como las zonas industriales en el borde litoral y en los márgenes de la carretera N-640.

Por otro lado, hay que considerar los espacios de atención al público y lugares de trabajo relacionados con la administración local, el Hospital Comarcal del Salnés, los centros educativos, los centros de turismo y ocio, el recinto ferial FEXDEGA, los centros comerciales, así como el mercado situado en la calle Alexandre Bóveda.

La mayoría de centros atractores de movilidad se concentran en el núcleo urbano de Villagarcía de Arousa, aunque también existen dotaciones en los núcleos de Carril y Vilaxoán. Los planos muestran las isócronas a pie desde los núcleos urbanos, es decir, la distancia a la que se llega caminando en un determinado tiempo, en este caso 5, 10 y 15 min. También se han representado dos posibles recorridos ciclistas de unos 20 minutos. El objetivo es valorar qué destinos son alcanzables en un tiempo razonable utilizando modos de movilidad activa.



A continuación se resume los principales destinos por categoría, personas empleadas y, cuando la información está disponible, visitantes que suelen atraer a diario estos centros.

6.1. Centros de trabajo

La estructura empresarial de Vilagarcía de Arousa se compone en su mayoría de pequeñas empresas entre 1 y 5 trabajadores. Las zonas industriales y empresariales se disponen de forma dispersa por el territorio en torno a los principales ejes viarios, los núcleos de población y la costa especialmente para la industria portuaria. Muchos de estos espacios están fuera del área de caminabilidad de 15 minutos de los núcleos urbanos. En el caso del núcleo de Vilagarcía, las actividades industriales dispuestas en el radio máximo de 15 minutos andando desde la Plaza de Galicia recogen empresas constructoras y talleres de automóviles. En lo que respecta al puerto industrial de Vilagarcía de Arousa, importante motor económico del municipio, su extremo oriental (área logística) y occidental se encuentran en el entorno de los 15 minutos andando de Vilagarcía y Vilaxoán respectivamente, aunque la entrada principal del puerto se encuentra fuera de este radio. En el puerto se encuentran grandes empresas como Profand Vilagarcía, S.L. con un total de 284 empleados. A su vez, la autoridad portuaria cuenta con un total de 70 empleados.

En el caso de Vilaxoán, los destinos industriales próximos al núcleo se encuentran mayoritariamente en el radio de los 10 y 15 minutos a pie desde la Plaza Rafael Pazos. Dichos destinos están directa o indirectamente asociados con la actividad del puerto pesquero. Se trata de fábricas de pescado y marisco, así como empresas de logística.



Foto 6.1 Vía ciclista en la calle Valle Inclán que atraviesa el área industrial del puerto de Vilagarcía

El núcleo de Carril es el que menos concentración de actividades tiene en su área próxima. En el radio de 5 a 15 minutos a pie desde la Plaza Libertade se encuentran pequeñas empresas marisqueras, así como empresas dedicadas a la automoción.

Fuera de los núcleos urbanos y de su radio de 15 minutos a pie, se sitúa una gran parte de los centros de trabajo relacionados con el sector secundario y terciario, asentados en torno a la carretera N-640A, que se corresponden con actividades muy variadas (talleres de reparación de automóviles, venta de mobiliario, logística, alimentación...). Por otro lado, al norte de la carretera PO-305 se encuentra el polígono industrial Trabanca Badiña especializado en automoción, electrónica y servicios relacionados con la gestión de residuos. En el extremo oriental del municipio se sitúa también el polígono industrial do Pousadoiro

especializado en industria siderúrgica y logística. Concentra empresas de gran tamaño como Ds Smith Packaging Galicia, S.L y Fundivisa, S.A. con 148 y 100 empleados respectivamente. Por último, en el extremo norte colindando con el concello de Catoira, se encuentra el polígono industrial de Bamio en el cual se asientan empresas madereras relacionadas con la automoción como Castro Carrocera, S.A. perteneciente al grupo Castrosua, con 209 empleados.

En suma, dentro del municipio pueden señalarse 5 áreas principales en las que se concentra una gran parte de los centros de trabajo, siendo el destino de numerosos desplazamientos diarios:

- Los márgenes de la carretera N-640A (Av. Pontevedra)
- El borde litoral que conecta el puerto industrial de Vilagarcía y el puerto de Vilaxoán
- El polígono industrial de Bamio
- El polígono industrial Trabanca Badiña
- El polígono industrial do Pusadoiro

6.2. Equipamientos

Si bien los equipamientos se encuentran dispersos por todo el territorio, estos se concentran mayormente en torno a los principales núcleos urbanos. Los de mayor extensión están en los núcleos urbanos a excepción de uno al sur en Fontecarmoa que se corresponde con las instalaciones deportivas mencionadas anteriormente.

Destaca a su vez la biblioteca municipal que mantiene un flujo relativamente constante a lo largo del año de entre 2.500 y 3.900 usuarios al mes, siendo mayo y junio los meses con más personas usuarias de la

biblioteca. Por otro lado, la Casa da Xuventude mantiene también un flujo de usuarios constante, aunque de menor escala, entre 170 y 400 personas al mes, con más demanda entre abril y julio.

Los equipamientos dispersos por los núcleos rurales se corresponden en su mayoría con áreas deportivas y centros culturales, aunque destaca al sureste el Hospital do Salnés aldaño a la carretera N-640A próximo a la frontera con el municipio de Caldas de Reis y O Salnés.



Foto 6.2 Acceso rodado al hospital do Salnés desde la N640 y la N640A

El número de personas usuarias de las instalaciones deportivas varía mucho en cada estación del año y en los fines de semana, según datos del Ayuntamiento. En verano hay menos uso en general y concentrado por la mañana, y entre septiembre y mayo los calendarios de las competiciones y otros eventos concentran mayor afluencia en fin de semana.

Instalación deportiva		Personas usuarias de lunes a viernes entre septiembre y mayo
Campo de Fútbol Municipal A Pelada		300
Campo de Fútbol Municipal de Berdón		520
Campo de Fútbol Municipal Mari Paz Vilas		340
Campo de Fútbol Municipal de Vilaxoán		510
Centro Deportivo Municipal Fontecarmoa	Campo de Fútbol Municipal Manuel Jiménez	560
	Estadio Atletismo	290
	Pavellón nº1 CDM Fontecarmoa	350
	Pavellón nº 2 CDM Fontecarmoa	350
	Piscina	?
	Tenis	?
Pavellón Municipal Castelao		370
Pavellón Municipal A Torre		230
Pavellón Municipal Carril		260
Pavellón Municipal Faxilde		190
Pavellón Municipal Guillan		80

6.1. Centros educativos

Como caso particular de los equipamientos se encuentran los 20 centros educativos del municipio de Vilagarcía de Arousa, contando aquellos destinados a la enseñanza preescolar, infantil, primaria y secundaria. En conjunto los centros educativos cuentan en 2022 con un total de 6.150 alumnos y alumnas. Los centros educativos se sitúan por lo general en las áreas de entre 10 y 15 minutos a pie de cada núcleo urbano con una mayor concentración en Vilagarcía al tratarse del núcleo con mayor densidad de población. En Vilagarcía, aparte de albergar toda la oferta educativa

privada, destaca un reparto relativamente homogéneo de los servicios educativos públicos en el área de los 10-15 minutos a pie desde la Plaza de Galicia, contando con servicios desde infantil hasta secundaria (CEIP A Lomba, CEIP Arealonga, IES Castro Alobre) así como el Centro de Educación Especial de Vilagarcía integrado en el Castro Alobre, la Escuela Oficial de Idiomas y la Escola Obradoiro. A su vez, en esta misma área al norte se encuentra el CEIP A Escardia y la escuela municipal de música. En el centro, la oferta educativa situada en el área de los 5 minutos a pie se corresponde con el colegio plurilingüe San Francisco gestionado por la Orden Franciscana. Al suroeste, a 15 minutos a pie desde la Plaza de Galicia, se encuentra el colegio privado Sagrada Familia.

Por su parte, el núcleo de Carril cuenta con oferta educativa en el área de los 10 minutos a pie desde la Plaza Libertade, correspondiente con educación infantil (Escola Infantil A Galiña Azul), primaria (CEIP Plurilingüe Rosalía de Castro) y secundaria (IES O Carril).

Vilaxoán tiene una situación parecida a Carril en lo que respecta a la oferta educativa, pero con un notable distanciamiento de los centros educativos. La oferta educativa de infantil y primaria pública (CEIP Plurilingüe Vilaxoán) se sitúa dentro del área de 15 minutos a pie desde la Plaza Rafael Pazos, y a unos 750 metros de la oferta de educación secundaria (IES Armando Cotarelo Valledor) situado en el límite de los 10 minutos andando. Por último, Vilaxoán también cuenta con una escuela infantil situada al suroeste del núcleo.

Fuera de los núcleos urbanos la mayor oferta educativa se concentra en el sur, en Fontecarmoa, cerca de la carretera N-640 donde se sitúa el CEIP O Piñeirinho y el CEIP Fermín Bouza Brey (este último con oferta de formación profesional) así como un conjunto de instalaciones deportivas (piscina

climatizada, campos de rugby, fútbol, baloncesto y pista de atletismo). El resto de la oferta educativa en los núcleos rurales es reducido, destacando la Escuela de Educación Infantil de Guillán, al norte y el CEIP Plurilingüe de Rubians al este.



Foto 6.3 Entorno escolar con exceso de superficie asfaltada, ausencia de pasos peatonales y aceras estrechas en Vilagarcía

La accesibilidad peatonal y ciclista a los centros escolares es en general muy mejorable, con barreras de accesibilidad, falta de pasos peatonales, escasez de aparcamiento para bicicletas, falta de espacios estanciales con calidad ambiental, exceso de tráfico y coches mal aparcados en hora de entrada y salida. Esta situación condiciona la seguridad, la comodidad y el atractivo para desplazarse al colegio andando o en bicicleta.

6.2. Comercio

Los comercios se concentran mayoritariamente en el área peatonal del núcleo de Vilagarcía, donde los usos comerciales se combinan con los

residenciales y los equipamientos. La mayoría del comercio del núcleo de Vilagarcía se integra en un área que se puede recorrer en 5 minutos a pie, destacando el mercado de abastos y el mercadillo que se dispone aledaño al mismo los martes y sábados por la mañana, con 250 puestos en total.



Figura 6.1 Aparcamiento regulado junto a la Praza de Abastos de Vilagarcía

Al este del área comercial de Vilagarcía, aún dentro del área caminable de 15 minutos a pie desde la Plaza de Galicia, se encuentran grandes supermercados del núcleo (Alcampo, Lidl, Día), contiguos entre sí y con sus respectivos aparcamientos para clientes.

Los núcleos de Carril y Vilaxoán, si bien cuentan con pequeño comercio (pequeños supermercados, ferreterías, lonjas, tiendas de electrodomésticos), no cuentan con una concentración de comercio comparable con la del núcleo de Vilagarcía. No obstante, Vilaxoán tiene un

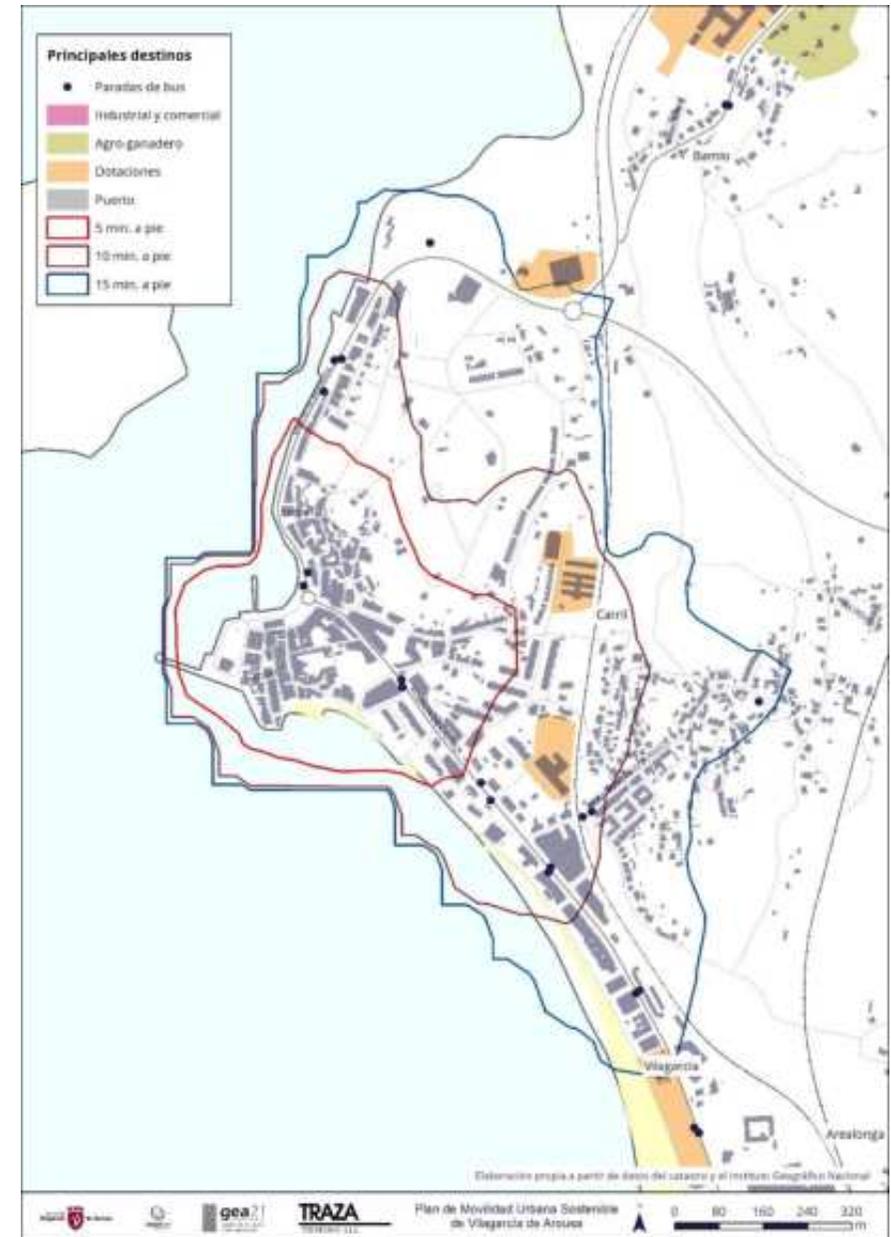
pequeño mercado de abastos reformado en el entorno de los 5 minutos a pie desde la Plaza Rafael Pazos.

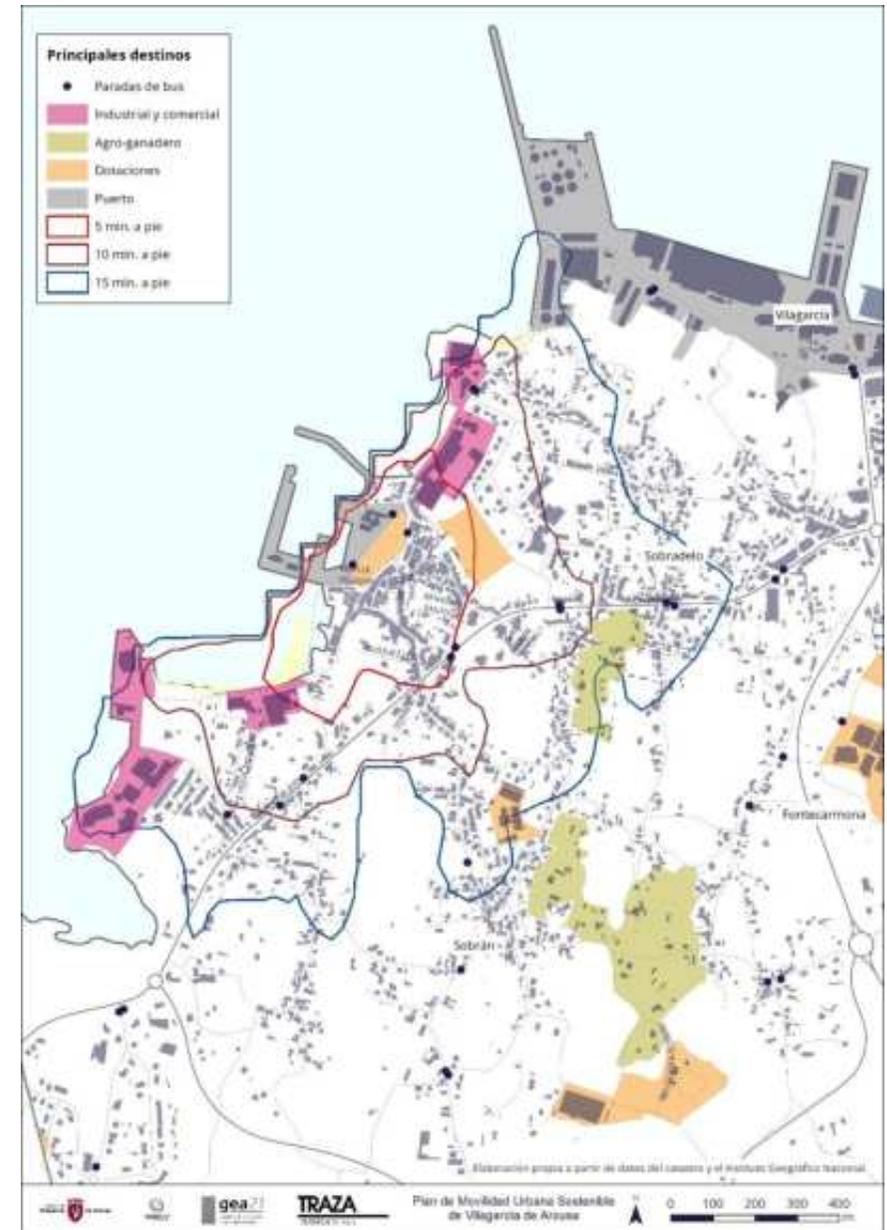
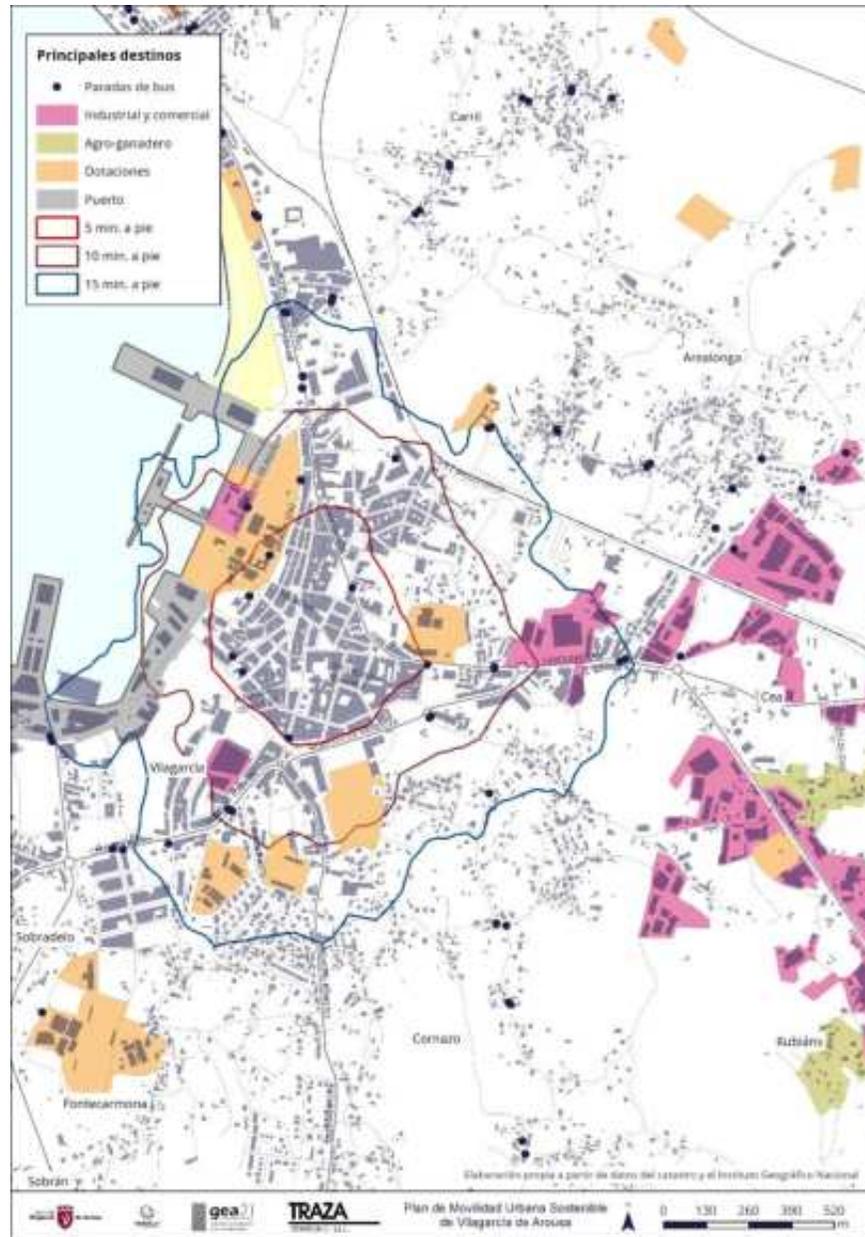
6.3. Turismo y ocio

El turismo y ocio están muy ligados a las actividades recreativas que ofrece el litoral, así como a los eventos organizados en el municipio. En este caso destaca el paseo marítimo entre Vilagarcía y Carril, así como el puerto deportivo de Vilagarcía, ambos accesibles a pie tanto desde Vilagarcía como desde Carril (aunque para este último núcleo el puerto deportivo queda fuera del área de 15 minutos andando). A su vez, las playas comportan un importante centro atractor de ocio especialmente en verano. Destaca especialmente la playa de Compostela en el núcleo urbano de Vilagarcía, que es la de mayor longitud del municipio (1,2Km), junto a otras playas menores de entre 100 y 200 metros de longitud como la de Bamio, A Covacha, Canelas, Castelete y Preguntorio.

Por otro lado, actúan como atractores turísticos el recinto ferial de Vilagarcía, el Fexdega donde se celebran a menudo ferias gastronómicas, del automóvil, náuticas o inmobiliarias.

Por último, cabe destacar el potencial turístico de Vilaxoán con la celebración del festival “Revenidas” en el mes de septiembre situándose como actividad emergente dentro del sector turístico de los últimos años. Dicha oferta turística situada en el centro de Vilaxoán va acompañada del atractor que constituye también la Praia do Preguntorio.







7. Análisis sectorial de la movilidad

En este capítulo se analiza la oferta infraestructural, los condicionantes, así como los servicios relacionados con los distintos modos de transporte.

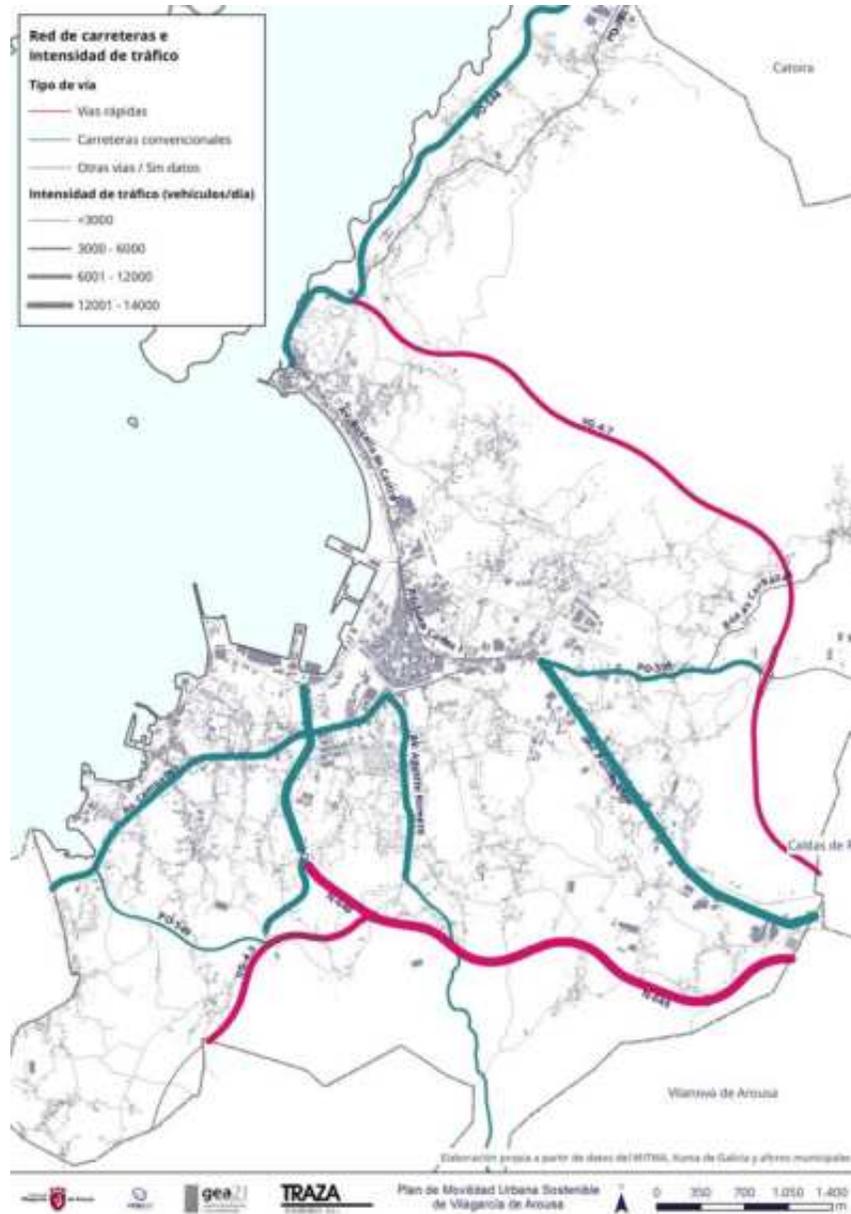
7.1. Tráfico motorizado y aparcamiento

Red interurbana

Existe una amplia red de carreteras y travesías que supone la columna vertebral de la red viaria, compuesta por las siguientes vías:

Nom-bre	Titulari-dad	Conexión	Características
N-640	estatal	Caldas de Reis al Puerto de Vilagarcía de Arousa	El trazado nuevo de la N640 es una circunvalación que rodea el centro urbano por el sur y conecta con el Puerto de Vilagarcía por la Rúa de Pablo Picasso. Salvo el último tramo tiene el diseño de una vía rápida, sin edificaciones en los laterales. La circulación ciclista no está permitida en esta vía.
N-640a	estatal	Caldas de Reis al centro urbano de Vilagarcía	Corresponde al trazado antiguo que penetra el núcleo urbano por el Sureste (Avda. de Pontevedra) y posteriormente se convierte en la Avda. das Carolinas.
PO-548	autonó-mica	Pontecesures - Vilagarcía de Arousa	Comunica el concello de Vilagarcía con el municipio limítrofe de Catoira. Parte del trazado discurre por el centro urbano de Vilagarcía (Rúa Valentín Viqueira y Av. Rosalía de Castro).

PO-549	autonó-mica	Vilagarcía de Arousa a Cambados	Conecta con el municipio de Vilanova de Arousa y Cambados, se trata de una travesía de carácter urbano.
PO-301	autonó-mica	Ponte Arnelas a Vilagarcía de Arousa	La vía pasa por la falda del monte Lobeira y conecta con Ponte Arnelas, pasando por las parroquias de Cornazo y Solobeira.
PO-305	autonó-mica	Saiar a Vilagarcía	Comunica el municipio de Caldas con Vilagarcía. Sobre esta vía se ubica el Polígono industrial del Pousadoiro.
V.G.4-3	autonó-mica	Vilagarcía a Cambados	Vía rápida concebida para evitar el paso por las travesías del centro urbano de Vilagarcía. Trazado sin edificaciones en los laterales. La circulación ciclista no está permitida. Discurre en un pequeño tramo por el extremo sudoeste del municipio de Vilagarcía y conecta en la parroquia de Sobrán con la variante sur de Vilagarcía y con la carretera PO-549.
V.G.4-7	autonó-mica	Vilagarcía a Catoira	Vía rápida concebida para evitar el paso por las travesías del centro urbano de Vilagarcía. Trazado sin edificaciones en los laterales. La circulación ciclista no está permitida. Parte de la N-640 en el municipio vecino de Caldas de Reis y penetra por el sudeste en el municipio de Vilagarcía. Atraviesa las parroquias de Rubiáns, Cena, Arealonga y El Carril donde entronca con la PO-548.



En general se pueden diferenciar las carreteras convencionales, de un carril por sentido, que dan acceso directo a las edificaciones o fincas rurales, y las carreteras de circunvalación, como la N-640 o las “vías rápidas”, que son concebidas como autovías, de uso exclusivo para el tráfico motorizado, con pocos cruces a nivel para garantizar la seguridad a velocidades elevadas. Además, suelen transcurrir a cotas diferentes del terreno colindante, no facilitan el acceso a edificios o fincas y no disponen de aceras. Asimismo, el uso de la bicicleta no está permitido.

Las carreteras son las principales vías de tanto de acceso a los núcleos urbanos como de conexión con los municipios limítrofes y presentan las mayores intensidades del tráfico motorizado. En algunos de los casos se ha traspasado la competencia al ayuntamiento, así por ejemplo las travesías del centro urbano de Vilagarcía son ahora calles urbanas.



Foto 7.1 Avenida das Carolinas, travesía que conecta el núcleo de Vilagarcía con la N-640A, actualmente es una vía urbana de titularidad municipal



Foto 7.2 Avenida Cambados y Avenida Doctor Tourón, travesía que conecta el núcleo urbano de Vilagarcía con la PO-549, actualmente es una travesía urbana de titularidad municipal

Red urbana y rural

La red de vías urbanas presenta una gran heterogeneidad en cuanto al trazado, sección y características de las calles. En función de la conectividad, morfología y contexto se pueden clasificar las calles urbanas en las siguientes categorías:

Tipo	Función	Características
Calles principales	Garantizar la conectividad de la red interurbana (carreteras)	Suelen tener una importante carga de tráfico, son de doble sentido y presentan una calzada convencional. Suelen ser las calles más anchas del municipio y tienen aceras en los dos lados.
Calles colectoras	Distribuir el tráfico, garantizar el acceso a destinos importantes. Oferta de aparcamientos	Suelen tener un tránsito moderado de vehículos, suelen ser de sentido único o doble sentido, en el contexto rural / periférico las vías tienen una plataforma única sin contar con aceras.
Calles locales	Acceso a destinos locales, oferta de aparcamientos.	Suelen ser calles con una sección estrecha, muchas veces de plataforma única, salvo en los cascos urbanos donde este tipo de vías también tienen aceras.
Calles peatonales	Acceso peatonal del centro urbano o zonas de alta calidad estancial	Calles peatonalizadas para mejorar la calidad estancial y potenciar la movilidad peatonal. Se concentran principalmente en el casco histórico y la zona comercial de Vilagarcía.

Se trata de una clasificación muy básica que según el contexto (usos, zona urbana o rural) se podría diferenciar aún más, pero sirve para tener una visión global de las tipologías de las calles y los problemas asociados.



Foto 7.3 Viario urbano con dos carriles de ancho sobredimensionado y que supone una barrera por la falta de permeabilidad peatonal

Una característica muy particular del concello es que muchas calles, sobre todo en los núcleos rurales, son de plataforma única, es decir no disponen de aceras, y por su limitado espacio tampoco suele haber una sección suficiente para habilitar itinerarios peatonales segregados. No obstante, hay que tener en cuenta que la sección varía en cada tramo, encontrando ensanchamientos y algunos espacios residuales del tráfico con el mismo tratamiento de calzada en plataforma única.



Foto 7.4 Viario de plataforma única sin aceras en un núcleo rural

El análisis de la existencia de aceras y la situación del viario (zona urbana / zona rural) así como la regulación (tráfico motorizado / uso peatonal) permite sacar las siguientes conclusiones:

- De una red viaria que suma casi 300 km, un 70% son calles en ámbitos urbanos y un 30% son viales en zonas rurales.
- La mayoría de las calles que dan acceso a los núcleos rurales / parroquias periféricas no dispone de aceras, son de plataforma única y en general tiene una sección limitada.
- Sólo un 22,3% de las calles en ámbitos urbanos dispone de aceras, si bien un 5% de estas calles son peatonales. Asimismo, hay algunas calles que, a pesar de disponer de acera, no cumple con la normativa de la accesibilidad (anchuras menores a 1,80 m).
- La mayoría de red viaria son calles locales, es decir calles con la principal función de facilitar el acceso a las viviendas o destinos.

Suelen ser calles cortas, de sección limitada y, especialmente en los núcleos rurales, no disponen de aceras.

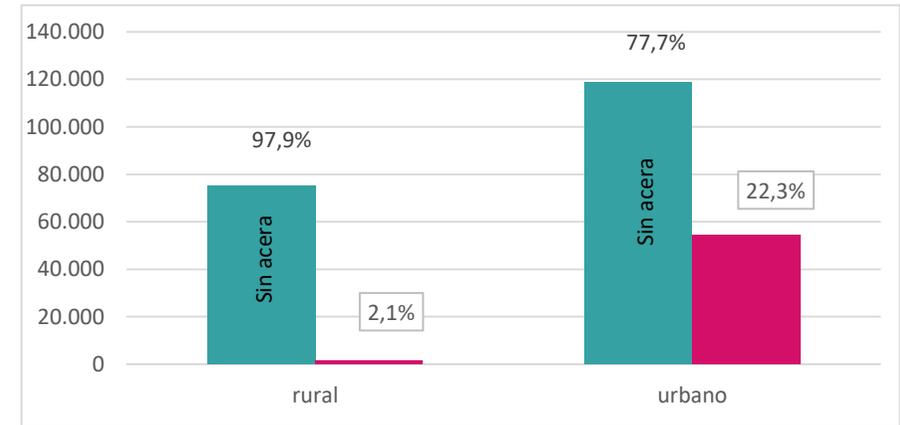


Figura 7.1 Porcentaje de calles con y sin aceras según ámbito rural o urbano

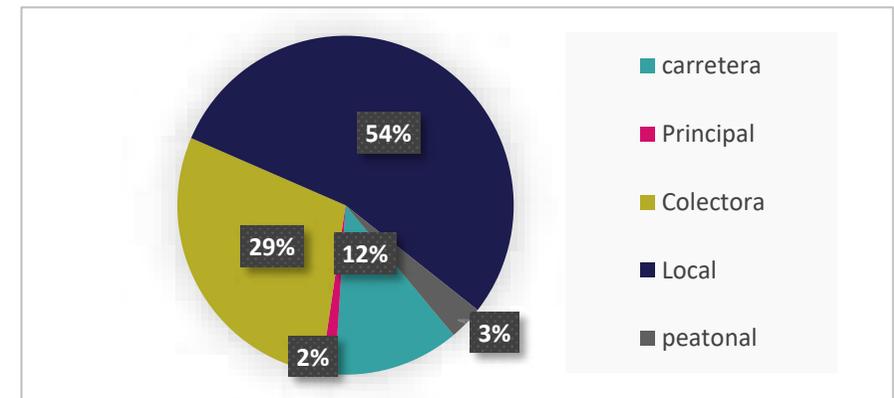
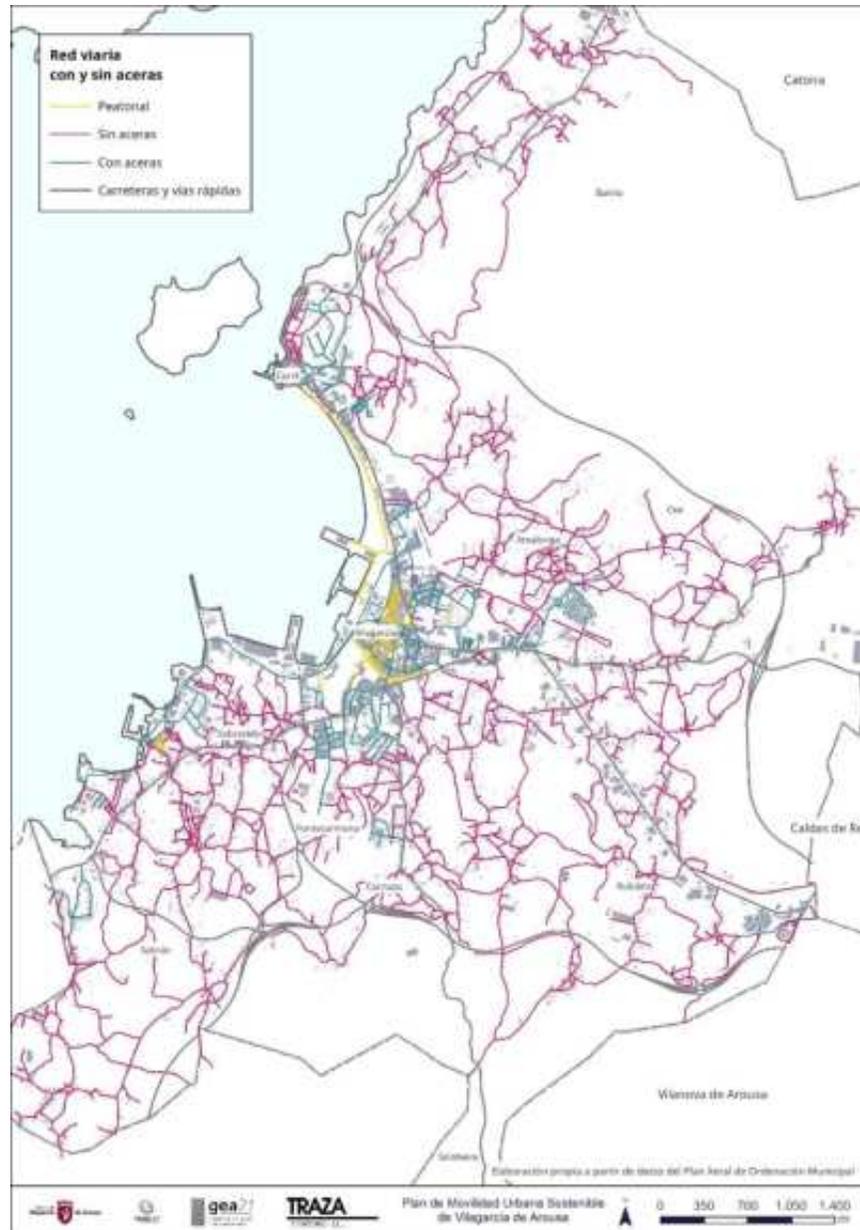


Figura 7.2 Reparto de las tipologías de viales en el municipio.



La demanda supera frecuentemente la capacidad de estas vías, sobre todo en verano, por lo que la congestión es una situación habitual. Esta congestión afecta negativamente a la puntualidad del transporte público y al atractivo y la seguridad percibida circulando en bicicleta.

Aparcamiento

La oferta de aparcamientos es una condición básica para desplazarse en coche o incluso de adquirir un automóvil. Por este motivo es fundamental tener una idea global de cuántas plazas de aparcamientos existen, qué regulación hay, cuál es su uso y cuál es la demanda.



Foto 7.5 Aparcamiento irregular usando espacios residuales del tráfico por retranqueos excesivos o sobredimensionado del radio de giro de las aceras

En primer lugar, hay que constatar que no existe un inventario de las plazas de aparcamiento delimitadas en la vía pública. Además, debido a la irregularidad del trazado y de las anchuras de muchas de las calles del municipio, existen muchas plazas informales, es decir, donde la gente suele aparcar sin que exista una delimitación que lo indique.

En las zonas urbanas consolidadas como es el núcleo urbano de Vilagarcía, la delimitación de las plazas en la vía pública es más clara y por lo tanto se puede hacer un cálculo aproximado. Algunas de las plazas en las calles del centro urbano de Vilagarcía son reguladas, ahí solamente se puede aparcar un máximo de 1 hora. A pesar de la regulación, no hay que pagar para estacionar en la zona azul, simplemente se indica la hora de llegada a través de un disco.

Figura 7.3: Señal vertical que avisa de una banda de aparcamiento regulada y disco para indicar la hora de llegada.



A su vez existen aparcamientos agrupados, principalmente en la proximidad del núcleo urbano de Vilagarcía, que sirven como “aparcamientos disuasorios”, es decir, son bolsas de aparcamientos facilitados por parte del ayuntamiento para facilitar estacionar el coche cerca del centro urbano sin acceder en coche al mismo.

Finalmente existen otras bolsas de aparcamiento en parcelas privadas para clientes de centros comerciales y supermercados. En proximidad al centro urbano suelen ser subterráneos, y en las zonas más periféricas suelen ser en superficie.



Foto 7.6 Aparcamiento de centros comerciales y supermercados

En total existen unas 4.000 plazas de aparcamientos en parkings y bolsas periféricas, de los cuales solo una cuarta parte es de pago (Parking Cavadelo, Aparcamiento Juan XXIII, Plaza España, Puerto Deportivo, Centro Comercial Arousa y Mercadona). Además de estos 6 aparcamientos de pago, hay dos de los centros comerciales que son privados y de horario limitado. Los parkings gratuitos de mayor capacidad son Recinto Fexdega, Explanada TIR, Recinto Fexdega y la Explanada O Ramal con una capacidad

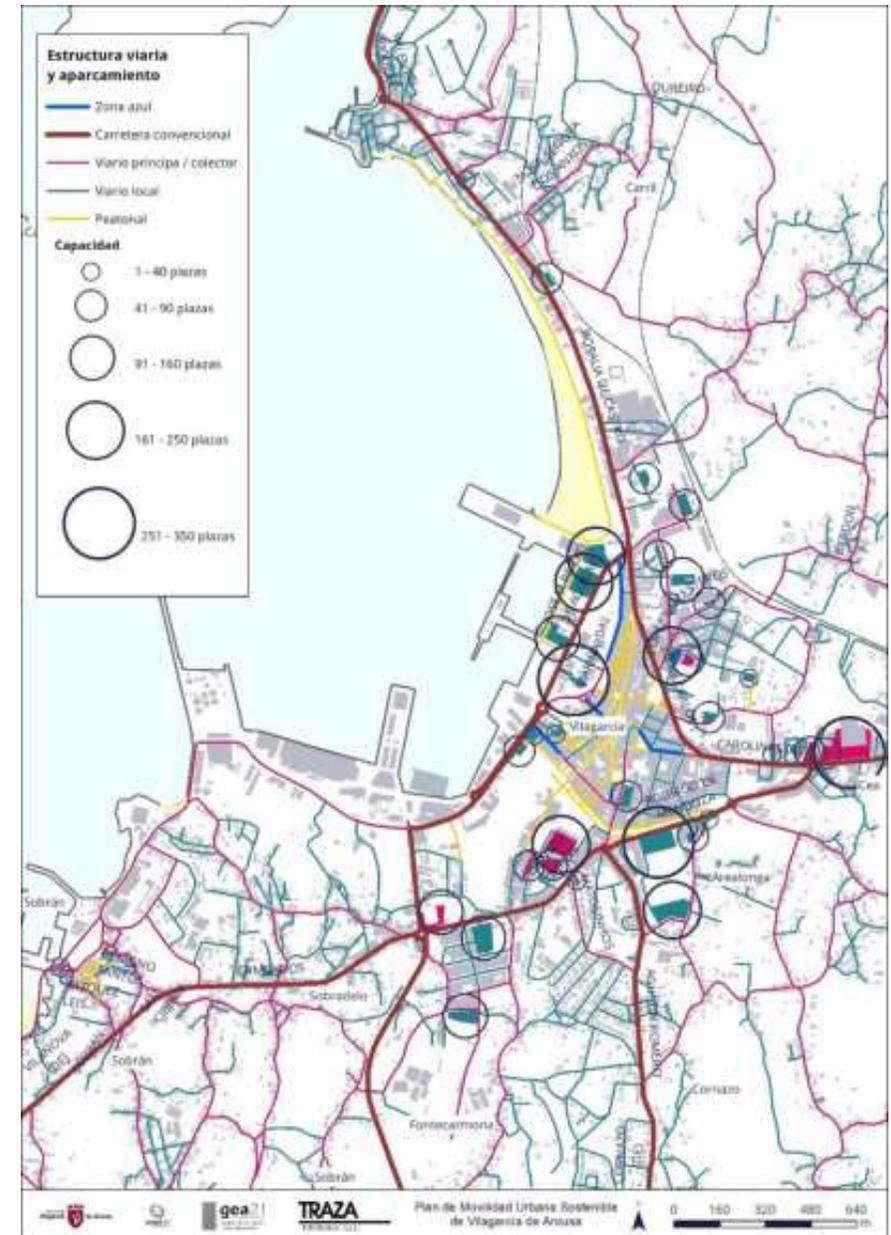
de más de 200 plazas cada uno. Están ubicados al borde del casco urbano de Vilagarcía y se tarda apenas 10 minutos a pie en llegar a la céntrica plaza de Galicia desde el parking más alejado (Aparcadero O Ramal) y menos de 7 minutos a pie desde al parking de Fexdega.

Todos los parkings de mayor capacidad disponen de un buen acceso desde las carreteras y viales principales del municipio.



Foto 7.7 Gran bolsa de aparcamiento en el núcleo urbano de Vilagarcía

En definitiva, la escasa regulación del aparcamiento y la amplia oferta de plazas cerca del centro urbano, tanto en las calles como en aparcamientos agrupados, genera un efecto llamada. Especialmente la búsqueda de plazas de aparcamientos sin pago en el centro urbano genera mucho tráfico de agitación.



7.2. Transporte público y colectivo

Transporte público por carretera

Los servicios de transporte público por carretera existentes en el Concello de Vilagarcía de Arousa se apoyan en concesiones de transporte público regular de titularidad de la Xunta de Galicia. No existe un transporte público de viajeros de titularidad urbana y por lo tanto el Ayuntamiento no tiene la competencia para determinar la oferta del transporte público en el municipio.

Hay dos concesiones de líneas de autobuses que dan servicio al municipio de Vilagarcía, con varias rutas en cada caso:

Concesión	Nombre	Líneas
XG627	NORTE COMARCA SALNÉS TERMO MUNICIPAL CATOIRA	DA
		DO
		E
		DE
		DA
		DO
		E
		DE
		DA
		DO
		E
		DE
		DA
		DO
XG814	CENTRO COMARCA SALNÉS	DA
		DO
		DA
		DO
		DA
		DO

El concesionario en ambos casos es Abalo Autocares.

Según la información disponible en la web de Transporte público de Galicia (<https://www.bus.gal/es>), las líneas interurbanas más importantes son:

Línea / ruta	Origen / Destino	Frecuencia
XG62700101	A Toxa - Hospital do Salnés	4 expediciones en día laboral
XG62702201	Pontecesures - Nogueirido - Vilagarcía-Estación Bus	6 expediciones en día laboral
XG62700201	Hospital do Salnés - Campo (Illa De Arousa)	4 expediciones en día laboral (julio y agosto)
XG81400801	Vilagarcía-Estación Bus- Pontevedra E.A	Cada hora en día laboral
XG81704501	Santiago-Vilagarcía- Cambados-Sanxenxo- Grove-A Toxa	2 expediciones al día

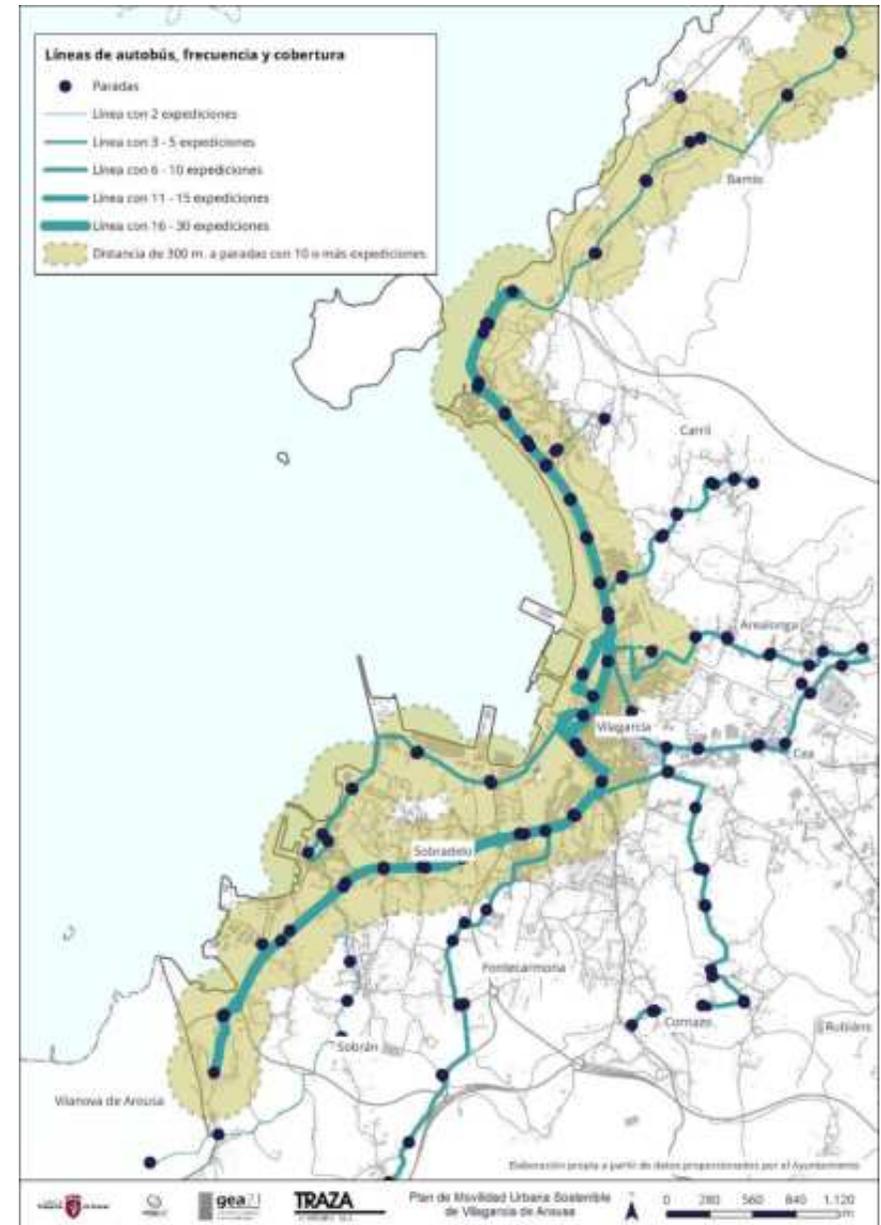
Como se puede observar en la tabla anterior, las líneas interurbanas tienen una frecuencia muy baja. Se trata más bien de una oferta para “viajar” que para desplazarse de forma cotidiana. En consecuencia, el transporte público juega un papel marginal en la movilidad de la comarca, a pesar de las importantes relaciones con los municipios limítrofes.



Figura 7.4 Líneas interurbanas de autobús y ferrocarril. Fuente: OSM y Transporte público de Galicia

En cuanto a las líneas urbanas, hay más de 10 líneas de transporte público urbano, pero sólo la línea Carril-Vilaxoán, con una frecuencia de media hora en días laborales, se puede considerar una línea regular.

Las demás líneas tienen pocas expediciones al día y además la información disponible no siempre es suficientemente clara en cuanto a la frecuencia.



Tarifas

El precio de un billete sencillo es de 1,50 euros para desplazamientos internos del municipio.

Desde el año 2016 existe el servicio *Vaibús!* Se trata de una tarjeta renovable que, previo pago de veinte euros mensuales, permite hacer uso de los autocares sin límite. En el 2019, último año previo a la pandemia por Covid-19, esta tarifa plana propició 140.000 desplazamientos en autobús. De forma paralela, el Concello creó *Vaibús+*, en su caso para subvencionar el transporte hacia el Hospital do Salnés, que no existía y ha sido asumido por la Xunta en la reciente reorganización de las líneas de pasajeros por carretera.



Foto 7.8 Parada de autobús urbano en Vilagarcía

Unos de los principales problemas del transporte público, especialmente del transporte urbano, es la falta de información sobre las líneas, rutas, paradas, tarifas y horarios.

Otro problema tiene que ver con la congestión del viario. Debido al hecho de que hay pocas calles estructurantes en el municipio con un trazado y sección adecuada para el paso de los autobuses, las rutas del transporte público suelen coincidir con las carreteras y travesías más congestionadas del municipio, lo que afecta negativamente a la velocidad comercial y a la puntualidad del transporte público.



Foto 7.9 Autobús antes de un paso peatonal en una calle con ciclocarril

7.3. Movilidad peatonal

Infraestructura peatonal

Para inventariar la infraestructura peatonal se ha analizado la oferta de calles y zonas peatonales, vías de prioridad peatonal, las calles con y sin aceras, así como las sendas, caminos y pistas que configuran el soporte de la movilidad peatonal en zonas verdes y zonas rurales.

La oferta de **calles y zonas peatonales** se concentra en el núcleo urbano de Vilagarcía de Arousa. En total hay unos 8 kilómetros de vías peatonales, de los cuales una amplísima mayoría se encuentran en el centro de Vilagarcía. De hecho, se han ido peatonalizando paulatinamente casi todas las calles del centro, especialmente en las zonas de mayor actividad comercial y de interés turístico, creando una red de zonas peatonales que enlazan con las plazas y zonas verdes más emblemáticas de la ciudad.

La infraestructura peatonal destaca también por su funcionalidad a la hora de crear corredores peatonales entre distintas partes del concello, como por ejemplo **el paseo marítimo**, que, con una longitud de aproximadamente 1,5 km, une Carril con Vilagarcía, o el paseo peatonal en paralelo al río Con, que permite atravesar la zona urbana de Vilagarcía de Este al Oeste.

Sin embargo, como se ha documentado en el apartado sobre la red viaria del concello, hay muchas calles, incluso en las zonas urbanas, que no disponen de aceras debido a la falta de sección o porque tiene un nivel de urbanización deficiente.

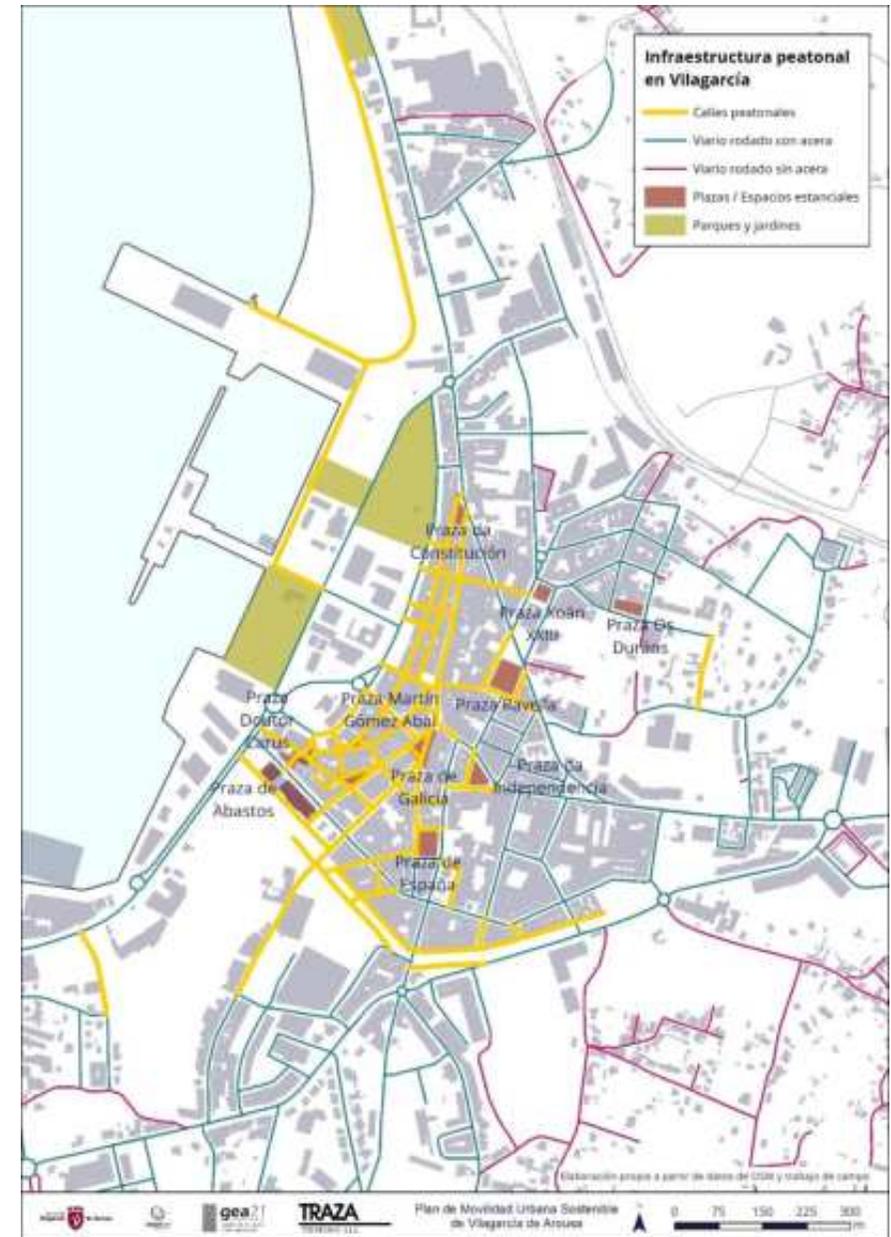




Foto 7.10 Distintas tipologías de la infraestructura peatonal en Vilagarcía



Foto 7.11 Viario peatonal con intenso uso comercial y hostelero en Vilagarcía

En definitiva, la zona con mayor caminabilidad es el núcleo urbano de Vilagarcía por la existencia de calles y zonas peatonales y un alto porcentaje de calles con aceras.

En cambio, en el casco de Carril existen todavía muchas calles (sin aceras) donde no se ha restringido el tráfico motorizado. Las calles del casco histórico están casi todas diseñadas como plataformas únicas (recientemente se ha acondicionado por ejemplo la Rúa Cervantes), pero los vehículos pueden circular y estacionar todavía en muchas de estas calles.



Foto 7.12 Calle de coexistencia en Carril: Rúa Cervantes



Foto 7.13 Coches estacionados en calles céntricas de Carril que reducen la caminabilidad



Efectivamente, la infraestructura especialmente diseñada para la movilidad a pie constituye una malla densa y conectada en el centro urbano de Vilagarcía, pero es menos articulada en los otros dos núcleos urbanos (Carril y Vilaxoán). Además, mientras Carril y Vilagarcía dispone de una conexión peatonal muy directa y atractivo (paseo marítimo) no existe un itinerario continuo y atractivo con Vilaxoán, donde el viario carece en algunos tramos de aceras accesibles y de un entorno atractivo.



Foto 7.14 Paseo marítimo en Vilagarcía



Foto 7.15 Paseo marítimo en Carril



Accesibilidad

Hay realidades muy diferentes en relación con la accesibilidad universal de las personas en el concello. Mientras que en las calles de reciente construcción, reforma o urbanización, la accesibilidad está resuelta de forma satisfactoria (anchura de las aceras, rebaje de los bordillos, pavimento táctil), la accesibilidad es deficiente en muchas calles construidas en el siglo pasado, así como en los viales de las parroquias rurales. Esta falta de accesibilidad se debe principalmente a la estrechez de las aceras, la falta de pasos peatonales, la falta de continuidad de los itinerarios peatonales, la falta de pavimento táctil o la existencia de coches aparcados.



Foto 7.16 Intersección sin paso peatonal, sin rebajes de bordillo y con aceras muy estrechas

Como se ha mencionado previamente, el viario rural y periurbano en plataforma única asfaltada carece por lo general de aceras. Debido a la

estrechez de algunos tramos y a la gran extensión total del viario con esta configuración, es difícil extender a todo el territorio una solución convencional de aceras y calzada diferenciadas.



Foto 7.17 Discontinuidad peatonal en una intersección de Vilagarcía

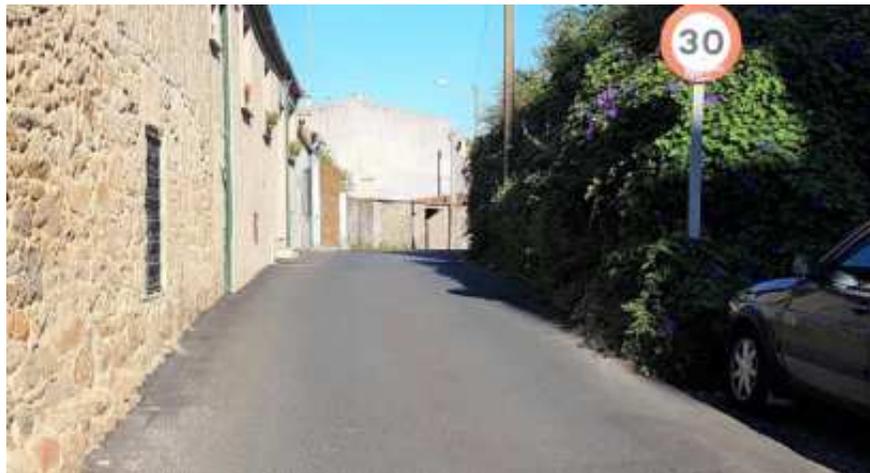


Foto 7.18 Viario sin aceras en un núcleo periurbano



Foto 7.19 Cruce peatonal de longitud excesiva y aceras estrechas en una travesía urbana

Asimismo, algunas de las carreteras, a pesar de que pasan por zonas urbanas, tienen todavía una configuración propia de una carretera convencional, concebidas sin pensar en la movilidad peatonal y en la accesibilidad universal. En estas travesías con frecuencia no hay aceras o las aceras son muy estrechas, en los cruces no hay rebajes de bordillos y no existen pasos peatonales formalizados para cruzar la calzada.

Valoración ciudadana de problemas en la movilidad peatonal

Para conocer los principales problemas relacionados con los desplazamientos a pie se ha incluido una pregunta específica en la encuesta online. La mayoría de las personas menciona la difícil convivencia con ciclistas y patinetes, así como las dificultades de accesibilidad. En el tercer lugar se lamenta la falta de respeto por parte de los conductores y la falta de calidad estancial. Los problemas menos graves son la falta de anchura de las aceras (aunque sólo un 39% las considera adecuadas) y la falta de pasos peatonales (un 56% los considera que su cantidad es adecuada).

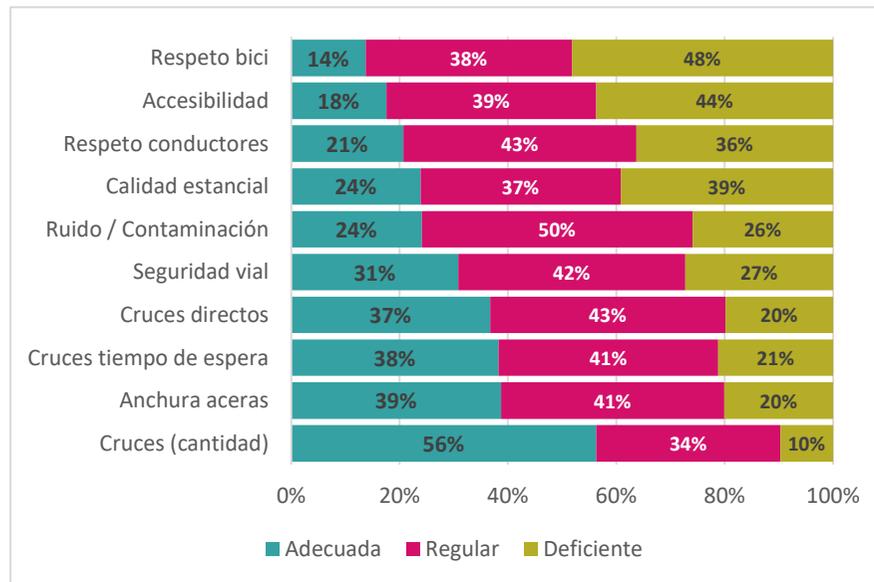


Figura 7.5 Problemas detectados para la movilidad a pie. Fuente: cuestionario online Velaivai! Cómo nos movemos en Vilagarcía? 2022

En cuanto a la seguridad vial, en el año 2021 hubo 18 atropellos, el 4,1% de todos los accidentes registrados por la Policía. Los atropellos se distribuyen en general de forma homogénea en las calles de más tráfico, siendo la Av. Pablo Picasso la calle con mayor concentración de atropellos (3 en total). Es decir, no se puede hablar de un punto negro especialmente peligroso para las personas que se desplazan a pie. La mayoría de los atropellos ocurren en los pasos peatonales (el 70%), seguido por calles sin arcén ni aceras, calles peatonales y zonas de aparcamientos. En cuanto a los vehículos que causan los atropellos, están en primer lugar los turismos (casi el 80%), pero también se ha registrado un atropello por patinete.

Estos datos ponen de manifiesto la necesidad de mejorar la seguridad vial en los pasos peatonales formalizados y en las calles del municipio donde los viandantes están obligados de andar por la calzada. Los datos completos de siniestralidad se detallan en el apartado correspondiente.

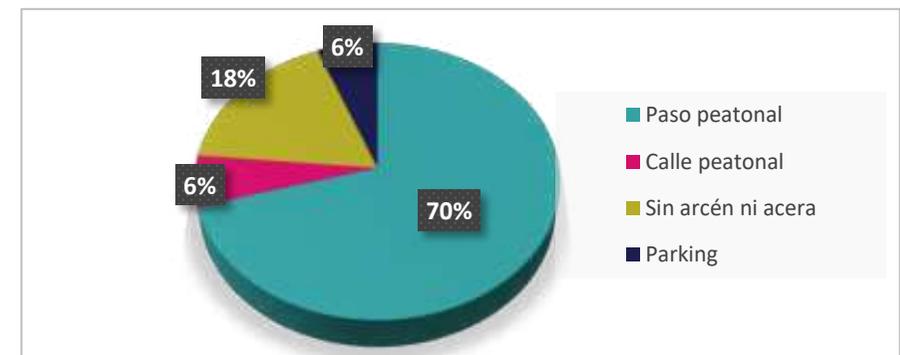


Figura 7.6 Lugar de los atropellos en 2021. Fuente: Policía Municipal

7.4. Calidad del espacio público

En el concello hay zonas peatonales, especialmente en el centro urbano de Vilagarcía, que configuran espacios muy atractivos, de muy alta calidad

estancial y libres de contaminación acústica y atmosférica. Muchas de estas plazas y zonas estanciales están interconectadas mediante calles peatonales o vías de preferencia peatonal, garantizando así el acceso fácil y cómodo a dichas zonas. Además, algunos tramos del viario peatonal incorporan arbolado de sombra, vegetación arbustiva y herbácea y sistemas de drenaje sostenible.



Figura 7.7 Ejemplos de zonas peatonales con calidad estancial

Hay que destacar también el paseo marítimo, un espacio de calidad estancial y paisajística que une el núcleo urbano de Vilagarcía con Carril.

Entre los espacios con calidad estancial fuera del núcleo urbano de Vilagarcía se encuentran las plazas de Carril, Vilaxoán, y algunos pequeños lugares de encuentro y estancia con bancos para sentarse y vegetación.



Foto 7.20 Plaza Rafael Pazos de Vilaxoán



Foto 7.21 Calle y espacio estancial recientemente reformado en calle Vázquez Leis de Vilaxoán

7.5. Movilidad ciclista

Uso de la bicicleta

En la actualidad la bicicleta juega un papel marginal en la movilidad tal como se puede desprender de las encuestas de movilidad. No obstante, en el pasado sí existía una cultura de la bicicleta tanto en el concello como en el conjunto de la comarca, al ser el territorio costero bastante llano y las distancias aptas para el uso de la bicicleta como modo de transporte.



Figura 7.8 Exposición Vilagarcía del siglo XX en 116 imágenes en las que la bicicleta sirve de nexo de unión con el pasado

Como quedó reflejado en 2016 en la exposición y la publicación *Pedaleando por Vilagarcía*, la bicicleta era un modo de transporte habitual de la gente de la comarca, tanto para acudir a las fábricas y al puerto de Vilagarcía como para desplazarse a las playas para recoger marisco.



Foto 7.22 Trabajadoras de la conservera San Pancracio. Publicación *Pedaleando por Vilagarcía*, Phottic, 2016

Infraestructura ciclista

En el concello existe una red de vías ciclistas segregadas que se ha desarrollado considerablemente en los últimos años, sumando actualmente una longitud de 6 km, con las siguientes tipologías:

Calle	Tipología	Longitud (m)	Año Ejecución
-------	-----------	--------------	---------------

Rúa Acoradoiro	Senda-bici	760	-
Rúa Valle Inclán	Acera-bici bidireccional	1.490	-
Rúa Valle Inclán	Carril-bici bidireccional	250	2021
Avenida do Doutor Tourón	Carril-bici bidireccional	510	2021
Avenida Rodrigo de Mendoza	Carril-bici bidireccional	765	2021
Rúa Ramón Cabanillas	Carril-bici bidireccional	145	2021
Rúa Freixo	Carril-bici bidireccional	180	2021
Vía Verde do Salnés	Senda-bici	1.790	2020
Suma		5.890	

Las vías ciclistas de la primera generación corresponden a la infraestructura ciclista en la fachada marítima de Vilagarcía, tienen una clara vocación recreativa y de ocio, pero algunos tramos también son frecuentemente utilizados para trayectos cotidianos.

Las vías ciclistas ejecutadas más recientemente corresponden al Plan “Red de Vías Ciclistas de Vilagarcía de Arousa”, que define una red básica de vías ciclistas para el concello. Entre las vías ejecutadas destacan los carriles-bici de las Avenidas do Doutor Tourón y Rodrigo de Mendoza con la clara finalidad de dar un empujón a la bicicleta como modo de transporte en el municipio.

Predomina la modalidad bidireccional segregada del tráfico motorizado, siendo en las vías de la primera generación todavía a la cota de la acera, mientras que las vías de reciente construcción fueron implantadas a la cota de la calzada.

La segregación se consigue mediante la ubicación de la franja de aparcamiento entre la calzada y la vía ciclista o bien con unos elementos de caucho que impiden o disuaden la invasión de las bandas ciclistas por parte de los vehículos a motor.

A su vez, está permitido circular en bicicleta por las calles y zonas peatonales, dado que no están reguladas como “zona peatonal” sino como calles donde está prohibido la entrada de vehículos a motor.

Finalmente, en el año 2020 se habilitaron ciclocarriles en tres calles, sumando unos 750 metros. Los ciclocarriles no son vías exclusivas, sino que la bicicleta comparte la calzada con el tráfico motorizado. En este diseño de infraestructura ciclista la señalización horizontal y vertical avisa al conductor de la posible presencia de ciclistas y se limita la velocidad a 30 km/h (siendo este límite ya estándar en todas las calles con sólo un carril por sentido).

Calle	Tipología	Longitud (m)
Conde Vellellano	Ciclocarril	320
Rúa Fariña Ferreño	Ciclocarril	197
Rúa Alejandro Cerecedo	Ciclocarril	225
Suma		742



Foto 7.23 Ciclo-carril en Conde Vallellano y carril-bici en Avenida Rodrigo de Mendoza



Foto 7.24 Carril-bici en Rúa Valle Inclán



Foto 7.25 Carriles-bici en Rúa Freixo y Rúa Ramón Cabanillas

En cuanto a las modalidades y diseño de las vías ciclista hay algunos aspectos todavía mejorables, como por ejemplo el tema de la anchura mínima de las vías ciclistas o el resguardo necesario. Estos aspectos fueron también debate en los talleres de participación.

En algunos casos se ha optado por vías ciclistas segregadas cuando las intensidades del tráfico motorizado tampoco son muy elevadas, en otros casos la modalidad bidireccional es menos recomendable por la frecuencia de vados y cruces. Es decir la tipología no se deduce de las características de la vía, sino se ha intentado formalizar una red con la misma modalidad (vía ciclista segregada bidireccional).

En cuanto a la conectividad de la **red ciclista existente**, se ha detectado puntos de discontinuidad en algunos tramos, especialmente en el itinerario por la costa. Las **nuevas vías proyectadas** resuelven esta falta de continuidad y constituyen una red completa de itinerarios ciclistas que conectan con los principales destinos del municipio. No obstante, no está previsto un itinerario ciclista por el corredor de la Avda. de Cambados para conectar con el hospital y la Vía Verde do Salnés.



Promoción

El ayuntamiento promociona la bicicleta de forma activa como se ha podido ver en la reciente edición de la semana de la movilidad. En concreto, el Concello de Vilagarcía puso en marcha el Día da Bicicleta con el objetivo de demostrar que la bici es un vehículo con mucho potencial como medio de transporte en la capital arousana. Más de ochocientos escolares, procedentes de trece centros educativos, llegaron en bici a la plaza de la Segunda República, donde hubo actividades lúdicas y de ocio.



Foto 7.26 Fiesta de la bicicleta (Fuente: La Voz de Galicia. 2022/09/24)

Consciente de que muchas personas mayores no saben montar en bicicleta o que se sienten inseguras para circular en calles con tráfico motorizado, el Ayuntamiento ha ofrecido cursos gratuitos en el marco de la Semana Europea de la Movilidad de este año. Las clases fueron impartidas por monitores de la Escola da Bici, de A Coruña, y de la Red de Ciudades que Caminan.

8. Características de la movilidad

8.1. Motorización de la población

La motorización (número de turismos y motos) ha alcanzado la cifra de casi 580 vehículos por 1.000 habitantes, siendo menor que la media de la provincia de Pontevedra, pero mayor que otras ciudades medianas del territorio español.

Pontevedra (provincia)	666,8 veh/1000 hab
Vilagarcía de Arousa	578,2 veh/hab

Tabla 8-1 Motorización (coches y motos / 1.000 habitantes) en 2020. Fuente: DGT

El crecimiento del parque de vehículos motorizados ha sido continuo e imparable en las últimas décadas, superando con creces el aumento de la población. Mientras el número de habitantes ha subido casi un 22% desde 1980, el parque de vehículos se ha incrementado más del 65% desde el año 1998. Mientras que hace 25 años había menos de 400 vehículos (coches y motos) por 1.000 habitantes, hoy en día se alcanza la cifra de casi 580 vehículos.

Para aparcar los aproximadamente 22.000 automóviles, es preciso disponer de una superficie de 220.000 m², el equivalente a 30 campos de fútbol. Los coches aparcados en línea en las calles del concello cubren la distancia de Vilagarcía a A Coruña.

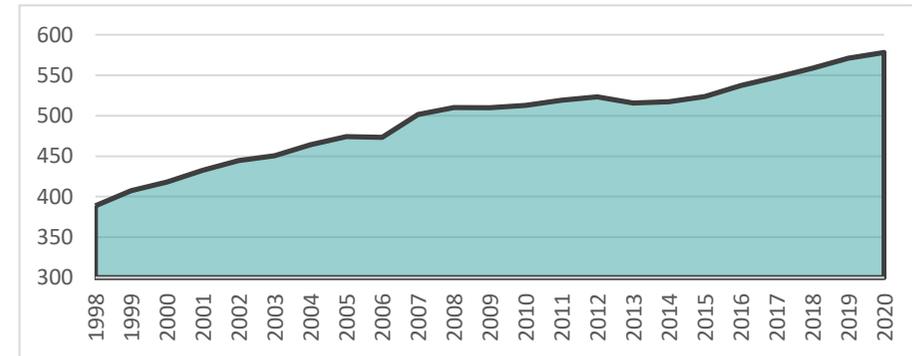


Figura 8.1 Evolución de la motorización (coches y motos por cada 1000 habitantes) en Vilagarcía de Arousa. Fuente: DGT

El 62% de los habitantes dispone de carnet de conducir y en relación con las personas mayores a 18 años, este porcentaje asciende al 75%. Sin embargo, hay un sesgo importante: mientras que un 87% de los varones mayores de 18 dispone de carnet de conducir, en el caso de las mujeres el porcentaje baja al 66%.

Parque de vehículos	Autobuses	42
	Camiones hasta 3.500 kg	1.357
	Camiones más de 3.500 kg	264
	Ciclomotores	1.152
	Furgonetas	1.459
	Motocicletas	2.401
	Otros vehículos	421
	Remolques	133
	Semirremolques	125
	Tractores industriales	84
	Turismos	19.627

Tabla 8-2 Número de vehículos motorizados en 2022. Fuente: DGT

8.2. Pautas de la movilidad

El análisis de las pautas de movilidad se ha basado en varias fuentes: la encuesta de movilidad de la Xunta de Galicia realizada en 2007 en el marco de la redacción del PITGAL, el PMUS de 2009, los datos (Big Data de telefonía móvil) publicados por parte del MITMA para entender los cambios de la movilidad durante la pandemia, así como la propia encuesta online realizada durante la redacción de este PMUS.

La mayoría de los desplazamientos son internos al municipio (el 58,7%), siendo los principales destinos externos los municipios colindantes, como Vilanova de Arousa, Caldas de Reis y Cambados. Otro foco importante son las grandes ciudades del entorno (Pontevedra, Vigo y Santiago de Compostela).

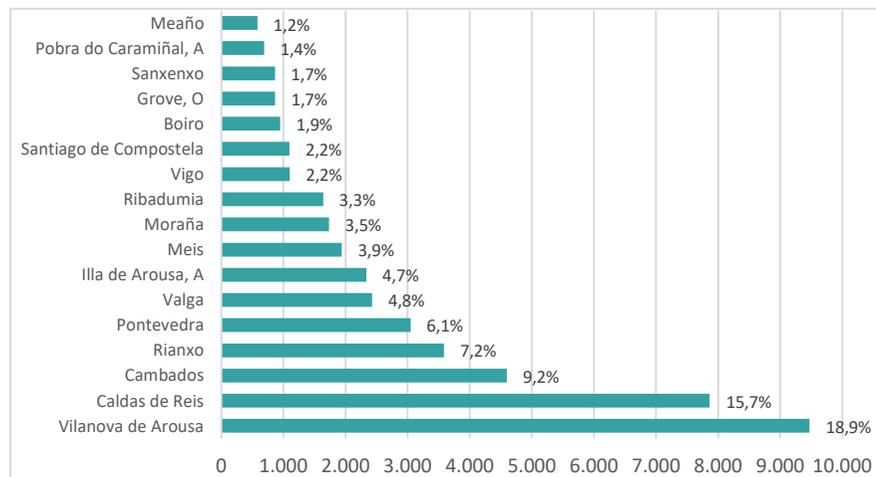


Figura 8.2 Principales destinos externos. Fuente: MITMA 2019

El vehículo privado es el principal modo de transporte, tanto para viajes internos como externos: para desplazarse hacia otro municipio el

porcentaje asciende casi al 90%, mientras que para los desplazamientos internos el porcentaje baja al 59% y la movilidad a pie gana importancia, situándose en el 34%.

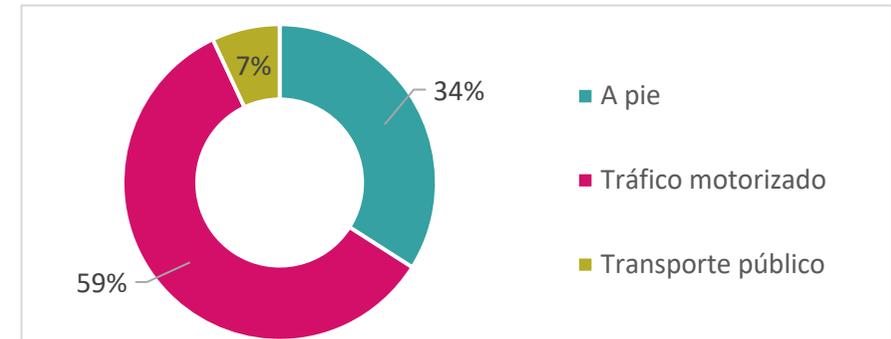


Figura 8.3 Reparto modal de los desplazamientos internos. Fuente: PITGAL 2007

En cuanto a la movilidad de los vilagarcianos dentro de su municipio, el 73% de los desplazamientos es para acudir al puesto de trabajo o al lugar de estudios.

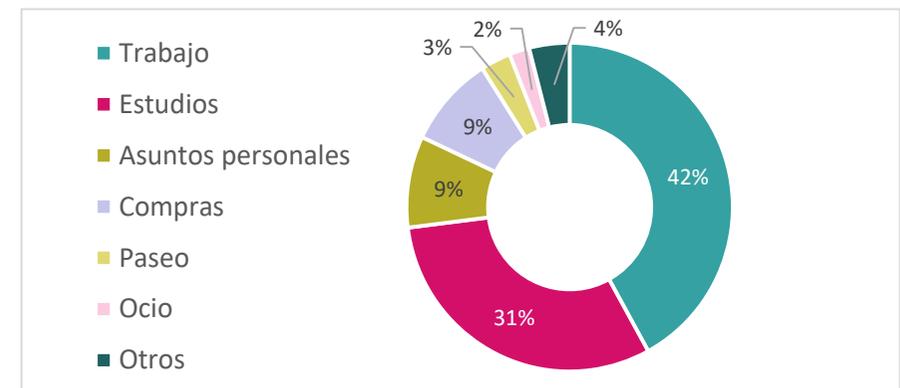


Figura 8.4 Motivos de los desplazamientos internos. Fuente: PITGAL 2007 y PMUS 2009

En cuanto a las distancias, según el análisis de Big Data de telefonía móvil sobre los días laborales de febrero de 2020, más del 60% de los desplazamientos con origen en el municipio tienen una distancia inferior a los 5 km, es decir son desplazamientos de proximidad dentro del radio de acción de la movilidad activa. Incluso más del 30% son inferiores a los 2 km. Mientras que los desplazamientos que posiblemente superan el umbral habitual de los modos activos (más de 5 km), especialmente teniendo en cuenta que a mayores distancias aumenta el desnivel a salvar, tan sólo ascienden al 37%.

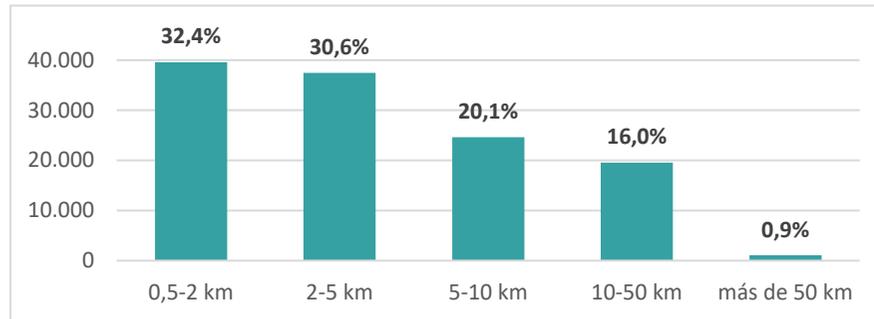


Figura 8.5 Distancias recorridas de los desplazamientos con origen en Vilagarcía e Arousa en un día laboral. Fuente: MITMA 2019

En cuanto a las distancias que se suelen recorrer en los distintos modos, es llamativo que hoy en día ya se realizan muchos desplazamientos a pie para distancias mayores a 1 km: más de la mitad va andando hasta 3 km y todavía una tercera parte de los desplazamientos tiene una longitud de entre 3 y 5 km. La bicicleta y el patinete se utilizan también para distancias de hasta 3 km, pero no suelen ser inferiores a 1 km. Más de 1 de cada 4 personas se desplaza incluso más de 5 km en bicicleta o patinete.

Como era de esperar, el coche es el modo principal para recorrer distancias mayores a los 5 km (casi el 40%), pero a su vez un 60% de los viajes son

inferiores a los 5 km, existiendo por lo tanto un importante potencial de trasvase desde el uso del coche a los modos activos. Por su parte, en transporte público se suelen recorrer distancias relativamente cortas, de entre 1 y 3 km, probablemente por la falta de oferta de bus para llegar a destinos más lejanos.

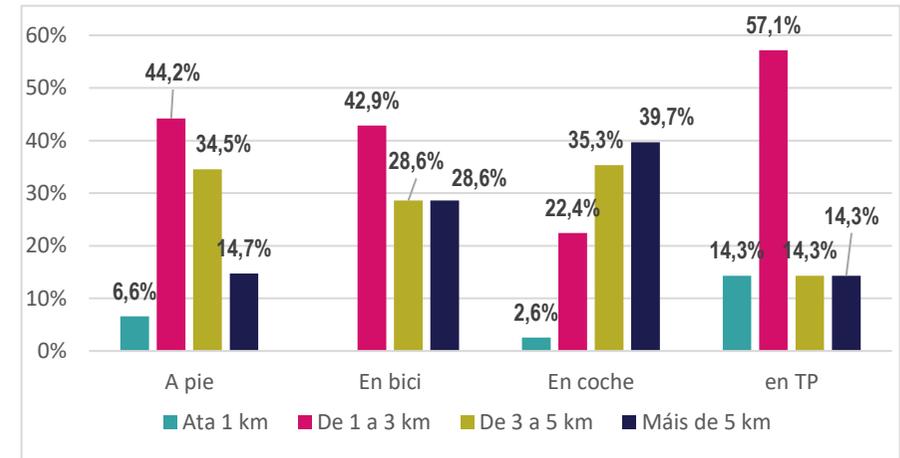


Figura 8.6 Distancia recorrida según modo de transporte. Fuente: cuestionario online Velaívai! Cómo nos movemos en Vilagarcía? 2022

El cuestionario de movilidad revela que el modo de transporte varía en función de la edad: las personas jóvenes utilizan en mayor medida el transporte público y los modos activos, mientras que las personas entre 26 y 65 años se desplazan principalmente en coche, aunque también es el grupo con mayor número de ciclistas. Sin embargo, en este punto habría que considerar los posibles sesgos introducidos por la infrarrepresentación de ciertos grupos etarios entre las personas que respondieron el cuestionario, como se expone en el adjunto correspondiente.

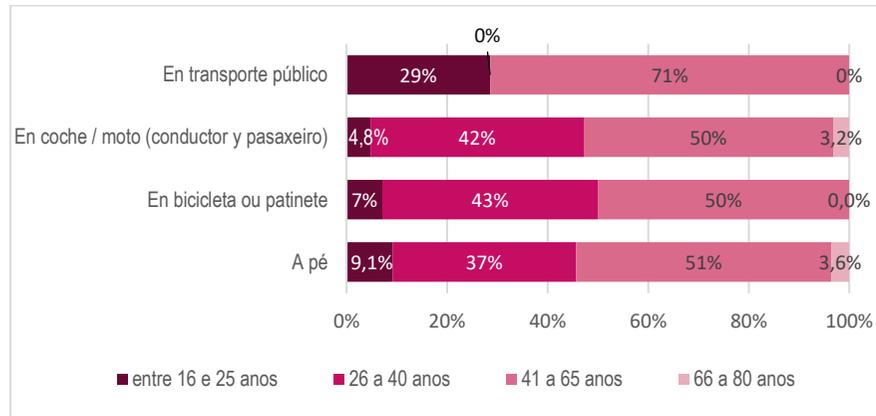


Figura 8.7 Reparto modal por grupos etarios. Fuente: cuestionario online Velaívai! Cómo nos movemos en Vilagarcía? 2022

8.3. Percepción de la movilidad

Según las personas participantes en el cuestionario online *Velaívai! Cómo nos movemos en Vilagarcía?* hay una percepción muy diferente en relación con la facilidad de desplazarse en un modo u otro. 2 de cada 3 personas opinan que desplazarse en coche o en transporte público hacia el exterior es difícil o muy difícil. Mientras que en el caso del transporte público la percepción coincide con el diagnóstico técnico (oferta insuficiente), una percepción tan negativa en cuanto al coche es llamativa, siendo este el modo más utilizado. Una posible explicación es la congestión en algunas de las carreteras y travesías principales, el trazado irregular y secciones muy justas de las calles locales, así como la dificultad de encontrar plaza de aparcamiento. De hecho, según la misma encuesta, aparcar se valora aún más difícil que conducir en coche por el municipio. A falta de un análisis exhaustivo de la necesidad de plazas de aparcamiento, se trata de un tema controvertido desde la perspectiva de la movilidad sostenible: algunas personas consultadas expresan que faltan plazas, pero sin

plantearse si es realmente necesario desplazarse en coche y desde la suposición de que deba proporcionarse espacio de aparcamiento junto a cualquier destino, en lugar de agrupado en ciertos puntos y lejos de zonas sensibles. En cualquier caso, en los talleres participativos y en el cuestionario online se ha recogido la preocupación por la falta de alternativas al coche para ciertos grupos de población y para determinados viajes, como las personas mayores viviendo en núcleos rurales, así como para los desplazamientos entre municipios cercanos.

También es llamativa la valoración positiva de la bicicleta, a pesar de su peso marginal en el actual modelo de movilidad: un 37% de las personas opina que circular en bicicleta por el concello es fácil o muy fácil, porcentaje sólo superado por la movilidad a pie, que suma un 77 %. También es llamativo que el transporte público interior del municipio sea mejor valorado que la movilidad en coche, quizás porque se valora la oferta para los desplazamientos que se realizan hoy en día en autobús, sin valorar la falta de accesibilidad en autobús a otras zonas.

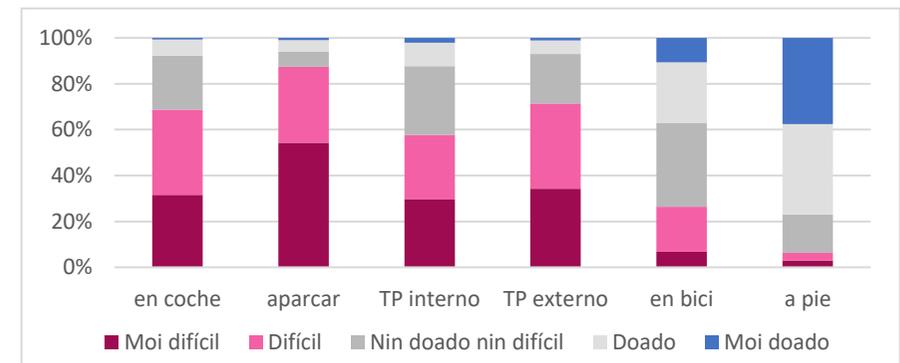


Figura 8.8 Valoración de los diferentes modos de transporte. Fuente: cuestionario online Velaívai! Cómo nos movemos en Vilagarcía? 2022

8.4. Movilidad y género

Hay diferencias notables en las pautas de movilidad según el género. Mientras que los hombres suelen desplazarse más en coche, un porcentaje considerablemente mayor de las mujeres va andando. Los hombres también suelen utilizar más la bicicleta o el patinete mientras que las mujeres son mayoría en el uso del transporte público.

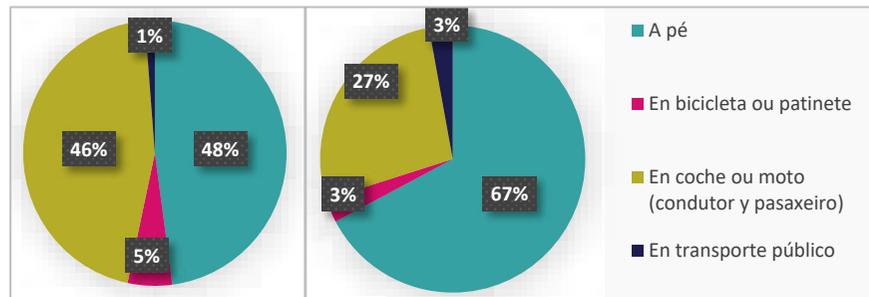


Figura 8.9 Modo principal de desplazamiento según género (izquierda hombres / derecha mujeres). Fuente: cuestionario online Velaívai! Cómo nos movemos en Vilagarcía? 2022

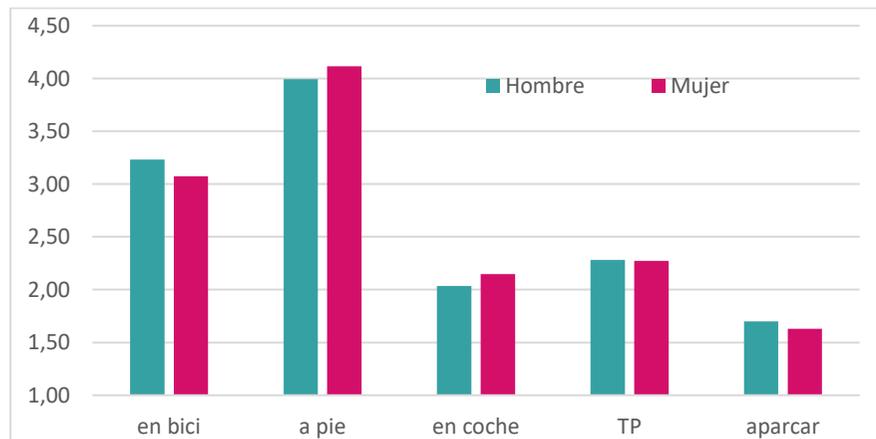


Figura 8.10 Valoración de los distintos modos según género (1 = muy difícil, 5 = muy fácil). Fuente: cuestionario online Velaívai! Cómo nos movemos en Vilagarcía? 2022

Estas diferencias se reflejan también en la percepción de la facilidad para utilizar los diferentes modos: mientras que las mujeres valoran los desplazamientos a pie ligeramente mejor que los hombres, los hombres valoran como más fácil la circulación en bicicleta. En el caso del transporte público y de la circulación en coche, no hay grandes diferencias en cuanto a su valoración desagregada por género.

Las diferencias en los hábitos de movilidad desagregadas por género pueden tener que ver con la asignación social de roles de género. Una investigación cualitativa podría permitir entender si hay problemáticas asociadas o algún tipo de malestar en la vivencia de hombres y mujeres en los desplazamientos cotidianos, aportando también pistas para definir mejores propuestas de intervención que tendrán un impacto también distinto para mujeres y hombres.

8.5. Movilidad escolar

La movilidad escolar está condicionada por la situación de los centros educativos, así como por el volumen de alumnado que tienen. Como se ha señalado en el apartado sobre destinos y centros atractores, los centros educativos se sitúan en su mayoría en las proximidades de los núcleos urbanos de Vilagarcía, Carril y Vilaxoán. Los centros con mayor volumen de alumnado se encuentran en las inmediaciones de dichos núcleos siendo el IES Armando Cotarelo Vallador en Vilaxoán el primero con 1050 alumnos, seguido del IES Castro Aobre en Vilagarcía con 792 alumnos.

Los núcleos rurales cuentan con pequeñas escuelas infantiles con un volumen de entre 6 y 20 alumnos y alumnas a excepción del CEIP Rubiáns, con 160 alumnos y alumnas.



Foto 8.1 Acera estrecha en un entorno escolar

En lo que respecta a los centros educativos próximos a los núcleos urbanos, la mayoría se encuentran a menos de 300 metros de paradas de bus con más de 10 expediciones al día a excepción del Colexio Público do Piñeiriño con 290 alumnos, el IES Bouza Brey (677), el CEIP Rubiáns (160) y el CEIP Vilaxoán (211). En esta clasificación entraría también el IES Castro Aobre con 847 alumnos y alumnas, pero su situación no tiene el mismo grado de aislamiento que los otros centros dada su ubicación en el núcleo urbano de Vilagarcía. A su vez, cuenta con paradas de bus aledañas, aunque con una frecuencia de buses menor.

Además, existen rutas escolares con un servicio integrado (escolar más general en horario lectivo, después a demanda). Las rutas son:

- Ruta XG83006801: IES Castro Aobre-TRABANCA-URUPE
- Ruta XG83006901: IES Miguel Ángel González Estévez-PEDROSO
- Ruta XG83007101: CEIP Rosalía de Castro-PEDROSO
- Ruta XG83007201: IES Miguel Ángel González Estévez-Guillan Plaza

- Ruta XG83007401: CEIP Rosalía de Castro-Loureiro
- Ruta XG83007501: IES Miguel Ángel González Estévez-Caldihuela
- Ruta XG83007701: CEIP A Lomba-TRABANCA-URUPE
- Ruta XG83007801: IES Armando Cotarelo Valledor-Aralde
- Ruta XG83008001: CEIP A Lomba-A Torre
- Ruta XG83008101: CEIP de Vilaxoán-Colexio A Lomba
- Ruta XG83008501: CEIP A Lomba-Viaxe Comedor do Anexo a Cº A Lomba
- Ruta XG83008601: CEIP Rosalía de Castro-Escardia
- Ruta XG83008601: CEIP Rosalía de Castro-Escardia
- Ruta XG83011201: IES de Carril-Guillan Plaza

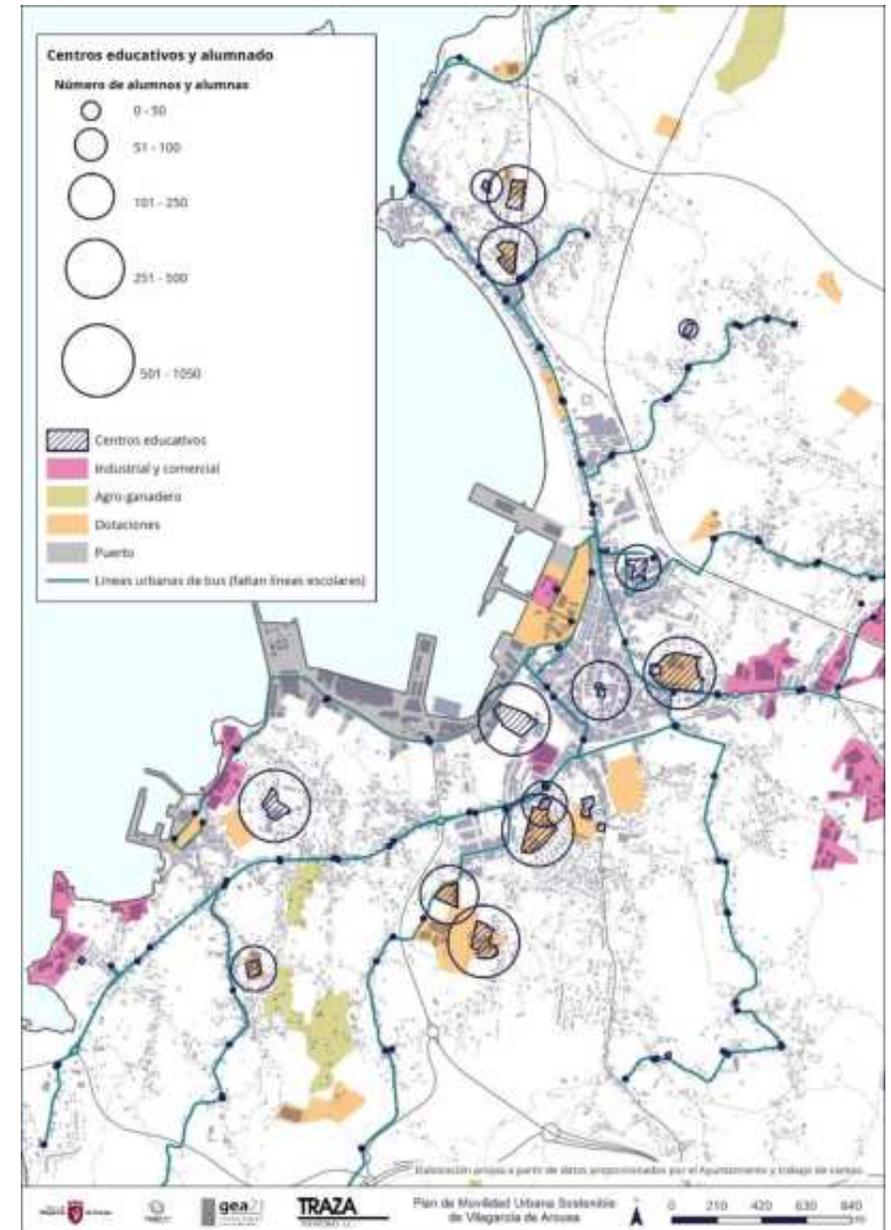
Finalmente, ya se ha expuesto que los desplazamientos escolares están condicionados por la calidad del espacio público circundante y del viario que sirve para llegar hasta los centros. Se han iniciado proyectos de acondicionamiento en algunos entornos escolares, destacando el Proyecto de mejora de la seguridad y accesibilidad en el entorno de Matosinhos (CEIP Arealonga, CEIP A Lomba, Escola Infantil de Vilagarcía y EEI Vagalume), y está previsto trabajar en otros caminos escolares seguros. Estas actuaciones podrían tener un impacto considerable en la forma en la que se realizan los desplazamientos escolares, tanto del alumnado como del profesorado y personal no docente. Además, pueden suponer un punto de inflexión para las familias del alumnado, cuya participación y sensibilización es fundamental para lograr cambios en los hábitos de movilidad. La participación del conjunto de la comunidad educativa en cada centro contribuirá a definir mejores proyectos y a que estos sean mejor recibidos, favoreciendo que las actuaciones tengan éxito y contribuyan al cambio en el modelo y en la cultura de la movilidad en el concello de Vilagarcía.



Figura 8.11 *Ámbito de actuación del proyecto de mejora del entorno escolar de los centros de Matosinhos*



Foto 8.2 *Aparcamiento irregular en el entorno escolar de Matosinhos*



8.6. Seguridad vial

Una de las principales externalidades que se desprende de la utilización del vehículo privado a motor es la siniestralidad. Según los datos de la Policía Local en el año 2021 hubo 441 accidentes de tráfico, de los cual casi la mitad eran choques entre vehículos.

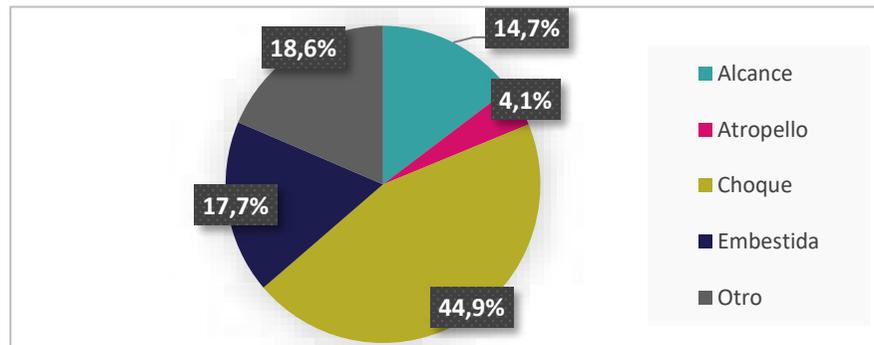


Figura 8.12 Tipo de accidentes de tráfico en 2021. Fuente: Policía local

Ese año, los accidentes causaron lesiones leves en el 16,5% de los casos, heridos graves en un 1,6% y un accidente mortal.

En 2 de cada 3 accidentes hay involucrados hombres y la franja de edad con mayor número de accidentes es de 30 a 50 años (el 45%).

Los meses con mayor concentración de accidentes es la temporada veraniega, debido al aumento de los desplazamientos y el aumento de la población estival. El menor número de accidentes se registra en los meses de invierno, a pesar de que las condiciones climáticas suelen ser menos favorables.

En la amplia mayoría de los casos hay coches involucrados (más del 80%), pero también el porcentaje de la bicicleta o de los patinetes es

relativamente alta (suman un 4%) teniendo en cuenta que su participación en la movilidad (reparto modal y distancia recorrida) es mucho menor.

La mayoría de los accidentes se concentran en las calles con mayores niveles de tráfico, tal como se puede ver en la siguiente tabla:

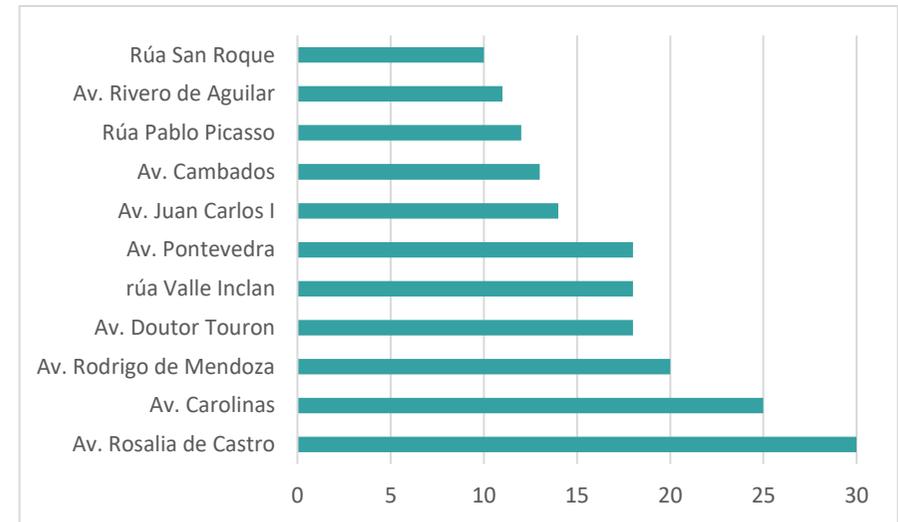


Figura 8.13 Número de accidentes por calle en 2021. Fuente: Policía local

Finalmente, conviene recordar que los datos sobre accidentalidad son un primer indicador del nivel de seguridad vial, pero no permiten por sí solos valorar la exposición real al riesgo, es decir, determinar si las circunstancias son realmente seguras o no.

En primer lugar, los accidentes registrados son sólo la punta del iceberg, es decir la parte visible y cuantificable. Detrás de los accidentes registrados se esconde un número importante de accidentes no registrados, especialmente aquellos que involucran a los modos no motorizados y que tienen consecuencias leves.



Además, los datos de la accidentalidad no desvelan la seguridad percibida. En este sentido, es importante considerar las necesidades y percepciones de grupos como la infancia, las personas mayores y las personas con discapacidad. No obstante, cualquier persona en un momento o situación determinada puede tener una percepción subjetiva de inseguridad y sufrir estrés por la agresividad del tráfico motorizado. Esta seguridad percibida condiciona en el alto grado la movilidad y la accesibilidad a pie o en bicicleta, aun cuando no exista un método adecuado para contemplarla como parte de la medición de la peligrosidad del tráfico.

Muchas veces, una reducción del número de accidentes en un tramo de la red viaria o para un grupo de personas, está estrechamente relacionada con un cambio en las pautas de movilidad. Así por ejemplo, la reducción de atropellos de peatones en un municipio sólo se puede considerar un éxito si a su vez no hay una reducción del número de personas que se desplazan a pie, una reducción de los recorridos o un aumento del tiempo invertido para la misma distancia.

8.7. Impactos de la movilidad

La movilidad genera importantes impactos económicos, sociales y medioambientales, tanto a nivel local como global.

En relación con los impactos medioambientales interesa especialmente analizar cómo afecta el tráfico motorizado a la calidad de aire y a la emisión de gases de efecto invernadero que produce la combustión de los motores de los vehículos.

Los principales contaminantes generados por el tráfico y que afectan a la salud de las personas son las micropartículas en suspensión (PM10 y PM2,5), el ozono troposférico y el NO₂.

Por su parte el principal gas de efecto invernadero producido por los motores de combustión es el dióxido de carbono (CO_2).

Los mayores niveles de contaminación se registran en las áreas urbanas y a lo largo las vías de mayor capacidad y en las zonas con peor ventilación. La Xunta de Galicia dispone de una red de estaciones de información sobre la calidad de aire (ICA) en la comunidad, pero no existe ninguna estación en el municipio de Vilagarcía.

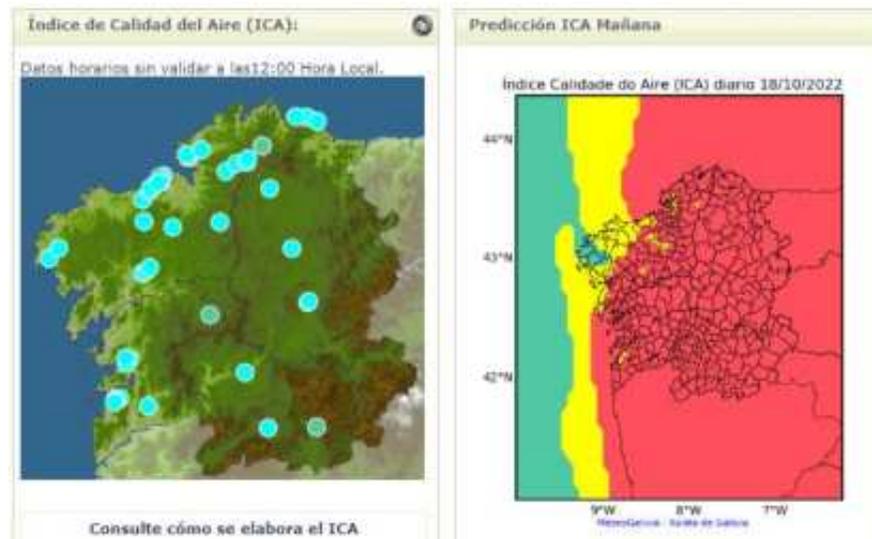


Figura 8.14 Estaciones ICA e índice de calidad de aire a diario. Fuente: www.meteogalicia.gal

Durante el año 2019, el último con niveles de tráfico no afectado por la pandemia y la reducción de los desplazamientos de las personas, no se superó en ninguna ocasión el umbral de alerta para la población, establecido en $400 \mu\text{g}/\text{m}^3$ de NO_2 durante 3 horas consecutivas para el ámbito de la comunidad.

Solamente se superó el valor límite horario, fijado en $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ de NO_2 , hasta 18 veces al año. Esto sucedió en la estación de Vigo-Coia en tres ocasiones, donde el origen eran las fiestas que se celebraban en esa zona de Vigo.

El valor límite de concentración media anual de NO_2 , establecido en $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$, no se superó en ninguna estación de Galicia en 2019, ni siquiera en las estaciones destinadas al control de la calidad del aire en zonas urbanas donde la principal contribución son las emisiones viales de tráfico.



Foto 8.3 Tráfico intenso en el viario de Vilagarcía de Arousa

No obstante, estos valores a nivel de la comunidad autónoma son poco representativos para el ámbito local. En las calles de Vilagarcía con mucho

tráfico y con poca ventilación puede haber concentraciones puntualmente elevadas de micropartículas o NOx⁴.

Emisiones generadas por los vehículos a motor

A partir de las estadísticas del parque de vehículos existente en el municipio y de las pautas de movilidad derivadas de los datos de telefonía móvil facilitado por el Ministerio para evaluar el impacto de la pandemia en la movilidad, se ha realizado una estimación de las emisiones de NO₂ y CO₂ generadas en el concello.

Se estima que en un día laboral del año 2019 los habitantes de Vilagarcía realizan unos 30.217 desplazamientos en coche con una distancia total de unos 97.050 km (distancia media de 3,21 km).

Tabla 8-3: Desplazamientos y distancias recorridas en un día laboral por las personas que residen en el municipio.

Distancias	Viajes	distancia media	Suma km	Reparto modal coche (estimación)	Viajes en coche	Dist media coche (estimación)	distancia total coche
0,5 a 2 km	39.321	1,26	49.494	30%	11.796	1,60	18.874
2 a 5 km	31.157	2,96	92.165	55%	17.136	4,00	68.546
5 a 10 km	1.352	5,76	7.779	95%	1.284	7,50	9.630
Suma	71.830		149.438		30.217	3,21	97.050

Aplicando un ratio medio de NOx y CO₂ por tipo de vehículo, así como el reparto de las distancias de cada tipo de vehículo (turismos, motos, comerciales y pesados) se obtiene como resultado que las emisiones totales al año rondan los 7.697 kg de NOx y las 4.422 toneladas de CO₂.

⁴ Véase <http://aircasting.habitatmap.org/>

Estos datos serán la base para calcular los ahorros energéticos y las emisiones para los diferentes escenarios de futuro y en función del alcance de las medidas que se proponen en el Plan de Acción.

Ruido del tráfico

El ruido es otro impacto importante que tiene el tráfico sobre la salud y la calidad de vida de las personas. Cumplir con las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud en materia de ruido permitiría evitar más de 3.600 muertes por cardiopatía isquémica cada año según un estudio del Instituto de Salud Global de Barcelona (ISGlobal) a partir de los datos analizados sobre niveles acústicos en 749 ciudades europeas provocados por el tráfico motorizado, que es la fuente principal de ruido⁵.

La Xunta de Galicia dispone de 9 estaciones con sonómetro para medir la contaminación acústica, pero ninguna estación está localizada en el municipio de Vilagarcía de Arousa. Además, una única estación no sería suficiente para reflejar los niveles de ruido en una ciudad, que suelen variar mucho en función de las condiciones locales (IMD y velocidades, anchura sección, altura edificación, existencia de vegetación etc).

Por lo tanto, la única fuente disponible son las entrevistas con los agentes y entidades, así como los talleres realizados con diversos agentes del municipio durante la elaboración del Plan de Movilidad. En este sentido, ha habido un consenso bastante amplio en que las travesías y carreteras que atraviesan el concello presentan los mayores niveles de ruido y afectan a las viviendas de la zona, especialmente en el caso de la Av. Rosalía de

⁵ <https://www.agenciasinc.es/Noticias/El-trafico-en-ciudades-expone-a-60-millones-de-europeos-a-niveles-de-ruido-perjudiciales-para-la-salud>

Castro, Av. Juan Carlos I, Av. Las Carolinas, Av. Rodrigo de Mendoza y Avda. del Doctor Tourón.



Foto 8.4 Tráfico pesado en el entorno urbano de Vilagarcía



9. Conclusiones del diagnóstico

Las principales conclusiones del análisis y diagnóstico realizado son:

- El concello tiene, igual que los demás municipios de la provincia, una alta dependencia del coche particular para cubrir las necesidades de movilidad. Incluso para distancias cortas se suele utilizar el coche.
- Este hecho se refleja en el elevado grado de motorización y en que se reserva mucho espacio público y privado para el aparcamiento de coches.
- Entre los condicionantes territoriales y urbanísticos, la dispersión de la urbanización dificulta las alternativas al coche motorizado, pero las distancias y los desniveles son bastante favorables para los desplazamientos en modos activos, tanto andando como en bicicleta.
- Se han conseguido mejoras notables en el espacio público y la caminabilidad en la última década, especialmente en el centro urbano de Vilagarcía.
- Falta una articulación de itinerarios peatonales seguros, cómodos y atractivos hacia los principales destinos más allá de los centros urbanos.
- Especialmente la fachada marítima carece de un itinerario peatonal y ciclista continuo a lo largo de toda la costa.
- Existen múltiples obstáculos y problemas respecto a las opciones de acceder andando o en bicicleta desde los núcleos rurales hacia las zonas urbanas.
- Falta información sobre la oferta del transporte público, tanto en general como en las propias paradas en tiempo real.
- El trazado y las secciones de las calles rurales complica el paso de autobuses. Además, la baja densidad en estas zonas condiciona la oferta de transporte público.
- Existe un ambicioso proyecto de implantar una red ciclista en el concello, pero conviene completar la red propuesta y revisar algunos criterios de diseño para hacer una propuesta más integral y funcional, introduciendo por ejemplo más mejoras peatonales y aspectos de la calidad estancial.
- Hay pocas mejoras previstas en el PXOM respecto a la configuración de la red viaria (alternativas a las travesías existentes).
- Hay muchas calles y travesías con competencia supramunicipal o de la autoridad portuaria, por lo tanto hay que consensuar posibles intervenciones de mejora con otras administraciones.
- Las calles céntricas del núcleo urbano de Vilagarcía no son plenamente peatonales, se permite circulación de patinetes y bicicleta, además de la carga y descarga, y suelen ocurrir fricciones y conflictos.

10. Principales retos y objetivos

De estas problemáticas detectadas se deducen los siguientes retos y objetivos:

10.1. Diseño inclusivo de las calles

Las travesías de las carreteras son importantes conexiones también para la movilidad blanda (bici, a pie, patinete), sin embargo, fueron diseñados principalmente para el tráfico motorizado. Es preciso optar por un diseño más inclusivo en estas calles, que tenga en cuenta las necesidades de la movilidad activa para que sean ejes atractivos, cómodos y seguros para desplazarse a pie o en bicicleta. Un criterio básico para este nuevo diseño es minimizar la anchura de la calzada tanto en los tramos como en las intersecciones para obtener espacio para los modos activos y reducir las velocidades.

10.2. Mejorar la caminabilidad en las conexiones con los núcleos rurales

Mucha gente utiliza el coche para desplazarse entre los núcleos rurales y la zona urbana del concello. Suelen ser distancias cortas, pero la mayoría de los viales de conexión entre las zonas urbanas y periurbanas o rurales son caminos con una sección estrecha y sin aceras, por lo que en general se perciben como inseguros para desplazarse andando.

El reto es por lo tanto optar por un diseño que mejore la seguridad vial y la caminabilidad en estos ejes, sabiendo que no será posible ampliar la

sección o mejorar el trazado para no afectar a las parcelas privadas colindantes.

10.3. Jerarquizar las calles

En la actualidad la red viaria está poco estructurada y jerarquizada, salvo las calles principales y travesías, y no existe una jerarquía clara para el conjunto de la red viaria. La jerarquización de las calles permite establecer prioridades diferenciando para qué función está concebida la calle y establecer una regulación y un diseño específico coherente con esa función.

En este sentido una diferenciación básica entre calles principales, colectoras y locales es importante para canalizar los flujos del tráfico motorizado en las vías principales y convertir las calles restantes en zonas de calmado de tráfico, donde se prime la calidad estancial y los modos activos como protagonistas en la movilidad.

10.4. Incentivar la movilidad en bicicleta como alternativa al coche

La bicicleta, por tener un radio de acción más amplio que el peatón y por tener una mayor facilidad para transportar bienes o personas, tiene un enorme potencial de sustituir viajes que hoy en día se realizan en coche.

Pero para fomentar la movilidad ciclista, es preciso crear unas condiciones adecuadas para circular con bicicleta, sobre todo la seguridad percibida es clave. Hoy en día mucha gente no percibe la circulación en bici como segura en la mayoría de las calles y prefiere elegir recorridos por zonas y calles peatonales.

Así pues, hay que encontrar soluciones para hacer la circulación en bici más segura, cómoda y atractiva, habilitando bandas ciclistas en aquellas calles donde las intensidades no aconsejan el uso compartido de la calzada y calmar el tráfico en las calles de carácter más local para fomentar la integración de la bicicleta en la calzada junto al resto del tráfico.

10.5. Solucionar la falta de continuidad y seguridad peatonal en los cruces e intersecciones

El modelo de intersecciones viarias más habitual en el concello prioriza la comodidad del tráfico motorizado, con carriles sobredimensionados, radios de giro muy amplios, ausencia de pasos peatonales y aceras muy estrechas.

Es imprescindible emprender un cambio de modelo en el diseño de los cruces e intersecciones incorporando una perspectiva peatonal que asegure la continuidad desde todos los puntos de cruce, acortando las distancias de cruce peatonal y mejorando la visibilidad.

10.6. Resolver las barreras de accesibilidad

Es preciso eliminar las barreras arquitectónicas en los principales itinerarios peatonales del municipio. Para ello habrá que establecer criterios de accesibilidad de acuerdo con la legislación vigente, inventariar los obstáculos y otros problemas como las aceras estrechas y la ausencia de rebaje de bordillos en los pasos peatonales, y establecer un orden de prioridad para intervenir.

10.7. Racionalizar el uso del coche

No basta con incentivar el uso de los modos activos o del transporte público si no se reduce el uso actualmente masivo del coche, limitando su función a los desplazamientos imprescindibles, es decir aquellos donde no existe una alternativa razonable.

La herramienta más eficaz para avanzar en este sentido es regular y reorganizar el aparcamiento, tanto las plazas en el propio viario como los aparcamientos agrupados (aparcamientos disuasorios).

Se puede facilitar el aparcamiento para aquellos desplazamientos en automóvil que son necesarios para el funcionamiento de la ciudad (aparcamiento de residentes, carga y descarga, compra de productos que requieren transporte) y ver dónde y cómo se puede satisfacer estas necesidades, pero sin perturbar o afectar a otras funciones esenciales de la ciudad, así como los derechos de la ciudadanía a un espacio habitable, saludable y accesible.

En este sentido, uno de los principales retos es evitar la búsqueda de aparcamiento por parte de visitantes y empleados en el centro de la ciudad y en la vía pública, ya que este tráfico de agitación genera muchas disfunciones urbanas.

10.8. Intervenir en el entorno de los equipamientos

Hay algunos destinos como los centros escolares o equipamientos deportivos que generan mucha movilidad, especialmente entre las personas jóvenes. En la infancia y adolescencia la forma de desplazarse de forma autónoma es andando o en bicicleta, pero poco a poco se ha perdido

esta costumbre y los padres y madres prefieren llevar a los niños y niñas en coche al considerarlo más seguro, pero también más cómodo.

Los propios vehículos de los padres que llevan a los niños en coche afectan a la seguridad vial de aquellos niños y niñas que se desplazan a pie o en bicicleta, aparte del impacto medioambiental (ruido, contaminación).

Así pues, es fundamental mejorar la seguridad y accesibilidad peatonal y ciclista a los destinos de movilidad cotidiana con especial atención a los entornos y caminos escolares. Las intervenciones comenzadas en algunos entornos escolares han de extenderse a todos los centros, así como los programas de caminos escolares seguros.

10.9. Mejorar el transporte público colectivo

El transporte público juega un papel marginal en la movilidad cotidiana, especialmente en relación con los viajes hacia los municipios limítrofes. Al ser de competencia de la Xunta, tanto las líneas urbanas como interurbanas, el margen de intervención por parte del concello es limitado, especialmente en cuanto al trazado y la frecuencia de las líneas.

También es cierto que en los ámbitos rurales de urbanizaciones más dispersas y de baja densidad es más difícil ofrecer un transporte público atractivo. Ahí el reto es buscar nuevas fórmulas dar servicio a estas zonas, como por ejemplo un servicio de transporte público a demanda. Algunas iniciativas de este tipo están poniéndose en marcha y cuentan con referencias en otros territorios cercanos.

Habría que sentarse con las administraciones competentes para indagar las posibilidades de mejora del transporte público y negociar las soluciones para el concello y la comarca.

Finalmente es importante potenciar las conexiones del transporte público con el tren de alta velocidad, ya que su llegada ha supuesto una reducción del tiempo de viaje hacia las principales ciudades de Galicia y en la conexión con el resto de la península, haciendo el transporte público más competitivo que el coche en estas relaciones.

10.10. Reforzar la calidad de zonas y calles peatonales

En la última década se han aumentado notablemente las zonas y calles peatonales y se ha mejorado la calidad estancial de las plazas y zonas verdes. No obstante, existe el reto de mejorar la convivencia con otros modos blandos en este tipo de calles y zonas y reducir las fricciones que hoy en día son frecuentes. Especialmente el auge del patinete eléctrico y la circulación de los vehículos de movilidad personal por las zonas peatonales genera conflictos y afecta negativamente a la seguridad vial.

Finalmente, algunas de las actuaciones ligeras, de bajo coste o urbanismo táctico, para peatonalizar o calmar el tráfico son mejorables desde el punto de vista de la calidad estancial, pues por ejemplo falta incorporar mobiliario y arbolado de sombra.



11. Plan de Acción

Para conseguir los objetivos establecidos y afrontar los retos de una movilidad más sostenible y segura se ha elaborado un Plan de acción que incluye diez líneas estratégicas:

1. Ordenación del viario / mejora de la concepción de la red viaria
2. Potenciar los desplazamientos a pie
3. Mejorar la calidad estancial del espacio público
4. Potenciar la movilidad ciclista (y otros modos alternativos)
5. Mejorar la oferta del transporte público
6. Ordenación y regulación del aparcamiento
7. Gestión de la movilidad
8. Programas de concienciación / formación / educación
9. Fomentar el uso más eficiente del coche privado
10. Movilidad y modelo de ciudad

Cada una de las líneas estratégicas del PMUS se estructuran en un conjunto de programas, y estos a su vez se desarrollan a partir de paquetes de medidas que agrupan las actuaciones específicas para la mejora de la movilidad.

Se han establecido dos tipos de ficha para el desarrollo de las estrategias:

1. Ficha de **Programas**. Describe las características generales del programa del PMUS, su descripción, justificación y el tipo de actuaciones que incluye. Asimismo, se valora la prioridad del programa, su coste y el plazo para facilitar la planificación de la ejecución de las medidas del PMUS.

2. Ficha de **medidas**. Incluye actuaciones concretas a desarrollar en el PMUS. Ello no quiere decir que sean las únicas, el programa puede incluir

más actuaciones que pueden definirse en fases sucesivas de tramitación del Plan o, incluso, durante el período de vigencia del Plan. Igual que los programas las fichas de las medidas incluyen una estimación económica, la priorización y el plazo.

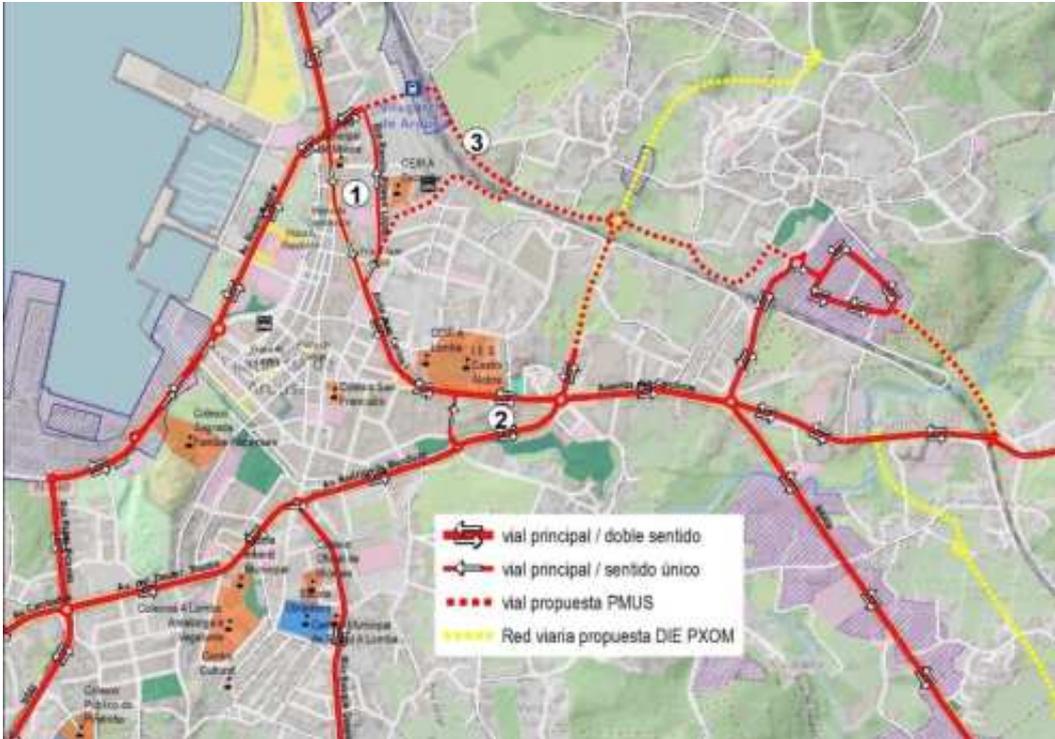
El plazo corto se refiere a una programación en los próximos 2 a 3 años, el plazo medio una ventana temporal de unos 5 años y el plazo largo 5 años o más. En cuanto al presupuesto, un símbolo (€) significa un presupuesto inferior a los 50.000 euros, dos símbolos suponen una inversión hasta 200.000 euros y tres símbolos cantidades superiores a los 200.000 euros.

Línea	Programa	Prioridad	Plazo	Coste
1. Ordenación del viario				
	1.1 Jerarquización y nueva concepción de la red viaria	●●●	■●	€€€
	1.2 Ciudad 30 km/h	●●	■	€
	1.3 Diseño inclusivo de las calles	●●●	■●●	€€€
	1.4 Reforma / mejora de intersecciones	●●●	■●●	€€
2. Potenciar los desplazamientos a pie				
	2.1 Red básica de itinerarios peatonales	●●	■●●	€€€
	2.2 Nuevas calles y zonas peatonales	●	●●	€€
	2.3 Mejora conexiones con núcleos rurales	●●●	■	€
	2.4 Ampliación de aceras / mejora accesibilidad	●●●	■●	€€€
	2.5 Reducir efecto barrera de infraestructuras	●●	●●	€
3. Mejorar la calidad estancial del espacio público				
	3.1 Mejora calidad estancial	●●	■●●	€€€
	3.2 Mejora de entornos escolares	●●●	■	€€
	3.3 Mejora de la seguridad ciudadana	●	■●	€€€
4. Potenciar la movilidad ciclista				
	4.1 Red básica de vías ciclistas	●●	■●●	€€€
	4.2 Mejora conexiones con los núcleos rurales	●●●	■	€€
	4.3 Mejora ciclabilidad de la red local	●	■	€
	4.4 Red de aparcabici	●	■●	€
	4.5 Mejora de vías existentes	●	■●	€
5. Mejorar la oferta del transporte público				
	5.1 Mejora de la información sobre la oferta del TP	●●●	■	€
	5.2 Mejorar la intermodalidad	●●	■●	€
	5.3 Acondicionar las paradas del autobús	●●●	■●	€€
	5.4 Nuevos servicios para las zonas rurales	●●	■●	€

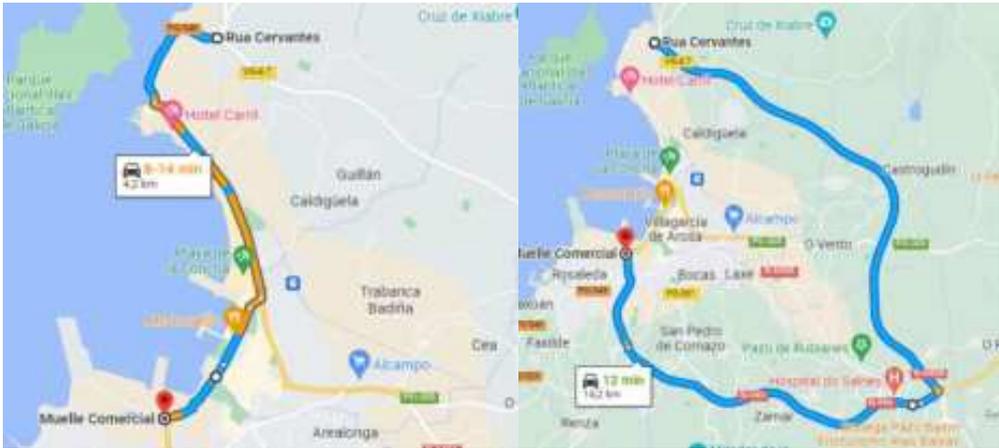
6. Ordenación y regulación del aparcamiento				
6.1	Reordenación del estacionamiento	●●●	■	€
6.2	Mejora y ampliación de la zona del aparcamiento regulado	●●●	■	€€
6.3	Plan de aparcamientos periféricos	●●●	■	€€
6.4	Sistema guiado de aparcamiento disponibles	●●	■	€
7. Gestión de la movilidad				
7.1	Ordenanza de movilidad	●●●	■	€
7.2	Mejora de la coordinación intra y extramunicipal	●●	■	€
7.3	Consolidación de la mesa de movilidad	●●●	■	€
7.4	Programa de caminos escolares	●●	■	€€
7.5	Gestión de la movilidad al trabajo	●●●	■	€€
8. Programas de concienciación / formación / educación				
8.1	Campaña sobre hábitos saludables de movilidad	●●	■	€
8.2	Curso de formación técnica	●●●	■	€
8.3	Campaña de respeto mutuo y convivencia	●●●	■	€
8.4	División del plan y de sus medidas	●●	■	€
9. Fomentar el uso más eficiente del coche privado				
9.1	Renovación de la flota municipal de vehículos	●	■	€€
9.2	Fomentar el uso compartido del coche	●●●	■	€
9.3	Instalar puntos de recarga eléctrica	●	■	€€
9.4	Formación sobre eficiencia en la conducción	●	■	€
10. Movilidad y modelo de ciudad				
10.1	Impulsar una ciudad viva y de proximidad	●●●	■	€
10.2	Criterios de sostenibilidad en nuevos desarrollos	●	■	€

Finalmente la prioridad tiene en cuenta la oportunidad / conveniencia de hacer la intervención a corto plazo (subvenciones, planeamiento o proyectos en marcha), el consenso técnico y social que existe para llevar a cabo una intervención así como el efecto / impacto que tendrá la medida en relación con el objetivo de conseguir una movilidad más sostenible.

11.1. Línea 1 Ordenación del viario, tráfico y aparcamiento

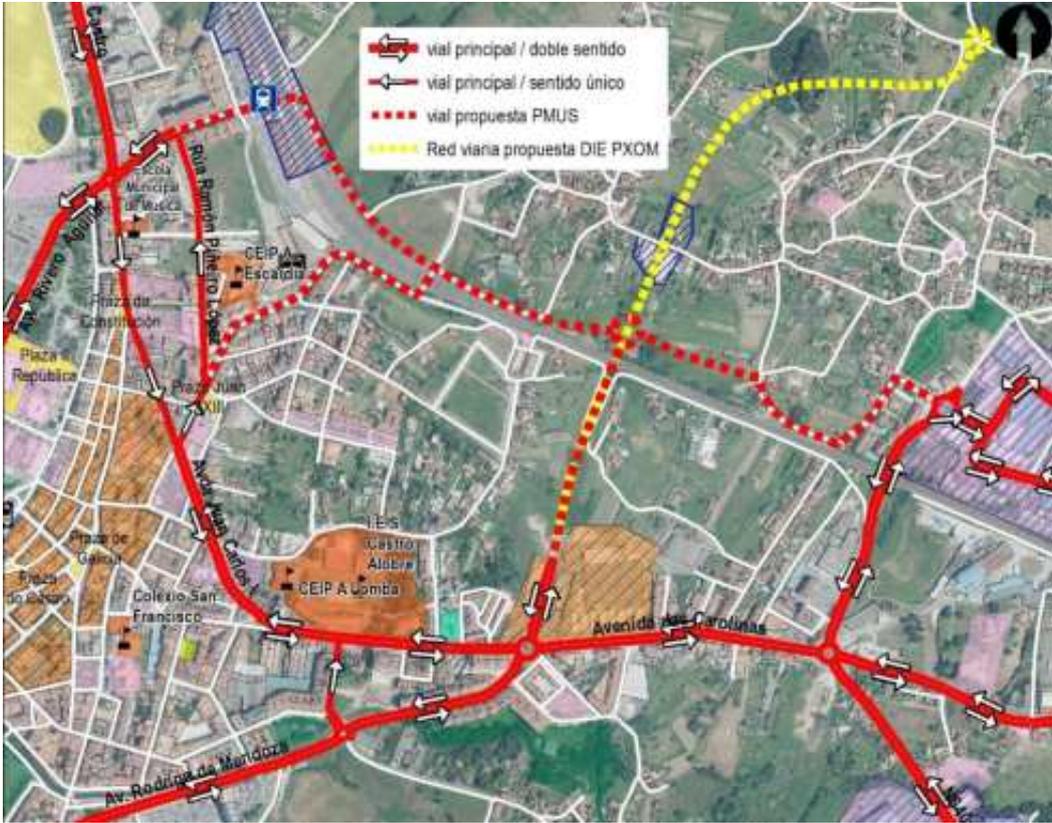
Programa	1.1 Jerarquización y nueva concepción de la red viaria
<p>Objetivos</p>	<p>Hay varios objetivos relacionados con la adaptación de la concepción de la red viaria del municipio:</p> <p>Evitar el tráfico de paso por los centros urbanos y reducir la congestión.</p> <p>Evitar el tráfico por zonas sensibles y evitar el tráfico de agitación en búsqueda de aparcamientos en la red viaria.</p> <p>Mejorar la calidad estancial, los itinerarios peatonales y la ciclabilidad de las calles.</p>
<p>Diagnóstico y Justificación</p>	<p>En la actualidad hay demasiados coches que transitan por los núcleos urbanos, en parte porque es más cómodo que coger la circunvalación, en parte en búsqueda de aparcamientos o por falta de información sobre plazas libres en los parkings disuasorios. En todo caso existen muchos condicionantes a la hora de mejorar la concepción de la red viaria debido a las competencias de diferentes administraciones sobre el viario principal, así como las limitaciones de cara a cambiar la morfología de la trama urbana / rural y la estructura de la red viaria.</p>
<p>Descripción</p>	<p>Se propone potenciar las alternativas a las travesías tanto para el tráfico de paso como para acudir a algunos destinos concretos, especialmente para los vehículos pesados. Para ello se sugiere una regulación específica que prohíba la circulación de vehículos pesados por determinadas vías como la Avda. de Rosalía de Castro (travesía de Carril) y la Avda. Juan Carlos I (travesía por Vilagarcía). Todos los camiones que quieran acceder al puerto deberían coger la circunvalación y circular por la N640 / Rúa de Pablo Picasso.</p> <p>Por otro lado se propone introducir sentidos únicos de circulación en el extremo norte de la Avda. Juan Carlos I con el objetivo de desincentivar el tráfico de paso por esta travesía, mejorar la calidad estancial y aumentar el espacio para viandantes y ciclistas (1). Existe también la opción de hacer una intervención similar en el extremo Este del misma vía (2), pero ahí existe el problema que se desvía el tráfico por la Avda. Rodrigo de Mendoza, un vial que ya soporta mucho tráfico. Además, el Ayuntamiento ha procedido desplazar el muro que delimita el solar del Instituto Castro Alobre para ampliar la sección y así poder ampliar aceras y habilitar una banda ciclista.</p>  <p>Finalmente acorde con las propuestas del PXOM se propone habilitar un nuevo vial anexo a las vías de tren como alternativa a la Avda. de Juan Carlos I y de esta forma reducir drásticamente el tráfico que</p>

	pasa por esta zona. En este escenario se podría convertir todo el eje de la Avda. Juan Carlos en una calle de sentido único para ampliar las aceras, mejorar la calidad estancial y evitar el tráfico de paso.
Actuaciones incluidas	Regulación del acceso a los núcleos urbanos de vehículos pesados (camiones clase N3). Sentido único en Avda. Juan Carlos I (1). Sentido único en Avda. das Carolinas (2) (opcional) Nuevo vial alternativo anexo a las vías de tren (3).
Actores involucrados	Concello de Vilagarcía Asociaciones de comerciantes Asociaciones de vecindad Entidades del transporte público Xunta de Galicia Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA)
Resultados esperados	Reducción del tráfico de paso por las travesías (especialmente Avda. Rosalía de Castro y Avda. Juan Carlos I).
Gestión	Concello de Vilagarcía
Indicadores	Intensidades medias del tráfico motorizado en las travesías Niveles de contaminación acústica en las travesías.

Medida	1.1a Regulación del acceso de camiones pesados.
Horizonte	Corto plazo
Ámbito / delimitación	Zona urbana de Vilagarcía.
Justificación	Unos de los principales problemas detectados en relación con el tráfico, la calidad estancial y la seguridad vial es el paso de vehículos pesados por algunas vías del centro de la ciudad. Especialmente las Avenidas Rosalía de Castro y Juan Carlos I son los ejes más críticos debido a la sección estrecha de la calle y el uso residencial. Muchos de los camiones que acceden por el Norte (Avda. Rosalía de Castro) tienen como destino el puerto y existe la vía rápida como alternativa.
Descripción	<p>Se propone limitar el acceso de los camiones pesados (Clase 3, Masa Máxima Autorizada 12 toneladas) por las travesías urbanas del núcleo urbano como la Avenidas Rosalía de Castro, Juan Carlos I, Avda. das Carolinas, Avda. Cambados, Av. Rivero Aguilar. El acceso preferente hacia el puerto será desde cualquier dirección por la vía rápida y la N-640 (Rúa. Pablo Picasso)</p>  <p>La propuesta no es nueva, ya en el año 2018 el Concello de Vilagarcía solicitó a la Xunta un informe técnico sobre la viabilidad y las repercusiones que tendría limitar el paso de vehículos pesados por la calle Rosalía de Castro. El Foro Empresarial Galicia, entidad que aglutina a las principales empresas de la comarca arousana, se mostró contrario a la propuesta, considerando que el aumento del recorrido supondría un incremento de costes para muchas firmas de la comarca, incluido el Puerto.</p> <p>No obstante, en términos de tiempo de viaje las diferencias no son tales: para recorrer los 4,2 km por la Avda. Rosalía de Castro se tarda unos 14 minutos según las condiciones de tráfico, mientras que el recorrido por la vía rápida son tan solo 12 minutos, eso sí, el recorrido asciende a 14,2 km:</p> 
Actores implicados y gestión	Concello de Vilagarcía, Autoridad portuaria, Asociación de vecinos, Asociaciones de comerciantes, Xunta de Galicia, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA)
Presupuesto	€

Medida	1.1b Sentido único en Avda. Juan Carlos I.
Horizonte temporal	Corto plazo
Ámbito / delimitación	Avda. Juan Carlos I
Justificación	La travesía Juan Carlos I tiene una sección muy limitada (apenas 11 metros de anchura) y soporta mucho tráfico, lo que afecta a la calidad de la vida de los residentes de esta calle. A su vez es un eje importante para la movilidad peatonal y ciclista.
Descripción	<p>Se propone eliminar un carril de circulación entre Rúa Doutor Moreira Casal y Avenida López Ballesteros. A medio plazo se podría aplicar el sentido único en todo el eje si se implanta un nuevo vial anexo a las vías de tren que conectaría la Rúa Daniel Espiño con la estación ferroviaria.</p>  <p>La eliminación de un carril en sentido sur permite ampliar una de las aceras, poner arbolado y habilitar un carril-bici a contracorriente.</p>  
Actores implicados y gestión	<p>Concello de Vilagarcía Asociaciones de comerciantes Asociaciones de vecindad Entidades del transporte público Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA)</p>
Presupuesto	€€

Medida	1.1c Ampliar la sección en la Avda. das Carolinas
Horizonte temporal	Corto plazo
Ámbito / delimitación	Avda. das Carolinas (tramo entre la rotonda y enlace con Avda. Juan Carlos I).
Justificación	Es fundamental ampliar las aceras y mejorar la ciclabilidad en este tramo para mejorar el acceso al Insituto y formalizar los itinerarios ciclistas y peatonales proyectados en esta vía.
Descripción	<p>El Concello tiene previsto desplazar 5 metros el muro que delimita el solar educativo, de modo que la sección de la calle se queda en aprox. 17 metros, espacio suficiente para ampliar aceras, habitar arbolado e incorporar una vía ciclista.</p> 
Actores implicados y gestión	<p>Concello de Vilagarcía, policía municipal</p> <p>Asociaciones de comerciantes</p> <p>Asociaciones de vecindad</p> <p>Entidades del transporte público</p> <p>Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA)</p>
Presupuesto	€€

Medida	1.1d Nuevo vial en paralelo a las vías de tren
Horizonte temporal	Medio / largo plazo
Ámbito / delimitación	Zona noreste del núcleo urbano de Vilagarcía
Justificación	<p>Es bien sabido que hoy en día no existen alternativas cercanas a las travesías del municipio, especialmente en el caso de la Avda. Rosalía de Castro / Avda. Juan Carlos I / Avda. das Carolinas. Estas calles sufren mucha congestión y la contaminación reduce la calidad de vida de las personas que residen en estos ejes. A su vez la funcionalidad de la estación de tren queda limitada al tener unos accesos tan precarios.</p>
Descripción	<p>Se propone habilitar un nuevo vial en paralelo a las vías del tren en el tramo que une la estación del tren con la rotonda de la Avda. das Carolinas, así como Rúa Daniel Espiño, creando así una ronda de circunvalación urbana que liberaría de tráfico las travesías citadas anteriormente. Este nuevo vial se basa en buena parte en caminos existentes y no afecta a edificaciones, de modo que el coste económico derivado de posibles expropiaciones debe ser asumible.</p> <p>Una vez que exista este nuevo vial se podría introducir el sentido único en todo el eje de la Avda. Juan Carlos I.</p> 
Actores implicados y gestión	<p>Concello de Vilagarcía, policía municipal Asociaciones de comerciantes Asociaciones de vecindad Entidades del transporte público, ADIF Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA)</p>
Presupuesto	€€€

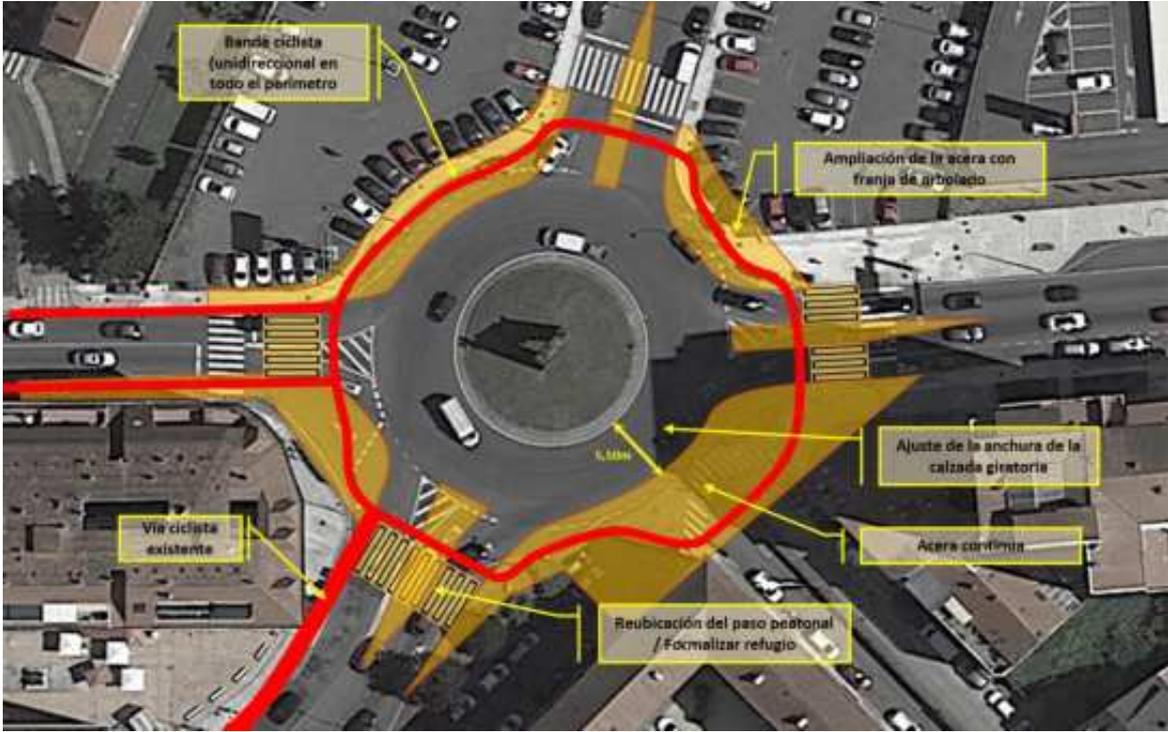
<p>Programa</p>	<p>1.2 Ciudad 30 km/h</p>
<p>Objetivos</p>	<p>Limitar la velocidad a 30 km/h en la zona urbana.</p>
<p>Diagnóstico y Justificación</p>	<p>La reducción genérica del límite de velocidad a 30 km/h en la ciudad es el primer paso importante hacia una ciudad más humana y segura y para potenciar los modos activos. Este paso, que puede entenderse como el más sencillo y por tanto el primero, tiene múltiples beneficios:</p> <p>Salva vidas, ya que reduce el número de choques y el número de muertes en caso de colisión.</p> <div data-bbox="359 414 933 907"> <p>Velocidade de impacto de vehículos e severidade de feridas en peóns</p> <p>Fonte: Literature Review on Vehicle Travel Speeds and Pedestrian Injuries</p> <p>DOT HS-809-021 October 1999 Final Report</p> <p>Infografía: Claudio Oliveira Medina 2019 www.galtona.es</p> <p>NUN IMPACTO A 32 km/h O 5% dos peóns morre O 65% queda ferido O 30% sae ileso</p> <p>NUN IMPACTO A 40 km/h O 45% dos peóns morre O 50% queda ferido Ninguén sae ileso</p> <p>NUN IMPACTO A 64 km/h O 85% dos peóns morre O 15% queda ferido Ninguén sae ileso</p> </div> <p>Reduce la contaminación acústica y atmosférica</p> <p>Contribuye a que las calles sean más tranquilas.</p> <p>Permite racionalizar y reducir el coste de la señalización o regulación semafórica.</p> <p>Incentiva los modos activos</p>
<p>Descripción</p>	<div data-bbox="359 929 598 1153"> </div> <p>En los principales accesos se coloca una señal de Ciudad velocidad 30 km/h. Así mismo en la ordenanza de movilidad se establece que la velocidad máxima permitida en las vías urbanas del municipio es de 30 km/h, salvo que se establezca un límite de velocidad diferente.</p> <p>La medida está en consonancia con la política en seguridad vial de la Diputación de Pontevedra y se ha recogido en la publicación “Memorándum Cidade 30”.</p>
<p>Actuaciones incluidas</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Ubicación de señales verticales en los principales entradas a las zonas urbanas. - Cambio de la ordenanza de movilidad. - Campaña de información / divulgación del concepto “Ciudad 30 km/h” <div data-bbox="359 1288 1077 1568"> </div>
<p>Actores involucrados</p>	<p>Concello de Vilagarcía, Policía municipal, Asociaciones de vecindad, Entidades del transporte público</p>
<p>Resultados esperados</p>	<p>Reducción de la velocidad media (V85)</p> <p>Reducción del número de accidentes y de la gravedad de los mismos.</p>
<p>Gestión</p>	<p>Concello de Vilagarcía</p>
<p>Indicadores</p>	<p>Velocidad media (V85), Accidentabilidad, Percepción de la seguridad vial.</p>

Programa	1.3 Diseño inclusivo de las calles
Objetivos	El objetivo es diseñar las calles estructurantes del municipio, que no sólo son de importancia para el tráfico motorizado, sino que concentran también muchos desplazamientos a pie o en bici (demanda latente), con criterios de “calles completas” o “calles inclusivas”, es decir, calles que tengan una oferta infraestructural adecuada para todas las personas, facilitando múltiples formas de movilidad.
Diagnóstico y Justificación	Hoy en día las calles estructurantes del municipio siguen siendo viales que acogen mucho tráfico y que fueron diseñados en primer lugar para facilitar el tránsito o el estacionamiento de vehículos a motor sin apenas tener en cuenta las necesidades de las personas que se desplazan a pie o en bicicleta o otras funciones del espacio público.
Descripción	<p>Se propone reformar los siguientes ejes con el fin de mejorar la caminabilidad, ciclabilidad y calidad estancial:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Avda. Rosalía do Castro (desde el centro urbano de Carril hasta Vilagarcía). b) Avda. de Cambados. c) Avda. Juan Carlos I y Avda. das Carolinas d) La N-640a (desde la Avda. das Carolinas hasta Rubianes) <p>Ejemplos de reformas de diseños inclusivos de calles:</p> 
Actuaciones incluidas	Las actuaciones incluyen la ampliación de aceras, la mejora de la accesibilidad (rebajes de bordillos o pasos peatonales sobreelevados), arbolado y mobiliario urbano así como infraestructura ciclista. A su vez, se implantan nuevos pasos peatonales para mejorar la seguridad vial y reducir el efecto barrera de las travesías y carreteras. Las intervenciones c y d se han descrito con más detalles en las fichas correspondientes de las propuestas de la red peatonal y la red ciclista.
Actores involucrados	Concello de Vilagarcía, Policía municipal. Asociaciones de comerciantes, Asociaciones de vecindad, Entidades del transporte público, Xunta de Galicia, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA)
Resultados esperados	Aumento de los modos activos. Reducción del número de accidentes.
Gestión	Concello de Vilagarcía
Indicadores	Conteos de peatones y ciclistas, Número de accidentes, percepción de la seguridad

Medida	1.3a Diseño inclusivo de Avda. Rosalía do Castro
Horizonte temporal	Medio plazo
Ámbito / delimitación	Avda. Rosalía de Castro desde el núcleo urbano de Carril hasta Vilagarcia
Justificación	En este eje se concentran muchos accidentes, los coches suelen superar la velocidad establecida con frecuencia, la infraestructura peatonal es precaria, hay problemas de accesibilidad, no existe infraestructura ciclista y la calidad estancial es baja.
Descripción	<p>La Avda. Rosalía de Castro tiene una sección heterogénea, en algunos tramos la sección es más amplia con aparcamientos en fila y en batería, en otros tramos la sección es más estrecha, con solo una banda de aparcamiento en fila.</p>  <p>Los criterios para intervenir en esta calle deben ser:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ampliar una acera y plantar arbolado - Ajustar la calzada (anchura de 6,00m) - Bandas de protección para la bicicleta (unidireccionales de 1,25 m) <p>Si sobra espacio, se pueden habilitar franjas de aparcamientos en fila de 2,20m.</p>
Actores implicados y gestión	Concello de Vilagarcía, Policía municipal. Asociaciones de comerciantes, Asociaciones de vecindad, Entidades del transporte público, Xunta de Galicia
Presupuesto	€€

Medida	1.3b Diseño inclusivo de la Avda. de Cambados
Horizonte temporal	Corto plazo
Ámbito / delimitación	Avda. de Cambados desde la rotonda de la N640 hasta rotonda con la PO-529
Justificación	En este eje se concentran muchos accidentes, los coches suelen superar la velocidad establecida con frecuencia, la infraestructura peatonal es precaria, hay problemas de accesibilidad y no existe infraestructura ciclista.
Descripción	<p>Se propone una reforma integral de la travesía que consiste en ampliar las aceras, poner arbolado y habilitar bandas ciclistas. En las secciones más estrechas y para poder ampliar las aceras, se podría optar por banda de protección ciclista, de uso preferente, pero no exclusivo. De esta manera se podría reducir la anchura de la calzada a 5,00 – 5,50 metros. A su vez, será necesario eliminar una o las dos bandas de aparcamiento en fila para implantar esta solución.</p> <p>En los cruces se propone habilitar isletas / refugios para mejorar la seguridad vial de los pasos peatonales.</p> 
Actores implicados y gestión	Concello de Vilagarcía, Policía municipal. Asociaciones de comerciantes, Asociaciones de vecindad, Entidades del transporte público, Xunta de Galicia
Presupuesto	€€

Programa	1.4 Reforma / mejora de intersecciones
Objetivos	El objetivo es reformar / mejorar los cruces e intersecciones para mejorar la seguridad vial, la accesibilidad y la comodidad desde el punto de vista de los modos activos.
Diagnóstico y Justificación	En algunas intersecciones la seguridad percibida es baja y afecta a la disposición de realizar desplazamientos a pie o en bicicleta. Es preciso establecer unos criterios dando más peso a las necesidades de peatones y ciclistas, pero sin perder de vista la función circulatoria de las vías.
Descripción	<p>Los criterios más importantes para mejorar cruces e intersecciones a tener en cuenta son:</p> <p>Cruces completos: en la zona urbana hay que garantizar la continuidad de cada uno de los itinerarios peatonales de una calle.</p> <p>Elementos de apoyo para el cruce: Para aumentar la seguridad vial en el cruce de calles (principales) de doble sentido no semaforizadas, es fundamental contar con elementos que faciliten el cruce peatonal (o ciclista), como isletas y refugios. Estos elementos son imprescindibles en rotondas grandes o cruces con ángulos cerrados o poca visibilidad.</p> <p>Mejora de la visibilidad: Es fundamental garantizar una buena visibilidad en los cruces e intersecciones entre las distintas personas y usuarios. Un problema habitual es la falta de visibilidad cuando hay bandas de aparcamiento y pasos de cebra. Se debe mantener al menos una franja de 5 metros libre de obstáculos delante de los pasos peatonales.</p> <p>Continuidad de los itinerarios peatonales: Frecuentemente se da menos importancia a la continuidad directa o física de los itinerarios peatonales, o bien por el retranqueo excesivo de los pasos peatonales o bien por la bajada de cota de la acera al nivel de la calzada (menor comodidad y falta de continuidad visual). Cuando el itinerario peatonal se cruza con calles locales, es mejor dar continuidad directa y mantener la cota de la acera en el paso peatonal.</p>
Actuaciones incluidas	De forma ejemplar, se detallan las propuestas en tres puntos estratégicos: la rotonda Avda. Las Carolinas / Av. Mendoza, la rotonda Avda. das Carolinas con N640a y el cruce Av. Cambados con Rúa Fontecarmoa.
Actores involucrados	Concello de Vilagarcía Asociaciones de vecindad Entidades del transporte público
Resultados esperados	Mejor seguridad objetiva y percibida en las intersecciones intervenidas. Aumento de los desplazamientos a pie y en bicicleta en los puntos intervenidos.
Gestión	Concello de Vilagarcía
Indicadores	Encuestas sobre la seguridad percibida.

Medida	1.4a Diseño compacto de la rotonda en Avda. das Carolinas
Horizonte temporal	Corto plazo
Ámbito / delimitación	Rotonda donde confluyen la Avda. das Carolinas y la Av. Rodrigo de Mendoza
Justificación	<p>En este punto se juntan un eje principal peatonal, varios itinerarios ciclistas y se concentran varios destinos con importante afluencia peatonal. A su vez es uno de los puntos con mayor flujo de vehículos.</p> <p>En la actualidad el diseño no cumple con los estándares establecidos, la anchura de la aceras en algunos puntos es insuficiente, algunos pasos se perciben como inseguros y los pasos están muy retranqueados. A la vez, no existe ningún tipo de infraestructura ciclista en la propia rotonda.</p>
Descripción	<p>Se propone ajustar la anchura de la calzada giratoria para ampliar aceras e introducir una banda ciclista en todo el perímetro de la rotonda. Para mejorar la seguridad vial se propone habilitar refugios / isletas en todos los cruces y para mayor comodidad se reduce el retranqueo de los pasos peatonales. La reducción de la anchura de la calzada giratoria para calmar el tráfico y obtener el espacio para implantar bandas ciclistas es viable teniendo en cuenta los actuales niveles de tráfico.</p> 
Actores implicados	<p>Concello de Vilagarcía, policía municipal</p> <p>Asociaciones de comerciantes</p> <p>Asociaciones de vecindad</p> <p>Entidades del transporte público</p> <p>Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA)</p>
Presupuesto	€€

Medida 1.4b Diseño compacto de la rotonda Avda. das Carolinas / N640a

Horizonte temporal Medio plazo

Ámbito / delimitación Rotonda donde confluyen la Av. das Carolinas y la N-640a

Justificación En este punto se juntan un eje principal peatonal y ciclista. A su vez es uno de los puntos con mayor flujo de vehículos.
 En la actualidad el diseño no cumple con los estándares establecidos, la anchura de las aceras en algunos puntos es insuficiente, faltan pasos peatonales o los pasos existentes están muy retranqueados. A su vez, no hay infraestructura ciclista en la propia rotonda.

Se propone ajustar la anchura de la calzada giratoria para ampliar aceras e introducir una banda ciclista en todo el perímetro de la rotonda. Para mejorar la seguridad vial se propone habilitar refugios / isletas en todos los cruces y para mayor comodidad se reduce el retranqueo de los pasos peatonales.

Descripción



Actores implicados

- Concello de Vilagarcía, policía municipal
- Asociaciones de comerciantes
- Asociaciones de vecindad
- Entidades del transporte público
- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA)

Presupuesto €€

Medida 1.4c Diseño compacto de la rotonda Av. de Cambados / N-640

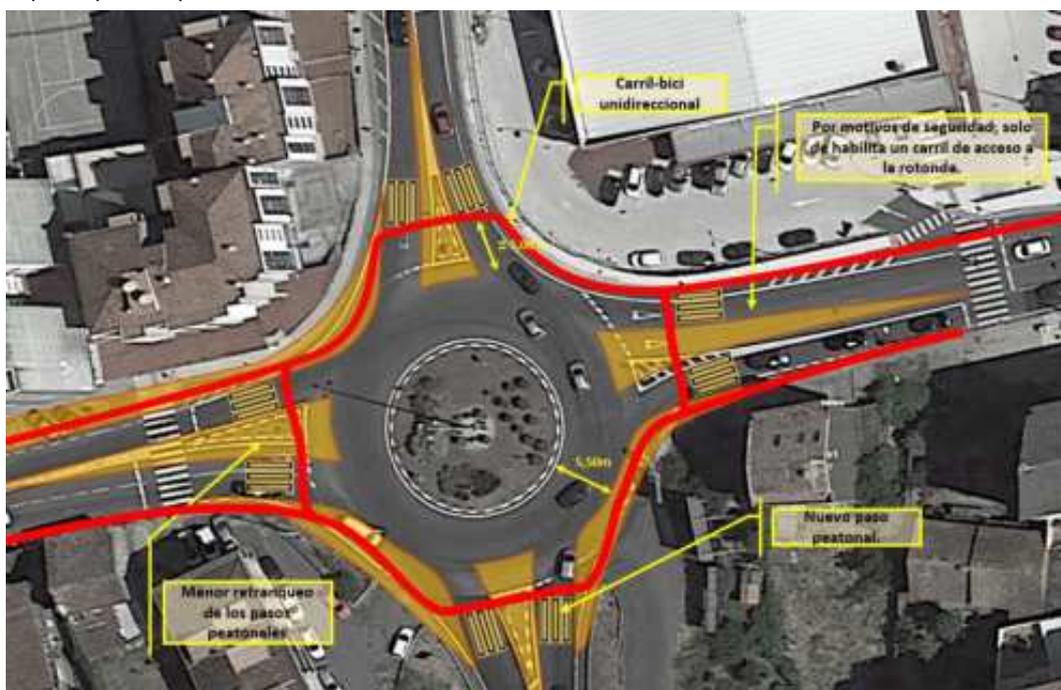
Horizonte temporal Medio plazo

Ámbito / delimitación Rotonda donde confluyen la Av. de Cambados y la N-640 / Rúa Pablo Picasso.

Justificación En la actualidad el diseño no cumple con los estándares establecidos, faltan pasos peatonales o los pasos existentes están muy retranqueados. A su vez, no hay infraestructura ciclista en la propia rotonda.

Se propone ajustar la anchura de la calzada giratoria para ampliar aceras e introducir una banda ciclista en todo el perímetro de la rotonda. Para mejorar la seguridad vial se propone habilitar refugios / isletas en todos los cruces y para mayor comodidad se reduce el retranqueo de los pasos peatonales. La reducción de la anchura de la calzada giratoria para calmar el tráfico y obtener el espacio para implantar bandas ciclista es viable teniendo en cuenta los actuales niveles de tráfico.

Descripción



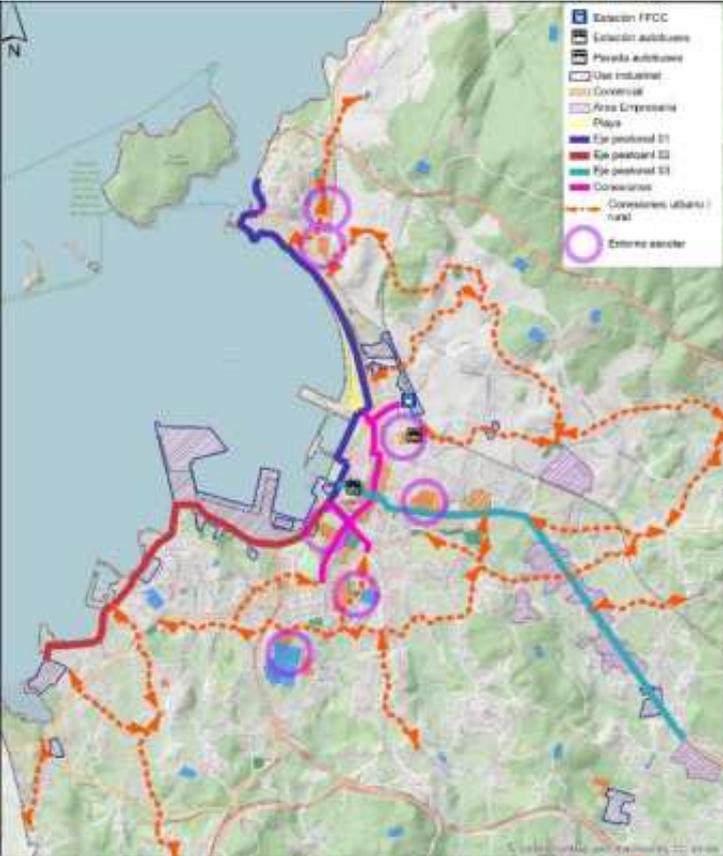
Actores implicados y gestión

- Concello de Vilagarcía, policía municipal
- Asociaciones de comerciantes
- Asociaciones de vecindad
- Entidades del transporte público
- Xunta de Galicia
- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA)

Presupuesto €€

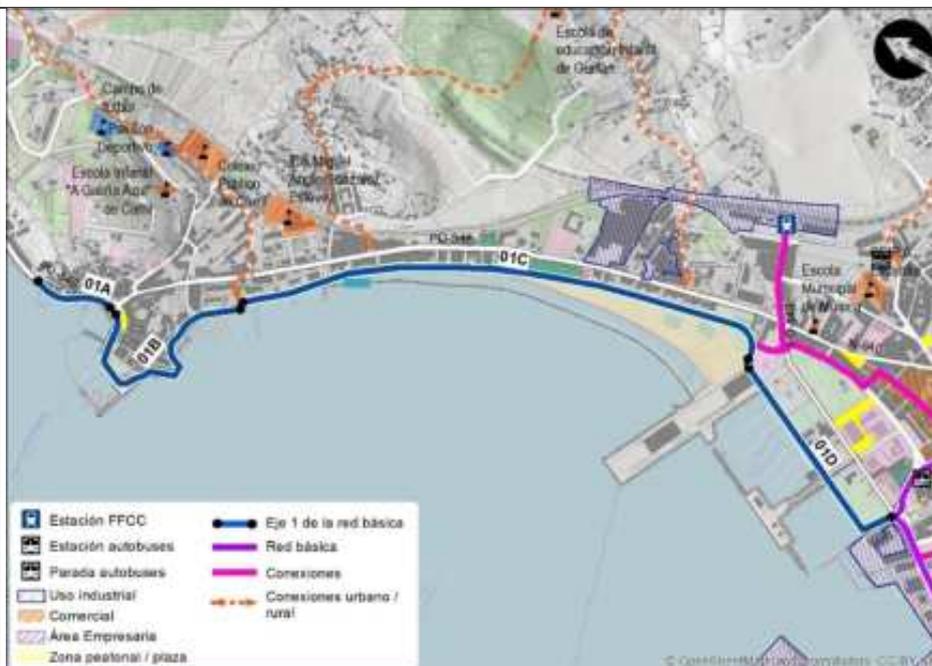
11.2. Línea 2 Potenciar los desplazamientos a pie

Programa 2.1 Red básica de itinerarios peatonales

Objetivos	El objetivo es configurar una red de itinerarios peatonales que conectan con los principales destinos de la movilidad cotidiana en el municipio. Estos itinerarios estarán especialmente acondicionados para que el viaje a pie sea atractivo, seguro y cómodo y atractivo.
Diagnóstico y Justificación	En la actualidad existen algunos itinerarios peatonales de gran atractivo (paseo marítimo, calles peatonales del centro de Vilagarcía, senderos, etc.), pero no están siempre conectados entre sí ni están concebidos para configurar una red. Existen puntos de ruptura (tramos inseguros o poco atractivos, cruces y barreras infraestructurales y naturales) que interrumpen los itinerarios existentes.
Descripción	 <p>La red básica se compone de 3 ejes principales (dos itinerarios peatonales por la fachada marítima y otro que conecta el centro de Vilagarcía con la zona de actividades de la N-640. En la zona urbana de Vilagarcía se proponen a la vez una serie de conexiones para densificar la malla de la red ciclista. Finalmente la red se completa por unas conexiones de los núcleos rurales con las zonas urbanas consolidadas para garantizar la cohesión del territorio y potenciar el uso de la bicicleta más allá de los tres núcleos urbanos.</p>
Actuaciones incluidas	Acondicionar tres ejes principales: a. Carril – Vilagarcía, b. Vilagarcía – Vilaxoán y c. Vilagarcía – Hospital y las conexiones para densificar la red y conectar con los principales destinos. Las medidas consisten en: Mejorar cruces, ampliar aceras, crear nuevas calles peatonales o de prioridad peatonal, etc.
Actores involucrados	Concello de Vilagarcía, policía municipal, Asociaciones de comerciantes, Asociaciones de vecindad Entidades del transporte público, Xunta de Galicia Dirección General de Costas y Medio Marino, Puerto de Vilagarcía, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA)
Resultados esperados	Aumento de los desplazamientos a pie.
Gestión	Concello de Vilagarcía
Indicadores	Longitud de la red básica de itinerarios peatonales Valoración por parte de la ciudadanía de las mejoras peatonales Reparto modal.

Medida 2.1a Mejora eje peatonal 01 (Carril a Vilagarcía)

Horizonte temporal	Medio plazo
Ámbito / delimitación	Zona urbana de Carril y Vilagarcía
Justificación	Los dos principales núcleos urbanos requieren un itinerario peatonal continuo que permita desplazarse de forma segura y cómoda y acceder a los diferentes destinos del entorno.



Descripción

El itinerario peatonal se puede dividir en cuatro tramos. A continuación, se describen los principales problemas detectados y las propuestas de intervención:

Tramo A: En el primer tramo, el paseo marítimo es muy estrecho, se propone ampliarlo quitando una banda de aparcamiento.



Tramo B: Se propone peatonalizar este entorno (Rúa Mariña / Rúa Alameda Vella) para ganar espacio de calidad estancial y consolidar un itinerario peatonal a lo largo de la fachada marítima. Habría que buscar aparcamientos alternativos para la demanda actual.

Tramo C: Correspondiente al paseo marítimo, el pavimento y el mobiliario urbano fue renovado en el año 2022, reúne unas condiciones excelentes para la movilidad a pie. No obstante, el enlace entre el tramo C y D es mejorable, dado que en la actualidad el trazado del itinerario entre el aparcadeiro en la explanada O Ramal y la zona portuaria se percibe como por atractivo e inseguro. Por parte del Concello hay un convenio con la autoridad portuaria de mejorar la calidad estancial y la continuidad del paseo marítimo en esta zona.

	 <p>Tramo D: Este tramo reúne unas condiciones muy buenas para desplazarse a pie, la plataforma es muy amplia y existe una oferta específica para la bici, de modo que hay menos fricciones que en tramo de uso compartido (de facto). El único problema detectado es que el acceso por el parque Do Centenario está señalizado como vía ciclista, conviene dejar claro que se trata de una senda ciclable con prioridad peatonal.</p> 
<p>Actores implicados y gestión</p>	<p>Concello de Vilagarcía, policía municipal, Xunta de Galicia, Asociaciones de vecindad Dirección General de Costas y Medio Marino, Puerto de Vilagarcia</p>
<p>Presupuesto</p>	<p>€€</p>

Medida 2.1b Mejora eje peatonal 02 (Vilagarcía a Vilaxoán)

Horizonte temporal Medio plazo

Ámbito / delimitación Zona urbana de Vilagarcía y Vilaxoán.

Justificación Los dos principales núcleos urbanos requieren un itinerario peatonal continuo que permita desplazarse de forma segura y cómoda y acceder a los diferentes destinos del entorno.



Descripción

El itinerario peatonal se puede dividir en cuatro tramos. A continuación, se describe los principales problemas detectados y las propuestas de intervención:

Tramo A: Desde un punto de vista infraestructural el itinerario peatonal de la rúa Valle Inclán cumple con los requisitos (anchura de la acera, accesibilidad), aunque el entorno (zona industrial / portuaria) es poco atractivo. Una franja de arbolado podría mejorar notablemente la calidad estancial en este tramo.

Tramo B: Tramo recientemente reformado, espacio muy atractivo, mobiliario urbano para descansar y arbolado, con vistas al mar. No requiere intervención.



Tramo C: En este tramo no hay aceras en el lado del mar y una acera muy estrecha en el lado opuesto. Será una de las intervenciones prioritarias para dar continuidad al paseo marítimo. Para obtener el espacio necesario existe la opción de hacer una intervención como en el tramo anterior (estructura voladiza) o estudiar la posibilidad de eliminar un carril de circulación.



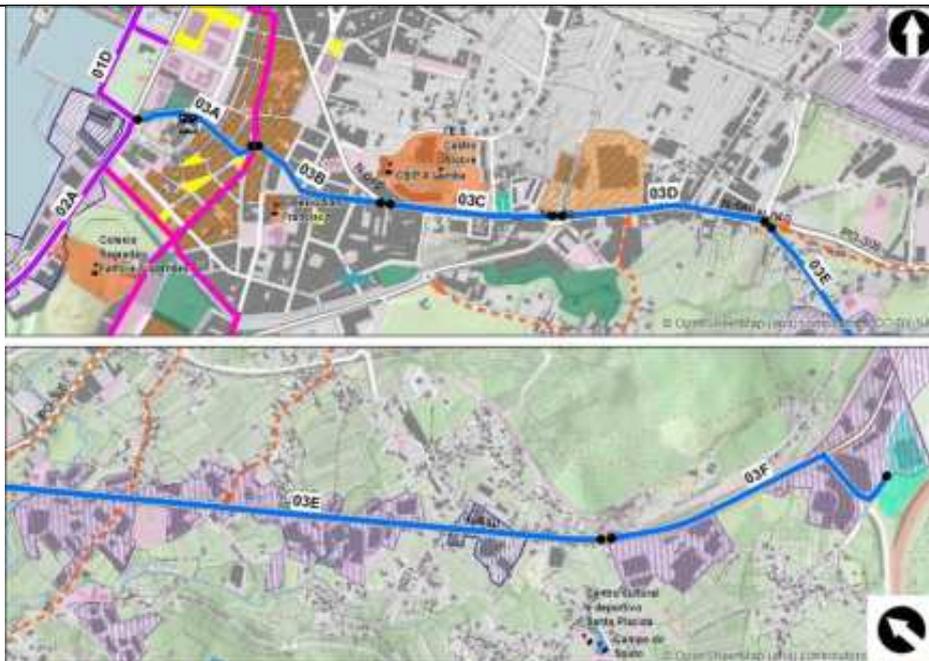
Tramo D: En este último tramo existe un paseo marítimo con una franja de arbolado, pero la anchura es muy estrecha. Se propone ampliar el paseo marítimo eliminando la franja de aparcamientos en fila.



<p>Actores implicados y gestión</p>	<p>Concello de Vilagarcía, policía municipal, Asociaciones de vecindad Dirección General de Costas y Medio Marino, Puerto de Vilagarcia</p>
<p>Presupuesto</p>	<p>€€€</p>

Medida 2.1c Mejora eje peatonal 03 (Vilagarcía al Hospital)

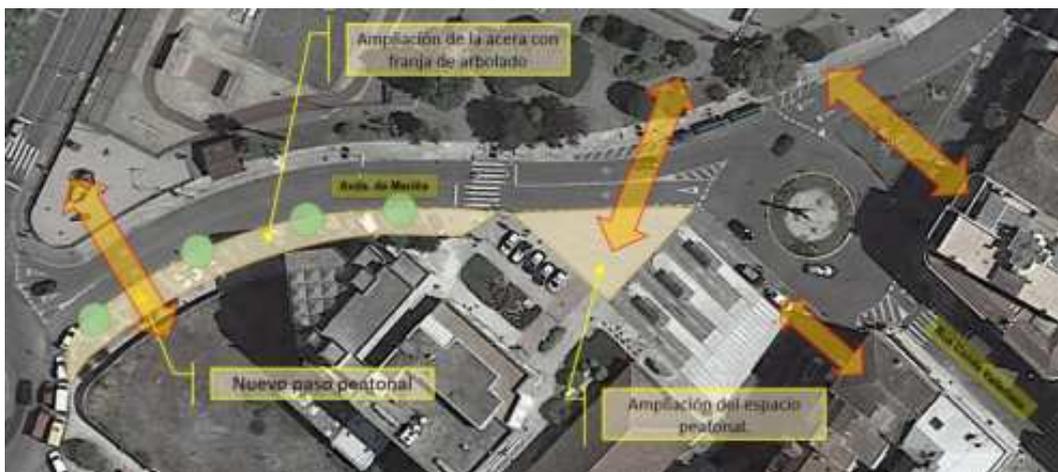
Horizonte temporal	Medio / largo plazo
Ámbito / delimitación	Zona urbana de Vilagarcía y márgenes de la N-640a
Justificación	A lo largo de la N-640a existen usos urbanos que atraen a muchos viajes que hoy en día se realizan mayoritariamente en coche debido a la falta de alternativas. Hacer este eje atractivo y cómodo para ir andando es fundamental para potenciar los modos no motorizados para acudir a los polígonos industriales, las zonas comerciales o al Hospital do Salnés.



Descripción

El itinerario peatonal se puede dividir en cinco tramos. A continuación, se describen los principales problemas detectados y las propuestas de intervención:

Tramo A: Corresponde al Avda. Mariña y Rúa Conde Vellellano. En la primera se propone reducir la anchura de la calzada (actualmente 8,25m) y/o cambiar el aparcamiento en batería por plazas en fila para ampliar una de las aceras y habilitar una franja arbolada. En el caso de la Rúa Conde Vellellano se propone peatonalizar este tramo (véase programa 2.2 Nuevas calles y zonas peatonales).



Tramo B: Este tramo transcurre por el centro urbano de Vilagarcía y comprende la plaza de Galicia (zona ya peatonalizada) así como las calles Rúa Padre Feixóo / Plaza de Independencia y Rúa San Roque. Estas calles tienen aceras bastante estrechas para el tránsito peatonal en esta zona y el

espacio dedicado al tráfico motorizado (calzada y aparcamiento) es excesivo. La propuesta del PMUS es peatonalizar prácticamente todas las calles del centro urbano incluyendo las calles mencionadas más arriba. (véase programa 2.2 Nuevas calles y zonas peatonales). Existe la oportunidad de crear una nueva plaza si se desplaza la gasolinera en el encuentro de la rúa San Roque con la Avenida Juan Carlos I.



Tramo C: Este tramo correspondiente a la Avda. das Carolinas tiene unas aceras muy estrechas y hay mucha contaminación acústica y atmosférica por la cantidad de coches que transitan por ahí. Es fundamental ampliar la acera delante del centro educativo I.E.S. Castro Alobre. El Concello está estudiando la posibilidad de retranquear el muro que delimita el solar del instituto unos cinco metros para poder ampliar las aceras y a la vez, incorporar una banda ciclista.



Tramo D: En el segundo tramo de la Avda. das Carolinas las aceras son más anchas, pero falta arbolado para mejorar la calidad estancial. Si bien las aceras se estrechan puntualmente, se valora más importante implantar una vía ciclista para completar la red ciclista.

Tramo E: En el tramo correspondiente a la N-640a es importante ampliar una de las aceras, dar continuidad a las aceras en los vados y habilitar arbolado para mejorar la calidad estancial. A su vez hay que tener en cuenta que, para la movilidad ciclista, es importante incorporar una vía ciclista a lo largo la travesía de la N-640. En la actualidad la sección tipo tiene una calzada de 7,50m y bandas de aparcamiento de 2,50m. Se propone eliminar una banda de aparcamiento para ampliar la acera, reducir la anchura de la calzada a 6 metros y habilitar “bandas de protección ciclista” de 1,25 metros. Existe la posibilidad de alternar la ubicación de las franjas de aparcamiento (Zig-Zag) y romper el especto lineal del eje como medida del calmado de tráfico.



Tramo F: En este último tramo que conecta con el hospital ya no hay aceras en ningún lado de la carretera y el entorno es ya claramente rural. Se propone habilitar una senda peatonal anexa a la carretera para dar acceso a las edificaciones en el lado sur. Otra medida (complementaria) es habilitar un acceso desde el hospital hacia la Vía Verde do Salnés que transcurre en paralelo a la carretera. Situación actual de la franja lateral de la N-640 y actuación de ejemplo de la PO-307 (Vilanova de Arousa):



Actores implicados y gestión	Concello de Vilagarcía, policía municipal Asociación de vecindad, Asociación de comerciantes Operadores del transporte público. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA)
Presupuesto	€€€

Medida 2.1d Mejora conexiones red básica

Horizonte temporal	Medio / largo plazo
Ámbito / delimitación	Zona urbana de Vilagarcía
Justificación	Para configurar una red peatonal se propone acondicionar una serie de conexiones con los tres ejes principales para densificar la red y garantizar el acceso a los principales destinos, especialmente en el centro urbano de Vilagarcía, por tener una mayor extensión y mayor concentración de destinos.

Descripción

Se proponen tres conexiones que conectan con la estación de tren, el centro comercial y administrativo de Vilagarcía y la zona de equipamientos educativos y deportivos así como los conjuntos de interés cultural. A continuación, se describen los principales problemas detectados y las propuestas de intervención:

La conexión 01 conecta el paseo marítimo de la playa de la Concha con la zona de actividades comerciales del núcleo de Vilagarcía (trazado por las calles Avda. da Mariña y Rúa do Alcalde Rey Daviña) y continúa por la Rúa Vista Alegre para conectar con la zona de equipamientos de Fontecarmoa. La mayor parte del itinerario son calles peatonales y no requieren ningún tipo de intervención. No obstante, en el caso de introducir el sentido único en la Avda. Juan Carlos I (véase programa 1.1 Jerarquización y nueva concepción de la red viaria), es posible adaptar el trazado propuesto y optar por la propia Avda. Juan Carlos I hasta llegar a la plaza de la Constitución y, posteriormente, por la Rúa do Alcalde Rey Daviña.



Por su parte la **conexión 02** conecta con la estación de tren por la Av. Dr. Moreira Casal. A priori, la calle reúne buenas conexiones para desplazarse a pie, pero podría mejorarse la vegetación y el arbolado, plantando hileras de árboles en las franjas de aparcamiento. También es importante dar mayor importancia a las aceras en los cruces, aplicando soluciones como plataformas sobreelevadas o mantener la pavimentación de la acera en los vados.

Finalmente la **conexión 03** corresponde a la zona peatonal de la plaza de Abastos y la rúa García Caamaño. La plaza de Abastos, a pesar de estar diseñada como espacio peatonal, se utiliza también como aparcamiento de carga y descarga del mercado. Las frecuentes maniobras y los vehículos estacionados restan calidad al espacio y condicionan la seguridad vial. Si bien existe una senda en el otro lado del río, la senda no permite acceder tan fácilmente a los destinos del centro urbano. Por este motivo se debería delimitar claramente lo que es espacio peatonal y lo que es zona de carga y descarga para evitar conflictos con los viandantes. El último tramo (rúa García Caamaño) presenta condiciones óptimas para andar y no hace falta introducir mejoras.

<p>Actores implicados y gestión</p>	<p>Concello de Vilagarcía Asociación de vecinos Asociación de comerciantes Operadores del transporte público.</p>
<p>Presupuesto</p>	<p>€€.</p>

Programa 2.2 Nuevas calles y zonas peatonales

Objetivos	Configurar una red de espacios peatonales de alta calidad estancial conectados entre sí
Diagnóstico y Justificación	Mientras que en el núcleo de Vilagarcía ya existe una extensa red de calles y zonas peatonales, en los núcleos de Carril y Vilaxoán la oferta de vías exclusiva para la movilidad a pie es escasa. Pero también el en núcleo de Vilagarcía existen todavía algunas calles que son susceptibles a ser peatonalizadas para reducir la presencia de los vehículos a motor en el núcleo urbano y garantizar la continuidad de los itinerarios peatonales.
Descripción	Se propone ampliar la zona peatonal del centro urbano de Vilagarcía para crear nuevas plazas, para enlazar mejor con los ejes principales de la red peatonal y para evitar el tráfico de agitación en búsqueda de aparcamientos. Asimismo se propone peatonalizar algunas calles de los núcleos urbanos de Carril y Vilaxoán para crear nuevas zonas estanciales libre de circulación de vehículos.

Actuaciones incluidas	<p>Los siguientes planos reflejan las actuaciones incluidas en los tres núcleos urbanos:</p>  <p>Las actuaciones previstas en el núcleo urbano de Vilagarcía son la peatonalización del entorno de la Rúa Arzobispo Gelmírez así como algunas calles del entorno de la Praza Doutor Carús (Ficha 2.2a) Para la zona urbana de Vilaxoán se propone ampliar la zona peatonal alrededor de la Plaza de Rafael Pazos (Ficha 2.2b).</p> <p>Finalmente en el caso de Carril se propone peatonalizar el ámbito del casco histórico de Carril para aumentar la calidad estancial en estas calles y potenciar la movilidad activa.</p>
------------------------------	--

Actores involucrados	Concello de Vilagarcía, Policía municipal, Asociaciones de vecindad, Asociaciones de comerciantes
Resultados esperados	Aumento de los desplazamientos a pie.
Gestión	Concello de Vilagarcía
Indicadores	Longitud de la red básica de itinerarios peatonales Valoración por parte de la ciudadanía de las mejoras peatonales Reparto modal

Medida 2.2a Peatonalización Entorno Rúa Arzobispo Gelmírez

Horizonte temporal Corto / Medio plazo

Ámbito / delimitación Casco urbano de Vilagarcía

Justificación La trama urbana formada por el triángulo entre Rúa Edelmiro Trillo, Rúa San Roque y la Avda. Rodrigo de Mendoza es la pieza que falta en el centro urbano de Vilagarcía, ya que reúne las condiciones y características para convertirse en una zona libre de circulación de vehículos (salvo residentes acceso a garajes, carga y descarga y vehículos de emergencia). De esta forma se potenciarían los modos activos en el centro urbano de Vilagarcía y se crearían nuevas zonas de alta calidad estancial.

Descripción



En una primera etapa se propone peatonalizar las calles Rúa Fariña Ferreiro, Rúa Santa Eulalia y la travesía Arcebispo Xelmírez (Zona 1). En la segunda fase se propone peatonalizar las calles Rúa Conde Valllellano, Rúa Arapiles, Rúa Gumersindo Nartallo, Rúa Cervantes-Vilagarcía y Rúa San Roque (Zona 2). Sólo se dejaría el acceso hasta el parking Plaza de España desde la rúa Conde Valllellano, que tendría doble sentido en este tramo.

Las intervenciones podrían ser de bajo coste / provisionales hasta o, en función del presupuesto disponible y de la posibilidad de conseguir subvenciones para la obra constructiva, habilitando plataformas únicas en todas las calles mencionadas.

Actores implicados y gestión Concello de Vilagarcía, policía municipal
Asociación de vecinos / comerciantes

Presupuesto €€€

Medida	2.2b Peatonalizar la Praza Doutor Carús
Horizonte temporal	Corto plazo
Ámbito / delimitación	Casco urbano de Vilagarcía
Justificación	<p>La Praza Doutor Carús es la última plaza del centro urbano que queda por peatonalizar. Hoy en día tiene muy poca calidad estancial al estar infrautilizada como espacio de aparcamiento.</p> 
Descripción	<p>Se propone peatonalizar tanto la propia plaza como las calles que confluyen en la misma. La Avda. de Mariña o bien se convierte en un fondo de saco (en el caso de querer mantener las plazas de aparcamiento) o se peatonaliza también. Se pierden unas 40 plazas en la propia Praza Doutor Carús y unas 38 plazas en la Avda. de Mariña.</p>   
Actores implicados y gestión	<p>Concello de Vilagarcía Asociación de vecinos / comerciantes</p>
Presupuesto	€€

Medida	2.2c Peatonalizar el casco histórico de Carril
Horizonte	Medio plazo
Ámbito / delimitación	Casco histórico de Carril
Justificación	<p>Las calles del casco histórico tienen una sección muy limitada y están diseñadas como plataformas únicas. En la mayoría de las calles interiores no está permitido el estacionamiento, no obstante, es bastante habitual ver coches estacionados y circulando en esta zona, lo que resta calidad estancial y afecta a la seguridad vial.</p> 
Descripción	<p>Se propone peatonalizar todas las calles interiores del casco histórico, tanto en la parte al noreste de la Av. Rosalía de Castro (Rúa Cervantes y accesos) como al suroeste (Rúa Esperanza, Rúa do Carmen, Rúa Luchana, Rúa Aduana, etc.).</p>  <p>La única medida necesaria es colocar señales verticales que indican la existencia de una zona peatonal, y, en su caso, poner bolardos para impedir el acceso de automóviles en algunos puntos. La medida no afecta a los residentes que disponen de garajes.</p>
Actores implicados	<p>Concello de Vilagarcía, policía municipal Asociación de vecinos / comerciantes Dirección Xeral de Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia</p>
Presupuesto	€€

Medida 2.2d Ampliar zona peatonal del centro urbano de Vilaxoán

Horizonte Medio plazo

Ámbito / delimitación Casco histórico de Vilaxoán

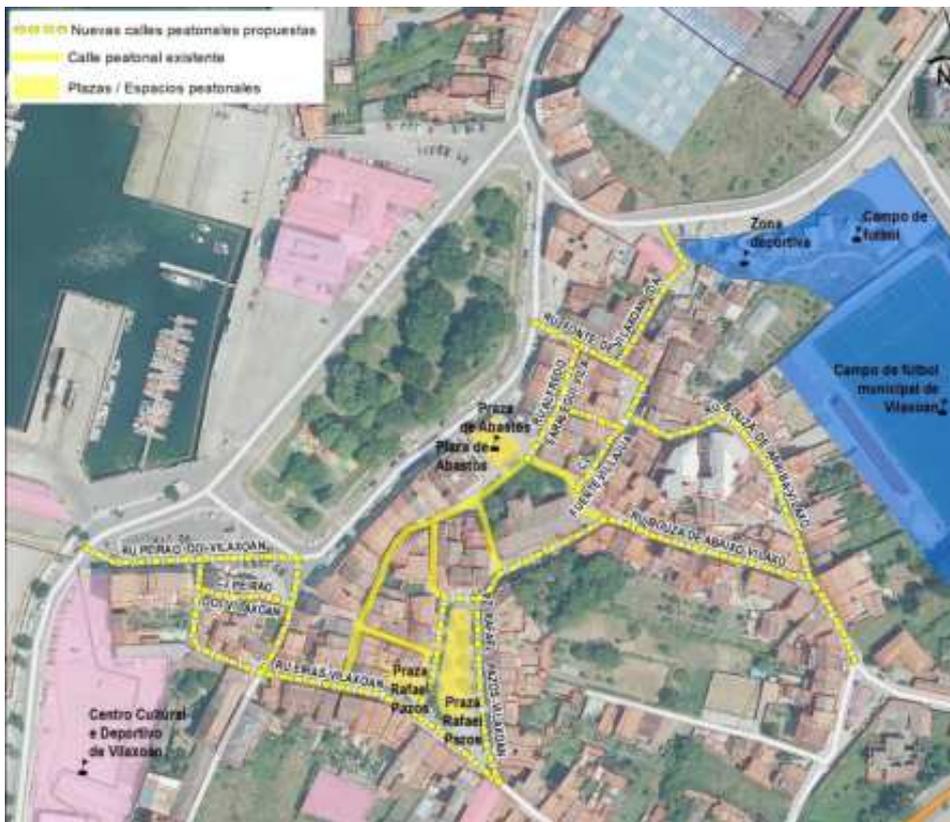
Las calles del casco histórico tienen una sección muy limitada y están diseñadas como plataformas únicas. En la mayoría de las calles interiores no está permitido el estacionamiento o incluso ya están señalizadas como “calle peatonal”. No obstante, es bastante habitual ver coches estacionados y circulando en esta zona, lo que resta calidad estancial y afecta a la seguridad vial.

Justificación



Se propone peatonalizar las calles alrededor de la Plaza Rafael Pazos y la plaza de Abastos. Se debe facilitar / acondicionar accesos alternativos desde la Avda. Cambados al centro urbano de Vilaxoán.

Descripción



La única medida necesaria es colocar señales verticales que indican la existencia de una zona peatonal, y, en su caso, poner bolardos para impedir el acceso de automóviles en algunos puntos. La medida no afecta a los residentes que disponen de garajes.

Actores implicados Concello de Vilagarcía
Asociación de vecinos / comerciantes

Presupuesto €€

Programa 2.3 Mejora conexiones con los núcleos rurales

<p>Objetivos</p>	<p>El objetivo es mejorar las conexiones entre los núcleos urbanos y los núcleos rurales para potenciar la movilidad activa y mejorar la cohesión en el municipio.</p>
<p>Diagnóstico y Justificación</p>	<p>Una parte importante de la población reside en núcleos rurales, alejada de los centros urbanos. A su vez, la mayoría de los destinos de su movilidad cotidiana se hallan en los núcleos urbanos. Debido a la falta de alternativas, las distancias, una topografía más accidentada y a la falta de una infraestructura adecuada para los modos activos, la mayoría de estos desplazamientos se realizan en coche particular, aumentando la necesidad de disponer de aparcamientos en cantidad suficiente en los núcleos urbanos.</p>
<p>Descripción</p>	<p>Se propone acondicionar las conexiones tanto entre los núcleos urbanos y los rurales, como entre los propios núcleos rurales entre sí para mejorar la seguridad vial, el confort y el atractivo para realizar los desplazamientos a pie o en bicicleta.</p> <p>Dado que las secciones son muy limitadas y es difícil ampliar las calles en las zonas urbanas y rurales consolidadas se opta por fórmulas de mejorar la convivencia entre el tráfico motorizado y los modos activos mediante medidas de regulación, concienciación y mejoras infraestructurales basadas en actuaciones de bajo coste (marcas viales, señalización).</p> <p>Se trata de convertir estas conexiones en ejes de prioridad peatonal, mejorando así la accesibilidad y la seguridad vial. Se generarían calles de prioridad peatonal en espacios periurbanos, contraviniendo así la concepción popularmente extendida de que este tipo de caminos que vertebran los espacios periféricos son sólo para la circulación de vehículos.</p> 
<p>Actuaciones incluidas</p>	<p>Las transformaciones físicas que se plantean en estas conexiones se basan en aplicar un tratamiento unificado, dando continuidad a estos ejes también en los cruces con vías de jerarquía superior como por ejemplo las carreteras.</p> <p>Las actuaciones están orientadas al peatón y a medios alternativos (bicicleta y patinete) así como a colectivos vulnerables: movilidad reducida, diversidad sensorial, niños, ancianos. Las actuaciones</p>

varían según el contexto y se aplican diferentes soluciones que buscan integrar los usos existentes, el tráfico motorizado, la función estancial, etc.

Ejemplo de intervención en calles periurbanas para mejorar las condiciones para los modos activos en Gangas:



El elemento novedoso y unificador es una banda colorada (en el caso de Gangas se ha utilizado el color azul corporativo de los Camiños Seguros) que discurrirá a lo largo de todo el trazado de estas calles. La línea no está totalmente centrada, sino ligeramente desplazada hacia un lado. De esta forma se indica el lado por donde preferiblemente circula cada colectivo (peatón, bicicleta y coche) para facilitar la convivencia entre los diferentes medios de desplazamiento.

Otro elemento importante es la mejora de iluminación en estas calles. Para habilitar espacios a escala humana las luminarias se sitúan a apenas a 4,50 m de altura y distanciadas entre 15 y 20 metros.

En ocasiones será necesario ampliar la sección, canalizando las franjas colectoras de agua. De esta forma se puede añadir una franja peatonal más amplia o introducir elementos como arbolado o jardinería.

También es recomendable habilitar con carácter puntual pequeñas plazoletas y espacios de estancia y descansos o agrupar y reubicar los contenedores de basura.

Las intervenciones contemplan asimismo un conjunto de medidas de gestión: como los sentidos únicos, la restricción del estacionamiento, la limitación del acceso únicamente a residentes y la velocidad máxima de 20km/h entre otras y la delimitación como “calles residenciales / S-28).

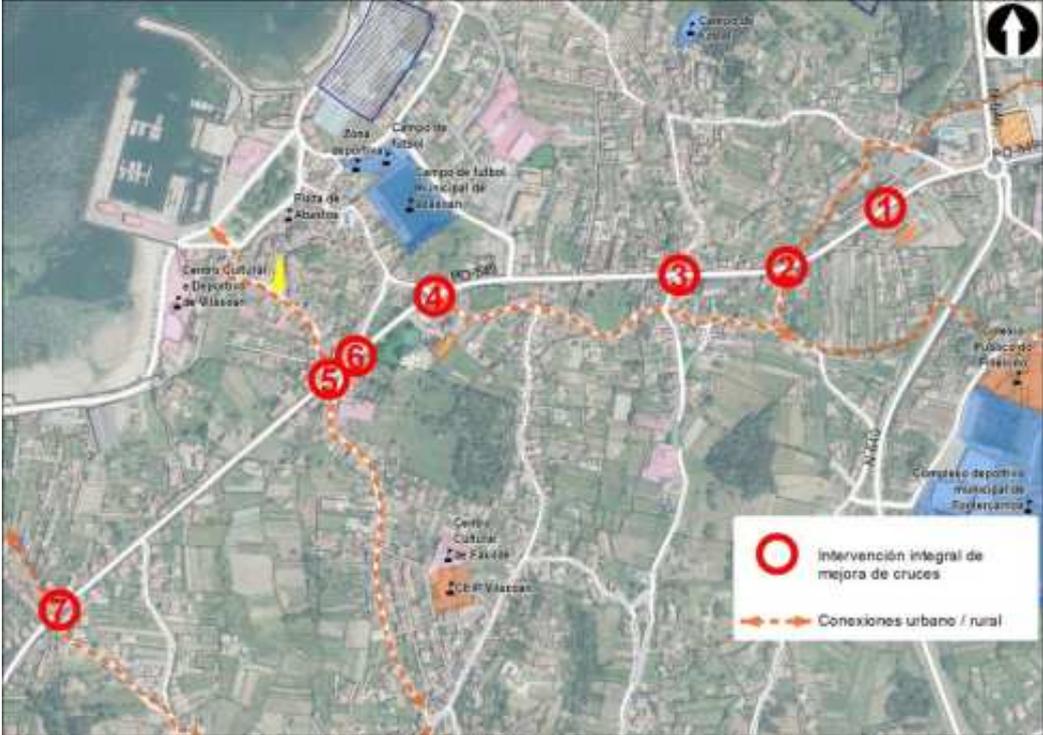
Finalmente es preciso un “Plan de activación” que incluye actividades que funcionen como “catalizadores” para la reapropiación social de los espacios que hasta ese momento había ocupado el coche. Se trata de llevar a estas calles actividades que se están realizando en otros espacios públicos o que todavía no tenían un espacio adecuado (mercadillos ecológicos, conciertos, representaciones teatrales, marchas a pie o caminatas etc. Lo que se procura es acelerar los procesos de transformación de los hábitos, trabajando la dimensión más sociológica y/o antropológica del espacio público.

Actores involucrados	Concello de Vilagarcía, Policía municipal, Asociaciones de vecindad, Asociaciones de comerciantes, Diputación de Pontevedra
Resultados esperados	Aumento de los desplazamientos a pie.
Gestión	Concello de Vilagarcía
Indicadores	Longitud de las conexiones acondicionadas, Percepción de la seguridad vial, conteo de peatones

<p>Programa</p>	<p>2.4 Ampliación de aceras / mejora de la accesibilidad</p>
<p>Objetivos</p>	<p>El objetivo básico es garantizar la accesibilidad universal en todas las calles del concello de Vilagarcía del Arousa. Más allá de cumplir los estándares mínimos en relación con la anchura mínima de las bandas peatonales, estas deben tener una anchura adecuada en función de la demanda peatonal para que los desplazamientos a pie sean realmente cómodos y atractivos.</p>
<p>Diagnóstico y Justificación</p>	<p>En la actualidad muchas calles presenten importantes deficiencias en cuanto a la accesibilidad universal, tal como lo establece la normativa autonómica y estatal.</p> <p>La normativa estatal⁶ establece que un itinerario peatonal accesible debe tener en todo su desarrollo una anchura libre de paso no inferior a 1,80 m, que garantice el giro, cruce y cambio de dirección de las personas independientemente de sus características o modo de desplazamiento.</p> <p>Sólo excepcionalmente, en las zonas urbanas consolidadas, y en las condiciones previstas por la normativa autonómica, se permitirán estrechamientos puntuales, siempre que la anchura libre de paso resultante no sea inferior a 1,50 m.</p>  <p>Muchas calles no tienen una anchura adecuada de la banda peatonal libre de obstáculos, rebaje de bordillos en las aceras o pavimentos podotáctiles para facilitar la orientación.</p>
<p>Descripción</p>	<p>Se propone redactar un Plan de Accesibilidad que haga un inventario de todas las calles / tramos que no cumplen con la normativa de accesibilidad y un plan con la priorización y valoración económicas de las medidas para mejorar la accesibilidad en el concello.</p> <p>Como medidas concretas del PMUS se propone ampliar las aceras en algunas calles con mayor demanda peatonal detectado y/o los ejes que forman parte de la red básica peatonal (véase “actuaciones incluidas”).</p>
<p>Actuaciones incluidas</p>	<p>Ampliación acera(s) en la Avda. Cambados Ampliación acera(s) en las Avdas. Juan Carlos I y das Carolinas Ampliación acera(s) en N-640a</p>
<p>Actores involucrados</p>	<p>Concello de Vilagarcía, Policía municipal, Asociaciones de vecindad y comerciantes Xunta de Galicia, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA)</p>
<p>Resultados esperados</p>	<p>Aumento de los desplazamientos a pie. Valoración de la accesibilidad por diferentes colectivos</p>
<p>Gestión</p>	<p>Concello de Vilagarcía</p>
<p>Indicadores</p>	<p>Percepción de la accesibilidad % de las calles accesibles</p>

⁶ Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados.

Programa	2.5 Reducir efecto barrera de infraestructuras
Objetivos	El objetivo es configurar una red de itinerarios peatonales que conectan con los principales destinos de la movilidad cotidiana en el municipio. Estos itinerarios estarán especialmente acondicionados para que el viaje a pie sea atractivo, seguro y cómodo y atractivo.
Diagnóstico y Justificación	En la actualidad existen algunos itinerarios peatonales de gran atractivo (paseo marítimo, calles peatonales del centro de Vilagarcía, senderos, etc.), pero no están siempre conectados entre sí ni están concebidos para configurar una red. Existen puntos de ruptura (tramos inseguros o poco atractivos, cruces y barreras infraestructurales y naturales) que interrumpen los itinerarios existentes.
Descripción	La red básica se compone por 3 ejes principales (dos itinerarios peatonales por la fachada marítima y otro que conecta el centro de Vilagarcía con la zona de actividades de la N-640. En la zona urbana de Vilagarcía se propone a la vez una serie de conexiones para densificar la malla de la red ciclista. Finalmente la red se completa por unas conexiones de los núcleos rurales con las zonas urbanas consolidadas para garantizar la cohesión del territorio y potenciar el uso de la bicicleta más allá de los tres núcleos urbanos.
Actuaciones incluidas	<p>Las opciones básicas para mejorar la seguridad y comodidad en los cruces y reducir el efecto barrera de las infraestructuras viarias son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reducción de la velocidad a 30 km/h. • Estrechamiento de la calzada • Isleta / refugio / mediana que separan los dos carriles de circulación y que permitan el cruce de la calzada en dos fases. Eso supone una reducción de la complejidad importante a la hora de cruzar una calzada de un carril por sentido. • Cambio del color / textura del pavimento para reforzar la existencia del cruce de caminos / itinerarios peatonales en este punto. <p>Los pasos peatonales sobreelevados se consideran menos recomendables al afectar de forma negativa al transporte público, vehículos de emergencia o el transporte de bienes sensibles.</p> <p>Ejemplos de medianas pisables:</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">  </div> <p>Ejemplo de estrechamiento de la calzada en combinación con isleta (intervención de bajo coste):</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">  </div>
Actores involucrados	Concello de Vilagarcía, Policía municipal, Asociaciones de vecindad y comerciantes Xunta de Galicia, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA)
Resultados esperados	Aumento de los desplazamientos a pie.
Indicadores	Distancia entre cruces peatonales. Valoración de la seguridad en los cruces de las travesías.

Medida	2.5a Reducir efecto barrera en la Avda. de Cambados
Horizonte temporal	Corto / Medio plazo
Ámbito / delimitación	Corredor Avda. de Cambados / PO-549
Justificación	<p>La Avda. de Cambados es una travesía de la carretera provincial PO-549 por la zona urbana de Viaxoán. La vía mantiene un diseño propio como vía concebida para la circulación de vehículos y el tráfico de paso, sin prestar atención suficiente a las necesidades de los modos activos y la movilidad local en la zona. Existen pocos puntos de cruce de la vía, lo que incentiva hábitos de cruzar la calzada de forma indebida, generando situaciones de peligro.</p>
Descripción	<p>Se propone mejorar los cruces existentes o habilitar nuevos pasos peatonales en 7 puntos de la avenida. En la mayoría de los casos se trata de puntos claves para la continuidad de las conexiones propuestas para los modos activos con el objetivo de mejorar la comunicación en las zonas urbanas y rurales del municipio.</p>  <p>Los criterios básicos para acondicionar estos puntos son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estrechamiento de la calzada. • Isleta / refugio / mediana que separan los dos carriles de circulación. • Reducción de la velocidad a 30 km/h. • Elementos constructivos, mobiliario urbano y o arbolado que refuerza la existencia de las isletas / refugios / medianas. • Cambio del color / textura del pavimento para reforzar la existencia del cruce de caminos / itinerarios peatonales en este punto. <p>Al ser de competencia de la administración provincial, es preciso consensuar la propuesta con la Diputación de Pontevedra. Los criterios establecidos están en consonancia con el “Decálogo de actuaciones en las carreteras provinciales” y el “Protocolo de actuación para os proxectos de seguridade viaria na rede provincial. 2018” de la propia Diputación.</p> <p>A continuación se presenta un esquema de detalle de como acondicionar los puntos identificados en la propuesta:</p>



A parte de estos puntos detectados se podría habilitar más puntos con facilidades de cruce peatonal sin que estos tuvieran la prioridad. De esta forma se reduce los rodeos de los recorridos peatonales sin afectar a la capacidad de la vía o sin obligar a los coches de detenerse, que puede generar más ruido y contaminación.

Ejemplo de un paso peatonal sin prioridad en una carretera (Zumaia / País Vasco):



<p>Actores implicados y gestión</p>	<p>Concello de Vilagarcía, policía municipal Asociación de vecinos Xunta de Galicia</p>
<p>Presupuesto</p>	<p>€€</p>

Medida	2.5b Reducir efecto barrera en la Avda. Rosalía de Castro.
Horizonte temporal	Corto / Medio plazo
Ámbito / delimitación	Eje Avda. Rosalía de Castro / PO-548
Justificación	La Avda. Rosalía de Castro es una travesía de la carretera provincial PO-548 por la zona urbana de Carril y Vilagarcía. La vía está concebida principalmente para facilitar la circulación de vehículos y el tráfico de paso, sin prestar atención suficiente a las necesidades de los modos activos y la movilidad local en la zona. A pesar de contar con cierta frecuencia de pasos peatonales existe una importante concentración de accidentes en esta vía.
Descripción	<p>Se propone mejorar los cruces existentes o habilitar nuevos cruces en 7 puntos de la vía.</p>  <p>Los criterios básicos para acondicionar estos puntos son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estrechamiento de la calzada • Ubicar los pasos peatonales en continuidad directa en los itinerarios peatonales o con un retranqueo máximo de unos 5 metros (caso de las rotondas). • Isleta / refugio / mediana pisable que separan los dos carriles de circulación y facilitan el cruce peatonal en 2 tiempos. Con estos elementos la regulación semafórica de los pasos peatonales es prescindible y se reduce el tiempo de espera. • Reducción de la velocidad a 30 km/h. • Elementos constructivos, mobiliario urbano y o arbolado que refuerza la existencia de las isletas / refugios / medianas. • Cambio del color / textura del pavimento para reforzar la existencia del cruce de caminos / itinerarios peatonales en este punto. <p>Al ser de competencia de la administración provincial, es preciso consensuar la propuesta con la Diputación de Pontevedra. Los criterios establecidos están en consonancia con el “Decálogo de actuaciones en las carreteras provinciales” y el “Protocolo de actuación para os proxectos de seguridade viaria na rede provincial. 2018” de la propia diputación.</p>
Actores implicados	Concello de Vilagarcía, policía municipal, Asociación de vecinos, Xunta de Galicia
Presupuesto	€€

11.3. Línea 3 Mejorar la calidad estancial del espacio público

Programa	3.1 Mejora calidad estancial
Objetivos	El objetivo de este programa es mejorar la calidad estancial en calles y plazas para reforzar el espacio público como lugar social y de encuentro
Diagnóstico y Justificación	<p>En la actualidad la calidad estancial del espacio público es muy diversa en el municipio, y depende mucho de la tipología de las calles y del espacio disponible. Especialmente las calles en las zonas periféricas y núcleos rurales, muchas veces de plataforma única, se conciben únicamente como zonas de paso y de circulación.</p> <p>Muchas calles de las zonas urbanas no tienen una calidad estancial adecuada bien por la falta de arbolado o mobiliario urbano, bien por la dedicación excesiva del espacio al automóvil y su hegemonía en la imagen del espacio público.</p>
Descripción	<p>Se propone elaborar un plan de calidad del espacio público y revisar las características que influyen en él en cada calle (relación % acera / calzada, existencia de arbolado, mobiliario urbano, etc.).</p> 
Actuaciones incluidas	<p>Mejora de la calidad estancial en zonas urbanas.</p> <p>En las zonas urbanas la mejora consiste básicamente en habilitar arbolado o vegetación, mobiliario urbano, bancos u otros elementos que supone una mejora de calidad estancial. Condición previa para introducir estas mejora es, muchas veces, la necesidad de ampliar aceras, reducir espacio dedicado al tráfico motorizado y ordenar el aparcamiento.</p> <p>Mejora de la calidad estancial los núcleos urbanos.</p> <p>En el caso de los núcleos rurales falta en primer lugar una mejor diferenciación entre espacios peatonales y zona de tránsito de vehículo (cuando las secciones son amplias) y dotar estas nuevas zonas peatonales con bancos / mobiliario urbano / vegetación o arbolado.</p>
Actores involucrados	<p>Concello de Vilagarcía</p> <p>Asociaciones de comerciantes / vecinos</p> <p>Entidades del transporte público</p>
Resultados esperados	Reducción del tráfico de paso por las travesías (especialmente Avda. Rosalía de Castro y Avda. Juan Carlos I).
Gestión	Concello de Vilagarcía
Indicadores	<p>Puntos / tramos de alta calidad estancial</p> <p>Valoración / percepción de la calidad estancial</p>

Medida	3.1a Mejora de la calidad estancial en zonas urbanas.
Horizonte temporal	Medio plazo.
Ámbito / delimitación	Las zonas urbanas del municipio.
Justificación	La calidad estancial es un aspecto clave para promover la movilidad peatonal. Muchas calles de los núcleos urbanos no tienen una calidad estancial adecuada debido a la falta de arbolado, anchuras adecuadas de las aceras, mobiliario urbana, la omnipresencia de coches en la imagen urbana, etc.
Descripción	<p>La medida se centra en las calles urbanas y se proponen las siguientes actuaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ampliar aceras. • Habilitar vegetación / arbolado. • Habilitar un mobiliario urbano funcional para la movilidad a pie (banco, iluminación, fuentes para beber, etc.). • Convertir las calles locales en calles de coexistencia / residenciales (S-28) donde se permite e incentiva el juego en la calle. <p>Ejemplo de una calle S-28 realizada con intervenciones de bajo coste (Vitoria):</p>  <p>Ejemplo de una calle de coexistencia con medidas constructivas (Irun):</p> 
Actores implicados y gestión	Concello de Vilagarcía, policía municipal Asociación de comerciantes y asociaciones de vecinos
Presupuesto	€€

Medida	3.1b Mejora de la calidad estancial en núcleos rurales.
Horizonte temporal	Medio plazo
Ámbito / delimitación	Los núcleos rurales del municipio y las calles / caminos de plataforma única.
Justificación	<p>En las zonas rurales se suele cuidar menos la calidad estancial dado que se perciben los caminos como viales para la circulación de vehículos, que predominan las calles unifamiliares que suelen tener sus propios espacios “estanciales” externos de la casa (jardín, patio, etc.) y que las seccionen son más estrechas, falta espacio para habilitar itinerarios peatonales.</p> <p>Aún así se ha detectado un potencial de aumentar los desplazamientos a pie y en bicicleta si los entornos fuesen más atractivos y seguros. Por este motivo es preciso mejorar en puntos / tramos estratégicos la calidad estancial.</p>
Descripción	<p>Se propone actuar en las principales conexiones entre los núcleos rurales delimitando espacios peatonales, habilitando arbolado y mobiliario urbano. Son de especial interés las ampliaciones que existen a lo largo de los viales en algunos puntos y que hoy en día están infrautilizadas o convertidas en plazas de aparcamiento.</p> <p>Ejemplo de la falta de calidad estancial de una calle en casco rural y ejemplo de una intervención de bajo coste (Torrelodondes):</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>A su vez existen puntos estratégicos en las zonas rurales, por ejemplo en el acceso a equipamientos, donde las intervenciones de la mejora de la calidad estancial tendrían un efecto muy positivo también para acceder a los propios equipamientos.</p> <p>Ejemplo de la falta de calidad estancial delante del Complejo Deportivo Municipal Fontecarmona y Capela de Santa María de Guillán:</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>
Actores implicados y gestión	<p>Concello de Vilagarcía</p> <p>Asociación de comerciantes</p> <p>Asociación de vecinos</p>
Presupuesto	€€

Programa	3.2 Mejora entornos escolares
Objetivos	El objetivo de este programa es mejorar los entornos escolares desde el punto de vista de la accesibilidad y seguridad vial de los modos activos.
Diagnóstico y Justificación	Muchas veces los entornos escolares son las zonas más peligrosas para el alumnado que se desplaza de forma autónoma a pie o en bicicleta al centro escolar. Justo en las calles que dan acceso al colegio se producen largas colas de coches, es frecuente observar el estacionamiento en segunda fila o en aceras dificultando el acceso desde los autobuses escolares hasta la puerta del centro escolar. Estas situaciones producen inseguridad y desincentivan ir andando o en bici al cole, en consecuencia habrá más desplazamientos en coche.
Descripción	<p>Se propone diseñar los caminos escolares de tal forma que los conductores se dan cuenta que se trata de espacios donde frecuentan muchos niños y niñas y hay que estar especialmente atento.</p> <p>Preferiblemente los entornos escolares cuentan con itinerarios peatonales independientes de la calzada, si eso no es posible se debe optar por medidas para facilitar la coexistencia o incluso cortar el tráfico en ciertas franjas horarias.</p> <p>Ejemplo de diseño y regulación de “calles escolares” en Madrid y Las Palmas de Gran Canaria.</p> 
Actuaciones incluidas	Mejora del entorno del CEIP A Lomba y IES Castro Alobre Mejora del entorno del CEIP Rosalía de Castro
Actores involucrados	Concello de Vilagarcía, policía municipal, Comunidad escolar, Asociación de vecinos, Entidades del transporte público
Resultados esperados	Aumento de los desplazamiento en modos activos a los centros escolares.
Gestión	Concello de Vilagarcía
Indicadores	Percepción de la seguridad vial en los entornos escolares

Medida 3.2a Mejora del entorno del CEIP A Lomba y IES Castro Alore

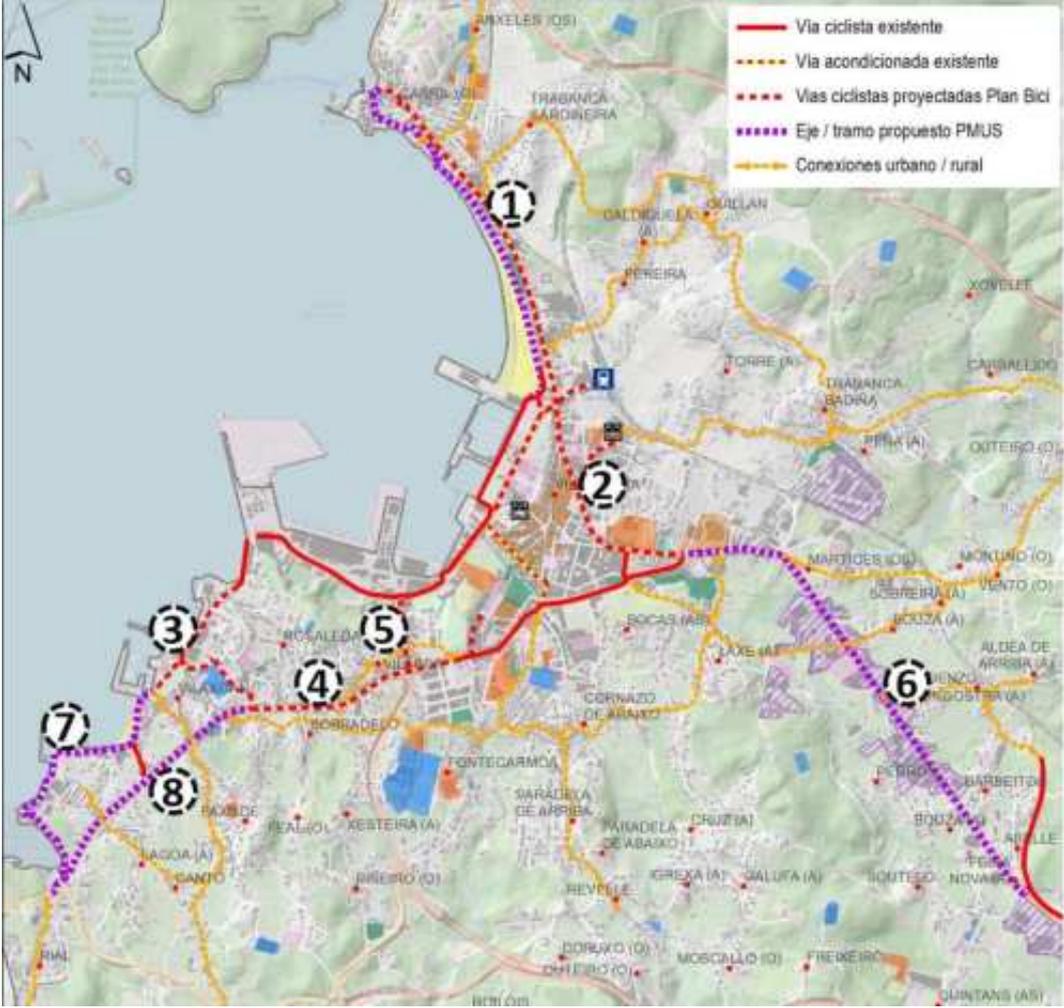
Plazo	Corto plazo
Ámbito	Rúa Marxion y calles aledañas.
Justificación	<p>En la actualidad el camino / acera de acceso el CEIP A Lomba es muy estrecho y vallado por los lateras. La anchura no cumple con la normativa de accesibilidad.</p> 
Descripción	Se propone sustituir los aparcamientos en batería por una franja en fila en este tramo de la rúa Marxion para poder ampliar el itinerario peatonal que da acceso al colegio. Se debe reurbanizar este tramo de la calle para formalizar una acera con bordillo. Asimismo es preciso estrechar la entrada a la rúa Marxion para mejorar la seguridad en el paso peatonal.
Actores implicados y gestión	Concello de Vilagarcía, policía municipal, Comunidad escolar, Asociación de vecinos, Convencio STOP Accidentes
Presupuesto	€

Medida 3.2b Mejora del entorno del CEIP Rosalía de Castro

Plazo	Corto plazo
Ámbito	Rúa do Colexio, Rúa Extramuros y Rúa Xalda
Justificación	<p>En la actualidad el acceso al colegio CEIP Rosalía de Castro desde el núcleo urbano de Carril es muy precario y no cumple con la normativa de accesibilidad. A la vez, la calzada es en general muy ancha en las calles que constituyen el camino escolar desde Carril.</p> 
Descripción	Se propone ampliar las aceras en las calles citadas para configurar un itinerario peatonal de calidad y seguro para acceder al colegio. En su caso habría que evaluar la opción de habilitar sentidos únicos en los tramos más estrechos para poder ampliar al menos una de las aceras.
Actores implicados y gestión	Concello de Vilagarcía, policía municipal, Comunidad escolar, Asociación de vecinos, Convencio STOP Accidentes
Presupuesto	€

Programa 3.3 Mejora de la seguridad ciudadana	
Objetivos	El objetivo es mejorar la seguridad ciudadana en algunos puntos estratégicos, dado que la inseguridad percibida desincentiva la movilidad a pie o en bicicleta.
Diagnóstico y Justificación	Hay zonas en el municipio que se perciben como inseguras, especialmente en determinadas franjas horarias y por parte de las mujeres. Suelen ser espacios mal iluminados, con poca visibilidad y con poco tránsito de personas.
Descripción	<p>Se propone elaborar un plan para detectar los puntos y zonas que generan mayor inseguridad ciudadana. Este plan requiere la participación de la ciudadanía, especialmente las mujeres y los jóvenes.</p> <p>En función del diagnóstico colaborativo se debe redactar un plan de acción para subsanar las deficiencias detectadas.</p>
Actuaciones incluidas	<p>Mejorar iluminación en pasos inferiores (Rúa do Río, Trabanca, etc.)</p> <p>Ampliar pasos inferiores.</p> <p>Mejoras de la accesibilidad.</p> <p>Arte urbano para dignificar espacios deteriorados</p> <p>Ejemplo de arte en un paso inferior debajo de una autopista (Torrelodones):</p> 
Actores involucrados	<p>Concello de Vilagarcía</p> <p>Asociaciones de comerciantes / vecinos</p> <p>Entidades del transporte público</p>
Resultados esperados	Reducción de los puntos / zonas de inseguridad percibida.
Gestión	Concello de Vilagarcía
Indicadores	<p>Autonomía de ciertos grupos.</p> <p>Puntos de inseguridad ciudadana.</p>

11.4. Línea 4 Potenciar la movilidad ciclista

Programa	4.1 Red básica de vías ciclistas
Objetivos	El objetivo es configurar una red ciclista que permita acceder a los principales destinos de la movilidad cotidiana de forma segura, cómoda, rápida y atractiva. Para ello estos itinerarios deben estar especialmente acondicionados, especialmente en las vías con mayores niveles de tráfico, es preciso habilitar bandas ciclistas segregadas.
Diagnóstico y Justificación	Recientemente se ha redactado una Plan de la Bicicleta que establece una red ciclista y define las actuaciones precisas para llevarlo a la realidad. El PMUS tomó como base esta red ciclista propone extenderlo hacia la periferia para potenciar el uso de la bicicleta en todo el municipio y crear conexiones con los municipios limítrofes.
Descripción	<p>La red estará constituida por un eje por la fachada marítima, otros dos ejes basados en las travesías de las Avenidas Cambados, Rosalía de Castro, Juan Carlos I y das Carolinas así como el eje de la N-640 que conecta con la vía verde do Salnés. Estos ejes ya formaban parte de la red propuesta en el Plan de la Bicicleta, no obstante, se propone prolongar el itinerario ciclista por la Av. Cambados (PO-549) hasta el límite del municipio de Caleiro y por su parte incorporar un nuevo eje por la N-640 para enlazar con la vía verde y el hospital.</p> 
Actuaciones incluidas	<p>Hay ocho actuaciones principales previstas para configurar la red:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Corredor Avda. Rosalía de Castro: doble actuación: mejorar la ciclabilidad en la propia avenida, mejorar el acceso al paseo marítimo y regular su uso por parte de la bici.

	<p>2. Avda. Juan Carlos I: Se propone parcialmente eliminar un sentido de circulación para implantar una vía ciclista a contracorriente y ampliar las aceras. En el ramal de la Avda. dos Carolinas se desplaza el muro para poder ampliar la sección e implantar bandas ciclistas.</p> <p>3. Rúa Víctor Pita (tramo Praia do Castelete): Ampliar la sección para dar continuidad a la vía ciclista de la rúa Valle Inclán o quitar un sentido de circulación para poder implantar la vía ciclista.</p> <p>4. Avda. Cambados: Ajuste de la anchura de la calzada e eliminación del arcén / una banda de aparcamiento para implantar bandas ciclistas unidireccionales en ambos lados.</p> <p>5. Rúa Pablo Picasso: Se propone eliminar una banda de aparcamiento para habilitar una vía ciclista. A su vez se debe ampliar la acera en el lado Este (donde hay construcciones).</p> <p>6. N-640a: Se propone habilitar bandas ciclistas segregadas del tráfico motorizado, eliminando una banda de aparcamiento y ajustando la calzada</p> <p>7. Rúa Preguntoiro: Medidas del calmado de tráfico para favorecer el uso compartido de la calzada o quitar un carril de circulación para habilitar una infraestructura propia para la bicicleta.</p>
Actores involucrados	<p>Concello de Vilagarcía, Policía municipal, Asociaciones de vecindad y de ciclistas Xunta de Galicia, Dirección general de Costas y Medio Marino Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA)</p>
Resultados esperados	<p>Aumento de los desplazamientos en bicicleta. Mejora de la seguridad vial en bicicleta. Incorporación de nuevos perfiles de usuarios (demanda latente)</p>
Gestión	<p>Concello de Vilagarcía, Xunta de Galicia, MITMA</p>
Indicadores	<p>Longitud de la red de vías ciclistas y vías acondicionadas. Percepción de la seguridad vial en bici. Reparto modal.</p>

Programa 4.2 Mejora conexiones con los núcleos rurales

<p>Objetivos</p>	<p>El objetivo es mejorar las conexiones entre los núcleos urbanos y núcleos rurales para potenciar la movilidad activa y mejorar la cohesión en el municipio.</p>
<p>Diagnóstico y Justificación</p>	<p>Una parte importante de la población reside en núcleos rurales, alejada de los centros urbanos. A su vez la mayoría de los destinos de su movilidad cotidiana se hallan en los núcleos urbanos. Debido a la falta de alternativas, las distancias, una topografía más accidentada y la falta de una infraestructura adecuada para los modos activos, la mayoría de estos desplazamientos se realizan en coche particular, aumentando la necesidad de disponer de aparcamientos en cantidad suficiente en los núcleos urbanos.</p>
<p>Descripción</p>	<p>Se propone acondicionar las conexiones tanto entre los núcleos urbanos y rurales como entre los núcleos rurales entre sí para mejorar la seguridad vial, el confort y el atractivo para realizar los desplazamientos en bicicleta.</p> <p>Dado que las secciones son muy limitadas y que es difícil ampliar las calles en las zonas urbanas y rurales consolidadas, se opta por fórmulas de mejorar la convivencia con el tráfico motorizado mediante medidas de regulación, concienciación y mejoras infraestructurales basadas en actuaciones de bajo coste (marcas viales, señalización).</p> 
<p>Actuaciones incluidas</p>	<p>Las transformaciones físicas que se plantean en estas conexiones se basan en aplicar un tratamiento unificado, dando continuidad a estos ejes también en los cruces con vías de jerarquía superior como por ejemplo las carreteras.</p> <p>El elemento novedoso y unificador de estos itinerarios peatonales y ciclistas es una banda de color que discurrirá a lo largo de todo el trazado de estas calles.</p>

Ejemplo de intervención en calles periurbanas para mejorar las condiciones para los modos activos en Gangas:



Las intervenciones contemplan asimismo un conjunto de medidas de gestión: como los sentidos únicos, la restricción del estacionamiento, la limitación del acceso únicamente a residentes y la velocidad máxima de 20km/h entre otras y la delimitación como “calles residenciales / S-28). Finalmente es preciso un “Plan de activación” que incluye actividades que funcionen como “catalizadores” para dar a conocer estos nuevos ejes para la movilidad ciclista.

Actores involucrados	Concello de Vilagarcía, policía municipal, Asociaciones de vecindad y de ciclistas
Resultados esperados	Aumento de los desplazamientos a bicicleta
Gestión	Concello de Vilagarcía
Indicadores	Longitud de las vías rurales acondicionadas Percepción de la seguridad vial en bici

Programa 4.3 Mejora ciclabilidad de la red local	
Objetivos	El objetivo es mejorar la ciclabilidad en las calles locales del municipio
Diagnóstico y Justificación	Muchas veces las calles locales resultan más atractivas para circular en bicicleta, dado que hay menos tráfico. No obstante, muchas calles de carácter local son de sentido único.
Descripción	El programa consiste en revisar cuales de las calles locales forman parte de itinerarios ciclistas y por lo tanto deberían tener un nivel de ciclabilidad adecuado. Es recomendable que estas calles tengan elementos del calmado de tráfico, sean parte de una zona 30 o calles residenciales (S-28) y permitan la circulación ciclista en ambos sentidos, salvo que la sección no lo permita o que exista una alternativa aceptable.
Actuaciones incluidas	<p>Delimitación de las calles locales como Zona 30 o S-28</p> <p>Doble sentido de circulación para la bici.</p> <p>Buena ciclabilidad en una calle local señalizada como S-28 (Vitoria):</p>  <p>Circulación ciclista a contracorriente en Troyes (Francia):</p> 
Actores involucrados	Concello de Vilagarcía, policía municipal, Asociaciones de vecindad y de ciclistas
Resultados esperados	Aumento de los desplazamientos en bicicleta.
Gestión	Concello de Vilagarcía
Indicadores	Longitud de vías acondicionadas Percepción de la seguridad vial en bici.

Programa	4.4 Red de aparcabicis
Objetivos	El objetivo es crear una oferta adecuada de aparcabicis en función de la demanda detectada y latente. La posibilidad de aparcar la bicicleta de forma segura y cómoda es una condición básica para promover su uso. Asimismo, se quiere evitar que haya bicis encadenadas en el mobiliario urbano o arbolado, generando fricciones con los viandantes o afectando negativamente a la imagen de la ciudad.
Diagnóstico Y Justificación	En la actualidad existen aparcabicis en algunos puntos de mayor demanda ciclista, pero todavía no hay una red completa, ni una oferta específica para algunos destinos importantes, como las estaciones del transporte público.
Descripción	<p>El programa propone crear una red de aparcabicis de modo que cualquier persona tenga en las zonas urbanas a un máximo de 100 metros un aparcabici.</p> <p>Se proponen acciones en dos ámbitos: la ampliación de la oferta de aparcamiento convencional en destinos cotidianos, y la implantación de alternativas de aparcamiento y guarda de bicicletas de larga duración que ofrezcan protección adicional frente al robo y la lluvia en origen y en destinos concretos.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aparcabicis en origen: los localizados en el entorno de las áreas residenciales de alta densidad del municipio. • Aparcabicis en destino: los localizados en la proximidad de actividades atractoras de desplazamientos.
Actuaciones incluidas	<p>En relación con la ubicación existen una serie de recomendaciones que se deberían tener en cuenta: Modelo: la “U”-invertida y los modelos derivados es la tipología más adecuada para aparcar en el espacio público.</p> <p>Conviene habilitar aparcabicis techados y vigilados en los destinos de larga duración, como por ejemplo la estación de tren.</p> <p>Los aparcabicis en la vía pública se deberían colocar preferiblemente en las bandas de aparcamiento de los coches para tener un acceso desde la calzada o en su caso el carril-bici.</p> <p>Idóneamente se colocar delante de los pasos peatonales para mejorar la visibilidad de los mismos.</p> <p>Finalmente conviene hacer un inventario de los aparcabicis y publicar un mapa con su ubicación.</p> <div data-bbox="363 1126 1225 1429">  </div>
Actores involucrados	<p>Concello de Vilagarcía</p> <p>Asociaciones de vecindad y de ciclistas</p> <p>Asociaciones de comerciantes</p>
Resultados esperados	Menos bicicletas aparcadas en el mobiliario urbano o arbolado.
Gestión	Concello de Vilagarcía
Indicadores	<p>Número de aparcabicis y capacidad</p> <p>Ocupación de los aparcabicis.</p>

Programa 4.5 Mejora de las vías ciclistas existentes	
Objetivos	El objetivo es mejorar algunas de las vías existentes para homogenizar su aspecto y evitar algunas deficiencias detectadas.
Diagnóstico y Justificación	En la actualidad existe una gran variedad de modalidades de vías ciclistas, diseñadas con criterios diferentes a lo largo de las últimas décadas. Algunas de las vías no disponen de los espacios de resguardo necesarios o su anchura es muy justa o falta continuidad en las intersecciones y cruces.
Descripción	El programa propone mejorar las vías ciclistas existentes para que cumplan con los criterios de los manuales habituales tanto en cuanto a la anchura y espacio de resguardos como los criterios para optar por la integración o segregación.
Actuaciones incluidas	Las principales vías a reformar son: Rúa Fariña Ferreiro: se propone integrar la bici en la calzada y habilitar un carril-bici a contracorriente. Se justifica por el hecho de ser una calle de carácter local con poco tráfico. Si se peatonaliza este eje, es importante autorizar la circulación en bici por esta calle. 
	Rúa Freixo: se propone integrar la bici en la calzada y habilitar un carril-bici a contracorriente. Se justifica por el hecho de ser una calle de carácter local con poco tráfico. 
	Rúa Ramón Cabanillas: La modalidad de la vía ciclista (bidireccional) no es la mejor solución dado que existen muchos vados y accesos a garajes en el lado donde está la edificación. Se propone habilitar bandas ciclistas unidireccionales en ambos lados. En el caso del carril a contracorriente habría que incluir una franja de resguardo de 0,5 a 0,7 metros. 
Actores involucrados	Concello de Vilagarcía, Policía municipal, Asociaciones de vecindad y de ciclistas
Resultados esperados	Aumento de usuarios de la bicicleta, mayor seguridad percibida.
Gestión	Concello de Vilagarcía
Indicadores	Seguridad percibida / valoración por parte de las asociaciones de ciclistas

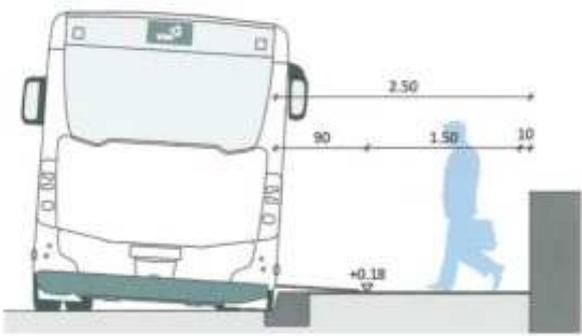
11.5. Línea 5 Mejora de la oferta del transporte público

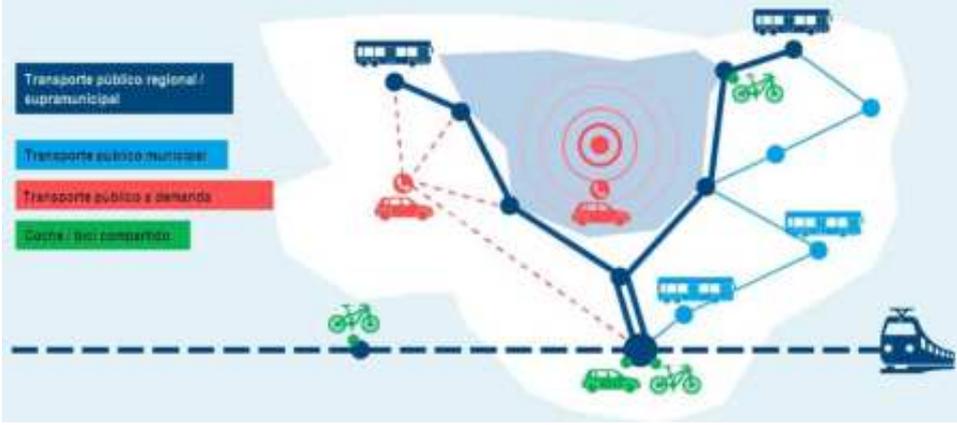
Programa 5.1 Mejora de la información sobre la oferta del TP	
Objetivos	El objetivo es mejorar la información sobre el transporte público tanto en tiempo real en las paradas como información general sobre la el recorrido de las líneas (planos), los horarios y días de servicio.
Diagnóstico Y Justificación	En la actualidad no existe información en las paradas de autobús sobre las líneas que dan servicio a la misma, el horario y información sobre el tiempo real del próximo autobús. Esta falta de información disuade utilizar el autobús urbano, sobre todo en el caso de usuarios no habituales.
Descripción	<p>La propuesta consiste en habilitar información en cada parada sobre la red de líneas de autobuses en general (plano), el trazado de las líneas que dan servicios a la parada, así como el horario. Asimismo, al menos para las paradas más frecuentadas, sería útil tener información en tiempo real sobre el paso del próximo autobús en la propia parada y en una aplicación.</p> <p>Asimismo, toda esta información debería estar disponible en la página web del ayuntamiento y se debería preparar folletos para la descarga con un plano que indican el trazado de las líneas así como los horarios y frecuencias. En la actualidad la información sobre “¿Cómo moverse?” y “VaiBUS” está en la pestána “Turismo”, cuando este tipo de información es asimismo útil para las personas que residen en el concello.</p> 
Actuaciones incluidas	<p>Habilitar información básica en todas las paradas</p> <p>Habilitar en la página web del ayuntamiento información sobre las líneas, horarios y precios.</p> <p>Habilitar información en tiempo real en las paradas más frecuentadas y en una aplicación.</p>
Actores involucrados	<p>Concello de Vilagarcía</p> <p>Asociaciones de comerciantes</p> <p>Asociaciones de vecindad</p> <p>Entidades del transporte público</p> <p>Xunta de Galicia</p>
Resultados esperados	Aumento de la demanda de las líneas de autobús.
Gestión	Concello de Vilagarcía, Xunta de Galicia
Indicadores	<p>Paradas adaptadas,</p> <p>Página web habilitada</p> <p>Nº de usuarios del transporte público.</p>

Programa	5.2 Mejorar la intermodalidad
Objetivos	<p>El objetivo es mejorar las facilidades de combinar los distintos medios del transporte público colectivo (tren, bus interurbano y urbano).</p> <p>También se debe tener en cuenta la facilidad de acceder en transporte público a la nueva estación marítima prevista para O Ramal.</p>
Diagnóstico y Justificación	<p>En la actualidad las estaciones de ferrocarril y del autobús interurbano así como la parada principal de los autobuses urbanos no coinciden territorialmente. Para hacer el intercambio entre el autobús interurbano y la estación de tren hay que recorrer a pie unos 400 metros (5 min) y unos 750 hacia la parada principal del autobús urbano (10 min).</p>
Descripción	<p>Se propone la constitución de un nodo intermodal de comunicaciones integrando en un mismo ámbito espacial las actualmente independientes estaciones de autobús y ferrocarril y en un futuro, a través de un itinerario peatonal, el muelle de cruceros de O Ramal.</p> <p>Proyecto de la remodelación de la actual estación de autobuses⁷:</p>  <p>La ubicación que se perfila como la más idónea, tanto por ubicación y espacio como desde un punto de vista práctico para el usuario, es el ámbito de la actual estación de ferrocarril.</p> <p>Por otra parte, la nueva estación marítima prevista para O Ramal y que se dedicará a la recepción de cruceros, se verá beneficiada dada su cercanía al emplazamiento considerado para la futura estación intermodal, que puede ser un elemento clave para la política turística en este ámbito.</p> <p>De esta forma se conseguiría un centro de transporte nodal que aglutinaría los principales medios de transporte público disponibles en Vilagarcía actuales y futuros, suponiendo un importante impulso en la movilidad sostenible no solo para el Concello de Vilagarcía sino también para toda la comarca del Salnés.</p>
Actuaciones incluidas	<p>Traslado de la estación de autobuses interurbanos hacia la estación de tren.</p> <p>Habilitar un itinerario peatonal que une la estación de tren con el futuro muelle de cruceros en O Ramal.</p>
Actores involucrados	<p>Concello de Vilagarcía. ADIF, Xunta de Galicia, Entidades del transporte público</p>
Resultados esperados	<p>Aumento de usuarios del transporte público</p>
Gestión	<p>Concello de Vilagarcía</p>
Indicadores	<p>Usuarios del transporte público.</p>

⁷ https://www.lavozdegalicia.es/noticia/arousa/2021/07/15/nueva-estacion-buses-tendra-ocho-darsenas-junto-tren/0003_202107A15C1991.htm

Programa 5.3 Acondicionar y mejora accesibilidad las paradas del autobús

Objetivos	El objetivo es mejorar la accesibilidad y acondicionar las paradas de autobús del concello.
Diagnóstico y Justificación	<p>En la actualidad no todas las paradas cumplen con la normativa de accesibilidad o con los estándares de confort. Es imprescindible que sean accesibles para personas con movilidad reducida y que estén dotadas con marquesinas. Especialmente hay problemas de accesibilidad en las paradas de los núcleos rurales, dado que no hay aceras y están a la cota de la calzada.</p> 
Descripción	<p>Se propone un programa para adaptar las paradas de autobús que todavía no están accesibles universalmente y dotar a todas las paradas con marquesinas. Para ello es fundamental que las paradas estén a una cota superior de la calzada para facilitar el acceso de personas en sillas de ruedas.</p> 
Actuaciones incluidas	<p>Elevar las paradas a la cota del autobús. Rebajar los bordillos para que sean accesibles. Habilitar marquesinas para mejorar la protección climática. Pavimento táctil para facilitar la orientación.</p>
Actores involucrados	<p>Concello de Vilagarcía Asociaciones de vecindad Entidades del transporte público</p>
Resultados esperados	Aumento de usuarios del transporte público
Gestión	Concello de Vilagarcía
Indicadores	Nº de paradas adaptadas

Programa	5.5 Nuevos servicios para las zonas rurales
Objetivos	El objetivo es mejorar la oferta del transporte pública en las zonas rurales del municipio y racionalizar los costes de la explotación.
Diagnóstico y Justificación	En los ámbitos rurales del concello la oferta del transporte público es escasa y las líneas existentes tienen una frecuencia muy baja. Pero debido a un modelo de asentamiento de baja densidad y disperso, basado en una red viaria irregular es más difícil ofrecer un transporte público atractivo y económicamente sostenible.
Descripción	<p>Se propone implantar un servicio de transporte público a demanda que racionalice los costes de mantenimiento y cree una oferta más flexible para las personas.</p>  <p>La oferta a demanda se puede basar en los vehículos de taxis o en una flota de microbuses. Existen diferentes modelos de gestión y oferta del transporte público a demanda. Lo óptimo sería un modelo no sólo válido para el concello de Vilagarcía, sino para toda la comarca de O Salnés.</p>  <p>Es preciso sentarse con las administraciones competentes para indagar las posibilidades de implantar un modelo de transporte público a demanda y negociar las soluciones para el concello y la comarca. Recientemente se ha implantado un sistema piloto en el concello de Pontevedra.</p>
Actores involucrados	Concello de Vilagarcía y otros concellos de la comarca Entidades del transporte público Mancomunidad de O Salnés Xunta de Galicia
Resultados esperados	Aumento de usuarios del transporte público
Gestión	Concello de Vilagarcía
Indicadores	Usuarios del transporte público.

11.6. Línea 6 Ordenación y regulación del aparcamiento

Programa 6.1 Reordenación del estacionamiento	
Objetivos	El objetivo es evitar el tráfico de agitación (tráfico en búsqueda de una plaza de aparcamiento) en zonas sensibles o zonas de altos niveles de saturación y contaminación. A su vez se busca reducir el espacio urbano ocupado por vehículos.
Diagnóstico y Justificación	En la actualidad existe una oferta de aparcamiento en superficie tanto en calles como en solares. Esta elevada ocupación del espacio urbano sobre todo en el centro urbano de Vilagarcía es una desperdicia del espacio y afecta negativamente a la “urbanidad” de la ciudad.
Descripción	<p>La propuesta consiste en reducir la oferta de plazas de aparcamientos en la red viaria de los centros urbanos o bien reservar estas plazas para residentes u otro tipo de demandas necesarias para las funciones de la ciudad.</p> <p>A su vez se propone mejorar el acceso y el atractivo de los parkings periféricos para facilitar el acceso en coche al centro urbano, pero sin la necesidad de aparcar en proximidad del destino. Para reducir el espacio ocupado por los parkings periféricos se propone agrupar las plazas en construcciones en altura.</p> <p>Ejemplo de un parking en altura:</p>  <p>Finalmente hay algunos aparcamientos agrupados o disuasorios que no son óptimos desde el punto de vista del acceso y el tráfico atraído y consolidar / mejorar el pavimento de aparcamientos agrupados sin pavimentar, como por ejemplo el estacionamiento disuasorio Piñeiriño, el aparcamiento de la Finca D'Ouro o el aparcadoiro disuasorio Vila Janer.</p>
Actuaciones incluidas	<p>Reducir la oferta de aparcamientos (libres) en los núcleos urbanos.</p> <p>Consolidación / nuevos parkings periféricos.</p> <p>Parkings en plantas / edificios para reducir la ocupación del espacio en las zonas centrales.</p>
Actores involucrados	<p>Concello de Vilagarcía</p> <p>Asociaciones de comerciantes</p> <p>Asociaciones de vecindad</p>
Resultados esperados	<p>Reducción del tráfico en los centros urbanos</p> <p>Reducción del tiempo de búsqueda de un aparcamiento.</p>
Gestión	Concello de Vilagarcía
Indicadores	Tiempo medio de búsqueda de aparcamiento.

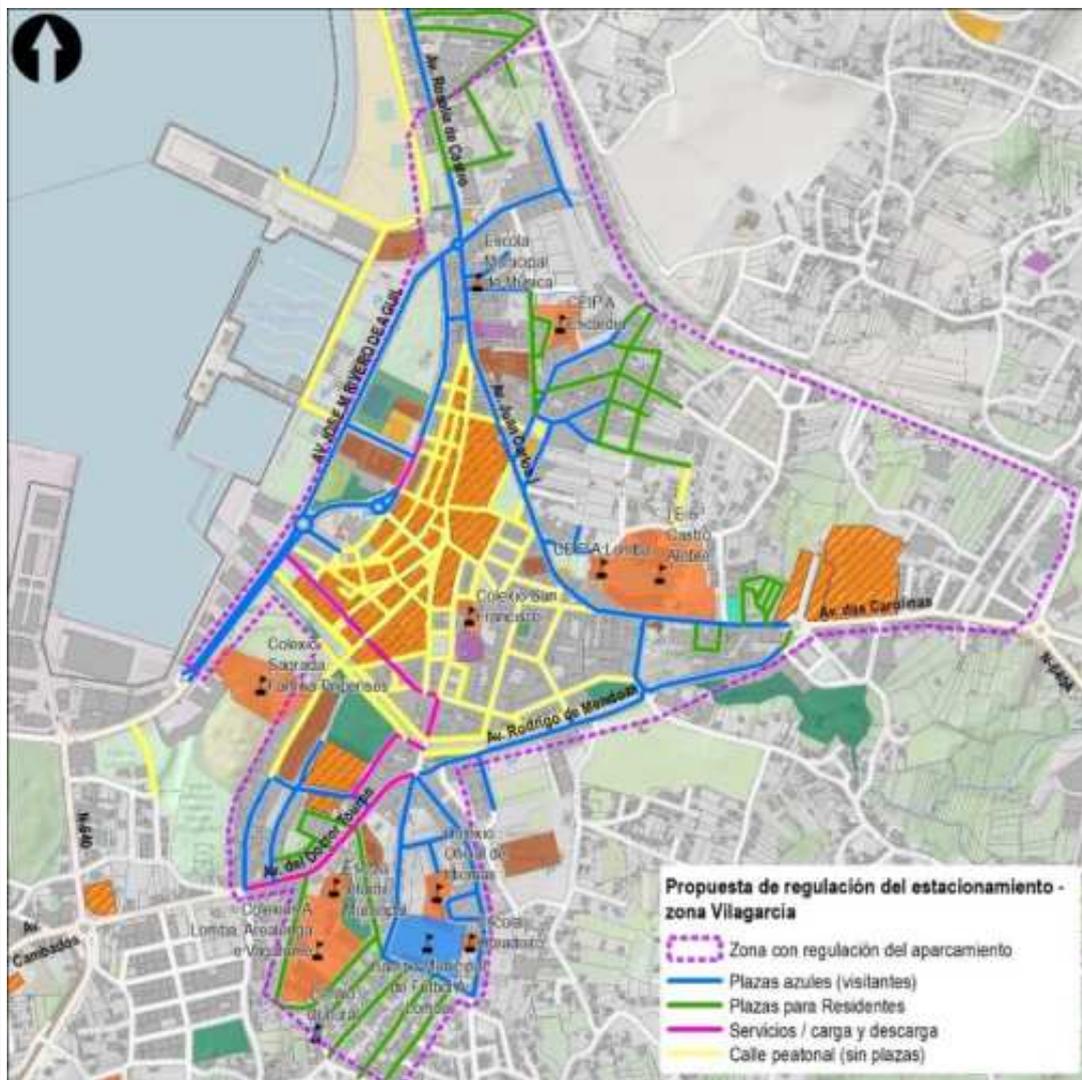
Programa 6.2 Mejora y ampliación de la zona del aparcamiento regulado

Objetivos	El objetivo es reducir el tiempo de búsqueda de aparcamiento para la demanda cualificada, es decir la demanda que es necesaria para el funcionamiento de la ciudad, que son: Vecinos, carga y descarga y clientes.
Diagnóstico y Justificación	En la actualidad muchas plazas de aparcamiento céntricas quedan ocupadas por personas que trabajan. En consecuencia, la rotación es muy baja y para los clientes que demandan aparcamientos en proximidad del destino les resulta difícil encontrar aparcamientos, generando mucho tráfico de agitación.

Se propone ampliar la zona de la regulación del aparcamiento para reservar más plazas para residentes, la carga y descarga y clientes. Dentro de la zona de regulación del aparcamiento se limita el estacionamiento a 2 horas máximo para aumentar la rotación y aumentar de esta forma la oferta para la demanda cualificada y compensar la reducción de aparcamiento en las calles céntricas.

Como se puede ver en el siguiente plano, la idea es que el centro urbano sea totalmente peatonal y la única oferta de las calles interiores de las vías de circunlavación (Avda. Juan Carlos I, Av. Rodrigo de Mendoza, Av. Rivero Aguilar) sea para servicios / carga y descarga. Las propias vías de circunvalación serán preferiblemente de rotación, aunque también puede haber puntualmente una oferta para residentes.

Descripción



A su vez se propone crear una zona de regulación del aparcamiento en los núcleos urbanos de Carril y Vilaxoán. La ampliación de la zona peatonal reducirá el tráfico en búsqueda de aparcamiento de foreráneos en la zona del casco histórico, pero puede aumentar la presión en otras zona. Por este

	<p>motivo es importante reservar plazas de aparcamientos para residentes. Únicamente en la Avda. Rosalía de Castro se prevé habilitar plazas para visitantes. En su caso también las plazas en los parkings periféricos (Rúa Xalda / Cam. Veiga de Lamas o del Puerto de Carril) deberían ser reservadas para visitantes para tener una oferta suficiente.</p> <p>En el caso de Vilaxoán la regulación se centra en las calles entorno de la Plaza de Abastos, donde se propone una zona azul (rotación) en el eje Rúa Avelina Nogueira, mientras que las calles locales serán de uso residencial.</p> <p>Carril: Vilaxoán:</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>
Actuaciones incluidas	<p>Nueva ordenanza de movilidad. 3 diferentes zonas de regulación (azul, residentes, servicios)</p>
Actores involucrados	<p>Concello de Vilagarcía Asociaciones de comerciantes Asociaciones de vecindad</p>
Resultados esperados	<p>Reducción del tiempo en búsqueda de plazas de aparcamientos para residentes, carga y descarga y clientes.</p>
Gestión	<p>Concello de Vilagarcía</p>
Indicadores	<p>Rotación / ocupación de plazas de aparcamiento</p>

Programa 6.3 Plan de aparcamientos periféricos

<p>Objetivos</p>	<p>El objetivo es consolidar y estructurar la oferta de los aparcamientos periféricos acorde con los accesos, el contexto y la demanda. En combinación con el programa 6.4 Sistema guiado de aparcamiento y una regulación específica se espera reducir el tiempo en búsqueda de aparcamiento, integrar mejor los parkings disuasorio e evitar el tráfico en zonas sensibles.</p>
<p>Diagnóstico y Justificación</p>	<p>En la actualidad no existe una planificación de la oferta de plazas en parkings periféricos, en muchos casos se ha ido ocupando parcelas vacías o infrutilizadas.</p>
<p>Descripción</p>	<p>La propuesta consiste en potenciar los parkings periféricos que mejor cumplen esta función, es decir que tengan un buen acceso y no generan tráfico ni presión de aparcamiento en zonas colindantes. Así pues se prevé potenciar los aparcamientos ubicados en las principales ejes de la red viaria y suprimir las plazas de los parkings periféricos menos idóneos o limitar su uso por parte de los residentes.</p> <p>A su vez se debería estudiar la viabilidad de convertir algunos parkings en plantas de varias alturas para reducir la ocupación del suelo y facilitar otros usos urbanos para potenciar la urbanidad de Vilagarcía.</p> <p>En cuanto a los accesos, se debería potenciar los accesos desde el sureste y suroeste, reduciendo el acceso desde la Avda. Rosalía de Castro, debido a los elevados niveles de congestión que sufre.</p> <p>Un papel central también jugará el nuevo vial propuesto por el Este en paralelo a las vías de tren para habilitar un acceso alternativo a la estación de tren.</p> 
<p>Actuaciones incluidas</p>	<p>Habilitar aparcamientos periféricos en altura / edificios Suprimir algunos aparcamientos periféricos para facilitar el desarrollo urbano.</p>
	<p>Concello de Vilagarcía</p>

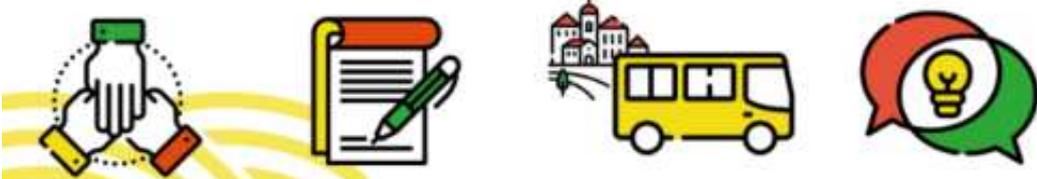
Actores involucrados	Asociaciones de comerciantes Asociaciones de vecindad
Resultados esperados	Reducción del tráfico en los centros urbanos Reducción del tiempo de búsqueda de un aparcamiento.
Gestión	Concello de Vilagarcía
Indicadores	Ocupación y rotación de los parkings periféricos.

Programa	6.4 Sistema guiado de aparcamiento disponibles
Objetivos	El objetivo es reducir el tiempo de búsqueda de aparcamiento en la zona urbana de Vilagarcía y las gestiones derivadas de ello guiando a los conductores hasta las plazas de parking libres.
Diagnóstico y Justificación	En la actualidad no existe información alguna sobre la ocupación de los aparcamientos disuasorios / agrupados de la ciudad. En consecuencia se genera mucho tráfico de agitación en búsqueda de una plaza libre en el centro urbano y congestión en algunos ejes principales.
Descripción	<p>La propuesta consiste en dotar a los grandes aparcamientos disuasorios de algún sistema de comprobar el nivel de ocupación en tiempo real y facilitar esta información a los conductores en las entradas a la ciudad.</p> <div data-bbox="359 510 1423 891" style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p style="text-align: center; background-color: #004a7c; color: white; padding: 5px;">Informar a los ciudadanos</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 30%;">  </div> <div style="width: 35%;"> <p>Panetes de señalización variable</p> <p>Muestra a los conductores la disponibilidad de plazas de cada zona de aparcamiento.</p> <p style="text-align: center; background-color: #0070c0; color: white; padding: 5px; border-radius: 5px;">+ Info</p> </div> <div style="width: 30%;">  <p>App de Guiado</p> <p>Guía a los usuarios directamente a las plazas libres y evita así las congestiones de tráfico innecesarias debidas a los conductores en busca de una plaza de aparcamiento.</p> <p style="text-align: center; background-color: #0070c0; color: white; padding: 5px; border-radius: 5px;">+ Info</p> </div> </div> </div>
Actuaciones incluidas	Habilitar información sobre ocupación de plazas libre en parkings y sistema de guiado para acceder. Habilitar información en tiempo real en las paradas más frecuentadas y en una aplicación.
Actores involucrados	Concello de Vilagarcía Asociaciones de comerciantes Asociaciones de vecindad
Resultados esperados	Reducción del tráfico en los centros urbanos Reducción del tiempo de búsqueda de un aparcamiento.
Gestión	Concello de Vilagarcía
Indicadores	Tiempo medio de búsqueda de aparcamiento.

11.7. Línea 7 Gestión de la movilidad

Programa	7.1 Ordenanza de movilidad	
Objetivos	El objetivo es redactar una nueva ordenanza de movilidad urbana como base jurídica para la adecuada configuración y regulación de todos los actores y usos que existen en el ámbito de la movilidad en Vilagarcía.	
Diagnóstico y Justificación	La regulación actual presenta algunos aspectos mejorables y es necesario un soporte legal actualizado capaz de integrar los criterios de sostenibilidad en el ámbito de la movilidad dentro de los marcos legislativos europeo y español. La consolidación de la mesa movilidad (7.3) puede favorecer el debate y consulta pública sobre acciones que no intervienen físicamente en el territorio pero que contribuyen a generar un contexto favorable a una movilidad sostenible en Vilagarcía.	
Descripción	<p>El marco regulatorio local en materia de movilidad se concretará por medio de una nueva Ordenanza de Movilidad que revise al menos los siguientes puntos:</p> <p>Regulación de zonas peatonales para evitar el acceso de vehículos, especialmente los vehículos a motor. En línea con la regulación estatal, a nivel municipal es necesario reforzar la exclusividad peatonal para evitar conflictos. Los patinetes motorizados no deben circular por estas zonas. Tan solo cabe contemplar la posibilidad de establecer franjas horarias para autorizar el paso ciclista en caso de itinerarios sin alternativas.</p> <p>Regulación del aparcamiento para que las políticas de gestión del aparcamiento cuenten con herramientas para reducir el tráfico de paso y de agitación. Será necesario poder ampliar las zonas reguladas y considerar tanto la zona azul de rotación como la reserva para residentes y servicios.</p> <p>Impedir el aparcamiento de motos en las aceras y zonas peatonales.</p> <p>Revisar a la baja los límites de velocidad, contando con la referencia máxima de 30km/h (1.2) en área urbana y definiendo el régimen y uso de las áreas de calmado de tráfico.</p> <p>Regular el acceso de vehículos pesados, evitando ciertas categorías de vehículos en todas las áreas urbanas y/o sensibles, como centros urbanos y entornos escolares.</p> <p>La formulación de esta nueva ordenanza podría contar con un proceso final de difusión y comunicación a la ciudadanía mediante trípticos y folletos aprovechando, en la medida de lo posible, actividades y eventos municipales relacionadas con la movilidad como la Semana Europea de la Movilidad y el Día da Bicicleta de Vilagarcía.</p>	
Actuaciones incluidas	<ul style="list-style-type: none"> • Redacción de la nueva ordenanza • Divulgación de la ordenanza <p>Folleto divulgativo de la ordenanza de movilidad sostenible de Gijón:</p>	
Actores involucrados	Concello de Vilagarcía Policía municipal Mesa de la Movilidad Sostenible de Vilagarcía	
Resultados esperados	Ordenanza municipal de la movilidad actualizada, con contenido claro, alineado con la regulación estatal y europea, y dirigida a fomentar los desplazamientos a pie y en bicicleta, así como a reducir los accidentes	
Gestión	Concello Vilagarcía	
Indicadores	Aprobación de la nueva ordenanza Valoración de la ciudadanía	

Programa	7.2 Mejora de la coordinación intra y extramunicipal	
Objetivos	Intensificar el trabajo municipal en materia de movilidad, hacer más efectiva la gestión y mejorar la comunicación entre los diferentes órganos de gobierno municipal y entre el municipio e instancias superiores en torno a la movilidad. También es importante reforzar el apoyo institucional a la política local de movilidad y aumentar la visibilidad de sus acciones hacia dentro y hacia fuera del Concello.	
Diagnóstico y Justificación	A pesar de que la comunicación actual es fluida, la transversalidad de la movilidad requiere una adecuada coordinación entre administraciones para llevar a cabo políticas y proyectos sin provocar solapamientos entre los mismos. Además, el PMUS ha marcado un hito en el trabajo municipal sobre movilidad y es preciso impulsar y mantener la actividad y la nueva perspectiva en la acción pública local.	
Descripción	<p>Se propone crear una Delegación de Movilidad que sitúe la movilidad en el organigrama del Concello, agrupando las competencias en esta materia, y coordinando las políticas y las aportaciones sobre movilidad de todos los departamentos municipales.</p> <p>La Delegación de Movilidad daría continuidad al grupo de trabajo municipal sobre movilidad que se creó para el desarrollo del PMUS, con la participación no sólo de Urbanismo, Medio Ambiente y Policía Local, sino también los equipos técnicos de Juventud, Mayores, Igualdad, Obras y otros departamentos. La Delegación de Movilidad se desligaría, por tanto, de Urbanismo pero las dos Delegaciones mantendrían una estrecha relación.</p> <p>Entre las tareas clave de esta delegación estará el desarrollo e implantación del Plan de Movilidad. Además, la Delegación continuaría la tarea de impulsar la coordinación con los Concellos cercanos, la Diputación de Pontevedra y la Xunta de Galicia. La mejora del transporte público es quizá el objetivo más importante a alcanzar en colaboración con otras administraciones, probablemente de forma mancomunada.</p>	
Actuaciones incluidas	Creación de la Delegación de Movilidad <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div>	
Actores involucrados	Concello de Vilagarcía Delegación de Urbanismo Alcaldía	
Resultados esperados	Intensificación de las políticas locales de movilidad Agilización en la toma de decisiones relacionadas con la movilidad	
Gestión	Concello de Vilagarcía	
Indicadores	Delegación de Movilidad creada Número de personas contratadas asignadas a la Delegación Presupuesto anual de la Delegación	

Programa	7.3 Consolidación de la Mesa de la Movilidad
Objetivos	Mantener y desarrollar la recientemente creada Mesa de la Movilidad de Vilagarcía de Arousa como un espacio permanente en el municipio manteniendo su rol de órgano consultivo.
Diagnóstico y Justificación	La implicación de la ciudadanía, los actores económicos, los equipos técnicos y los partidos políticos en los debates sobre las políticas y proyectos municipales de movilidad es la clave para lograr mejores diagnósticos y propuestas y que las transformaciones sean entendidas y participadas por todos los agentes en Vilagarcía de Arousa. La Mesa de la Movilidad que ha echado a andar con el apoyo del Ayuntamiento durante la redacción del PMUS aglutina a una diversidad de agentes sociales y sensibilidades de gran valor para este fin.
Descripción	<p>La Mesa de la Movilidad ha tenido un papel importante en el desarrollo del Plan de Movilidad Sostenible pero su recorrido no puede acabar con la publicación del Plan. Se propone la consolidación de la Mesa a través de los siguientes pasos:</p> <p>Redacción de un reglamento de funcionamiento de la Mesa de la Movilidad (calendarización y convocatoria de encuentros, reuniones, dinamización de las sesiones, actas, actualización de la web). Evaluación y memoria anual. Seguimiento del desarrollo de las medidas del PMUS y otros proyectos de espacio público y movilidad. Redacción y firma de un Pacto por la Movilidad Sostenible. Realización de otras actividades relacionadas con la movilidad</p>
Actuaciones incluidas	<p>Redacción de un reglamento de funcionamiento para su posterior debate y aprobación en la Mesa de la Movilidad. Convocatoria y celebración de un evento de captación de personas y organizaciones interesadas en ampliar la Mesa de la Movilidad. Desarrollo de la actividad anual de la Mesa.</p> 
Actores involucrados	<p>Asociaciones ciudadanas (vecinales de cada parroquia, comunidad educativa, colectivos ciclistas, organizaciones ecologistas y feministas) Asociaciones de empresas, comerciantes, hostelería y otros agentes económicos Operadores de transporte Personal técnico de la administración municipal Partidos políticos del Concello de Vilagarcía Puntualmente, otros agentes que puedan ser invitados, como organizaciones e instituciones de otros ámbitos territoriales</p>
Resultados esperados	Consolidación de la Mesa de la Movilidad como espacio permanente de encuentro y debate con funciones consultivas en relación a la movilidad en Vilagarcía.
Gestión	Concello de Vilagarcía
Indicadores	<p>Publicación de reglas de funcionamiento de la Mesa Nº actividades al año Publicación regular de actas de los encuentros Publicación de la memoria anual de actividad</p>

Programa	7.4 Programa de caminos escolares
Objetivos	Sensibilizar a la infancia y al conjunto de la comunidad educativa para reducir el uso del coche, aumentar la autonomía infantil y hábitos de movilidad saludables en los viajes diarios a y desde los centros educativos.
Diagnóstico y Justificación	Los desplazamientos a los centros escolares generan aglomeraciones en las proximidades de los centros dado que a menudo se realizan en coche. Esto repercute no solo en la salud infantil por el deterioro ambiental del aire en las proximidades de cada centro, sino crea también situaciones de inseguridad y desincentiva la movilidad activa.
Descripción	<p>Se propone llevar a cabo un programa de sensibilización y de acompañamiento en los desplazamientos al centro educativo para concienciar a la comunidad educativa de la problemática y probar medios alternativos en los desplazamientos.</p> <div data-bbox="360 591 705 882" style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 20px;"> <p>Asimismo se propone realizar una campaña con el comercio y la hostelería para colaborar en la mejora de los caminos escolares, formando una red de establecimientos amigos de la infancia. Finalmente, el propio alumnado evaluará la mejora continua en los hábitos de movilidad escolar, comprobando también cómo funcionan las mejoras en los entornos escolares, cómo ha cambiado la percepción de seguridad en las calles de los itinerarios y señalando barreras aun por resolver en los caminos escolares. Los resultados se recogerán en una guía municipal de caminos escolares seguros y saludables de Vilagarcía de Arousa.</p> </div> </div>
Actuaciones incluidas	<p>Convocatoria para la creación de programas de caminos escolares</p> <p>Realización de actividades de sensibilización y talleres para el diseño del programa de caminos escolares en los centros educativos.</p> <p>Campaña con el comercio y la hostelería para sumarlos al programa de caminos escolares.</p> <p>Coordinación del programa con la Mejora de entornos escolares (3.2)</p> <p>Breve evaluación anual de los programas de caminos escolares.</p>
Actores involucrados	<p>Alumnado</p> <p>Asociaciones de Familias del Alumnado</p> <p>Direcciones de los Centros Educativos</p> <p>Mesa de la Movilidad</p> <p>Concello de Vilagarcía</p>
Resultados esperados	Diseño y desarrollo de programas de caminos escolares
Gestión	<p>Concello de Vilagarcía</p> <p>Asociaciones de Familias del Alumnado</p>
Indicadores	<p>Porcentaje de desplazamientos escolares a pie y en bici</p> <p>Nº de centros adheridos al programa</p> <p>Valoración media del camino escolar por la comunidad educativa</p>

Programa 7.5 Gestión de la movilidad al trabajo	
Objetivos	El objetivo es alcanzar una mayor sostenibilidad y eficiencia en los desplazamientos al trabajo.
Diagnóstico y Justificación	<p>Los desplazamientos al trabajo comportan, junto con los desplazamientos a los centros educativos, los principales movimientos cotidianos. En Vilagarcía, muchos desplazamientos al trabajo se realizan por medio del vehículo privado y generan congestiones a primera hora y por la tarde. Los desplazamientos al trabajo se realizan con frecuencia en automóvil ocupado por una única persona, lo que supone un gasto irracional de energía y sobrecarga la red viaria.</p> 
Descripción	<p>Es necesario implicar a los principales centros de trabajo para desarrollar un Plan de Movilidad al Trabajo con el fin de reducir el uso del coche y fomentar los modos sostenibles y saludables. Conviene realizar encuestas y entrevistas para identificar la demanda potencial del trasvase a otros modos y las barreras de un cambio modal.</p> <p>El Concello de Vilagarcía debe desarrollar este diagnóstico en colaboración con los centros de trabajo. A partir de ahí, el Ayuntamiento instará a las empresas para que implanten sus propios Planes de Movilidad al Trabajo, que deberán perseguir los siguientes objetivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reducir los desplazamientos por trabajador/a • Fomentar de los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público para ir al trabajo, en ese orden de prioridad • Fomentar el uso compartido del coche • Mejorar / considerar la oferta de transporte colectivo de la empresa para el desplazamiento de los/las trabajadores/as  
Actuaciones incluidas	<ul style="list-style-type: none"> • Realización de encuesta de movilidad en los centros de trabajo. • Realización del Plan de Movilidad al Trabajo del propio Concello de Vilagarcía. • Impulso a la formación de una comisión de movilidad en cada centro para llevar a cabo los Planes de Movilidad al Trabajo en colaboración con el Concello. • Difusión de resultados, especialmente dirigido a empresas y autónomos.
Actores involucrados	<p>Direcciones de las empresas Comités de empresa y representantes de los trabajadores/as Concello de Vilagarcía de Arousa</p>

Resultados esperados	Documento de Plan de Movilidad al Trabajo para los principales centros de trabajo en el término municipal de Vilagarcía de Arousa
Gestión	Empresas
Indicadores	Nº de empresas con un Plan de Movilidad al Trabajo Reparto modal en los desplazamientos por motivos laborales

11.8. Línea 8 Programas de sensibilización y formación

Programa	8.1 Campaña sobre hábitos saludables de movilidad
Objetivos	Concienciación sobre la necesidad de cambiar ciertos hábitos en pro de una movilidad más sostenible y saludable.
Diagnóstico y Justificación	Los hábitos cotidianos de desplazamiento son importantes condicionantes del modelo de movilidad en Vilagarcía. El desarrollo de políticas y proyectos infraestructurales no es suficiente sin un cambio en la percepción y concienciación de la ciudadanía acorde a la magnitud de los retos a enfrentar. El programa VELAÍVAI sirve como antecedente inmediato a desarrollar y ampliar.
Descripción	<p>Se propone realizar una campaña continua sobre movilidad sostenible en el municipio, enmarcada en el programa VELAÍVAI. La campaña estará adaptada al ámbito local y dirigida de manera diferenciada a diferentes grupos de población y, en cada caso, con un objetivo distinto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - personas que por su edad, trabajo y lugar de residencia usan mucho el coche y podrían hacer un cambio modal; - niños y niñas y sus familias que podrían hacer los desplazamientos escolares en bici o a pie; - equipos técnicos y funcionario del Concello y de otras instituciones relacionadas con Vilagarcía que puedan incorporar la nueva cultura de la movilidad en su trabajo; - información general sobre intermodalidad para coger o dejar la bicicleta junto a las paradas de transporte público; etc. <p>En todos los casos se mostrarán los perjuicios para la salud humana de un modelo de movilidad contaminante e inseguro, y la importancia de los cambios de hábitos colectivos e individuales en el modo de desplazarse en el concello.</p>    <p>QUE É VELAÍVAI!?</p>
Actuaciones incluidas	<p>Realización de eventos lúdicos y festivos para fomentar la movilidad sostenible.</p> <p>Disposición de cartelería en las marquesinas del transporte público y en lugares visibles de equipamientos públicos.</p> <p>Publicaciones en prensa local y revistas.</p> <p>Intervenciones en radio desde la Delegación de Movilidad.</p> <p>Dinamización de las redes sociales del concello interpelando a la ciudadanía sobre hábitos de movilidad.</p> <p>Un concurso anual de fotografía y relatos sobre movilidad a pie y en bicicleta.</p> <p>Actualización y publicación de mapas de movilidad a pie y en bici, adaptados para cada núcleo urbano.</p> <p>Continuación y ampliación de la colaboración con la Red de Ciudades que Caminan y la Red de Ciudades por la Bicicleta.</p>

Actores involucrados	Ciudadanía Mesa de la Movilidad Concello de Vilagarcía, gabinete de comunicación.
Resultados esperados	Cambio modal hacia modos sostenibles
Gestión	Concello de Vilagarcía
Indicadores	Nº de carteles, anuncios, artículos y posts vinculados a la campaña por año. Presupuesto anual en campañas de sensibilización. Valoración de la campaña por la ciudadanía mediante encuesta.

Programa	8.2 Curso de formación técnica
Objetivos	Formar a los equipos municipales en materia de movilidad y poner de relevancia la importancia de la coordinación entre dichos equipos.
Diagnóstico y Justificación	Contar con un equipo municipal sensibilizado y formado en movilidad sostenible es esencial para llevar a cabo políticas locales de manera transversal a las diferentes delegaciones y equipos del concello.
Descripción	Se propone realizar una formación al personal municipal y a la policía local. Esta formación tratará contenidos generales sobre el cambio de modelo de movilidad, el nuevo Plan de Movilidad Sostenible y el papel del personal municipal y la policía en las acciones a llevar a cabo. El grupo de trabajo municipal que se creó para desarrollar el PMUS sirve de antecedente como foro de debate y coordinación interna en el concello, pero se ha detectado la necesidad de profundizar con los trabajadores municipales en lo que supone una nueva cultura de la movilidad y en el papel de la policía a la hora de impulsar un cambio de hábitos de la población a través de su trabajo en la calle. En dicha formación se pretende alejar el foco del tráfico rodado y centrarse en los desplazamientos a pie y en bicicleta.
Actuaciones incluidas	<p>Realizar unas jornadas de formación a delegaciones, equipos municipales y policía local.</p> <p>Plantear con la policía local la posibilidad de realizar encuentros de educación vial dirigidos a toda la población de Vilagarcía y de manera específica a la comunidad educativa. En las jornadas de formación se trabajará como caso práctico el diseño de estos encuentros coordinados por la policía, que se basarían en el enfoque desarrollado en las jornadas.</p> <p>Informar sobre otros cursos para ampliar información sobre movilidad sostenible.</p>  <p>The image shows two screenshots of course materials. The left one is a poster for 'PROGRAMA DE POSTGRADO DE LA UMEI' titled 'MOVILIDAD SOSTENIBLE' with dates 'Del 20 de Enero al 30 de Jun'. The right one is a webpage for 'CONAMA' titled '13 ENERO 2018 LANZAMOS UN CURSO ONLINE DE MOVILIDAD SOSTENIBLE PARA PROFESIONALES'.</p>
Actores involucrados	Personal de la administración
Resultados esperados	Aprendizaje de conocimientos básicos sobre movilidad sostenible. Percepción de la movilidad como un tema a trabajar de manera transversal entre diferentes delegaciones y departamentos de la administración.
Gestión	Concello de Vilagarcía
Indicadores	Nº de asistentes a la formación Valoración del curso mediante un breve cuestionario

Programa	8.3 Campaña de respeto mútuo y convivencia
Objetivos	Concienciar a conductores de vehículos motorizados, peatones y ciclistas poniendo de relieve las diferentes modalidades de desplazamiento que comparten el espacio urbano.
Justificación	Para fomentar la movilidad sostenible, todos los actores deben tomar conciencia del resto de viandantes, conductores y ciclistas con los que comparten la ciudad.
Descripción	Se propone realizar una campaña de concienciación dirigida a los usuarios de los distintos modos de movilidad que muestre qué actores están presentes y cómo deben interactuar entre sí. Entre las cuestiones a transmitir, destaca la necesidad de reducir la velocidad por parte de los coches y respetar a los ciclistas en la calzada, y la concienciación de ciclistas y patinetes que no deben circular por las aceras y espacios peatonales para evitar generar conflicto con las personas que caminan.
Actuaciones incluidas	<p>Breve formación al equipo municipal encargado del diseño de la campaña.</p> <p>Contraste con la Mesa de Movilidad sobre el público objetivo y los mejores canales y formatos a utilizar.</p> <p>Evento público para la presentación y promoción de la campaña.</p> <p>Uso de diversos formatos para realizar la campaña, como cartelería en marquesinas de bus, 'hashtags' y dinamización de redes sociales, publicidad en radio y prensa local, pegatinas con viñetas, etc.</p> 
Actores involucrados	Concello de Vilagarcía, gabinete de comunicación Mesa de la Movilidad
Resultados esperados	Impacto de la campaña en la ciudadanía
Gestión	Concello de Vilagarcía
Indicadores	Nº de carteles, pegatinas, anuncios y publicaciones de la campaña. Nº de veces utilizado el 'hashtag' de la campaña en redes sociales.

Programa	8.4 Difusión del plan y de sus medidas	
Objetivos	Mantener una comunicación fluida de los resultados de diagnóstico del PMUS, así como de las propuestas, de su desarrollo e implantación en el tiempo y de su evaluación.	
Diagnóstico y Justificación	La comunicación del estado del plan y del desarrollo de las estrategias y acciones previstas evita la desvinculación de los agentes que han participado en su elaboración y favorece la apropiación de los resultados por parte de la población. A su vez comporta un mecanismo de seguimiento y control del propio desarrollo del plan.	
Descripción	<p>Se propone llevar a cabo una serie de actuaciones destinadas a comunicar de forma periódica y por diversos canales los resultados de las distintas fases y acciones del plan y el grado de consecución de las medidas adoptadas.</p> <p>Por un lado, se pretende facilitar el acceso a esta información a toda persona interesada, especialmente a los habitantes y visitantes del concello.</p> 	<p>Por otro lado, se dirigirá a grupos específicos, como los agentes implicados en la elaboración del PMUS y que conforman la Mesa de la Movilidad Sostenible, el principal espacio de participación sobre movilidad en Vilagarcía de Arousa, para que a su vez puedan hacer llegar la información a otras personas y colectivos interesados. Es importante asegurar que la difusión del plan tiene presencia en las diferentes parroquias y núcleos urbanos.</p>
Actuaciones incluidas	<ul style="list-style-type: none"> • Diseño de folleto o tríptico divulgativo con el resumen del PMUS, y difusión por correo electrónico, redes sociales y dejarlo impreso en el ayuntamiento, centros culturales y otros espacios municipales. • Jornada de información pública del PMUS una vez aprobado, presentando el diagnóstico y los retos, las medidas propuestas y cómo se va a desarrollar. La jornada también servirá para resolver dudas e informar sobre la continuidad de la Mesa de la Movilidad. • Mantenimiento y publicación periódica de novedades en la web velaivai.vilagarcia.ga • Publicaciones regulares en relación a la implementación del Plan en redes sociales y en periódicos y revistas locales. 	
Actores involucrados	Concello de Vilagarcía, gabinete de comunicación	
Resultados esperados	Aumentar el conocimiento del plan por parte de la ciudadanía después de la aprobación del plan.	
Gestión	Concello de Vilagarcía	
Indicadores	<p>% de personas que conocen o han oído hablar del Plan de Movilidad de Vilagarcía de Arousa, a través de encuesta o cuestionario de evaluación.</p> <p>Nº de visitas en la web de VELAÍVAI.</p> <p>Nº de folletos, publicaciones en web y prensa local sobre el Plan.</p> <p>Número de asistentes a la jornada de difusión.</p>	

11.9. Línea 9 Fomentar el uso más eficiente del coche

Programa	9.1 Renovación de la flota municipal de vehículos
Objetivos	El objetivo de la medida es reducir el impacto ambiental y las emisiones contaminantes de los vehículos de la flota municipal. El Ayuntamiento debe ser el ejemplo a seguir por parte del sector privado.
Diagnóstico y Justificación	El personal del concello tiene a su disposición una serie de vehículos. No todos los vehículos tienen el distintivo ambiental más alto. El concello debe predicar de ejemplo y utilizar una flota de vehículos limpios.
Descripción	<p>Se propone renovar la flota de vehículos del Ayuntamiento bajo criterios de innovación, de sostenibilidad y de eficiencia. Es una medida posteriormente extensible a otros entes y empresas del municipio.</p> 
Actuaciones incluidas	<p>Se propone las siguientes acciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Adquisición de nuevos vehículos que consigan la mayor eficiencia energética, y por extensión las menores emisiones posibles, calculando todo el ciclo de vida del vehículo. 2. Optimizar el tamaño de la flota eliminando o reutilizando los vehículos infrutilizados. 3. Realizar un seguimiento exhaustivo, real y continuo de la reducción de emisiones que se está consiguiendo.
Actores involucrados	Concello de Vilagarcía,
Resultados esperados	Aumento de vehículos municipales de bajas emisiones.
Gestión	Concello de Vilagarcía
Indicadores	<p>Número de vehículos municipales de bajas emisiones.</p> <p>Número de empresas con políticas y con flotas de vehículos de bajas emisiones.</p>

Programa	9.2 Fomentar el uso compartido del coche
Objetivos	El objetivo es que más personas compartan el vehículo para desplazamientos rutinarias y de distancias largas.
Diagnóstico Justificación	El coche compartido es un sistema para racionalizar el uso del vehículo privado, que se encuentra en funcionamiento en numerosas ciudades y que permite reducir el número de viajes motorizados por motivos de trabajo. El coche compartido ayuda a disminuir los consumos energéticos y la contaminación procedente de estos viajes, al reducir el número de coches con un solo ocupante, al tiempo que supone una rebaja significativa en los gastos destinados al transporte.
Descripción	<p>El sistema de coche compartido consiste en realizar el desplazamiento diario al trabajo y de regreso al domicilio conjuntamente con otros compañeros de la empresa o del polígono, que residan en un lugar cercano al propio o en el recorrido que efectúa el coche que se va a compartir.</p> <p>En la mayoría de las ocasiones las personas se conocen de antemano, y al darse cuenta de que realizan desplazamientos similares, deciden viajar juntas.</p> <p>Sin embargo, este hecho no siempre se produce de forma espontánea y requiere de unos pasos iniciales impulsados por la administración o las propias empresas o los trabajadores que animen a compartir el coche para ir a trabajar.</p> <p>Se propone desarrollar desde el ayuntamiento o conjuntamente con otros municipios de la provincia una aplicación web y una versión App para móviles inteligentes para poner en contacto a personas que se desplazan diariamente a los centros de actividad laboral u cualquier otro destino.</p> <p>Alternativamente, se podría adaptar alguna plataforma ya existente a las necesidades y características del ámbito objeto del plan.</p> <p>Ejemplos: http://compartir.org/</p>  <p>http://moveuskadi.compartir.org/ http://www.positivedriveapp.com/about-the-app/</p>
Actores involucrados	Concello de Vilagarcía
Resultados esperados	Aumento del porcentaje de viajes realizadas en coche compartido.
Gestión	Concello de Vilagarcía
Indicadores	<p>Peso del uso compartido del coche en el reparto modal (%)</p> <p>Ocupación media de los desplazamientos en coche.</p>

Programa	9.3 Instalar puntos de recarga eléctrica
Objetivos	El objetivo es tener más puntos de recarga eléctrica tanto para los automóviles como para otros vehículos en el municipio.
Diagnóstico y Justificación	Los vehículos eléctricos ayudan a reducir la contaminación en el ámbito local y por lo tanto son beneficiosos para sustituir aquellos desplazamientos en coche que son hoy en día necesarios para el funcionamiento de la ciudad. Una condición básica para incentivar la compra y el uso de vehículos eléctricos es que haya una oferta mínima de puntos de recarga.
Descripción	<p>El Real Decreto Ley 29/2021 por el que se adoptan medidas urgentes en el ámbito energético para el fomento de la movilidad eléctrica, el autoconsumo y el despliegue de energías renovables establece unos estándares de instalación de puntos de recarga. No obstante, la implementación directa puede dar pie a un sobredimensionamiento de la oferta.</p> <p>Dado que no es un objetivo del PMUS la sustitución del parque móvil total actual de turismos de combustión por turismos eléctricos, pero sí el de aumentar progresivamente la proporción de estos últimos sobre un total que debería decrecer, a la hora de dimensionar la red de cargadores debe también considerarse la evolución deseable del número de vehículos por habitante en el concello (tasa de motorización).</p> <p>Se propone la implantación paulatina de una red de puntos de recarga rápida para uso vecinal / urbano en vía pública, comenzando con una prueba piloto de 5 puntos de recarga. El precio de cada punto de recarga puede oscilar entre los 3.000 y 5.000 €. Los puntos de recarga deberían servir tanto para coches como otros vehículos eléctricos (bicis, patinetes, etc.).</p>
	
Actores involucrados	Concello de Vilagarcía Asociaciones de empresarios
Resultados esperados	Aumento del porcentaje de coches eléctricos.
Gestión	Concello de Vilagarcía
Indicadores	% de vehículos eléctricos sobre el parque total

Programa 9.4 Formación sobre eficiencia en la conducción

Objetivos	El objetivo es introducir hábitos de una conducción más eficiente, especialmente para el personal profesional.
Diagnóstico y Justificación	El uso del automóvil es el principal medio de transporte por motivos laborales en el concello. Por esta razón es importante aumentar lo máximo posible la eficiencia de su uso. Las medidas más efectivas para ello son las encaminadas a impulsar el uso de coche compartido, explicada en la programa 8.2. Este programa se centra en la promoción de la conducción eficiente del automóvil, un cambio que puede conseguir una reducción en el consumo de combustible de hasta un 15% respecto de la conducción convencional. Igualmente supone la reducción de los costes de mantenimiento del vehículo y ahorro de energía.
Descripción	<p>Se propone realizar periódicamente cursos sobre conducción eficiente de vehículos destinados a personas que se desplazan habitualmente en coche al puesto de trabajo. Con una campaña de comunicación en la web y medios de comunicación locales/comarcales sobre el curso y sus objetivos.</p>
Actores involucrados	Concello de Vilagarcía Asociaciones de empresarios
Resultados esperados	Ahorro del consumo de combustible por conducción más eficiente
Gestión	Concello de Vilagarcía
Indicadores	Nº de personas participantes por año.

11.10. Línea 10 Movilidad y modelo de ciudad

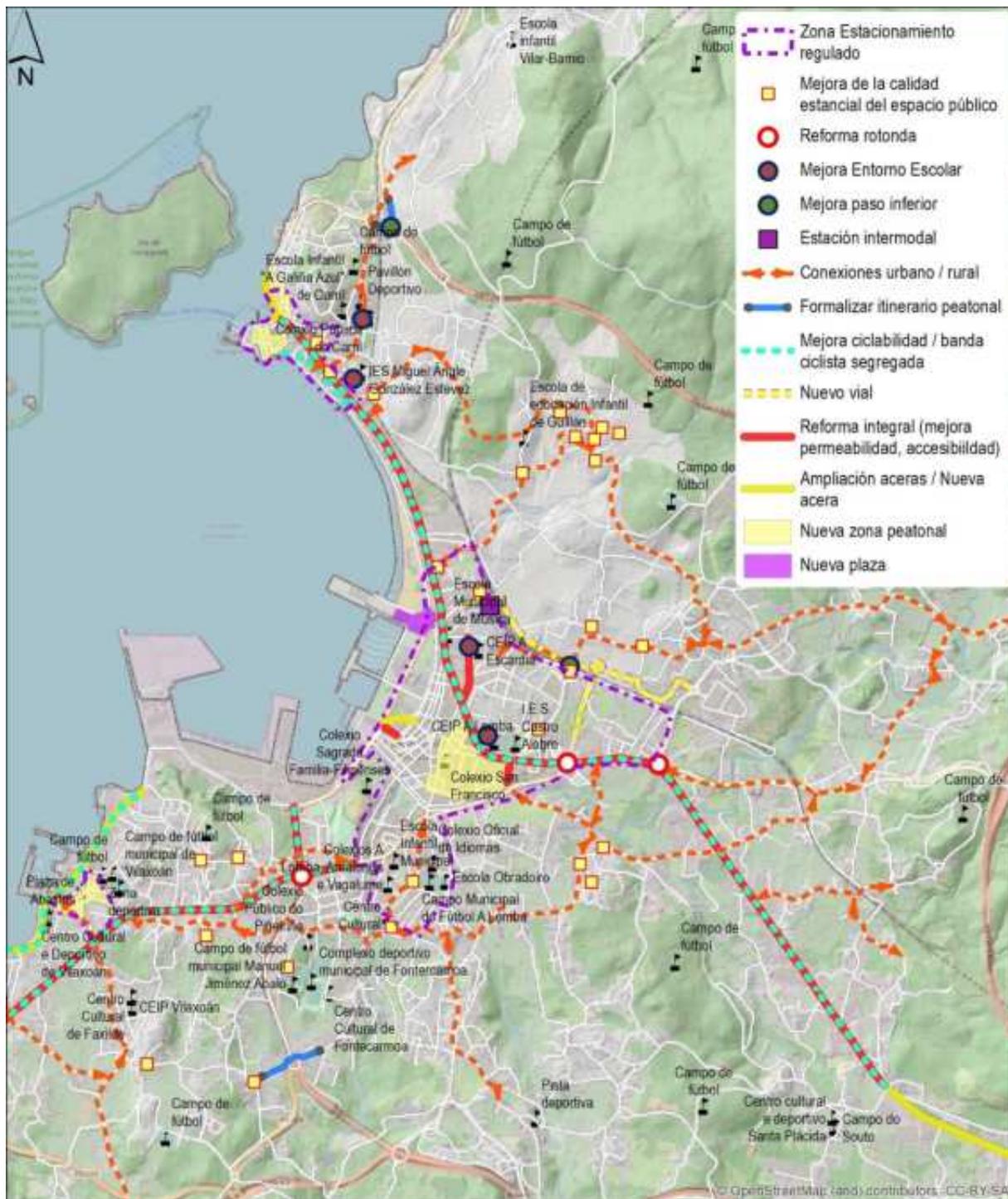
Programa	10.1 Impulsar una ciudad viva y de proximidad
Objetivos	Favorecer que las políticas urbanas tengan en cuenta criterios para una movilidad más sostenible y saludable, promoviendo entornos urbanizados de calidad, con diversidad y mezcla de usos, densidad y compacidad suficientes, y proximidad.
Diagnóstico y Justificación	<p>La separación y dispersión de determinados usos como la vivienda, el comercio, los centros de trabajo y los equipamientos públicos obliga a realizar desplazamientos más largos que a menudo se hacen en vehículo privado.</p> <p>En cambio, las ciudades compactas y la proximidad de usos variados favorecen la diversidad y la vitalidad de los entornos urbanos y es más fácil realizar los desplazamientos a pie o en bicicleta.</p> <p>Para ello, hay que partir de que en Vilagarcía hay una considerable dispersión urbana y proliferan áreas monofuncionales (polígonos de actividades económicas, supermercados de gran superficie) que aumentan las distancias de los desplazamientos y generan mucho tráfico.</p>
Descripción	<p>Aprovechando la revisión del Plan Xeral de Ordenación Municipal y futuros planes y políticas urbanas y territoriales, se propone introducir criterios de movilidad sostenible en la normativa urbanística y en los proyectos, buscando la compacidad y la proximidad de usos.</p> <p>A su vez se propone limitar los nuevos desarrollos, priorizando la rehabilitación y revitalización de los núcleos existentes.</p> <p>Por último, se propone una disminución del ratio de aparcamientos por parcela en nuevas edificaciones, considerando la política de aparcamiento como una herramienta para lograr reducir los desplazamientos innecesarios en coche.</p> 
Actuaciones incluidas	<p>Promover la rehabilitación de los núcleos urbanos y rurales, con criterios de accesibilidad, proximidad entre usos variados, eficiencia energética y atractivo y confort ambiental.</p> <p>En núcleos rurales y espacios residenciales dispersos, valorar un cambio en el planeamiento para integrar nuevos usos.</p> <p>Impulsar la actividad económica y cultural local. Apoyar al pequeño comercio a pie de calle y limitar la construcción de nuevas grandes áreas comerciales.</p>

	Evitar la conversión en vivienda de los locales comerciales y potenciar la conexión interior-exterior en planta baja.
Actores involucrados	Concello de Vilagarcía
Resultados esperados	Favorecer a largo plazo un modelo de ciudad de proximidad y con diversidad y mezcla de usos.
Gestión	Concello de Vilagarcía.
Indicadores	Incremento de la mezcla de usos. Grado de accesibilidad a pie, en bicicleta y en transporte público a servicios, equipamientos públicos y comercios.

Programa	10.2 Criterios de sostenibilidad en nuevos desarrollos	
Objetivos	El objetivo es establecer unos criterios y parámetros en el PXOM para que los nuevos desarrollos estén orientados hacia una movilidad sostenible.	
Diagnóstico y Justificación	En la actualidad apenas se tiene en cuenta el tráfico que generan nuevos desarrollos urbanísticos, especialmente si están en zonas periféricas de los núcleos urbanos, donde la oferta del transporte público escasea.	
Descripción	<p>En el caso de tener que realizar nuevos desarrollos, estos deberán regirse por unos mismos criterios de accesibilidad, para que las redes de movilidad peatonal y ciclista y el transporte público tengan un papel prioritario frente a la movilidad en coche.</p> <p>Además, conviene fijar unos criterios mínimos de calidad y unas orientaciones en el diseño del espacio público y la edificación para favorecer la movilidad en modos sostenibles y usos estanciales en la calle. Por último, se propone una disminución del ratio de aparcamientos por parcela en nuevas edificaciones, considerando la política de aparcamiento como una herramienta para lograr reducir los desplazamientos innecesarios en coche.</p> <div data-bbox="357 678 1378 965">  </div>	
Actuaciones incluidas	<ul style="list-style-type: none"> • Introducir un apartado de afecciones a la movilidad en la redacción de planes y estrategias urbanas, y en los estudios de impacto ambiental de nuevos desarrollos. • Reducir la dotación obligatoria de aparcamiento para coches en parcela y en vía pública para nuevas construcciones, planteando también la aplicación de máximos de dotación de plazas. • Redactar unas instrucciones de diseño de la vía pública para que los futuros proyectos de urbanización sean ambiciosos en la mejora del espacio público desde el punto de vista peatonal y ciclista. 	
Actores involucrados	Concello de Vilagarcía	
Resultados esperados	<ul style="list-style-type: none"> • Nuevas urbanizaciones que disponen de un buen acceso en transporte público. • Espacios para el aparcamientos de bicicleta en las edificaciones / viviendas. • Menor reserva de plazas de aparcamientos en la calle. • Alta calidad estancial del espacio público / de las calles en nuevas urbanizaciones. • Aparcamientos y otras superficies urbanizadas permeables. 	
Gestión	Concello de Vilagarcía.	
Indicadores	<p>Grado de accesibilidad a pie, en bicicleta y en transporte público a servicios, equipamientos públicos y comercios.</p> <p>Instrucción para el diseño de la vía pública elaborada</p>	

11.11. Síntesis de las actuaciones constructivas y de regulación propuestas

Una parte importante de las propuestas del Plan de Acción son intervenciones constructivas y regulativas que cambian la fisonomía de las calles así como las reglas de uso. El listado de las medidas descritas en el capítulo anterior corresponde a un orden sectorial. Para entender la relación entre las distintas medidas se ha preparado un plano de síntesis para clarificar en que zona o eje coinciden varias medidas sectoriales y como se pueden generar sinergias si se opta por intervenciones con una perspectiva integral.



12. Seguimiento y evaluación del plan

Para garantizar la ejecución de las medidas propuestas y comprobar que tengan el efecto deseado es importante hacer de forma sistemática un seguimiento y una evaluación del plan.

Esta labor de seguimiento y evaluación se ha de dirigir a dos objetivos complementarios pero diferentes, a partir de tres paneles diferenciados de indicadores:

A. Indicadores de **seguimiento del PMUS**: Constituyen la herramienta clave para el seguimiento y evaluación del grado de cumplimiento del PMUS.

B. Indicadores de **seguimiento de la movilidad**: Constituyen la herramienta fundamental para el seguimiento y evaluación de los efectos sobre la movilidad en el municipio y la calidad de vida resultantes de la aplicación de los criterios y disposiciones recogidos por el Plan. Estos indicadores son un mecanismo para recabar, analizar y divulgar información sintética y de calidad, con carácter periódico y de forma sencilla, sobre la evolución de los parámetros de la movilidad, útiles para la planificación estratégica y la valoración de las políticas.

C. Indicadores de **seguimiento de las emisiones de CO2** y el cambio climático: Son los indicadores para analizar los efectos de las medidas propuestas sobre las emisiones de CO2 cuya reducción pretende contribuir a mitigar el cambio climático. Se trata de impactos sin una incidencia tan directa sobre el ámbito local.

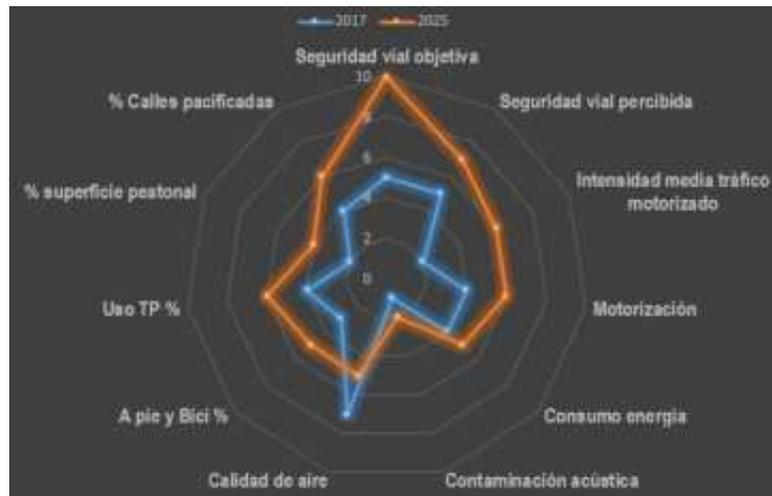
A continuación, se detallan los indicadores que se propone evaluar anualmente para los tres paneles mencionados más arriba:

A. Indicadores de seguimiento del PMUS		Fuente
A1	Nº de medidas en marcha / ejecutadas	Ayuntamiento
A2	Presupuesto reservado / gastado en medidas del PMUS	Ayuntamiento
B. Indicadores de seguimiento de la movilidad		
B1	Reparto modal de la población	Encuesta municipal
B2	Motorización (vehículos / 1.000 habitantes)	Datos estadísticos municipales
B3	Seguridad vial (accidentes y percepción)	Datos estadísticos municipales y encuestas
B4	Velocidades medias en calles principales	Aforos municipales
B5	Km de calles pacificadas, km de calles de plataforma única, km de calles ciclables	Datos estadísticos municipales
B6	Superficie de nuevas calles y zonas peatonales creadas	Datos estadísticos municipales
B7	Oferta de plazas de aparcamiento en el casco urbano en el viario / espacio público.	Datos estadísticos municipales
C Indicadores de seguimiento de las emisiones de CO2		
C1	Reparto modal del vehículo privado y longitud media de los desplazamientos en coche	Encuesta municipal Big Data de telefonía del Ministerio

Los indicadores permitirán realizar un seguimiento a corto, medio y largo plazo y facilitarán la realización de una valoración de todos los aspectos desde el punto de vista ambiental, social, económico y funcional. La definición de dichos indicadores estará en consonancia con iniciativas existentes tales como las del "Observatorio de Movilidad Metropolitana" y las recomendaciones del "Grupo Español de Ciudades por el Clima."

La presentación gráfica de la evolución de los indicadores en el tiempo permite entender en qué campos tuvieron lugar los mayores progresos y en qué ámbitos sólo ha habido cambios poco tangibles o incluso se ha empeorado la situación.

Figura 15: Presentación de los indicadores mediante un diagrama de araña



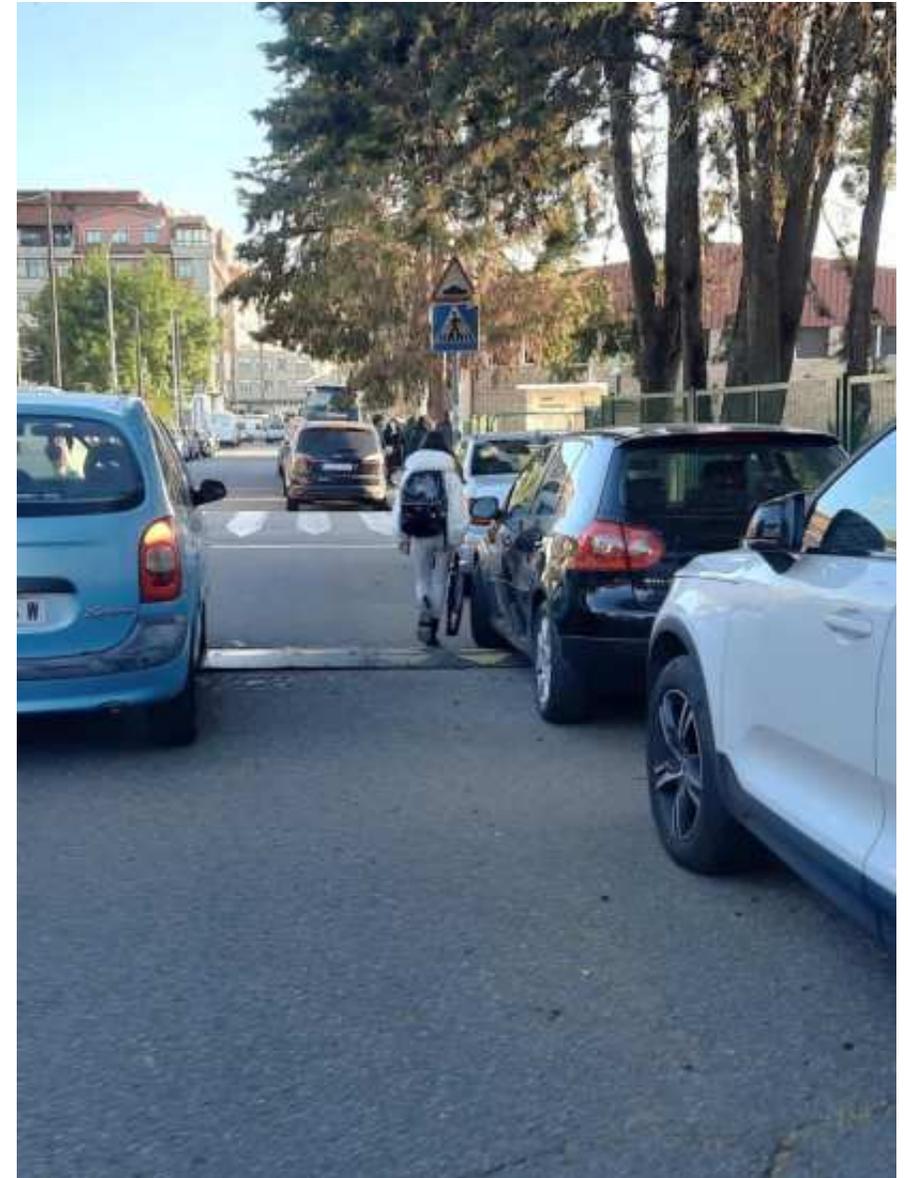
No obstante, en el caso de los PMUS, un enfoque basado exclusivamente en indicadores resulta insuficiente, debiéndose poner en marcha, complementariamente, mecanismos de tipo cualitativo que permitan analizar el contexto en que se inscriben las actuaciones, los procesos seguidos para su puesta en marcha y el nivel de implicación de los diferentes agentes, así como la interacción que se produce entre las medidas, etc.

A tal fin, se propone la creación de un Observatorio de la Movilidad del Municipio, que, además de coordinar la elaboración anual de un Informe del Estado de la Movilidad en Vilagarcía de Arousa, realice un Informe

Annual de Progreso del Plan de Movilidad y Espacio Público para determinar el grado de cumplimiento de las determinaciones del plan. Además, se propone la creación de la Mesa de la Movilidad Sostenible del concello, con representación de todos los agentes implicados en la mejora de la movilidad y el espacio público del municipio. Los mencionados informes serán presentados a la Mesa de la Movilidad, en cuyo seno se debatirán las necesidades de adaptación de las disposiciones del plan para hacer frente a posibles desviaciones y cambios necesarios.

13. Anejo de trabajo de campo y fotografías con dron

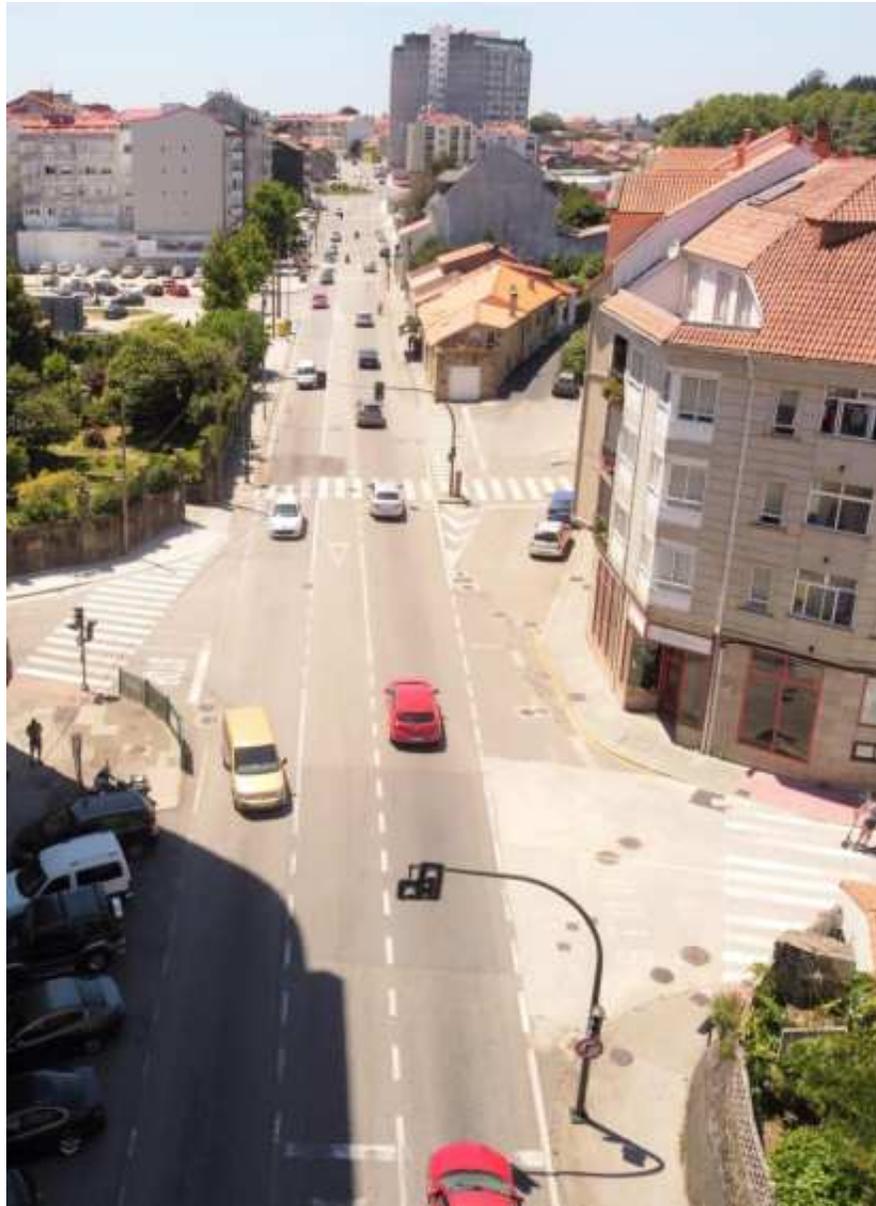
En la fase de recopilación y análisis de información de la movilidad y el territorio del municipio, se realizó trabajo de campo recogiendo datos sobre los modos de transporte y el uso de los espacios públicos. Se trata de información cualitativa complementaria a las fuentes estadísticas y los datos de tráfico proporcionados por el ayuntamiento y otras administraciones. Una parte importante del material obtenido es en forma de fotografías, destacando las realizadas durante las visitas de observación en los entornos de la entrada y salida de los colegios, así como el barrido de fotografía con dron en varios puntos de interés.

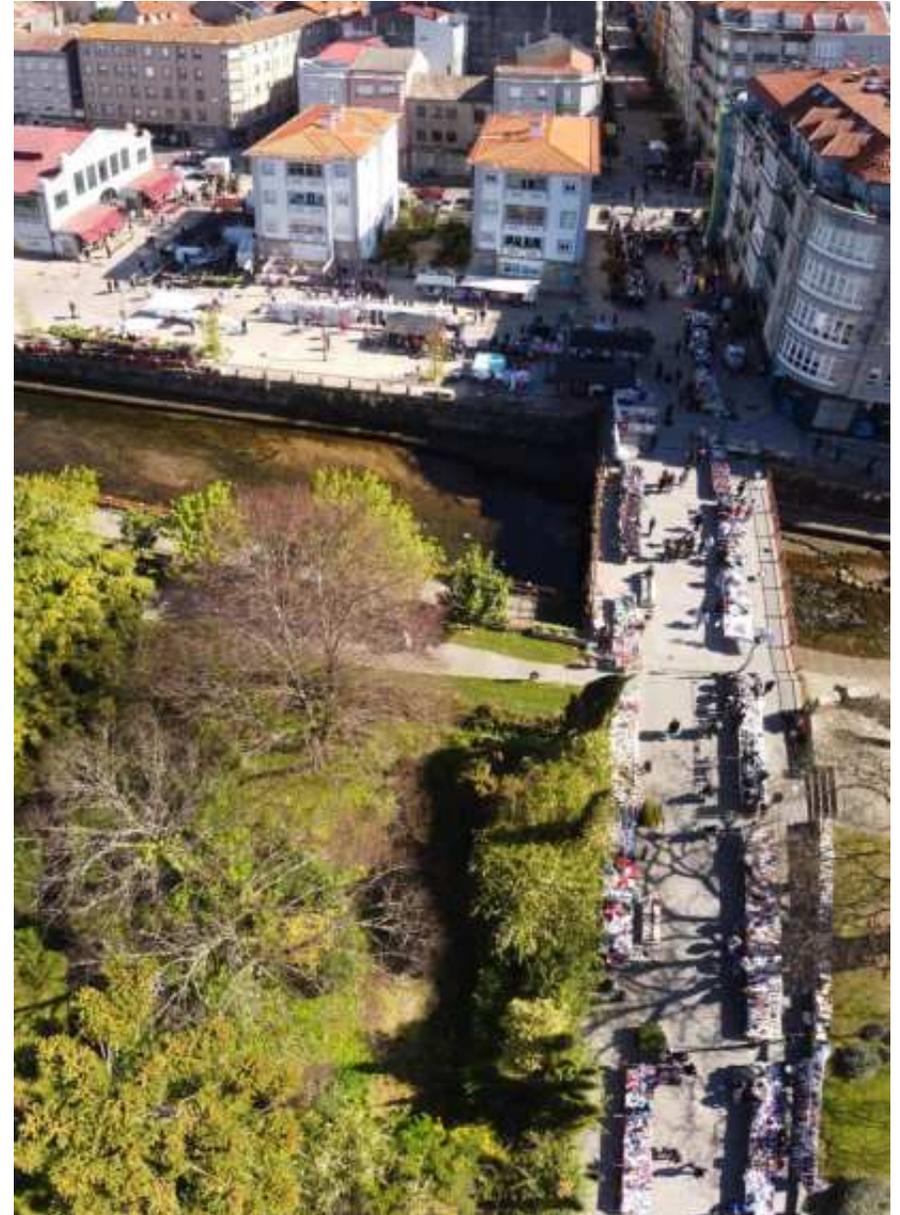














14. Anejo de participación y comunicación

La elaboración del Plan de Movilidad Sostenible se ha apoyado en un proceso de participación que, según se detalla en el apartado de metodología, ha logrado implicar a una gran variedad de agentes sociales, económicos, técnicos y políticos de Vilagarcía de Arousa.

Este proceso ha sido fundamentalmente de tipo presencial, a través de entrevistas, talleres, paseos, reuniones, presentaciones y debates en los que las personas interesadas han podido escuchar e intercambiar información sobre el modelo de movilidad.

Además, la estrategia de participación y comunicación previó desde el inicio de los trabajos que las actividades presenciales se complementasen con herramientas digitales, contando con el lanzamiento de un cuestionario de movilidad cotidiana, la creación de una página web y la apertura de una dirección de correo electrónico dedicada a la movilidad.

Finalmente, se ha realizado una exposición en la calle sobre los problemas y los retos que afronta Vilagarcía para que la movilidad sea más segura, sostenible y saludable.

Omitiendo las numerosas reuniones y sesiones de trabajo con el equipo municipal directamente implicado en la redacción del Plan, a continuación se exponen las acciones de comunicación y participación realizadas a lo largo del proceso.

14.1. Cuestionario de movilidad cotidiana

Se ha llevado a cabo una encuesta online (no representativa) para entender mejor las pautas de movilidad de las personas que residen en el concello y para ver cuáles son los principales problemas y cuáles podrían ser las propuestas adecuadas para avanzar hacia un nuevo modelo de movilidad. La encuesta fue difundida en la propia página web, en los canales de comunicación del PMUS y en el primer taller de participación ciudadana.



Figura 14.1 Captura del cuestionario de movilidad cotidiana

Durante varias semanas cualquier persona pudo participar en la encuesta. De las 444 personas que participaron, un 4% no son residentes en el municipio, pero tienen mucha relación con Vilagarcía, un 22% vive en los núcleos rurales y un 74% en alguno de los tres núcleos urbanos.

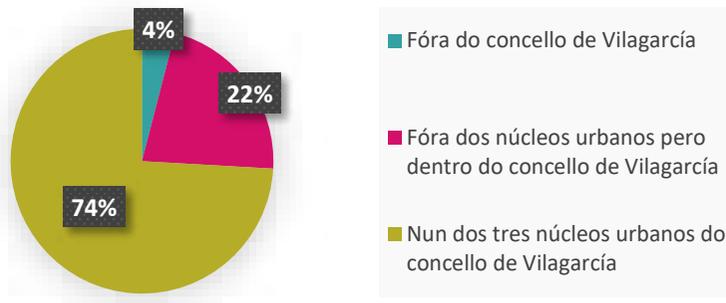


Figura 14.2 Residencia de las personas participantes

En cuanto a las edades, el mayor número de personas tiene entre 41 y 65 años, seguido por el grupo de 26 a 40. La participación ha sido menor entre las personas mayores, pero todavía notable entre los jóvenes (16 a 25 años).

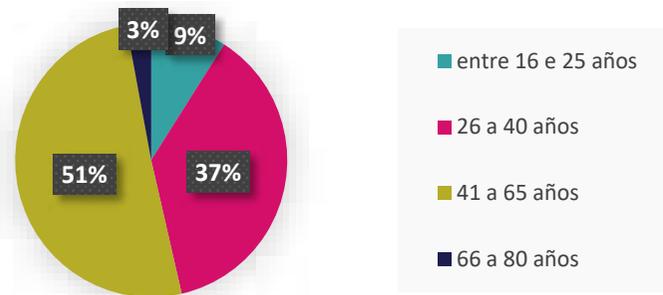


Figura 14.3 Franjas de edades de las personas participantes.

En relación con la situación laboral, la mayoría trabaja por cuenta ajena, un 12% son autónomos, un 11% está en paro, un 8% estudian y un 6% está jubilado.

El 53% de las personas participantes son mujeres, el 47% varones, similar al porcentaje de hombres y mujeres en el municipio.

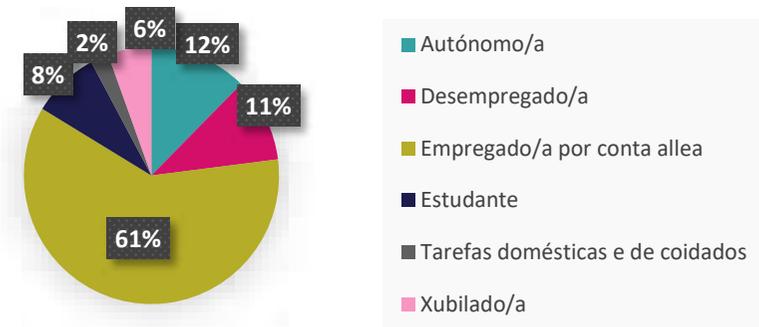


Figura 14.4 Situación laboral de las personas participantes

Finalmente, respecto al nivel educativo, es en general alto, con un 46% de las personas participantes con titulación universitaria y un 20% con grados superiores.

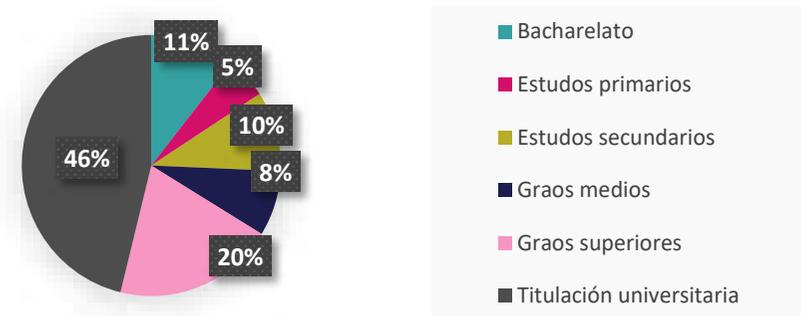


Figura 14.5 Nivel de estudios de las personas participantes

Los resultados del cuestionario de movilidad cotidiana han sido utilizados en el diagnóstico incluido en este documento, con la cautela necesaria dada la no representatividad de los resultados y los posibles sesgos dado el perfil de las personas que han contestado.

14.2. Entrevistas con agentes clave

La recopilación de información para el análisis de la movilidad mediante la consulta de fuentes secundarias, el cuestionario y el trabajo de campo, se completó desde un enfoque más cualitativo gracias a la realización de entrevistas. Se propusieron encuentros por separado con **una decena de agentes clave del municipio** que pudieran explicar su visión sobre el modelo de movilidad de Vilagarcía de Arousa, problemas importantes desde su perspectiva, y sugerencias para orientar el desarrollo del Plan de Movilidad.



Foto 14.1 Entrevista con representantes de la asociación Arosa en Bici

Algunos agentes declinaron o no atendieron la petición de encuentros, pero finalmente se pudieron acordar y realizar ocho entrevistas, individuales o colectivas, cuyo contenido ha sido resumido en fichas incluidas en su anejo correspondiente.

- Técnico de la Red Ágora de Ayuntamientos por el Espacio Público

- Asociación ciclista Arosa en Bici
- Asociación de comerciantes Zona Aberta
- Asociación de comerciantes Plaza de Abastos
- Empresa de transporte Grupo Alabo Autocares
- Policía municipal
- Delegada de Urbanismo y Movilidad del Ayuntamiento
- Asociación de jóvenes Arousa Moza

14.3. Encuentro del Grupo Municipal de Movilidad: problemas y políticas de movilidad

La necesidad de un abordaje amplio de la movilidad, desde diferentes conocimientos y ámbitos dentro de la administración, ha motivado la apertura de **un grupo de trabajo interdepartamental dedicado a la movilidad sostenible y el espacio público dentro del Ayuntamiento de Vilagarcía de Arousa**. Este grupo cuenta con gran parte de los servicios municipales: cultura, seguridad ciudadana, servicios sociales, juventud, educación, turismo, obras, deporte, comunicación, promoción económica, medio ambiente, participación vecinal, etc.

En el primer encuentro de este grupo de trabajo municipal se realizó una ronda de presentación de los trabajos desarrollados por cada departamento, comentando las tareas y acciones que en cada caso se llevan a cabo y que están relacionadas con la movilidad. En una segunda parte, se debatió sobre la necesidad de cruzar información y compartir espacios de trabajo entre los diferentes servicios municipales, incluso codiseñando algunos proyectos.



Foto 14.2 Primer encuentro del Grupo de Trabajo Municipal de Movilidad

La accesibilidad y el uso de la calle en el entorno de los equipamientos municipales, por ejemplo, vincula a urbanismo y movilidad con seguridad ciudadana, servicios sociales centrados en mayores y discapacidad, encargados de obras, y educación. Otro tema de interés en la sesión fueron los entornos escolares y la prioridad que tiene intervenir en todos ellos desde una visión compartida por medio ambiente, juventud y educación, y movilidad. Por último, desde los diferentes servicios municipales se insistió en que los espacios de participación para la elaboración del Plan de Movilidad tuvieran en cuenta la diversidad social y las características territoriales del municipio, en los tres grandes núcleos urbanos y también en las parroquias y núcleos rurales.

La sesión se cerró invitando a los servicios técnicos de las diferentes áreas a formar parte de la Mesa de la Movilidad Sostenible, que se crearía durante el próximo encuentro abierto a la ciudadanía.

14.4. Taller de diagnóstico con la Mesa de la Movilidad Sostenible

Se realizó un trabajo de identificación y captación de agentes representativos de la diversidad social de Vilagarcía de Arousa, invitándoles a participar en este primer encuentro. Además, se abrió la convocatoria a todas las personas interesadas, contando con la asistencia de muchos vecinos y vecinas del municipio.



Foto 14.3 Presentación inicial en el primer taller de la Mesa de la Movilidad Sostenible

El encuentro consistió en una presentación del análisis de la movilidad ante unas 50 personas reunidas en el Centro Cultural de Vilaxoán. El equipo redactor hizo la exposición sobre el proceso de redacción del Plan y un avance del análisis del modelo de movilidad del municipio. Posteriormente se dinamizó un debate con aportaciones que matizaron el análisis. Grupos políticos, agentes económicos y vecinas y vecinos tanto de asociaciones como a título individual hicieron sugerencias sobre temas a profundizar y aspectos faltantes en el estudio, por ejemplo considerando grupos etarios

y las diferencias en las necesidades de la población según los lugares en los que viven. También se recogieron numerosas aportaciones desde la experiencia cotidiana de las personas asistentes, refiriéndose a problemas en núcleos, barrios e incluso calles concretas.

En la segunda parte del encuentro se trató la **creación de la Mesa de la Movilidad Sostenible, un grupo permanente de participación sobre movilidad sostenible y espacio público en Vilagarcía de Arousa**. Se comentó la composición de la Mesa y las actividades que podría desarrollar, así como la necesidad a corto plazo de vincular su actividad a la redacción del Plan de Movilidad. Se anunció que el próximo encuentro de la Mesa, una vez realizado el paseo crítico ciudadano, sería un taller de escenarios de futuro de la movilidad.

14.5. Paseo crítico ciudadano

Aprovechando una de las jornadas de participación en Vilaxoán, se convocó un paseo ciudadano por las calles de este núcleo urbano. Partiendo del Centro Cultural, un grupo de vecinos y vecinas caminaron junto a los equipos técnicos encargados de la redacción del Plan de Movilidad.

Las personas participantes fueron comentando problemas en el espacio público, desde la propia intensidad del tráfico al diseño de las calles, en especial los problemas de accesibilidad y las barreras que impiden caminar con seguridad y comodidad. Se hicieron varias paradas a lo largo del recorrido para detener la mirada en las aceras, las vías ciclistas, la regulación del tráfico motorizado y las percepciones y sensaciones en cada espacio.



Foto 14.4 Paseo crítico por las calles de Vilaxoán

14.6. Encuentro del Grupo Municipal de Movilidad: los retos del PMUS

En esta sesión del grupo de trabajo municipal el equipo redactor del Plan de Movilidad expuso el diagnóstico del modelo de movilidad de Vilagarcía y se debatieron los retos que enfrenta el municipio para lograr una movilidad más sostenible y saludable. Una quincena de personas de los diferentes departamentos revisó el avance de los trabajos del Plan y realizaron sugerencias de mejora. El encuentro permitió también trabajar sobre los objetivos que debe fijarse el Plan y algunas propuestas concretas, entre las que destacan:

- La movilidad exterior necesitará análisis complementarios y propuestas que no pueden llevarse a cabo desde las competencias del Concello. Hay muchos desplazamientos en coche a los municipios cercanos que no tienen una alternativa fácil en modos

sostenibles sin contar con un transporte público colectivo mancomunado. Una opción así, con densidades relativamente bajas en algunas zonas, no tiene que ser rentable, pero es un servicio público necesario que tiene que escapar del círculo vicioso de la baja demanda y el bajo servicio.

- La sensibilización de la población es una asignatura pendiente. Se han hecho avances, pero no se entienden siempre y a veces se rechazan. La Semana de la Movilidad en septiembre es una buena ocasión para impulsar una visión diferente de la movilidad, pero hay que ir más allá. No se trata de si gusta o no cómo se ha hecho una vía ciclista, sino de que llegue el mensaje de que el espacio público no es infinito, la calidad del aire es imprescindible, y la seguridad vial salva vidas.

14.7. Taller de escenarios de futuro con la Mesa de la Movilidad Sostenible

El segundo encuentro de la Mesa de la Movilidad tuvo lugar en Carril, y consistió en un **taller de escenarios de futuro de la movilidad** que fue preparado con una intensa tarea de captación mediante correos electrónicos y llamadas telefónicas para asegurar la diversidad de perfiles necesaria entre las personas asistentes. Tras una presentación de las conclusiones del diagnóstico, se realizó una dinámica en dos fases.

Primero, se formaron grupos homogéneos (separando en mesas a los partidos políticos, vecinos y vecinas, asociaciones y comunidad educativa) que desarrollaron cómo sería la movilidad en 2030, tanto en un escenario ideal como en uno a evitar. Cada grupo se situó en 2030 para describir la situación y echar la vista atrás, explicando los actores y momentos que

fueron importantes para llegar hasta ahí. Es de destacar que los partidos políticos (PP, BNG y PSOE) elaboraron una propuesta conjunta que llamaron “Vilagarcía verde y conectada.” En varios grupos de trabajo se repitió el comentario de que un reto importante se encuentra en la complicación para moverse desde las zonas rurales sin usar el coche. El grupo de servicios técnicos municipales planteó que en 2030 habría una mejora significativa del transporte colectivo y una reorganización y regulación del aparcamiento para quien no tuviera alternativa. El grupo formado por asociaciones ciclistas y de jóvenes añadían a esto las opciones de taxi a demanda, así como la red ciclista incluyendo todo el territorio del concello. El grupo de comunidad educativa, asociaciones de vecinos y asociación de personas autistas señalaron que lo que diferenciaría 2030 de los años anteriores sería la accesibilidad a pie y en bicicleta a los centros sanitarios, educativos, sociales y culturales. Por falta de asistencia de otros representantes de agentes económicos del municipio, los asistentes de la asociación de comerciantes y sindicatos no formaron un grupo propio y se repartieron en los anteriores.

Los diferentes escenarios se pusieron en común y comentaron, relacionando y agrupando de manera colaborativa las características de los escenarios ideales y a evitar, esbozándose un único escenario que integraba los aportes de cada grupo homogéneo. Se dedicó un tiempo a debatir las contradicciones y matices que surgían al juntar los escenarios, constatándose que eran muchas más las ideas compartidas y los puntos de encuentro que las diferencias.

ESCENARIO IDEAL EN 2030

LEMA: 2030 Vilagarcía a pie (o en bus)

Características de la situación en 2030:

- Facilidad de desplazamiento o seguridad una desplazamiento en núcleos urbanos
- Optimización de transporte público interurbano y entre parroquias, también hacia el Hospital Comarcal. Posibilidad de hacer busbancos entre líneas que tienen paradas en concellos limítrofes (o en parroquias de los concellos)
- Reducción del consumo de CO₂ al mínimo
- Las autoridades e cuerpos de organismos de Concello moviéndose regularmente en bicicleta. Le socialis
- Los accesos desde centros educativos permiten que cada persona vaya a pie o en bici. Actualmente, en cada centro existen "aparcamientos" para bicis en algunas Vialleas
- O transporte público está bien desarrollado: paradas, líneas
- Los espacios públicos e vías están bien mantenidos: zonas verdes, mobiliario urbano accesible, etc.

Qué actores fueron importantes para llegar hasta aquí

- Actores políticos, locales, autonómicos, estatales e europeos que pusieron en marcha el proyecto
- Técnicos especialistas que contribuyeron al diseño de planes, proyectos, procesos
- Emprendedores e actores sociales (hostelería, comercio, asociaciones...)

Qué momento o hito fue clave entre 2022 y 2030

- Aumento del uso de zona azul en los frentes urbanos de concello, con vigilancia efectiva a nivel S.
- Reorganización de las líneas de transporte público y su financiación mixta (organismos públicos + usuarios)

Cómo ha ayudado a mejorar la vida de las personas

- Beneficios de Salud: caminar, respirar mejor, vivir con menos ruido.

→ objetivos: árboles, maceteros, asfalto...

- Eliminación de barreras arquitectónicas, es bajar las rampas de los edificios por peatones, coches...
- Así como las barreras están bien instaladas: una se mueve, una está rota...

Figura 14.6 Escenario ideal en 2030 elaborado en el taller de escenarios de futuro por el grupo formado por comunidad educativa, asociaciones de vecinos y asociación de autismo

Posteriormente se desarrolló la segunda fase del encuentro, en formato taller con grupos mixtos por temáticas de interés. Así, se mezclaron vecinos y vecinas con equipos técnicos, asociaciones, grupos políticos y otros participantes, formando cuatro grupos temáticos que elaboraron propuestas concretas para que Vilagarcía de Arousa se acerque al escenario ideal en 2030 y se aleje del escenario a evitar. Un grupo trabajó sobre la **movilidad peatonal y los entornos escolares**, y precisó que es necesario revisar los tiempos semafóricos para reducir la espera peatonal y extender a todos los centros educativos las mejoras de espacio público en sus accesos y programas de caminos escolares seguros. El grupo sobre **transporte público y colectivo** debatió sobre el problema de competencias municipales en este tema, y detalló algunas ideas que sí puede ejecutar el Concello, como la instalación de paneles informativos tecnológicos y aplicaciones digitales para saber horarios y tiempos de espera en las paradas de bus, así como mejorar la interconectividad de bus y tren con la bicicleta y la accesibilidad para personas con discapacidad. El grupo centrado en **movilidad ciclista** elaboró una lista de propuestas para impulsar el uso de la bicicleta: ampliar la red ciclista e instalar aparcabicis también en zonas rurales, realizar campañas de concienciación para que los conductores de coches respeten a los ciclistas y para que los ciclistas respeten los espacios peatonales, permitir que en los trenes y buses puedan subirse bicicletas, fomentar la bicicleta en los centros de trabajo y en los centros educativos. Finalmente, el grupo dedicado al **tráfico motorizado y aparcamiento** debatió la mejora de la gestión y regulación del aparcamiento pensando en reducir desplazamientos innecesarios y mejorar la seguridad vial, para lo cual se propuso reservar plazas para residentes, hacer cumplir los límites de velocidad e introducir badenes y otros dispositivos de calmado, ampliar la zona azul de estacionamiento regulado e instalar puntos de carga de vehículos eléctricos.



Foto 14.5 Trabajo en grupos durante el taller de

14.8. Exposición en la calle sobre los contenidos del PMUS

La estrategia de participación y comunicación contemplaba la realización de acciones de difusión de los avances del Plan. Una acción destacada en este sentido fue el diseño e instalación de una exposición en la calle sobre la situación de la movilidad en Vilagarcía de Arousa y los objetivos del Plan de Movilidad, integrado en el programa “*velaívai!*.”



Foto 14.6 Exposición en la calle sobre el Plan de Movilidad Sostenible

La exposición consistió en la instalación de doce paneles en soportes de 100x190 cm en la Plaza de Galicia de Vilagarcía, un lugar visible y especialmente transitado a pie. Cada panel resumía datos importantes sobre el modelo de movilidad, como el contexto territorial de dispersión rural y urbana, los patrones de movilidad de la población, la dependencia del coche y los condicionantes para moverse a pie o en bicicleta. Finalmente, los últimos paneles mostraban las líneas de actuación que se están desarrollando para mejorar la movilidad y los canales de participación en la elaboración del Plan de Movilidad.

14.9. Encuentro de contraste con grupos políticos municipales

Como parte del proceso de participación y contraste se decidió organizar un taller con los partidos políticos de Vilagarcía de Arousa, con la intención de poner en común las diferentes opiniones y propuestas para que el Plan de Movilidad Sostenible sea un instrumento aceptable y útil para todos. Asistieron a este encuentro representantes de PSG-PSOE, PPdeG, BNG, En Común Vilagarcía, y Ciudadanos. La sesión comenzó con una breve exposición del equipo redactor del Plan, señalando la alta participación social durante el proceso y recordando los avances realizados en la elaboración del documento.



Foto 14.7 Encuentro con representantes de los partidos políticos de Vilagarcía de Arousa

Posteriormente se llevó a cabo una dinámica para que cada representante de los partidos políticos realizara aportaciones y se debatieran. Uno de los aspectos más comentados fue la dificultad de mejorar el transporte público desde las competencias municipales, así como la posible cesión de

tramos urbanos de las vías que por el momento son gestionadas por la Xunta, algo que facilitaría introducir cambios para mejorar la permeabilidad peatonal en esas vías e instalar posibles dispositivos de calmado de tráfico. Otro punto de acuerdo entre todos los partidos fue que la Mesa de la Movilidad Sostenible sea permanente, introduciendo esta condición en el propio Plan, y seguir mejorando la información y sensibilización dirigida a la ciudadanía y a los equipos técnicos municipales en relación a la movilidad sostenible. Todas las personas asistentes coincidieron también en la necesidad de que el Plan de Movilidad se desarrolle e implemente, adaptándolo cuando sea necesario, para evitar que se convierta en un documento guardado en un cajón.

14.10. Taller de desarrollo de medidas con la Mesa de la Movilidad Sostenible

En este encuentro, que tuvo lugar en el auditorio de Vilagarcía de Arousa, el equipo redactor comenzó recordando los retos a los que se enfrenta Vilagarcía en materia de movilidad, definidos a partir del diagnóstico compartido y contrastado en el proceso de participación. Seguidamente se presentaron las líneas de actuación que pretenden dar respuesta a estos retos, incluyendo un avance de posibles medidas.

Contando con los materiales del avance del Plan, en la segunda parte del encuentro se formaron grupos de trabajo para desarrollar medidas y acciones para cada uno de los retos:

- Conexiones peatonales y ciclistas con los núcleos rurales

Respecto a las propuestas avanzadas por el equipo redactor, se propusieron nuevos trazados para conectar poblaciones rurales, tanto

entre sí como con los núcleos urbanos, y se debatió qué tipo de diseño podría extenderse a todas estas conexiones, logrando prioridad peatonal y ciclista y velocidades reducidas sin un coste de intervención muy elevado. Además, el grupo discutió si liberar de tráfico algunos tramos de la red viaria para convertirlos en peatonales y ciclistas permitiendo el acceso de coches de residentes, en los casos en los que existe una alternativa para llegar a un destino, es algo deseable o si eliminar atajos para el tráfico motorizado es una renuncia inasumible.

- Mejora de la accesibilidad y calidad de zonas peatonales y diseño inclusivo del viario

Como punto de partida para abordar este reto, el grupo estableció la necesidad de eliminar el tráfico de paso en vías como la Avda. Rosalía de Castro, la ampliación de aceras en Avda. Agustín Romero, y la peatonalización de un tramo de la Avda. de Mariña, desde el cruce con Elpidio Villaverde. Igualmente, se planteó que las actuaciones deberían contar con un Plan de Accesibilidad y una planificación de la mejora ambiental y zonas verdes. Los espacios de descanso pueden requerir sombra, y hay que vincular las actuaciones de espacio público con los ciclos ecológicos, por ejemplo facilitando la infiltración de agua de lluvia. Este grupo trató también la ampliación de la peatonalización a un ámbito mayor del casco urbano de Vilagarcía y la peatonalización en Carril y Vilaxoán. Asimismo, se propuso abordar la convivencia peatón-bici mediante la regulación del uso ciclista de los espacios peatonales, priorizando calles paralelas para la bicicleta. Finalmente, el grupo desarrolló ideas para convertir las travesías en vías urbanas, con más pasos peatonales, un diseño amable para caminar y tráfico calmado.

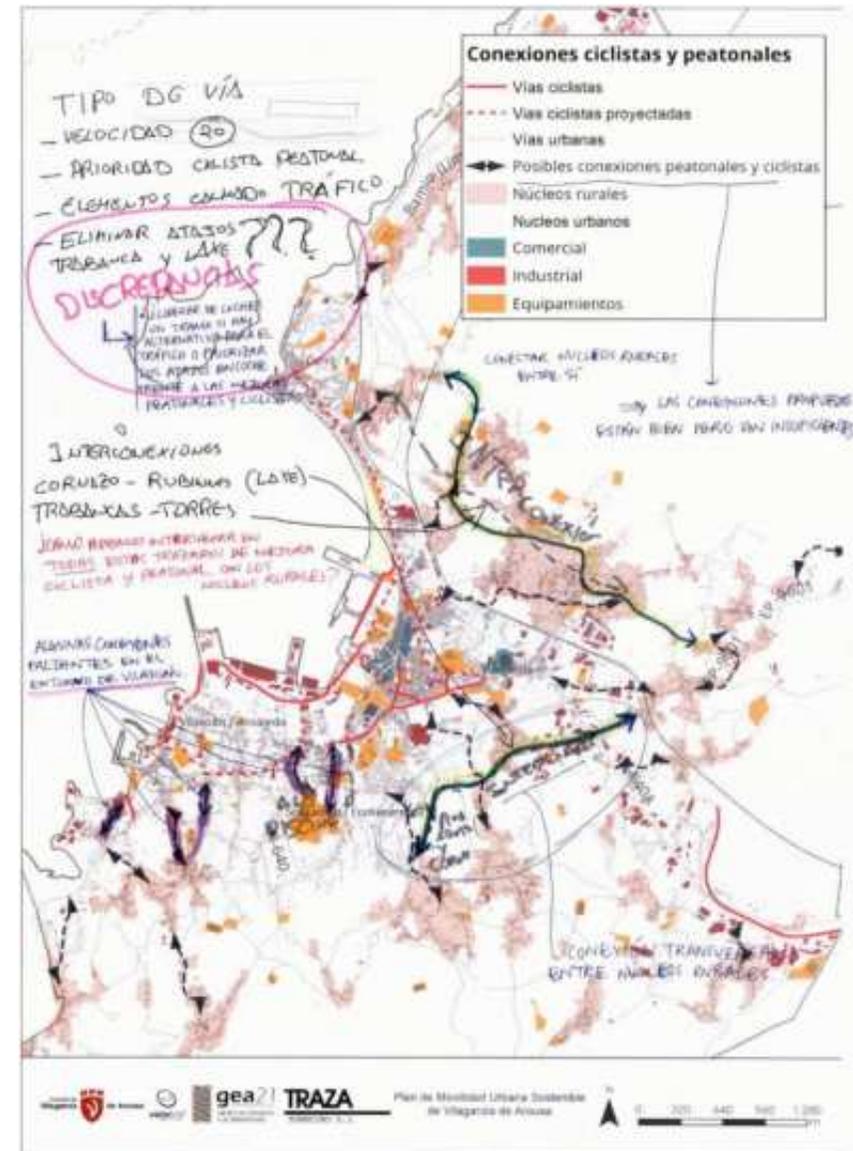


Foto 14.8 Materiales de trabajo elaborados durante el taller de desarrollo de medidas

- Transporte público colectivo y transporte a demanda

El grupo dedicado al transporte colectivo insistió en que es imprescindible lograr trabajar con la Xunta y con los concellos cercanos para mancomunar el servicio de transporte, pensando también en servicio a demanda para cubrir núcleos rurales. Además, un microbús eléctrico y con más frecuencia se adaptaría mejor a las necesidades de conexión de los núcleos urbanos de Carril, Vilagarcía y Vilaxoán. Este grupo también propuso estudiar el transporte marítimo entre Salnés y Barbanza, considerando la intermodalidad con tren y bus. Finalmente, la intermodalidad bici-bus-tren es fundamental, y para empezar se podrían instalar aparcabicis y permitir llevar bicicletas en los autobuses.



Foto 14.9 Trabajo en grupos durante el taller de desarrollo de medidas del PMUS



Foto 14.10 Puesta en común en el taller de desarrollo de medidas del PMUS

14.11. Otros materiales de comunicación: carteles, página web, redes sociales y correo de movilidad

El proceso de participación ha estado acompañado por una estrategia de comunicación para difundir información sobre el desarrollo del Plan de Movilidad Sostenible de Vilagarcía, hacer llegar las convocatorias de los encuentros presenciales del proceso y comenzar la tarea de sensibilización sobre una nueva cultura de la movilidad.

Las acciones realizadas se enmarcaron en la campaña *velaivai!* junto a otras iniciativas previas de movilidad en Vilagarcía de Arousa. Entre estas acciones destaca la creación del espacio web velaivai.vilagarcia.gal, las publicaciones en redes sociales con el hashtag #velaivai!, y la apertura de un buzón de correo electrónico dedicado a la movilidad sostenible en el concello (velaivai@vilagarcia.gal).

Además, la difusión de las actividades ha contado con carteles diseñados para su publicación en papel y en versión digital.



Figura 14.7 Cartel de uno de los encuentros presenciales del proceso participativo



Figura 14.8 Captura de la página web municipal dedicada a la movilidad sostenible que se ha diseñado y publicado durante el proceso de elaboración del PMUS

15. Anejo de entrevistas

A continuación se recogen las fichas con las notas de las ocho entrevistas realizadas durante la elaboración del PMUS a agentes clave relacionados con la movilidad en Vilagarcía de Arousa.

Proyecto: PMUS Vilagarcía de Arousa
Persona/s entrevistada/s: Paola María Mochales, Delegada Municipal de Urbanismo y Movilidad
Equipo de Gea21/Traza: Christian Kisters, Miguel Mateos, Gonzalo Navarrete
<p>Perfil o relación con el proyecto</p> <p>Paola Mochales es concejala de urbanismo y movilidad en el Concello, directora política del trabajo de redacción del Plan de Movilidad.</p> <p>Interés en participar, necesidades, preocupaciones, propuestas</p> <p>La concejala realiza un repaso de los cambios en urbanismo y movilidad desde 2007. En la legislatura 2007-2011 se redactó un Plan de Movilidad pero no fue aprobado ni publicado. Posteriormente se fueron realizando actuaciones sectoriales o en espacios reducidos. El mayor esfuerzo se ha hecho con las ciclovías y los caminos escolares en los últimos años, pero se va incrementando la necesidad de renovar las herramientas de planificación para que las futuras actuaciones estén mejor coordinadas y contrastadas. Además, la situación de pandemia y la posibilidad de incluir los planes y proyectos nuevos en convocatorias de fondos europeos, ha terminado de impulsar la propuesta de redactar un nuevo Plan de Movilidad Sostenible, mientras continúa el desarrollo de la EDUSI y el PXOM. Al mismo tiempo, Vilagarcía está vinculándose a foros y redes de promoción de la movilidad sostenible, como la Red de Ciudades por la Bicicleta o la Red de Ciudades que Caminan, y espera celebrar encuentros de aprendizaje e intercambio de experiencias para contribuir al cambio de modelo de movilidad.</p> <p>Algunos temas controvertidos en relación a la movilidad en Vilagarcía de Arousa son:</p>

<ul style="list-style-type: none"> - Ciclovías. El diseño se contrató con empresas con mucha experiencia, pero ha habido algunos problemas en la ejecución y hay grupos que no han entendido su implantación. Rechazar las vías ciclistas se ha convertido en la actividad principal de algunos medios y partidos políticos. Desde el Concello se tiene la convicción de que hay que seguir mejorando las condiciones para usar la bicicleta, y el Plan de Movilidad es una oportunidad para debatir y participar sobre la mejor manera de hacerlo. - Aparcamiento. La gestión, reubicación, reordenación y regulación del aparcamiento es lo que permite muchas otras mejoras de movilidad sostenible. Más y más coches sin orden simplemente no caben. La mejora en la información y la sensibilización también puede ayudar. - Transporte público. Es cierto que hace falta más frecuencia de bus y más recorridos, pero hay un problema de competencias. El Concello está insistiendo a otras administraciones para su mejora, probablemente mancomunando el servicio, pero parece que la Xunta no quiere apostar por el transporte público. Por ahora hay un par de convenios municipales: bono de vaibus para la línea Carril-Vilaxoan, y servicio al hospital. Además, se está tratando de acordar con taxistas para implantar un servicio a demanda, con ciertos horarios y tratando de llenar las 4 plazas, que podría también extenderse a la mancomunidad. <p>Estos tres puntos condicionan las posibles alternativas al uso del coche, salvo si no se sale del centro peatonal.</p> <p>Complementariamente, es necesario redactar una nueva Ordenanza de Movilidad que dé soporte legal a las mejoras de movilidad sostenible, en línea con el marco europeo y español en esta materia.</p> <p>Desde el Concello se pretende seguir mejorando con la participación y la comunicación en la elaboración de planes y proyectos de movilidad y espacio público. Un problema añadido es que la administración municipal cuenta con poco personal para trabajar en este tipo de acciones.</p>
Proyecto: PMUS Vilagarcía de Arousa
Persona/s entrevistada/s: Emilio y Pablo, representantes de la asociación Arousa en Bici
Equipo de Gea21/Traza: Christian Kisters, Gonzalo Navarrete, María Masaguer

Perfil o relación con el proyecto

Emilio y Pablo, portavoces de Arosa en Bici, asociación que se inició con una bicicletada festiva y reivindicativa “Carril Vilaxoan”. Han realizado desde entonces muchas otras actividades y paseos en bicicleta para promover el uso de la bicicleta, tanto para uso diario como cicloturismo. Cuentan con unas 65 ó 70 personas asociadas, y también llegan a vecinos y vecinas no asociadas, pero el núcleo coordinador y más activo es más reducido.

Interés en participar, necesidades, preocupaciones, propuestas

La asociación pone el acento en lo cotidiano, en que la bicicleta se convierta en un modo de transporte habitual para personas diversas en sus desplazamientos. Los puntos más destacados de la conversación son:

- En los últimos años desde la asociación están percibiendo un cambio hacia un mayor interés y demanda de la bicicleta en Vilagarcía y alrededores, incluso está de moda. En conteos han detectado más usuarios de bicicleta y patinete de lo que esperaban, incluyendo algunas personas mayores. Esto contrasta con la situación de las últimas décadas, y el futuro podría recordar al uso de hace 40 ó 50 años, cuando también había más bicicletas (y menos coches). Actualmente empieza a usarse la bici de nuevo por ejemplo entre Vilaxoan y Vilanova, o en desplazamientos internos en el núcleo de Vilagarcía.
- Sin embargo, existen numerosas barreras e inseguridad que condicionan gravemente que la bicicleta se use mucho más. En cada etapa de elecciones, desde Arosa en Bici trasladan a los partidos con la intención de que se resuelvan estas barreras.
- La cicloinfraestructura ejecutada es un avance, pero tuvo problemas importantes de diseño y ejecución, y sobre todo no constituye por ahora una red, estando compuesta por tramos discontinuos. Además, el carril bici en Avda Rodrigo de Mendoza se ha convertido en un conflicto político y electoral.
- La experiencia de vaibike con bicicletas públicas ha sido interesante, pero tuvo problemas y dejó de funcionar.
- También existe un ligero problema de conflicto de los modos activos con los patinetes eléctricos, pero desde Arosa en Bici consideran que las situaciones de conflicto peatón-ciclista son sólo puntuales, aunque en el futuro habría que asegurar que según aumenta el uso de la bicicleta no sea a costa del espacio y la seguridad peatonal.

- El proceso de redacción del PMUS, con participación, es una buena noticia y esperan implicarse, pues hasta el momento no ha habido suficiente transparencia y espacios de participación.
- En este sentido, la creación de una Mesa de la Movilidad es buena idea, pero les parece clave que se involucren muchos otros agentes, incluyendo a comerciantes, otras asociaciones y los partidos políticos, entre otros, para lograr un acuerdo de mínimos. Las posiciones que sólo critican sin proponer alternativa no son útiles ahora mismo, hace falta responder a la pregunta de cómo sí introducir la bicicleta en Vilagarcía.
- Tienen interés las propuestas con gran capacidad de impacto en la transformación de la movilidad que además tienen el potencial de contar con gran apoyo, como los caminos escolares seguros.
- La principal propuesta que han hecho pública desde Arosa en Bici en la de completar la red ciclista, ampliando o modificando algunos tramos sugeridos por el Concello. En concreto plantean conexiones ciclables desde las parroquis y zonas habitadas fuera del núcleo de Vilagarcía, pues esos caminos y pequeñas carreteras tienen mucho potencial de uso ciclista. Como criterio para su trazado, consideran que se trata de conectar cuantas más casas mejor, y además que lleve a destinos y paradas intermodales.
- La red se apoyaría en nuevos aparcamientos para bicicletas desde un enfoque intermodal, es decir, asociados a las paradas de transporte y a aparcamientos. Además, habría que introducir cambios en la regulación urbanística y en la edificación para incluir espacios donde tener bicicletas.
- Complementariamente, echan en falta un cambio en la política de aparcamiento de coches para contribuir a que más desplazamientos se hagan en otros modos más sostenibles. En concreto, no está claro cuánto aparcamiento hace falta y han observado que aunque se pidan más plazas resulta que las bolsas de aparcamiento existentes no se llenan, especialmente las periféricas cuando no tienen mucha densidad alrededor. Estos espacios podrían potenciarse y señalizarse más para descargar de presión de aparcamiento otras zonas. Además, la zona azul parece que funciona bien, aunque en verano parece quedarse algo escasa.
- Los servicios de carga y descarga con furgonetas podrían sustituirse poco a poco por cicloparto, especialmente en zonas céntricas y peatonales donde los vehículos de reparto motorizados son poco eficaces y generan incomodidad e inseguridad.
- Ayudaría a sensibilizar a la población que concejales y policía usaran la bicicleta, no sólo que hicieran promoción en redes o declaraciones.

Proyecto: PMUS Vilagarcía de Arousa
Persona/s entrevistada/s: José Antonio Prego y Benito Conde, policía municipal
Equipo de Gea21/Traza: Christian Kisters, Gonzalo Navarrete, Miguel Mateos, María Masaguer
<p>Perfil o relación con el proyecto Dos policías municipales con larga experiencia en la movilidad y la seguridad en el concello.</p> <p>Interés en participar, necesidades, preocupaciones, propuestas En la conversación, los policías realizan observaciones sobre los problemas de movilidad en Vilagarcía y algunas propuestas tanto de carácter general como relacionadas con la mejora del trabajo que realizan en las calles.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Existen problemas de congestión por el exceso de tráfico en fines de semana y en verano, sobre todo en torno al puerto y en las travesías o calles principales de competencia no municipal. También en Rodrigo de Mendoza, que sí es municipal. - En estas vías es donde se concentran los accidentes. La mejora depende mucho de que se resuelva el problema de competencias y se intervenga en esos tramos. - Se han recibido peticiones de más pasos peatonales en las travesías, porque hay pocos o están muy separados. - Los pasos elevados y anchos en Doctor Tourón han supuesto una mejora de la seguridad, ya que los coches van más despacio. - Un punto negro se encuentra en la bajada al puerto por Pablo Picasso. - No hay un control fijo de movilidad, sino que la policía municipal usa controles móviles, así como gestión de tráfico y seguridad incluso en vías no municipales. - Las bicicletas en espacios peatonales son un problema relativo, sólo cuando hay un uso peatonal intenso y terrazas, o cuando las aceras son estrechas. - Por el momento no hay un crecimiento importante de los accidentes que involucren a ciclistas, pero es una posibilidad a vigilar según aumenta el uso de la bicicleta. Sí que ha habido algunos de patinetes eléctricos, pero sobre todo quejas de peatones. - La zona azul casi ha desaparecido, está en camino de convertirse en una zona de servicios. Además de estar funcionando en pocas calles, actualmente el tiempo

<p>de estacionamiento permitido es de 1h30. Un tiempo más reducido podría favorecer mayor rotación.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cada día se dedican 7 policías a los entornos escolares, tanto al acceso como a los cruces y parada de bus escolar. Por la estrechez de la acera se suele cerrar un carril en algún caso, pero en general sólo se cuenta con la propia intervención de la policía, lo que supone un trabajo intenso y una carga para el servicio. En los entornos escolares la inseguridad la generan a veces los propios familiares que llevan en coche a sus hijos hasta la puerta. - Otro tema que genera fricciones es el mercado en la calle, con sus necesidades de carga y descarga y la petición de plazas para clientes de la Plaza de Abastos. - En general, la movilidad ha mejorado en los últimos años con las peatonalizaciones, pero queda mucho por hacer y no todo puede ser resuelto mediante vigilancia y gestión del tráfico por parte de la policía, que tiene muchos sitios que atender cada día.

Proyecto: PMUS Vilagarcía de Arousa
Persona/s entrevistada/s: Martín Barreiro Cruz, arquitecto y técnico urbanista
Equipo de Gea21/Traza: Christian Kisters, Gonzalo Navarrete, María Masaguer
<p>Perfil o relación con el proyecto Martín es arquitecto especializado en urbanismo y mediación, fundador de Estudio Rurban; actualmente trabaja en la Diputación como arquitecto en el Área de Espazo Público e mobilidade alternativa.</p> <p>Durante años Martín ha centrado su trabajo como investigador y como técnico en comprender e intervenir los espacios rururbanos de las Rías Baixas. Ha recibido numerosos encargos de diversas administraciones locales; todos ellos comparten un peculiar enfoque centrado en la mejora del espacio público, la accesibilidad, la inclusión y la sostenibilidad que trascienda los núcleos urbanos compactos. Como habitante también ha sido promotor de la primera calle peatonal intermunicipal (Camión Real Cangas-Moaña) acompañando el proceso de negociación con las vecinas en todas sus fases, incluso el proyecto de ejecución y obra. Este concepto lo ha trasladado a la escala territorial bajo el</p>

nombre de Calles Azules Rururbanas. Este Plan y su primera intervención han sido finalistas en la XII Bienal Iberoamericana de Arquitectura y Urbanismo.

Actualmente es funcionario interino en la Diputación de Pontevedra, vinculado a la Red Ágora de Ayuntamientos por el Espacio Público, una iniciativa de acción institucional a favor de considerar y valorizar el espacio público como un derecho fundamental de la ciudadanía. Está formada por la Diputación y 54 ayuntamientos de la provincia. A través de la red Ágora se están canalizando subvenciones provinciales para redactar proyectos y ejecutarlos desde los ayuntamientos. Además, se apoya en la difusión por parte de la Diputación de las actuaciones hechas en los últimos años. Ejemplo de ello es el Estudio de vías ciclables por fases, especialmente útil para redactar el PMUS de Vilagarcía.

Interés en participar, necesidades, preocupaciones, propuestas

El equipo de Traza-Gea21 invitó a Martín a pasear y conversar sobre Vilagarcía. Se reproducen a continuación algunas observaciones y sugerencias que hizo, a título personal, a modo de reflexiones sobre Vilagarcía y el PMUS:

- Una de las principales claves para comprender la (des)configuración de los ayuntamientos gallegos en general y de Vilagarcía en particular está en la compleja geometría de los ámbitos competenciales. En los ayuntamientos costeros destacan los ámbitos de Portos, Costas, Augas, Estradas Autonómicas, Estradas Provinciais y algunas infraestructuras del Estado. Estas y otras servidumbres sectoriales dificultan, cuando no impiden, actuaciones necesarias que en muchos casos están dentro de los tejidos urbanos.
- Cada organismo encargado de la gestión de un ámbito competencial tiende a prestar poca atención a la realidad urbana/rururbana en su conjunto, dentro de la cual actúa. Esta parcelación del territorio es una forma de minifundismo administrativo que lastra la evolución urbana.
- La dificultad para obtener permisos sectoriales y/o la escasa capacidad de esos organismos para aceptar soluciones innovadoras (en las que se preste más atención a las personas y al entorno construido) desincentiva a los concellos a pensar en la estructura urbana y del asentamiento para centrarse en proyectos “asequibles”, con plazos de tramitación compatibles con los ciclos políticos. Los proyectos municipales de intervención urbana/rururbana casi nunca se salen del ámbito competencial municipal. Comprender y ser conscientes de esto permite leer e interpretar muchas intervenciones urbanas que de otro modo podrían parecer irracionales o poco meditadas.
- Efectivamente, la Xunta sí ha hecho actuaciones de intensa reurbanización en tramos de sus carreteras y posterior traspaso de competencias. Personalmente

no conoce cuáles son los criterios que rigen la asignación de fondos a estos proyectos, puede que dependa de criterios políticos.

- En Vilagarcía, hay “islas competenciales” (ámbitos de competencia municipal interclusos entre Estradas, Portos, Augas...) en realidad son pequeñas manchas de competencia municipal, por lo que será imprescindible trabajar con otros niveles de la administración para incidir sobre la movilidad.
- El planeamiento siempre ha sido gestión más que dibujo, y en el complejo sistema de asentamiento de las Rías Baixas cambiar cualquier cosa que no sea competencia municipal directa puede convertirse en un sumidero de tiempo, una suerte de fractal de gestiones. Un ejemplo quizá sea la ausente conexión entre la VAC (AG) y la estación de tren de Vilagarcía. Las dificultades pueden ser de todo tipo, relacionadas con el PXOM, el desarrollo de un Plan Parcial complejo, la fragmentación de la propiedad o la obtención de suelo para infraestructuras, por citar las primeras que vienen a la cabeza.
- El PXOM debería incorporar principalmente aquellas conexiones que completan la red viaria y que responden a itinerarios peatonales y ciclables. De hecho, esta es una reflexión pendiente por parte del planeamiento general, la estructura general y orgánica del territorio no puede limitarse a definir carreteras e infraestructuras exclusivas para el coche; un territorio como el de Vilagarcía necesita una red de calles de prioridad peatonal, un sistema arterial para los desplazamientos más esenciales de toda la población (comenzando por la infancia y las personas mayores). El mero hecho de decidir y trazar estas arterias peatonales debería ser objeto de un proyecto detallado, casi de rehabilitación, puesto que el territorio está repleto de preexistencias. El trabajo técnico en los proyectos es una inversión, permite abaratar obras que de otro modo se convierten en pseudo-circunvalaciones, excesivamente impregnadas de la normativa de carreteras, cuando en realidad con frecuencia se trata de pequeñas conexiones para conjuntos de viviendas muy limitado.
- La disposición diseminada de las viviendas se debe a muchas causas. Sólo una pequeña parte de las viviendas y artefactos construidos se han levantado sin licencia. El proceso es complejo, tiene mucho que ver con las preexistencias y con que se reutilizó el sistema viario rural como vectores del proceso de urbanización. Las ilegalidades se han convertido en una excepción; no se construyen viviendas nuevas sin licencia. Los suelos de núcleo rural son los que han dado seguridad jurídica a lo que se edificó durante los años de intensa urbanización (se legalizó lo que se hizo). No se trata de valorar esto, sino de entenderlo. La conformación y la forma de esta forma de ocupar el espacio es indudablemente singular.

- El modelo urbano y territorial tan disperso ha hecho crecer las infraestructuras para el tráfico. Actualmente existe una voluntad de priorizar otro tipo de inversiones, aunque algunas conexiones faltantes del viario pueden ser necesarias, como la comentada de la estación. Los ayuntamientos de las Rías Baixas (seguramente suceda algo parecido en el resto de Galicia) tienen el triple de infraestructuras por habitante, escaso peso de los espacios urbanos compactos y en consecuencia una capacidad de inversión realmente limitada. Todo lo que se haga debe ser muy estratégico, muy eficaz.
- Hay una vinculación clara entre lo que hace y puede hacer un ayuntamiento y lo que hace la Xunta y la Diputación, que tienen líneas de intervención bastante claras. Los concellos observan y reproducen.
- Desde la Xunta, en los últimos años se han eliminado tramos de concentración de accidentes mediante nuevas rotondas. Además, se han creado sendas compartidas para peatones y ciclistas en paralelo a las carreteras, con fondos FEDER.
- Desde la Diputación se ha hecho en torno a una obra por concello cada dos años en las carreteras provinciales; intervenciones caracterizadas por las sendas de 2,5 m de ancho paralelas a la calzada y las plataformas únicas de coexistencia cuando la sección es limitada.
- La Guía de Espacios Públicos y Movilidad Amable, de Fernando Nebot, es la referencia para las actuaciones de la Diputación. Los proyectos subvencionados a través del Plan Concellos deben cumplir con criterios basados en esta guía.
- En lo que atañe a la transformación del espacio público urbano, además de las virtudes que se puedan apreciar en el proceso de transformación de Vilagarcía, conviene visitar el caso ejemplar del municipio de Tomiño, con actuaciones en ambos centros urbanos, incluso en núcleos rurales.
- Respecto a actuaciones que integren espacio público urbano y periurbano, es recomendable caminar desde la estación marítima de Moaña a la de Cangas. Resultan visibles todos esos ámbitos competenciales mientras se camina por una infraestructura de movilidad activa que funciona además como espacio público.
- En relación a las cuestiones vinculadas a espacios costeros, carriles bici como infraestructuras de ocio, o vías verdes, son piezas complementarias y muy importantes en el proceso de redistribución del espacio público, también en Vilagarcía.

Proyecto: **PMUS Vilagarcía de Arousa**

Persona/s entrevistada/s: Zulema, Mariví, Vicente y Rocío, representantes de la asociación de comerciantes Zona Aberta

Equipo de Gea21/Traza: Christian Kisters, Gonzalo Navarrete, María Masaguer

Perfil o relación con el proyecto

Zulema, Mariví, Vicente y Rocío son representantes de la asociación de comerciantes. Rocío es la presidenta. La asociación agrupa a una centena de establecimientos comerciales. No todos los comercios del concello forman parte, y la gran mayoría que sí están en la asociación están situados en el centro urbano de Vilagarcía. La actividad de la asociación, que se inició en 1994, es de apoyo a comerciantes, asesoramiento, negociación con el Concello, publicidad de campañas y rebajas, coordinación de actividades y venta en la calle, y captación de nuevos socios.

Interés en participar, necesidades, preocupaciones, propuestas

La asociación lleva tiempo reuniéndose con el Concello y planteando sus dificultades, necesidades y propuestas. En relación a la movilidad:

- La peatonalización en Vilagarcía está en general beneficiando al comercio, aunque algunos comerciantes no están de acuerdo. La opinión ha ido cambiando, recogiendo más apoyo porque poder caminar cómodamente facilita que haya compras.
- Sin embargo, es importante matizar que la ubicación y regulación del aparcamiento, que actualmente no facilita que gente de los núcleos rurales o de fuera del municipio, especialmente personas mayores, puedan venir a comprar. Sobre todo en verano y fin de semana, o en días de mercado (martes y sábado).
- Los aparcamientos disuasorios no se conocen bien, falta información para saber donde se debe dejar el coche. Hace falta combinar mejor los avances de peatonalización y movilidad sostenible con poder dejar el coche a una distancia adecuada para ir a comprar a los comercios. Las personas mayores lo necesitan de mucha proximidad. El aparcamiento disuasorio algo más lejanos pueden funcionar para otras personas que vengan de lejos.
- La red viaria tiene una conectividad mejorable y falta información para llegar a algunos destinos y evitar el tráfico de paso. Por ejemplo, la circunvalación está

poco indicada y tiene pocas salidas, lo que condiciona su uso y reduce su utilidad para evitar el tráfico de paso y pesado por Vilagarcía.

- Faltan plazas de carga y descarga bien ubicadas, y es importante evitar que se ocupen por furgonetas de obras y coches mal aparcados que no respetan estas plazas reservadas. ¿Podrían introducirse plazas de carga y descarga, y vigilar que se respeten, en combinación con rotación o zona azul, para ciertos horarios? ¿Y plazas reservadas para autónomos, rotulación de vehículos, tarjetas de aparcamiento por trabajo?
- La propia zona azul debería ampliarse, desincentivando el aparcamiento no necesario en el centro (para lo que también hace falta sensibilización). Ahora apenas hay protestas por la limitación de aparcamiento en Vigo o en Pontevedra, y aunque haya diferencias en Vilagarcía también hay que seguir haciendo cambios.
- Empieza a haber más uso de la bicicleta, pero muy tímidamente. Sigue habiendo una mentalidad de ir en coche a todas partes. Los carriles nuevos se usan poco. Pueden animar a personas que no se atreven a compartir la calzada con los coches, pero hace falta informar y consensuar mejor las propuestas de trazado y de diseño.
- Además, apenas se va en bici para hacer compras. La implantación de las bicicletas públicas de vaibike habría sido muy interesante para quien quiera llegar a la zona comercial desde otros núcleos urbanos y desde los núcleos rurales o las zonas más periféricas de Vilagarcía. Desde la asociación de comerciantes esperan que se retome el proyecto, mejorando las propias bicicletas (medidas adecuadas) y con paradas en más lugares.
- Se percibe también más uso de patinetes y VMP, que deberían compartir el carril bici.
- El transporte público colectivo, el bus, conecta muy pocos destinos, básicamente Carril, Vilagarcía y Vilaxoan. Es importante dar cobertura a otros núcleos y mejorar la información de horarios.
- Los cambios necesarios en movilidad necesitan más consenso y continuidad a medio y largo plazo aun interviniendo a corto plazo, y hablar con todo el mundo, incluyendo los comerciantes.

Proyecto: **PMUS Vilagarcía de Arousa**

Persona/s entrevistada/s: Loli, José Manuel y Maricarmen, representantes de la asociación de comerciantes de la Praza de Abastos

Equipo de Gea21/Traza: Gonzalo Navarrete

Perfil o relación con el proyecto

Loli, José Manuel y Maricarmen son dueños de negocios con puesto de venta en el mercado, y participan en la Asociación de Comerciantes de la Praza de Abastos de Vilagarcía de Arousa. La entrevista tiene lugar al aire libre, recorriendo y comentando los problemas de movilidad en la zona de la Praza de Abastos.

Interés en participar, necesidades, preocupaciones, propuestas

Las tres personas entrevistadas afirman estar interesadas en la mejora de la movilidad y del espacio público en el entorno de la Praza de Abastos. Recientemente se han ejecutado algunas obras con cualidades positivas en algunos aspectos del diseño de las calles, pero consideran los siguientes problemas:

- En Rúa García Caamaño, peatonalizada, no se respeta el prohibido aparcarse ni la limitación de tiempo en aquellos tramos donde sí hay plazas para aparcarse. Dicen haber observado un uso muy repetido por coches que aparcen indebidamente. Es especialmente grave y peligroso en las mañanas con familiares del alumnado que traen a los niños y niñas en coche.
- En el momento de la entrevista el aparcamiento a lo largo de la calle Rúa Alexandre Bóveda ha dejado de ser de rotación, esperando que sea temporalmente porque muchos coches permanecen todo el día impidiendo que aparquen posibles clientes. Consideran imprescindible restituir las plazas de rotación.
- El diseño nuevo de esta calle debería incluir algún sistema que impida que los coches aparcados invadan la nueva acera, que es más ancha, pero se echa a perder la ganancia por los morros de algunos vehículos.
- Junto a la calle Valle Inclán hay una bolsa de aparcamiento libre en superficie, con 'gorrillas' que sugieren dónde aparcarse. Este espacio, que reduce la calidad paisajística y ambiental de la zona, está además mal aprovechado y organizado si permanece como aparcamiento.
- En el momento de la entrevista no se han terminado las marquesinas de paradas de bus cercanas y no está claro si van a volver a poner la parada junto a la Praza de Abastos.
- Sí se han ejecutado nuevos aparcabicis, que está por ver si se usan y funcionan, esperan que sí.

- Las personas entrevistadas afirman que durante la pandemia los comerciantes realizaron un esfuerzo importante para seguir abiertos con reparto a domicilio. Dicen que sería interesante potenciar la micromovilidad eléctrica para estos repartos.
- Finalmente, echan en falta una mejor visibilidad y posicionamiento de la Praza de Abastos en el municipio, con indicaciones y señalización para llegar, pues piensan que hay personas que no saben dónde está ni cómo llegar.

- El TP no es atractivo para la gente de mediana edad, los usuarios más habituales son estudiantes y personas jubilados.
- Ideas concretas de mejora: Reubicar la parada en la Avda. do Castro para coincidir con la calle que da acceso a la estación de trenes y habilitar protección climática en una de las aceras para que el trasbordo sea atractivo.
- Accesibilidad: aprox. 90% de los autobuses son accesibles, pero tan sólo el 50% de las paradas (estimación). Incluso algunas paradas accesibles son tan cortas que el autobús no se puede acercar bien a la parada.
- Transporte a demanda: no está convencido que este sistema podría funcionar en Vilagarcía si hay que reservar el viaje con antelación.

Proyecto: PMUS Vilagarcía de Arousa
Persona/s entrevistada/s: José Manuel, Grupo Álabo Autocares
Equipo de Gea21/Traza: Christian Kisters
<p>Perfil o relación con el proyecto</p> <p>Grupo Alabos tiene la concesión de las líneas urbanas de transporte público, dependiente de la Xunta de Galicia. Mantienen 10 líneas urbanas en el concello, siendo la línea de Carri la Vilaxoan la más importante.</p> <p>Interés en participar, necesidades, preocupaciones, propuestas</p> <p>José Manuel realiza una valoración de la movilidad en Vilagarcía de Arousa general y del papel del transporte público en particular.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Municipio pequeño, distancias cortas, mucha gente va andando, por eso es difícil que haya una buena oferta del transporte público y una demanda suficiente. En muchas rutas y ciertas franjas horarias el autobús va vacío o con una sola persona. Papel de la bici el marginal, tampoco ve mucho potencial. - Evolución y cambios más recientes en el TP: La tarjeta electrónica de la Xunta, el abono municipal, frecuencia de alguna ruta. - Problemas de TP: Uso del coche y la congestión perjudica el servicio del TP, afecta a la puntualidad y velocidad comercial. Especialmente en el verano el problema de los atascos se acentúa. Carril-bus podría ser la solución, pero falta espacio físico en la mayoría de las calles. También existe poca información sobre el horario de los autobuses en las paradas y en tiempo real (sería muy útil cuando hay congestión). Se está dotando los autobuses ahora con GPS y habrá un programa para indicar el tiempo de llegada.

Proyecto: PMUS Vilagarcía de Arousa
Persona/s entrevistada/s: Tamara Fernández, Asociación Juvenil Arousa Moza
Equipo de Gea21/Traza: Gonzalo Navarrete
<p>Perfil o relación con el proyecto</p> <p>La asociación Arousa Moza realiza actividades culturales, ambientales y sociales centradas en la juventud. Hasta hace poco su lugar de encuentro estaba en Vilagarcía, pero ahora usan un espacio en Vilanova, y no es fácil llegar si no tienes coche. Es posible que utilicen también los espacios socioculturales de las parroquias de Vilagarcía, fuera de los principales núcleos urbanos, lo cual les plantea nuevas dificultades de desplazamiento.</p> <p>La entrevista se realiza después de contar con la participación de Tamara Fernández en un taller del proceso participativo del Plan de Movilidad.</p> <p>Interés en participar, necesidades, preocupaciones, propuestas</p> <p>La entrevistada valora positivamente el proceso de participación y el taller al que ha asistido, considerando que permitió recoger los problemas principales de movilidad en el concello. Coincide además con parte de los temas de interés de la asociación Arousa Moza. Algunos puntos en los que profundizar o que requieren matices son:</p>

- La mejora del transporte público, y en concreto los buses, es el gran tema de consenso en la población, y en concreto una necesidad importante para la población más joven que no puede conducir un coche.
- En este sentido, se entiende que por falta de competencias municipales no sea algo a resolver de manera sencilla y unilateral desde el Ayuntamiento, pero es prioritario y hay que insistir en ello.
- De hecho, aunque la movilidad ciclista mejore y se sigan haciendo vías ciclistas, el transporte público tendría un apoyo mayor.
- Las medidas que se pongan en marcha deben considerar a la población que vive un realiza cualquier actividad fuera de los núcleos urbanos, en todo el territorio.
- Para ello, es interesante que los itinerarios peatonales y ciclistas salgan del centro, y también se echa en falta algún servicio de transporte a demanda o minibuses que permitan llegar a las parroquias.
- El bus Carril-Vilagarcía-Vilaxoan, sobre el que es difícil encontrar información de horarios, no continúa hasta Vilanova, lo cual sería muy positivo.
- El aparcamiento necesita una reorganización importante para evitar el tráfico de paso y de búsqueda de plazas en los centros urbanos, y sobre todo para facilitar que quien sí lo necesita encuentre plaza.
- En concreto, las personas mayores que viven en núcleos rurales y las personas con discapacidad no tienen muchas alternativas. Hacen falta más plazas reservadas.
- Como comentario personal, tiene la experiencia reciente de un familiar que tuvo que solicitar el tiquet de reconocimiento de discapacidad y tardó meses a través de los servicios sociales, imposibilitando acceder a las plazas reservadas durante ese tiempo.
- Por último, en la asociación Arousa Moza tiene mucho interés en el desarrollo e implantación del Plan de Movilidad Sostenible y esperan enterarse de próximos encuentros o actividades de la Mesa de la Movilidad Sostenible de Vilagarcía de Arousa.

16. Anejo de inventario de aparcamiento

Figure 1: Inventario de aparcamientos agrupados / periféricos / disuasorios en el municipio

Nombre	acceso	Ubicación	Función	capacidad	pago	demanda	pavimento
Alcampo	privado / uso público	Superficie	oferta clientes	350	no	clientes	asfalto
Recinto Fexdega	público	Superficie	disuasorio	300	no	visitantes	asfalto
Explanada TIR	público	Superficie	disuasorio	250	no	visitantes	asfalto
Recinto Fexdega	público	Superficie	disuasorio	250	no	visitantes	asfalto
Explanada Ramal	público	Superficie	disuasorio	210	no	visitantes	asfalto
Eroski	privado / uso público	Superficie	oferta clientes	130	no	clientes	asfalto
Supermercado Dia	privado / uso público	Superficie	oferta clientes	90	no	clientes	asfalto
Supermercado Lidl	privado / uso público	Superficie	oferta clientes	60	no	clientes	asfalto
Castroman	privado / uso público	Superficie	oferta clientes	60	no	clientes	asfalto
Estación Renfe	público	Superficie	disuasorio	60	no	usuarios TP	asfalto
Avda Rodrigo Mendoza	público	Superficie	disuasorio	60	no	visitantes	asfalto
Eroski	privado / uso público	Superficie	disuasorio	50	no	clientes	asfalto
Estación de Autobuses	público	Superficie	disuasorio	50	no	visitantes / usuarios TP	asfalto
Mercado	público	Superficie	visitantes	40	no	visitantes	asfalto
Praza Dr Carus	público	Superficie	disuasorio	40	no	visitantes	asfalto
Ambulatorio	público	Superficie	visitantes	35	no	usuarios	asfalto
Av. Matosinhos	público	Superficie	disuasorio	20	no	visitantes	asfalto
Rúa Preguntoiro	público	Superficie	visitantes	17	no	visitantes	asfalto
Parking Cavadelo	público	Subterráneo	disuasorio	337	si	visitantes	asfalto
Aparcamiento Juan XXIII	público	Subterráneo	disuasorio	240	si	visitantes	asfalto
Centro Comercial Arousa	privado / uso público	Subterráneo	disuasorio	225	si	visitantes	asfalto

Puerto Deportivo	público	Superficie	disuasorio	140	si	visitantes	asfalto
Mercadona	público	Subterráneo	disuasorio	80	si	clientes	asfalto
Plaza España	público	Subterráneo	visitantes	80	si	visitantes	asfalto
Rúa Mondariz	público	Superficie	disuasorio	160	no	visitantes	sin asfaltar
Piñeirño	público	Superficie	visitantes	130	no	visitantes	sin asfaltar
Rúa Santa Lucía	público	Superficie	disuasorio	104	no	usuarios TP	sin asfaltar
Rúa Mulatas	público	Superficie	disuasorio	70	no	visitantes / usuarios TP	sin asfaltar
Valle Inclán	público	Superficie	disuasorio	70	no	visitantes	sin asfaltar
Museo Ferrocarril	público	Superficie	disuasorio	50	no	visitantes	sin asfaltar
Rúa Luisa Vila Janer	público	Superficie	disuasorio	50	no	visitantes / usuarios TP	sin asfaltar
Rúa Marxion	público	Superficie	disuasorio	50	no	visitantes	sin asfaltar
Rúa Aquilino Iglesia Alvariño	público	Superficie	disuasorio	40	no	visitantes	sin asfaltar
Castiñeiro	público	Superficie	disuasorio	35	no	visitantes	sin asfaltar
Cam. Veiga de Lamas	público	Superficie	disuasorio	55	no	visitantes	sin asfaltar



02858377Y Firmado
digitalmente por
MARTA 02858377Y
ROMAN (R: MARTA ROMAN
B81266520) (R: B81266520)
Fecha: 2022.08.25
12:47:20 +02'00'