CONCELLO DE SOUTOMAIOR

Marga Marifio Pérez (1 para 1)
Secretaria-Interventora
Data de Sinatura: 17/02/2020
HASH: 31f06631 09ff864462b8d71461602244

Para facer constar que a Xunta de Goberno Local, en sesión de data 26/12/19, acordou aprobar o "Plan de mobilidade sustentable do Concello de Soutomaior" presentado por Serye Ingenieros en data 19 de novembro de 2019 .

A SECRETARIA
Documento asinado dixitalmente á marxe.

Cod. Validación: 739PTP64AHAK6NTXMWW9CGKSN | Corrección: https://soutomaior.sedelectronica.es/
Documento asinado electronicamente desde a plataforma xestiona esPúblico | Páxina 1 a 1

DEPUTACIÓN PONTEVEDRA

Concello de Soutomaior

SERVE INGENIEROS

PLAN DE MOBILIDADE SUSTENTABLE DE SOUTOMAIOR

Equipo redactor

SERYE INGENIEROS, S.L.

Jéssica Fernández Caro

Enxeñeira de Camiños, Canais e Portos

Gabriela Vila Sánchez

Grado en Tecnología de Ingeniería Civil

Marta Alcoba García

Enxeñeira de Camiños, Canais e Portos

Eugenia Calvo López

Enxeñeira de Camiños, Canais e Portos

Consultoría de arquitectura e planeamento

Estudio MMASA

Luciano González Alfaya

Arquitecto. Máster en Planificación Estratéxica. Técnico Superior de Urbanismo

Antía Martínez Pereira

Arquitecta. Universidade da Coruña

Consultoría de participación cidadá

INZAREDE

Camilo Fernández González

Sociólogo. Técnico Superior de Urbanismo

ÍNDICE

0. INTRODUCCIÓN 1
0.1. Antecedentes 1
0.2. Obxecto e obxectivos do Plan 1
0.3. Metodoloxía 2
0.4. Conclusión principal do Plan 2
1. FASE I. TOMA DE DATOS E ANÁLISE 1
1.1. Recompilación de información 1
1.2. Análise físico. Contexto territorial 1
1.2.1. Localización e superficie 1
1.2.2. Análise xeográfica do territorio 1
1.2.3. Usos do solo e novas zonas de desenvolvemento urbano 2
1.2.4. Características da rede viaria 3
1.3. Análise socioeconómico e demográfico 12
1.3.1. Estrutura e evolución da poboación 12
1.3.2. Actividades produtivas e mercado de traballo 13
1.3.3. Nivel e caracterización da motorización 14
1.3.4. Focos de xeración de viaxes 14
1.3.5. Focos de atracción de viaxes 16
1.3.6. Mapa de calor orixe-destino 22
1.4. Análise do transporte e a circulación 23
1.4.1. Matrices orixe-destino 23
1.4.2. Transporte público 25
1.4.3. Transporte privado 27
1.4.4. Desprazamentos en bicicleta 29
1.4.5. Estacionamento 29
1.5. Análise enerxética e medio ambiente 31
1.6. Análise da seguridade viaria 32
1.7. Resume da análise do núcleo de Arcade 33
1.8. Datos extraídos da participación cidadá 33
2. FASE II. IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS E RETOS 34
2.1. Problemática 34
2.1.1. Problemática territorial 34
2.1.2. Problemas socioeconómicos e demográficos 35
2.1.3. Problemas de mobilidade 35
2.1.4. Enerxía e medio ambiente 37
2.1.5. Problemas de seguridade viaria 37
2.2. Retos 38
2.3. Matriz DAFO 39
3. FASE III. DEFINICIÓN DE LIÑAS ESTRATÉXICAS 40
3.1. Medidas de fomento e mellora dos desprazamentos en modos non motorizados 40
3.2. Medidas de reordenación e mellora do transporte público 40
3.3. Medidas para mellorar a xestión dos aparcamentos 41
3.4. Medidas de desconxestión viaria 41
3.5. Medidas de distribución e control de accesos 41
3.6. Medidas para o futuro desenvolvemento do viario 41
3.7. Medidas de seguridade viaria 41
3.8. Medidas medioambientais e de protección 41
3.9. Medidas de fomento e regulación en centros atractivos de actividade 41
3.10. Medidas de outras actividades de mobilidade 41
3.11. Medidas de financiamento das anteriores propostas 41
4. FASE IV. DELIMITACIÓN DE PROPOSTAS E OBXECTIVOS ESPECÍFICOS 43
4.1. Medidas estruturais 43
4.1.1. Definición de ámbitos e zonas de actuación 43
4.1.2. ARCADE. Zona 1 Rosalía de Castro e zona norte 44
4.1.3. ARCADE. Zona 2 Peirao 46
4.1.4. ARCADE. Zona 3 Xosé Solla 48
4.1.5. ARCADE. Zona 4 Avda. Castelao (N-550) e Zona 5 Camiño de Santiago 50
4.1.6. ARCADE. Zona 6 Estrada de Soutomaior e Zona 8 Zona escolar 52
4.1.7. ARCADE. Zona 7 sur e Zona 9 Centro de saúde e accesos 54
4.1.8. SOUTOMAIOR E NÚCLEOS RURAIS 55
4.1.9. AMBITO TERRITORIAL. Propostas 55
4.1.10. AMBITO TERRITORIAL. Viario futuro 56
4.1.11. Criterios a considerar na execución das medidas estruturais 57
4.2. Outras medidas. Medidas xerais 58
4.2.1. Sinalización 58
4.2.2. Control 58
4.2.3. Transporte público 58
4.2.4. Desenvolvemento do planeamento 59
4.2.5. Medidas sociais, promoción e información 59
5. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN 60
5.1. Curto prazo 60
5.2. Medio prazo 60
5.3. Longo prazo 60
5.4. Oportunidades de mellora 60
5.5. Cronograma orzamentado 61
6. FASE V. SEGUIMENTO DA MOBILIDADE 63
6.1. Establecemento de indicadores 63
6.2. Medición inicial de indicadores 65
7. FICHAS COMPARATIVAS DE SECCIÓNS TIPO 66

ANEXO 1. PARTICIPACIÓN CIDADÁ

ANEXO 2. TÁBOA DE MEDIDAS ESTRUCTURAIS

ANEXO 3. FICHAS DE MEDIDAS ESTRUCTURAIS

ANEXO 4. PLANOS

0. INTRODUCCIÓN

0.1. Antecedentes

O automóbil permitiu grandes melloras na mobilidade, pero tamén tivo consecuencias negativas, contribuíndo ó incremento das emisións de gases de efecto invernadoiro, á inseguridade viaria, á segregación espacial, ó aumento das dificultades de desprazamentos a determinados sectores da poboación coa súa conseguinte exclusión da mobilidade, e, sobre todo, ó deterioro urbano e da calidade urbana das cidades e vilas.

Ante estes problemas emerxeu un novo modelo de mobilidade orientado ás persoas, no que a prioridade trasládase ó peón, á bicicleta e ó transporte público, cunha visión baseada na mobilidade sustentable e o dereito á mobilidade. En base a estes novos modelos, os Plans de Mobilidade Sustentable propoñen un conxunto de actuacións que permitan reducir os impactos negativos dos actuais hábitos de mobilidade, dotando fundamentos técnicos ás decisións relativas ó transporte e á mobilidade, todas elas orientadas á consecución dun sistema de transportes eficiente e sustentable.

0.2. Obxecto e obxectivos do Plan

O modelo actual de mobilidade caracterízase por un uso **excesivo do vehículo privado**, que ten asociado as seguintes desvantaxes:

- Implica un deterioro ambiental polo incremento das emisións de gases de efecto invernadoiro e un nivel de ruído elevado no viario urbano.
- Pérdese calidade urbana porque o espazo destinado ó cidadán é ocupado polo vehículo privado, para a súa circulación e estacionamento.
- Increméntase a inseguridade viaria e os accidentes.
- Pode provocar exclusión naquelas persoas que non teñen acceso ó vehículo privado, ó non existir alternativas adecuadas para os desprazamentos peonís, ciclistas ou mediante transporte público.

Para reducir a problemática anterior, a mobilidade require unha modificación no reparto modal. Para iso a **prioridade** ten que trasladarse ó **peón**, á **bicicleta** e ó **transporte público**, deixando o automóbil para satisfacer aqueles desprazamentos para os que non existe outra alternativa.

Segundo isto, co obxectivo de acadar un **entorno máis sustentable** e mellorar a **calidade de vida** dos habitantes do municipio de Soutomaior, o presente documento ten como finalidade a redacción dun **Plan de Mobilidade** Sustentable, no que se adoptarán actuacións para incentivar un novo modelo de mobilidade centrado nas persoas.

A redacción deste documento concíbese co obxectivo de asegurar o equilibrio entre as necesidades de mobilidade e accesibilidade da poboación, favorecendo a protección do medio ambiente e impulsando o desenvolvemento económico e a inclusión social. A mudanza do actual modelo de mobilidade, dependente do vehículo privado e con altas carencias en materia de transporte público, itinerarios ciclistas ou peonís, cara un modelo de planificación da mobilidade urbana sostible mellorará a calidade de vida dos habitantes do municipio.

Vista aérea do núcleo de Arcade

0.3. Metodoloxía

A redacción do Plan de Mobilidade comeza coa realización dun diagnóstico dos desprazamentos na zona, que permita continuar coa detección dos problemas asociados á mobilidade, para a partir de aí concluír con propostas concretas que permitan e fomenten a mobilidade sustentable no territorio, e todo iso acompañado dun proceso de participación pública.

A metodoloxía de traballo que se levará a cabo para a realización deste Plan de Mobilidade, diferencia cinco fases e un eixo transversal de participación pública:

- Fase I. Toma de datos e análise. Comprende a caracterización global do territorio e do ámbito urbano. Durante esta fase realizouse un proceso de Participación pública, que incluíu a realización dunha serie de actividades encamiñadas a coñecer a percepción da cidadanía sobre a mobilidade, recollendo as súas propostas respecto a visión futura do ámbito. Realízase unha análise segundo o contexto territorial, socioeconómico e demográfico, do transporte e a circulación, da seguridade viaria e de aspectos medioambientais.
- Fase II. Identificación de problemas e retos. Realizarase un diagnóstico que detecte a problemática actual a partir dos datos obtidos na fase anterior.
- Fase III: Definición de liñas estratéxicas. Estableceranse as prioridades de intervención que permitan trocar o modelo de mobilidade actual cara un modelo baseado na mobilidade sustentable.
- Fase IV: Delimitación de propostas e obxectivos específicos. Establecemento das medidas para o fomento da mobilidade sustentable, sinalando ámbitos concretos de actuación e fomentando actuacións que favorezan unha mobilidade máis humana; as medidas irán acompañadas dunha estimación orzamentaria. Esta fase inclúe un Plan de implementación que sinalará a estratexia temporal de implantación a curto, medio e longo prazo das distintas liñas estratéxicas e medidas propostas para garantir a mobilidade sustentable.
- Fase V: Seguimento da mobilidade sustentable. Incorporaranse indicadores que representen a realidade da situación e sexan sensibles ós cambios, permitindo unha avaliación dos obxectivos establecidos no futuro.

0.4. Conclusión principal do Plan

Coas medidas incluídas no presente Plan búscase alcanzar un novo equilibrio nos modos de transporte utilizados pola cidadanía, fomentando os sistemas de mobilidade alternativa sustentable dende un punto de vista social e ambiental, a través da mobilidade peonil, en bicicleta e en transporte público. Isto permitirá reducir as emisións á atmosfera de gases contaminantes, un aumento da seguridade viaria e tender á Accesibilidade Universal. Tamén no núcleo urbano de Arcade preténdese unha redistribución do espazo público que favoreza ó peón, reducindo o espazo destinado á circulación de coches e ó seu estacionamento, mellorando a calidade de vida dos cidadáns.

Vista aérea do núcleo urbano de Soutomaior e do seu entorno rural

Plan de Mobilidade Sustentable de Soutomaior

FASE I. TOMA DE DATOS E ANÁLISE

1. FASE I. TOMA DE DATOS E ANÁLISE

1.1. Recompilación de información

Para a realización deste Plan de Mobilidade Sustentable tívose en conta a información obtida dos seguintes documentos:

- PLANEAMENTO:
  - Plan xeral de ordenación municipal do Concello de Soutomaior, que foi aprobado definitivamente o 13 de marzo de 2017.
  - Plan de transporte metropolitano de Galicia. Área de Vigo.
- REGULAMENTOS MUNICIPAIS:
  - Ordenanza reguladora do estacionamento con horario limitado gratuíto. Zona azul. Agosto 2006.
- ACCESIBILIDADE:
  - Lei 8/1997, de accesibilidade e supresión de barreiras.
  - Decreto 35/2010, regulamento de desenvolvemento e execución da lei 8/1997.
  - Orde VIV/561/2010, de 1 de febreiro, pola que se desenrola o documento técnico de condicións básicas de accesibilidade e non discriminación para o acceso e utilización de espazos públicos urbanizados.
  - Lei 10/2014, do 3 de decembro, de accesibilidade.

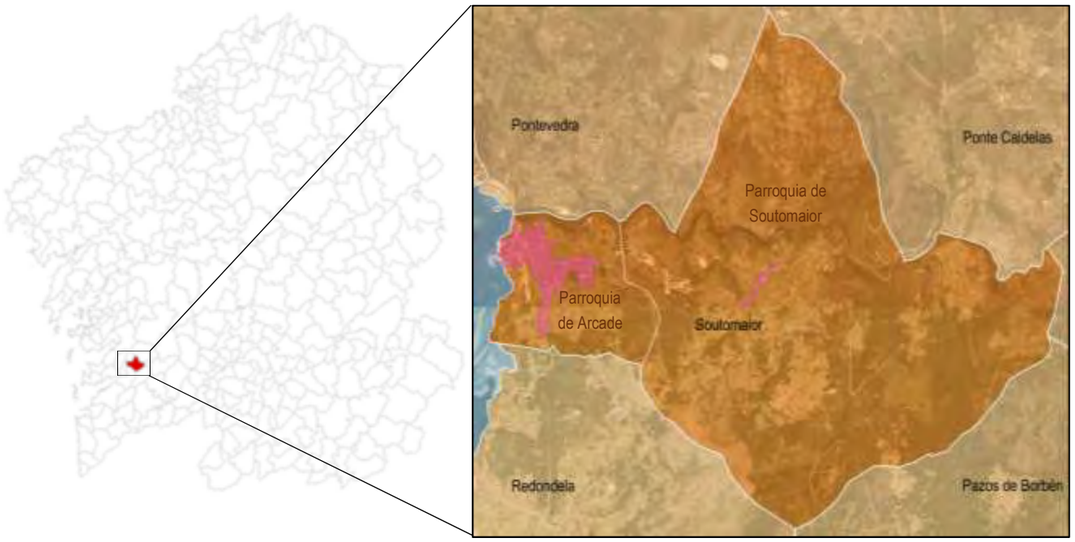
1.2. Análise físico. Contexto territorial

1.2.1. *Localización e superficie*

Soutomaior é un municipio da provincia de Pontevedra, situado no fondo da enseada de San Simón, na ría de Vigo. Pertence á comarca de Vigo e limita ao nordés co municipio de Ponte Caldelas, ao noroeste co municipio de Pontevedra, ao leste co municipio de Fornelo de Montes, ao suroeste co municipio de Redondela e ao sueste co municipio de Pazos de Borbén.

Ocupa un lugar estratéxico na rexión urbana de Vigo-Pontevedra, a medio camiño entre estas cidades, Pontevedra a 11 km e Vigo a 22 km.

A súa extensión é duns 25 km^2 e os seus núcleos de poboación distribúense en dúas parroquias, a de Santiago de Arcade situada na zona costeira e San Salvador de Soutomaior no interior. A extensión superficial destas parroquias é moi dispar, xa que a parroquia de Arcade ocupa pouco máis de 4 km^2 mentres que a de Soutomaior supón máis do 80% do total do concello, con case 21 km^2.



Localización do municipio de Soutomaior

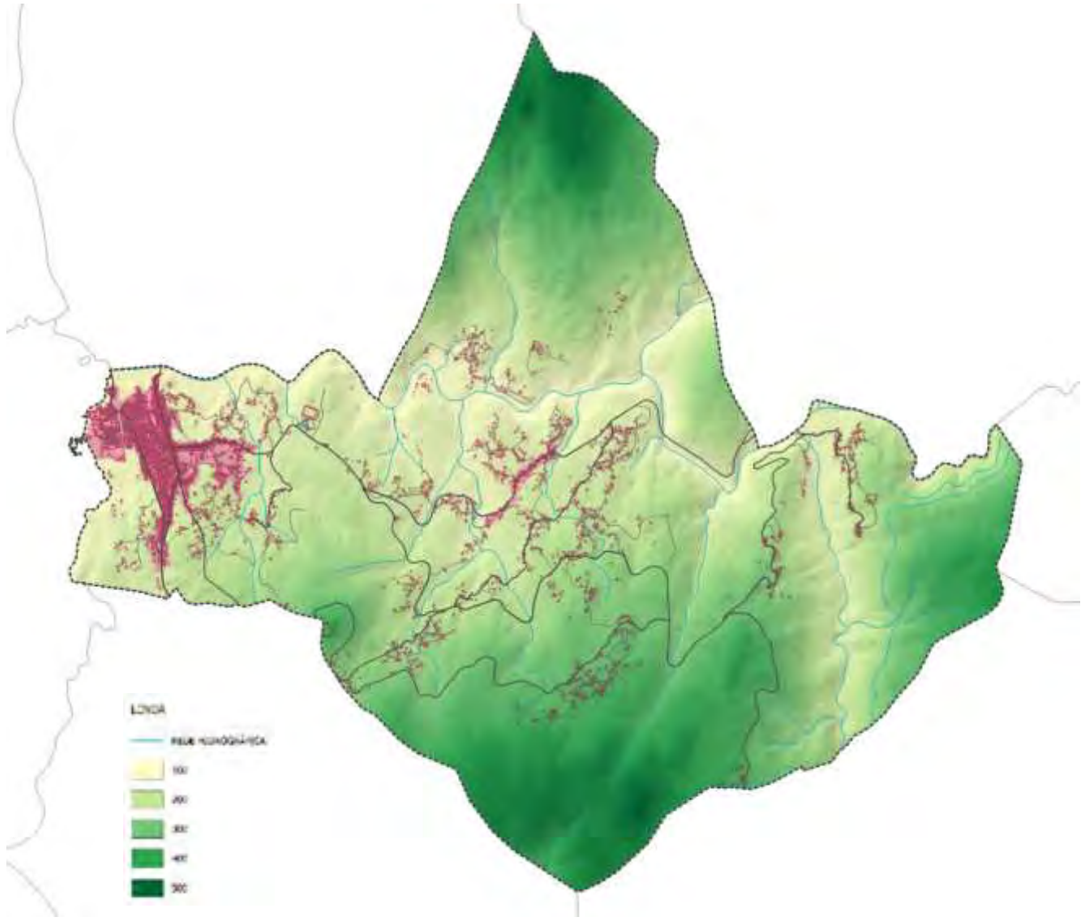
1.2.2. *Análise xeográfica do territorio*

A liña que delimita o territorio do término municipal de Soutomaior amosa unha forma romboidal. Orográficamente o territorio se eleva dende o nivel do mar ata unha altitude de cerca de 500 m, deixando nos vértices norte e sur do romboide as cotas máis altas do concello.

A rede hidrográfica está marcada pola existencia do río Verdugo e o seu afluente o Oitavén, que atravesan o termo municipal de este a oeste. Ademais hai regos de escasa entidade que, na metade norte, discorren en dirección norte-sur desembocando no río Verdugo e, na metade sur desembocan nos ríos Verdugo e Oitavén cunha direccionalidade sur-norte.

O perímetro do borde costeiro ten uns 10 km, segundo o dominio público marítimo terrestre, correspondendo á enseada de San Simón 2,3 km mentres que os restantes 7,7 km comprenden as marxes do río Verdugo ata onde se produce a influencia das mareas.

Estas características de relevo accidentado con vales percorridos por cursos fluviais condicionan a localización dos asentamentos de poboación. O núcleo de poboación máis importante é a vila de Arcade, que se sitúa na franxa litoral, mentres que os outros asentamentos sitúanse na parte central do concello, a maior parte deles en torno ó núcleo urbano de Soutomaior, que é a capital municipal. Contrasta o hábitat disperso no interior, caracterizado por pequenos núcleos rurais de poboación, fronte o forte desenvolvemento urbano do núcleo de Arcade.



Orografía, rede hidrográfica e asentamentos de poboación no Concello de Soutomaior

Por outra banda hai que destacar a importancia do entorno natural, co complexo costeiro fluvial conformado pola enseada de San Simón e o río Verdugo, espazo que está considerado como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC). Ademais o núcleo de A Calle, localizada na zona da vila de Arcade a carón da ría, está catalogado como núcleo de identidade litoral (NIL) polas Directrices de ordenación do territorio e o Plan de Ordenación do Litoral.

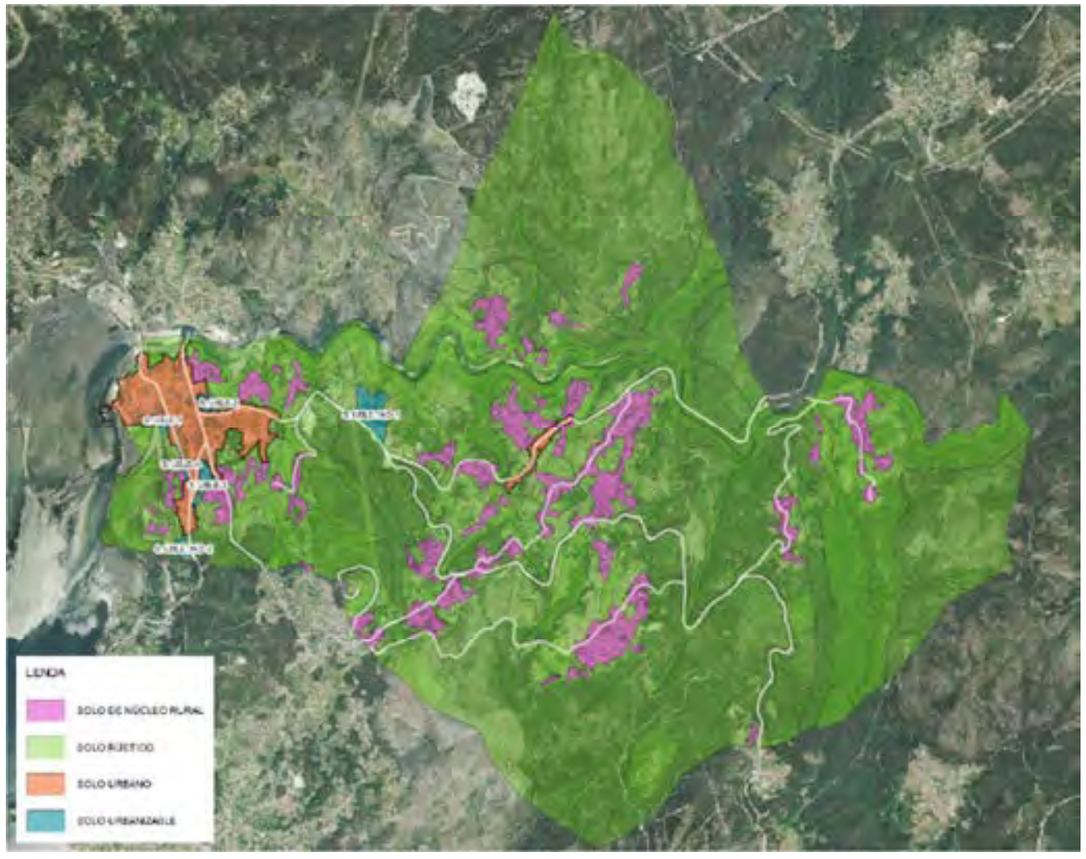
1.2.3. *Usos do solo e novas zonas de desenvolvemento urbano*

Os usos do solo considerados correspóndense cos indicados no Plan Xeral de Ordenación Municipal do concello de Soutomaior.

Están clasificados como **solo urbano** os núcleos de poboación de Soutomaior e Arcade. No caso de Soutomaior o solo urbano desenvólvese en torno a estrada PO-244 (avenida Alexandre Bóveda) nunha superficie de 5,55 Ha. En Arcade a superficie delimitada como solo urbano ascende a 72,75 Ha; dentro del defínense catorce ámbitos de solo urbano non consolidado de uso principal residencial.

Os asentamentos de carácter rural se clasifican como **solo de núcleo rural**, nalgúns casos estes núcleos agrúpanse en unidades de orde superior denominados barrios. En continuidade co solo urbano de Arcade localízanse os núcleos rurais de O Conde e A Devesa ao nordeste, Arcade de Riba e A Xesteira ao sueste, e Lavandeira e Veigas do Monte ao suroeste. Na parroquia de Soutomaior identifícanse 23 núcleos rurais, dos cales lindan co solo urbano de Soutomaior os de Romariz ao norte e este, Pedreira ao noroeste e O Rial no sueste; algo máis afastados se atopan os de Lourido, A Montesiña, Alxán, Aranza, Comboa e Moreira, entre outros.

Respecto ó **solo urbanizable** delimítanse seis sectores, catro de uso residencial e dous de carácter industrial. Dos de uso residencial sitúanse dous pequenos sectores na zona oeste do núcleo de Arcade (S. UBLE-1 e S. UBLE-4) dando continuidade ao solo urbano, mentres que as outras dúas zonas defínense no sur do núcleo (S. UBLE-3) e no nordés (S. UBLE-2). O solo urbanizable de uso industrial atópase ao sur do núcleo de Arcade (S. UBLE. IND-2) e entre os núcleos de Arcade e Soutomaior (S. UBLE. IND-1).



Clasificación do solo no Concello de Soutomaior

1.2.4. *Características da rede viaria*

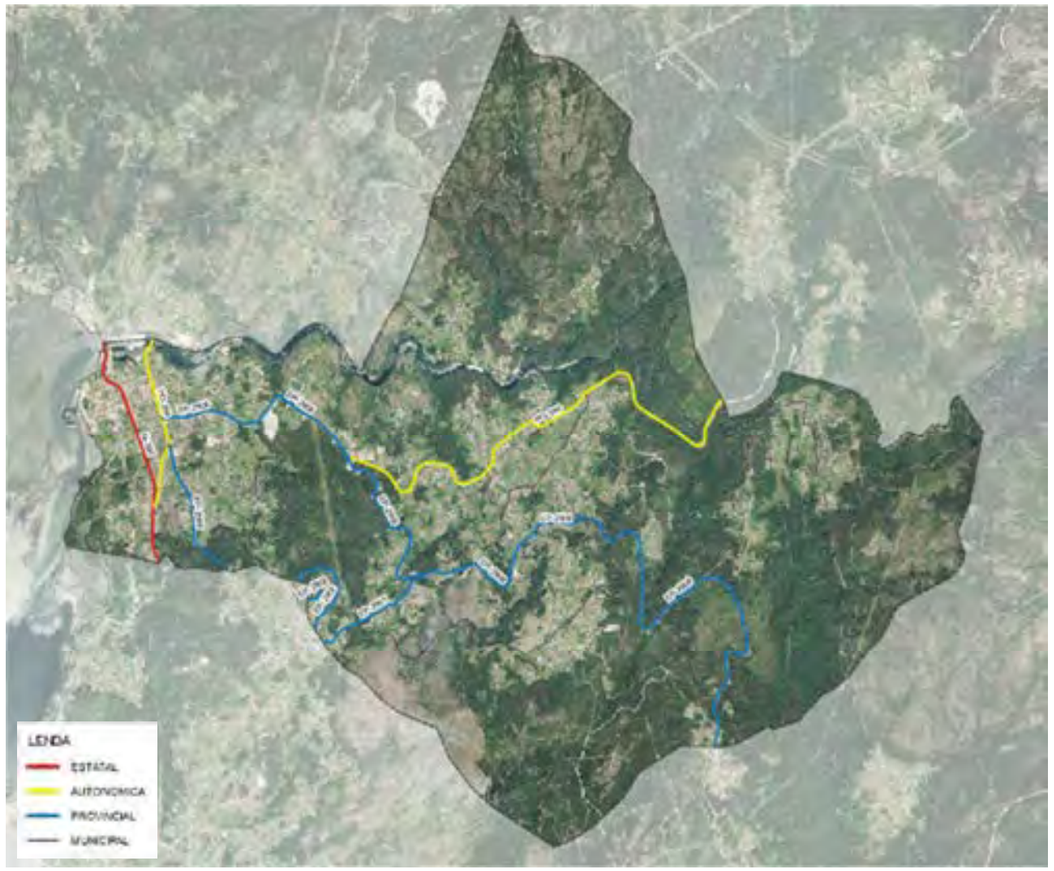
1.2.4.1. Rede viaria municipal e supramunicipal

A nivel municipal e supramunicipal o concello de Soutomaior conta cunha boa rede viaria de comunicacións.

As principais estradas de titularidade supramunicipal que discorren polo concello son as que se indican a continuación:

- En dirección norte-sur discorren a estrada nacional N-550, a autonómica PO-264 e a provincial EP-2909 que atravesan o casco urbano de Arcade paralelas a costa. A N-550 é un eixo fundamental para as entradas e saídas do concello ó conectalo con Pontevedra e Vigo.
- A comunicación da costa coas zonas do interior realízase a través da estrada provincial EP-2908, que sae de Arcade cara o leste pasando polo castelo de Soutomaior e chegando ata o concello de Pazos de Borbén; esta estrada enlaza coa autonómica PO-244, unindo esta vía co concello de Pontecaldelas. A conexión entre Soutomaior e Arcade realízase a través de estas dúas estradas, articulando o termo municipal.

Ademais das estradas de titularidade supramunicipal, existe unha rede de vías de titularidade municipal que enlaza núcleos menores.



Principais vías de comunicación municipais e supramunicipais

A continuación móstranse os aforos das estradas comentadas. Os datos están recollidos da Memoria de Tráfico da Rede Autonómica de Estradas de Galicia 2017 da Xunta de Galicia, do Plan de aforos 2017 da Deputación de Pontevedra e do Mapa provincial 2016 do Ministerio de Fomento.

Estrada	PK	Treito	Titularidade	IMD	% Pes	Ano
N-550	0+130,4	--	Estatal	14.859	8,3	2016
PO-244	3+000	Ponte Caldelas - Soutomaior	Xunta	1.402	3,9	2017
PO-264	--	Paredes - Arcade	Xunta	< 1.500	<3,3	2017
EP-2908	1+200	Arcade - Amoedo. Treito I	DEPO	5.900	6,3	2017
EP-2908	3+860	Arcade - Amoedo. Treito II	DEPO	1.530	2,7	2017
EP-2909	1+590	Arcade - O Viso	DEPO	2.149	1,3	2017

O tramo da PO-244 estudiado para mellorar a mobilidade sustentable no concello de Soutomaior abranxe dende o núcleo urbano de Soutomaior ata o enlace en glorieta coa EP-2908 en A Montesiña. No tramo urbano a sección transversal conta con beirarrúas de ancho 1,2 m en ambas marxes, aparcamento en liña nun dos lados con árbores intercaladas, dous carrís de circulación de 3,5 m e beiravías de 0,5 m, polo que a plataforma ten un ancho de 10,4 m. Fóra do núcleo mantense a beirarrúa nun dos lados, con ancho 1,2 m, salvo en dúas zonas onde se executou unha senda peonil de 2,0 m, no entorno da Casa da Cultura Rexina Míguez Noval e nas proximidades do colexio Santiago Apóstolo. O ancho de plataforma neste caso oscila entre 9,5 e 10,5 m. A velocidade de circulación é de 50 km/h, reducíndose ata os 40 km/h ó chegar á glorieta de entronque.

Na estrada EP-2908 distínguense dous tramos, un dende o cruce coa PO-244 ata o núcleo urbano de Arcade e outro dende esa glorieta cara o Castelo de Soutomaior. Este último tramo correspóndese maioritariamente cunha sección interurbana, de 2x3,5 m de calzada, beiravías de 1,0 m e cunetas en terra nos tramos nos que se precisa. O outro tramo ten unha sección similar a PO-244, con beirarrúa de 1,2 m na marxe esquerda da calzada segundo o avance dos PKs, dous carrís de circulación de 3,5 m e beiravías de ancho variable en función do espazo do que se dispón. Hai que destacar que o recorrido dende o IES ata o núcleo urbano de Arcade conta tamén cunha nova beirarrúa de ancho 2,0 m pola marxe dereita. A velocidade de circulación nesta estrada é de 40 km/h, reducíndose a 30 km/h no entorno do instituto. O treito desta vía que forma parte do núcleo urbano de Arcade analizarase nos seguintes apartados. Do mesmo modo analizaranse neses puntos as características xeométricas da N-550, da PO-264 e da EP-2909, posto que os tramos a definir no ámbito deste estudo tamén están comprendido dentro do núcleo urbano de Arcade.

PO-244, PK 11+700

EP-2908, acceso ó IES

Por outra banda, están previstas dúas novas autovías que atravesarán o termo municipal: a A-57 proxectada ó norte do río Verdugo que conta cun enlace coa estrada PO-244 no veciño concello de Pontecaldelas, e a A-59 nas proximidades de Arcade que conectará coa estrada provincial EP-2908 no termo municipal, nas proximidades do núcleo da Montesiña.

1.2.4.2. Rede viaria do núcleo urbano de Arcade

A estrutura viaria do núcleo urbano de Arcade xurde a partir da construción de vivendas entorno as principais vías de comunicación. Comparando a imaxe de mediados do século XX coa fotografía actual obsérvase a evolución do núcleo sobre a N-550 (Avenida Castelao), a PO-264 (Avenida Xosé Solla) e a EP-2908 (Estrada de Soutomaior), sendo estes os principais eixos de crecemento.

Estas tres vías estruturan a vila e conforman o percorrido máis utilizado para alcanzar os focos de atracción dentro do núcleo, sendo ademais o acceso principal de entrada e saída do municipio, polo que moven a maior parte do tráfico existente. Estas rúas presentan unha anchura de plataforma entre 10 e 17 m no caso da Avenida Xosé Solla e a estrada de Soutomaior, mentres que a Avenida Castelao na maior parte dos tramos ven definida por anchos maiores de 17 m.

As boas comunicacións dentro do núcleo vense limitadas porque estas vías principais atópanse mal comunicadas entre si, sendo a rúa Rosalía de Castro a única boa conexión entre a Avenida Castelao e a Avenida Xosé Solla, uníndoas perpendicularmente. O resto das comunicacións transversais realízanse a través de camiños antigos e vías estreitas, con anchos de plataforma menores ós 10 m, sendo na maioría dos casos de entre os 4 e os 6 m.

Tamén detéctanse problemas de comunicación -principalmente peonil- entre a zona do Peirao e o resto de Arcade. Unha primeira barreira é debida á N-550, esta vía conta cun volume de tráfico moi importante, de tránsito entre Pontevedra e Vigo; a velocidade de circulación está limitada a 50 km/h, aínda que na maior parte dos casos os vehículos superan este valor. Existe nesta vía un cruce regulado con semáforo a altura da rúa Rosalía de Castro, que regula a intersección dos vehículos, pero tamén conta con paso para os peóns pulsando o botón. O resto dos cruces de peóns realízanse mediante pasos de peóns indicados por marcas viarias. O indicado anteriormente reflicte a falta de seguridade para o peón que supón esta vía. O Plan Xeral de Ordenación Municipal indica a previsión dun proxecto de mellora desta seguridade viaria que incorpora unha glorieta no cruce coa PO-264.

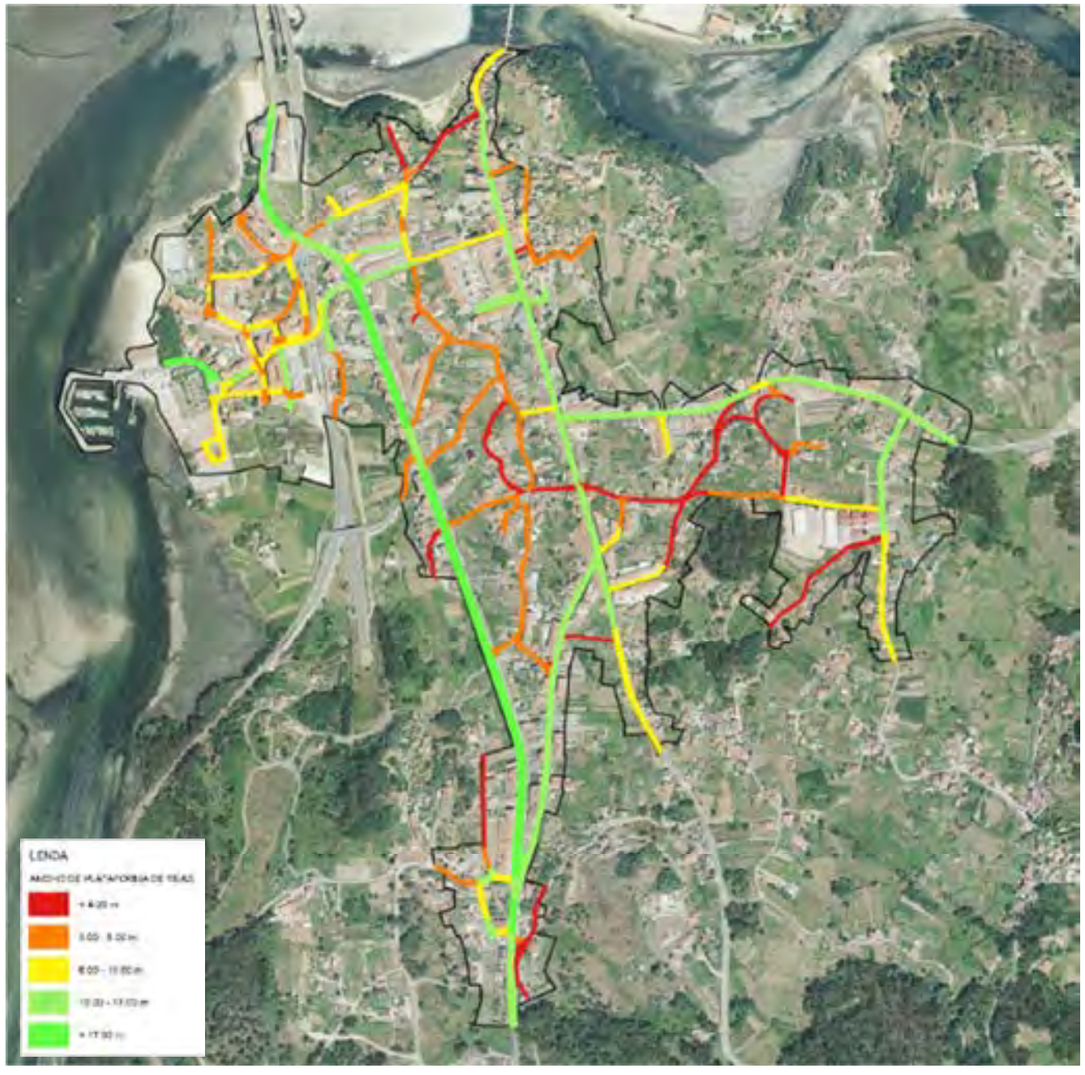
A segunda barreira é consecuencia do paso do ferrocarril pola vila, atopándose a vía do tren ó mesmo nivel que as rúas limítrofes. Actualmente realízanse 3 cruces sobre a mesma, dous de eles mediante pasos superiores e o outro mediante un pórtico que cubre a vía.

N-550 a altura do cruce co Camiño de Santiago

Paso sobre a vía do ferrocarril

Imaxe mediados s. XX

Imaxe actual



Anchos de plataforma das rúas do núcleo de Arcade

1.2.4.3. A rede peonil e ciclista

Dentro desta rede inclúense o conxunto de vías destinadas á mobilidade de peóns e bicicletas entre diferentes puntos do termo municipal.

Unha das vías máis destacables dentro da mobilidade peonil e ciclista é o Camiño Portugués de Santiago que, entrando polo sur a través da estrada nacional, atravesa o núcleo de Arcade: partindo da zona verde anexa ao centro de saúde discorre por un rueiro do núcleo rural de Lavandeira ata a N-550, tras cruzar a estrada nacional atravesa o barrio de Cimadevila, cruza a rúa Rosalía de Castro e finalmente discorre polas rúas Coutada, Fonte do Conde e Roxelio Landeiro ata chegar á Ponte de Sampaio, por onde atravesa o río Verdugo entrando no municipio de Pontevedra. O recorrido polo núcleo realízase por rúas estreitas sen beirarrúas, compartindo espazo os peóns, os ciclistas e os coches.

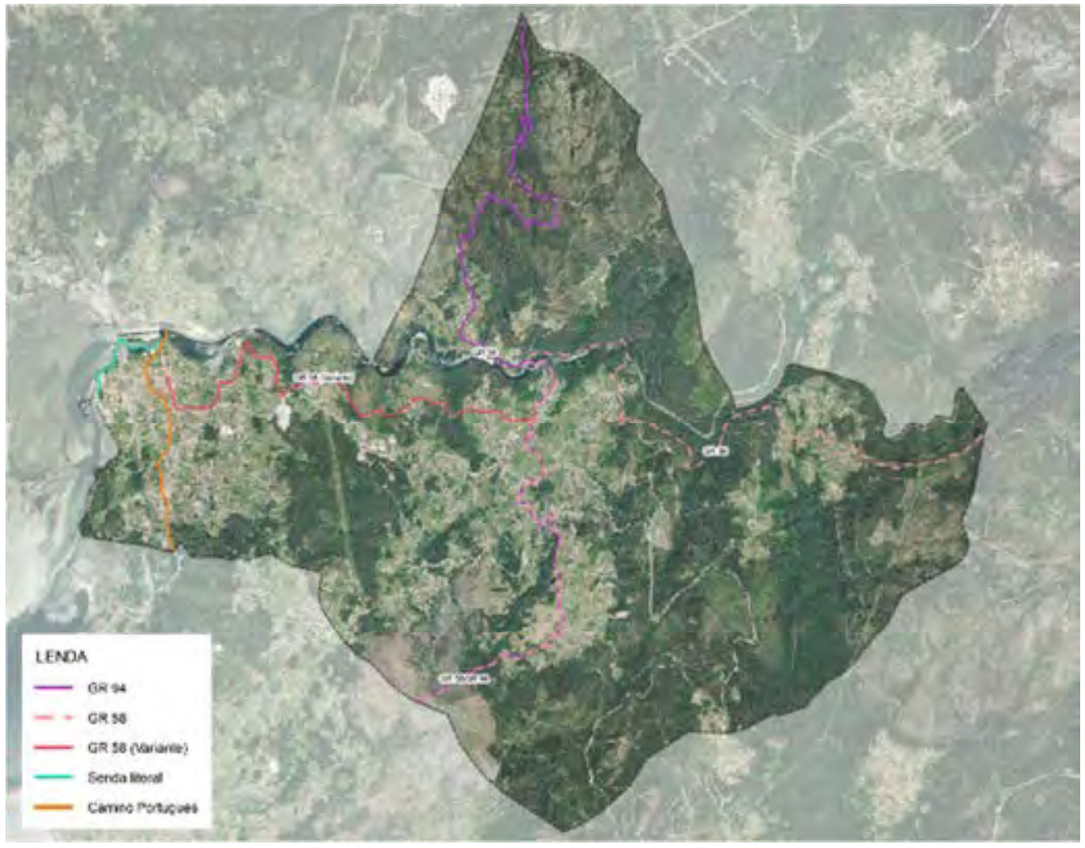
Camiño de Santiago: rúa e praza de Cimadevila

Para uso exclusivo de peóns e ciclistas destaca a senda litoral de Arcade. Este sendeiro que se acondicionou ao leste de Arcade, percorre o borde litoral dende a zona do Peirao ata a Ponte de Sampaio. Aínda que esta vía conta cun carácter recreativo e de realización de actividade física presenta unha grande potencialidade de cara a establecer unha rede peonil cara o resto do concello.

Senda litoral de Arcade

Tamén é importante indicar o paso de dúas rutas de sendeirismo de gran recorrido que cruzan polo municipio de Soutomaior, a GR 94 e a GR 58. A primeira delas é un sendeiro que vai de sur a norte comunicando Vigo con Santiago, mentres que o sendeiro GR 58 percorre toda a comarca de Vigo. Parte do trazado de ambas rutas coinciden no municipio, pasando ambas polo Castelo de Soutomaior e dirixíndose dende ahí ata a Ponte de Camboa. A ruta GR 58 conta cunha variante que desde o núcleo de Soutomaior vai cara a Arcade.

Estas rutas desenvólvense xeralmente por camiños municipais estreitos con tráfico de vehículos, salvo nalgunhas zonas concretas onde os camiños son de zahorra sen tráfico de coches.



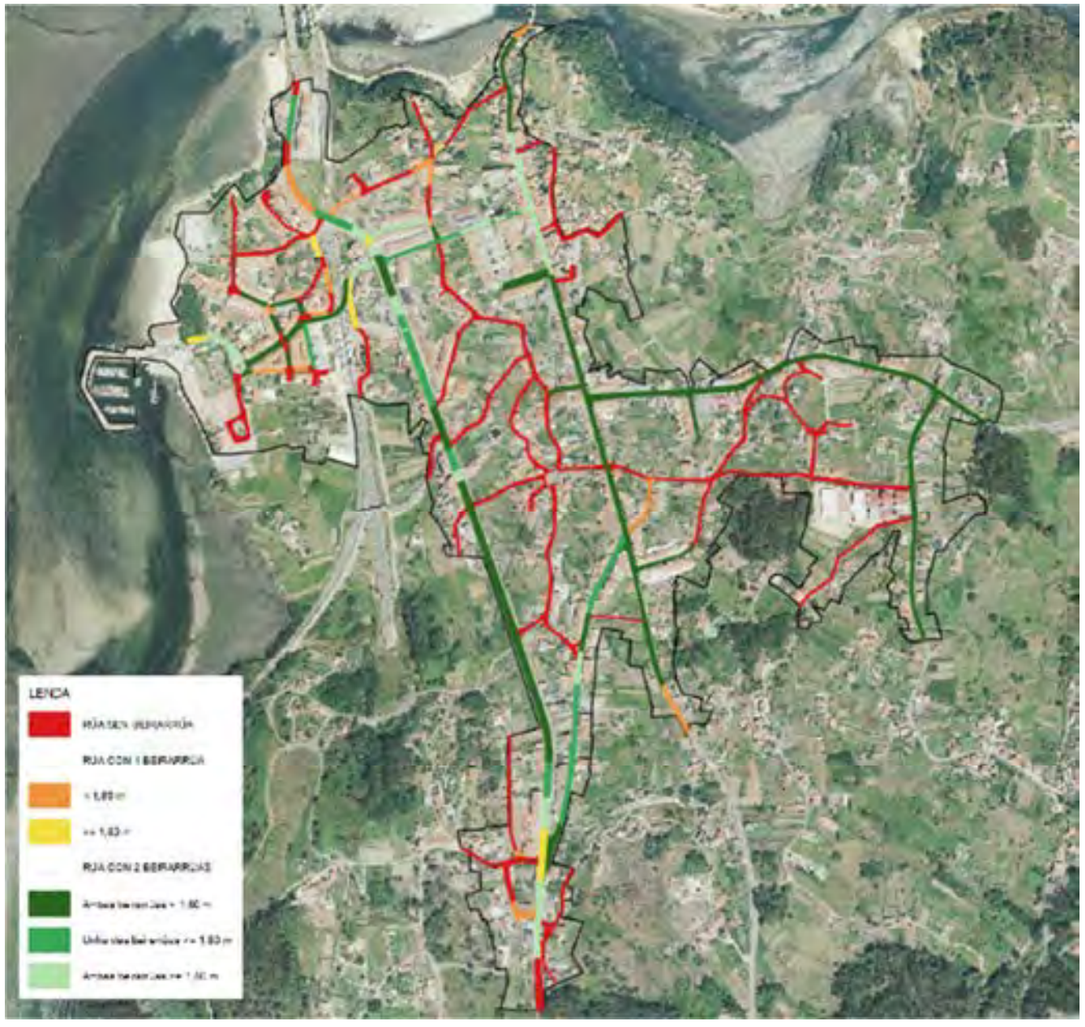
Rutas peonís no municipio

Cabe sinalar ademais que a conexión entre os núcleos urbanos de Arcade e Soutomaior realízase a través das estradas EP-2908 e PO-244. Estas vías están dotadas de beirarrúas ao longo de todo o seu percorrido, polo que o traxecto poden realizalo os peóns con seguridade. Sen embargo as características de estas beirarrúas non cumpren cos requisitos de accesibilidade.

Para o estudio da mobilidade sustentable dentro do núcleo de Arcade, analízanse as beirarrúas existentes, así como as pendentes das rúas, por ser estes os aspectos que máis inflúen na comodidade dos desprazamentos dos peóns pola vila.

Neste senso, as vías principais contan con beirarrúas en ambos lados, mentres que as rúas secundarias que conectan as anteriores unicamente dispoñen dunha beirarrúa ou de ningunha, sendo destacable que este último caso acontece nun 35% das rúas.

Existe un importante número de rúas do núcleo urbano nas que, na súa totalidade ou nalgún dos seus tramos, as beirarrúas son menores de 1,8m, sendo este valor o mínimo que garante a accesibilidade, mentres que só algún tramo das rúas principais contan con ambas beirarrúas maiores de 1,8m. O resultado disto é que dos 12,3 km de beirarrúas dispoñibles, un 60% teñen un ancho menor a 1,8m; amósase a súa distribución no gráfico adxunto.

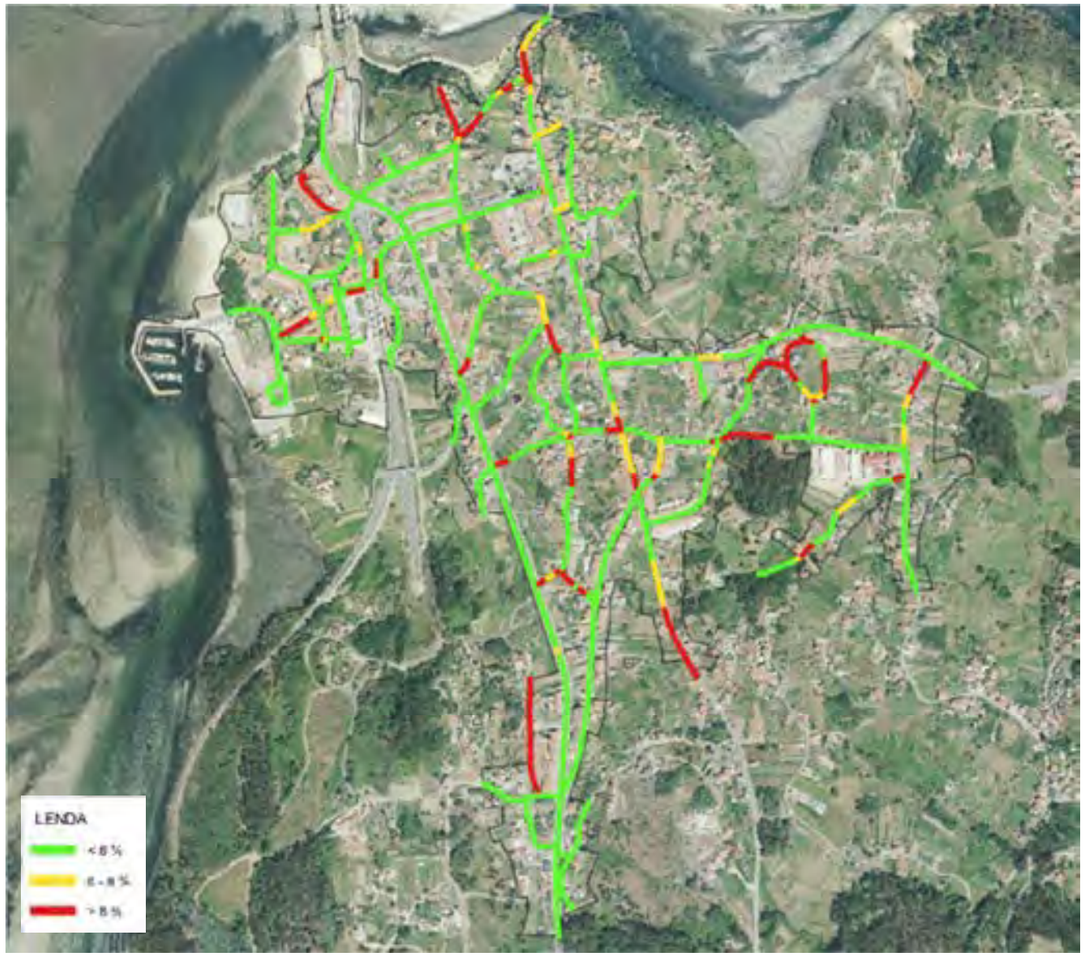


Ancho beirarrúas núcleo Arcade

A dimensión das beirarrúas na maior parte dos casos está directamente relacionada coa distribución do espazo público no núcleo urbano de Arcade, onde o espazo para o peón está supeditado ó automóbil. O resultado é que o 30% deste espazo público é de prioridade peonil, fronte o 70% adicado ó automóbil, tanto para a súa circulación como para o estacionamento.

No relacionado ás pendentes, pode observarse unha topografía relativamente chan, co 78% das rúas cunha pendente inferior ó 6%, o que fai que os desprazamentos sexan máis cómodos e que os recorridos sexan accesibles para persoas de mobilidade reducida. Ademais, só o 14% das rúas presentan unha pendente maior ó 8%, estando o 8% das rúas restantes entre o 6 e o 8%.

Destaca que en todo o núcleo urbano non exista ningunha rúa peonil.



Pendentes das rúas no núcleo de Arcade

Respecto o tema da seguridade viaria hai que destacar os conflitos entre o peón e o tráfico na N-550 (Avenida Castelao). Esta estrada é a vía con máis tráfico de Arcade posto que ademais de ser o principal acceso ó municipio, acolle o tráfico de tránsito entre Pontevedra e Vigo. Esta estrada ó seu paso polo núcleo urbano de Arcade conta con beirarrúas en practicamente todo o trazado por ambos lados, polo que circular pola súa marxe pode considerarse seguro. A principal dificultade dos peóns consiste en cruzar a vía, para iso contan con varios pasos de peóns e cunha intersección semafórica, sendo esta última a única alternativa realmente segura. Destacar que o percorrido actual do Camiño de Santiago ó seu paso pola vila obriga a cruzar dúas veces esta estrada.

No resto de rúas de Arcade non se detectan grandes problemas, permitindo unha boa convivencia entre peón e tráfico.

Respecto a rede ciclista indicar que non existen no municipio infraestruturas destinadas exclusivamente a este modo de transporte.

1.2.4.4. A rede viaria motorizada

A análise da rede viaria motorizada ocúpase do espazo que necesitan os vehículos para os seus desprazamentos.

As rúas que estruturan o núcleo urbano de Arcade son a rúa Xosé Solla (PO-264), a estrada de Soutomaior (EP-2908) e a Avenida de Castelao (N-550). Estas vías teñen un carácter plenamente urbano, polas súas características e polas actividades que se desenvolven nelas, sen embargo conforman o acceso principal de entrada e saída do municipio, polo que moven a maior parte do tráfico existente no mesmo. Este feito aínda é máis salientable na Avenida de Castelao onde ademais discorre o tráfico de tránsito entre Pontevedra e Vigo.

Para solucionar esta incoherencia entre o uso territorial destas vías e a súa morfoloxía claramente urbana é preciso considerar alternativas para eliminar ese tráfico de paso ou ben, como mínimo, pacificalo, unha opción que podería ter incidencia na fluidez do mesmo. Por outra banda hai que ter en conta que as actuacións nestas vías teñen que estar consensuadas cos seus respectivos propietarios, posto que ningunha delas é municipal.

Están proxectadas e recollidas no Plan Xeral de Ordenación Municipal dúas novas estradas no entorno do municipio de Soutomaior, que son as autovías A-57 e A-59. Estas dúas vías solucionarían o problema do tráfico de paso, posto que absorberían as viaxes entre Pontevedra e Vigo e tamén os tráficos para saír e entrar en Soutomaior ó contar a A-59 cun enlace coa estrada provincial EP-2908 nas proximidades do núcleo da Montesiña.

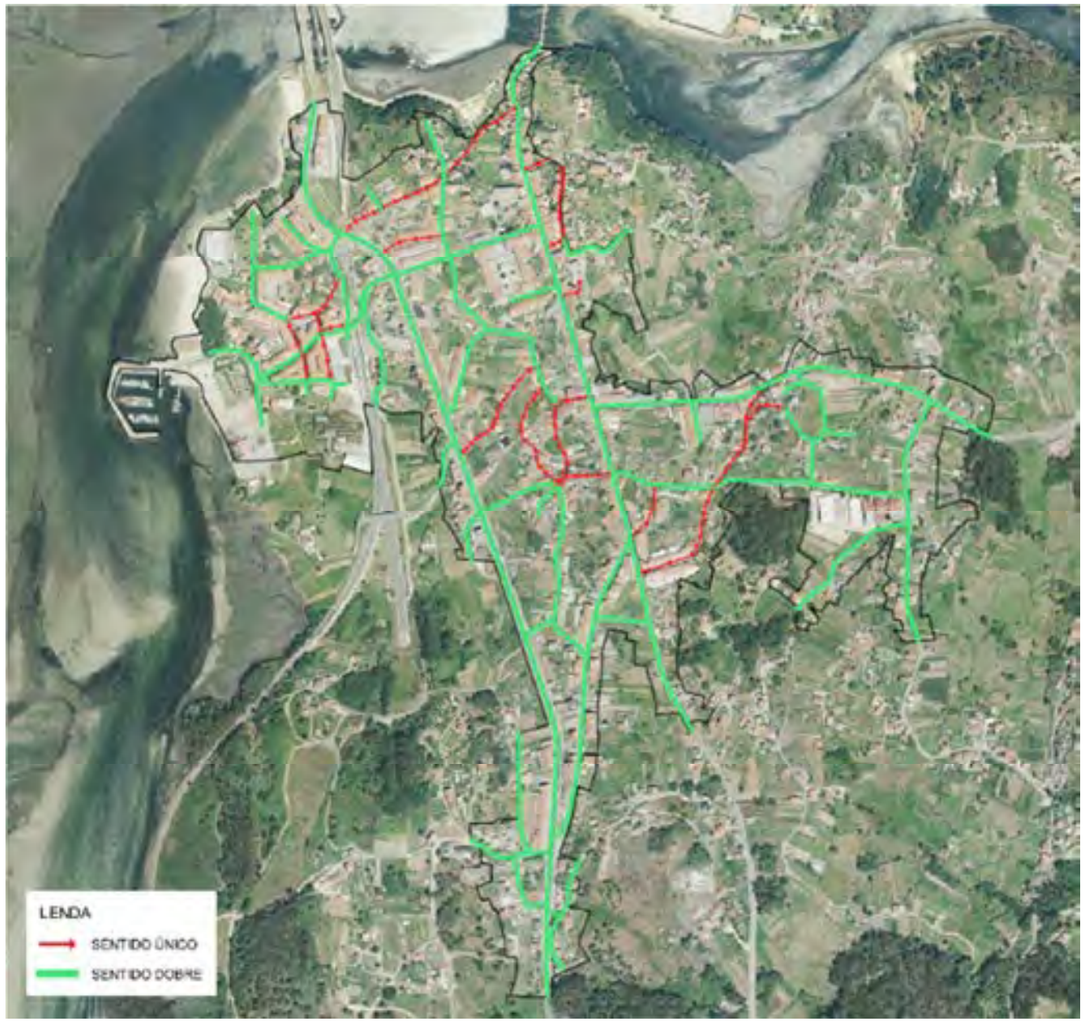
No caso de que estas autovías non chegaran a executarse habería que definir itinerarios alternativos, para evitar que os tráficos de entrada e saída do municipio atravesen o núcleo de Arcade, por exemplo en forma de circunvalación.

Centrando o estudo no núcleo urbano de Arcade, obsérvase que a superficie ocupada polo automóbil nas rúas, tanto para circulación como para o estacionamento, é moi superior ó ocupado polo peón, tal e como se comentou en apartados anteriores. Sen embargo as rúas estruturais contan con anchos de plataforma superiores a 10 m, e outro importante número de rúas teñen anchos entre os 6 e os 10 m, o cal pode permitir unha distribución moito máis equilibrada da sección transversal.

Por exemplo, nas rúas con ancho 12m pódese contar con dous carrís de circulación de 3m, beirarrúas en ambas marxes de 2m e aparcamento en liña de 2m nun lado. Esta é aproximadamente a sección que presenta a estrada de Soutomaior. Cando o ancho da plataforma é inferior os 10m a mellor alternativa é deixar un único carril de circulación de sentido único.

No gráfico adxunto móstranse os sentidos de circulación das rúas na actualidade, onde se observa que varias vías contan con sentidos únicos, sen embargo este feito non repercutiu nun maior espazo para o peón.

Rúas de sentido único na zona do Peirao



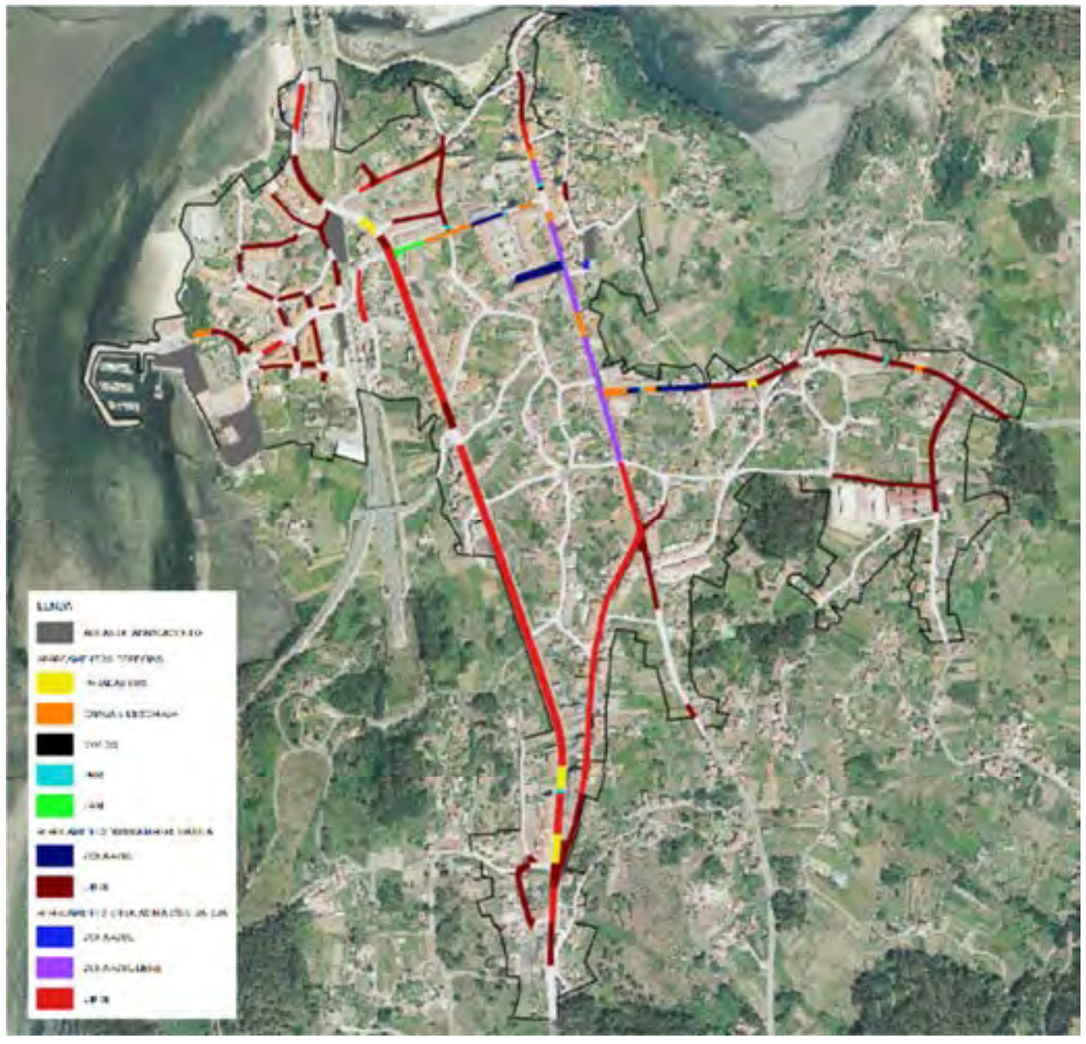
Sentido das rúas no núcleo de Arcade

1.2.4.5. *O estacionamento*

O vehículo estacionado na rúa ocupa unha importante porcentaxe do espazo público, por iso é fundamental ter o aparcamento en conta nas políticas de mobilidade.

Como a maior parte dos focos de atracción atópanse no núcleo urbano de Arcade, a análise sobre o estacionamento céntrase nesta zona. As políticas do concello neste ámbito van orientadas a satisfacer a demanda dos residentes, pero tamén a dar servizo a demanda foránea. Para garantir a rotación do estacionamento nas zonas onde a demanda é superior, apróbase no 2006 a ordenanza reguladora do estacionamento con horario limitado gratuíto (zona azul), consistente en establecer un período máximo de permanencia dun vehículo dunha hora nas rúas e de 90 minutos no aparcamento público de Xosé Solla. Unha vez concluído este tempo o vehículo deberá abandonar o estacionamento e non poderá volver a estacionar na mesma rúa ou praza ata transcorridas dúas horas. O control do tempo efectúase mediante disco comprobante do horario. Aínda que o sistema está implantado non está funcionando correctamente, posto que nas visitas realizadas a zona non se observou que os vehículos notificaran a hora de chegada.

Para cuantificar a oferta de estacionamento realízase un inventario das prazas existentes tanto na calzada como nas bolsas de aparcamento. Tamén se estiman as prazas nas vivendas para poder determinar se son suficientes para solucionar a demanda dos residentes.



Distribución de aparcamentos no núcleo de Arcade

Neste inventario distínguense dentro do aparcamento en calzada as prazas sen regular, aquelas que contan coa rotación regulada pola zona azul, os aparcamentos para motos, as prazas reservadas para mobilidade reducida, así como as zonas reservadas para carga e descarga e para parada de autobuses; tamén se contempla a parada de taxis.

Zona azul en rúa Rosalía de Castro

Aparcamento reservado para motos na rúa Illas Alvedosas

En relación ás áreas de aparcamento diferéncianse 5 zonas: unha, con 10 prazas, da servizo ó CEIP Manuel Padín Truiteiro; outra, con 15 prazas, sitúase na fronte do multiusos; nunha paralela a Xosé Solla atópase o aparcamento público que da servizo ó centro de Arcade, conta con zona azul para favorecer a rotación dos vehículos estacionados e 30 prazas; sobre o pórtico que cubre a vía do ferrocarril, limítrofe coa N-550, sitúase a cuarta destas bolsas de aparcamento, cunha superficie maior que as anteriores ten capacidade para 40 prazas; o maior de todos estes aparcamentos é o do Peirao, cunha superficie de 6.900 m2 ten capacidade para dar servizo a 180 coches, ademais conta cunha área para autocaravanas, con 7 prazas de estacionamento, con servizos de baleirado de augas residuais, subministro de auga potable e contedores de lixo, podendo permanecer os vehículos un máximo de 7 días.

Aparcamento sobre o ferrocarril

Aparcamento no multiusos

Aparcamento público en Xosé Solla

Aparcamento no CEIP

Aparcamentos no Peirao

1.2.4.6. Estudo específico das Estradas Provinciais

Polo concello de Soutomaior discorren 4 estradas de titularidade provincial, que son as que se enumeran a continuación:

- EP-2901 Cesantes - O Viso – Alxán
- EP-2902 Acceso á Peneda
- EP-2908 Arcade – Amoedo
- EP-2909 Arcade – O Viso

Neste apartado detállanse as características destas estradas, comprobando a mobilidade e a afección das mesmas nos núcleos de poboación.

EP-2901

Esta estrada ten unha lonxitude total de 3,6 km, dos cales algo máis de 1 km localízase no concello de Soutomaior. Dentro deste concello pasa polo núcleo de Alxán.

A importancia desta estrada para os desprazamentos motorizados é que comunica a parroquia de Soutomaior co concello de Redondela, contando cunha intensidade media diaria entre 500-999 vehículos/día.

Na actualidade os desprazamentos desde Alxán cara os centros atractores realízanse en coche: nalgúns casos a distancia é demasiado elevada como para realizala a pé, como por exemplo os 3,5 km que o separan de Arcade, mentres que os desprazamentos ata Soutomaior e A Montesiña, de 2 km e 2,5 km respectivamente, non cumpren coas condicións de seguridade necesarias para realizalos a pé. Respecto á mobilidade destacar que no cruce desta estrada coa EP-2908 sitúase a parada de autobús que daría servizo a Alxán.

Respecto ás características da vía indicar que a sección tipo é de dous carrís de circulación de 3,5 m cada un, con beiravías de 1,0 m e beirarrúas puntuais na fronte de algunha casa. Está limitado o paso de vehículos pesados a aqueles con peso inferior a 18 t. A velocidade de circulación é de 40 km/h na saída do concello de Redondela, reducíndose a 30 km/h dende a entrada ó núcleo de Alxán e ata o cruce coa EP-2908. Como medida de calmado de tráfico implantáronse lombos en dúas zonas, na entrada e na saída do núcleo.

O acceso á parada de autobuses que da servizo ó núcleo de Alxán realízase pola beiravía da estrada EP-2901, con algún tramo puntual con beirarrúa. Para mellorar a seguridade viaria neste tramo debería habilitarse unha senda por unha das beiras que delimite unha zona segura para os peóns.

EP-2902

Esta estrada conecta o núcleo de O Viso (Redondela) coa ermida da Peneda. Ten unha lonxitude de 1,4 km, pertencendo o tramo do núcleo ó concello de Redondela e o resto ó concello de Soutomaior. O ancho da vía é de 4,30 m sen beiravía.

Esta estrada non se utiliza para a mobilidade cotiá posto que só da acceso á ermida. Ten importancia a nivel turístico, contando cun acceso peonil alternativo á estrada, aínda que cunha pendente moi elevada.

EP-2908

A comunicación da costa coas zonas do interior realízase a través desta estrada, que sae de Arcade cara o leste pasando polo castelo de Soutomaior e chegando ata o concello de Pazos de Borbén no núcleo de Amoedo. Ademais esta estrada enlaza coa autonómica PO-244 en A Montesiña, pasando esta última vía polo núcleo de Soutomaior no seu recorrido cara a Ponte Caldelas. Por tanto esta vía é fundamental para articular o termo municipal.

Dentro do municipio esta estrada desenvolvese nunha lonxitude de 9 km. Segundo as súas características principais distínguense tres tramos, o tramo urbano do núcleo de Arcade, outro dende o cruce coa PO-244, na glorieta de A Montesiña, ata o núcleo urbano e un último tramo dende a glorieta cara o Castelo de Soutomaior.

O primeiro tramo parte do centro de Arcade cunha sección totalmente urbana, recibindo a rúa o nome de Estrada de Soutomaior. Conta cun ancho de 12m repartidos en dous carrís de circulación de 3m, beirarrúas en ambas marxes de 2m e aparcamento en liña de 2m nun lado. As características destas beirarrúas non cumpren cos requisitos de accesibilidade posto que presenta moitos obstáculos no seu recorrido, ademais nalgúns tramos as baldosas están en mal estado. Para permitir o cruce da estrada hai varios pasos de peóns, a maior parte deles atópanse elevados para reducir a velocidade de circulación dos coches.

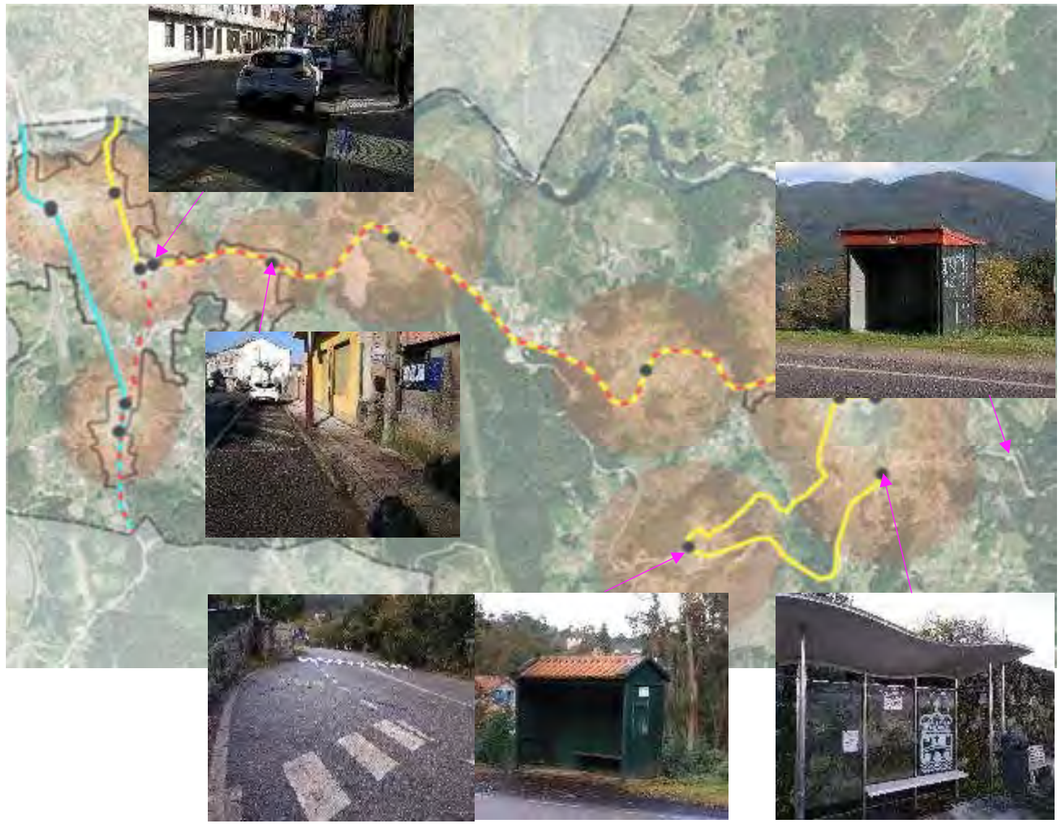
Fóra do núcleo urbano ata a glorieta de A Montesiña a estrada conta cunha sección con beirarrúa de 1,2 m na marxe esquerda da calzada segundo o avance dos PKs, dous carrís de circulación de 3,5 m e beiravías de ancho variable en función do espazo do que se dispón. Hai que destacar que o recorrido dende o IES ata o núcleo urbano de Arcade conta tamén cunha nova beirarrúa de ancho 2,0 m pola marxe dereita. Os tramos con maior presencia de peóns (IES, campo de fútbol, glorieta de A Montesiña) están limitados a 30 km/h e contan con lombos e pasos de peóns elevados como medida de calmado de tráfico, o resto do recorrido limítase a 40 km/h. O ancho da beirarrúa é escaso e ademais conta cos sinais e postes que obstaculizan o itinerario peonil. O paso de vehículos pesados está limitado a 8 toneladas.

A partir da glorieta de A Montesiña a vía correspóndese maioritariamente cunha sección interurbana, de 2x3,5 m de calzada, beiravías de 1,0 m e cunetas en terra nos tramos nos que se precisa. Ademais distínguese un tramo en travesía no núcleo urbano de Lourido, con beirarrúas por ambos lados e medidas de calmado de tráfico. Tamén a zona da intersección desta estrada coa EP-2901 conta cunha beirarrúa e medidas de calmado de tráfico xa que nese punto atópase a parada de autobús que da servizo a Alxán. Nestes puntos sensibles a velocidade limítase a 30 km/h.

Intersección EP-2901

Travesía de Lourido

Esta estrada é a única das pertencentes a Deputación de Pontevedra no concello que dispón de paradas de autobús. Entre o núcleo urbano de Arcade e a glorieta de A Montesiña hai 3 paradas de autobús pero non contan con marquesiña e ningún tipo de sinal que as identifique; dende a glorieta a liña de autobús volve á EP-2908 no cruce con Alxán, ata chegar a Lourido; neste tramo hai outras 3 paradas que só dispoñen de marquesiña nun lado.



Paradas de bus na EP-2908

EP-2909

Esta estrada conecta Arcade co Viso (Redondela) nunha lonxitude total de algo máis de 2 km, dos cales a metade deles discorren polo concello de Soutomaior. Esta estrada se corresponde coa prolongación da rúa Xosé Solla e, aínda que cun carácter máis rural, conta con vivendas entorno a ela nos primeiros 600 m dende o cruce coa rúa do Calvario. De feito, os primeiros 400 m están incluídos dentro do núcleo urbano.

Todo o tramo de estrada do concello de Soutomaior está limitado a 30 km/h. Para garantir a circulación a velocidades reducidas intercálanse no tramo con vivendas 3 pasos de peóns elevados e un lombo antes de chegar a zona dende o lado de O Viso.

Dada a escasa distancia ata o centro de Arcade hai que fomentar estes desprazamentos andando. Para iso teñen que poderse realizar de modo seguro. Dos 600 m en travesía os primeiros 200 m contan con beirarrúa en ambas marxes, mentres que nos 400 m restantes só dispón de beirarrúa a marxe esquerda.

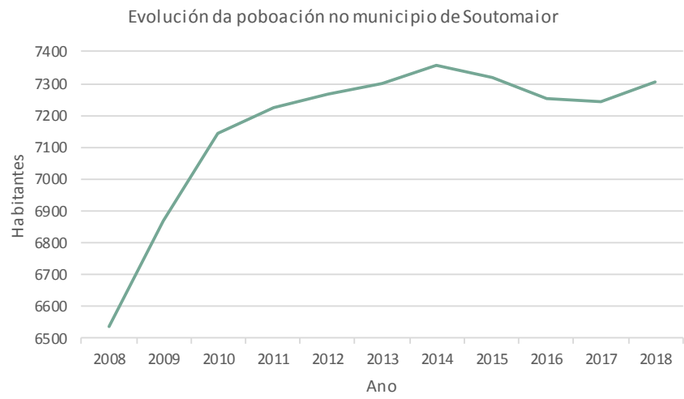
O ancho destas beirarrúas non excede o 1,2 m, con numerosos obstáculos no recorrido peonil como postes e vaos. O único modo de conseguir aumentar ese ancho sería expropiando as fincas limítrofes. Ademais é importante manter os bordes libres de maleza para gañar espazo.

1.3. Análise socioeconómico e demográfico

1.3.1. *Estrutura e evolución da poboación*

Para caracterizar a poboación residente no concello de Soutomaior é necesario coñecer a evolución da mesma, a súa distribución polo territorio e a súa composición.

Analizando a evolución da poboación nos últimos 10 anos, obsérvase unha tendencia ascendente ata o ano 2014, momento a partir do cal se produce un descenso do número de habitantes dentro do municipio. No período comprendido entre o ano 2017 e o 2018, prodúcese de novo unha tendencia de crecemento, presentando neste último ano unha poboación de 7305 habitantes, segundo o padrón municipal de 2018. Este crecemento global obedece por unha banda a que nacen máis persoas das que morren e por outro lado ó aporte das migracións, debida sobre todo a unha oferta de vivenda máis barata que en outros concellos limítrofes como Vigo ou Pontevedra.



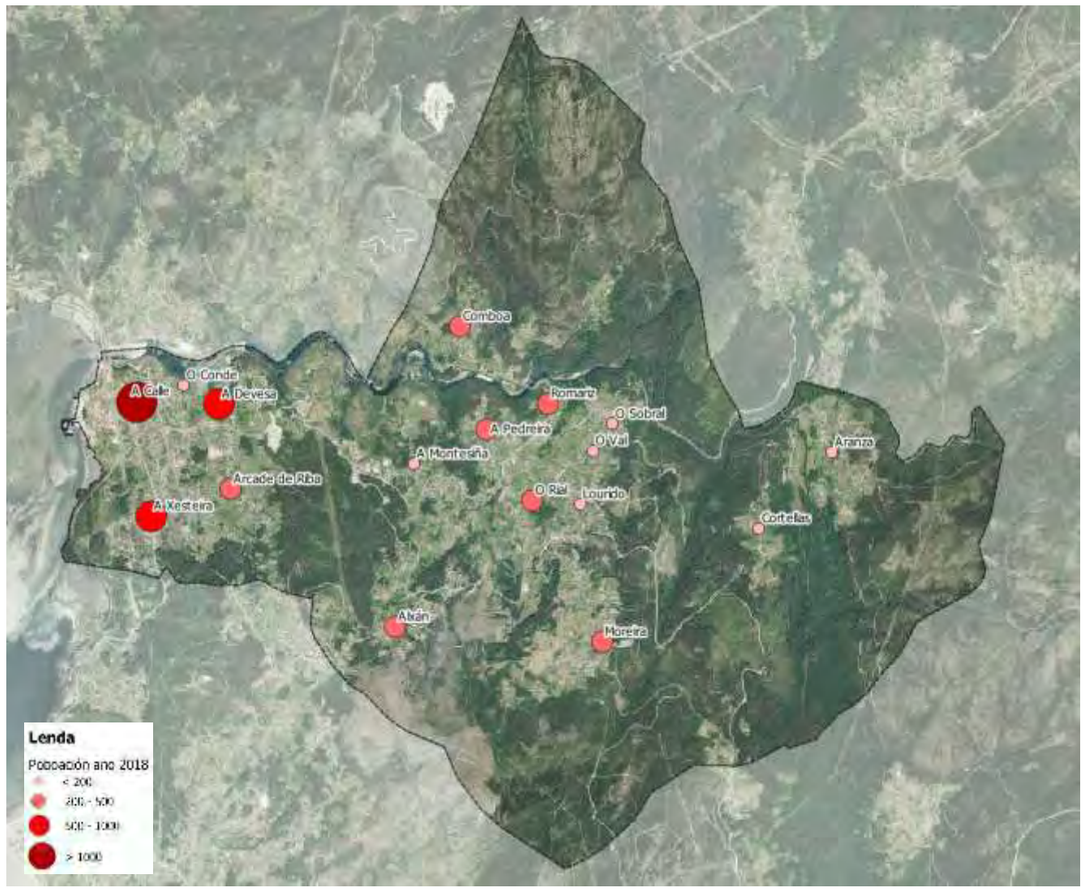
O papel do concello de Soutomaior dentro da comarca de Vigo é secundario, pois fronte á alta densidade de poboación que presenta a comarca de Vigo con 689,4 hab/km^2, o concello de Soutomaior no 2018 presenta unha densidade de 292,2 hab/km^2. Este valor é claramente superior á media galega de 91,4 hab/km^2.

A poboación do concello de Soutomaior distribúese nas dúas parroquias de xeito desigual. A parroquia de Arcade con só 4 km² abarca case o 70% da poboación do municipio, polo que presenta unha alta densidade (1.250 hab/km²), concentrada en grande medida na vila de Arcade; a evolución demográfica desta parroquia é constante e de signo positivo.

Soutomaior ten moita máis superficie, unha densidade de poboación moi inferior (92 hab/km²), e a súa poboación se concentra nunha serie de núcleos de carácter rural. A evolución da mesma intercala anos de crecemento positivo e outros de signo negativo.

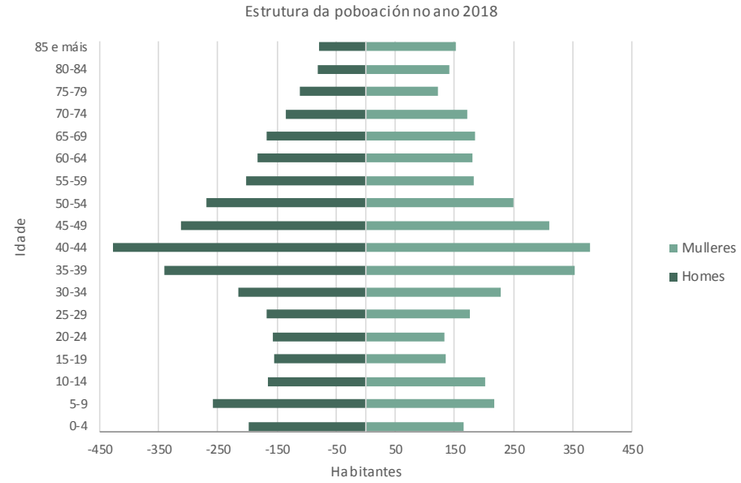
Táboa 1. Poboación e crecemento das parroquias de Soutomaior. (Fonte: INE e elaboración propia)

Unidade poboacional	2008	2018	Crecemento
Arcade (Santiago P.)	4283	5086	803
Soutomaior (San Salvador P.)	2254	2219	-35



Tamaño demográfico das poboacións do Concello de Soutomaior

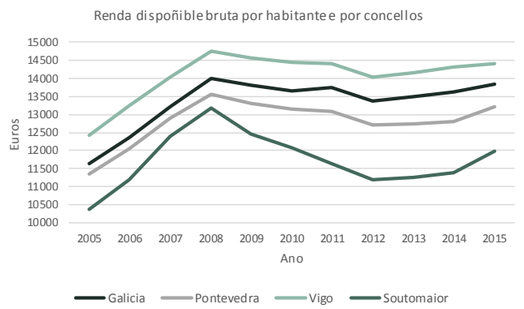
Por outra banda, a pirámide de poboación mostra unha sociedade que tende cara a un progresivo envellecemento, caracterizada polo aumento da esperanza de vida e unha baixa natalidade. Aínda así, os menores de 20 anos superan ós maiores de 65 anos, e nos últimos anos ensanchouse a base gracias ó incremento da natalidade derivado da chegada ó municipio de parellas xoves en idade fértil. O grupo de idade entre 20 e 65 anos supón o 61% da poboación, mentres que os maiores de 65 anos correspóndense co 18,5%. A idade media é igual a 42,43 anos.

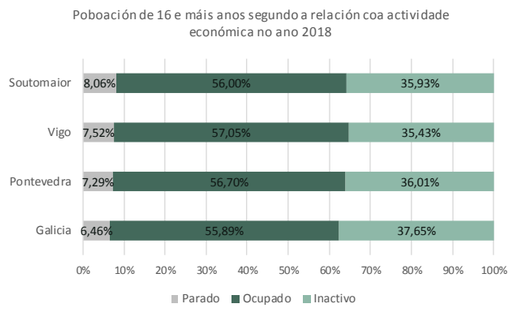


1.3.2. *Actividades produtivas e mercado de traballo*

Respecto á caracterización económica do municipio, a renda bruta dispoñible do fogar per cápita no 2015 é de 11.992 €, inferior á media de Galicia con 13.838 € e á da comarca de Vigo con 14.429 €.

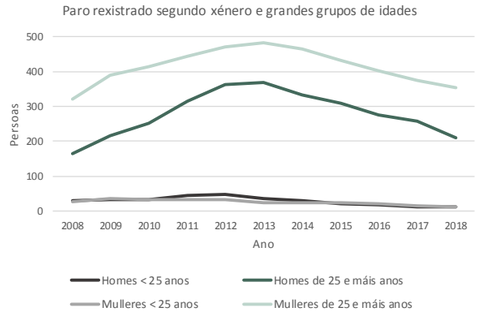
Na estrutura de poboamento, pódese ver que a porcentaxe de poboación ocupada é similar que á da comarca de Vigo e á da provincia de Pontevedra e lixeiramente superior que á de Galicia. Deste xeito, presenta un 8,06% de parados, un 56% de ocupados e un 35,93% de inactivos.

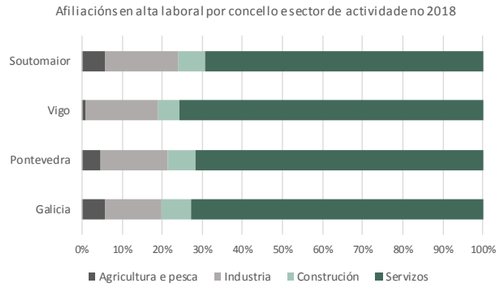




A pesar de que o desemprego descendeu dende o ano 2014, o feminino mantívose ao longo dos 10 últimos anos por riba do desemprego masculino, destacando este feito máis na poboación maior de 25 anos.

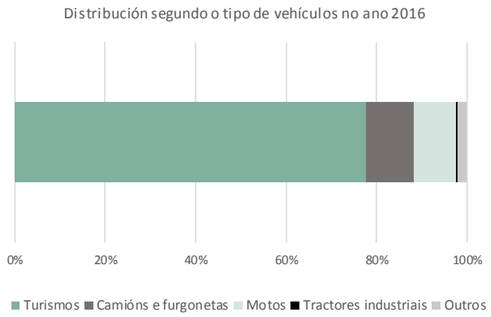
Cabe destacar tamén que o sector servizos ten unha maior presenza dentro do concello, contando cunha porcentaxe de afiliación na Seguridade Social superior respecto ao resto de sectores. A distribución da actividade repártese do seguinte xeito no ano 2018; 69,3% no sector servizos, 18% no industrial, 6,7% en construción e 6% en agricultura e pesca.





1.3.3. *Nivel e caracterización da motorización*

O número total de vehículos en Soutomaior é de 5.226 segundo o parque de vehículos do ano 2016 recollido no IGE, dos cales 4.049 son turismos e 499 son motos.



O índice de motorización reflicte o número de vehículos (turismos e motocicletas) por cada 1.000 habitantes. Segundo os datos do padrón municipal de habitantes de 2018 e os do parque de vehículos mostrados anteriormente, no concello de Soutomaior obsérvase un índice de motorización de 622,6 veh/1000 persoas. En relación aos concellos limítrofes atópase lixeiramente por debaixo de todos eles (con índices entorno aos 700 veh/1000 persoas), exceptuando o concello de Pontevedra, que é o que ten un índice de motorización inferior ao resto. Tamén cabe destacar que o índice de motorización do municipio de Soutomaior é un pouco máis elevado ás medias da Comarca, da Provincia de Pontevedra e de Galicia.

Índice de motorización (veh/1000 persoas)

Galicia	Provincia de Pontevedra	Comarca de Vigo	Pontevedra	Ponte Caldelas	Fornelos de Montes	Pazos de Borbén	Redondela	Soutomaior
603,69	614,64	614,72	550,88	699,69	726,83	719,46	656,74	622,59

En relación á antigüidade do parque de vehículos, a media é de 10,8 anos para turismos e motocicletas (parque con menos de 25 anos) para o Concello de Soutomaior.

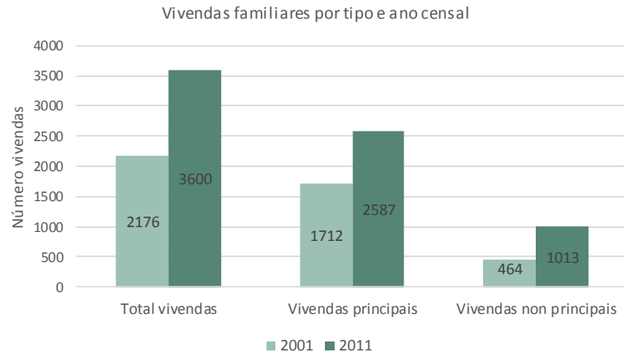
1.3.4. *Focos de xeración de viaxes*

Para o presente estudo considérase que os focos de xeración de viaxes son as vivendas, posto que é de onde parten os habitantes para dirixirse os seus correspondentes destinos.

Antes de determinar como se distribúen as vivendas polo territorio, analízase o parque de vivendas existentes e a súa antigüidade. Para iso considéranse os datos dos dous últimos censos de poboación de vivendas (2001 e 2011) ademais doutros datos complementarios aportados polo IGE.

Tipo de vivendas concello Soutomaior (ano 2011)

Vivenda familiar: 3.600	**Principais:** 2.587	**Vivenda familiar principal**
	Non principais: 1.013	**Segunda vivenda:** 372
		Vivenda baleira: 641



Para comprender mellor a magnitude dos datos mostrados para o concello de Soutomaior, compáranse cos valores resultantes para os outros dez concellos da comarca de Vigo.

Respecto a tipoloxía da vivenda, de vivendas principais, o concello de Soutomaior con 2.587 vivendas, ocupa o cuarto posto de menor proporción con respecto ás vivendas totais. En relación ás segundas vivendas ocupa o sexto lugar (con 372 vivendas) con maior número, e en relación ás vivendas baleiras, é o segundo con maior porcentaxe comprendendo 641 vivendas baleiras.

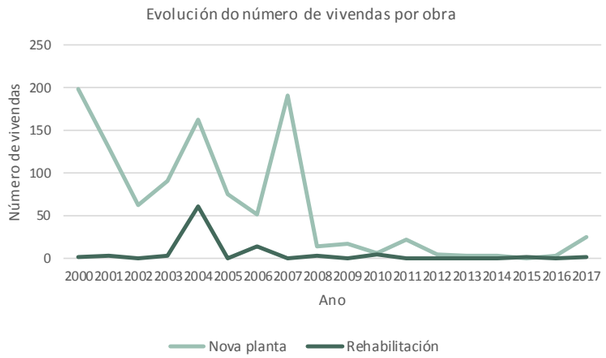
En relación á evolución do parque de vivendas, Soutomaior foi o segundo concello que máis incrementou o seu parque residencial no período estudado con 1.424 vivendas máis no ano 2011 que no ano 2001. Deste total o 61,4 % correspóndense con vivendas principais (875 vivendas máis que no 2001) e o 38,6 % con vivendas non principais (549 vivendas máis que no 2001).

Incremento do parque de vivendas por concellos da Comarca de Vigo, no período intercensal 2001 – 2011 (%)

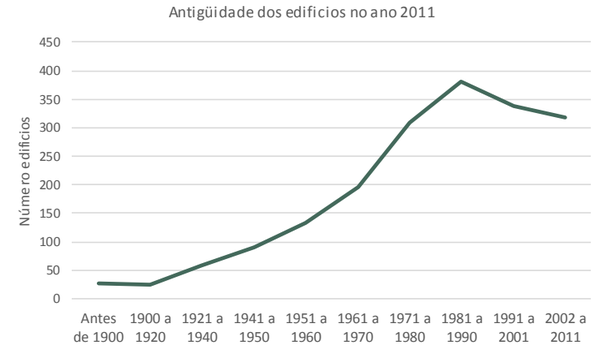
Baiona	Fornelos de Montes	Gondomar	Mos	Nigrán	Pazos de Borbén	Porriño	Redondela	Salceda de Caselas	Soutomaior	Vigo
31,2%	32,3%	40,2%	18,6%	19,7%	10,6%	43,8%	21,0%	73,7%	65,4%	17,2%

As construcións de nova planta no concello de Soutomaior aumentaron notablemente na primeira década do século XXI, aínda que o ritmo de crecemento non foi constante no tempo. Nos anos seguintes este crecemento freou en seco, e nestes últimos anos a tendencia é case nula. Deste xeito mentres no ano 2000 se construíron 199 vivendas de nova planta, no ano 2017 tan só foron 25.

O número de vivendas rehabilitadas é moi inferior ás construcións de nova planta, cunha tendencia case constante que roza o valor nulo.



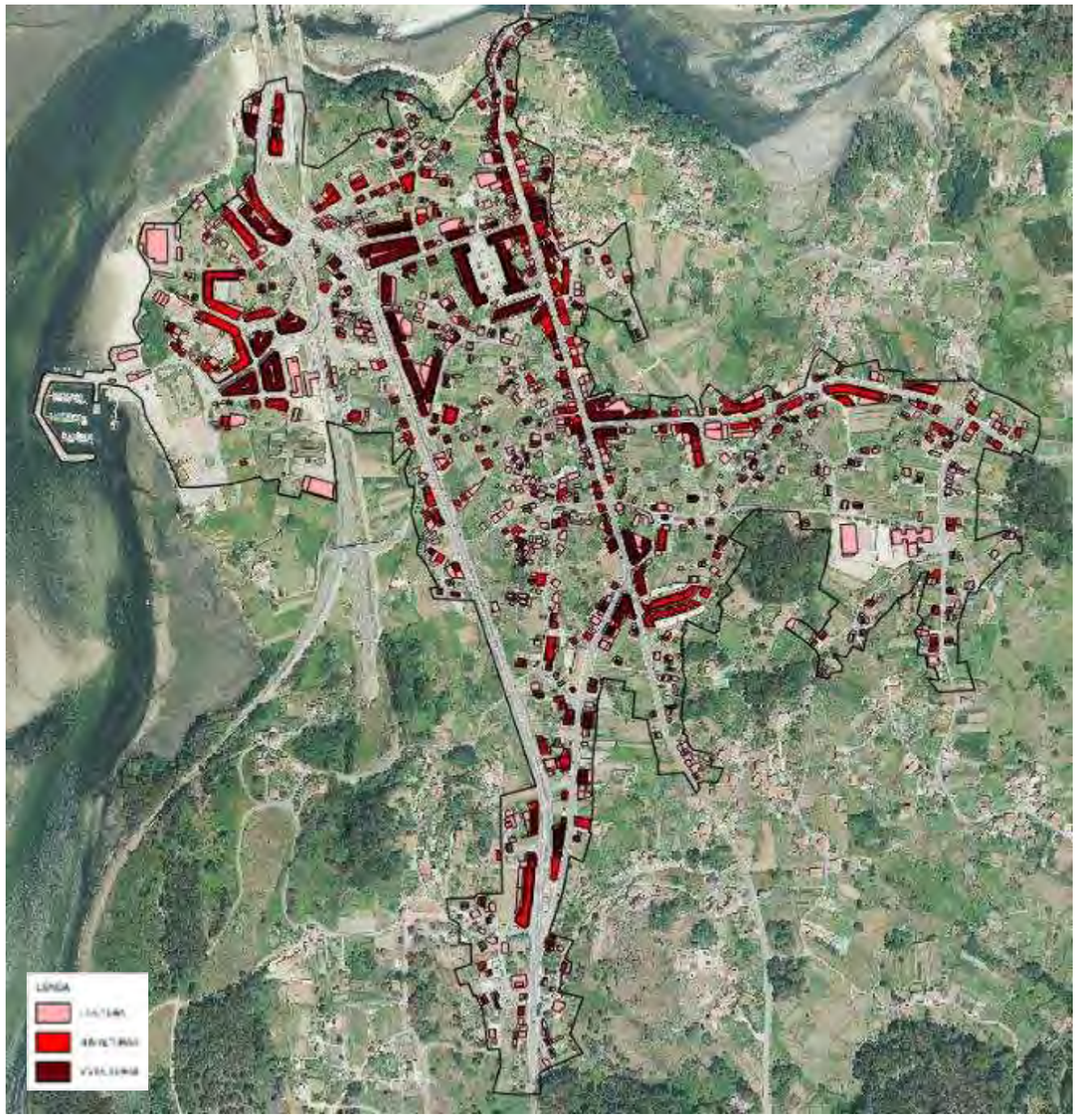
A maior porcentaxe de edificios no concello de Soutomaior teñen unha antigüidade de pouco máis de 3 décadas, seguidos dos edificios de dúas décadas de antigüidade. Pódese dicir, en xeral, que a maioría das construcións teñen unha antigüidade menor de 60 anos.



Respecto da distribución das vivendas no concello, compre sinalar, que a maior parte delas concéntranse na área urbana de Arcade, onde ten lugar a maior densidade residencial do concello.

No relativo ás edificacións do núcleo, predominan os edificios, aínda que tamén se atopan numerosas vivendas unifamiliares.

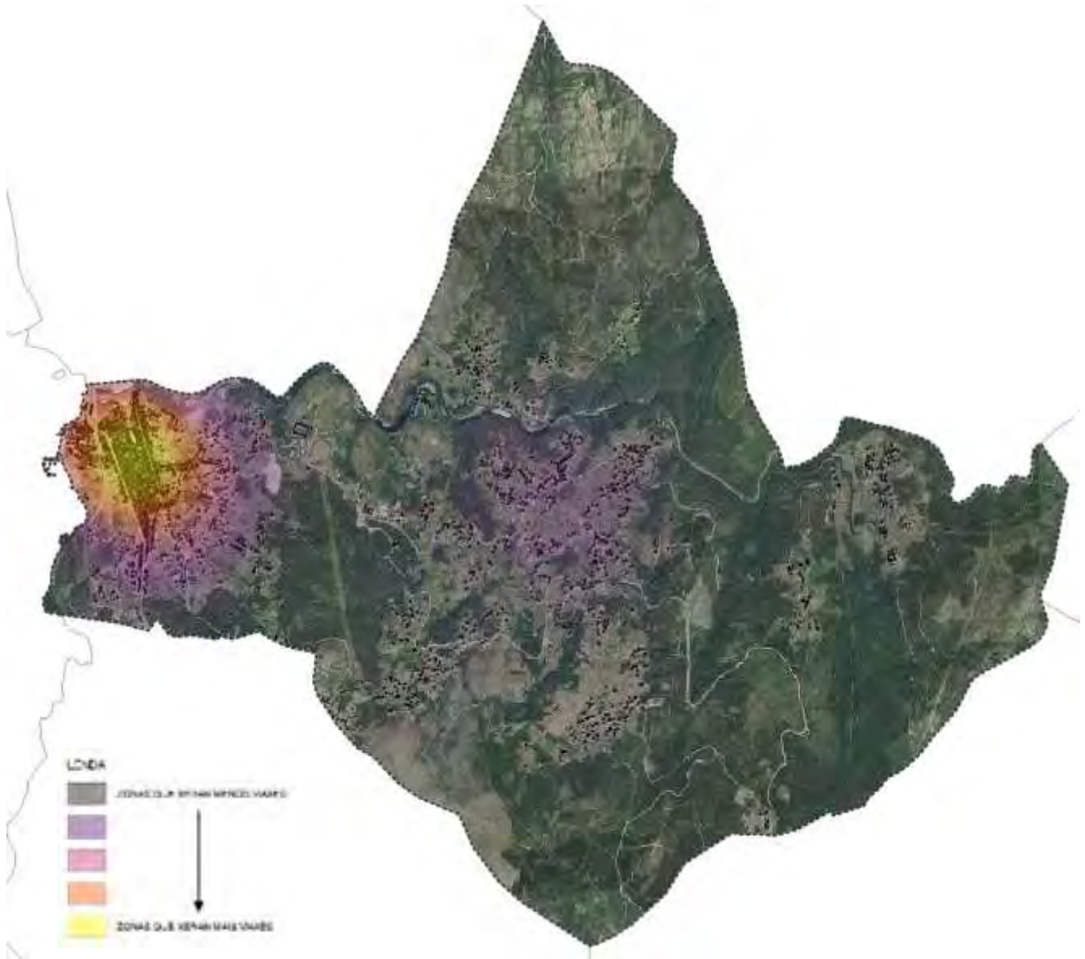
As alturas predominantes na edificación son as comprendidas entre III-IV plantas, sen embargo existen construcións no entorno das rúas Rosalía de Castro, Castelao, Xosé Solla e na zona do Peirao, con V e VI alturas, chegando a acadar nalgún caso ata VII plantas. No entorno do Camiño de Santiago e conforme se alcanzan os límites do núcleo, as construcións contan cun carácter máis rural, con vivendas de tipo unifamiliar.



Alturas de edificación no núcleo de Arcade

Para representar a influencia que as vivendas, como foco de xeración dos desprazamentos, teñen na mobilidade sostible, realízase un mapa de calor. Este mapa realízase a partir do número de vivendas que hai en cada punto do municipio, considerando que o desprazamento máximo que os habitantes están dispostos a facer a pé se corresponde cun valor medio de 300 m.

No gráfico adxunto obsérvase que a maior parte dos desprazamentos teñen a súa orixe no núcleo de Arcade, concentrándose a continuación o inicio das viaxes nos arredores de Arcade e nos núcleos entorno a Soutomaior.



Mapa de calor dos centros de xeración de viaxes no Concello de Soutomaior

1.3.5. *Focos de atracción de viaxes*

Neste apartado realízase unha análise dos focos de atracción de viaxes máis relevantes, que se enumeran nos seguintes apartados.

1.3.5.1. Centros sanitarios

Centro de saúde Arcade: Está situado nun extremo da Rúa Castelao, e dispón de horario de mañá, permanecendo aberto de luns a domingo. Conta cunha liña de aparcadoiro, que discorre paralelo ás beirarrúas a ambos lados do edificio, cunha praza de mobilidade reducida nun dos laterais e cun espazo reservado para servizo de ambulancias. Trátase dun centro accesible cunha rampla na entrada, sen embargo o acceso peonil dende o centro de Arcade non dispón de pasos de peóns, nin de sistemas de accesibilidade como rebaixes nas beirarrúas.

Consultorio local Romariz: Localizado no lugar de Romariz, permanece aberto con horario de mañá, de luns a venres. Non conta cun acceso peonil continuo, tendo que discorrer na súa maior parte do recorrido pola calzada. Conta cun pequeno aparcadoiro nas inmediacións, aínda que sen prazas reservadas.

A asistencia médica fóra destes horarios realízase no Punto de Atención Continuada de Pontevedra. Igualmente, as diferentes especialidades médicas derívanse a esta cidade.

1.3.5.2. Centros asistenciais

Centro Social 3ª Idade: Este local, situado na Alameda Talo Río, está aberto tódolos días, en horario de mañá e tarde. Trátase dun centro público de ocio especializado na terceira idade.

É un centro accesible, cuxa entrada principal ten saída directa á praza peonil, a cal conecta coa rúa Rosalía de Castro e o Portal do Ribeiro, vías que contan con beirarrúas a ambos lados da calzada. Ademais o propio centro está adaptado para persoas con mobilidade reducida.

Centro de día 3ª Idade: Centro de carácter social e sanitario privado especializado na terceira idade e en persoas dependentes. Abre de luns a sábado todo o día, e está situado, ó igual que o anterior, na Alameda Talo Río.

1.3.5.3. Centros educativos

Escola Infantil A Galiña Azul: Escola para nenos con idades comprendidas entre os 0 e os 3 anos, conta con horario continuado de luns a venres. Está situada na rúa Forneira, 34, e o acceso realízase dende a propia beirarrúa, contando con acceso para persoas con mobilidade reducida.

Escola Infantil de Romariz: Esta escola para nenos con idades comprendidas entre 3 e 6 anos, localízase no lugar de Romariz, e ten horario de mañá, de luns a venres. O acceso realízase a través dunha vía que comunica o centro coa estrada PO-244. Esta vía da acceso tanto aos peóns como aos vehículos e carece de beirarrúas.

CEIP Manuel Padín Truiteiro: É un centro de educación infantil segundo ciclo e de educación primaria, para nenos con idades comprendidas entre os 3 e os 12 anos. Sitúase na rúa Arcade de Riba. O horario do alumnado de educación infantil é de 9:15 a 14:05 e o de primaria é de 9:15 a 14:15, de luns a venres. Conta con servizo de autobús, aínda que dende o centro de Arcade o traxecto pódese facer facilmente a pé, accedendo dende a rúa Valcampo, que non conta con beirarrúas pero ten menor tránsito de vehículo, ou dende a estrada de Soutomaior. Moitos nenos son levados en vehículo privado polos seus pais o que provoca importantes retencións no cruce de Pierres coincidindo co horario de entrada e saída do colexio.

Este centro conta cun pavillón polideportivo, pistas de baloncesto e de fútbol situadas ao carón das instalacións do colexio.

IES de Soutomaior: Este centro entrou en funcionamento no curso 2018-2019. Localízase na estrada de Soutomaior (EP-2908) e nel impártense os estudos de educación secundaria obrigatoria e bacharelato. Conta cunha capacidade para 480 escolares. O horario escolar é de luns a venres de 9:05 a 14:35 e martes de 16:30-18:10. Conta con servizo de transporte escolar. Trala súa apertura, acondicionouse o acceso peonil dende o núcleo de Arcade cunha nova beirarrúa de 2m de ancho e mellorouse a seguridade viaria reducindo a velocidade ata os 30 km/h, incluíndo lombos na calzada, para garantir esta velocidade, e paso de peóns.

CPR Santiago Apóstolo: Situado en A Montesiña, 33. É un colexio privado concertado no que se imparten estudos de educación infantil, educación especial, educación primaria, educación secundaria obrigatoria e bacharelato. O horario lectivo é de 9:00 a 14:30 e de 16:30 a 18:30 de luns a venres. Para realizar o acceso ás instalacións dispóñense de beirarrúas todo ao redor do centro, contando cunha barreira protectora para separar o tráfico de vehículos dos peóns no acceso que vai de forma paralela á estrada PO-244. Ademais, conta con servicio de transporte escolar, que non é moi utilizado polos alumnos, o que implica moitos desprazamentos en vehículo privado o que provoca atascos nos horarios de entrada e saída do colexio na glorieta de A Montesiña. Conta cun aparcadoiro pegado ás instalacións do centro.

1.3.5.4. Centros culturais

Multiusos de Arcade: Situado na Rúa Peirao, 8. É un edificio que ten diversas salas nas que se realizan distintas actividades e que ademais conta cun auditorio. O acceso realizase a través dunha pequena praza peonil situada fronte a entrada principal e conta cun pequeno aparcadoiro propio.

Biblioteca Pública Municipal Luis Seoane: Encóntrase localizada na Rúa Illas Alvedosas, 3. Ofrece servizos de consulta en sala e de préstamo, e dispón de equipos de reprodución para a consulta de materiais audiovisuais. Tamén conta cunha sala de estudo, ordenadores con acceso a internet, reprografía e biblioteca infantil. Ademais, neste mesmo edificio localízase tamén a Casa da Cultura Fernando Pereira. O horario de atención ao público é polas mañás os martes e xoves de 9:20 a 14:00 e polas tardes de 16:00 a 20:00 de luns a venres.

Actualmente estase acondicionando o acceso para que poida ser utilizado por persoas con mobilidade reducida.

EMUSPR Artística de Arcade: A escola de música artística de Arcade sitúase na Rúa Barroncas, s/n. O acceso principal dende a rúa, realízase a través dunhas escaleiras ás que se pode chegar dende a mesma calzada, xa que non existen beirarrúas para acceder ao edificio, servindo as vías que o rodean tanto a peóns como a vehículos ocasionais. Estas vías dan acceso á Avenida Xosé Solla a cal si posúe beirarrúas a ambos lados da calzada.

A Escola de Música conta con outro centro situado na Estrada de Soutomaior (EP-2908), 28, cuxo acceso realízase a través das beirarrúas desta calzada.

Casa da Cultura Rexina Miguez Noval: Situada na proximidade da estrada PO-244, na saída de Soutomaior en dirección A Montesiña. A rúa pola que se accede non conta con beirarrúas, e a entrada ó edificio realízase a través dunhas escaleiras dende unha explanada, que serve a súa vez como aparcadoiro.

1.3.5.5. Lugares de culto

Cemiterio de Arcade e Tanatorio San Marcos de Soutomaior: Situados en O Salgueirón, s/n. Contan cun amplo aparcadoiro que comparte co campo de Fútbol Municipal do Salgueirón. O acceso ata o aparcadoiro realízase a través da estrada EP-2908, que conta con beirarrúa nun dos seus lados ao longo do percorrido.

Igrexa Parroquial de Santiago de Arcade: Se encontra situada na estrada de Soutomaior (EP-2908). O acceso realízanse a través dunhas escaleiras que conectan coa beirarrúa da estrada que da acceso, contando tamén cun paso de peóns situado xusto diante da entrada á igrexa. Ten unha entrada accesible pola parte traseira da igrexa.

Igrexa e Cemiterio de San Salvador: Situados na rúa do Rial, s/n. Esta vía de acceso, non conta con beirarrúas ao longo da súa traxectoria, realizándose a entrada á igrexa e ao cemiterio a través dunha rampla ampla de pedra. Contan cun aparcadoiro situado a uns 100 metros da rampla de acceso.

Igrexa de San Salvador

Igrexa de Santiago de Arcade

1.3.5.6. Centros deportivos

Pavillón Municipal da Montesiña: O equipamento, situado en A Montesiña, s/n, está formado por un polideportivo cuberto e pistas de tenis e pádel. O acceso realizase a través dun rueiro que conecta a estrada EP-2908 co aparcadoiro do complexo. O recinto abre tódalas tarde de luns a venres e os fins de semana cando hai competición.

Campo de fútbol municipal de O Salgueirón: Situado en O Salgueirón, s/n, xunto a estrada EP-2908. Conta con capacidade para 200 persoas.

Campo de fútbol municipal Graciano Padín: Situado en Candán, s/n, o acceso realízase dende o mesmo rueiro que une a estrada EP-2908 co pavillón municipal da Montesiña.

O Salgueirón

Graciano Padín

Pistas polideportivas de O Peirao: Nesta zona se poden encontrar varias pistas; unha de patinaxe, unha de fútbol e unha para acrobacias para bicicletas e patinetes. Ademais, tamén se encontran un campo de baloncesto e un circuíto de educación viaria.

Club náutico: Instalacións situadas na rúa do Peirao, s/n, na zona do molle de Arcade, ás que se poden acceder tanto a pe como en coche, xa que conta cun aparcadoiro situado nun lateral. Ofrecen cursos de pesca de recreo, vela lixeira e esquí náutico, así como excursións en canoa e cursos de navegación. Teñen horario de atención ó público de luns a venres pola tarde.

Pista de Petanca: Esta área está situada na explanada de acceso ao paseo marítimo dende a rúa Fonte do Conde, por onde tamén pasa o Camiño de Santiago Portugués. Conta cun pequeno aparcadoiro ao que se accede dende unha rampla asfaltada.

Pista polideportivas nos núcleos rurais: Diferentes núcleos rurais contan con zonas polideportivas que habitualmente comparten espazo cun parque infantil. Este é o caso de Romariz, Rial, Val-Sobral, Aranza e Moreira. O acceso a estas zonas ten lugar a través de rueiros que non contan con espazo reservado para peóns.

Romariz

Val-Sobral

1.3.5.7. Centros comerciais

Praza municipal de abastos: Este centro conta cunha entrada principal dende a Rúa Xosé Solla mediante escaleiras ou a través dunha rampla accesible. O edificio conta cun paso de peóns diante da entrada.

Esta praza conta con 5 postos en funcionamento distribuídos nunha única pranta e ten horario de mañá.

Feira de Arcade: se monta na Alameda de Talo Río os días 13 e 26 de cada mes. O estacionamento do feirantes realízase na rúa Portal do Ribeiro, onde está prohibido eses días polo público xeral.

Supermercados: Dentro do núcleo urbano de Arcade destacamos catro supermercados:

Supermercado Froiz, na rúa Roxelio Landeiro, 40. O acceso realízase dende a mesma rúa, e conta con beirarrúa e cun paso de peóns xunto á entrada. Conta ademais cun aparcadoiro propio cuxa entrada sitúase ao lado da zona de carga e descarga do supermercado.

Supermercado Día, na avenida Castelao, 45-47. A entrada ao local é accesible dende a rúa, realízase a través dunha rampla que da acceso á galería dentro da cal se encontra o supermercado. Localízase unha zona de carga e descarga na mesma beirarrúa que da acceso ao local, e ademais ten un aparcadoiro para os clientes ao que se accede dende a rúa Camino Barreiros.

Autoservicios Familia, na avenida de Castelao, 31, dende onde se realiza o acceso principal. Ten unha ampla beirarrúa ao lado da cal existe unha pequena praza á que se pode acceder a través de pasos de peóns. Existe unha zona de carga e descarga na mesma entrada ao supermercado.

Atlántico Supermercados, na rúa Pozovello. O acceso realízase dende a beirarrúa que une dita rúa coa Avenida Xosé Solla, na outra dirección esta se interrompe uns metros máis aló do edificio onde se sitúa o supermercado.

1.3.5.8. Zonas verdes e áreas de lecer

O concello de Soutomaior está situado no fondo da enseada de San Simón e na marxe esquerda do río Verdugo polo que conta con numerosos espazos verdes vinculados a estas zonas.

Destaca entre eles a praia da Xunqueira, cun espazo verde asociado de máis de 23.000 m2. Conta cun parque infantil, pista de voleibol, merendeiro e zona de praia fluvial de 200m. Tamén dispón de aseos e duchas.

Augas arriba, no núcleo de Comboa, atópase a praia fluvial de Veiguiña Longa. Cunha lonxitude de uns 80m e cerca de 6.000 m2 de superficie, conta cun parque infantil, merendeiro, duchas e embarcadoiro.

No núcleo de Arcade hai dúas praias semiurbanas, a praia do Peirao, duns 150m de lonxitude, e a praia de Matilde, de 100m. Discorren paralelas ó paseo litoral de Arcade polo que se pode chegar facilmente a elas a pé e son accesibles para persoas de mobilidade reducida. Contan con duchas e a de Matilde con aseos públicos.

Praia Matilde

Veiguiña Longa

Outras zonas verdes ligadas á costa son a da Fonte do Conde e a do Peirao. Á primeira rodea a zona da pista de petanca e accédese a ela dende o Camiño de Santiago, conta cuns 3.000 m2. A zona do Peirao é o espazo verde máis amplo do núcleo de Arcade con 13.000 m2; está situado na zona do molle e conta con amplas zonas de céspede e bancos onde sentarse, ademais de pistas deportivas, parque infantil e merendeiro baixo un espazo arborado.

Zona verde e de lecer no Peirao

O espazo de lecer que destaca no concello de Soutomaior pola súa dimensión e pola súa calidade é o Castelo de Soutomaior e principalmente o seu xardín. Este xardín botánico está situado no núcleo de Rial, ocupando unha superficie de case 55.000 m2. Está considerado como o máis importante de Galicia, grazas a gran variedade de camelias que posúe ademais doutras tipoloxías de árbores.

No centro de Arcade, xunto a rúa Rosalía de Castro e en paralelo con Xosé Solla, destaca como zona de lecer a praza de Talo Río. Este espazo conta con árbores e bancos para sentarse ó redor da praza e ten un parque infantil disposto ó fondo desta.

Outra praza de dimensións similares á anterior está situada á beira do centro de saúde, na avenida de Castelao. Conta cunha zona de arborado e bancos, e outro espazo cun parque infantil.

Praza Talo Río

Praza avenida de Castelao

Detrás do centro de saúde, na zona da Lavandeira, existe un piñeiral que ocupa 12.500 m2, sen embargo so unha parte pequena está habilitada para o uso público, cunha mesas e unha pequena pista de terra.

Tralas execución dun pórtico para cubrir a vía do ferrocarril nas proximidades da N-550, habilitouse unha zona verde sobre ese pórtico. Ten unha superficie de cerca de 4.900 m2, aínda que a maior parte do espazo utilízase como paso, mentres que o resto conta cun pequeno parque infantil e un área canina.

Por último indicar que hai unha pequena praza na conexión da rúa Rosalía de Castro coa N-550.

Nas seguintes imaxes móstrase a situación das zonas verdes e de lecer mencionadas anteriormente.

Zonas verdes e áreas de lecer existentes no núcleo de Arcade e entorno

Principais zonas verdes e áreas de lecer existentes no entorno de Soutomaior

Como conclusión indicar que o concello de Soutomaior supera os 100.000 m2 en zonas verdes e áreas de lecer. Sen embargo desa superficie o 60% concéntrase en dous espazos, que son os Xardíns do Castelo de Soutomaior e a praia de Xunqueira. Dentro do núcleo urbano de Arcade destaca a praza de Talo Río e a zona do Peirao, onde se concentran a maior parte das actividades ó aire libre dos veciños. Ademais destacar as dúas praias urbanas por ser importantes focos de atracción durante o verán.

1.3.5.9. Outros

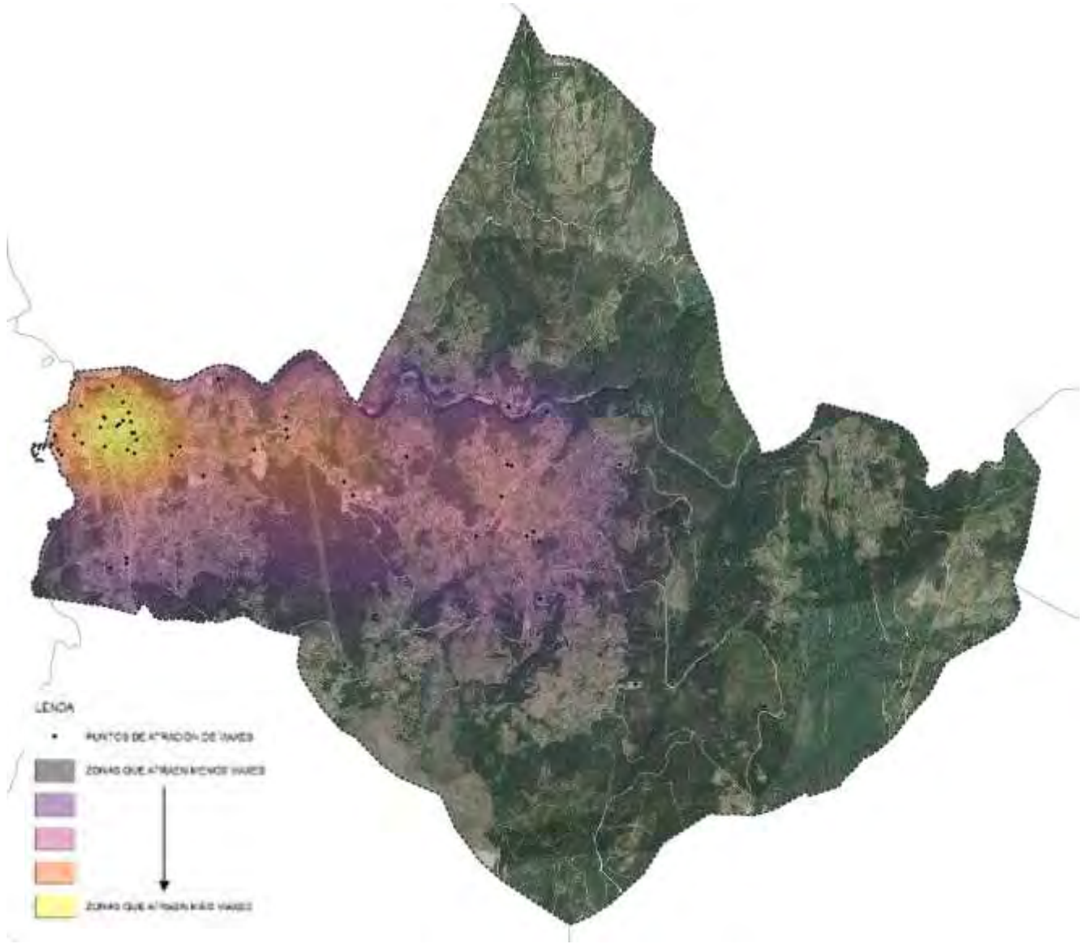
Casa do Concello: Situada na rúa Alexandre Bóveda, 8, no núcleo de Soutomaior, pódese chegar a ela a través das beirarrúas que discorren ao longo da vía; hai un paso de peóns situado a uns 70m da entrada para poder cruzar. Ó edificio accédese mediante rampla ou escaleiras. Ten un horario de apertura de luns a venres de 9:00 a 14:00 horas.

O edificio conta cun pequeno aparcadoiro e tamén conta cunha liña para aparcar diante da edificación.

Bancos: No núcleo de Arcade localízanse catro bancos, Abanca, CaixaBank, Banco Santander e Banco Pastor. Todos eles se encontran na avenida Xosé Solla, dende onde se accede os correspondentes locais.

A partir da análise anterior, determínanse os principais focos de atracción no concello de Soutomaior. En base o peso que ten cada un destes destinos para as necesidades dos usuarios, e a distancia máxima que están dispostos a andar para chegar ata eles, obtense o seguinte mapa de calor cos focos de atracción asociados a unha mobilidade sostible.

A información que se obtén é que a maior parte dos desprazamentos teñen como destino o núcleo de Arcade, concentrándose a continuación os destinos ó longo da estrada de Soutomaior, sendo menos as viaxes segundo se afastan desta vía.



Mapa de calor dos focos de atracción

Focos de atracción de viaxes no núcleo de Arcade

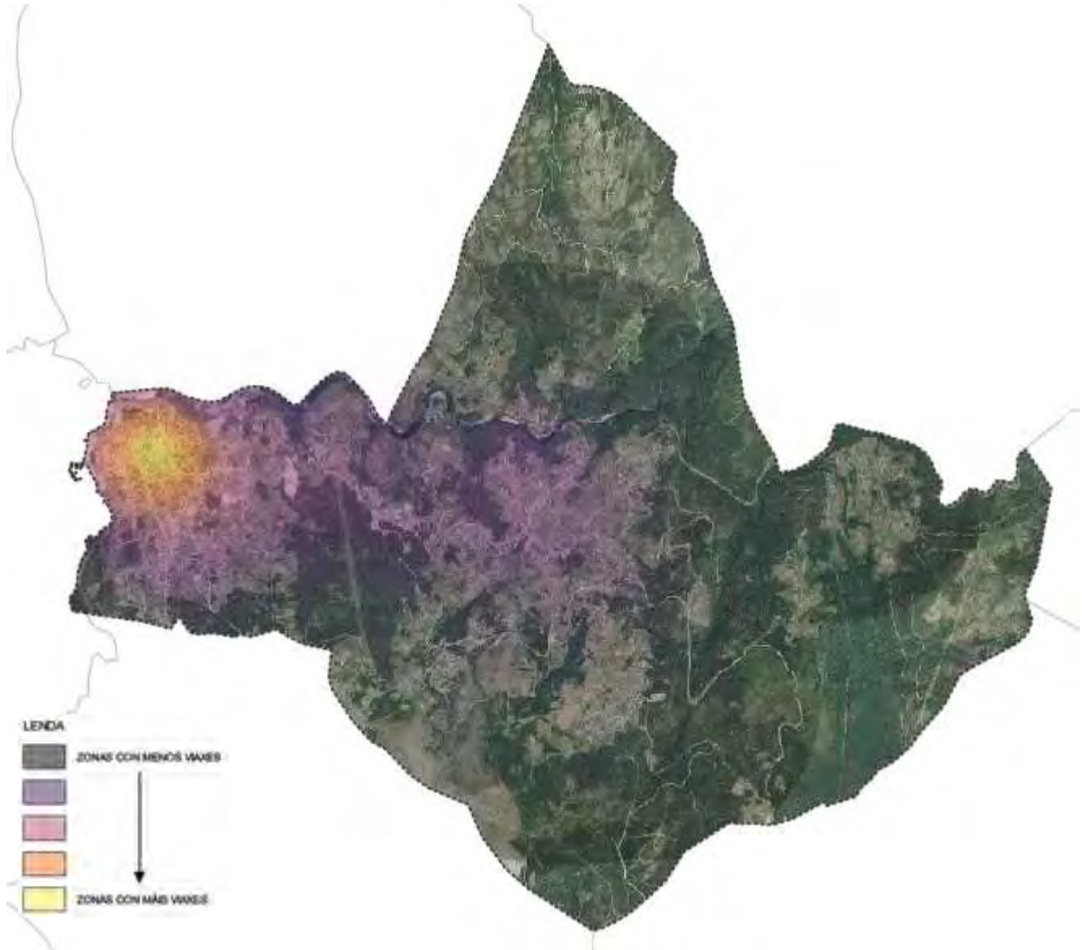
1.3.6. *Mapa de calor orixe-destino*

Unha vez analizadas as vivendas, consideradas como focos de xeración, e coñecidos os principais lugares os que se dirixen os usuarios, entendidos como focos de atracción, obtense un mapa de calor que asocia orixes e destinos das viaxes, a partir do cal temos información sobre cales son os principais desprazamentos realizados polas persoas dentro do concello de Soutomaior.

Como cabía esperar trala información vista ata este momento, a maior concentración de desprazamentos ten lugar no núcleo urbano de Arcade, principalmente na zona delimitada pola rúa Xosé Solla, a rúa Rosalía de Castro, a avenida de Castelao e a rúa Cimadevila.

Aínda que en menor número, tamén se observa un fluxo importante de desprazamentos no entorno das estradas EP-2908 e PO-244, que conectan Arcade e Soutomaior, e nos núcleos rurais situados nas proximidades do núcleo urbano de Soutomaior.

Estes datos axudan a tomar decisións sobre cales son as actuacións prioritarias no campo da mobilidade sustentable, posto que se coñece que ámbitos son os que recollen un maior número de desprazamentos e por tanto os que benefician a un maior número de usuarios.



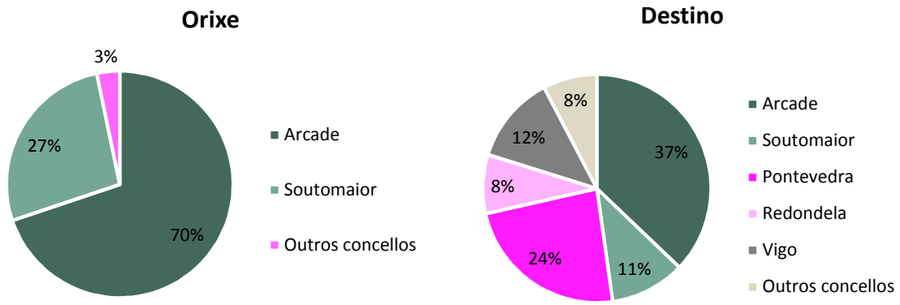
Mapa de calor orixe-destino no Concello de Soutomaior

1.4. Análise do transporte e a circulación

1.4.1. *Matrices orixe-destino*

No proceso de participación cidadá realizáronse 163 enquisas, das cales 43 tiveron lugar de forma presencial nas rúas de Arcade e 120 realizáronse on line. Unha parte da información que se require nelas fai referencia ós desprazamentos que fan os enquisados ao longo do día ou da semana, incluindo os datos de orixe, destino, modo de transporte, motivo e horario de saída e regreso, tendo como obxectivo coñecer as pautas e modos da mobilidade actual no concello de Soutomaior. Rexistráronse un total de 431 desprazamentos.

En primeiro lugar analízanse os orixes e os destinos globais que se realizan:



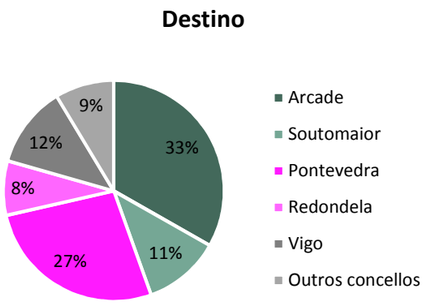
Como se pode observar na gráfica adxunta, un 70% dos desprazamentos teñen a súa orixe en Arcade, seguidos dos desprazamentos dende a parroquia de Soutomaior, que ascenden o 27%, mentres que só un 3% teñen a súa orixe fóra do concello.

Por contra, en canto ós destinos dos desprazamentos totais son maioritarios os realizados fóra do concello de Soutomaior, correspondéndose cun 52%, neste caso destacan as viaxes a Pontevedra e Vigo, cun 24% e un 12% respectivamente. Dentro do municipio o 37% desprázase a Arcade, mentres que o 11% o fai a Soutomaior.

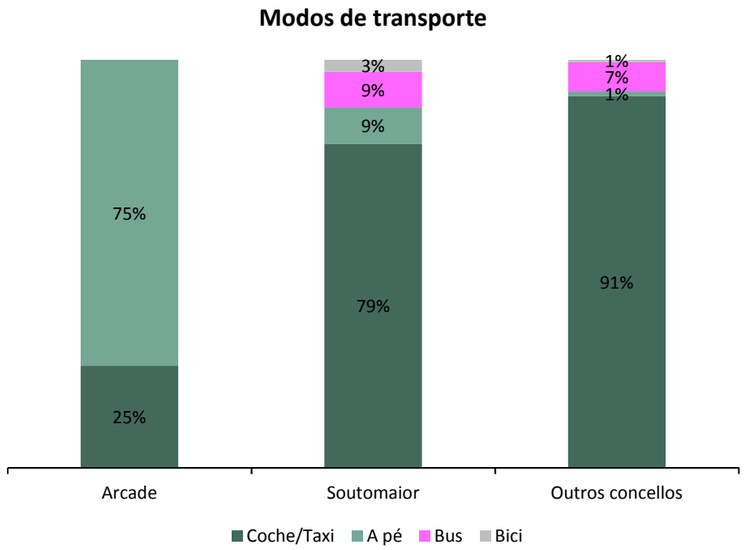
O que reflicten estes datos e que a maior parte dos desprazamentos parten do núcleo de Arcade, que é onde se concentra a poboación, e se dirixen cara fóra do municipio, sendo por tanto movementos de distancias importantes.

<u>Desprazamentos con orixe Arcade</u>

Se se consideran unicamente os desprazamentos con orixe Arcade, a distribución de destinos é moi similar á presentada a nivel global.



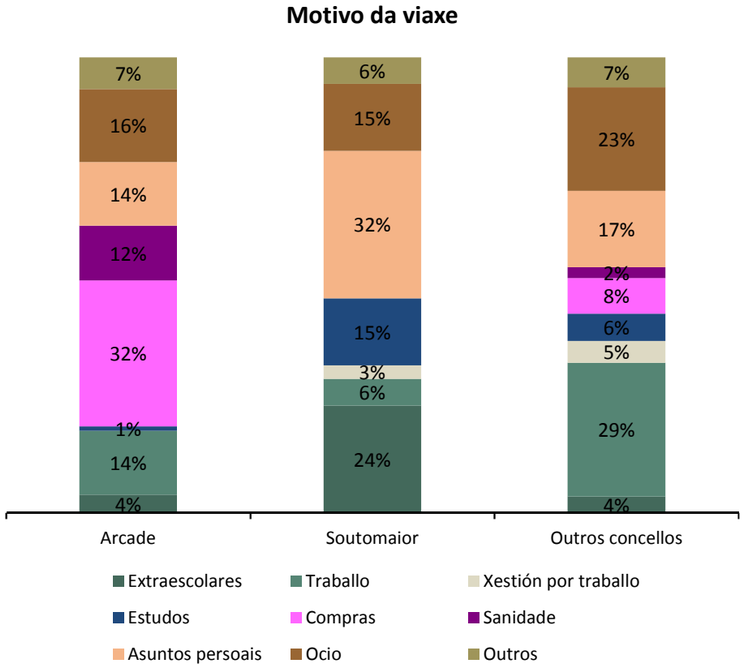
En canto ó modo de transporte utilizado, os desprazamentos dentro do núcleo urbano realízanse maioritariamente a pé, sen embargo destaca que non se utilice a bicicleta para ningunha das viaxes e que nun 25% se utilice o coche ou o taxi. Para os desprazamentos entre Arcade e Soutomaior o modo de transporte usado é o coche ou o taxi nun 79%, mentres que nos viaxes a outros concellos este porcentaxe elévase ata alcanzar o 91%. É salientable o escaso uso do autobús tanto para os desprazamentos a Soutomaior como a outros concellos.



Con respecto ós motivos das viaxes que desde Arcade teñen como destino tamén o núcleo urbano destaca o 32% que van realizar compras. O seguinte motivo é por ocio cun 16% das viaxes, mentres que traballo e asuntos persoais alcanzan o 14%.

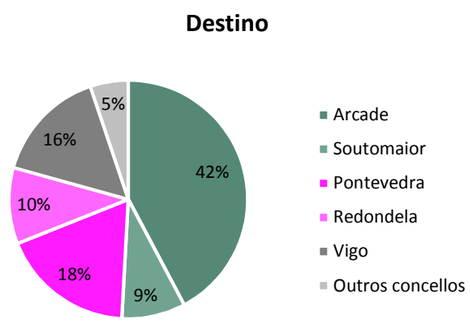
Os desprazamentos de Arcade a Soutomaior son debidos maioritariamente a asuntos persoais, cun 32%, seguidos do transporte ás extraescolares cun 24%. É salientable que os desprazamentos ás extraescolares realízanse en tódolos casos en vehículo privado.

Para o caso dos desprazamentos a outros concellos o motivo principal é o traslado ó centro de traballo cun 29%, sendo os destinos principais nestes casos Pontevedra e Vigo. A seguinte causa é o ocio cun 23%.

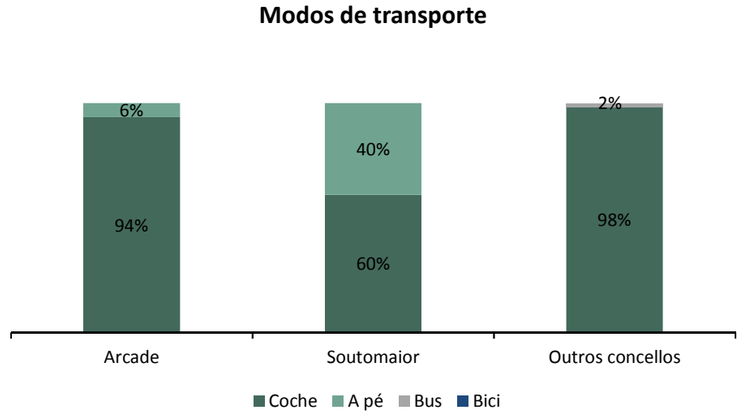


Desprazamentos con orixe Soutomaior

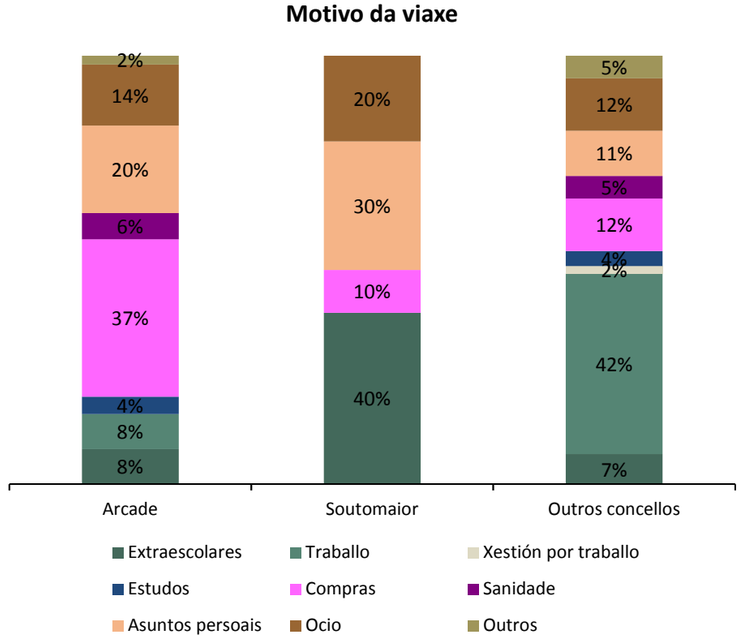
En canto ós desprazamentos con orixe Soutomaior o maior éxodo efectúase cara o núcleo urbano de Arcade, ocupando o 42% dos desprazamentos.



A meirande parte da mobilidade dende Soutomaior cara o núcleo de Arcade e os outros concellos realízase en coche, cunha porcentaxe de 94% e 98%, respectivamente. Para os movementos dentro da parroquia utilízase tamén de maneira preferente o coche, aínda que a porcentaxe redúcese ó 60%. É salientable que ningún dos enquisados con orixe Soutomaior utilice ó autobús para os desprazamentos dentro do concello, e que só un 2% o use para desprazarse a outros concellos. Tamén se destaca que non se utilice a bicicleta para ningunha das viaxes.

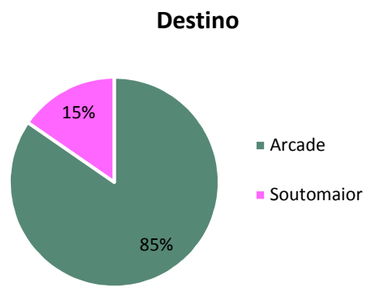


Os motivos polos que se realizan máis desprazamentos dentro da parroquia de Soutomaior son en primeiro lugar para o traslado ás extraescolares, mentres que os desprazamentos ó núcleo de Arcade son sobre todo para realizar compras. Os desprazamentos a outros concellos son debidos principalmente ó traballo, cun 42% das viaxes, estando o posto de traballo situado maioritariamente en Vigo e Pontevedra.

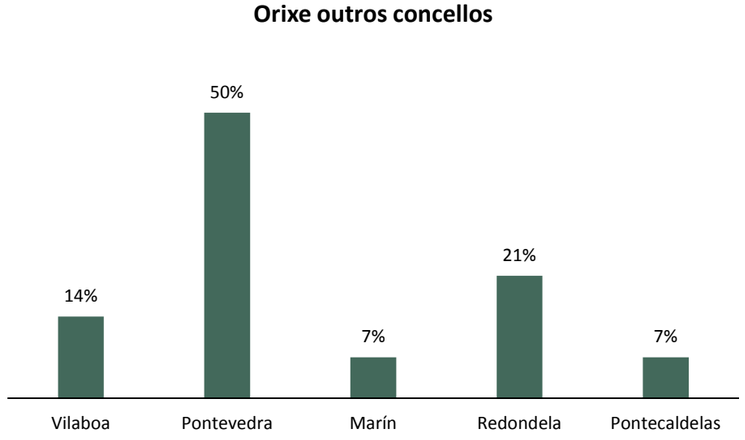


Desprazamentos con orixe Outros Concellos

Como último bloque analízanse os desprazamentos foráneos, é dicir, aqueles que chegan ó Concello de Soutomaior dende outros municipios. Neste caso o 85% dos desprazamentos teñen como destino o núcleo urbano, mentres que tan so o 15% se dirixen a Soutomaior.

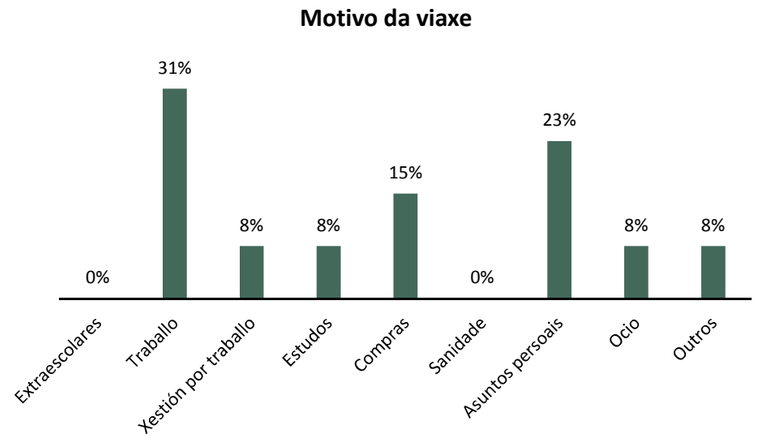


Se se estudia a orixe destes desprazamentos, obsérvase que a maior parte proceden de Pontevedra, seguidos daqueles que chegan de Redondela.



O modo de transporte utilizado para estes desprazamentos é o coche. Todos os enquisados escollen está opción salvo unha persoa procedente do concello de Pontevedra que vai a pé considerando como motivo o ocio.

Entre os motivos xeradores destes desprazamentos, o traballo é a causa principal, seguido dos desprazamentos por asuntos persoais.



Conclusións

A maior parte dos desprazamentos teñen a súa orixe en Arcade, mentres que máis do 50% deles teñen como destino outros concellos.

Respecto ó modo de transporte utilizado, realízanse desprazamentos a pé cando a orixe e o destino é dentro do núcleo de Árcade e en menor medida dentro da parroquia de Soutomaior. O resto das viaxes realízanse maioritariamente en coche. O transporte público utilízase para os desprazamentos a outros concellos e para o traxecto Arcade-Soutomaior, pero nunha porcentaxe moi baixa. A bicicleta non se utiliza para ningún tipo de viaxe.

O principal motivo de desprazamento é por traballo, sendo desprazamentos que se realizan a fóra do municipio, principalmente a Pontevedra e Vigo.

1.4.2. *Transporte público*

Para a xestión do transporte público deben terse en conta dous aspectos característicos da poboación de Soutomaior, por unha banda que esta distribúese en pequenos núcleos en torno a todo o concello, e por outra banda que unha parte importante da poboación desprázase a outros concellos, principalmente a Pontevedra e Vigo, por motivos de traballo, estudos e outros.

Os desprazamentos entre núcleos do concello e a outros concellos realízanse de maneira xeneralizada en automóbil, polo que neste Plan de Mobilidade trátase de converter o transporte público colectivo nunha alternativa real ó vehículo privado.

Ferrocarril

A construción da vía férrea entre Pontevedra e Redondela data de 1884. Esta liña atravesou o concello de Soutomaior paralelo á costa polo núcleo de Arcade, contando cunha estación na zona do Peirao. Esta antiga vía transformouse nos últimos tempos no Eixo Atlántico de Alta Velocidade, conectando A Coruña e Vigo con vía dobre, o que reduce notablemente a duración das viaxes.

O paso do ferrocarril por Arcade supón actualmente unha importante barreira nos desprazamentos peonís e ciclistas dentro do núcleo, pero por outra banda é unha gran vantaxe no referente os desprazamentos en transporte público cara fóra do concello.

Como se viu no apartado anterior os desprazamentos con destino Vigo e Pontevedra alcanzan o 38% das viaxes. Estas vilas están incluídas no recorrido do ferrocarril polo Eixo Atlántico de Alta Velocidade, coas frecuencias e duración de viaxe que se indican a continuación.

Frecuencias e duración das viaxes

Pontevedra-Arcade-Vigo	Frecuencia		Duración	
			Pontevedra-Arcade	Arcade-Vigo
REXIONAL	10 viaxes	entre as 7 e as 23, cada dúas horas de media	sobre 8 min	sobre 25 min estación Guixar
MD	2 viaxes	a primeira hora da mañá e pola noite	5 min	14 min estación Urzaiz
Vigo-Arcade-Pontevedra				
REXIONAL	10 viaxes	entre as 5 e as 21, cada dúas horas de media	sobre 25 min	sobre 25 min estación Guixar
MD	2 viaxes	ó medio día e pola noite	12 min	12 min estación Urzaiz

Obsérvase que o traxecto Pontevedra-Arcade-Vigo conta con moitas frecuencias ó longo do día, aínda que a maior parte destes trens son rexionais, o que incrementa a duración da viaxe, sobre todo no caso dos desprazamentos a Vigo, ademais estes trens acostuman ser menos puntuais que os de media distancia (MD).

As tarifas do billete están comprendidas entre 2 e 3 €, existindo bonos para os usuarios habituais, que reducen o seu coste.

Autobuses

Respecto ó transporte público en autobús, Soutomaior conta con varias liñas que recorren o concello, tendo a concesión administrativa das mesmas a empresa Monbus. O concello está incluído na Rede de Transporte Metropolitano de Galicia, na área de Vigo, o que supón un abaratamento de coste nas viaxes en función da frecuencia de uso, e facilita os saltos entre as diferentes liñas de comunicación, grazas a tarxeta de transporte metropolitano.

Segundo a información facilitada por Monbus pasan polo concello de Soutomaior 4 liñas regulares. Dúas de estas liñas percorren o concello de Soutomaior, dirixíndose unha delas a Vigo e a outra a Pontevedra; cada unha ten unha frecuencia de tres viaxes ó día cos horarios que se mostran na táboa adxunta. As frecuencias considéranse suficientes para as viaxes a Vigo e Pontevedra dende Soutomaior, así como tamén parecen adecuados os horarios, que se axustan ben as entradas e saídas dos horarios habituais de traballo; aínda así recoméndase realizar unha análise das necesidades dos usuarios actuais e os potenciais, para poder axustar estes aspectos e deste modo conseguir incrementar o uso deste servizo.

Estas liñas son tamén as que conectan o núcleo de Arcade co núcleo de Soutomaior. Entre as dúas suman 6 frecuencias ó día, sen embargo os horarios non se axustan as necesidades dos usuarios. Por exemplo, se baixas de Soutomaior no bus das 12:30 o seguinte bus de volta é as 15:30, e o bus anterior para baixar sería ás 9:22, que é algo cedo para facer recados. Por tanto o principal problema neste caso sería de horarios, posto que estes están coordinados para ir a Vigo ou Pontevedra e non para as viaxes dentro do concello.

Neste senso, os problemas máis importantes de transporte público no interior do concello teñen lugar nos núcleos máis afastados, como son Aranza, Moreira ou Alxán. Actualmente estes desprazamentos están cubertos mediante o transporte integrado cos buses escolares, polo que as frecuencias e horarios están moi condicionados, correspondéndose cos horarios dos centros educativos.

Conexións principais co interior do concello de Soutomaior e horarios

Ruta 1			
Antas	Soutomaior (Concello)	Arcade	Vigo
6:10	6:40	6:43	7:32
12:00	12:30	12:33	13:22
15:15*	15:30	15:33	16:22
Vigo	Arcade	Soutomaior (Concello)	Antas
12:00	12:49	12:52	13:22
16:00	16:49	16:52	17:22
19:00	19:49	19:52	20:07*
* Desde/hasta Ponte Caldelas			
Ruta 2			
A Xunqueira	Arcade (Pierres)	Soutomaior (Concello)	Castelo Soutomaior
11:47	12:17	12:20	12:32
15:00	15:30	15:33	15:45
19:30	20:00	20:03	20:15
Castelo Soutomaior	Soutomaior (Concello)	Arcade (Pierres)	A Xunqueira
7:15	7:27	7:30	8:00
9:10	9:22	9:25	9:55
16:30	16:42	16:45	17:15

Respecto ás paradas de autobús, nesta zona rural considérase como traxecto que o usuario está disposto a realizar a pé ata a parada 400m. Para este valor a situación das paradas estímase suficiente.

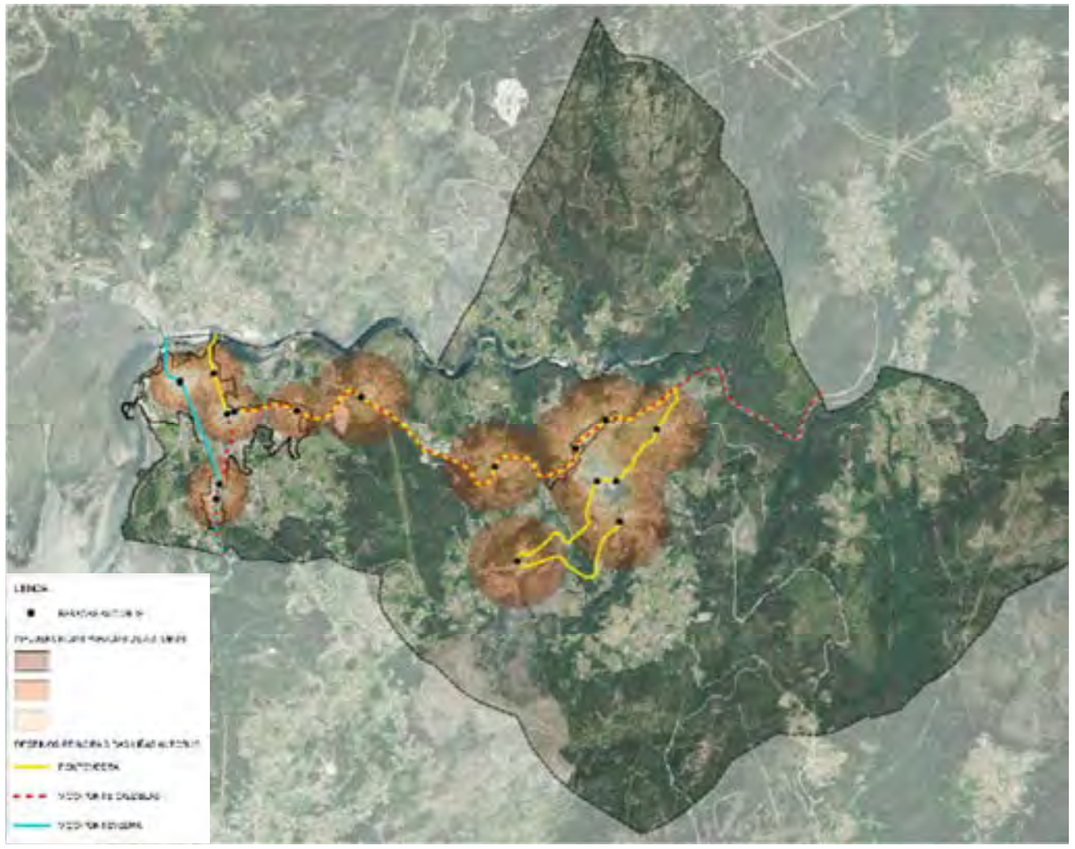
Pola N-550 discorren as outras dúas liñas, unha delas fai a ruta Pontevedra-Vigo e a outra a ruta Pontevedra-Tui (pasando por Porriño). A liña Pontevedra-Vigo ten unha frecuencia suficiente e uns horarios ben distribuídos con 6 viaxes de ida e 8 viaxes de volta. Complétanse as viaxes a Pontevedra coa liña Pontevedra-Tui con outras dúas frecuencias. Se a isto se lle engade que as liñas do interior tamén pasan por Arcade, considérase que o servizo é suficiente.

Estas dúas últimas liñas teñen dúas paradas de bus colocadas ó principio e ó final da Avenida de Castelao. No núcleo urbano considérase que a distancia que o usuario está disposto a realizar a pé ata a parada redúcese ata os 250m; para este valor non se da cobertura a toda a poboación do núcleo. A cobertura é moito mellor para as rutas que pasan pola rúa Xosé Solla, aínda que non se alcanza a rúa do Calvario e a zona do centro de saúde. Sen embargo combinando todas as paradas do núcleo urbano obsérvase que si se cubre toda a superficie.

Outra cuestión é a accesibilidade dende as vivendas ata as paradas do bus. No núcleo urbano de Arcade existen problemas de accesibilidade que están asociados a beirarrúas estreitas ou a ausencia das mesmas. Nas zonas do rural o acceso realízase pola propia estrada polo que habería que garantir a seguridade viaria.

A resolución dos problemas observados non é sinxela, posto que este servizo é dado por unha concesión con itinerarios rexionais sobre os que o concello non pode actuar directamente. En función das necesidades dos usuarios, o concello pode solicitar axustes e implementar servizos adicionais que complemente o servizo da concesionaria.

Por outra banda, indicar a dificultade que se tivo durante a redacción deste plan para localizar as rutas e horarios das liñas de autobús no concello de Soutomaior, tendo que contactar directamente con Monbus para que nolas facilitara. É fundamental para que os veciños utilicen o servizo que teñan un acceso sinxelo a esta información; bótase en falta que as rutas e horarios non se recollan nas paradas de bus nin na páxina web do concello.



Rutas regulares de transporte en autobús

1.4.3. *Transporte privado*

No relativo ó transporte privado analízanse as intensidades de tráfico no concello de Soutomaior. Para iso realízanse aforos de vehículos en varios puntos do concello. Escóllense as tres intersección dos núcleo urbano que máis tráfico reciben: o cruce de Pierres, a intersección do centro de saúde e o cruce entre a N-550 e a rúa Rosalía de Castro. Realízanse estas medicións en horario de mañá, coincidindo coa hora punta de entrada ós centros educativos, e ó mediodía.

Tamén se mide o número de coches na glorieta de A Montesiña ó mediodía, no horario de saída do colexio Santiago Apóstolo.

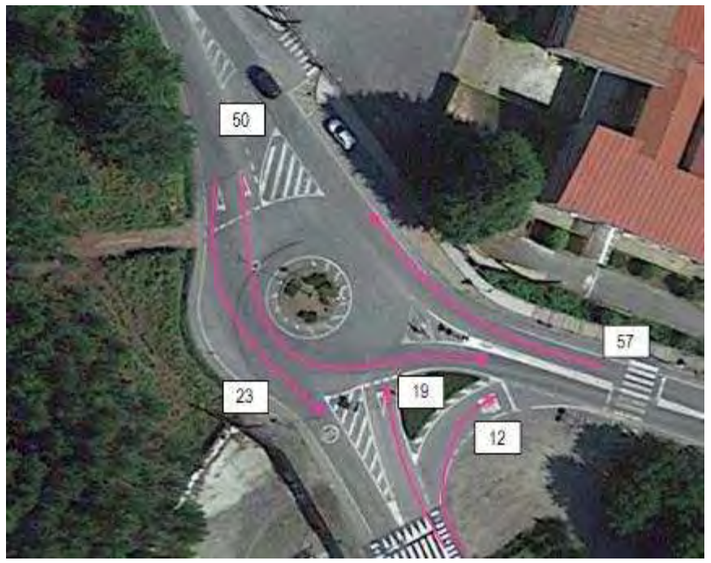
A duración de todas estas medicións son de 15 minutos.

Escolléronse como puntos de medición o cruce de Pierres e a glorieta de A Montesiña, porque tanto na xornada de participación cidadá como nas enquisas os veciños indicaron que no horario de entrada e saída dos colexios se formaban importantes atascos. Por outra banda se escollen os dous principais cruces que dende a N-550 dan acceso ó núcleo de Arcade para comprobar o seu funcionamento, posto que son cruces complexos nos que están permitidos moitos movementos.

Planta de situación das intersecciónss aforadas

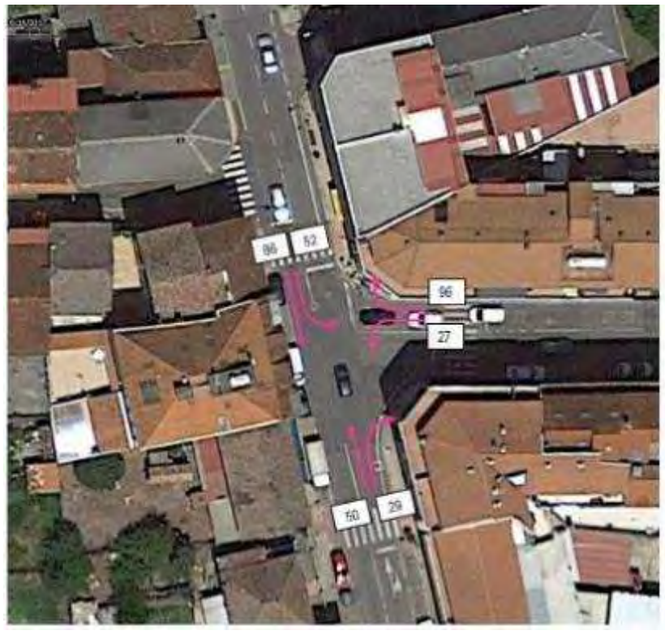
Móstranse a continuación os datos de intensidade de tráfico rodado obtidos a través de aforos direccionais nas diferentes intersecciónss e nos distintos horarios nos que se mediu en cada unha delas.

Glorieta de A Montesiña

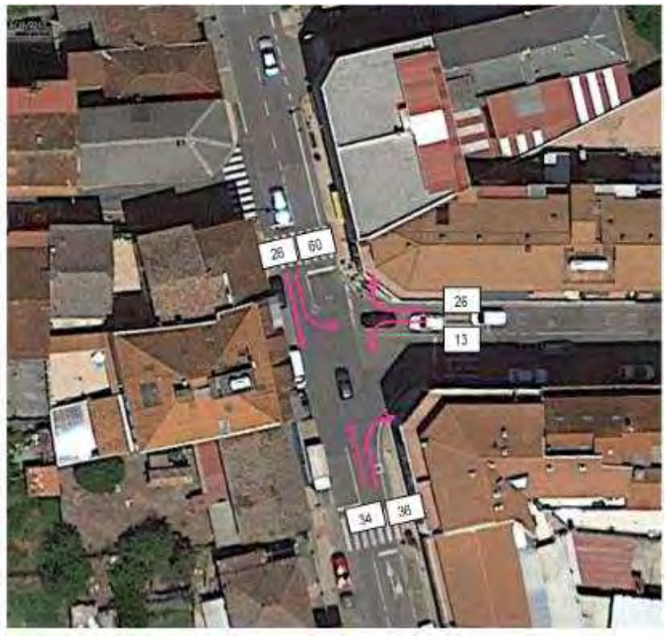


Medición en horario de tarde entre as 14:25 e as 14:40

Cruce de Pierres

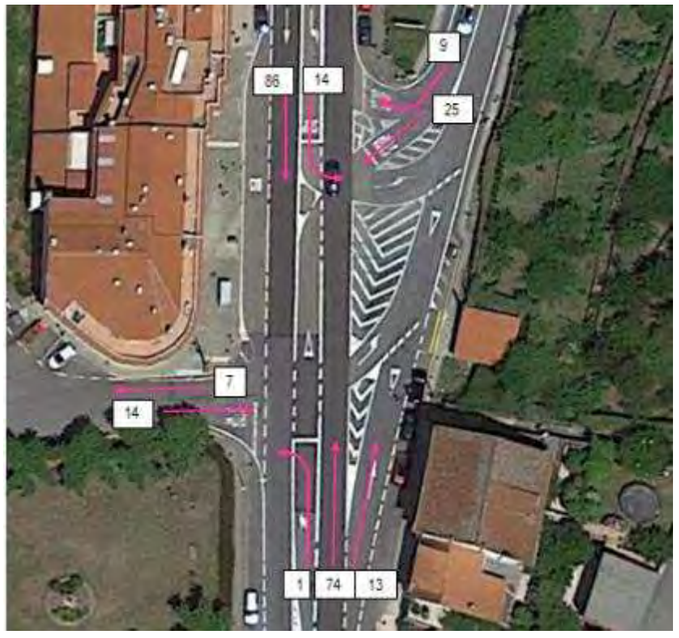


Medición en horario de mañá entre as 8:50 e as 9:05.

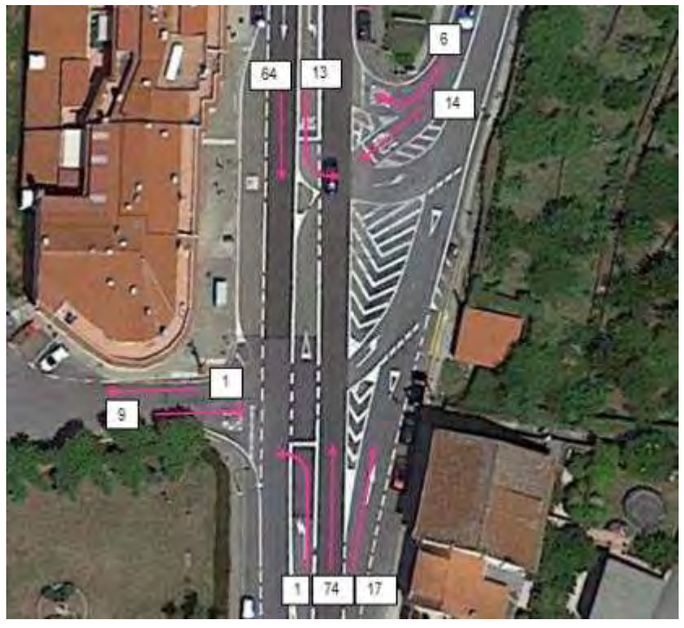


Medición en horario de tarde entre as 13:50 e as 14:05.

Intersección do centro de saúde

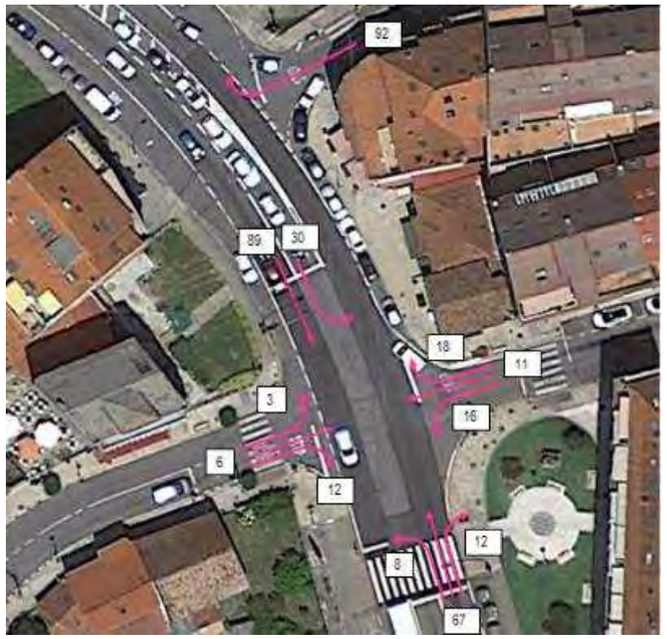


Medición en horario de mañá entre as 9:10 e as 9:25.



Medición en horario de tarde entre as 13:55 e as 14:10.

Intersección da avenida Castelao coa rúa Rosalía de Castro



Medición en horario de mañá entre as 9:05 e as 9:20.

Medición en horario de tarde entre as 13:46 e as 14:01.

Analizando os resultados podemos concluír que non se atopan grandes conxestións no concello de Soutomaior, con intensidades que alcanzan para algún dos movementos das intersecciónos os 90 vehículos nos 15 minutos.

O cruce de Pierres é o que presenta unha maior diferenza no número de coches segundo se mida na hora punta de entrada ó colexio ou ó mediodía. Na rúa Xosé Solla a intensidade de coches ás 9:00 da mañá é de 138 coches en dirección Vigo, mentres que ás 14:00 redúcense a 86. O mesmo acontece na estrada de Soutomaior onde ás 9:00 circulan 123 coches en dirección Arcade e ás 14:00 son 39. Este importante volume de coches ás 9:00 ocasiona que se produzan retencións no cruce, principalmente orixinado polo xiro a esquerda dende a estrada de Soutomaior. Incentivando que os nenos vaian ó colexio andando ou en autobús reduciríase o tráfico de coches e por tanto o problema, mentres tanto unha posible solución é crear un carril de espera en Xosé Solla para o movemento conflitivo.

Na estrada N-550 obsérvase unha intensidade similar pola mañá e pola tarde, e tanto dirección Pontevedra como Vigo, no entorno de 80 vehículos nos 15 minutos. O máis característico de este tráfico é o importante número de camións que circulan.

En relación ó cruce do centro de saúde incidir na necesidade de construír a glorieta indicada no Plan Xeral de Ordenación Municipal, posto que é un cruce moi perigoso, sobre todo o movemento de saída do centro de saúde.

Respecto ó cruce con Rosalía de Castro é salientable a intensidade de vehículos que saen pola rúa Illas Alvedosas para dirixirse cara a Pontevedra para evitar pararse no semáforo.

Por último a intensidade de coches na glorieta de A Montesiña non debería xerar conflitos de tráfico, posto que ha intensidade non é máis elevada que nos outros cruces en hora punta. Neste caso o problema se orixina por culpa dos vehículos que estacionan mal para deixar ós nenos no colexio Santiago Apóstolo, a pesar de que existen prazas de aparcamento nas proximidades.

1.4.4. *Desprazamentos en bicicleta*

Como xa se viu en apartados anteriores, no concello de Soutomaior non existen carrís exclusivos para circular en bicicleta. De feito o único carril habilitado para tal fin é a senda fluvial de Arcade na que a bicicleta comparte espazo co peón, estando esta vía máis dirixida ó ocio que á mobilidade. O resto dos desprazamentos en bicicletas hai que facelos pola estrada.

Nas enquisas realizadas para a execución deste Plan, dos 431 desprazamentos totais só 2 se realizan en bicicleta. As persoas enquisadas consideraron que 95 dos desprazamentos podían realizarse en bicicleta, que en 43 quizais utilizarían a bici, os motivos que deron foron que non tiñan, que non sabían andar nela ou que non lles gustaba, e en 293 desprazamentos indicaron que non usarían a bicicleta, a maioría non indicaron causa e escolleron a opción outro, en segundo lugar o motivo foi que era moita distancia e o terceiro e cuarto motivo foron a inseguridade e a falta de infraestrutura.

Considéranse como potenciais usuarios da bicicleta a aquelas persoas que responderon que farían a viaxe en bicicleta e as que non o farían por inseguridade ou falta de infraestrutura. Correspóndense cun 34% dos desprazamentos, dos cales case a metade son desprazamentos que se realizan a fóra do concello, mentres que a outra metade son desprazamentos que se farían tanto dentro do núcleo de Arcade como entre Arcade e Soutomaior.

Dentro do núcleo de Arcade actualmente é complicado deseñar una infraestrutura independente para a circulación de bicicletas por falta de espazo na sección, sen embargo si se ve viable un tráfico de convivencia peón, bicicleta e coche, con prioridade para os modos sustentables polo trazado do Camiño de Santiago. A mesma posibilidade pódese definir entre Arcade e Soutomaior. Posto que pola estrada que une Soutomaior e Arcade sería preciso facer unha gran inversión para encaixar un carril-bici pola falta de espazo que hai na actualidade, a mellor alternativa sería habilitar carreiros para tráfico preferente de peóns e bicicletas.

1.4.5. *Estacionamento*

A continuación analizarase a demanda de estacionamento no núcleo urbano.

Un dos problemas fundamentais de calquera núcleo urbano atopase na importante porcentaxe de espazo público que ocupa o automóbil estacionado na rúa. A satisfacción das necesidades de estacionamento non é unha cuestión sinxela, xa que a percepción do número de prazas e das posibilidades para aparcar acostuma a ser moi baixa.

Neste senso, as políticas de estacionamento poden ter como obxectivo satisfacer a demanda xerada polos residentes, confiando que a foránea fique en parte satisfeita polas prazas libres dos residentes durante a xornada laboral. Tamén se pode considerar que é preciso satisfacer toda a demanda foránea, o que normalmente leva a sobreestimar o número de prazas de estacionamento. Un punto intermedio, xunto cunha boa xestión da rotación do estacionamento, posiblemente sexa a política máis axeitada.

Para o estudo dos aparcamentos divídese o núcleo en sectores, de tal modo que as vivendas e as súas prazas de estacionamento na rúa estean próximas. A partir dos datos do padrón de vehículos obtense a demanda residencial, isto é, o número de vehículos de residentes en cada sector que precisan satisfacer o seu estacionamento. Por outra banda a oferta de estacionamento nas vivendas obtense a partir dos m^2 de superficie de sotos construídos nas edificacións; posto que non todas as vivendas teñen habilitados garaxes, estímase que só o 60% destínase a ese uso, e que o 50% do espazo dispoñible para tal precísase para dar acceso as prazas. No caso das vivendas unifamiliares situadas no Camiño de Santiago, no entorno do centro de saúde e nas proximidades do centro escolar, estímase unha praza de aparcamento por casa.

O concello de Soutomaior conta cun sistema de regulación de aparcamento denominado zona azul. O sistema da zona azul consiste no estacionamento con horario limitado gratuíto. As áreas habilitadas se atopan onde se concentra un maior número de comercios, isto é no entorno de Xosé Solla, nos sectores 2 e 3. A rotación de vehículos é como máximo dunha hora nas rúas e de 90 minutos no aparcamento público de Xosé Solla.

Distribución das prazas de aparcamento por sectores

Sectores	Superf. (Ha)	Peso sectores %	Habitantes	Vehículos padrón	Prazas en calzada (sen zona azul)	Prazas en calzada (zona azul)	Prazas fóra de calzada	Prazas en vivendas
1	13,46	20,63	657	365	255	0	231	520
2	8,07	16,44	524	291	113	14	0	210
3	7,75	18,21	580	322	66	124	30	370
4	5,77	9,46	301	168	165	0	0	140
5	8,90	6,16	196	109	78	0	0	50
6	9,04	7,95	253	141	104	0	0	100
7	10,89	16,62	529	294	351	0	0	340
8	5,20	2,69	86	48	32	0	10	15
9	3,63	1,84	59	33	71	0	0	15
TOTAL	72,70	100	3.185	1.771	1.235	138	271	1.760

A partir dos valores de demanda e oferta calcúlase o balance de estacionamento. En primeiro lugar obtense o déficit residencial en vivenda, que cuantifica cantas prazas faltan nas vivendas para aloxar a todos os vehículos. En segundo lugar, partindo do dato anterior, obtense o déficit residencial global, que ten en conta tamén as prazas de aparcamento existentes nas proximidades da vivenda.

As imaxes adxuntas amosan unha carencia de prazas de estacionamento en vivendas nas zonas cun maior número de vivendas unifamiliares, posto que para estar do lado da seguridade considerouse unha única praza de estacionamento no interior destas casas. Por contra obsérvase como a zona do Peirao ten prazas suficientes nos edificios para dar servizo a tódolos residentes.

A situación mellora cando se introducen as prazas en calzada e en bolsas de aparcamento, non presentando neste caso ningún dos sectores carencias de aparcamento para os residentes.

Déficit residencial de prazas en vivendas, sen computar as prazas na rúa

Déficit residencial global

No relativo á demanda de estacionamento foránea, realízase unha estimación en base ó número de comercios e outros focos de atracción. Posto que os problemas concéntranse no centro do núcleo, realízase o estudo para a zona de Xosé Solla / Roxelio Landeiro. Estas rúas contan con aparcamento libre e tamén con outras prazas nas que se regula a rotación dos aparcamentos mediante un sistema de zona azul.

Por unha banda considérase que no ámbito de Xosé Solla sitúanse da orde de 60 negocios, e que cada un deles atende de media a 5 persoas cada hora. Ademais a partir da matriz orixe-destino obtense que o 50% dos desprazamentos entre calquera punto e o núcleo de Arcade realízase en coche. Deste modo sábese o número de vehículos que precisan aparcar ó longo do día.

Respecto ó número de prazas dispoñibles considérase o aparcamento en Roxelio Landeira e Xosé Solla ata a rúa do Carballal, incluso o aparcadoiro municipal e a rúa Portal do Ribeiro. Cada unha destas prazas terá unha determinada rotación, que será dunha hora para cada praza na zona azul e de tres horas nas outras prazas.

Comparando os vehículos coas prazas dispoñibles, considerando a rotación, obtense que as prazas son suficientes na zona de Xosé Solla nas condicións indicadas.

Análise oferta de estacionamiento na Avenida Xosé Solla/Rúa Roxelio Landeiro

Tipo de aparcadoiro	Prazas dispoñibles para a demanda externa	Rotación (coches/h)	Oferta de prazas para aparcar durante 10 h
Sen zona azul	144	3	432
Zona azul	111	1	1.110
	TOTAL		1.542

Análise demanda de estacionamiento na Avenida Xosé Solla/Rúa Roxelio Landeiro

Negocios/Focos de atracción	Persoas/hora que realizan xestións	Persoas que realizan xestións durante 10 h	Demanda de prazas para aparcar durante 10 h	Análise oferta/demanda mediante o déficit de prazas
60	5	3.000	1.500	42
60	10	6.000	3.000	-1.458

Se se analiza un caso máis desfavorable no que a ocupación dos negocios se duplica, obsérvase que existe un déficit de prazas no entorno de Xosé Solla. Realízase para esta situación un estudo a nivel global para comprobar se o déficit pode ser compensado a nivel do núcleo urbano.

Para esta nova hipótese considérase que o número de comercios no núcleo que require aparcamento é de 90. As prazas dispoñibles teñen unha rotación media de 5 vehículos ó día. Con estes datos obtense que as prazas dispoñibles son suficientes, aínda que neste caso a distancia dende o aparcamento ata o lugar de destino aumenta, non sendo en ningún caso superior a un quilómetro.

Análise oferta/demanda de estacionamiento a nivel global

Prazas disponibles para demanda externa	Rotación por praza (coches/día)	Oferta de prazas para aparcar durante o día
1.384	5	6.920

Negocios/Focos de atracción	Persoas/hora que realizan xestións	Persoas que realizan xestións durante 10 h	Demanda de prazas para aparcar durante 10 h	Análise oferta/demanda mediante o déficit de prazas
90	10	9.000	4.500	1.500

En base á análise realizada, considérase que o estacionamento existente está ben axustado para dar servizo ós residentes de Arcade e á demanda foránea, por tanto á hora de implantar medidas de retirar aparcamentos da rúa co obxectivo de poder ampliar beirarrúas, estas prazas deben ser repostas noutra zona.

Por outra banda indicar que nas enquisas realizadas durante a redacción deste documento detectouse que unha parte moi importante dos participantes consideran que existe falta de prazas de aparcamento. Xa se comentou que é frecuente que isto ocorra posto que a percepción de poder aparcar con facilidade acostuma a ser baixa. Ademais é certo que nos momentos punta é posible que non se poida aparcar no centro, senón que haxa que recorrer a rúas limítrofes algo máis afastadas.

1.5. Análise enerxética e medio ambiente

Na busca da sustentabilidade un peso moi importante recae sobre a análise dos principais factores negativos que a mobilidade ten sobre o medio ambiente. Neste senso o tráfico motorizado é o responsable de gran parte dos problemas medioambientais do sistema de transporte, posto que é o principal emisor de CO2, así como de contaminación acústica e de consumo enerxético.

Á fin de coñecer o **consumo enerxético** asociado á mobilidade en Soutomaior, tense en conta os desprazamentos efectuados ó día en coche dentro do concello. A partir das matrices orixe-destino obtense o número de desprazamentos entre parroquias, que terán unha distancia media de 7 km ida e volta, e o número de desprazamentos dentro de Arcade, cunha distancia media de 2 km.

Deste modo estímase que o número de desprazamentos en coche ó día dentro do núcleo de Arcade é de 583 viaxes/día, mentres que o resto de desprazamentos en coche no concello son de 1882 viaxes/día. Aplicándolle a estas viaxes as distancias medias, obtense un total de 14.340 km/día. Para os turismos que teñen un consumo de combustible aproximado de 8 l cada 100 km isto supón un consumo enerxético de 1.147 l/día, e realizando a conversión de litros de combustible a TEP (toneladas equivalentes de petróleo) obtense que se consumen 0,92 TEP diarios o que representa **335,8 TEP anuais**, relativos exclusivamente ós **desprazamentos dentro do concello**.

Con respecto ás **emisións de gases de efecto invernadoiro** (GEI) procederase a calcular as emisións de CO2, causantes deste efecto, asociadas ós desprazamentos en coche no concello de Soutomaior. Para o cálculo das emisións pártese do valor do consumo de combustible ó día, e se lle aplicará un factor de emisión de valor 2,87 kg CO2/l obtido da "Guía práctica para el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero" publicado pola Oficina Catalana del Camvi Climatic. Segundo isto a emisión de CO2 por día alcanza o valor de **3,29 t CO_2/día**.

O aforro enerxético derivado do descenso do consumo de combustibles fósiles no transporte non é obxecto de ningún regulamento municipal. Sen embargo sería interesante un maior desenvolvemento normativo neste senso, como por exemplo, definir recomendacións e normas para a avaliación do seguimento deste Plan de Mobilidade Sustentable.

No caso de redactar un regulamento municipal en materia de aforro enerxético debe atenderse á Lei de Economía Sustentable e, en particular, á nova Lei de Mobilidade Sustentable, ambas nacionais, que actualmente están en fase de proxecto.

O **ruído** constitúe a agresión ó medio ambiente que a cidadanía percibe con maior claridade.

Nos últimos tempos estase regulando a contaminación acústica, concretamente a Unión Europea aprobou a Directiva 2002/49/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 25 de xuño, sobre a avaliación e xestión do ruído ambiental, que no territorio nacional tivo a súa primeira transposición na Lei 37/2003 do Ruído, completada coa publicación do Real Decreto 1513/2005, no referente á xestión e avaliación do ruído ambiental, e ó Real Decreto 1367/2007, no referente á zonificación acústica, obxectivos de calidade e emisións acústicas.

No que respecta ó marco lexislativo autonómico, aprobouse o Decreto 106/2015, do 9 de xullo, sobre contaminación acústica de Galicia. A nivel municipal no hai aprobada ningún regulamento ó respecto.

Tabla A. Objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes

Tipo de área acústica	Índices de ruido		
	L_d	L_e	L_n
a Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica.	60	60	50
a Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	65	65	55
d Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c).	70	70	65
c Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.	73	73	63
b Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial.	75	75	65
f Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen. (1)	(2)	(2)	(2)

(1) En estos sectores del territorio se adoptarán las medidas adecuadas de prevención de la contaminación acústica, en particular mediante la aplicación de las tecnologías de menor incidencia acústica de entre las mejores técnicas disponibles, de acuerdo con el apartado a), del artículo 18.2 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre.

(2) En el límite perimetral de estos sectores del territorio no se superarán los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables al resto de áreas acústicas colindantes con ellos.

Nota: Los objetivos de calidad aplicables a las áreas acústicas están referenciados a una altura de 4 m.

Táboa recollida no Anexo II do Real Decreto 1367/2007

A circulación de coches causa unha importante contaminación acústica nas vilas, sendo de feito un dos motivos que fai qué as rúas non sexan amables para o peón. No núcleo de Arcade detéctase moito ruído nas rúas do centro, principalmente na rúa Rosalía de Castro. Para reducir esta contaminación, as medidas pasan por diminuír o número de vehículos que circulan polo centro e en reducir a súa velocidade.

1.6. Análise da seguridade viaria

Aumentar a seguridade viaria constitúe un dos primeiros obxectivos á hora de propoñer un cambio no reparto modal.

No concello de Soutomaior, aínda que a sinistralidade non é elevada, existen varios aspectos que xeran conflitos entre o coche e os peóns e bicicletas.

O principal punto de conflito é a N-550, que recibe o nome de avenida de Castelao ó seu paso por Arcade. Esta vía ten un volume moi importante de tráfico posto que conecta Vigo e Pontevedra, contando cunha porcentaxe moi alta de vehículos pesados; ademais a maior parte dos vehículos circulan a unha velocidade algo máis elevada dos 50 km/h permitidos. Para a seguridade peonil, no tramo urbano existen beirarrúas en ambos lados, aínda que nalgunha zona é moi estreita, 3 cruces de peóns, un deles no trazado do Camiño de Santiago, e unha intersección semafórica con cruce de peóns. Neste senso hai que garantir a visibilidade nos pasos de peóns e conseguir que se cumpra a máxima velocidade de circulación permitida.

Nesta vía tamén existe un problema entre os propios vehículos na intersección que da saída ó centro de saúde. Está prevista a execución dunha glorieta nesta intersección que resolvería o problema.

O perigo desta vía queda plasmado no feito de que un tramo dela está considerado como zona de concentración de accidentes.

As estradas que conectan o núcleo de Arcade e o de Soutomaior son a PO-244, con titularidade da Xunta, e a EP-2908, da Deputación de Pontevedra. Neste traxecto as vías contan con beirarrúas nun lado ou en ambos, e con pasos de peóns elevados para obrigar os vehículos a reducir a velocidade, que é en case todo o tramo de 50 km/h. Coa apertura este ano do IES de Soutomaior na EP-2908, realizáronse melloras na seguridade viaria no acceso ata o mesmo dende Arcade, reducíndose a velocidade nesa zona ata os 30 km/h. Tamén nestas estradas o principal aspecto a ter en conta é a visibilidade nos pasos de peóns.

A outra estrada da Deputación que se atopa en parte dentro do núcleo urbano de Arcade é a EP-2909. Esta estrada conta cunha beirarrúa estreita nunha marxe ata o límite do núcleo urbano e os pasos de peóns están elevados para incrementar a seguridade.

EP-2908 no entorno do EIS

EP-2909 dentro do núcleo urbano de Arcade

No núcleo de Arcade hai rúas estreitas que non contan con beirarrúas, entre elas as que conforman o Camiño de Santiago. Tampouco contan con beirarrúas as estreitas estradas municipais dos núcleos rurais. Para garantir a seguridade viaria nestes casos proponse implementar medidas de calmado de tráfico naquelas rúas principais onde circulan máis coches e no resto pódense combinar as medidas de calmado de tráfico coa prioridade dos desprazamentos peonís e ciclistas.

Segundo os datos da DGT para o ano 2015 rexistráronse 9 sinistros en vías interurbanas, cunha vítima mortal, e 4 en vías urbanas sen vítimas mortais.

1.7. Resume da análise do núcleo de Arcade

Como resultado da toma de datos e da súa posterior análise reúnese unha gran cantidade de información que, para o núcleo de Arcade, resúmese na seguinte táboa.

Información referida ao solo urbano de Arcade. Datos extraídos de fontes estatísticas, Padrón Municipal e elaboración propia

1.8. Datos extraídos da participación cidadá

Simultaneamente coa toma de datos desenvólvese un proceso de participación cidadá que garante obter un volume de información máis estruturada, a través dos veciños, da policía local e dos representantes políticos.

Por unha banda realizáronse 163 enquisas, 43 cuestionarios presenciais e 120 cuestionarios online. As enquisas conteñen unha serie de preguntas acerca da mobilidade en Soutomaior, algunhas con respostas prefixadas e outras nas que os entrevistados podían comentar os aspectos que estimen. Tamén se pregunta polos principais desprazamentos realizados ó longo da semana, o motivo e o modo de transporte, para poder elaborar a matriz orixe-destino. Por último inclúese unha pregunta sobre o uso da bicicleta para coñecer a demanda e a necesidade de executar infraestruturas específicas.

Por outra banda organizouse unha xornada de participación, onde se reuniu a representantes de diferentes colectivos e asociacións, destinada a transmitir ós asistentes os obxectivos de realizar un Plan de Mobilidade Sustentable e que eles indicaran as súas demandas e suxestións sobre mobilidade.

Respecto ó resultado das enquisas indicar que tanto as presenciais como as on line reflexan resultados similares. Dentro das preguntas con resposta cerrada, os principais problemas de mobilidade a nivel de concello considéranse a ausencia de carrís peonís e ciclistas seguros, e falta de transporte público. Dentro do núcleo urbano de Arcade a escaseza de vías específicas para peóns e ciclistas volve a considerarse un dos problemas máis relevante, xunto coa accesibilidade en segundo lugar.

Xa nas preguntas de respostas abertas preguntouse polas zonas do casco urbano que serían máis urxentes mellorar e destacan as rúas Xosé Solla, Coutada, Fonte do Conde, a avenida de Castelao e o entorno do centro de saúde. Tamén se consulta polas melloras que facilitarían as condicións para os desprazamentos dos peóns e o que máis se menciona é a necesidade de conectar os itinerarios peonís, mellorar as condicións de accesibilidade destes itinerarios incluída a distribución do mobiliario urbano, e a necesidade de máis pasos de peóns e que estes sexan seguros.

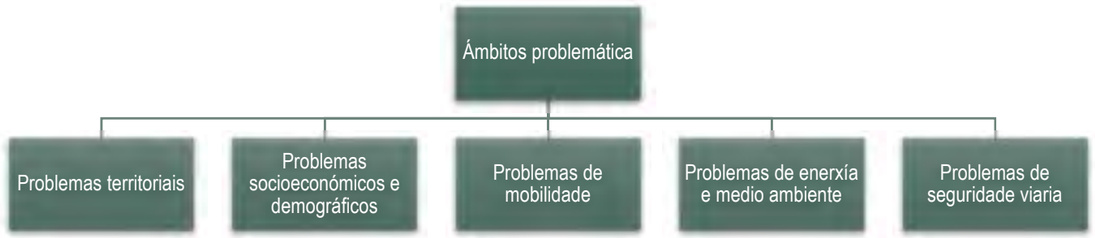
Plan de Mobilidade Sustentable de Soutomaior

FASE II. IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS E RETOS

2. FASE II. IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS E RETOS

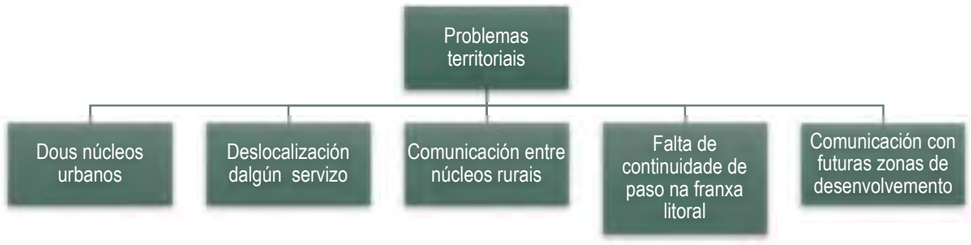
2.1. Problemática

Unha vez efectuada a fase I dos traballos, correspondente á toma de datos e análise, considérase apropiado analizar a problemática existente en materia de mobilidade dende distintos ámbitos, de forma que, por unha parte se tratarán os problemas territoriais, que exceden do ámbito do núcleo urbano, doutra banda se tratará a problemática relacionada cos aspectos socioeconómicos e demográficos e, por último, analizaranse os problemas de mobilidade, en xeral asociados ó núcleo de Arcade e ós núcleos rurais.



2.1.1. *Problemática territorial*

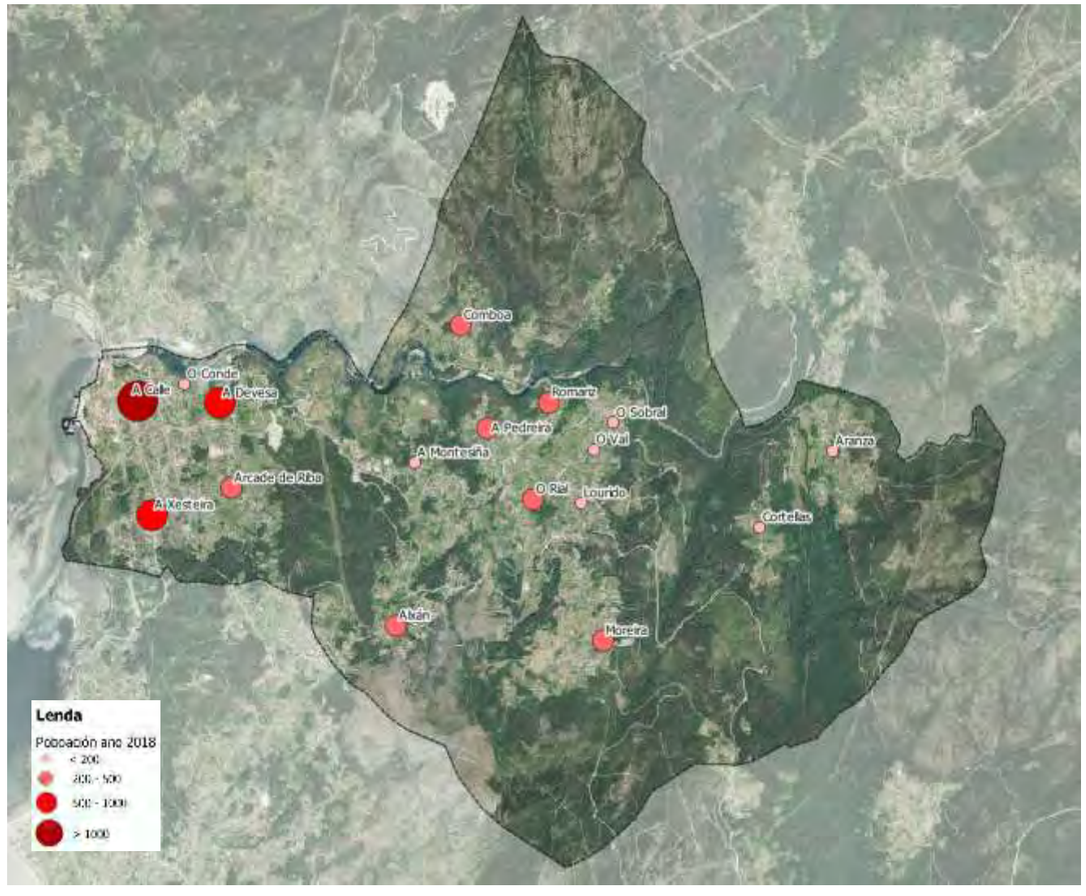
A problemática territorial abrangue un ámbito que excede dos límites do núcleo urbano de Arcade.



O PXOM recoñece **dous núcleos urbanos** no concello: Arcade e Soutomaior. Se ben a meirande parte dos habitantes concéntrase na vila de Arcade. Polo xeral, os desprazamentos entre eles realízanse en vehículo privado, polo que para modificar esta situación sería interesante buscar unha conexión efectiva de Arcade coa casa do concello, mediante sendas peonís e ciclistas. A distancia entre ambos núcleos é de aproximadamente 3,5 km. Actualmente os desprazamentos teñen lugar mediante as estradas EP-2908 e a PO-244. A velocidade destas estradas neste tramo está limitada entre 40 e 50 km/h, reducíndose a 30 km/h dende o IES ata o núcleo urbano de Arcade; conta con lombos ó longo do trazado para garantir que se cumpra este límite.

Outro dos problemas territoriais detectados é a **deslocalización** dalgún dos servizos con respecto do núcleo urbano de Arcade, como a casa do concello, que se atopa no núcleo de Soutomaior, ou dalgunhas zonas deportivas e escolares. Esta deslocalización non constituiría un problema, de existir unha comunicación axeitada e sustentable entre os distintos servizos. Con todo, as comunicacións existentes na actualidade son susceptibles de mellora para conseguir una boa comunicación territorial.

A nivel territorial tamén se detectan problemas de **comunicación** sustentable **entre os núcleos rurais**. Neste senso cómpre indicar que todos os núcleos rurais que se atopan afastados do núcleo de Arcade teñen menos de 500 habitantes. A situación dispersa destes núcleos, que ademais contan con pouca poboación, dificulta a chegada dun transporte público eficaz a todos eles. A principal problemática neste senso é que o servizo resólvese mediante unha concesión de autobús con itinerarios rexionais, polo que mentres que as frecuencias para conectar Arcade con Pontevedra e Vigo son de un autobús cada hora, as frecuencias entre Arcade e os núcleos do interior son de seis autobuses ó día. Hai que ter en conta as rutas integradas co transporte escolar que dan servizo a Lourido, Moreira, Cortellas, Aranza, Comboa e Alxán. Segundo o anterior, o servizo de bus é insuficiente para os núcleos máis afastados do eixo da PO-264, mentres que a conexión entre Soutomaior e Arcade tamén presenta unha frecuencia escasa.



Tamaño demográfico das poboacións do concello de Soutomaior

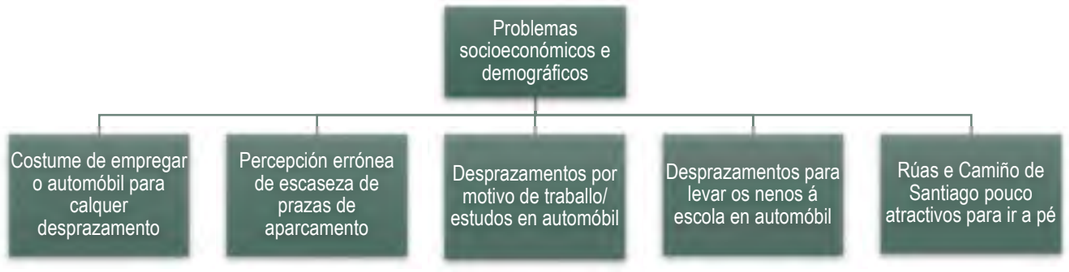
Outro dos problemas territoriais a considerar é o da **falta de continuidade de paso na franxa litoral**, dende o núcleo de Arcade ata o de Soutomaior, franxa dende a que se pode acceder a importantes focos de atracción, como a Praia da Xunqueira e as zonas deportivas de Salgueirón e A Montesiña.

Paseo litoral existente no núcleo de Arcade (esquerda) e Praia da Xunqueira (dereita)

Por último, a nivel territorial detéctase un **problema de comunicación entre os principais asentamentos de Soutomaior e as futuras zonas de desenvolvemento** previstas no PXOM de Soutomaior, en particular, coa nova zona industrial prevista na Montesiña, situada xunto a EP-2908, á beira do enlace da futura autovía A-59. Este ámbito debe quedar perfectamente conectado cos núcleos de Arcade e Soutomaior mediante medios de transporte alternativos ó vehículo privado.

2.1.2. *Problemas socioeconómicos e demográficos*

En moitos casos os problemas de mobilidade no concello de Soutomaior non son estruturais, se non que se deben a unha percepción errónea por parte da poboación, falta de concienciación ou hábitos pouco sostibles.



A xente de Soutomaior adoita **empregar o automóbil para case todos os desprazamentos**, incluso os mais curtos. Sorprende esta práctica, sobre todo tendo en conta que se trata dun concello de extensión reducida, cun núcleo urbano de extensión tamén reducida. O núcleo de Arcade ten arredor de 1,5 km de lonxitude de punta a punta, e a distancia entre o núcleo de Arcade e o de Soutomaior é duns 3,5 km, dimensións que facilitan a implementación dun territorio sostible en materia de mobilidade.

Doutra banda, existe en Soutomaior a **percepción de que as prazas de aparcamento son escasas**, cando os datos indican que se trata en xeral dunha percepción errónea. Precisamente as reducidas dimensión do núcleo urbano de Arcade fan que a poboación busque aparcamento no lugar exacto ao que se dirixe con motivo dos seus desprazamentos.

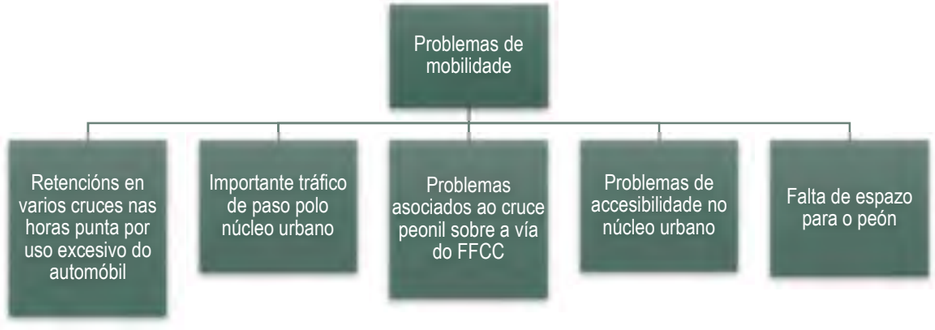
O **emprego do automóbil para desprazarse cara o traballo ou cara o lugar de estudos** é moito máis habitual que o emprego do transporte público, o que pode ser motivado por diversas razóns: os horarios do transporte público non son axeitados, as paradas do transporte público na orixe ou no destino están lonxe, o tempo de viaxe é excesivo, etc.

Outro dos problemas detectados no ámbito socioeconómico e demográfico é o **emprego do automóbil para levar os nenos á escola**, o que provoca retencións ás horas de entrada e saída dos centros, ben porque o centro escolar se atopa lonxe do núcleo e non dispón dunha liña de transporte público (caso do Santiago Apóstol), ou ben porque non existe unha ruta segura e cómoda para que os nenos vaian a pé á escola (no caso do CEIP e IES de Soutomaior).

Por último, indicar que algúns dos problemas anteriores veñen dados porque **as rúas non resultan cómodas e seguras para ir a pé**, debido a que en moitos casos non se dan os requisitos de accesibilidade necesarios nas mesmas (anchura, ausencia de obstáculos, etc.), e non se teñen tomado medidas para compatibilizar o tráfico rodado co de peóns nas rúas sen beirarrúas. Isto inclúe a falta de atractivo do Camiño de Santiago ao seu paso polo núcleo urbano de Arcade.

Camiño de Santiago (R/ Coutada) ó seu paso polo núcleo de Arcade e R/Cavadiña (sen itinerario peonil accesible continuo)

2.1.3. *Problemas de mobilidade*



Como xa se comentou nos apartados anteriores, o concello de Soutomaior presenta unha clara dependencia do transporte privado, tanto nos desprazamentos a nivel concello, como nos desprazamentos cara o exterior.

Un dos problemas de mobilidade detectados en Soutomaior é o asociado ás **retencións** que se producen **en varios cruces e intersección**s nas horas punta, sobre todo nas horas de entrada e saída dos colexios (entre as 8.45 e as 9.30, pola mañá, e entre as 14.00 e as 14.45, ó mediodía). En concreto, no cruce de Pierres (intersección da R/Xosé Solla coa Estrada de Soutomaior) e na glorieta da Montesiña (na estrada de Soutomaior pola que se accede ó Colexio Santiago Apóstol).

As retencións no cruce de Pierres prodúcense sobre todo na Estrada de Soutomaior, por mor dos automóbiles que desexan efectuar xiros a esquerda, debido a que teñen preferencia o resto dos movementos. No caso da glorieta da Montesiña, o problema é, sobre todo, de comportamento cívico (con automóbiles que aparcan na glorieta e no carril para deixar os nenos), e de falta de medios para controlar este tipo de infraccións.

Glorieta da Montesiña e Cruce de Pierres

Por outra banda, cómpre sinalar que as principais vías que atravesan o núcleo urbano e que deberían ter polo tanto unha función puramente urbana (tanto por motivos de seguridade viaria, como polos niveis de ruído e contaminación que se alcanzan dentro do núcleo) están a desempeñar un papel de artellamento municipal con tráfico de carácter territorial. Isto é así porque o recorrido de entrada e saída do municipio realízase dende a N-550 (rúa Castelao), pola PO-264 (rúa Xosé Solla) e a EP-2908 (estrada de Soutomaior), polo que todo o tráfico de entrada e saída do municipio ten que atravesar o núcleo de Arcade. Este problema débese á inexistencia de itinerarios alternativos que circunvalen o núcleo.

Futuras Autovías A-59 (esquerda) e A-57 (dereita) en relación cos núcleos de poboación e cos solos urbanos non consolidados e urbanizables

Existe por tanto un problema importante de **tráfico de paso polo núcleo urbano**, problema que se podería solucionar coa execución das novas autovías A-57 e A-59, pero que require dunha solución alternativa no caso de que estas autovías non se executen nun prazo razoable.

No que respecta ó **cruce a pé sobre a vía do FFCC** para comunicar o centro de Arcade coa zona do Peirao, cómpre analizar conxuntamente o cruce sobre o FFCC e o cruce sobre a N-550. A problemática radica en que o único paso peonil sobre a N-550 que garante as condicións necesarias de seguridade e accesibilidade sobre esta vía é o que se localiza á altura da rúa Rosalía de Castro. Este paso, regulado por semáforos, se atopa lonxe do único paso sobre o FFCC que podería garantir esas mesmas condicións de accesibilidade e seguridade, á altura da rúa Cavadiña. Cómpre, polo tanto, achegar ámbolos dous cruces.

Cruces nos que se pode garantir as condicións necesarias de accesibilidade e de seguridade sobre a N-550 e sobre o FFCC

As **rúas do núcleo urbano presentan diversos problemas de accesibilidade**, con beirarrúas estreitas, algunhas sen continuidade e con desniveis, sinais e mobiliario urbano invadindo o itinerario peonil, vaos peonís e vaos vehiculares invadindo o itinerario peonil e ramplas dos vaos peonís con pendentes superiores ás admisibles, entre outros. O núcleo urbano presenta unha rede peonil incompleta que amosa dificultades para camiñar de xeito seguro. Esta inconexión é debida principalmente aos anchos das beirarrúas, posto que no núcleo urbano o 60 % das beirarrúas teñen un ancho menor a 1,80 m e un 35 % das rúas non contan con beirarrúas. Polo contrario a pendente das rúas é baixa, o que favorece os desprazamentos a pé.

Beirarrúas estreitas e sen continuidade

A nivel do núcleo urbano de Arcade existe un desequilibrio nos usos dos diferentes modos de transporte, resultando un **espazo no que o peón está supeditado ó automóbil**. Analizando o actual reparto do espazo público ponse de manifesto este desequilibrio a favor do vehículo motorizado co 70 % destinado a circulación e estacionamento de vehículos, mentres que o 30 % deste espazo público é de prioridade peonil. En contraste co ancho escaso das beirarrúas, un 44 % das rúas do núcleo urbano contan con un ancho de plataforma superior ós 10 m. Esta realidade permite un novo reparto modal que favoreza ao peón.

2.1.4. *Enerxía e medio ambiente*

En Soutomaior o **vehículo privado** utilízase nun **alto porcentaxe para case todos os desprazamentos** entre o núcleo e as parroquias, dende o concello cara outros concellos e incluso dentro do propio núcleo de Arcade, o que sorprende posto que as distancias no núcleo son sempre inferiores a 1,5 km.

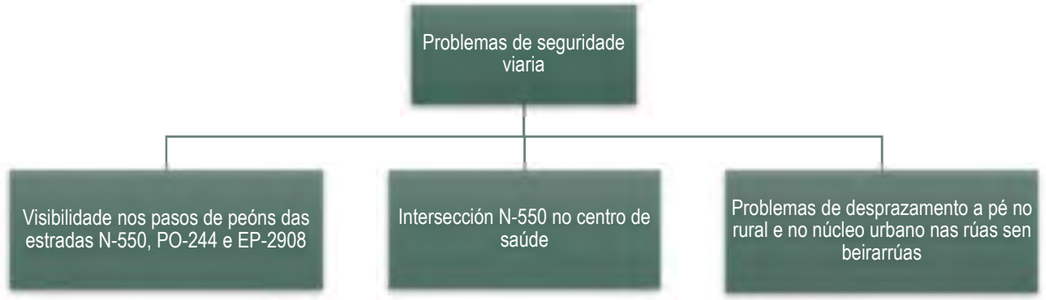
O elevado número de viaxes en coche repercute nun importante gasto enerxético e na emisión de gases de efecto invernadoiro. Este problema i**ncreméntase** canto maior sexa a **velocidade de circulación**.

Para diminuír a emisión de gases e o gasto enerxético é preciso apostar por un cambio modal, no que se opte por ir a pé ou en bicicleta nos desprazamentos máis pretos, e optar polo transporte público para os máis afastados, reducindo as viaxes en coche ás mínimas posibles.

As elevadas velocidades de circulación, en ocasións por riba dos límites permitidos, son responsables dunha importante **contaminación acústica**, que aínda é máis salientable no rural onde os niveis de ruído ambiente son inferiores ós núcleos urbanos.

Precisamente esta **contaminación acústica nos núcleos urbanos** é outro dos problemas a atallar e para iso hai que conseguir reducir a presenza de coches nos centros, posto que son o principal foco de ruído.

2.1.5. *Problemas de seguridade viaria*



En relación cos problemas de seguridade viaria no municipio destaca á **falta de visibilidade nos pasos de peóns** naqueles tramos de estrada polos que circulan máis peóns, que serían a N-550, a PO-244 e a EP-2908. Este problema é especialmente relevante na N-550 pola importante intensidade de tráfico que recolle esta estrada.

Paso de peóns na N-550 (cruce do Camiño de Santiago)

Tamén existe un problema de seguridade viaria no cruce da N-550 á altura do centro de saúde, tanto para os coches como para os peóns. Está asociado a una gran complexidade dos movementos e á existencia dun cambio de rasante previo na N-550, que dificulta a visibilidade no dito cruce.

Cruce da N-550 á altura do Centro de saúde e cambio de rasante previo

Por último, cómpre sinalar a **falta de accesibilidade e seguridade nos desprazamentos a pé polo rural**, en xeral asociada á ausencia de beirarrúas para a comunicación entre as diferentes construcións, e entre estas e as paradas de transporte público. Este problema de seguridade viaria acontece tamén naquelas rúas do núcleo urbano de Arcade que non contan con beirarrúas, que se corresponden cun total do 35% das rúas. Nestes casos os desprazamentos dos peóns realízanse pola estrada, convivindo co transporte motorizado, que é o que ten preferencia.

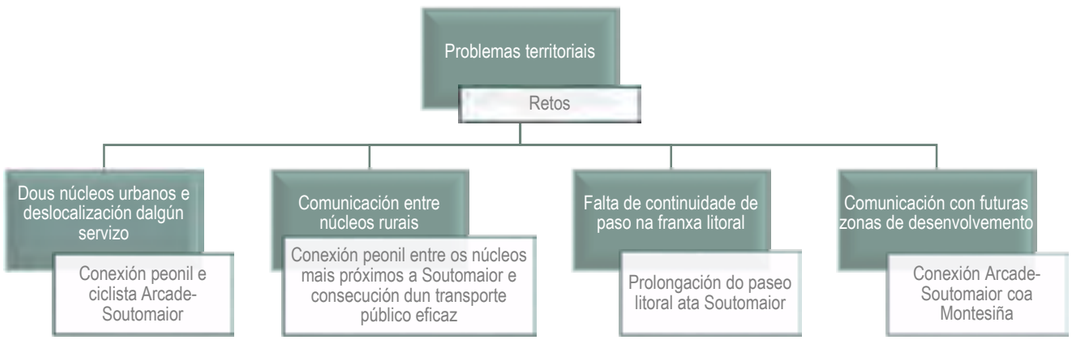
Vista do núcleo rural de Aranza

2.2. Retos

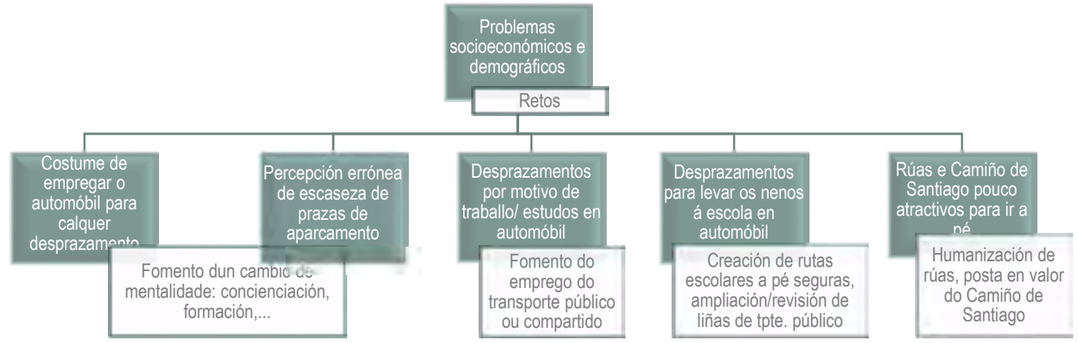
Analizada a problemática xeral existente en Soutomaior no que respecta á mobilidade accesible, cómpre afrontar estes problemas como retos a conseguir.

Seguindo o mesmo esquema que o empregado para expoñer a problemática, indícanse os retos asociados a cada un dos problemas expostos.

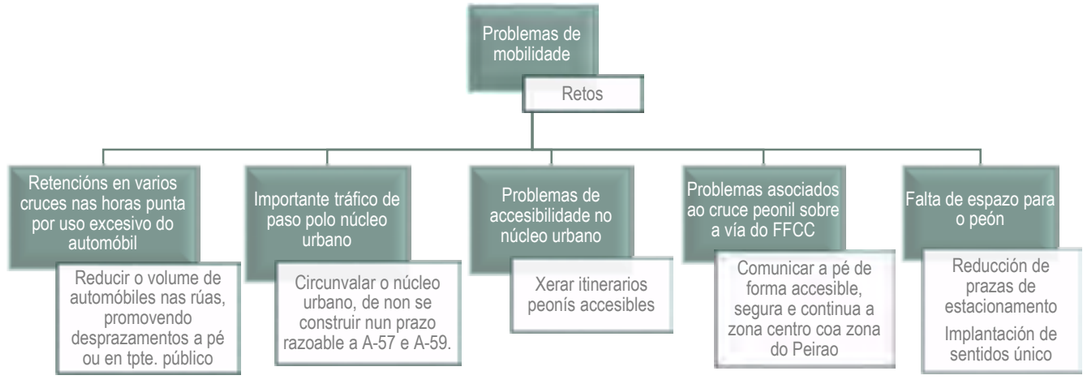
Os **retos vinculados ós problemas territoriais** pasan por lograr a prolongación da senda litoral ata Soutomaior, e realizar unha conexión segura e accesible para peóns e ciclistas entre Arcade e Soutomaior, con conexión na zona da Montesiña. Tamén o de realizar unha conexión segura e accesible entre os núcleos rurais que se localizan no entorno de Soutomaior: Rial, A Pedreira, Romariz, Lourido, etc.



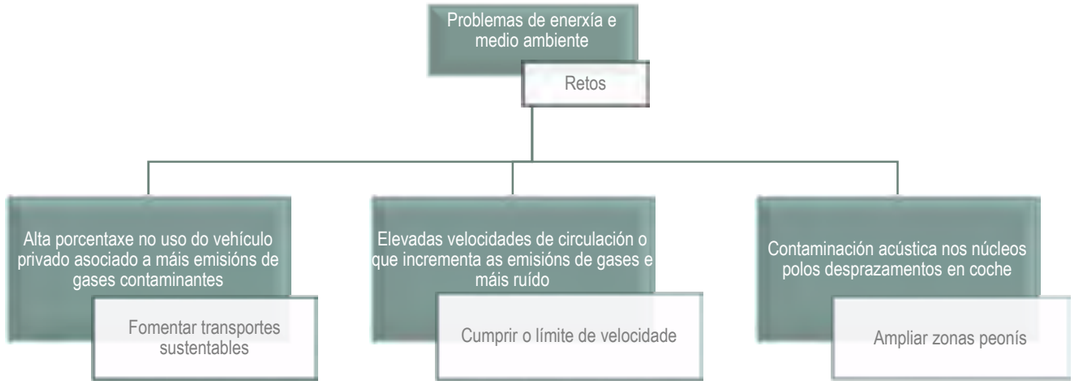
No que respecta aos **retos asociados a problemas socioeconómicos e demográficos**, estes pasan por fomentar un cambio de mentalidade na poboación, por incentivar o emprego do transporte público e/ou compartido, por crear rutas escolares a pé seguras e por humanizar as rúas urbanas e o Camiño de Santiago de xeito que resulten máis atractivos, accesibles e seguros.



En relación cos **problemas de mobilidade**, os retos inclúen a redución do número de vehículos nas rúas, a circunvalación do núcleo urbano no caso de que nun prazo razoable no se cheguen a executar as autovías A-57 e A-59, a comunicación segura e accesible entre o centro e a zona do Peirao, e a mellora da rede peonil do núcleo de Arcade.

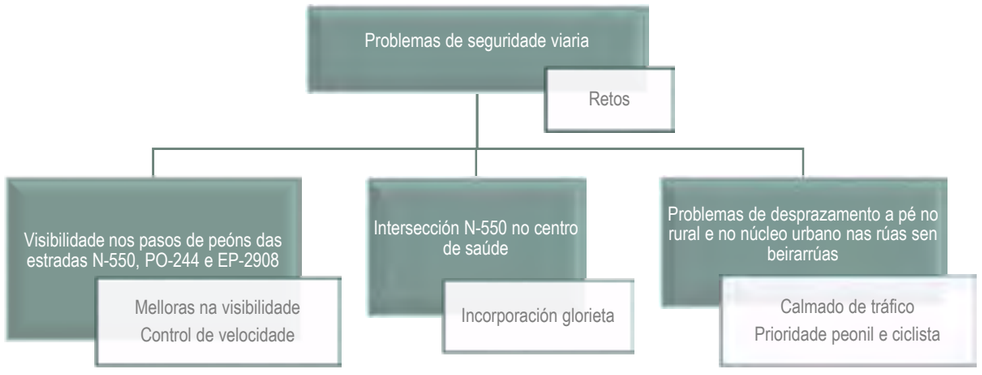


Os retos a considerar para os **problemas de enerxía e medio ambiente** pasan a nivel territorial por fomentar os transportes sustentables reducindo na medida do posible as viaxes en coche. A nivel dos núcleos urbanos buscarase o descenso da contaminación acústica ampliando zonas peonís e promovendo o estacionamento dos coches na periferia.



Por último, e en relación cos **problemas de seguridade viaria**, os retos inclúen implantar medidas de calmado de tráfico e de mellora da visibilidade nas estradas N-550, PO-244 e EP-2908, así como nos pasos de peóns e nos itinerarios peonís e ciclistas. Tamén haberá que actuar na intersección da N-550 no centro de saúde, implantando unha glorieta.

Ademais hai que garantir a seguridade viaria nos desprazamentos peonís no rural realizados polas estradas, e nas rúas do núcleo urbano que non contan con beirarrúas. Para iso hai implantar medidas de calmado de tráfico e conseguir a convivencia dos diferentes modos de transporte.



2.3. Matriz DAFO

DEBILIDADES

- D.01. Estrutura de núcleos residenciais dispersos.
- D.02. Forte dependencia do automóbil para a mobilidade dentro do concello.
- D.03. Poboación envellecida asentada no rural.
- D.04. Itinerarios de entrada e saída do concello atravesando o núcleo urbano.
- D.O5. Estrutura viaria pouco accesible, con beirarrúas en grande medida inferiores a 1,8m de ancho.
- D.O6. Unha importante parte dos residentes de Arcade dependen do estacionamento na rúa, non tendo garaxe na súa propia vivenda.
- D.O7. Bolsas de aparcamento insuficientes na zona centro para poder sacar aparcamento na rúa.
- D.O8. Falta de seguridade viaria na N-550 (avenida de Castelao).

FORTALEZAS

- F.01. Reducidas dimensións do núcleo urbano favorecendo os desprazamentos peonís.
- F.02. Pendentes moderadas na maior parte do núcleo urbano.
- F.03. Anchos de plataforma no núcleo urbano suficientes para mellorar o reparto modal na sección transversal a favor do peón.
- F.O4. Amplias zonas verdes no concello
- F.O5. Reparto suficiente de dotacións municipais por todo o concello evitando a concentración de todas as dotacións no núcleo de Arcade.
- F.O6. Implementado un sistema de rotación de aparcamentos (zona azul).
- F.O7. Entrada en funcionamento dun sistema de corredores escolares seguros (coleroteiro).
- F.O8. Crecemento demográfico positivo, cun lixeiro incremento da natalidade nos últimos anos.

AMEAZAS

- A.01. Carencias no transporte público para os desprazamentos dentro do concello.
- A.02. O transporte público depende de concesións administrativas alleas ó concello o que dificulta as variacións en rutas, frecuencia e horarios.
- A.03. Grande porcentaxe de desprazamentos para traballar fóra do concello.
- A.04. Visión negativa da disponibilidade de prazas de aparcamento no núcleo urbano.
- A.O5. Falta de seguridade para desprazarse a pé ata o colexio.
- A.O6. As rúas principais do núcleo de Arcade (avenida de Castelao, Xosé Solla e estrada de Soutomaior) non están xestionadas polo concello.
- A.O7. Dependencia doutros organismos para a execución de actuacións (Augas de Galicia, Costas, Instituto de Estudos do Territorio, Dirección Xeral de Patrimonio, ADIF)

OPORTUNIDADES

- O.01. Situación estratéxica a metade de camiño entre Pontevedra e Vigo.
- O.02. Está incluído na Rede de Transporte Metropolitano de Galicia, área Vigo.
- O.03. Estación de ferrocarril no núcleo de Arcade.
- O.O4. Paso do Camiño de Santiago polo núcleo de Arcade.
- O.O5. Preocupación por prolongar a senda litoral ata Ponte Camboa.
- O.O6. Proxecto do Ministerio de Fomento para mellora de seguridade viaria na N-550 ó seu paso por Arcade.
- O.O7. Crecente concienciación colectiva dos problemas ambientais do uso do coche

Plan de Mobilidade Sustentable de Soutomaior

FASE III. DEFINICIÓN DE LIÑAS ESTRATÉXICAS

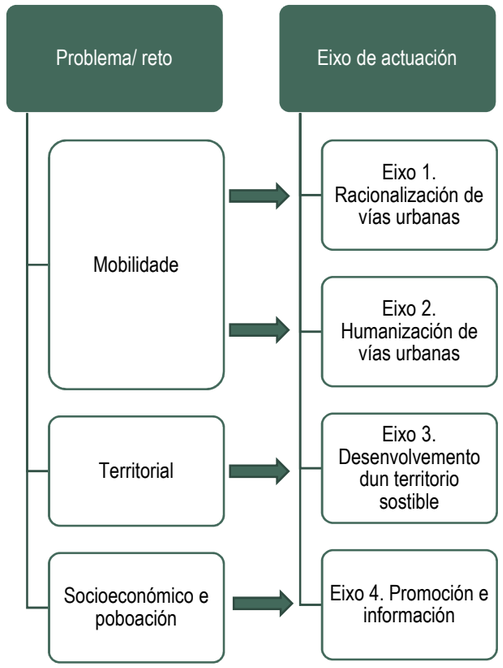
3. FASE III. DEFINICIÓN DE LIÑAS ESTRATÉXICAS

Analizada a problemática en materia de mobilidade en Soutomaior, e asumida esta como retos que cómpre afrontar, queda por definir a estratexia a seguir para poder conseguir estes retos.

Para solucionar a problemática detectada definíronse catro eixos de actuación:

- E1. Racionalización vías urbanas
- E2. Humanización vías urbanas
- E3. Desenvolvemento dun territorio sustentable
- E4. Promoción e información

A súa relación coa problemática e cos retos previstos é a que se amosa na táboa seguinte:



Segundo o anterior, o *Eixo 1 Racionalización vías urbanas* e *Eixo 2 Humanización vías urbanas,* pretenden dar solución ós problemas de mobilidade detectados en Soutomaior. O *Eixo 3 Desenvolvemento dun territorio sustentable* incluiría as medidas necesarias para dar solución ós problemas territoriais, e o E*ixo 4 Promoción e información*, xurdiría para solucionar os problemas de tipo socioeconómico e demográfico.

Cada un dos eixos anteriores, inclúe unha serie de medidas xenéricas ou liñas de actuación, tal e como queda reflectido na táboa seguinte.

DELIMITACIÓN DE PROPOSTAS E OBXECTIVOS		EIXOS			
LIÑAS ESTRATÉXICAS DE ACTUACIÓN		E1. RACIONALIZACIÓN VÍAS URBANAS	E2. HUMANIZACIÓN VÍAS URBANAS	E3. DESENVOLVEMENTO DUN TERRITORIO SUSTENTABLE	E4. PROMOCIÓN E INFORMACIÓN
LA1	Medidas de fomento e mellora dos desprazamentos en modos non motorizados.	X		X	
LA2	Medidas de reordenación e mellora do transporte público.			X	
LA3	Medidas para mellorar a xestión dos aparcamentos.	X	X		
LA4	Medidas de desconxestión viaria.	X			
LA5	Medidas de distribución e control de accesos.	X			
LA6	Medidas para o futuro desenvolvemento do viario.	X			
LA7	Medidas de seguridade viaria.	X	X		
LA8	Medidas medioambientais e de protección.	X	X		
LA9	Medidas de fomento e regulación en centros atractivos de actividade.	X	X		
LA10	Medidas de outras actividades de mobilidade.				X
LA11	Medidas de financiamento das anteriores propostas.	X	X	X	X

3.1. Medidas de fomento e mellora dos desprazamentos en modos non motorizados

Establecéronse medidas para aumentar a superficie de viario destinada ó peón, ampliando as beirarrúas a cambio de establecer sentidos únicos na calzada, cando se estimou posible, ou ben eliminando prazas de aparcamento e relocalizándoas en bolsas fóra da rúa.

Nas rúas moi estreitas, que non permiten compatibilizar a presencia de beirarrúas accesibles co tráfico de automóbiles, proponse unha plataforma compartida ó mesmo nivel, con prioridade peonil.

Establécense tamén medidas para mellorar a accesibilidade a pé, con eliminación de obstáculos nas beirarrúas (sinais, postes, vaos peonís, etc).

No que respecta á bicicleta, considérase que non existe na actualidade unha demanda tal que xustifique a execución dunha infraestrutura específica para este modo de transporte, e tampouco existe espazo suficiente nas plataformas viarias actuais como para incluílo. Con todo, as medidas propostas a nivel territorial terán unha consideración mixta compartida de uso peonil e ciclista.

3.2. Medidas de reordenación e mellora do transporte público

As medidas de actuación sobre o transporte público en Soutomaior, debido ás reducidas dimensións do núcleo de Arcade, unicamente teñen sentido a nivel supra-municipal ou para a conexión entre os núcleos rurais e o núcleo urbano.

Estas medidas deben considerar que o número de usuarios dos núcleos rurais é moi escaso, e que probablemente un servizo ordinario de bus non sexa sostible, nin ambiental nin economicamente, debendo buscar algún sistema de comunicación alternativo. Con respecto ás liñas existentes, sería recomendable revisar os horarios de bus actuais, para poder dar un mellor servizo.

3.3. Medidas para mellorar a xestión dos aparcamentos

Neste sentido, proporanse medidas para mellorar o control sobre a zona azul, e fomentarase o aparcamento en bolsa fóra das rúas, para poder aumentar o ancho das beirarrúas gañando espazo para o peón. O itinerario ata esas zonas de aparcamento deberá estar correctamente sinalizado dende as principais rúas de acceso.

Doutra banda, nas rúas máis estreitas cómpre regular as prazas de aparcamento, limitando as zonas nas que se pode aparcar e nas que non.

3.4. Medidas de desconxestión viaria

Este tipo de medidas serán, en xeral, complementarias e secundarias, debido a que o obxectivo do plan de mobilidade sostible non é o de favorecer a circulación dos automóbiles, senón mais ben o contrario.

Ademais, cando se haxan implantado o resto de medidas do plan de mobilidade, prevese unha redución do número de automóbiles nas rúas e, en consecuencia, unha diminución das conxestións.

Con todo, propóñense medidas de actuación sobre o tráfico no cruce de Pierres, no que se producen retencións en horas punta.

3.5. Medidas de distribución e control de accesos

Ata que se executen as autovías A-57 e A-59 ó seu paso por Soutomaior, non se espera unha diminución significativa de tráfico de paso polo núcleo de Arcade, e en particular pola N-550, polo que só se considera factible adoptar medidas de calmado de tráfico nas estradas principais.

Para o caso de que as autovías anteriores non se executen nun prazo razoable de tempo, proponse a execución dunha circunvalación ó núcleo, para dar saída ó tráfico da zona de Soutomaior e da Montesiña, que no futuro albergará unha importante zona industrial.

3.6. Medidas para o futuro desenvolvemento do viario

Prevese implantar no plan de mobilidade algunha medida de apertura de novas rúas que se estimen importantes dende o punto de vista da mobilidade sustentable, como a apertura da R/Portal do Ribeiro cara ó Camiño de Santiago.

Cando as rúas a abrir non sexan estruturantes, na súa sección darase prioridade ou reservarase espazo suficiente para o paso peonil e ciclista, con beirarrúas de polo menos 2 m libres de obstáculos e libres de vaos peonís.

Este tipo de actuacións deberán coordinarse coas previstas no PXOM de Soutomaior.

3.7. Medidas de seguridade viaria

Este tipo de medidas irán encamiñadas a:

- O calmado do tráfico, sobre todo naquelas rúas que teñen unha maior intensidade de vehículos.
- A convivencia entre peóns, bicicletas e automóbiles, naquelas rúas onde non se poden acadar espazos diferenciados.
- A mellora da visibilidade en pasos de peóns. Para conseguir este obxectivo, poderase actuar sobre a iluminación, a disposición de obstáculos, as zonas de aparcamento, etc.

3.8. Medidas medioambientais e de protección

Neste aspecto as medidas irán encamiñadas á protección e posta en valor do Camiño de Santiago e da franxa litoral, incluída esta última na Rede Natura. Tamén se promocionará o acceso a pé ou en bicicleta dende o Castelo de Soutomaior cara os núcleos rurais próximos (O Rial, Soutomaior, A Pedreira e Romariz).

3.9. Medidas de fomento e regulación en centros atractivos de actividade

Este tipo de medidas encamiñáronse a lograr itinerarios peonís accesibles cara os centros de atracción, e a humanizar os espazos que ocupan.

Considerouse como eixo principal de localización destes focos de atracción, o formado pola rúa Xosé Solla- rúa Rosalía de Castro e estrada de Soutomaior, prevendo nel unha ampliación das beirarrúas.

Doutra banda, estimouse necesario o fomento da conexión do eixo anterior con outros dous centros atractivos de actividade importantes:

- O Camiño de Santiago, propoñendo a súa posta en valor e conexión con Xosé Solla e praza Talo Río.
- A zona do Peirao, na que se atopan importantes zonas de lecer.

Por último, propuxéronse medidas de fomento e regulación dos accesos dende o núcleo cara os centros escolares localizados na estrada de Soutomaior.

3.10. Medidas de outras actividades de mobilidade

En Soutomaior detectáronse unha serie de problemas de percepción, que cómpre solucionar mediante o establecemento de medidas de concienciación e outras encamiñadas á obtención dun cambio de mentalidade por parte da poboación.

Tamén se prevé realizar as actividades nas rúas, co obxecto de fomentar a circulación a pé e a estancia nas mesmas.

3.11. Medidas de financiamento das anteriores propostas

En xeral, as medidas propostas deberían ser financiadas polo titular dos espazos nos que se propoñen, aínda que en moitos casos se podería recorrer a un co-financiamento por parte de varios organismos. En Soutomaior, as actuacións afectan a espazos de titularidade ou competencia moi variada:

- Concello
- Deputación de Pontevedra
- Xunta de Galicia. Axencia Galega de Infraestruturas AXI
- Xunta de Galicia. Augas de Galicia
- Xunta de Galicia. Patrimonio
- Xunta de Galicia. Instituto de Estudos do Territorio
- Ministerio de Fomento. Dirección General de Carreteras
- Ministerio de Fomento. ADIF
- Ministerio para la transición ecológica. Costas
- Privados

Estes organismos poden cooperar no financiamento das actuacións. Con todo, poden xurdir problemas de diversa índole ó respecto, entre outros, os seguintes:

- Falta de capacidade de financiamento do organismo titular
- Falta de acordo do organismo titular coa proposta (por exemplo, con Patrimonio no Camiño de Santiago)
- Incongruencia das propostas coa lexislación sectorial aplicable (lei de estradas, lei de augas,...)
- Falta de disposición dos terreos necesarios (por exemplo, no caso de actuacións sobre terreos privados)

Doutra banda, as actuacións incluídas no presente Plan de Mobilidade son susceptibles de seren incluídas no Programa Operativo de Crecemento Sostible da Unión Europea 2014-2020, por atoparse na liña dos obxectivos temáticos 4, 6 e 9 do dito programa e, por tanto, obter axudas da Unión Europea.

Plan de Mobilidade Sustentable de Soutomaior

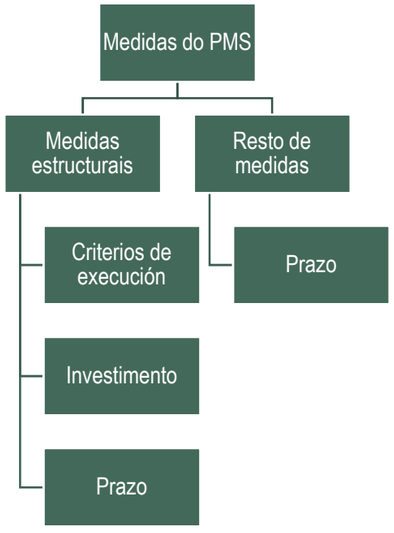
FASE IV. DELIMITACIÓN DE PROPOSTAS E OBXECTIVOS ESPECÍFICOS

4. FASE IV. DELIMITACIÓN DE PROPOSTAS E OBXECTIVOS ESPECÍFICOS

En liña cos eixos e liñas estratéxicas de actuación definidos, establecéronse as medidas concretas de actuación en materia de mobilidade sostible no Concello de Soutomaior.

Co obxecto de facilitar o seguimento posterior do plan de mobilidade, estas medidas se agruparon en medidas estruturais e resto de medidas.

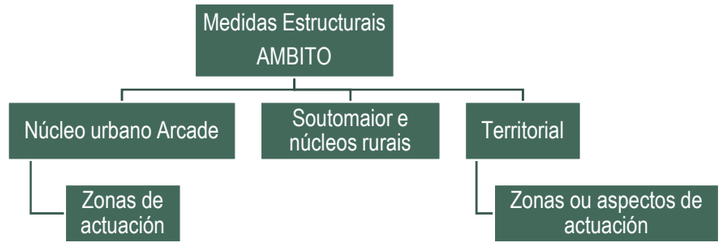
As **medidas estruturais** levan asociado un investimento estimado, co obxecto de que este poda servir de referencia para a futura execución das actuacións incluídas no Plan de Mobilidade. Tamén levan asociado un prazo de execución, en función da súa prioridade, e uns criterios básicos de execución. O **resto de medidas** (non estruturais) non leva asociado un investimento, por considerarse a súa estimación moi subxectiva e complexa.



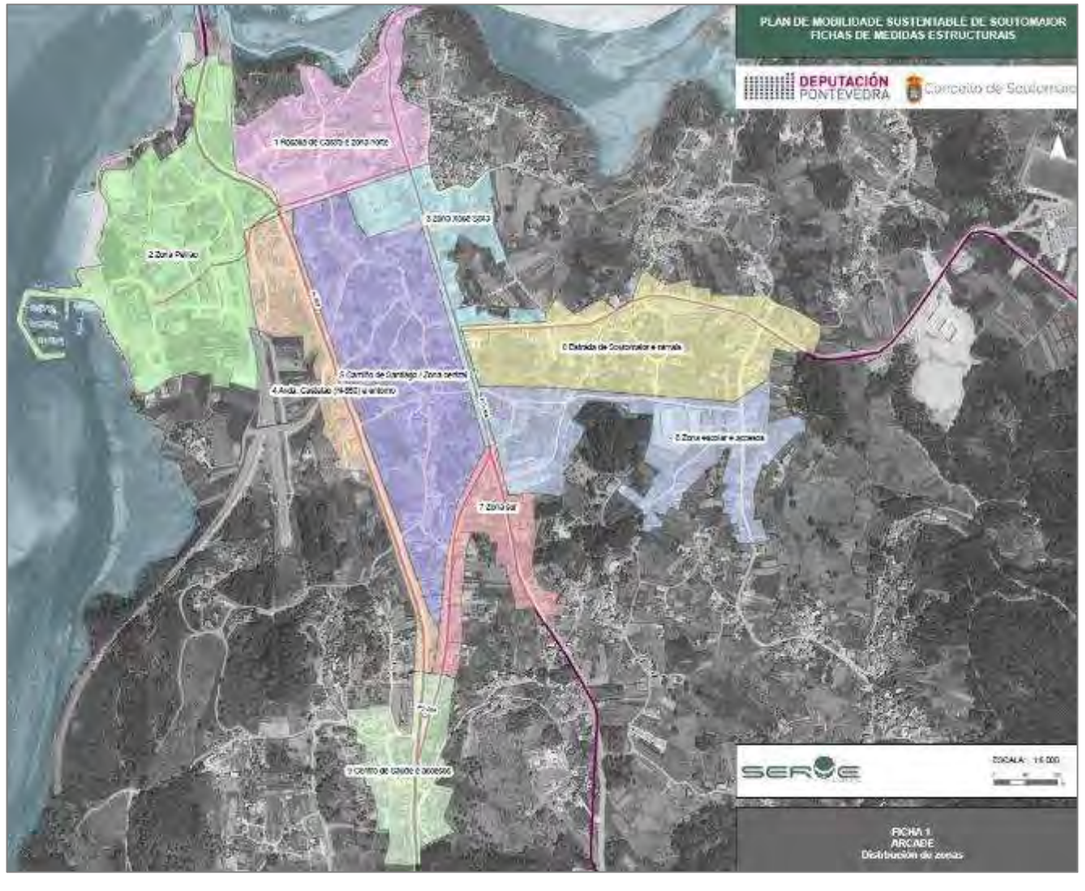
4.1. Medidas estruturais

4.1.1. *Definición de ámbitos e zonas de actuación*

As actuacións estruturais clasificáronse en función do ámbito ó que se refiren (a nivel de núcleo urbano ou ben terrritorial) e, dentro do ámbito do núcleo urbano de Arcade, dividíronse en zonas de actuación, co obxecto de facilitar a licitación posterior dos proxectos e obras que se deriven do presente plan.

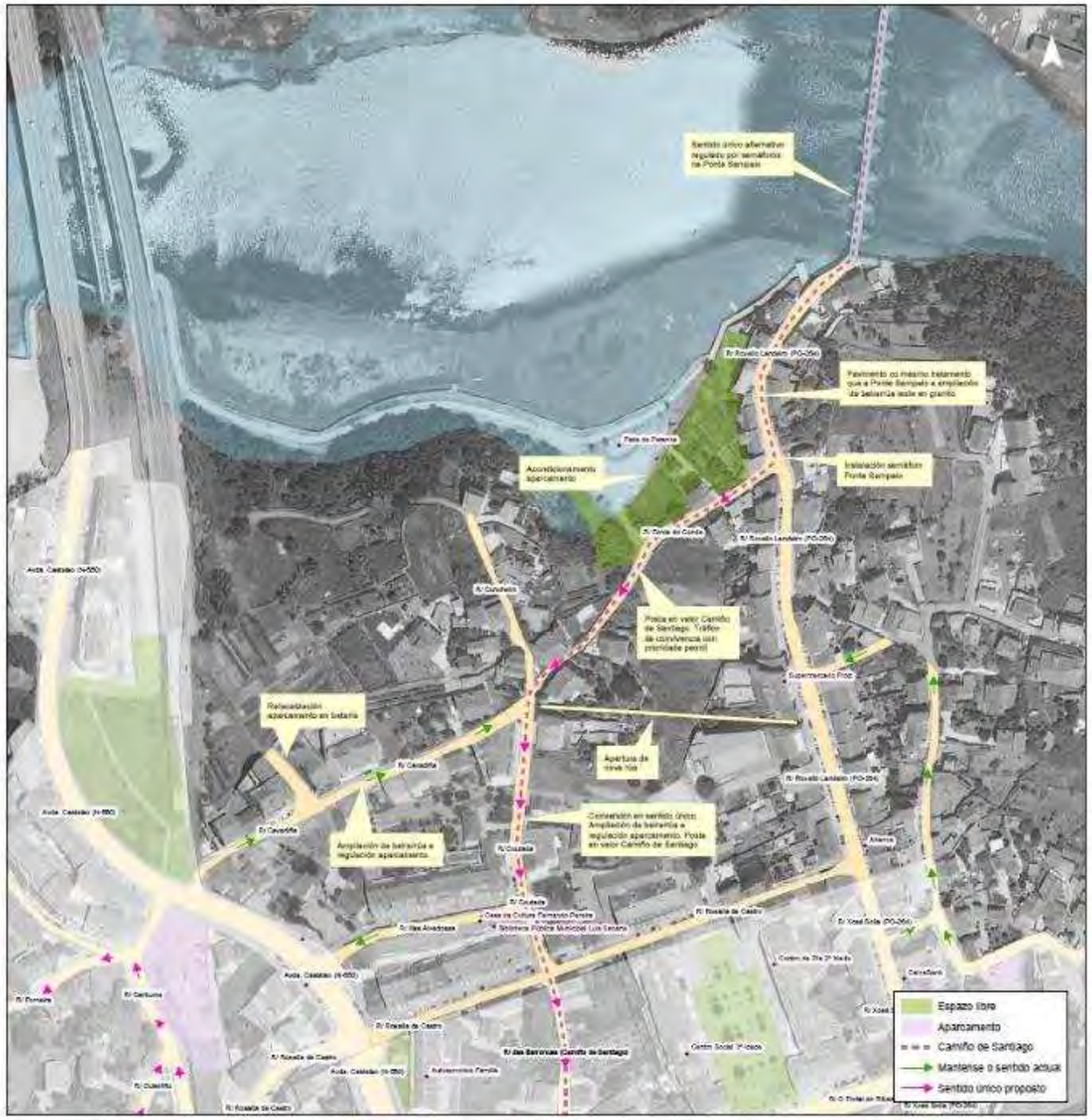


As zonas de actuación consideradas na delimitación de propostas dentro do núcleo urbano de Arcade son as que se amosan na seguinte imaxe.



Nos epígrafes posteriores desenvólvense as actuacións estruturais propostas en cada un dos ámbitos e zonas consideradas.

4.1.2. *ARCADE. Zona 1 Rosalía de Castro e zona norte*



Nesta zona, en liñas xerais as propostas inciden sobre a ampliación de espazo nas rúas para o peón, a costa de ordenar as zonas de aparcamento, cambiar o sentido de circulación na rúa Fontes do Conde e implantar o sentido único na rúa Coutada e no último tramo de Roxelio Landeiro e a Ponte Sampaio. Neste último caso, considerando a escasa anchura da ponte e co obxecto de manter a comunicación rodada a través da estrada PO-264, proponse un sentido único alternativo, con regulación semafórica, entre Ponte Sampaio e Arcade.

Doutra banda, o sentido único adoptado nas rúas que forman parte do Camiño de Santiago (Coutada e Fontes do Conde) ofrece máis seguridade ós peregrinos, xa que a circulación dos automóbiles é contraria ó sentido de peregrinación, e mellora as condicións de visibilidade respecto das actuais no cruce entre Fontes do Conde e Roxelio Landeiro, ao cambiar o sentido de circulación.

Asemade, estableceranse medidas de posta en valor do Camiño de Santiago na rúa Coutada, na rúa Fontes do Conde e en Roxelio Landeiro.

As actuacións desagregadas por rúas son as seguintes:

- Rúa **Rosalía De Castro.** Propóñense unicamente medidas xerais de accesibilidade: tratamento de pasos de peóns, eliminación/ retranqueo de obstáculos, etc.

- Rúa **Cabadiña**. Propóñense as seguintes medidas:
  - Creación dunha beirarrúa accesible, continua e homoxénea de como mínimo 2m de ancho libre de obstáculos e de vaos, nunha das marxes. A priori, prevese a súa execución pola marxe sur da rúa.
  - Proponse a regulación do aparcamento ma marxe oposta (lado norte).
  - Manterase o sentido actual da rúa
  - Os aparcamentos que sexa necesario eliminar, relocalizaranse provisionalmente en batería na rúa sen saída próxima.

- Rúa **Fonte Do Conde** (Camiño de Santiago). Prevese a execución das seguintes actuacións:
  - Cambio da dirección do sentido único na rúa.
  - Posta en valor do Camiño de Santiago, en rúas sen beirarrúa.
  - Implantación de tráfico de convivencia con prioridade peonil.

- Acondicionamento de aparcamento na zona da pista de petanca (para poder sacar prazas da rúa).

- Rúa **Coutada** (Camiño de Santiago). Propóñense as seguintes actuacións:
  - Conversión en rúa de sentido único.
  - Creación dunha beirarrúa accesible, continua e homoxénea de como mínimo 2m de ancho, nunha marxe. Execución en Granito
  - Regulación aparcamento na marxe oposta á beirarrúa.
  - Posta en valor do Camiño de Santiago, en rúas con beirarrúa.

- Rúa **Illas Alvedosas**
  Propóñense unicamente medidas xerais de accesibilidade: tratamento de pasos de peóns, eliminación/ retranqueo de obstáculos, etc.

- Rúa **Roxelio Landeiro (Novo Vial)**
  Prevese a apertura dunha nova rúa dende Roxelio Landeiro ata o cruce entre Cavadiña e Coutada (Camiño de Santiago). O acceso dende Roxelio Landeiro non permite executar un viario estruturante sen demoler construcións, polo que se prevé unha rúa de sentido único con beirarrúa de 2m de ancho.
- Rúa **Roxelio Landeiro (Camiño de Santiago).** Prevense as seguintes medidas estruturais:
  - Ampliación beirarrúa zona leste ata os 2m de ancho, en granito, accesible, continua e homoxénea.
  - Adoquinado da calzada, co mesmo tratamento que Ponte Sampaio.
  - Posta en valor do Camiño de Santiago, en rúas con beirarrúa.

- **Ponte Sampaio**
  Prevese a conversión en sentido único da ponte, con paso alternativo regulado por semáforos entre Arcade e Ponte Sampaio, e con localización do semáforo do lado de Arcade no cruce previo de Roxelio Landeiro con Fonte do Conde.

4.1.3. *ARCADE. Zona 2 Peirao*

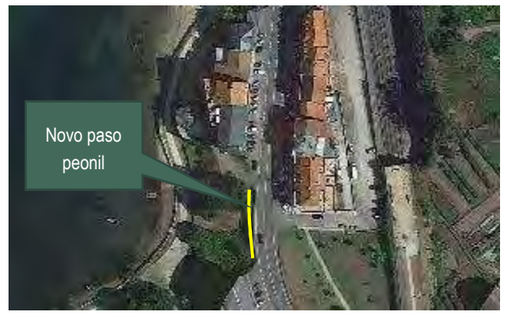
Nesta zona, as medidas propostas van na liña de mellorar a conexión a pé co centro de Arcade das vivendas que se atopan no entorno da N-550 ó norte do núcleo urbano, así como da zona do Peirao.

Esta última zona constitúe un lugar de paso obrigado dende o centro de Arcade cara as zonas de lecer que se localizan no Peirao, e cara o centro multiusos, polo que se considera importante fomentar o seu uso peonil.

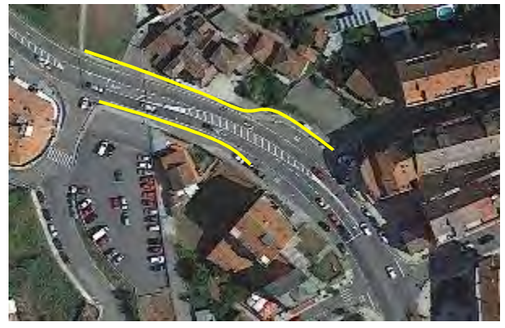
Tamén é un lugar de paso obrigado para a xente que aparca na zona do Peirao, onde a oferta de prazas de aparcamento é moi ampla, para ir cara o centro de Arcade.

As actuacións previstas, desagregadas por zonas, son as seguintes:

- **Avda. Castelao (N550)** ata a rúa Illas Alvedosas. Prevese a adopción das seguintes medidas:
  - Instalación dun paso, duns 40m de lonxitude, para poder acceder a pé dende as vivendas máis próximas á ponte, no lado do mar, cara o núcleo de Arcade, sen necesidades de ter que circular pola beiravía da N-550.



  - Acondicionamento e ampliación de beirarrúas en ambas marxes da N-550, entre as rúas Cavadiña e Illas Alvedosas, para mellorar o acceso a pé dende as vivendas que se localizan en ambas marxes da N-550 na zona norte do núcleo urbano cara o centro de Arcade.



  - Implantación dun cruce semafórico para peóns localizado nas inmediacións das paradas de bus da N-550 (entre a rúa Cavadiña e rúa Illas Alvedosas), sincronizado co semáforo existente na rúa Rosalía de Castro. Este paso peonil solucionará algúns dos problemas detectados na zona, como os seguintes:
    - Evitará o cruce irregular de peóns pola N-550 á altura da rúa Cavadiña, peóns que na actualidade non van cruzar á rúa Rosalía de Castro porque lles queda moi lonxe.
    - Consolidará como paso preferente a pé, sobre o FFCC e a N-550, o localizado na zona onde o FFCC discorre soterrado, á altura do aparcamento que se localiza entre a rúa Carburos e a N-550, con respecto ó paso pola rúa Rosalía de Castro e paso elevado sobre o FFCC. As condicións de accesibilidade deste último paso elevado non son axeitadas (beirarrúas estreitas, barreira de contención de vehículos perigosa para os peóns, excesiva pendente, etc.) e a visión do núcleo

dende a parte superior do mesmo non resulta atractiva para o peón (ofrece unha sensación de descontinuidade na trama urbana, como froito da presenza das vías e plataformas).

- Humanización do aparcamento situado sobre o FFCC, entre a N-550 e a R/Carburos. Proponse un cambio de pavimento, facelo accesible a persoas con mobilidade reducida dende a N-550, redistribuír as prazas, dotalo de iluminación, mobiliario urbano, etc. Sería beneficioso instalar, neste enclave estratéxico, localizado no acceso ó núcleo, algunha icona identificativa do núcleo de Arcade, de tipo panel, estrutura ou escultura.

- **Zona do Peirao**

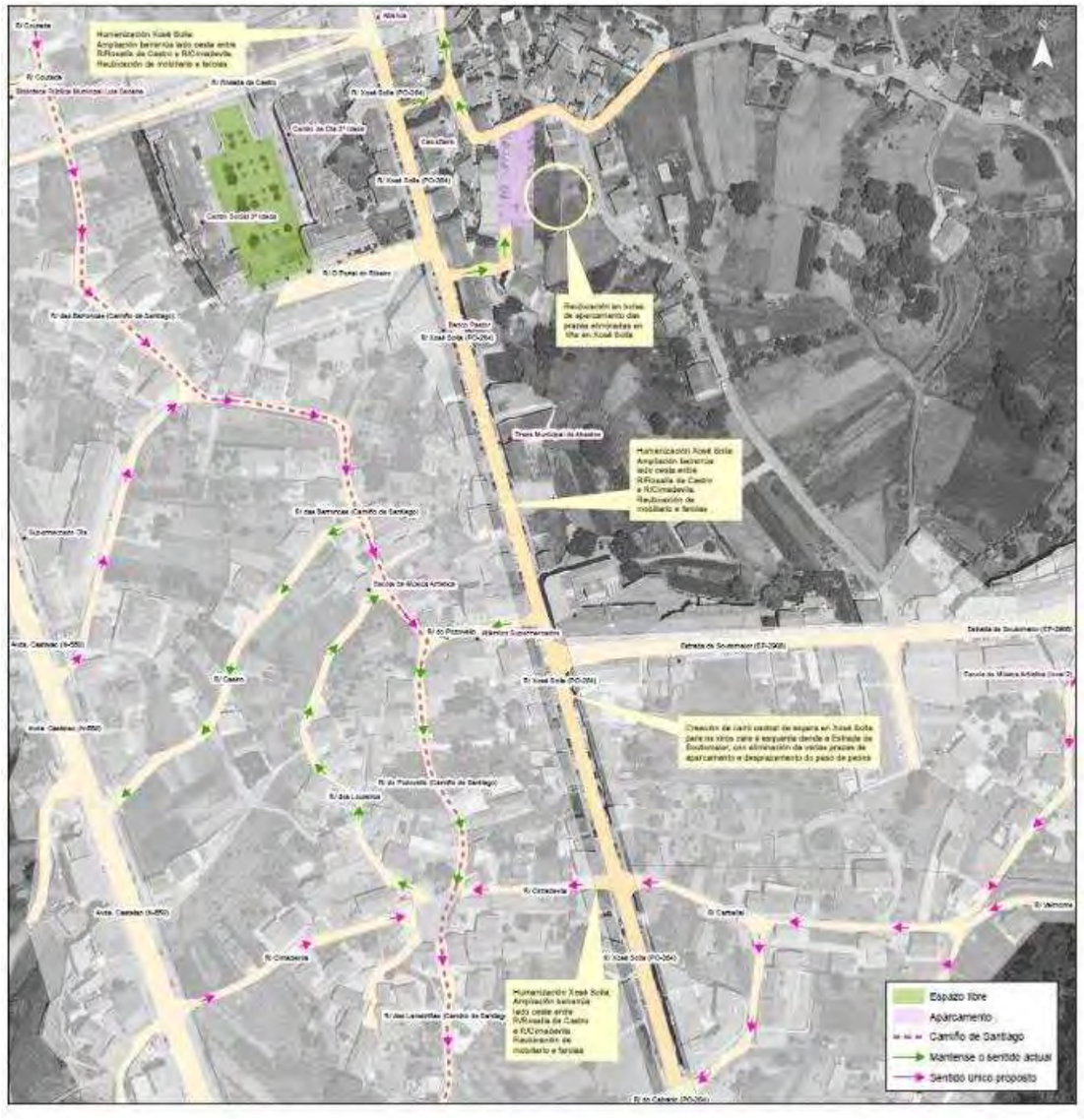
Nesta zona, onde as beirarrúas son estreitas e o paso a pé non resulta agradable nin cómodo, propóñense unha serie de actuacións que consistirán en:

- Redistribución de sentidos nas rúas, coa transformación da maioría destas en rúas de sentido único, pasando a funcionar as mazás de casas a modo de grandes glorietas. A principal destas glorietas será a formada pola Rúa Forneira e Rúa Outeiriño, que ademais permitirá realizar un cambio de sentido para volver cara o centro de Arcade ós automóbiles que circulan pola N-550 en sentido Pontevedra. Desta forma se acadará mais espazo nas rúas para o peón.
- Ampliación de beirarrúas nunha das marxes, formando un itinerario accesible, continuo e homoxéneo.

- Ordenación e sinalización do estacionamento, a localizar na mesma marxe que a beirarrúa que se amplía, o que ofrece máis seguridade ó peón, con eliminación da zona de aparcamento nos tramos nos que este entre en conflito coa ampliación de beirarrúas.

- Inclusión de mobiliario urbano, fundamentalmente papeleiras e bancos. Este mobiliario instalarase fóra do itinerario peonil accesible, por exemplo, en saíntes a instalar entre das zonas de aparcamento, sempre que o aparcamento se estableza na marxe da beirarrúa que se amplía.

4.1.4. *ARCADE. Zona 3 Xosé Solla*



Esta zona da rúa Xosé Solla conforma o eixo central no que se concentran os focos de atracción de servizos do núcleo urbano de Arcade, con presenza de bancos, tendas, cafeterías, centro social, etc., e enlaza con outros dos eixos secundarios que tamén albergan importantes focos de atracción, como son a rúa Rosalía de Castro e a Estrada de Soutomaior.

Por esta razón, as actuacións van encamiñadas a gañar espazo na rúa para o peón, ampliando unha das beirarrúas, a costa de relocalizar parte do aparcamento en bolsas de estacionamento.

As actuacións desagregáronse nos seguintes aspectos:

- **Rúa Xosé Solla. Actuacións de humanización**

  Proponse unha ampliación de beirarrúa lado oeste, eliminando aparcamento en liña, dende a rúa Rosalía de Castro ata as rúas Cimadevila e Carballal. Esta ampliación favorece a conexión a pé co Camiño de Santiago a través da rúa Cimadevila, así como a conexión a pé coa rúa Carballal, pola que se propón un acceso de prioridade peonil cara ás zonas escolares. Proponse a ampliación da beirarrúa do lado oeste, que resulta máis asollada ca do lado leste.

  Con respecto dos materiais, conviría executala en granito, en continuidade coa tipoloxía existente na rúa Rosalía de Castro, o que podería contribuír a percepción dun núcleo central dentro do casco urbano, conformado polas rúas Xosé Solla, Rosalía de Castro e o Camiño de Santiago.

Beirarrúa lado leste en Xosé Solla

Tamén como parte da humanización, proponse unha relocalización de mobiliario urbano (bancos e papeleiras) na beirarrúa ampliada, fóra do itinerario peonil accesible, en estancias a executar entre as zonas de aparcamento en liña. Tamén será necesario o retranqueo dos farois fóra do itinerario peonil accesible.

Vista xeral da rúa Xosé Solla

- **Rúa Xosé Solla. Medidas de actuación sobre o aparcamento**

  Como consecuencia da ampliación da beirarrúa oeste, cómpre eliminar unha das zonas de aparcamento en liña. Proponse que se manteña o aparcamento en liña na beirarrúa que se amplía, o que ofrece máis seguridade ó peón fronte do tráfico, e asemade, permite o establecemento de estancias cada 50m aproximadamente para a localización do mobiliario urbano fóra do itinerario peonil accesible.

  Os automóbiles que circulan polo carril do lado leste, poderán aparcar na bolsa de aparcamento existente e na futura prevista no solo urbano non consolidado que se localiza entre a Estrada de Soutomaior e Xosé Solla. A capacidade obxectivo prevista para esta bolsa de aparcamento, considerando as prazas que se eliminan na rúa e as rotacións de aparcamento estimadas no presente plan, é dunhas 90 prazas. Esta bolsa de aparcamento debería ter acceso rodado dende a estrada de Soutomaior, para permitir o estacionamento dos usuarios que acceden dende os núcleos rurais sen necesidades de circular co automóbil polo centro urbano. Doutra banda, esta bolsa de estacionamento debería ter un acceso peonil adaptado ata o centro do núcleo urbano.

Aparcamento en bolsa existente na marxe leste da rúa Xosé Solla

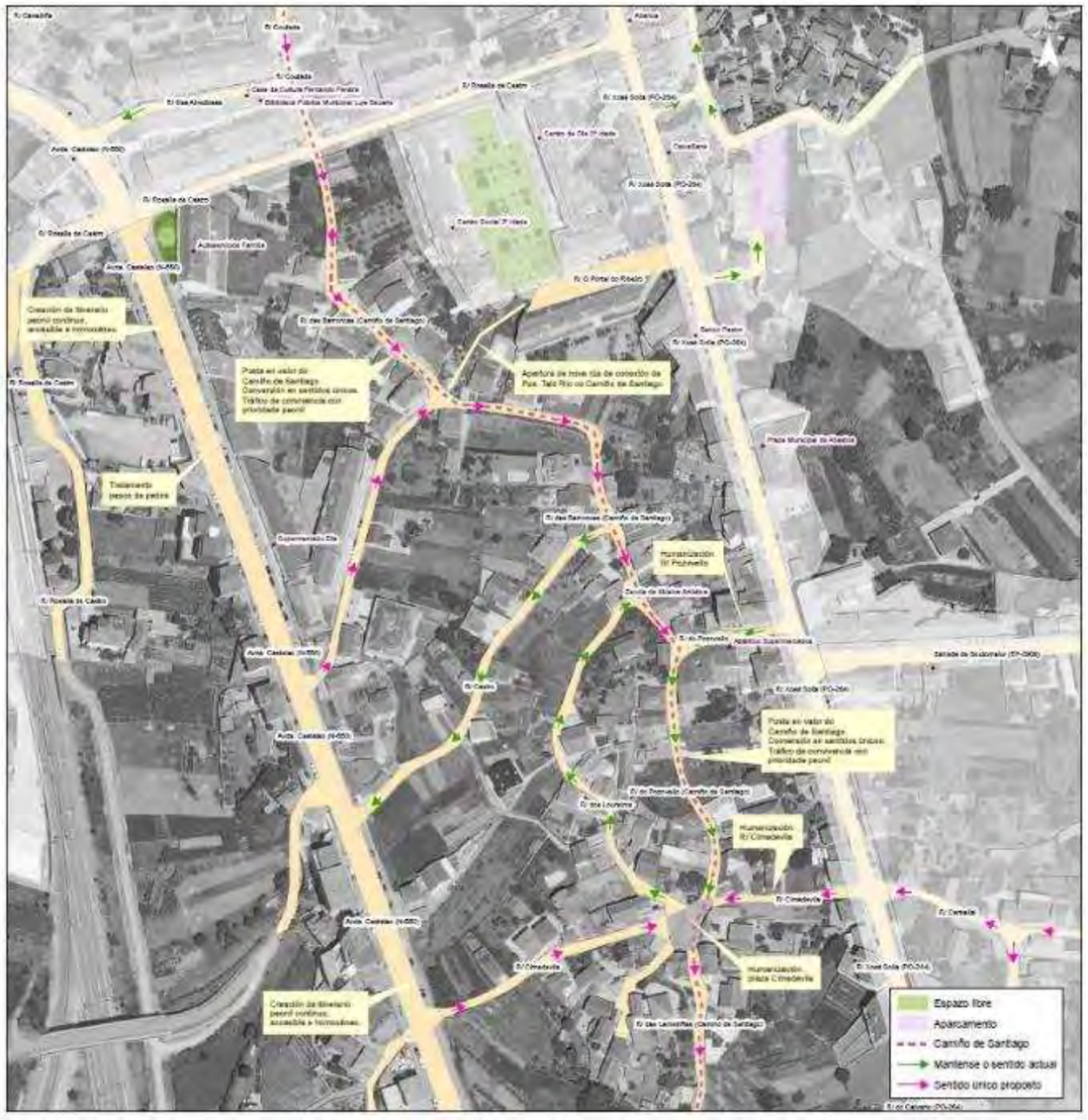
Estas medidas sobre o aparcamento deberían complementarse cun control das rotacións de vehículos en zona O.R.A., de forma que estas prazas podan cumprir a súa función, como prazas para realizar xestións, de permanencia limitada, e non sexan ocupadas polos residentes ou pola xente que non vai mover o automóbil, que pode aparcar máis lonxe ou na súa vivenda.

Zona azul na rúa Xosé Solla

- **Cruce de Pierres (rúa Xose Solla con Estrada de Soutomaior)**

  Neste cruce proponse a creación dun carril central de espera para os vehículos que se incorporan a Xosé Solla dende a estrada de Soutomaior, efectuando unha manobra de xiro á esquerda. Este é o movemento é o que máis retencións causa, debido a que o resto de movementos teñen prioridade sobre o mesmo. A creación dun carril central en Xosé Solla implicará a eliminación de varias prazas de aparcamento no entorno, así como o desprazamento dos pasos de peóns. Tamén ocasiona retencións o cruce de peóns na estrada de Soutomaior.

4.1.5. *ARCADE. Zona 4 Avda. Castelao (N-550) e Zona 5 Camiño de Santiago*



As actuacións sobre a Avda. de Castelao van encamiñadas á mellora da seguridade viaria e da accesibilidade na mesma, mentres que no Camiño de Santiago preténdese unha posta en valor do mesmo e unha regulación dos sentidos das rúas no seu entorno, co obxecto de mellorar a seguridade viaria e de conformar unha rede de camiños con prioridade peonil, entre a N-550 e a rúa Xosé Solla. Tamén se pretende potenciar a comunicación entre o Camiño de Santiago e o centro de Arcade, a través das rúas Portal do Ribeiro, Pozovello e Cimadevila.

Os aspectos desagregados sobre os que se propón actuar na **Avda. Castelao** son os seguintes:

- **Continuidade e accesibilidade**

  Prevese a ampliación de beirarrúas na Avda. de Castelao, formando un itinerario accesible, continuo e homoxéneo, con eliminación de aparcamento nas zonas onde este entre en conflito coa ampliación das beirarrúas. Actuarase sobre o ancho das beirarrúas, tratamento de desniveis e ramplas mediante instalación de varandas, continuidade dos itinerarios peonís, etc.

- **Seguridade viaria nos cruces peonís**

  Proponse actuar sobre os pasos de peóns existentes na N-550, establecendo medidas de mellora da seguridade viaria e da visibilidade dos mesmos:

  - Adiantamento dos vaos peonís ocupando a zona de aparcamento, co obxecto de mellorar a visibilidade entre peóns e condutores.
  - Reforzo lumínico nos pasos de peóns, co obxecto de mellorar a visibilidade dos peóns.
  - Reforzo lumínico na sinalización dos pasos de peóns, co obxecto de mellorar a visibilidade das marcas viarias e sinais verticais.

Cruce semafórico existente na N-550 á altura de Rosalía de Castro

Os aspectos concretos sobre os que se actúa na **zona do Camiño de Santiago** son os seguintes:

- **Sentidos de circulación**

  Considerando a escasa anchura das rúas polas que discorre o Camiño de Santiago e as rúas do seu entorno, proponse efectuar unha rede de camiños de sentido único entre a Xosé Solla, Avda. Castelao e Rosalía de Castro.

  Mantéñense as direccións nas rúas que actualmente xa son de sentido único, excepto na rúa Cimadevila, para a que se propón un cambio de dirección, dende Xosé Solla cara a praza de Cimadevila. O resto de rúas transfórmanse en rúas de sentido único, permitindo:

  - Unha circulación racional dos automóbiles, de forma que en xeral as rúas de entrada e saída dende a avenida de Castelao e Xosé Solla se van alternado.
  - Unha mellor convivencia entre os automóbiles e os peóns, con mais espazo para o peón.
  - Unha maior seguridade para os peregrinos, de forma que sempre se atopan ós automóbiles de fronte, no seu camiño cara a Santiago.

- **Posta en valor do Camiño de Santiago e da praza Cimadevila**

  Proponse a posta en valor do Camiño de Santiago, dotando ás rúas polas que discorre dun tratamento diferenciado respecto do resto das rúas.

Tamén se propón a humanización da Praza Cimadevila, como lugar de descanso nesta etapa do Camiño, redistribuíndo os espazos e dándolle prioridade peonil, dotándoa dunha pavimentación acorde con Camiño de Santiago, instalando mobiliario urbano, etc.

Praza Cimadevila, no Camiño de Santiago

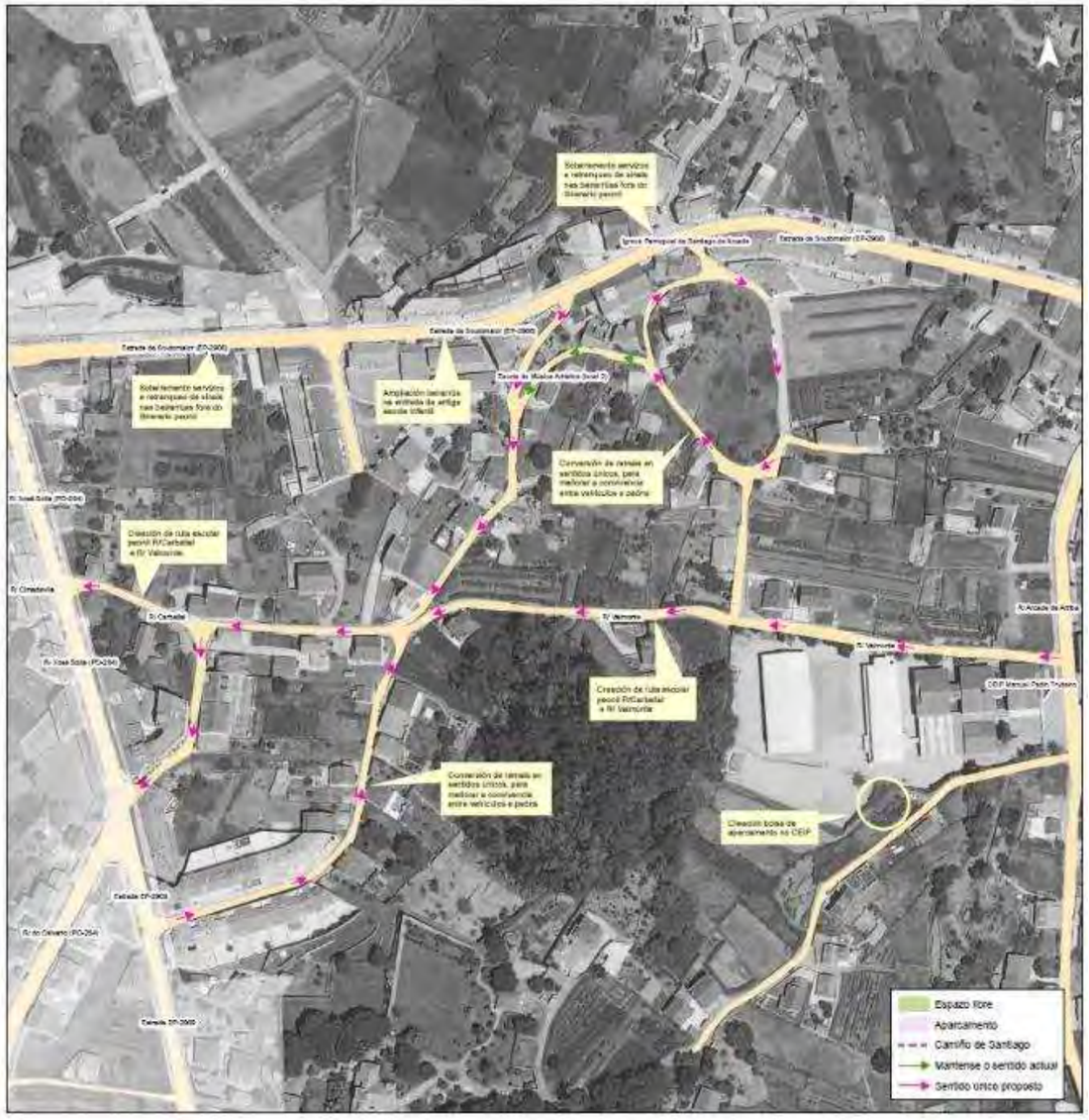
- **Conexións do Camiño con Xosé Solla**

  Outro dos obxectivos nesta zona consiste en por en valor e acondicionar as conexións do Camiño de Santiago co centro urbano de Arcade, humanizándoas e dándolles prioridade peonil:

  - Humanización da R/ Pozovello: dotaráselle do mesmo tratamento co Camiño de Santiago, proponse a elevación do pavimento da calzada ó nivel das beirarrúas actuais, dende Xosé Solla ata o Camiño de Santiago, con eliminación de aparcamentos.
  - Humanización da R/ Cimadevila: dotaráselle dun tratamento que indique que se trata dun acceso cara o Camiño de Santiago. Implantarase un tráfico de convivencia con prioridade peonil.
  - Conexión da Praza Talo Río co Camiño de Santiago:
    - Apertura dunha nova rúa dende O Portal do Ribeiro ata o Camiño de Santiago.
    - Acondicionamento da rúa O Portal do Ribeiro ata Xosé Solla, dándolle o mesmo tratamento co Camiño de Santiago, con elevación do pavimento da calzada ata o nivel das beirarrúas.

Rúa Portal do Ribeiro a acondicionar para o enlace co Camiño de Santiago

4.1.6. *ARCADE. Zona 6 Estrada de Soutomaior e Zona 8 Zona escolar*



Nestas zonas as medidas van encamiñadas a gañar espazo para o peón, tanto na Estrada de Soutomaior como nos ramais que se localizan ó sur da mesma.

Na Estrada de Soutomaior proponse gañar espazo para o peón mediante a eliminación de obstáculos que na actualidade invaden o itinerario peonil accesible, así como mediante a ampliación de beirarrúas nalgunhas localizacións.

Nos ramais que se localizan ó sur da Estrada de Soutomaior, o espazo adicional para o peón obterase mediante a conversión do viario en sentido único.

Nestas zonas localízanse importantes focos de atracción de viaxes potenciais a pé ou en bicicleta, como as zonas escolares e a igrexa de Santiago de Arcade, e constitúe un lugar de paso obrigado para as comunicacións actuais entre o núcleo de Arcade e a maioría dos núcleos rurais do municipio.

Na **Zona 6 Estrada de Soutomaior e ramais** proponse actuar sobre os seguintes aspectos:

- Acondicionamento da Estrada de Soutomaior:
  - Soterramento dos servizos que discorren actualmente aéreos pola Estrada de Soutomaior, dende a rúa Xosé Solla ata as inmediacións da igrexa de Santiago de Arcade. Isto permitirá a eliminación de numerosos postes que invaden o itinerario peonil na actualidade.

  - Ampliación da beirarrúa na entrada do edificio do antigo colexio de infantil, a costa de eliminar prazas de aparcamento na rúa, e instalación de mobiliario urbano. Estas prazas relocalizaranse no novo estacionamento en bolsa previsto entre a Estrada de Soutomaior e Xosé Solla, incluído na zona 3 de actuación.

- Retranqueo de sinais, báculos e postes que obstaculizan o itinerario peonil nas beirarrúas da Estrada de Soutomaior, por exemplo, encostándoas ás fachadas ou ós báculos.

- Sentidos de circulación

  Proponse unha conversión en sentido único das rúas que se localizan entre Xosé Solla e a Estrada de Soutomaior, ó sur desta última, obtendo deste xeito mais espazo nas rúas para o peón.

Na **Zona 8 Zona escolar e accesos**, limítrofe coa anterior, prevese actuar fomentando un itinerario peonil cara ó CEIP Manuel Padín Truiteiro dende a rúa Xosé Solla, a través da rúa do Carballal e a rúa Valmonte.

- Este itinerario sería alternativo ó acceso polas beirarrúas da Estrada de Soutomaior e da rúa Arcade de Arriba, bastante limitado no que respecta ó ancho de beirarrúas.

Rúa Arcade de Riba

- Esta alternativa de paso é máis curta que a actual, e discorre por un viario con menos tráfico.
- Nas rúas do Carballal e de Valmonte proponse a implantación dunha dirección única de baixada para os vehículos, con limitación de velocidade a 30 km/h, sinalización de prohibido aparcar e unha distribución diferenciada na sección da zona peonil e da zona para os automóbiles.

Rúa Valmonte

- Proponse realizar unha diferenciación en cor e textura das zonas para peóns e para automóbiles, e dispoñer separadores entre ambas zonas.

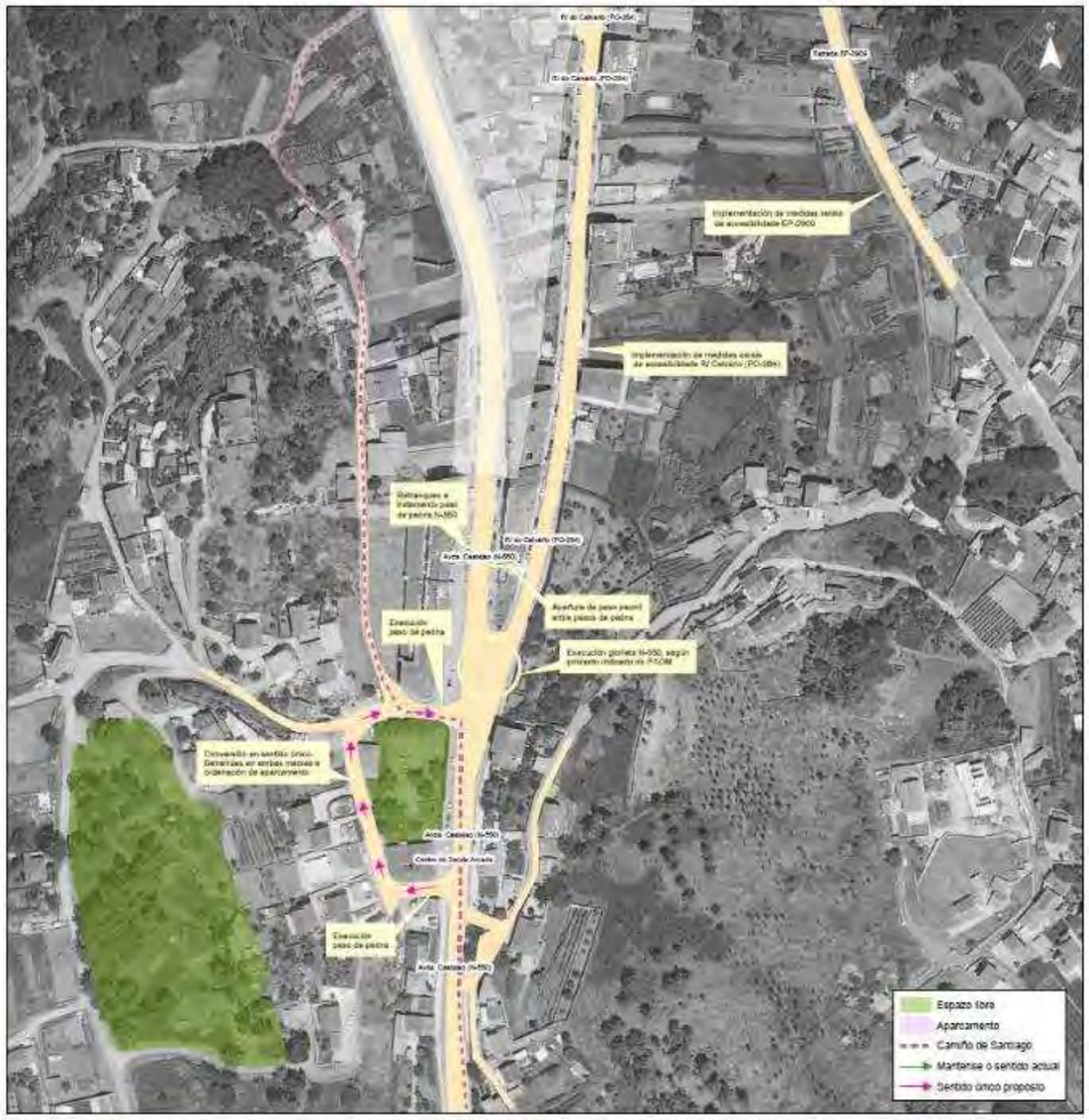
Posible tratamento a realizar (imaxe de Ponte Sampaio)

- Prevese o acondicionamento dunha zona de estacionamento dunhas 15 prazas no entorno do CEIP, para a relocalización dos automóbiles que na actualidade estacionan na rúa Valmonte, na que se prohibirá o aparcamento.

CEIP Manuel Padín Truiteiro

- Esta ruta ten continuidade peonil na outra marxe de Xosé Solla, pola rúa Cimadevila, cara á praza Cimadevila e o Camiño de Santiago.

4.1.7. *ARCADE. Zona 7 sur e Zona 9 Centro de saúde e accesos*



Nestas zonas o obxectivo é a mellora da seguridade viaria e da circulación no entorno do Centro de saúde e na entrada ó núcleo de Arcade dende o sur pola N-550, así como a mellora da accesibilidade e a ordenación do aparcamento no entorno do Centro de saúde. Tamén se prevé a mellora da accesibilidade na rúa do Calvario (PO-264) e na estrada provincial EP-2909, continuación de Xosé Solla cara o sureste.

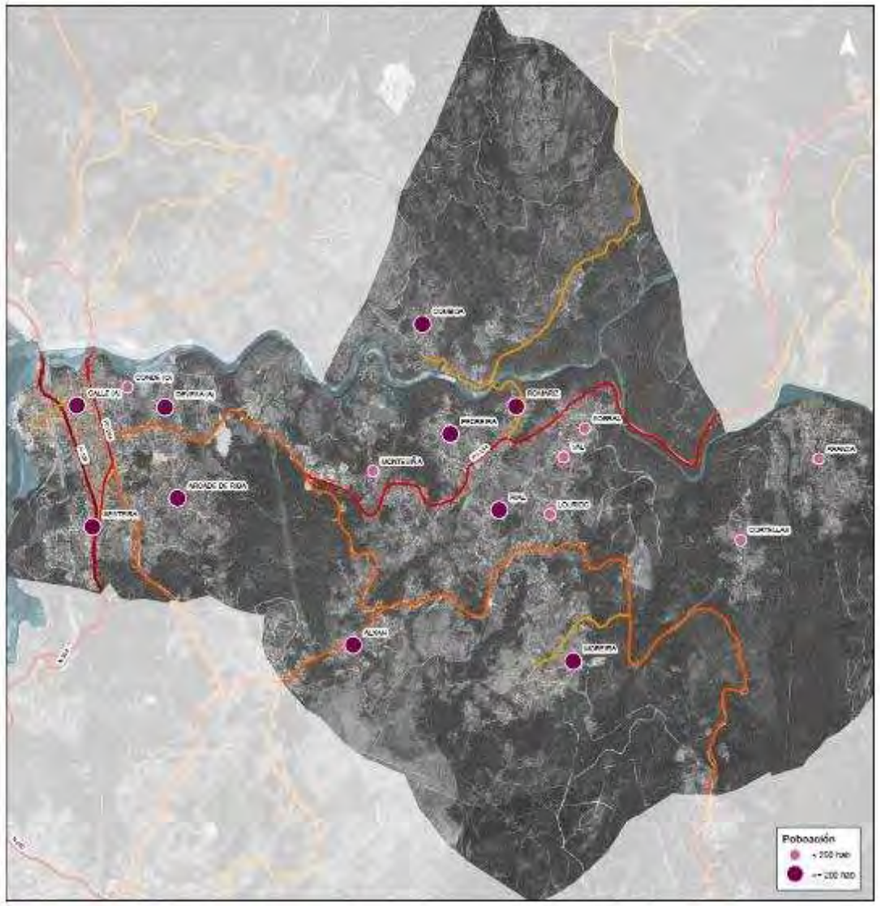
Na **Zona 7 Zona sur** proponse a implementación de medidas xerais de accesibilidade, con tratamento dos pasos de peóns, eliminación e/ou retranqueo de obstáculos, etc. Esta zona inclúe a rúa do Calvario (PO-264) e a estrada EP-2909.

Na **Zona 9 Centro de saúde e accesos**, as actuacións concretas propostas son as seguintes:

- Execución dunha glorieta na N-550, segundo o proxecto incluído no PXOM de Soutomaior. A súa execución figura nos planos de ordenación do PXOM do Concello de Soutomaior e permite arranxar moitos dos problemas detectados na zona:
    - Permite efectuar os cambios de sentido na N-550 con seguridade
    - Permite efectuar un calmado de tráfico á entrada ó núcleo de Arcade dende o sur
    - Mellora o cruce existente na actualidade, que presenta movementos moi complexos e perigosos

  Esta glorieta debería ter dous carrís de entrada no acceso dende Redondela, destinando o interior para o acceso dende o Centro de saúde, e deberá asegurar a continuidade dos itinerarios peonís accesible no seu entorno.
- Deberían executarse medidas complementarias de redución da velocidade e mellora da seguridade viaria na N-550 antes da entrada ó núcleo de Soutomaior polo sur, como a eliminación do dobre carril existente antes do lugar onde finaliza na actualidade, previo ó cambio de rasante existente. A zona do dobre carril eliminado podería acondicionarse para o paso seguro dos peregrinos, que actualmente teñen que camiñar pola beiravía da N-550.
- No que respecta ó acceso cara o Centro de saúde dende Arcade, proponse o retranqueo de paso de peóns da N-550 para localizalo á altura do paso de peóns da PO-264. Tamén se propón a apertura dun camiño de comunicación directa e accesible entre ambos pasos de peóns.
- Na rúa que se localiza entorno do Centro de saúde prevense as seguintes actuacións:
    - Distribución do tráfico en sentido único, empregando a parcela do Centro de saúde a modo de glorieta, accedendo dende a N-550 á altura do Centro de saúde e saíndo cara a N-550 á altura do cuartel da Guardia Civil.
    - Ampliación e/ou creación de beirarrúas accesibles e continuas en ambas marxes desta rúa, ou polo menos na marxe interior en contacto co Centro de saúde.
    - Ordenación do aparcamento na rúa, con redistribución e pintado de prazas de aparcamento, reserva de 1-2 prazas para PMR, 1 praza para ambulancia e 1 praza para baixar enfermos.

4.1.8. *SOUTOMAIOR E NÚCLEOS RURAIS*



Neste sentido, propóñense medidas de seguridade viaria e accesibilidade no núcleo de Soutomaior e nos núcleos rurais do municipio, incluíndo, entre outras, medidas de calmado de tráfico, medidas de convivencia dos automóbiles cos peóns e ciclistas, retranqueo de obstáculos nas bermas e cunetas (como por exemplo contedores, sinais e postes).

Considerarase en particular a accesibilidade e seguridade viaria ata as paradas de transporte público máis próximas.

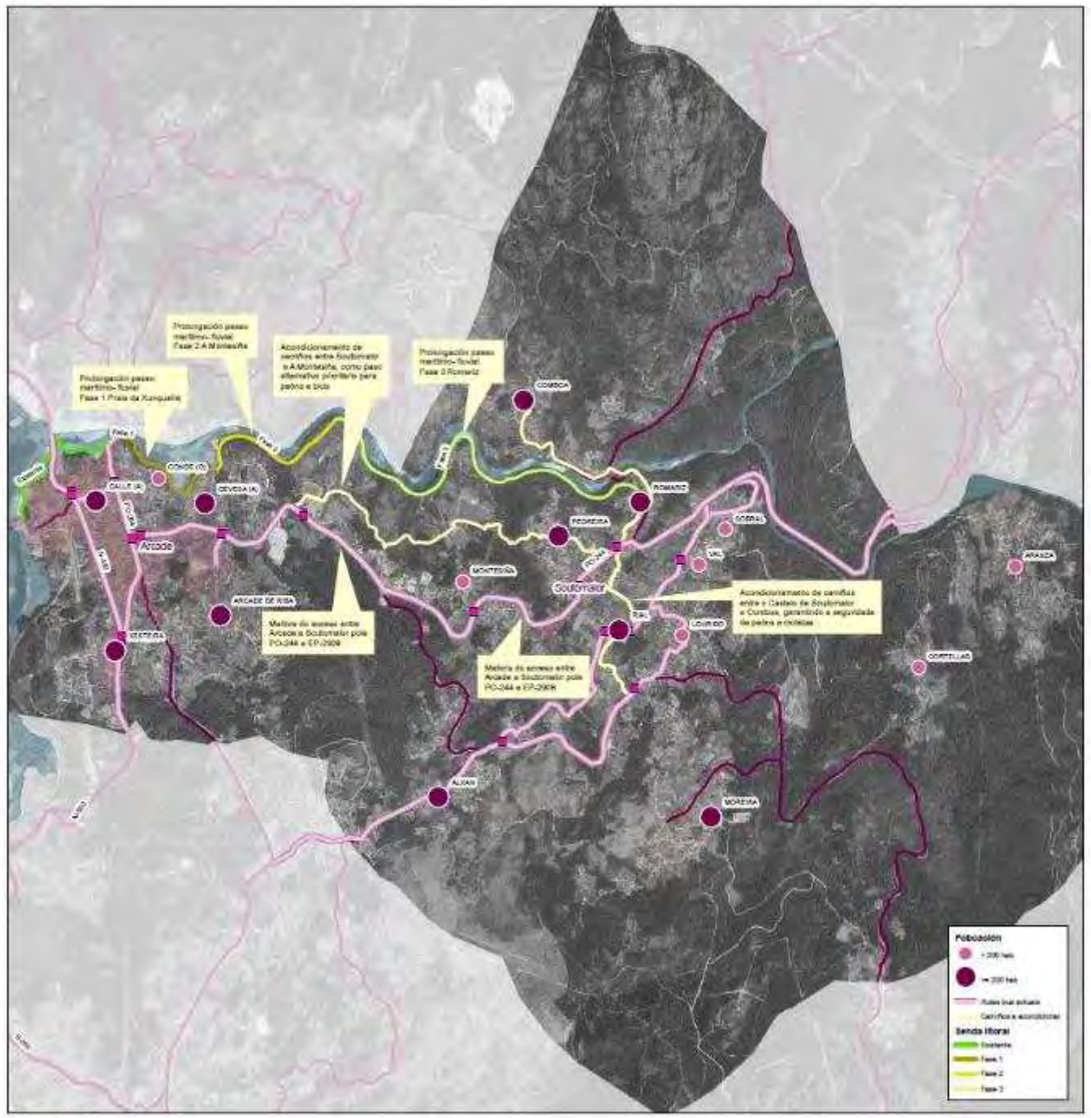
Doutra banda, estableceranse medidas de ordenación do aparcamento, de forma que este non sexa incompatible coa circulación a pé pola veira das rúas. Ós efectos de valoración destas medidas, estimáronse de forma diferenciada:

- As propostas para o núcleo de Soutomaior e núcleos rurais de máis de 200 habitantes (Soutomaior, A Xesteira, A Devesa, Comboa, A Pedreira, Romariz, O Rial, Moreira e Aixán)
- As propostas para os núcleos rurais de menos de 200 habitantes (O Conde, A Montesiña, O Sobral, O Val, Lourido, Cortellas e Aranza)

4.1.9. *AMBITO TERRITORIAL. Propostas*

No ámbito territorial, propóñense medidas en relación ós seguintes aspectos e ámbitos:

- Conexión Arcade - Soutomaior
- Outras conexións peonís e ciclistas
- Medidas de mellora do transporte público



En relación á **conexión entre Arcade e Soutomaior**, propóñense 3 eixos de actuación:

- Mellora do acceso pola PO-244 e EP-2908

  Constitúe a principal conexión actual entre ambos núcleos.

  Proponse na mesma a elaboración de estudo lumínico e dun estudo de seguridade viaria e accesibilidade, en base ós que se realizarán propostas de acondicionamento do tramo, fundamentalmente en materia de seguridade viaria e accesibilidade, con eliminación/ retranqueo de obstáculos, continuidade do itinerario peonil, configuración dos vaos peonís e de vehículos, etc. O ámbito de actuación previsto discorre dende o IES de Soutomaior ata Arcade.

- Ruta alternativa para peóns e ciclistas

  Proponse, como alternativa a un tramo da ruta anterior para peóns e ciclistas, o acondicionamento de camiños existentes entre A Pedreira/ Casa do Concello de Soutomaior e o Pavillón da Montesiña, como paso alternativo á PO-244 para peóns e ciclistas. Para realizar este acondicionamento proponse a sinalización do tráfico de convivencia con prioridade peonil e ciclista, unha iluminación de tipo baliza, unha mellora dos tramos sen asfaltar con xabre/zahorra, etc. O trazado previsto para esta ruta alternativa segue o trazado da ruta GR-58 (variante).

  Esta alternativa ten a vantaxe de discorrer por viario municipal, o que podería facilitar e axilizar a súa execución, e por ser mais curta que ruta anterior.

  Non se prevé unha ampliación da plataforma actual, co obxecto de disuadir ós automóbiles do paso pola mesma.

- Prolongar a senda litoral ata Soutomaior

  Proponse dar continuidade a senda litoral, en 3 fases, dende Arcade ata Soutomaior, á beira do río Verdugo:

  - Fase 1 Arcade-Praia da Xunqueira. Lonxitude: 1 km

    Consiste na execución dunha senda litoral, en continuación da existente, dende Arcade ata a Praia da Xunqueira, como alternativa de conexión a pé ou en bicicleta entre ambas zonas. Suporía tamén unha alternativa de conexión co IES de Soutomaior.

    Esta fase é a que se considera de maior dificultade de execución, por requirir autorización de numerosos organismos: Augas de Galicia, Costas, IET, Patrimonio, AXI, etc., destacando á afección á Ponte Sampaio, e a dificultade de paso no seu entorno.

  - Fase 2 Praia da Xunqueira-A Montesiña. Lonxitude: 1,5 km

    Esta fase aproveitaría camiños existentes a carón do río Verdugo, polo que se lle estima unha menor complexidade e custo. Permitiría chegar a pé ou en bicicleta á zona deportiva da Montesiña, e á futura zona industrial prevista nesta localización.

  - Fase 3 A Montesiña-Soutomaior. Lonxitude: 2,2 km

    Esta última fase permitiría a conexión a pé/ en bicicleta polo río do eixo Arcade- Montesiña- Soutomaior.

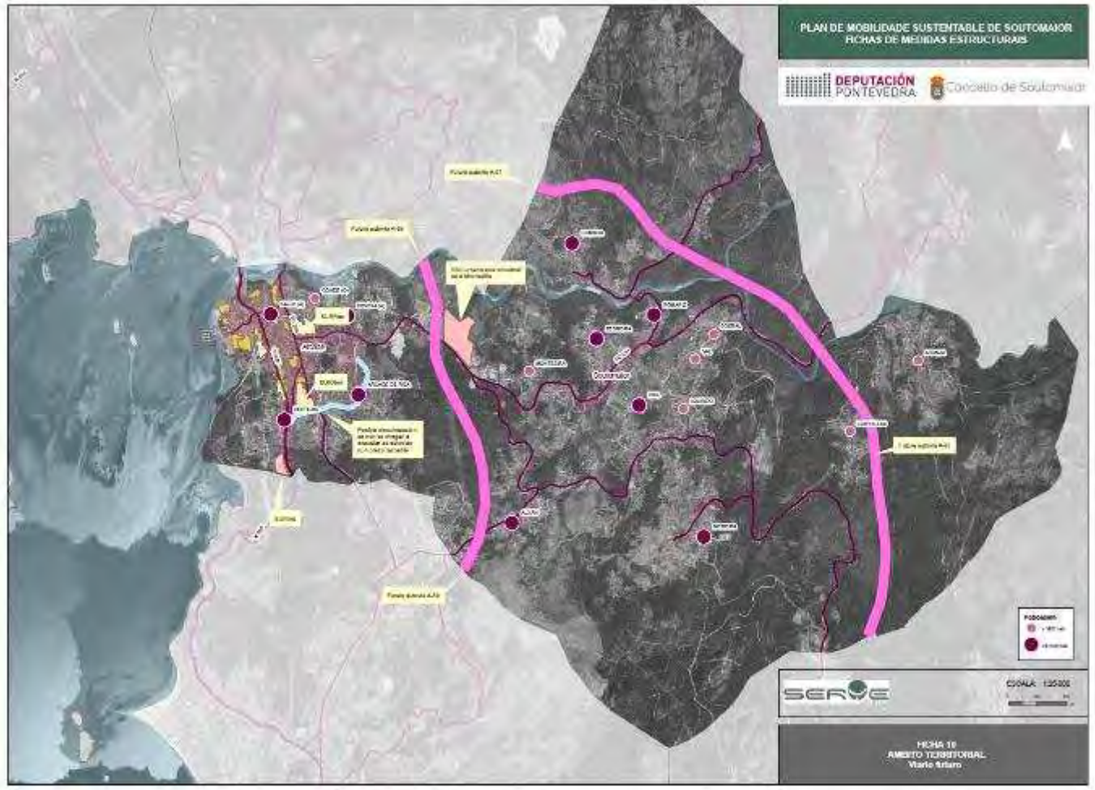
No que respecta **a outras conexións peonís e ciclistas a nivel territorial**, proponse o acondicionamento dunha senda entre o Castelo de Soutomaior ata Comboa, pasando por O Rial, Soutomaior e Romariz. As actuacións consistirían no acondicionamento dos camiños existentes, garantindo a seguridade de peóns e ciclistas mediante a sinalización do tráfico de convivencia con prioridade peonil e ciclista, mellora dos tramos sen asfaltar con xabre/zahorra, etc. O seu trazado segue a ruta GR-58/GR-94. Esta senda, de importante valor paisaxístico, fomentaría o acceso dende o Castelo de Soutomaior cara os núcleos rurais.

Por último, a nivel territorial e como medidas estruturais, propóñense unha serie de **actuacións sobre as paradas de bus**:

- Instalación de paneis nas paradas de bus, indicando os horarios das paradas
- Acondicionamento paradas existentes (reparación marquesiñas, marcas viarias, sinalización vertical, accesibilidade,…)

4.1.10. *AMBITO TERRITORIAL. Viario futuro*

No que respecta ó viario futuro, de no se executar as autovías A-57 e A-59 (en cor maxenta na imaxe seguinte) con carácter previo ó do desenvolvemento da zona industrial na Montesiña prevista no PXOM de Soutomaior, deberían establecerse medidas alternativas para evitar a tráfico de paso polo núcleo de Arcade, para o que se propón unha circunvalación posible do núcleo polo sur (en cor azul na imaxe seguinte).



4.1.11. *Criterios a considerar na execución das medidas estruturais*

A continuación indícanse algúns criterios a adoptar na redacción dos proxectos e na execución das medidas estruturais propostas no presente plan. Se trata dunha relación non exhaustiva de aspectos a considerar, que non exime do cumprimento da lexislación e requisitos aplicables en cada caso. Estes criterios poden ser tamén aplicables aos futuros desenvolvementos urbanísticos que se leven a cabo no Concello de Soutomaior.

- **Criterios de homoxeneidade:**
  - É desexable que exista en xeral no concello unha homoxeneidade no que respecta aos tipos de pavimento. A ruptura desta homoxeneidade debería empregarse unicamente para delimitar zonas: zona centro, zona Camiño de Santiago, zona residencial e barrios, etc.
  - Tamén é recomendable que exista esa homoxeneidade no tratamento do mobiliario urbano, sendo interesante o emprego de diferentes estilos segundo a zona de instalación: zona Peirao, zona Camiño de Santiago, zona rural, etc.
- **Criterios básicos de accesibilidade:**
  - Continuidade: os itinerarios deben ser continuos, sen que se produza interrupcións no seu trazado
  - Ancho de beirarrúas: o ancho libre dos itinerarios peonís accesibles debe de ser, de polo menos de 1,8m libres de obstáculos e de vaos peonís (Orden VIV/561/2010). Polo tanto, na práctica, o ancho desexable para as beirarrúas será de 3m.
  - Desniveis nos pavimentos: non deben existir desniveis entre pavimentos dun itinerario peonil, debendo estar a parte inferior dos vaos peonís enrasada co pavimento da calzada.
  - Desniveis nos laterais dos itinerarios: deberán instalarse varandas non escalables nos desniveis laterais dos itinerarios peonís.
  - Ramplas: as pendentes lonxitudinais de máis do 6% nos itinerarios peonís trataranse como ramplas, debendo instalar varandas nas mesmas, nas condicións indicadas na Orden VIV/561/2010.
  - Pendentes transversais: non superarán o 2% nos itinerarios peonís
  - Obstáculos nos itinerarios peonís: non deben existir obstáculos no itinerario peonil accesible, tales como postes de servizos, sinais verticais, bancos, papeleiras, etc. O mobiliario urbano situarase nas beirarrúas preferentemente próximo á calzada, e fóra do itinerario peonil accesible, e a ser posible en estancias, que se poderán localizar entre as zonas de aparcamento, cando estas existan. O mobiliario novo a instalar deberá ser accesible, polo menos nas proporcións indicadas na Orden VIV/561/2010.
  - Vaos peonís: os vaos peonís serán preferentemente de 3 pendentes. A pendente máxima en calquera sentido non superará o 10%. Para advertir da súa localización empregaranse pavimentos podotáctiles e de cor diferenciada.
  - Texturas e cores: os cambios de textura e cor nos pavimentos deberían empregarse en exclusiva para advertir ás persoas con discapacidade visual de diferentes situacións (direccións ou perigos). Os pavimentos texturais deberán cumprir os requisitos indicados na Orden VIV/561/2010.
- **Criterios de seguridade viaria e visibilidade:**
  - Medidas de calmado de tráfico: Os redutores de velocidade e as bandas transversais de alerta (BTA) que se instalen nas rúas e estradas deberían cumprir a ORDEN FOM/3053/2008. Nas zonas próximas a vivendas deberán considerarse os efectos negativos provocados polo ruído das BTA.
  - Tratamento xeral dos pasos de peóns: sempre que exista unha zona de aparcamento na localización do paso de peóns, deberá adiantarse o vao peonil ata a zona da calzada, cos seguinte obxectivos:
    - Mellorar a visibilidade entre peóns e vehículos
    - Sacar os vaos dos itinerarios peonís accesibles (IPA). Debería existir un ancho de 1,8m libre de obstáculos e vaos no IPA.
    - Relocalizar os contedores de residuos que poidan minguar a visibilidade nos pasos de peóns. Estes non deberán localizarse na traxectoria visual entre o peón e o condutor.
- **Criterios nas zonas de aparcamento en bolsa:**
  - Será necesario incluír prazas de aparcamento para persoas con mobilidade reducida (PMR).
  - Deberanse prever accesos rodados e accesos peonís adaptados ás zonas de aparcamento.
  - Preveranse pavimentos accesibles e, na medida do posible, drenantes, empregando técnicas de drenaxe urbana sostible.
- **Criterios no establecemento de rúas de sentido único con tráfico de convivencia:**
  - O sentido único indicarase en xeral mediante sinalización vertical nos cruces, evitando a invasión do itinerario peonil accesible cos sinais. Ademais do sinal de sentido único, incluirase un sinal de zona residencial con prioridade peonil S-28, e con limitación de velocidade a 20 km/h.

Exemplos de sinalización de rúas con tráfico de convivencia

  - No ámbito do Camiño de Santiago evitaranse as marcas viarias ordinarias sobre a calzada, e tratarase de reducir ó máximo a sinalización vertical, co obxecto de minimizar o impacto visual.

- **Criterios na posta en valor do Camiño de Santiago:**

  Estes criterios deberán acordarse coa D.X. de Patrimonio, pero ós efectos de valoración, no presente plan consideráronse dúas alternativas:

  - **Posta en valor do Camiño de Santiago, en rúas sen beirarrúa**

    Trátase de rúas estreitas, nas que o ancho da plataforma non permite a creación dun itinerario peonil accesible diferenciado da calzada. Nestas rúas prevese a implantación de tráfico de convivencia con prioridade peonil, cun único sentido de circulación para os vehículos, que sempre será contrario ó sentido de peregrinación, co obxecto de mellorar a seguridade viaria dos peregrinos. Proponse un cambio de pavimento, por un de tipo adoquín de formigón, co obxecto de:

    - Diferenciar estas rúas do Camiño do resto de rúas do núcleo
    - Incitar ós automóbiles a que circulen mais amodo

Posible tratamento a realizar de cambio de pavimento (imaxe tomada en Mera)

  - **Posta en valor do Camiño de Santiago, en rúas con beirarrúa**

    Nas rúas do Camiño de Santiago que teñen ancho suficiente como para instalar unha beirarrúa continua e accesible, proponse a execución dunha beirarrúa de granito, con inserción de sinalética na mesma en relación coa peregrinaxe.

Posible tratamento a realizar en rúas con beirarrúa

En xeral, en todo o trazado do Camiño de Santiago coidaranse os aspectos estéticos, con ocultación de contedores de residuos, pintura ou chapado de muros de bloque, que deberán ser estudados en detalle nos proxectos que se desenvolvan ó respecto.

4.2. Outras medidas. Medidas xerais

4.2.1. *Sinalización*

Recoméndase realizar unha reordenación e homoxeneización da sinalización no concello, tendo en especial consideración o seguinte:

- Sinalización da localización das zonas de aparcamento en bolsa nas vías principais de acceso ó núcleo.
- Sinalización, para o tráfico de paso, de rutas alternativas á de circulación polo centro urbano.

Estas medidas enmarcaríanse na liña estratéxica de actuación *LA5. Medida de distribución e control de acceso*.

4.2.2. *Control*

Recoméndase adoptar as seguintes medidas de control:

- Regulación da ocupación das terrazas no espazo público, de forma que estas non invadan o itinerario peonil accesible (1,8m libre para o paso polo menos). Medida incluída na liña estratéxica de actuación *LA1. Medidas de fomento e mellora dos desprazamentos en modos non motorizados.*

- Incrementar o control sobre a zona ORA. Medida incluída na liña estratéxica de actuación *LA3. Medidas para mellorar a xestión dos aparcamentos.*
- Promover a creación de ordenanzas e regulamentos que incidan nunha mellora na sostenibilidade dos itinerarios, como ordenanzas de ruídos e emisións. Medida incluída na liña estratéxica de actuación *LA8. Medidas medioambientales e de protección.*

4.2.3. *Transporte público*

A demanda de transporte público no Concello de Soutomaior é escasa, a pesar de que existen liñas de conexión entre o núcleo de Arcade e as cidades de Vigo e Pontevedra, tanto de bus como de tren, e que un grande número de veciños realizan eses desprazamentos a diario para ir traballar. Neste sentido, deberase fomentar e incentivar o emprego destes servizos, co obxecto de reducir o uso do automóbil.

Pola contra, a conexión en transporte público do núcleo de Arcade cos núcleos rurais é deficiente nalgúns aspectos do servizo, polo que se propoñen as seguintes medidas de mellora:

- Racionalizar os horarios das liñas de bus, co obxecto de que poidan dar un bo servizo á poboación que se despraza dende os núcleos ata Arcade. Poderíase realizar unha enquisa previa de necesidades de transporte público dentro do concello.
- Dar publicidade ós horarios de buses, de forma que estean dispoñibles nun lugar facilmente accesible na páxina web do Concello e nas paradas de bus.

Con respecto ós núcleos máis afastados do núcleo de Soutomaior, que só contan co servizo integrado co bus escolar, deberíase analizar a viabilidade de implantación dun sistema de taxi a demanda compartido, con bonificación para os residentes destes núcleos rurais. Podería funcionar simultaneamente mediante pedidos a través dunha aplicación móbil e pedidos telefónicos, para poder dar servizo a diferentes perfís da poboación.

Considerando o escaso número de veciños que viven nestes pequenos núcleos, a priori esta solución pode que non sexa a máis sostible, pero se estima necesaria para ofrecer unha alternativa de transporte público a estes residentes.

Estas medidas enmarcaríanse na liña estratéxica de actuación *LA2. Medidas de reordenación e mellora do transporte público.*

4.2.4. *Desenvolvemento do planeamento*

No desenvolvemento do planeamento deberán considerarse os criterios de mobilidade sostible e accesibilidade do presente plan, ademais dos regulamentariamente esixibles. Tratarase de dar prioridade ó desenvolvemento das unidades de actuación do PXOM nas que se prevé a execución dalgunha medida de mobilidade no presente plan, tratando de completar a rede viaria no solo urbano non consolidado, e dando así continuidade ós itinerarios que na actualidade non a teñen.

4.2.5. *Medidas sociais, promoción e información*

Moitos dos problemas de mobilidade existentes na actualidade no concello de Soutomaior se producen por falta de concienciación e polo descoñecemento das consecuencias que pode xerar un uso excesivo do automóbil para os desprazamentos. Por esta razón, no presente plan indícanse algunhas actuacións que se deberían levar a cabo para paliar esta situación:

- Realizar campañas de concienciación e información acerca das emisións á atmosfera e o cambio climático, con supostos prácticos do grao de contaminación ó que equivalen as viaxes que fai un habitante tipo de Arcade o de Soutomaior.
- Publicitar o conxunto de todas as actuacións incluídas no plan de mobilidade.
- Unha vez executada cada unha das actuacións, presentarase á cidadanía para explicar as repercusións da mesma sobre a mobilidade sustentable.
- Fomentar a execución de actividades na rúa, co obxecto de habituar á poboación a facer vida na mesma.
- Seguir coa implantación do roteiro escolar, incluíndo o emprego das novas rutas escolares previstas no plan.

Estas medidas de concienciación y fomento da vida no espazo público enmarcaríanse na liña estratéxica de actuación *LA10. Medidas de outras actividades de mobilidade*.

5. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN

O criterio razoable para establecer o plan de implementación das medidas propostas é o de priorizar aquelas que comportan unha maior redución das emisións á atmosfera, é dicir, as que presentan un maior grao de cumprimento dos obxectivos previstos polo plan de mobilidade sustentable. Deste xeito, resultan prioritarias aquelas actuacións que se localizan nas zonas nas que existe unha maior potencialidade de realizar viaxes a pé ou en bicicleta, por existir nelas unha concentración de focos de atracción deste tipo de viaxes e/ou unha concentración de focos de xeración dos mesmos. En definitiva, resultan prioritarias as actuacións que se localizan no núcleo de Arcade e, destas, as que se localizan na zona centro, na que se concentra a maior parte da poboación e os principais focos de atracción (bancos, tendas, supermercados, etc.)

Con todo, os prazos para levar a cabo as medidas dependen doutros factores que limitan ou condicionan a súa execución no tempo. Por exemplo, existen moitas actuacións que han de ser executadas polos organismos titulares dos espazos nos que se propoñen (actuacións sobre a N-550 e sobre as estradas autonómicas e provinciais), ou actuacións que dependen da obtención de autorizacións por parte de numerosos organismos (como a ampliación do paseo litoral), ou ben actuacións que requiren da obtención previa dos terreos nos que se localizan (como no caso da apertura de novas rúas ou o acondicionamento de zonas de aparcamento). Por esta razón, na táboa de actuacións que se inclúe no Anexo 2 indícanse os organismos titulares dos espazos sobre os que se propón a actuación, e/ou os principais organismos ós que habería que pedir autorización.

Ademais de ter en conta todos estes factores, cómpre considerar que moitas das actuacións propostas están supeditadas á execución previa doutras das propostas. Por exemplo, non se poden eliminar prazas de aparcamento na rúa sen antes ter acondicionada unha zona para a súa relocalización, ou non se poden ampliar as beirarrúas sen proceder previamente á redistribución da sección da rúa. Por esta razón, as actuacións estruturais do presente plan (que se inclúen no Anexo 2) preséntanse desagregadas por zonas, de forma que en xeral, as medidas contempladas en cada unha das zonas, constitúen unha actuación integral, e deberían executarse nun mesmo momento.

Por último, compre ter en conta na programación os presupostos do Concello de Soutomaior e dos organismos titulares dos espazos nos que se propoñen as distintas actuacións.

Na táboa de actuacións estruturais do **Anexo 2** indícase o prazo previsto para cada unha das actuacións propostas.

5.1. Curto prazo

O curto prazo, segundo o prego de bases, ten un horizonte de **2 anos dende a aprobación do plan** de mobilidade.

Segundo isto, considérase que a curto prazo só se poderán desenvolver actuacións que non teñen carácter estrutural, como medidas de formación, información e concienciación, así como algunha das actuacións estruturais previstas no núcleo de Arcade cuxa execución non dependa doutro organismo que non sexa o Concello de Soutomaior nin da obtención previa dos terreos necesarios para desenvolvela. Deste xeito, a curto prazo se poderían executar as actuacións estruturais correspondentes á *Zona 8 Zona escolar e accesos*.

5.2. Medio prazo

Segundo o prego de bases, considéranse de medio prazo as medidas que poden ser tomadas directamente polo equipo de goberno da corporación municipal, sen intervención de outras administracións, pero supoñen a necesidade de planificación do investimento, ou ben, supoñen a necesidade de avaliación de medidas a curto prazo anteriores, o que implica que poden ser tomadas entre **2 e 3 anos dende a aprobación do plan**.

Segundo o anterior, poderanse desenvolver a medio prazo as actuacións estruturais propostas na zona do Peirao que non afectan á N-550, así como as actuacións nos núcleos rurais que non se localizan entorno a estradas autonómicas ou provinciais, incluíndo os de menos de 200 habitantes que se atopan preto de Arcade (O Conde), e os de máis de 200 habitantes que se localizan máis afastados do núcleo urbano (A Devesa, Comboa, A Pedreira, O Rial e Moreira).

5.3. Longo prazo

Considéranse de longo prazo todas aquelas medidas que dependan de aprobación ou financiamento por parte de outra administracións distinta do Concello, así como medidas que teñan que ver con Plans de Ordenación sen aprobación definitiva, etc. Ou ben, medidas que supoñan a necesidade de aplicación de medidas a curto e medio prazo para facer factible a súa aplicación consideradas como obxectivo último, o que implica que poden ser tomadas **entre 4 e 10 anos dende a aprobación do plan.**

Un elevado porcentaxe das actuacións previstas en Soutomaior requiren a execución ou autorización por parte doutra administración ou organismo, polo que non se prevé a súa execución antes de 4 anos dende a aprobación do plan. Doutra banda, inclúense tamén a longo prazo algunhas actuacións que teñen un carácter exclusivamente municipal pero que están vinculadas a outras que dependen doutros organismos ou ben que afectan a núcleos rurais moi pequenos que ademais se atopan moi afastados do núcleo de Arcade, como O Sobral, O Val ou Lourido.

5.4. Oportunidades de mellora

Unha vez executadas as propostas incluídas no presente plan de mobilidade, efectuado o seguimento e analizada a efectividade das mesmas, a tendencia futura debería estar encamiñada a dotar de preferencia peonil á rúa Xosé Solla entre a Estrada de Soutomaior e a rúa Rosalía de Castro, eliminando aparcamentos, cambiando pavimentos, etc., facendo progresivamente extensible esta tendencia á rúa Rosalía de Castro e ó acceso a Talo Río.

Tamén de cara ó futuro, de consolidarse o acceso á zona do Peirao dende o centro de Arcade pola zona norte na que o FFCC discorre soterrado, poderíase pensar na supresión do paso superior sobre FFCC que se localiza como continuación da rúa Rosalía de Castro.

Doutra banda, unha vez se executen as autovías A-59 e A-57 ó seu paso polo Concello de Soutomaior, que suporán unha importante redución do tráfico na N-550 (avenida de Castelao), deberíase proceder á humanización desta rúa. Antes non ten sentido facelo, pois o tráfico que circula pola mesma é moi intenso, en particular o de camións.

Tamén debería analizarse, de cara ó futuro, a posibilidade de facer peonil o acceso escolar pola rúa do Carballal e rúa Valmonte, dende a rúa Xosé Solla cara a zona escolar.

5.5. Cronograma orzamentado

ÁMBITO		ZONA		LOCALIZACIÓN / ASPECTO		CURTO PRAZO 2020-2021	MEDIO PRAZO 2022	LONGO PRAZO 2023-2029	TOTAL
MEDIDAS ESTRUCTURAIS	ARCADE	1	ROSALÍA DE CASTRO E ZONA NORTE	1.1	RÚA ROSALÍA DE CASTRO			12.500 €	427.100 €
				1.2	RÚA CABADIÑA			48.450 €	
				1.3	RÚA FONTE DO CONDE			35.000 €	
				1.4	RÚA COUTADA			61.150 €	
				1.5	RÚA ILLAS ALVEDOSAS			5.000 €	
				1.6	RÚA ROXELIO LANDEIRO/ CAMIÑO DE SANTIAGO			117.000 €	
				1.7	RÚA ROXELIO LANDEIRO/ NOVO VIAL			140.000 €	
				1.8	PONTE SAMPAIO			8.000 €	
		2	ZONA PEIRAO	2.1	AVDA. CASTELAO (N550) DENDE A PONTE ATA A RÚA ILLAS ALVEDOSAS			70.750 €	369.400 €
				2.2	RÚA FORNEIRA / RÚA OUTEIRIÑO		133.300 €		
				2.3	RÚA PEIRAO / RÚA CARBUROS E RAMAIS		165.350 €		
		3	ZONA XOSÉ SOLLA	3.1	RÚA XOSÉ SOLLA. HUMANIZACIÓN			204.000 €	294.000 €
				3.2	RÚA XOSÉ SOLLA. MEDIDAS DE ACTUACIÓN SOBRE O APARCAMENTO			75.000 €	
				3.3	CRUCE DE PIERRES (R/XOSE SOLLA CON ESTRADA DE SOUTOMAIOR)			15.000 €	
		4	AVENIDA CASTELAO (N-550) E ENTORNO	4.1	CONTINUIDADE E ACCESIBILIDADE DE BEIRARRÚAS			162.500 €	220.250 €
				4.2	ACCESIBILIDADE			12.750 €	
				4.3	SEGURIDADE VIARIA NOS CRUCES PEONÍS			45.000 €	
		5	CAMIÑO DE SANTIAGO / ZONA CENTRAL	5.1	CAMIÑO DE SANTIAGO			275.000 €	361.500 €
				5.2	SENTIDOS DE CIRCULACIÓN NO ENTORNO			10.000 €	
				5.3	CONEXIÓNS DO CAMIÑO CON XOSÉ SOLLA			76.500 €	
		6	ESTRADA DE SOUTOMAIOR E RAMAIS	6.1	ACONDICIONAMENTO ESTRADA DE SOUTOMAIOR			52.000 €	62.000 €
				6.2	SENTIDOS DE CIRCULACIÓN			10.000 €	
		7	ZONA SUR	7.1	RÚA DO CALVARIO			30.000 €	50.000 €
				7.2	ESTRADA EP-2909			20.000 €	
		8	ZONA ESCOLAR E ACCESOS	8.1	ACCESO PEONIL DENDE R/ XOSÉ SOLLA	142.500 €			142.500 €
		9	CENTRO DE SAÚDE E ACCESOS	9.1	REGULACIÓN DE TRÁFICO			96.400 €	96.400 €

ÁMBITO		ZONA		LOCALIZACIÓN / ASPECTO		CURTO PRAZO 2020-2021	MEDIO PRAZO 2022	LONGO PRAZO 2023-2029	TOTAL
MEDIDAS ESTRUCTURAIS	SOUTOMAIOR E NÚCLEOS RURAIS	10	SOUTOMAIOR E NÚCLEOS RURAIS DE MAIS DE 200 HABITANTES	10.1	SOUTOMAIOR			15.000 €	135.000 €
				10.2	A XESTEIRA			15.000 €	
				10.3	A DEVESA		15.000 €		
				10.4	COMBOA		15.000 €		
				10.5	A PEDREIRA		15.000 €		
				10.6	ROMARIZ			15.000 €	
				10.7	O RIAL		15.000 €		
				10.8	MOREIRA		15.000 €		
				10.9	AIXÁN			15.000 €	
		11	NÚCLEOS RURAIS DE MENOS DE 200 HABITANTES	11.1	O CONDE		10.000 €		70.000 €
				11.2	A MONTESIÑA			10.000 €	
				11.3	O SOBRAL			10.000 €	
				11.4	O VAL			10.000 €	
				11.5	LOURIDO			10.000 €	
				11.6	CORTELLAS			10.000 €	
				11.7	ARANZA			10.000 €	
	TERRITORIAL	12	CONEXIÓN ARCADE - SOUTOMAIOR	12.1	MELLORA DO ACCESO POLA PO-244 E EP-2908			130.000 €	1.015.000 €
				12.2	RUTA ALTERNATIVA PARA PEÓNS E CICLISTAS		230.000 €		
				12.3	PROLONGAR O PASEO MARÍTIMO ATA SOUTOMAIOR			655.000 €	
		13	OUTRAS CONEXIÓNS PEONÍS E CICLISTAS	13.1	SENDA ENTRE O CASTELO DE SOUTOMAIOR / ROMARIZ / PONTE CAMBOA (VEIGUIÑA LONGA)			67.500 €	67.500 €
		14	MEDIDAS DE MELLORA DO TRANSPORTE PÚBLICO	14.1	ACTUACIÓNS SOBRE AS PARADAS			46.800 €	46.800 €

Plan de Mobilidade Sustentable de Soutomaior

FASE V. SEGUIMENTO DA MOBILIDADE

6. FASE V. SEGUIMENTO DA MOBILIDADE

6.1. Establecemento de indicadores

Para avaliar de forma obxectiva se as medidas que se realizan en materia de mobilidade sustentable son efectivas ó longo do tempo é interesante definir indicadores que permitan cuantificar o avance das principais actuacións e a súa repercusión nos hábitos da poboación.

Os indicadores dispoñibles son numerosos pero neste estudo trátase de empregar aqueles que son máis utilizados neste tipo de Plans e que o mesmo tempo son fáciles de cuantificar.

DISTRIBUCIÓN MODAL DO TRANSPORTE NO CONCELLO
Obxectivo Reducir a forte dependencia do automóbil para a mobilidade dentro do concello, fomentando os desprazamentos a pé, en bicicleta ou en transporte colectivo
Indicador O parámetro avaliado é a porcentaxe de desprazamentos en coche respecto ó total de desprazamentos en tódolos medios de transporte, dentro do concello de Soutomaior DM1 (%) = desprazamentos diarios a pé / desprazamentos diarios totais DM2 (%) = desprazamentos diarios en bicicleta / desprazamentos diarios totais DM3 (%) = desprazamentos diarios en coche / desprazamentos diarios totais DM4 (%) = desprazamentos diarios en transporte público / desprazamentos diarios totais DM5 (%) = desprazamentos diarios en coche compartido/ desprazamentos diarios totais
Fontes de información O modo de desprazamento da poboación para as diferentes viaxes obtense a partir de enquisas nas que se pregunta pola orixe e destino, a frecuencia ó longo da semana e o modo de transporte utilizado
Periodicidade Cuadrienal
Tendencia desexable < 20% viaxes en vehículo privado en zona urbana < 50% viaxes en vehículo privado en zona interurbana

REDUCCIÓN DAS EMISIÓNS DE CO2 PROCEDENTE DOS DESPRAZAMENTOS EN COCHE NO CONCELLO
Obxectivo Reducir as emisión de CO2, causantes dos gases de efecto invernadoiro, asociadas ós desprazamentos en coche dentro do concello. Este indicador está directamente relacionado co descenso do uso do automóbil
Indicador O parámetro avaliado é a porcentaxe de desprazamentos en coche respecto ó total de desprazamentos en tódolos medios de transporte, dentro do concello de Soutomaior EC (%) = km realizados ó día x consumo medio de combustible x factor de emisión
Fontes de información Os quilómetros totais realizados en coche ó día obtéñense a partir de enquisas nas que se pregunta pola orixe e destino, a frecuencia ó longo da semana e o modo de transporte utilizado. A partir do consumo medio de combustible se saben os l/día utilizados. Aplicándolle un factor de emisión de valor 2,87 kg CO2/l resulta a emisión de CO2
Periodicidade Cuadrienal
Tendencia desexable < 2 t CO2/día

REPARTO DO ESPAZO PÚBLICO: PEÓN - VEHÍCULO NO NÚCLEO DE ARCADE
Obxectivo Concibir o espazo público como centro da vida dos habitantes do municipio. Centrar a disposición de espazos no peón, a costa do espazo para circulación e estacionamento dos coches.
Indicador Este indicador expresa a calidade do espazo público. Cando se incrementa a superficie destinada ó peón, aumentan as zonas verdes, redúcese o impacto visual dos vehículos estacionados, mellórase a seguridade viaria,…, en resumen conséguese un entorno máis agradable para estar. Inclúense no espazo público as beirarrúas, os espazos libres e as zonas verdes. A análise realízase no núcleo de Arcade. EPP1 (%) = (superficie beirarrúas + superficie zonas verdes e espazos libres) / superficie espazo público EPP2 (%) = ml viario con prioridade peonil / ml totais
Fontes de información Partindo dos datos actuais incluídos no Plan de Mobilidade Sustentable, obterase o incremento de espazos destinados o peón
Periodicidade Anual
Tendencia desexable > 75% do espazo público destinado ó peón

INCREMENTO DAS BEIRARRÚAS ACCESIBLES NO NÚCLEO DE ARCADE
Obxectivo Para que as beirarrúas sexan accesibles o seu ancho debe ser superior a 1,80m. O obxectivo neste senso é conseguir que os itinerarios peonís no núcleo urbano sexan accesibles, para iso polo menos unha das beirarrúas de cada rúa debe alcanzar polo menos os 1,80m.
Indicador O parámetro avaliado é a porcentaxe de beirarrúas con ancho superior a 1,80m respecto á lonxitude total de beirarrúas no núcleo de Arcade. BE (%) = lonxitude de beirarrúas con ancho superior a 1,8m / lonxitude total das beirarrúas
Fontes de información Partindo dos datos actuais incluídos no Plan de Mobilidade Sustentable, obterase o incremento na lonxitude de beirarrúas con ancho superior a 1,8 m
Periodicidade Anual
Tendencia desexable > 80% de beirarrúas accesibles

ESPAZO VIARIO PARA BICICLETAS
Obxectivo O obxectivo neste senso é utilizar a bicicleta como un medio de transporte máis. Sendo un medio sustentable permite recorrer distancias maiores que andando.
Indicador O parámetro avaliado é a porcentaxe de carril bici respecto á lonxitude total de estradas a nivel municipal. VC (%) = lonxitude de carril bici / lonxitude total de estradas
Fontes de información Partindo dos datos actuais incluídos no Plan de Mobilidade Sustentable, obterase o incremento na lonxitude de carril bici
Periodicidade Anual
Tendencia desexable > 80% da poboación a menos de 300 m dun carril bici

APARCAMENTO PARA O VEHICULO PRIVADO FÓRA DA CALZADA
Obxectivo O vehículo estacionado na rúa ocupa unha parte moi importante do espazo público, reducindo a sección transversal da mesma. Por este motivo trátanse de crear bolsas de aparcamento nas zonas limítrofes o centro do núcleo.
Indicador Este indicador representa a distribución de aparcamentos: na calzada, incluíndo tanto as prazas de aparcamento libre como de rotación, e fóra da mesma, en aparcadoiros públicos. Non se inclúen as prazas privadas nas vivendas, aínda que hai que ter en conta que as vivendas de nova construción deben ter prazas de garaxe suficiente para dar servizo a tódolos veciños. AF (%) = prazas de aparcamento fóra da calzada / (prazas fóra da calzada + prazas na calzada)
Fontes de información Partindo dos datos actuais incluídos no Plan de Mobilidade Sustentable, obterase o incremento de prazas fóra da calzada e a diminución de prazas na rúa
Periodicidade Anual
Tendencia desexable > 50% das prazas de aparcamento estarán fóra da calzada

ENVELLECEMENTO DA POBOACIÓN
Obxectivo O envellecemento da poboación en mobilidade está asociado a máis problemas de mobilidade por cuestións físicas. A medida que se cumpren anos as persoas son máis dependentes nos desprazamentos.
Indicador Coñecer en que medida a franxa de persoas anciás supera á de nenos. EP (%) = poboación > 65 anos / poboación entre 0 e 15 anos
Fontes de información Padrón municipal
Periodicidade Anual
Tendencia desexable —

6.2. Medición inicial de indicadores

Os valores de partida dos indicadores comentados anteriormente son os que se obteñen a partir dos datos resultantes da análise da situación actual.

Para determinar o indicador "distribución modal" tómanse os datos das viaxes en coche e das viaxes totais dos resultados das enquisas realizadas para este Plan de Mobilidade. A partir do dato das viaxes en coche obtense directamente o indicador "emisión de CO2" multiplicando polo consumo dos vehículos e por un factor de emisión.

Os indicadores "espazo peonil", "beirarrúas accesibles" e "aparcamento fóra da calzada" están referidos ó núcleo urbano de Arcade, e todos os datos utilizados obtéñense da táboa do apartado **2.5. Resume da análise do núcleo de Arcade** incluído nesta memoria.

Como o municipio non conta con vías ciclistas asociadas á mobilidade (na actualidade a senda do río non serve para os viaxes do día a día, só para desprazamentos de ocio) polo que o indicador "espazo ciclista" é 0.

O indicador "envellecemento da poboación" obtense a partir da pirámide poboacional.

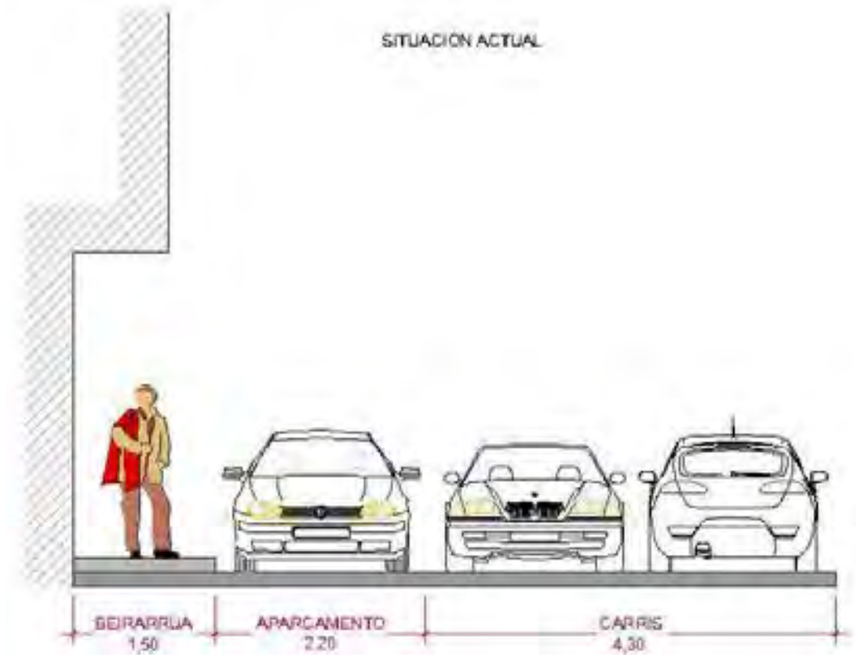
Indicador	Resultado	Obxetivo desexable
Distribución modal	DM1= 18% DM2= 0% DM3= 75% DM4= 5% DM5= 2%	DM3 < 50%
Emisión de CO2	EC= 3,29 t CO2/día	< 2 t CO2/día
Espazo peonil	EPP1= 30% EPP2= 0%	EPP1> 75%
Beirarrúas accesibles	BE= 40%	> 80%
Aparcamento fóra da calzada	AF= 16%	> 40%
Espazo ciclista	VC= 0%	> 80% da poboación a menos de 300 m
Envellecemento da poboación	EP= 112%	—

Plan de Mobilidade Sustentable de Soutomaior

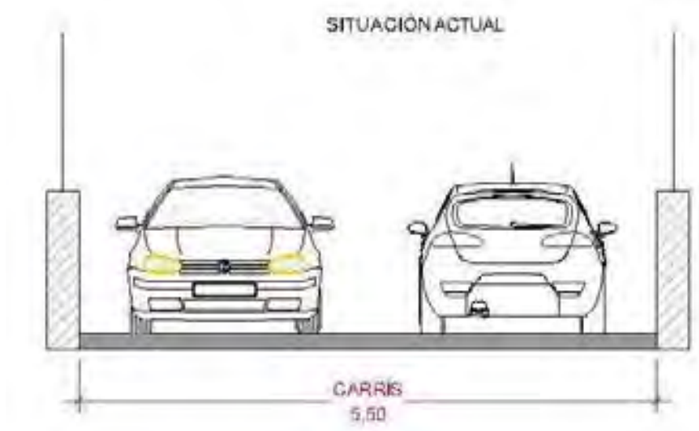
FICHAS COMPARATIVAS DE SECCIÓNS TIPO

7. FICHAS COMPARATIVAS DE SECCIÓNS TIPO

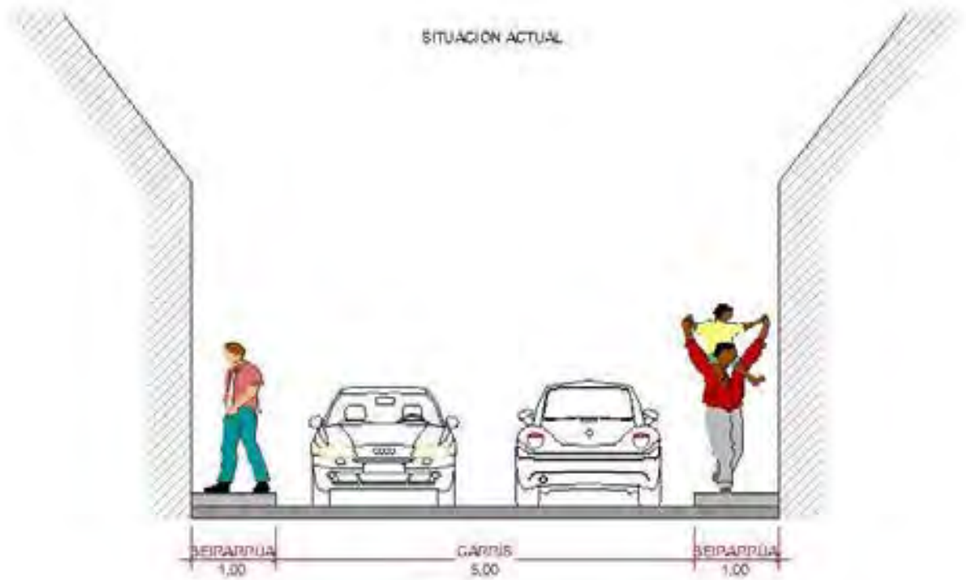
RÚA COUTADA

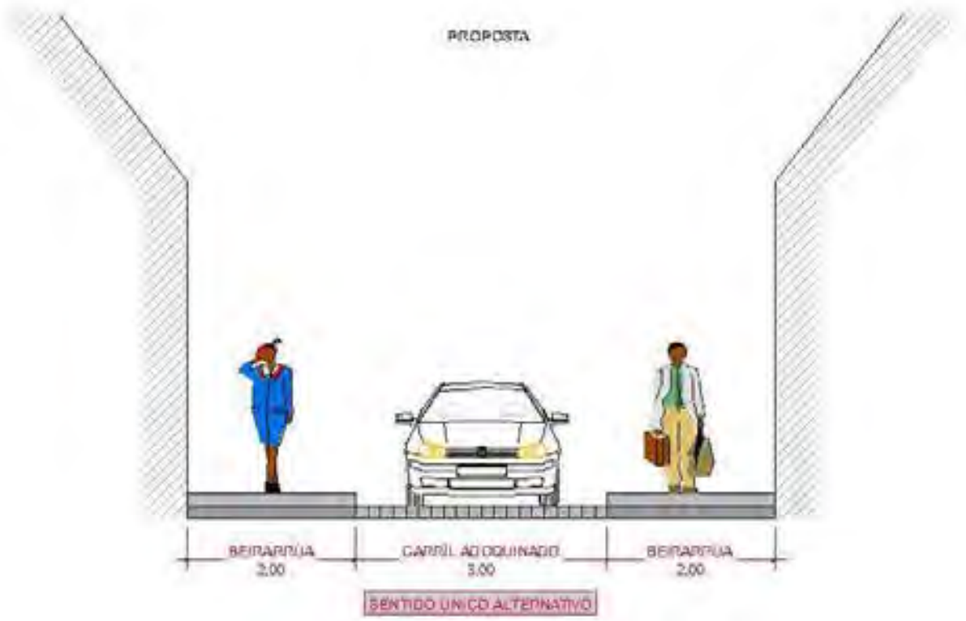


RÚAS CARBALLAL E VALMONTE

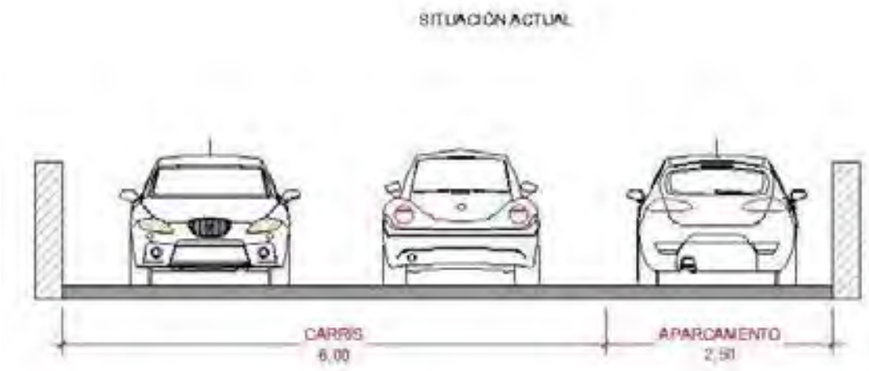


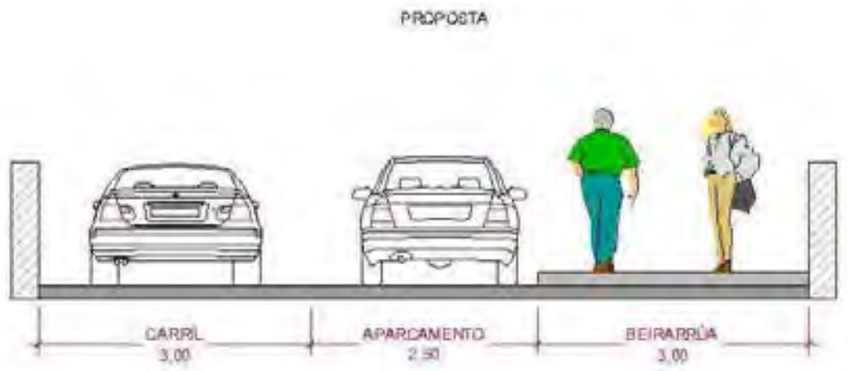
RÚA ROXELIO LANDEIRO (CAMIÑO DE SANTIAGO)



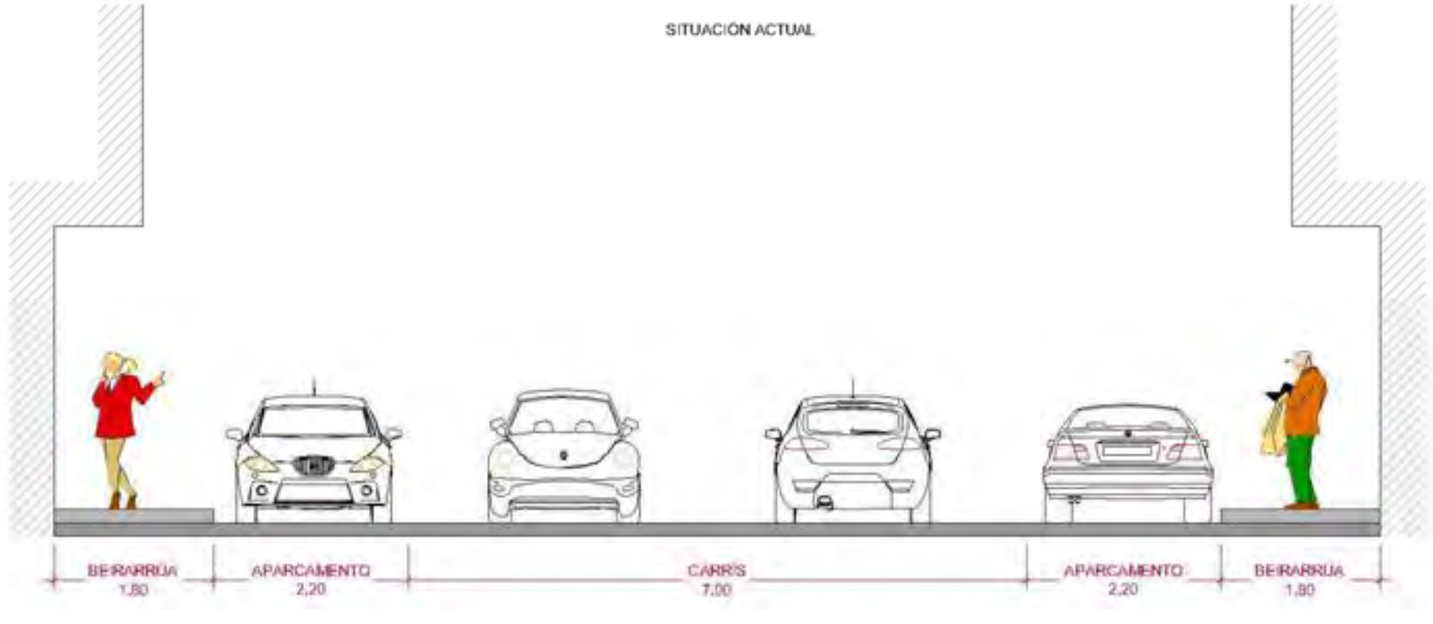


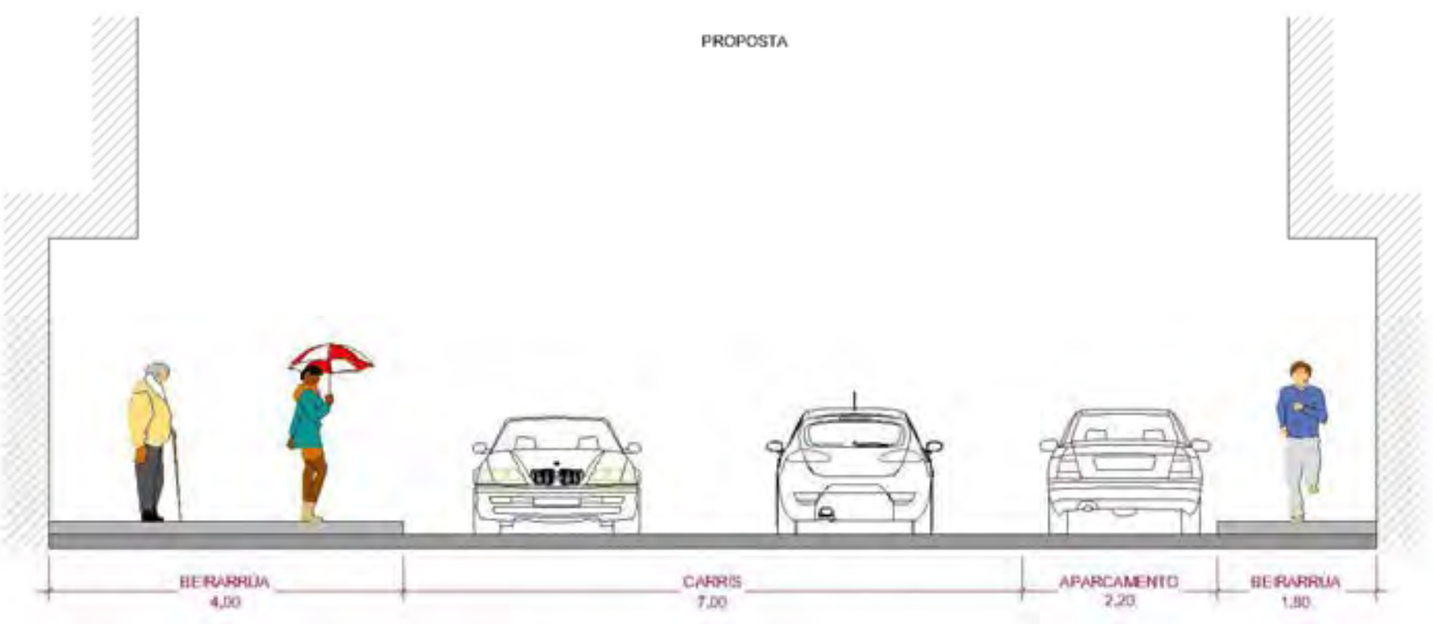
CENTRO DE SAÚDE





RÚA XOSÉ SOLLA





ANEXO 1. PARTICIPACIÓN CIDADÁ

ÍNDICE

1. LIMIAR 2
2. ENQUISA PRESENCIAL 2
2.1. Perfil sociodemográfico das persoas entrevistadas de forma presencial 2
2.2. Análisis das respostas 2
2.2.1. Sinale cales son os principais problemas de mobilidade en Soutomaior 2
2.2.2. Demandas para a mellora da mobilidade 3
2.2.3. Outras propostas de mellora 3
3. ENQUISA ONLINE 3
3.1. Perfil sociodemográfico das persoas entrevistadas 3
3.2. Análisis das respostas 4
3.2.1. Sinale cales son os principais problemas de mobilidade en Soutomaior 4
3.2.2. Demanda para a mellora da mobilidade 4
3.2.3. Outras propostas de mellora 6
4. MESA DE TRABALLO VECIÑAL 6
5. MODELO DE ENQUISA REALIZADA 8
6. PLAN DE PARTICIPACIÓN FUTURA E COMUNICACIÓN POSTERIOR 8

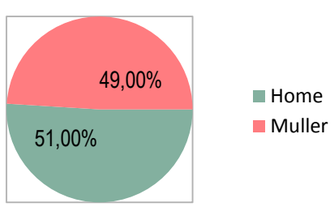
1. LIMIAR

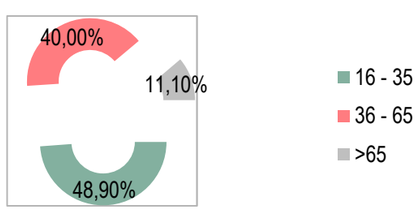
O presente informe recolle os principais datos obtidos a través das enquisas presencial e online realizadas para o Plan de Mobilidade Sustentable de Soutomaior, así como da información recollida a partires de mesas de traballo participativas cos veciños.

2. ENQUISA PRESENCIAL

Este primeiro apartado é o resultado da análise dos 43 cuestionarios cubertos de xeito presencial en distintos puntos "atractores" do centro de Arcade (zonas comerciais, de aparcadoiros, próximas aos centros de ensino...) entre o 25 de xaneiro e o de 7 de febreiro do presente 2019. Neste senso, as entrevistas foron realizadas en distintos momentos da xornada (na parte da mañá, do mediodía, no serán...).

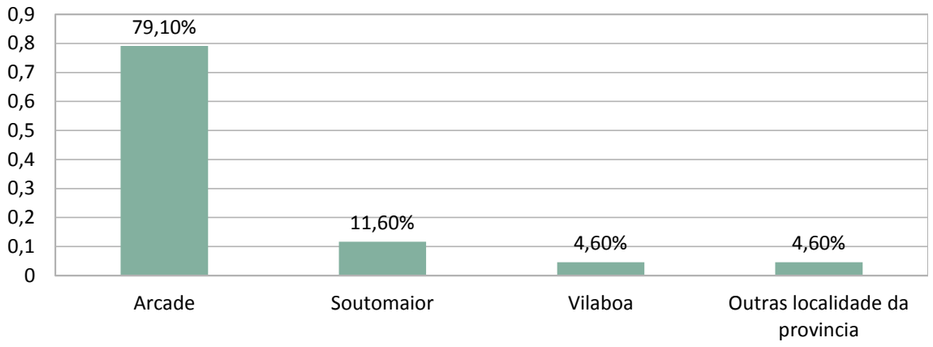
2.1. Perfil sociodemográfico das persoas entrevistadas de forma presencial





Ao abeiro destes datos, vemos que o "perfil medio" da persoa entrevistada durante o tempo que durou a recollida de datos presencial foi o dun home entre os 16 e os 35 anos de idade residente no núcleo urbano de Arcade.

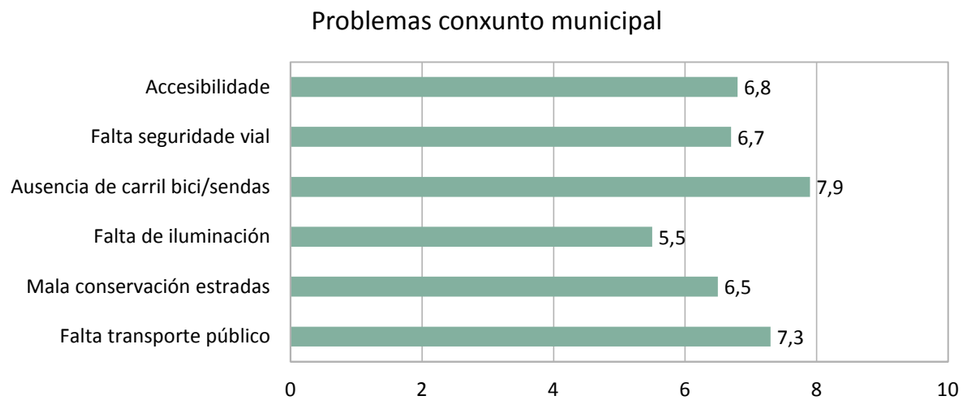
En torno ao 79% do total das respostas foron emitidas por veciños da parroquia de Arcade, destacando sobre un 12% da parroquia de Soutomaior e un 9% de entrevistados doutros concellos da provincia, como Vilaboa, que por distintos motivos (laborais, compras...) desprázanse de xeito regular ao termo municipal de Soutomaior.



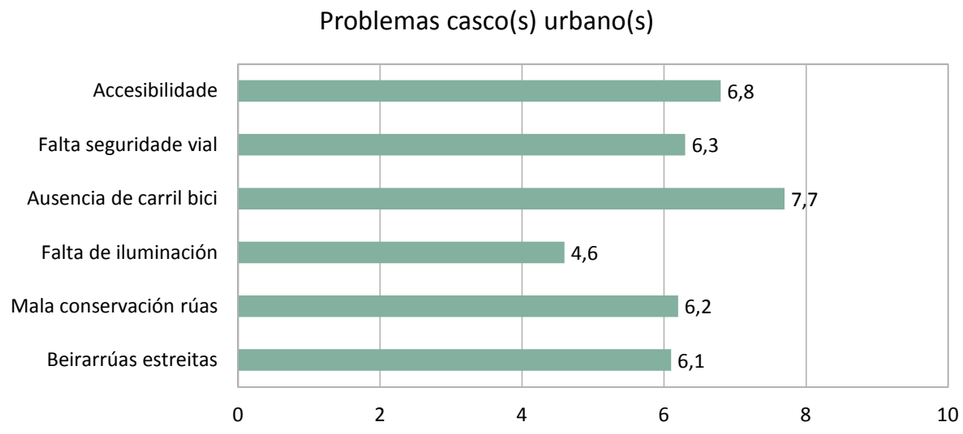
2.2. Análisis das respostas

2.2.1. Sinale cales son os principais problemas de mobilidade en Soutomaior

Dentro dunha escala de valoración do 1 ao 10 (sendo 1 a percepción máis baixa do problema e 10 a máis alta), a ausencia dun carril ou sendas ciclables e peonís seguras é a principal carencia ou problema detectado no conxunto municipal, seguido pola falta de transporte público, e a algo máis de distancia, por un segundo bloque de preocupacións sobre os déficits relativos á accesibilidade, a inseguridade viaria e a mala conservación das estradas.



Nos cascos urbanos de Soutomaior e Arcade, e en coherencia coa anterior identificación de deficiencias, a escaseza de vías específicas para o tránsito de peóns e ciclistas resulta ser novamente o problema máis relevante dos plantexados, seguido dos relativos á accesibilidade e á falta de seguridade viaria.



2.2.2. Demandas para a mellora da mobilidade

Se optamos por unha representación "xerarquizada", na que aparezan de maior a menor frecuencia de repetición aqueles lugares sinalados polos entrevistados como os máis urxentes de mellora, no que á mobilidade se refire, atopamos nos primeiros lugares as zonas do Centro de Saúde, os parques de Talo Río e do Peirao, seguidos do centro de ensino do CPR S.Apóstol e da avda. Castelao.

Que áreas ou zonas concretas do casco urbano de Arcade, pensa que deberían ser melloradas con máis inmediatez?
Accesos e entorno ao centro de saúde
Accesos e entorno á praza de Talo Río
Accesos e entorno ao Parque do Peirao (Muelle)
Accesos e entorno ao CPR S. Apostol
Avda Castelao

No caso do reforzo de medidas e aspectos para a seguridade de peóns e ciclistas, as principais propostas céntranse nas esixencias de mellorar e apostar decididamente por medidas a prol da accesibilidade, a creación de sendas peonís + ciclables e a prioridade peonil.

Que aspectos deberían ser potenciados para a mellora e seguridade da mobilidade peonil?
Mellora da conectividade peonil/ciclista entre núcleos
Mellora xeralizada da accesibilidade en Arcade
Prioridade peonil na Ponte de San Paio
+ Pasos de peóns
Seguridade en torno á estrada N-550

2.2.3. Outras propostas de mellora

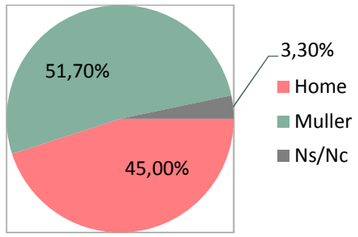
Ao remate da enquisa, abríase a posibilidade de que os entrevistados indicaran as súas propostas para mellorar a mobilidade no seu concello, e alén doutras suxestións ou demandas xa comentadas, destacarían:

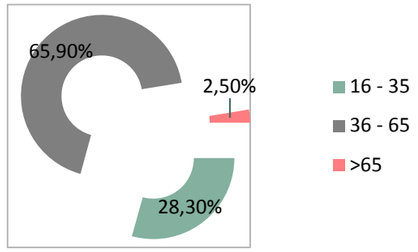
- Mellora da ordenación do mobiliario urbano e maior regulación das terrazas da hostalaría que dificultan a accesibilidade
- Posta en valor e mellor aproveitamento do Camiño de Santiago
- Máis bolsas de estacionamento

3. ENQUISA ONLINE

De igual xeito, entre o 9 de xaneiro e o 28 de febreiro, recibíronse 120 cuestionarios online, que pese a non contar coas mesmas garantías demoscópicas dos obtidos a través da enquisa presencial, cumprimentan e fortalecen as opinións recabadas previamente, cun número sensiblemente superior aos 43 cuestionarios presenciais.

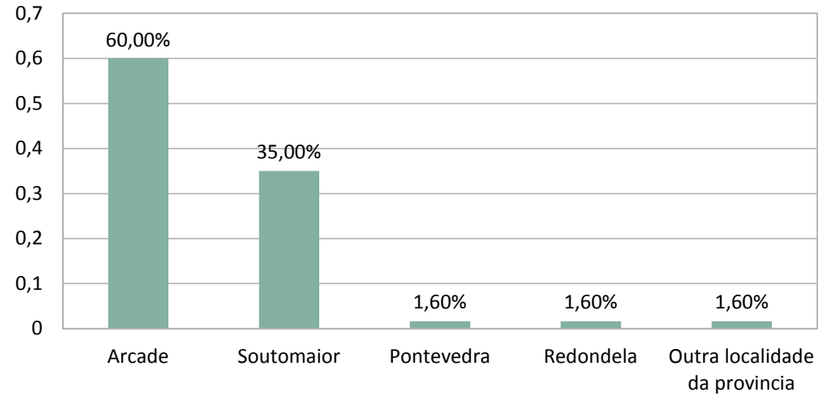
3.1. Perfil sociodemográfico das persoas entrevistadas





Desta volta, e en base aos datos obtidos a través da consulta dixital, o "perfil medio" da persoa que respondeu a enquisa online, foi o dunha muller entre os 36 e os 65 anos de idade residente no núcleo urbano de Arcade.

O 60% do total das respostas foron emitidas por residentes de Arcade, case o duplo que os datos chegados de Soutomaior, un 35%. O 5% restante, repártese a partes iguais, entre as persoas que contestaron dende Pontevedra, Redondela e outros concellos da provincia.

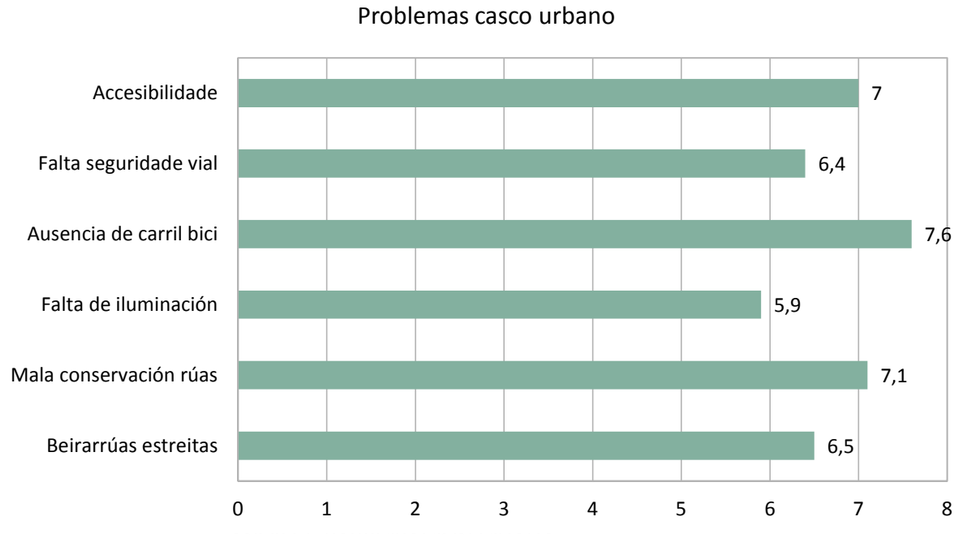


3.2. Análisis das respostas

3.2.1. Sinale cales son os principais problemas de mobilidade en Soutomaior

En coherencia coa enquisa presencial, onde a falta de sendas ou carrís para bicicletas/peóns, xunto a falta de transporte público, eran os maiores problemas sinalados polos entrevistados, neste caso, estes dous factores, volven a ser as principais deficiencias detectadas, pero en orde inverso: primeiro a ausencia de transporte público e a continuación a de sendas ciclables e peonís.

No casco urbano de Soutomaior e Arcade, novamente é a escaseza de vías específicas para o tránsito de peóns e ciclistas o problema máis relevante dos expostos, seguido dos relativos á accesibilidade e a mala conservación das rúas.



3.2.2. Demanda para a mellora da mobilidade

Se novamente elaboramos unha representación "xerarquizada", na que aparezan de maior a menor frecuencia de repetición aqueles lugares sinalados polos internautas como os máis urxentes de mellora, no que á mobilidade se refire, atopamos nos primeiros lugares as zonas de Xosé Solla, os accesos aos equipamentos da Biblioteca e o Centro de Saúde, e o entorno de A Coutada. Para unha mellor comprensión do tipo de problema, ou carencia específica de cada área, ou rúa, engadimos algún dos comentarios que os residentes fixeron chegar a través da consulta online.

Que áreas ou zonas concretas dos cascos urbanos, pensa que debería ser melloradas con máis inmediatez?
Avda. Xosé Solla *"De verdade, coido que Xose Solla necesita unha modificación con moita urxencia. Por mais que o penso non encontro outra alternativa para esa vía que un único sentido descendente dende pierres ata o ibiza, desconxestionaríase unha gran parte do tráfico e daríalle unha maior riqueza a gran parte de pequenos negocios de articulos de primeiro uso."* *"Pasos de peóns máis visibles na rúa Xosé Solla"*
Accesos e entorno da Biblioteca e do Centro de Saúde *"Somos una CANTOS veciños en cadeiras de Rodas.Dificil entrar .No centro de saúde. Arcade. Imposible subir a BIBLIOTECA"*
R) Coutada
R) Rosalía de Castro
Avda. Castelao (exceso de velocidade)
Accesos e entorno da Ponte Comboa
Entorno do Peirao *"(...)unha pena non poder ir en bici o peirao sin peligro, o pabellón etc. "*
Accesos ao colexio Padín Truiteiro, A Devesa e estación de ferrocarril
Accesos e entorno de Talo Rio *"Talorrio, es un espacio amplio y un punto de convivencia de los vecinos, que al ver que no se mantienen los columpios y no hay actividades o algún ocio, pues se van para Redondela , por ejemplo. Hay que meter más dinero en el ocio para los niños y mayores"*
Rúas de O Conde e Cabadiña *"Aceras calle Coutada e Cabadiña, para que nenos poidan ir da parada a casa sin perigo de ser atropellados"*

No bloque de preguntas relativas aos aspectos susceptibles de mellora para facilitar as condicións dos peóns, detallamos unha serie de medidas (tamén "xerarquizadas" -ao igual que se fixo nos apartados anteriores-, en base á frecuencia e insistencia coa que se reclamaban), as relativas a mellora da seguridade son as que máis preocupan.

Que aspectos deberían ser potenciados para a mellora e seguridade da mobilidade peonil?
Mellora da seguridade viaria *"Preocúpame moitísimo a seguridade peonil na carretera xeneral. Nela xa houbo varios atropelos que acabaron en morte. É unha carretera moi transitada, pasando ó longo do día moitos camións, trailers..., facéndoa máis perigosa. Está señalizada a 50, pero nadie respeta dito límite. A proposta da rotonda era idónea pra reducir a velocidade, sobre todo dos que veñen dirección Pontevedra, dende o doble carril, e de paso facer máis segura a saida do cruce do centro médico, cuartel da Garda Civil... Cruce moi transitado."* *"Máis control policial e a presencia dun radar fixo (refírome sobre todo na carretera xeneral), tamén reducirían a velocidade. A rotonda é necesaria".* *"Yo creo que por seguridad peatonal y de circulación las calles más estrechas como las del conde, cima de Vila, etc deberían ser solo de una dirección. Estudiar bien la dirección de las calles por qué en la calle enfrente de la Acuña, al salir los coches* para Rosalía De Castro, presenciado como varios coche e incluso un camión estuvieron apunto de atropellar a personas" *"A seguridade vial, no exemplo da problemática da carretera xeneral, coa rotonda reduciríase moito a velocidade."*
Fomento da accesibilidade e atención ao colectivo de persoas con mobilidade reducida *"Suxiro que revisen beirarrúas acompañando a xente en silla de rodas ou con mobilidade reducida. Os coches non respetan as prazas de minusválidos ou aparcan mal. Terrazas de bares sen invadir beirarrúas e rúas"* *"O espazo de carga e descarga enfrente do agua e xabón en talo río xa que hai un centro de día e a veces e complicado para deixar as persoas maiores que acuden ó centro"* *"A policía local debería controlar moito máis os estacionamentos en dobre fila, e os estacionamentos en vado permanente ou en praza reservada para persoans con necesidades especiais."*
Acondicionamento e mellora dos arcéns/cunetas (ancheamento e desbroce) "*O da limpeza das cunetas contratando máis persoal ó longo do ano xa que en Galicia, choiva con sol, é sinónimo de crecemento desmesurado da maleza".*
Ancheamento de beirarrúas e prolongación da propia rede *"Conexión con beirarúa dende a ponte da estrada ate "Recambios Carlos""* *"Beirarrúas coa mesma rasante, sen altibaixos e con anchura suficiente,"*
Mellora da iluminación *"Os pasos de peóns teñen moi pouca visibilidade, polo tanto, cunha mellor iluminación, penso que serían máis seguros."*

Que aspectos deberían ser potenciados para a mellora e seguridade da mobilidade peonil?
Máis pasos de peóns e máis seguros *"Os contedores do lixo NON poden estar en casi todolos sitios xusto o lado dos pasos de peóns, quitan TODA a visibilidade"*
Reordenación e revisión da distribución do mobiliario urbano *"Nas beirarrúas hai falla de mantenimiento no chan,as señáis están colocadas en moitos casos en zonas que incluso impiden os peones pasar coa silla dun bebe ou un carro de compra dunha persona con outra,etc"* *"Vigilancia de terrazas de los bares que ocupan aceras...(Acuña, Marisqueria, recreo de Arcade, etc...)"* *"Eliminación de farolas, sinais de tráfico e informativas do medio e medio das beirarrúas. En moitas delas hai que baixar á carretera co Carrió de bebé, silla de rodas, etc para poder continuar."*
Pavimentación das rúas *"Arreglar tapas de alcantarillado, aceras con plaquetas rotas, sobre todo delante del familia, que es un sitio muy transitado y está todo levantado"*
Ampliación e creación de rutas e sendas peonís e ciclistas *"Mellora e recuperación do Camiño de Santiago, carril bici dende Arcade a Soutomaior pasando polos centros escolares, rutas de sendeirismo sinalada"* *"Union de un sendeiro das Salinas Do Ulló con Arcade, paseo Arcade Comboa, rehabilitación do camiño Xacobeo q pasa x Arcade...camiños empedrados a praza de cimadevila, Fontes rehabilitadas e bancos. Máis bancos polo paseo de ARCADE a sombra. "* *"Ruta de soutomaior as zonas do río . Especialmente ponte colgante e refuxio pescadores. Falta unha senda pra peons , turistas"* *"Vía peonil dende romariz ao rio e Aranza"* *"E facer algun dos camiños carril bici con total pregerencia e q os nenos poidan ir o colexio en bici. Evidentemente no colexio tendrian que poñer suficientes aparcamientos de bici"*
Fomento da peonalización de espazos para residentes e peregrinos **(posta en valor do Camiño de Santiago)** "*Deberia humanizarse o centro de Arcade para axudar á convivencia cos veciños, o comercio local, dar atractivo para que non sexa só un lugar de paso para os peregrinos."* "*Anchear callles, hacer sendas peoniles, para que los niños mayores peregrinos vecinos puedan caminar sin peligro"* *"Empedrar trozo da rúa Roxelio Landeiro, donde pasa camiño portugués, e Arranxo con agua potable fonte do Conde"* *"Empedrado praza cimadevila e rúas do camiño Xacobeo"*

3.2.3. Outras propostas de mellora

Ao igual que na enquisa presencial, na consulta online tamén se abría un espazo "en branco" para dar a posibilidade de que as persoas que respostaban puideran expresar calquera comentario que considerasen oportuno, e alén doutras suxerencias ou demandas xa comentadas, destacaría a esixencia de modificar o sistema de calmado de tráfico existente entre Arcade e Soutomaior, os lombos ou badéns:

"*Quitar os resaltos da estrada: Son excesivos en número, irregulares en canto a dimensións (non sempre cumpren a normativa vixente), provocan danos no asfalto (debido ao paso de camións e autobuses) e poñen en perigo a condución nocturna ao coincidiren varios vehículos, dado que provocan deslumbramentos. Non pagan a pena."*

"Os lombos en curva, en unión de pintura deslizante MATAN os motociclistas...Ejemplo el que existe en el concello y farmacia de soutomaior, a 30 kms/h una moto ce 300 kgs salta al carril contrario...COMPROBABLE"

"Os badéns a xente non os respeta xa que os pasan cos coches a mesma velocidade.."

"Retirar os pasos elevados, xa que aumenta a contaminación por para - arranca e destroza os vehículos"

"Pasos elevados,moitos e moi pretos ,encima de curvas e con elevación fóra do normal,aceras estreitas e perigosas con mala conservación"

Así mesmo, as demandas para a mellora das infraestruturas viarias dos núcleos de poboación secundarios, tamén son patentes*:*

"Que se arreglen los caminos por los que no pasa ni una mísera ambulancia, sobre todo en Cuncheiro, en la coutada"

As persoas maiores que non residen no centro urbano tamén deberían poder desfrutar de beirarrúas (ou cunetas limpas para poder pasear) bancos para sentarse a descansar, transporte para poder desprazarse entre barrios ou ó centro urbano... Ós rapaces da zona rural tamén lles gustan os parques, zonas de esparcimento, bibliotecas, lugares de acceso a internet etc. ou no seu defecto transporte para desprazarse fora do horario escolar...

"Poñer liñas nos camiños estreitos (solo están nalgúns) para q os coches non aparquen impidindo pasar ambulancias ou entradas para as casas"

"Os vías rurais nos barrios de Soutomaior, exemplo o asfaltado de Lourido ,partes de Moreira, estrada dos calvos...etc"

"Dar prioridade o rural. As carreteras dan pena".

"É urxente a implantación dun bus polas parroquias"

Destacan tamén propostas específicas de seguridade en puntos concretos:

"Na saida do espadenal hacia lourido que temos pouca visibilidade para saír a general"

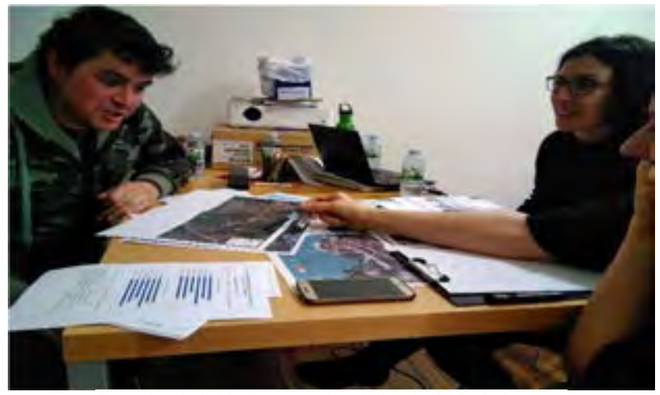
Por último, cumpre recoller os numerosos comentarios relativos á necesidade de ampliar o número de prazas de estacionamento:

"Mais espazo de aparcamento ,nos arredores do pavillon ,ou a mellora do anaco da carretera morta nese punto para facer aparcamentos en batería e pintados ,co fin de que non se aparque arredor desa rotonda da serra ,que en horario escolar e un perigo ,deberían postear toda a rotonda para impedir aparcar nela."

"É necesario algúns espazos de aparcamento gratuito no centro. A xente deixa os coches en calquera lugar, tapando pasos de peóns e dobres filas, facendo que haxa riscos no tráfico"

"Aparcamentos sobre todo nas poucas zonas comerciais."

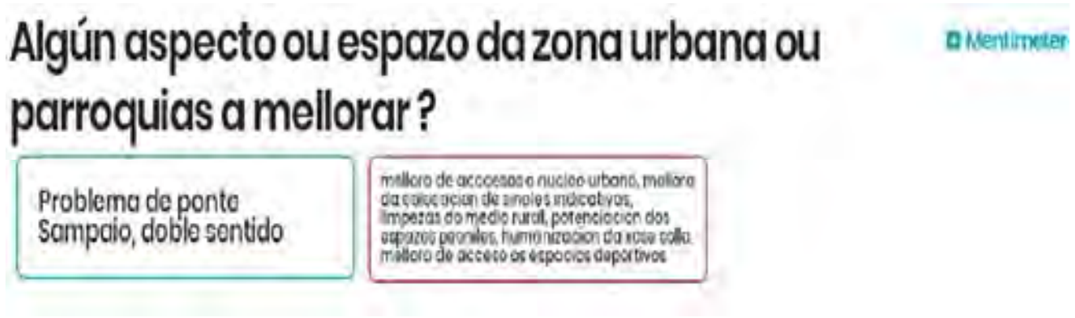
4. MESA DE TRABALLO VECIÑAL



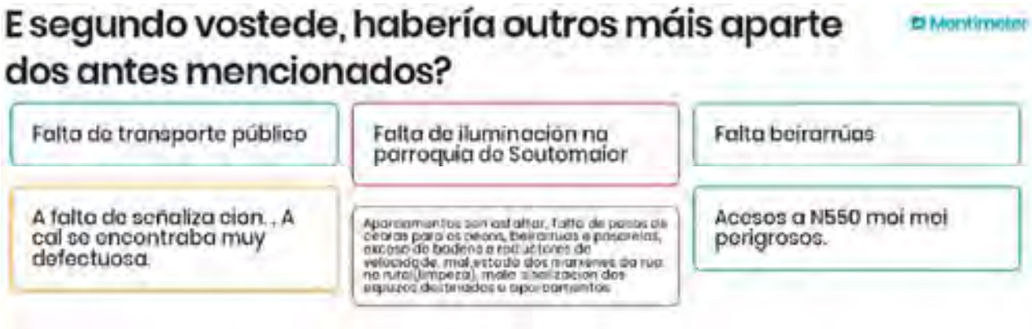
Entrevista individual a un veciño do barrio de Pedreira

Dentro dos traballos iniciados no Plan de Mobilidade Sustentable (PMS) de Soutomaior, realizouse un convite ao tecido asociativo e social do municipio, para constituír unha mesa de traballo e debate sobre os problemas e posibles solucións concernentes á mobilidade no termo municipal, á que finalmente asistiron -aparte de representantes municipais en materia de tráfico- colectivos deportivos, veciñais e comunidades de montes (Clube Deportivo Soutomaior, Asociación deportiva Cazarco, Asociación de Veciños de Sto Anxo de Lourido, Comunidade de Montes VV en Man Común de Copre e Feira do Dez).

A xornada, foi organizada baixo dous modelos de traballo: por un lado unha exposición debatida e comentada conxuntamente a través da app Mentimeter -e que se amosan a continuación-, dos primeiros resultados provisionais das enquisas recollidas ata ese momento, e posteriormente entrevistas semiestruturadas cos participantes, con apoio de datos e cifras municipais relevantes para unha mellor e acaida contextualización da escala local (nº de vehículos existentes, nº de prazas de estacionamento...), así como de abundante cartografía dos núcleos urbanos e do viario do conxunto municipal.

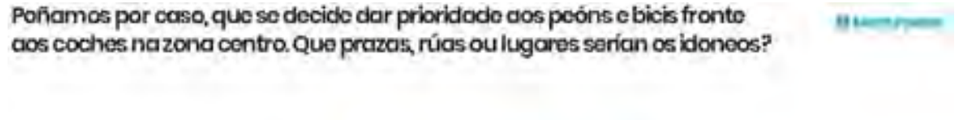


Unha das vantaxes da app Mentimeter, aparte do dinamismo e interacción que permite crear entre técnicos e participantes, e as facilidades que amosa para poder mostrar e comprobar a modo de test datos e información. Neste caso, e como xa se indicou, sometíase á revisión os resultados provisionais das enquisas presencias e online realizadas ata a data da xornada participativa.

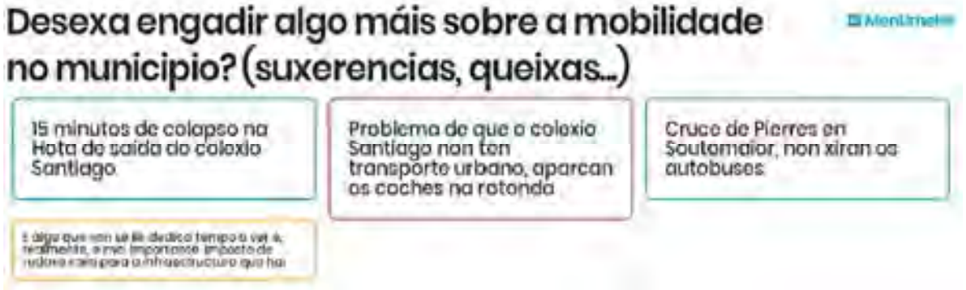


Aparte de permitir unha revisión crítica e debatida os resultados que se ofrecen, facilita tamén enriquecer os traballos de recollida de datos previos, con achegas e propostas que ficaron fóra con anterioridade

Así por exemplo, unha vez identificadas aquelas rúas e áreas de Soutomaior, que foron seleccionadas polos enquisados como as máis idóneas ou susceptibles de mellora prioritaria para a súa rehabilitación ou mellora, mostrábanselles aos participantes a través dunha gráfica dinámica que permitía puntuar cada unha das propostas previamente seleccionadas polos seus veciños.



Un exercicio, que se repetiu con outros apartados para tentar captar precisamente, algunhas propostas, ideas ou suxestións excluídas ou non recollidas nos traballos de campo e procesos demoscópicos presenciais e dixitais anteriores.



Posta en común e debate sobre algúns dos resultados provisionais das enquisas

De igual xeito, repartiuse tamén entre os usuarios/as do centro de reunión facilitado polo Concello -o Multiusos de Arcade-, un pequeno díptico cunha serie de datos básicos de Soutomaior (superficie total reservada aos peóns vs. superficie total reservada aos vehículos, por exemplo) coa intención de proporcionar e debate e a reflexión sobre o consumo de espazo urbano, por parte do tráfico rodado, e modelos de mobilidade máis sustentables.

5. MODELO DE ENQUISA REALIZADA

CONCELLO DE SOUTOMAIOR

MATRIZ ORIXE/DESTINO-CUESTIONARIO MOBILIDADE

*Cuestionario nº___ Sexo:___Idade:___Lugar residencia (centro urbano/barrio/aldea/outro concello)

_____

1. Sinale os principais problemas que atopa para a mobilidade en Soutomaior.
1.1 Valore de 1-10 (1 pouco preocupante, 10 moi preocupante) os seguintes temas ligados á mobilidade no centro urbano:

1. Beirarrúas estreitas 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
2. Mala conservación das rúas e beirarrúas 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
3. Falta de iluminación 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
4. Ausencia de carril bici 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
5. Falta de seguridade viaria nas rúas 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
6. Accesibilidade 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

1.2 Valore de 1-10 (1 pouco preocupante, 10 moi preocupante) os seguintes temas ligados á mobilidade no conxunto do termo municipal:

1. Falta de transporte público 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
2. Mala conservación das estradas e cunetas 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
3. Falta de iluminación 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
4. Ausencia de carril bici/sendas peonís 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
5. Falta de seguridade viaria nas estradas 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
6. Accesibilidade 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

2.Que dous espazos do centro urbano, pensa que debería ser mellorado/rehabilitado con máis urxencia?

1_____

2_____

3. Como coida que se poderían mellorar as condicións para os peóns (seguridade viaria, ancheamento de beirarrúas, limpeza cunetas...)?

1_____

2_____

4.Desexa engadir algunha suxestión, demanda, proposta ou algo máis?_____

_____

_____

_____

GRAZAS POLA SÚA COLABORACIÓN!

6. PLAN DE PARTICIPACIÓN FUTURA E COMUNICACIÓN POSTERIOR

Como xa se viu durante a redacción do presente PMS é fundamental a participación da cidadanía na determinación das medidas a implantar. Tras a correspondente aprobación definitiva do PMS por parte das administracións pertinentes, cumpre manter esa **participación pública**.

Para tal fin proponse realizar unha convocatoria aberta, a través de medios de comunicación e redes sociais, para a creación dunha **comisión de seguimento** (grupos políticos, tecido asociativo, colectivos veciñais...). Dita comisión reunirase como mínimo unha vez o ano para analizar o avance das actuacións en materia de mobilidade, se se cumpre a programación prevista ou se se precisa realizar algún tipo de axuste.

Por outra banda na **páxina web** do concello habilitarase un apartado no que se poidan achegar preguntas, propostas e demandas relativas á implementación do PMS.

En relación á **comunicación posterior** é moi importante publicitar cada unha das actuacións que se executen, presentando á cidadanía as repercusións que esta ten sobre a mobilidade sustentable. Dentro desta información incluiranse datos concretos dos beneficios que dita actuación implica, como por exemplo a redución do número de viaxes en coche e polo tanto das emisións de gases contaminantes. Para esta comunicación propóñense as seguintes medidas:

- redactaranse notas de prensa,
- colocaranse mesas informativas en puntos atractores como a feira mensual ou o mercado,
- realizaranse dípticos e carteis nos centros atractores afectados pola actuación para informar ós usuarios máis directos ós que vai dirixida a mesma,
- cando a actuación facilite a mobilidade dun barrio concreto, aínda que se informe a toda a poboación, insistirase na comunicación ós habitantes deses barrios.

ANEXO 2. TÁBOA DE MEDIDAS ESTRUCTURAIS

ÁMBITO		ZONA		LOCALIZACIÓN / ASPECTO		ACTUACIÓN	Liña de actuación	Titularidade/ competencias do espazo	Afección a Camiño de Santiago	Programación	MEDICIÓN		PREZO (€/ud)	IMPORTE		
MEDIDAS ESTRUCTURAIS	ARCADE	1	ROSALÍA DE CASTRO E ZONA NORTE	1.1	RÚA ROSALÍA DE CASTRO	Implementación de medidas xerais de accesibilidade: tratamento de pasos de peóns, eliminación/ retranqueo de obstáculos, etc.	LA1	Municipal	Cruce	Longo prazo	250	Ml	50	12.500 €	12.500 €	427.100 €
				1.2	RÚA CABADIÑA	Creación de beirarrúa accesible, continua e homoxénea de alomenos 2m de ancho, de formigón, nunha marxe (lado sur).	LA1, LA7	Municipal	Cruce	Longo prazo	190	Ml	250	47.500 €	48.450 €	
						Regulación aparcamento (lado norte). Os aparcamentos que haxa que eliminar, relocalizaranse provisionalmente en batería na rúa sen saída.	LA3	Municipal	Cruce	Longo prazo	190	Ml	5	950 €		
				1.3	RÚA FONTE DO CONDE	Cambio da dirección do sentido único na rúa.	LA4, LA5	Municipal/ Patrimonio	Directa	Longo prazo	2	Cruce	1.000	2.000 €	35.000 €	
						Posta en valor do Camiño de Santiago, en rúas sen beirarrúa.	LA8	Municipal/ Patrimonio	Directa	Longo prazo	170	Ml	100	17.000 €		
						Implantación de tráfico de convivencia con prioridade peonil.	LA1, LA7	Municipal/ Patrimonio	Directa	Longo prazo	170	Ml	50	8.500 €		
						Acondicionamento de aparcamento na zona da pista de petanca (para poder sacar prazas da rúa).	LA3	Municipal/ Patrimonio	Indirecta	Longo prazo	150	M2	50	7.500 €		
				1.4	RÚA COUTADA	Conversión en rúa de sentido único.	LA4, LA5	Municipal/ Patrimonio	Directa	Longo prazo	2	Cruce	1.000	2.000 €	61.150 €	
						Creación de beirarrúa accesible, continua e homoxénea de alomenos 2m de ancho, de granito, nunha marxe.	LA1, LA7	Municipal/ Patrimonio	Directa	Longo prazo	130	Ml	400	52.000 €		
						Regulación aparcamento na marxe oposta.	LA3	Municipal/ Patrimonio	Directa	Longo prazo	130	Ml	5	650 €		
						Posta en valor do Camiño de Santiago, en rúas con beirarrúa. Sinalética en beirarrúas	LA8	Municipal/ Patrimonio	Directa	Longo prazo	130	Ml	50	6.500 €		
				1.5	RÚA ILLAS ALVEDOSAS	Implementación de medidas xerais de accesibilidade: tratamento de pasos de peóns, eliminación/ retranqueo de obstáculos, etc.	LA1	Municipal	Cruce	Longo prazo	100	Ml	50	5.000 €	5.000 €	
				1.6	RÚA ROXELIO LANDEIRO/ CAMIÑO DE SANTIAGO	Adoquinado zona Camiño Santiago, mesmo tratamento que Ponte Sampaio na calzada.	LA1, LA7, LA8	Deputación	Directa	Longo prazo	420	M2	150	63.000 €	117.000 €	
						Posta en valor do Camiño de Santiago, en rúas con beirarrúa. Sinalética en beirarrúas	LA8	Deputación	Directa	Longo prazo	120	Ml	50	6.000 €		
						Ampliación beirarrúa zona leste ata 2m, en granito.	LA1, LA7	Deputación	Directa	Longo prazo	120	Ml	400	48.000 €		
				1.7	RÚA ROXELIO LANDEIRO/ NOVO VIAL	Apertura de nova rúa dende Roxelio Landeiro cara ata o cruce entre Cavadiña e Coutada.	LA6	Privado	Cruce	Longo prazo	700	M2	200	140.000 €	140.000 €	
				1.8	PONTE SAMPAIO	Implantación de paso alternativo regulado por semáforos.	LA5	Deputación	Directa	Longo prazo	2	Ud	3.000	6.000 €	8.000 €	
						Conversión en rúa de sentido único.	LA4, LA5	Deputación	Directa	Longo prazo	2	Cruce	1.000	2.000 €		

ÁMBITO		ZONA		LOCALIZACIÓN / ASPECTO		ACTUACIÓN	Liña de actuación	Titularidade/ competencias do espazo	Afección a Camiño de Santiago	Programación	MEDICIÓN		PREZO (€/ud)	IMPORTE		
MEDIDAS ESTRUCTURAIS	ARCADE	2	ZONA PEIRAO	2.1	AVDA. CASTELAO (N550) DENDE A PONTE ATA A RÚA ILLAS ALVEDOSAS	Instalación de pasarela de madeira anclada a estructura para acceder dende as vivendas máis próximas á ponte da N-550 (lado mar) cara o núcleo de Arcade.	LA1, LA7	Fomento	Non	Longo prazo	40	Ml	400	16.000 €	70.750 €	369.400 €
						Acondicionamento e ampliación de beirarrúas formigón entre as rúas Cavadiñas e Illas Alvedosas, incluindo ambas marxes da N-550.	LA1, LA7	Fomento	Non	Longo prazo	150	Ml	250	37.500 €		
						Implantación de cruce semafórico para peóns ubicado nas inmediacións das paradas de bus, sincronizado co existente en Rosalía de Castro, incluso conexión, sinalización horizontal e vertical.	LA1	Fomento	Non	Longo prazo	2	Ud	3.000	6.000 €		
						Humanización do aparcamento situado sobre o FFCC (cambio de pavimento, accesibilidade PMR, distribución de prazas, vexetación, etc.)	LA3	Fomento/ ADIF	Non	Longo prazo	150	M2	75	11.250 €		
				2.2	RÚA FORNEIRA / RÚA OUTEIRIÑO	Redistribución de sentidos nas rúas (implantación de sentidos únicos).	LA4, LA5	Municipal	Non	Medio prazo	8	Cruce	1.000	8.000 €	133.300 €	
						Ampliación de beirarrúas de formigón, formando un itinerario accesible, continuo e homoxéneo, nunha das marxes. Eliminación de aparcamento nas zonas onde entre en conflicto coa ampliación das beirarrúas.	LA1, LA7	Municipal	Non	Medio prazo	460	Ml	250	115.000 €		
						Regulación aparcamento (marcas viarias).	LA3	Municipal	Non	Medio prazo	460	Ml	5	2.300 €		
						Inclusión de mobiliario urbano: papeleiras e bancos. Ocupación de espazo entre prazas de aparcamento cada 50 m aproximadamente, sen invadir o itinerario peonil accesible.	LA8	Municipal	Non	Medio prazo	8	Espazo	1.000	8.000 €		
				2.3	RÚA PEIRAO / RÚA CARBUROS E RAMAIS	Redistribución de sentidos nas rúas (implantación de sentidos únicos).	LA4, LA5	Municipal	Non	Medio prazo	8	Cruce	1.000	8.000 €	165.350 €	
						Ampliación de beirarrúas de formigón, formando un itinerario accesible, continuo e homoxéneo, nunha das marxes. Eliminación de aparcamento nas zonas onde entre en conflicto coa ampliación das beirarrúas.	LA1, LA7	Municipal	Non	Medio prazo	570	Ml	250	142.500 €		
						Regulación aparcamento (marcas viarias).	LA3	Municipal	Non	Medio prazo	570	Ml	5	2.850 €		
						Inclusión de mobiliario urbano: papeleiras e bancos. Ocupación de espazo entre prazas de aparcamento cada 50 m aproximadamente, sen invadir o itinerario peonil accesible.	LA8	Municipal	Non	Medio prazo	12	Espazo	1.000	12.000 €		

ÁMBITO		ZONA		LOCALIZACIÓN / ASPECTO		ACTUACIÓN	Liña de actuación	Titularidade/ competencias do espazo	Afección a Camiño de Santiago	Programación	MEDICIÓN		PREZO (€/ud)	IMPORTE		
MEDIDAS ESTRUCTURAIS	ARCADE	3	ZONA XOSÉ SOLLA	3.1	RÚA XOSÉ SOLLA. HUMANIZACIÓN	Ampliación de beirarrúa lado oeste eliminando aparcamento en liña, dende a R/ Rosalía de Castro ata as R/ Cimadevila e R/ Carballal: conexión con Camiño de Santiago e acceso peonil a zona escolar. Execución en granito donde continuidade á tipoloxía de Rosalía de Castro.	LA1, LA7, LA9	Xunta	Non	Longo prazo	450	Ml	400	180.000 €	204.000 €	294.000 €
						Relocalización de mobiliario urbano (bancos e papeleiras) na beirarrúa ampliada, fora do itinerario peonil accesible. Localización cada 50 m. aproximadamente.	LA8	Xunta	Non	Longo prazo	10	Espazo	150	1.500 €		
						Retranqueo de farolas fora do itinerario peonil accesible.	LA1	Xunta	Non	Longo prazo	450	Ml	50	22.500 €		
				3.2	RÚA XOSÉ SOLLA. MEDIDAS DE ACTUACIÓN SOBRE O APARCAMENTO	Reubicación de prazas de aparcamento eliminadas en Xosé Solla froito da ampliación da beirarrúa, no solo urbano non consolidado que se localiza entre a Estrada de Soutomaior e Xosé Solla. Bolsa de aparcamento con capacidade obxetivo dunhas 90 plazas, incluso acondicionamento de accesos rodados e peonís, con acceso rodado dende a Estrada de Soutomaior. Esta medida debe complementarse cun control das rotacións de vehículos en zona O.R.A.	LA3	Privado	Non	Longo prazo	1500	M2	50	75.000 €	75.000 €	
				3.3	CRUCE DE PIERRES (R/XOSE SOLLA CON ESTRADA DE SOUTOMAIOR)	Creación de carril de espera para os vehículos que se incorporan a Xosé Solla dende estrada de Soutomaior (xiro á esquerda). Necesario eliminar prazas de aparcamento e desprazar/eliminar paso de peóns. Inclúe marcas viarias e reposición de beirarrúa.	LA7	Xunta/ Deputación	Non	Longo prazo	1	Espazo	15.000	15.000 €	15.000 €	
		4	AVENIDA CASTELAO (N-550) E ENTORNO	4.1	CONTINUIDADE E ACCESIBILIDADE DE BEIRARRÚAS	Ampliación de beirarrúas de formigón, formando un itinerario accesible, continuo e homoxéneo. Eliminación de aparcamento nas zonas onde entre en conflicto coa ampliación das beirarrúas.	LA1, LA7	Fomento	Non	Longo prazo	650	Ml	250	162.500 €	162.500 €	220.250 €
				4.2	ACCESIBILIDADE	Instalación de baranda accesible nas rúas que conectan coa N-550 e nas que a pendente é superior ó 6%.	LA1	Fomento	Non	Longo prazo	60	Ml	150	9.000 €	12.750 €	
						Instalación de baranda accesible en desniveis					25	Ml	150	3.750 €		
				4.3	SEGURIDADE VIARIA NOS CRUCES PEONÍS	Tratamento dos pasos de peóns: adelantamento da beirarrúa, sistema de reforzo lumínico intelixente, etc.	LA7	Fomento	Non	Longo prazo	3	Espazo	15.000	45.000 €	45.000 €	

ÁMBITO		ZONA		LOCALIZACIÓN / ASPECTO		ACTUACIÓN	Liña de actuación	Titularidade/ competencias do espazo	Afección a Camiño de Santiago	Programación	MEDICIÓN		PREZO (€/ud)	IMPORTE		
MEDIDAS ESTRUCTURAIS	ARCADE	5	CAMIÑO DE SANTIAGO / ZONA CENTRAL	5.1	CAMIÑO DE SANTIAGO	Posta en valor do Camiño de Santiago, en rúas sen beirarrúa.	LA8	Municipal/ Patrimonio	Directa	Longo prazo	2250	Ml	100	225.000 €	275.000 €	361.500 €
						Humanización Praza Cimadevila: pavimentación acorde con Camiño de Santiago, redistribución de espazos con prioridade peonil, dotación de mobiliario urbano. Implantación de tráfico de convivencia con prioridade peonil.	LA8	Municipal/ Patrimonio	Directa	Longo prazo	500	M2	100	50.000 €		
				5.2	SENTIDOS DE CIRCULACIÓN NO ENTORNO	Redistribución de sentidos únicos, mediante sinalización vertical nos cruces. Todas as rúas con sentido único para permitir o cruce dos vehículos cos peóns.	LA4, LA5	Municipal/ Patrimonio	Directa e cruces	Longo prazo	10	Cruce	1.000	10.000 €	10.000 €	
				5.3	CONEXIÓNS DO CAMIÑO CON XOSÉ SOLLA	Conexión da Praza Talo Río co Camiño de Santiago, apertura de nova rúa.	LA6	Municipal/ Patrimonio	Cruce	Longo prazo	300	M2	200	60.000 €	76.500 €	
						Acondicionamento da rúa existente que conecta a nova rúa con Xosé Solla, dándolle o mesmo tratamento que o Camiño de Santiago, con elevación ata o nivel de beirarrúas. Potenciación de acceso peonil dende o Camiño de Santiago cara o centro de Arcade.	LA1, LA7, LA8	Municipal	Non	Longo prazo	80	Ml	100	8.000 €		
						Humanización da R/ Pozovello: mesmo tratamento que Camiño de Santiago, adoquinado a nivel de beirarrúas actuais, eliminación de aparcamentos. Potenciación de acceso peonil dende o Camiño de Santiago cara o centro de Arcade.	LA1, LA7, LA8	Municipal/ Patrimonio	Cruce	Longo prazo	50	Ml	100	5.000 €		
						Humanización da R/ Cimadevila: tratamento accesos Camiño de Santiago, tráfico de convivencia con prioridade peonil.	LA1, LA7, LA8	Municipal/ Patrimonio	Cruce	Longo prazo	70	Ml	50	3.500 €		
		6	ESTRADA DE SOUTOMAIOR E RAMAIS	6.1	ACONDICIONAMENTO ESTRADA DE SOUTOMAIOR	Soterramento de servizos aéreos, dende R/Xosé Solla ata cruce despois da igrexa.	LA1	Deputación	Non	Longo prazo	370	Ml	100	37.000 €	52.000 €	62.000 €
						Ampliación de beirarrúa a costa de eliminar prazas de aparcamento na entrada do edificio do antigo colexio de infantil. Instalación de mobiliario urbano.	LA8	Deputación	Non	Longo prazo	40	Ml	350	14.000 €		
						Retranqueo de sinais que obstaculizan o itinerario peonil, adosándoas a fachada, a báculos, etc.	LA1	Deputación	Non	Longo prazo	10	Ud	100	1.000 €		
				6.2	SENTIDOS DE CIRCULACIÓN	Redistribución de sentidos únicos, mediante sinalización vertical nos cruces. Todas as rúas con sentido único para permitir o cruce dos vehículos cos peóns.	LA1	Deputación	Non	Longo prazo	10	Cruce	1.000	10.000 €	10.000 €	

ÁMBITO		ZONA		LOCALIZACIÓN / ASPECTO		ACTUACIÓN	Liña de actuación	Titularidade/ competencias do espazo	Afección a Camiño de Santiago	Programación	MEDICIÓN		PREZO (€/ud)	IMPORTE		
MEDIDAS ESTRUCTURAIS	ARCADE	7	ZONA SUR	7.1	RÚA DO CALVARIO	Implementación de medidas xerais de accesibilidade: tratamento de pasos de peóns, eliminación/ retranqueo de obstáculos, etc.	LA1	Deputación	Non	Longo prazo	600	Ml	50	30.000 €	30.000 €	50.000 €
				7.2	ESTRADA EP-2909	Implementación de medidas xerais de accesibilidade: tratamento de pasos de peóns, eliminación/ retranqueo de obstáculos, etc.	LA1	Deputación	Non	Longo prazo	400	Ml	50	20.000 €	20.000 €	
		8	ZONA ESCOLAR E ACCESOS	8.1	ACCESO PEONIL DENDE R/ XOSÉ SOLLA	Fomento de itinerario peonil por R/ do Carballal e R/Valmonte. Implantación de dirección única de baixada para os vehículos. Distribución diferenciada na sección da zona peonil e da zona para os vehículos. A senda peonil diferenciada con adoquín vermello.	LA1, LA7, LA9	Municipal	Non	Curto prazo	500	Ml	250	125.000 €	142.500 €	142.500 €
						Pintura delimitando carril de circulación por ambas marxes, marca vial limitando velocidade en 30 km/h, sinais de prohibición de aparcar, separadores entre zona rodada e zona peonil.	LA7	Municipal	Non	Curto prazo	500	Ml	10	5.000 €		
						Redistribución de 15 prazas de aparcamento en bolsa de aparcamento próxima ao CEIP, acabado en xabre.	LA3	Municipal	Non	Curto prazo	250	M2	50	12.500 €		
		9	CENTRO DE SAÚDE E ACCESOS	9.1	REGULACIÓN DE TRÁFICO	Glorieta N-550, según proxecto incluido no PXOM.	LA5, LA7	Fomento	Indirecta	Longo prazo	S/prox. Fomento				96.400 €	96.400 €
						Distribución do tráfico en sentido único, empregando a parcela do Centro de Saúde a modo de glorieta (sinalización vertical e horizontal).	LA1	Municipal/ Patrimonio	Directa	Longo prazo	5	Cruce	1.000	5.000 €		
						Ampliación/creación de beirarrúas de formigón en ambas marxes.	LA1, LA7	Municipal/ Patrimonio	Directa	Longo prazo	340	Ml	250	85.000 €		
						Redistribución e pintado de prazas de aparcamento, reserva de 1-2 prazas PMR, 1 praza para ambulancia e 1 praza para baixar enfermos. Sinalización horizontal e vertical.	LA3	Municipal/ Patrimonio	Directa	Longo prazo	340	Ml	10	3.400 €		
						Itinerario peonil para acceder ó Centro de Saúde: retranqueo de paso de peóns da N-550 á altura do paso da PO-264, apertura de camiño de comunicación accesible entre ámbolos dous. Pasos de peóns nos dous cruces existentes para acceder ó centro de saúde dende a N-550.	LA1, LA7, LA9	Fomento/ Xunta	Indirecta	Longo prazo	1	Ud	3.000	3.000 €		

ÁMBITO		ZONA		LOCALIZACIÓN / ASPECTO		ACTUACIÓN	Liña de actuación	Titularidade/ competencias do espazo	Afección a Camiño de Santiago	Programación	MEDICIÓN		PREZO (€/ud)	IMPORTE		
MEDIDAS ESTRUCTURAIS	SOUTOMAIOR E NÚCLEOS RURAIS	10	SOUTOMAIOR E NÚCLEOS RURAIS DE MAIS DE 200 HABITANTES	10.1	SOUTOMAIOR	Medidas de seguridade viaria e accesibilidade: calmado de tráfico, convivencia deste cos peóns e ciclistas, retranqueo de obstáculos nas bermas e cunetas (contenedores, sinais e postes) e ordenación de aparcamentos. En núcleos de máis de 200 habitantes.	LA1, LA7, LA3	Municipal/ Xunta	Non	Longo prazo	1	Ud	15.000	135.000 €	135.000 €	135.000 €
				10.2	A XESTEIRA		LA1, LA7, LA3	Municipal/ Patrimonio	Indirecta	Longo prazo	1	Ud	15.000			
				10.3	A DEVESA		LA1, LA7, LA3	Municipal	Non	Medio prazo	1	Ud	15.000			
				10.4	COMBOA		LA1, LA7, LA3	Municipal	Non	Medio prazo	1	Ud	15.000			
				10.5	A PEDREIRA		LA1, LA7, LA3	Municipal	Non	Medio prazo	1	Ud	15.000			
				10.6	ROMARIZ		LA1, LA7, LA3	Municipal/ Deputación	Non	Longo prazo	1	Ud	15.000			
				10.7	O RIAL		LA1, LA7, LA3	Municipal	Non	Medio prazo	1	Ud	15.000			
				10.8	MOREIRA		LA1, LA7, LA3	Municipal	Non	Medio prazo	1	Ud	15.000			
				10.9	AIXÁN		LA1, LA7, LA3	Municipal/ Deputación	Non	Longo prazo	1	Ud	15.000			
		11	NÚCLEOS RURAIS DE MENOS DE 200 HABITANTES	11.1	O CONDE	Medidas de seguridade viaria e accesibilidade: calmado de tráfico, convivencia deste cos peóns e ciclistas, retranqueo de obstáculos nas bermas e cunetas (contenedores, sinais e postes) e ordenación de aparcamentos. En núcleos de menos de 200 habitantes.	LA1, LA7, LA3	Municipal	Non	Medio prazo	1	Ud	10.000	70.000 €	70.000 €	70.000 €
				11.2	A MONTESIÑA		LA1, LA7, LA3	Municipal/ Xunta	Non	Longo prazo	1	Ud	10.000			
				11.3	O SOBRAL		LA1, LA7, LA3	Municipal	Non	Longo prazo	1	Ud	10.000			
				11.4	O VAL		LA1, LA7, LA3	Municipal	Non	Longo prazo	1	Ud	10.000			
				11.5	LOURIDO		LA1, LA7, LA3	Municipal	Non	Longo prazo	1	Ud	10.000			
				11.6	CORTELLAS		LA1, LA7, LA3	Municipal/ Deputación	Non	Longo prazo	1	Ud	10.000			
				11.7	ARANZA		LA1, LA7, LA3	Municipal/ Deputación	Non	Longo prazo	1	Ud	10.000			

ÁMBITO		ZONA		LOCALIZACIÓN / ASPECTO		ACTUACIÓN	Liña de actuación	Titularidade/ competencias do espazo	Afección a Camiño de Santiago	Programación	MEDICIÓN		PREZO (€/ud)	IMPORTE		
MEDIDAS ESTRUCTURAIS	TERRITORIAL	12	CONEXIÓN ARCADE - SOUTOMAIOR	12.1	MELLORA DO ACCESO POLA PO-244 E EP-2908	Elaboración de estudo lumínico, estudo de seguridade viaria e de accesibilidade. En base ó estudo anterior, acondicionamento do tramo en materia de seguridade viaria e accesibilidade: eliminación/retranqueo de obstáculos, continuidade do itinerario peonil, configuración dos vaos peonís e de vehículos, etc. Dende o IES ata Arcade.	LA1, LA4, LA7	Xunta/ Deputación	Non	Longo prazo	2600	Ml	50	130.000 €	130.000 €	1.015.000 €
				12.2	RUTA ALTERNATIVA PARA PEÓNS E CICLISTAS	Acondicionamento de camiños existentes entre A Pedreira/Casa do Concello e o Pavillón da Montesiña, como paso alternativo á PO-244 para peóns e ciclistas: sinalización de tráfico de convivencia con prioridade peonil e ciclista, iluminación tipo baliza, mellora dos tramos sen asfaltar con xabre/zahorra, etc. Seguindo o trazado da GR-58 (variante).	LA1, LA4, LA7	Municipal	Non	Medio prazo	2300	Ml	100	230.000 €	230.000 €	
				12.3	PROLONGAR O PASEO MARÍTIMO ATA SOUTOMAIOR	Acondicionamento de senda peonil e ciclista na marxe dereita do río Verdugo, en continuación da existente, comunicándoa con Soutomaior, como alternativa de conexión en bici entre o núcleo de Arcade e os núcleos rurais. FASE I: Arcade-Praia da Xunqueira.	LA1, LA8	Municipal /Augas de Galicia/ Patrimonio/ Xunta/ Costas/ IET	Non	Longo prazo	1000	Ml	250	250.000 €	655.000 €	
						Acondicionamento de senda peonil e ciclista na marxe esquerda do río Verdugo, en continuación da existente, comunicándoa con Soutomaior, como alternativa de conexión en bici entre o núcleo de Arcade e os núcleos rurais. FASE II: Praia da Xunqueira-A Montesiña; conexión con ruta alternativa para peóns e ciclistas.	LA1, LA8	Municipal /Augas de Galicia Costas/ IET	Non	Longo prazo	1500	Ml	50	75.000 €		
						Acondicionamento de senda peonil e ciclista na marxe dereita do río Verdugo, en continuación da existente, comunicándoa con Soutomaior, como alternativa de conexión en bici entre o núcleo de Arcade e os núcleos rurais. FASE III: A Montesiña-Soutomaior polo río.	LA1, LA8	Municipal /Augas de Galicia Costas/ IET/ Deputación	Non	Longo prazo	2200	Ml	150	330.000 €		
		13	OUTRAS CONEXIÓNS PEONÍS E CICLISTAS	13.1	SENDA ENTRE O CASTELO DE SOUTOMAIOR / ROMARIZ / PONTE CAMBOA (VEIGUIÑA LONGA)	Acondicionamento de camiños existentes entre O Castelo de Soutomaior e Ponte Camboa, pasando por O Rial, Soutomaior e Romariz, garantindo a seguridade de peóns e ciclistas: sinalización de tráfico de convivencia con prioridade peonil e ciclista, mellora dos tramos sen asfaltar con xabre/zahorra, etc. Seguindo o trazado da GR-58/GR-94.	LA1, LA7, LA8	Municipal/ Xunta/ Deputación	Non	Longo prazo	1350	Ml	50	67.500 €	67.500 €	67.500 €
		14	MEDIDAS DE MELLORA DO TRANSPORTE PÚBLICO	14.1	ACTUACIÓNS SOBRE AS PARADAS	Instalación de panéis nas paradas de bus indicando os horarios das paradas	LA2	Municipal/ Fomento/ Xunta/ Deputación	Non	Longo prazo	36	Ud	300	10.800 €	46.800 €	46.800 €
						Acondicionamento paradas existentes (reparación marquesiñas, marcas viarias, sinalización vertical, accesibilidade,…)	LA1, LA2, LA7	Municipal/ Fomento/ Xunta/ Deputación	Non	Longo prazo	36	Ud	1.000	36.000 €		
TOTAL																3.357.450 €

ANEXO 3. FICHAS DE MEDIDAS ESTRUCTURAIS

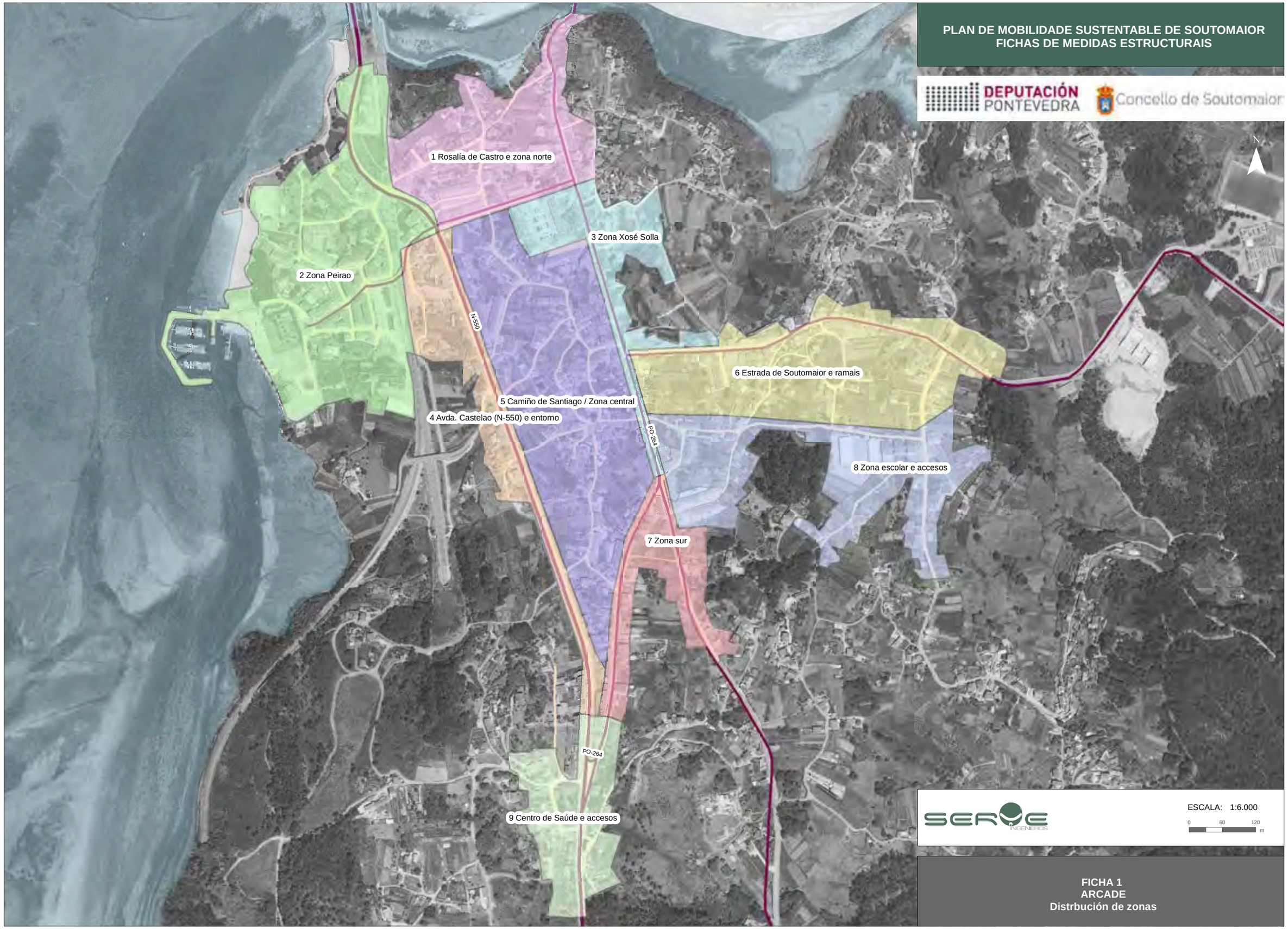
ÍNDICE DE FICHAS

FICHA 1. ARCADE. Distribución de zonas
FICHA 2. ARCADE. Zona 1 Rosalía de Castro e zona norte
FICHA 3. ARCADE. Zona 2 Peirao
FICHA 4. ARCADE. Zona 3 Xosé Solla
FICHA 5. ARCADE. Zona 4 Avda. Castelao (N-550) e Zona 5 Camiño de Santiago
FICHA 6. ARCADE. Zona 6 Estrada de Soutomaior e ramais e Zona 8 Zona escolar e accesos
FICHA 7. ARCADE. Zona 7 Zona sur e Zona 9 Centro de Saúde e accesos
FICHA 8. SOUTOMAIOR E NÚCLEOS RURAIS
FICHA 9. AMBITO TERRITORIAL. Propostas
FICHA 10. AMBITO TERRITORIAL. Viario futuro

PLAN DE MOBILIDADE SUSTENTABLE DE SOUTOMAIOR
FICHAS DE MEDIDAS ESTRUCTURAIS

DEPUTACIÓN PONTEVEDRA

Concello de Soutomaior



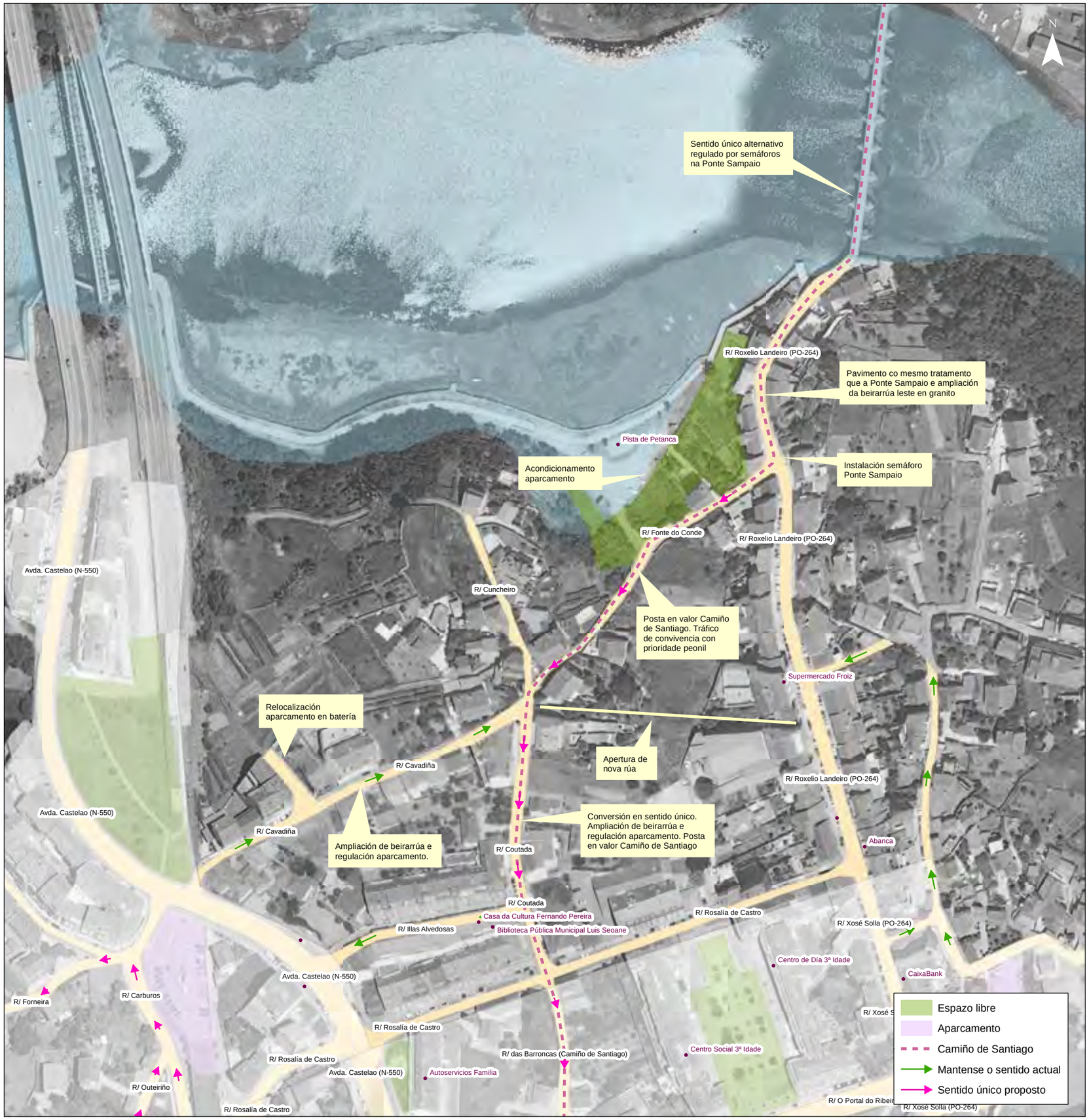
SERVE INGENIERÍAS

ESCALA: 1:6.000

0 60 120 m

FICHA 1
ARCADE
Distrbución de zonas

PLAN DE MOBILIDADE SUSTENTABLE DE SOUTOMAIOR
FICHAS DE MEDIDAS ESTRUCTURAIS



ÁMBITO		ZONA		LOCALIZACIÓN / ASPECTO		ACTUACIÓN
MEDIDAS ESTRUCTURAIS	ARCADE	1	ROSALÍA DE CASTRO E ZONA NORTE	1.1	RÚA ROSALÍA DE CASTRO	Implementación de medidas xerais de accesibilidade: tratamento de pasos de peóns, eliminación/ retranqueo de obstáculos, etc.
				1.2	RÚA CABADIÑA	Creación de beirarrúa accesible, continua e homoxénea de alomenos 2m de ancho, de formigón, nunha marxe (lado sur).
						Regulación aparcamento (lado norte). Os aparcamentos que haxa que eliminar, relocalizaranse provisionalmente en batería na rúa sen saída.
				1.3	RÚA FONTE DO CONDE	Cambio da dirección do sentido único na rúa.
						Posta en valor do Camiño de Santiago, en rúas sen beirarrúa.
						Implantación de tráfico de convivencia con prioridade peonil.
						Acondicionamento de aparcamento na zona da pista de petanca (para poder sacar prazas da rúa).
				1.4	RÚA COUTADA	Conversión en rúa de sentido único.
						Creación de beirarrúa accesible, continua e homoxénea de alomenos 2m de ancho, de granito, nunha marxe.
						Regulación aparcamento na marxe oposta.
						Posta en valor do Camiño de Santiago, en rúas con beirarrúa. Sinalética en beirarrúas
				1.5	RÚA ILLAS ALVEDOSAS	Implementación de medidas xerais de accesibilidade: tratamento de pasos de peóns, eliminación/ retranqueo de obstáculos, etc.
				1.6	RÚA ROXELIO LANDEIRO/ CAMIÑO DE SANTIAGO	Adoquinado zona Camiño Santiago, mesmo tratamento que Ponte Sampaio na calzada.
						Posta en valor do Camiño de Santiago, en rúas con beirarrúa. Sinalética en beirarrúas
						Ampliación beirarrúa zona leste ata 2m, en granito.
				1.7	RÚA ROXELIO LANDEIRO/ NOVO VIAL	Apertura de nova rúa dende Roxelio Landeiro cara ata o cruce entre Cavadiña e Coutada.
				1.8	PONTE SAMPAIO	Implantación de paso alternativo regulado por semáforos.
						Conversión en rúa de sentido único.

ESCALA: 1:2.000

0 20 40 m

FICHA 2
ARCADE
Zona 1 Rosalía de Castro e zona norte

PLAN DE MOBILIDADE SUSTENTABLE DE SOUTOMAIOR
FICHAS DE MEDIDAS ESTRUCTURAIS

DEPUTACIÓN PONTEVEDRA — Concello de Soutomaior

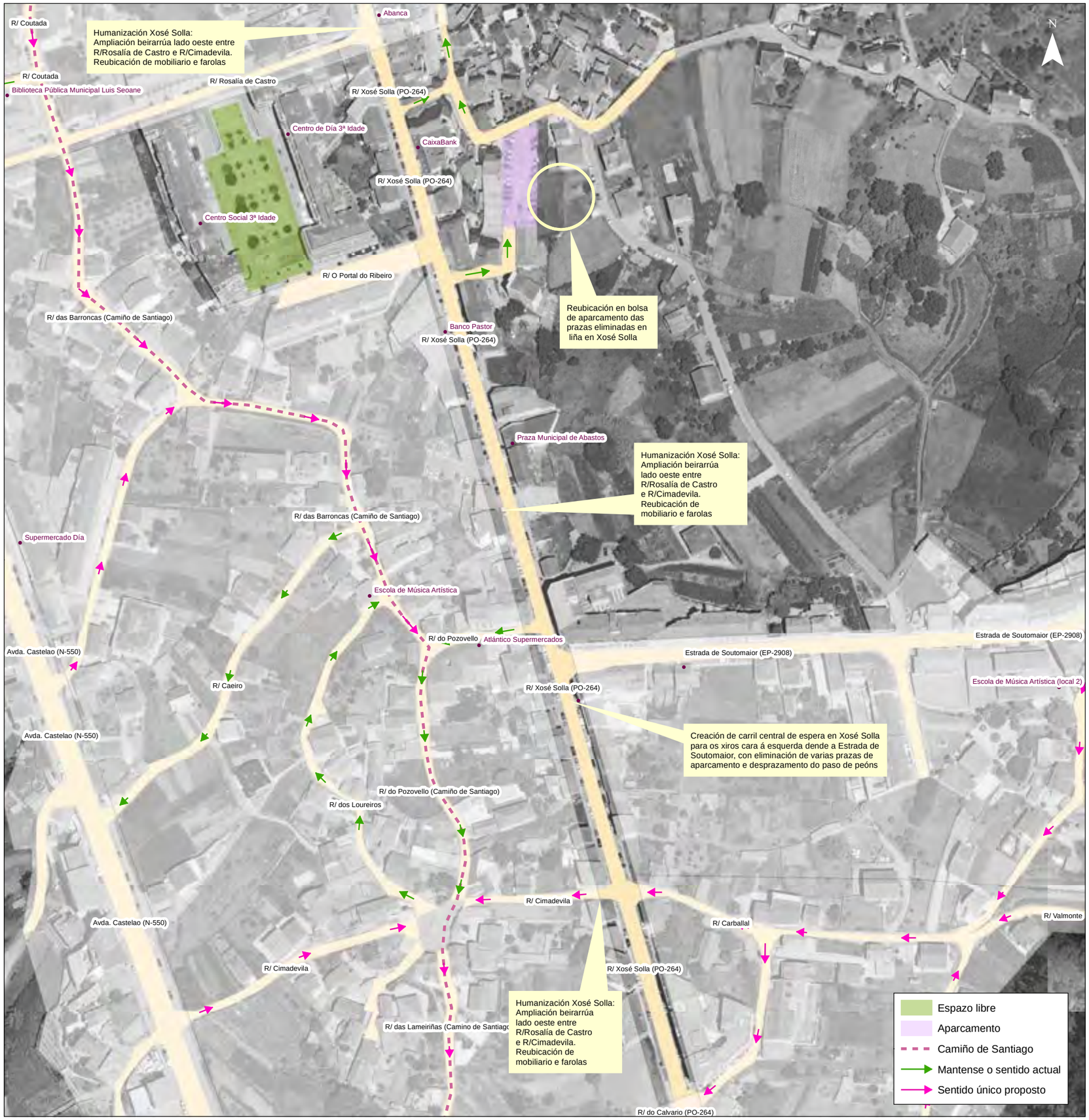
ÁMBITO		ZONA		LOCALIZACIÓN / ASPECTO		ACTUACIÓN
MEDIDAS ESTRUCTURAIS	ARCADE	2	ZONA PEIRAO	2.1	AVDA. CASTELAO (N550) DENDE A PONTE ATA A RÚA ILLAS ALVEDOSAS	Instalación de pasarela de madeira anclada a estructura para acceder dende as vivendas máis próximas á ponte da N-550 (lado mar) cara o núcleo de Arcade.
						Acondicionamento e ampliación de beirarrúas formigón entre as rúas Cavadiñas e Illas Alvedosas, incluindo ambas marxes da N-550.
						Implantación de cruce semafórico para peóns ubicado nas inmediacións das paradas de bus, sincronizado co existente en Rosalía de Castro, incluso conexión, sinalización horizontal e vertical.
						Humanización do aparcamento situado sobre o FFCC (cambio de pavimento, accesibilidade PMR, distribución de prazas, vexetación, etc.)
				2.2	RÚA FORNEIRA / RÚA OUTEIRIÑO	Redistribución de sentidos nas rúas (implantación de sentidos únicos).
						Ampliación de beirarrúas de formigón, formando un itinerario accesible, continuo e homoxéneo, nunha das marxes. Eliminación de aparcamento nas zonas onde entre en conflicto coa ampliación das beirarrúas.
						Regulación aparcamento (marcas viarias).
						Inclusión de mobiliario urbano: papeleiras e bancos. Ocupación de espazo entre prazas de aparcamento cada 50 m aproximadamente, sen invadir o itinerario peonil accesible.
				2.3	RÚA PEIRAO / RÚA CARBUROS E RAMAIS	Redistribución de sentidos nas rúas (implantación de sentidos únicos).
						Ampliación de beirarrúas de formigón, formando un itinerario accesible, continuo e homoxéneo, nunha das marxes. Eliminación de aparcamento nas zonas onde entre en conflicto coa ampliación das beirarrúas.
						Regulación aparcamento (marcas viarias).
						Inclusión de mobiliario urbano: papeleiras e bancos. Ocupación de espazo entre prazas de aparcamento cada 50 m aproximadamente, sen invadir o itinerario peonil accesible.

SERVE INGENIEROS

ESCALA: 1:2.000

0 20 40 m

FICHA 3
ARCADE
Zona 2 Peirao



PLAN DE MOBILIDADE SUSTENTABLE DE SOUTOMAIOR
FICHAS DE MEDIDAS ESTRUCTURAIS

DEPUTACIÓN PONTEVEDRA — Concello de Soutomaior

ÁMBITO		ZONA		LOCALIZACIÓN / ASPECTO		ACTUACIÓN
MEDIDAS ESTRUCTURAIS	ARCADE	3	ZONA XOSÉ SOLLA	3.1	RÚA XOSÉ SOLLA. HUMANIZACIÓN	Ampliación de beirarrúa lado oeste eliminando aparcamento en liña, dende a R/ Rosalía de Castro ata as R/ Cimadevila e R/ Carballal: conexión con Camiño de Santiago e acceso peonil a zona escolar. Execución en granito donde continuidade á tipoloxía de Rosalía de Castro.
						Relocalización de mobiliario urbano (bancos e papeleiras) na beirarrúa ampliada, fora do itinerario peonil accesible. Localización cada 50m. aproximadamente.
						Retranqueo de farolas fora do itinerario peonil accesible.
				3.2	RÚA XOSÉ SOLLA. MEDIDAS DE ACTUACIÓN SOBRE O APARCAMENTO	Reubicación de prazas de aparcamento eliminadas en Xosé Solla froito da ampliación da beirarrúa, no solo urbano non consolidado que se localiza entre a Estrada de Soutomaior e Xosé Solla. Bolsa de aparcamento con capacidade obxetivo dunhas 90 plazas, incluso acondicionamento de accesos rodados e peonís, con acceso rodado dende a Estrada de Soutomaior. Esta medida debe complementarse cun control das rotacións de vehículos en zona O.R.A.
				3.3	CRUCE DE PIERRES (R/XOSE SOLLA CON ESTRADA DE SOUTOMAIOR)	Creación de carril de espera para os vehículos que se incorporan a Xosé Solla dende estrada de Soutomaior (xiro á esquerda). Necesario eliminar prazas de aparcamento e desprazar/eliminar paso de peóns. Inclúe marcas viarias e reposición de beirarrúa.

SERVE INGENIEROS

ESCALA: 1:2.000

0 20 40 m

FICHA 4
ARCADE
Zona 3 Xosé Solla

PLAN DE MOBILIDADE SUSTENTABLE DE SOUTOMAIOR
FICHAS DE MEDIDAS ESTRUCTURAIS

DEPUTACIÓN PONTEVEDRA — Concello de Soutomaior

ÁMBITO		ZONA		LOCALIZACIÓN / ASPECTO		ACTUACIÓN
MEDIDAS ESTRUCTURAIS	ARCADE	4	AVENIDA CASTELAO (N-550) E ENTORNO	4.1	CONTINUIDADE E ACCESIBILIDADE DE BEIRARRÚAS	Ampliación de beirarrúas de formigón, formando un itinerario accesible, continuo e homoxéneo. Eliminación de aparcamento nas zonas onde entre en conflicto coa ampliación das beirarrúas.
				4.2	ACCESIBILIDADE	Instalación de baranda accesible nas rúas que conectan coa N-550 e nas que a pendente é superior ó 6%.
						Instalación de baranda accesible en desniveis
				4.3	SEGURIDADE VIARIA NOS CRUCES PEONÍS	Tratamento dos pasos de peóns: adelantamento da beirarrúa, sistema de reforzo lumínico intelixente, etc.
		5	CAMIÑO DE SANTIAGO / ZONA CENTRAL	5.1	CAMIÑO DE SANTIAGO	Posta en valor do Camiño de Santiago, en rúas sen beirarrúa.
						Humanización Praza Cimadevila: pavimentación acorde con Camiño de Santiago, redistribución de espazos con prioridade peonil, dotación de mobiliario urbano. Implantación de tráfico de convivencia con prioridade peonil.
				5.2	SENTIDOS DE CIRCULACIÓN NO ENTORNO	Redistribución de sentidos únicos, mediante sinalización vertical nos cruces. Todas as rúas con sentido único para permitir o cruce dos vehículos cos peóns.
				5.3	CONEXIÓNS DO CAMIÑO CON XOSÉ SOLLA	Conexión da Praza Talo Río co Camiño de Santiago, apertura de nova rúa.
						Acondicionamento da rúa existente que conecta a nova rúa con Xosé Solla, dándolle o mesmo tratamento que o Camiño de Santiago, con elevación ata o nivel de beirarrúas. Potenciación de acceso peonil dende o Camiño de Santiago cara o centro de Arcade.
						Humanización da R/ Pozovello: mesmo tratamento que Camiño de Santiago, adoquinado a nivel de beirarrúas actuais, eliminación de aparcamentos. Potenciación de acceso peonil dende o Camiño de Santiago cara o centro de Arcade.
						Humanización da R/ Cimadevila: tratamento accesos Camiño de Santiago, tráfico de convivencia con prioridade peonil.

SERVE INGENIEROS

ESCALA: 1:2.000

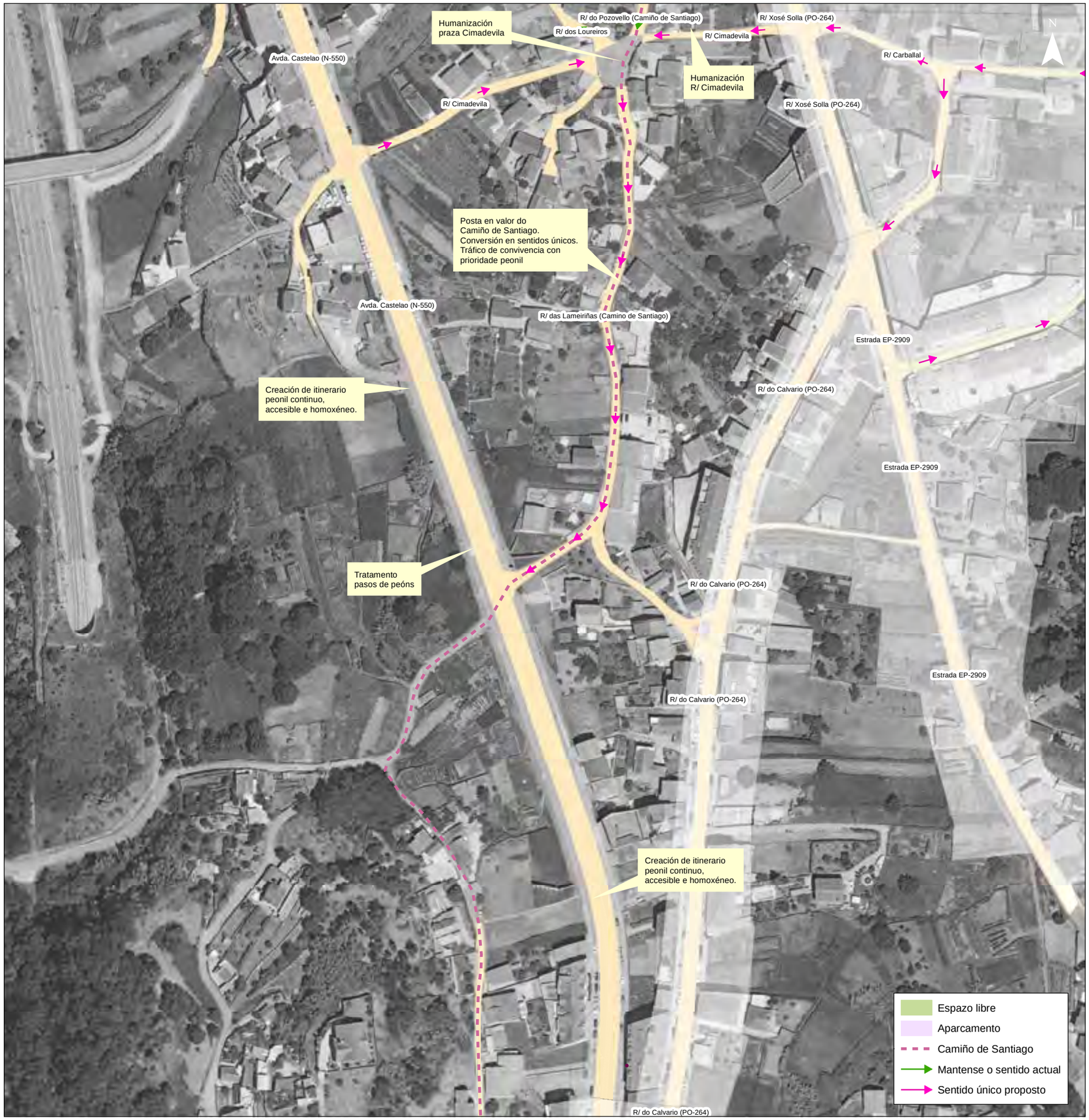
0 20 40 m

FICHA 5 Folla 1 de 2 (Zona norte)
ARCADE
Zona 4 Avda. Castelao (N-550) e entorno
Zona 5 Camiño de Santiago/ Tramo central

R/ Cavadiña
R/ Coutada
Abanca
N
R/ Coutada
Casa da Cultura Fernando Pereira
R/ Rosalía de Castro
R/ Illas Alvedosas
Biblioteca Pública Municipal Luis Seoane
R/ Xosé Solla (PO-264)
Centro de Día 3ª Idade
Avda. Castelao (N-550)
CaixaBank
R/ Xosé Solla (PO-264)
R/ Rosalía de Castro
Centro Social 3ª Idade
R/ Rosalía de Castro
Autoservicios Familia
Avda. Castelao (N-550)
R/ O Portal do Ribeiro
Creación de itinerario peonil continuo, accesible e homoxéneo.
R/ das Barroncas (Camiño de Santiago)
Banco Pastor
R/ Xosé Solla (PO-264)
Posta en valor do Camiño de Santiago. Conversión en sentidos únicos. Tráfico de convivencia con prioridade peonil
Apertura de nova rúa de conexión da Pza. Talo Río co Camiño de Santiago
R/ Rosalía de Castro
Praza Municipal de Abastos
Tratamento pasos de peóns
R/ das Barroncas (Camiño de Santiago)
Supermercado Día
Humanización R/ Pozovello
R/ Rosalía de Castro
Escola de Música Artística
R/ do Pozovello
Atlántico Supermercados
Estrada de Soutomaior (EP-2908)
Avda. Castelao (N-550)
R/ Caeiro
R/ Xosé Solla (PO-264)
Avda. Castelao (N-550)
Posta en valor do Camiño de Santiago. Conversión en sentidos únicos. Tráfico de convivencia con prioridade peonil
R/ do Pozovello (Camiño de Santiago)
R/ dos Loureiros
Humanización R/ Cimadevila
R/ Cimadevila
R/ Carballal
Avda. Castelao (N-550)
R/ Cimadevila
Humanización praza Cimadevila
R/ Xosé Solla (PO-264)
Creación de itinerario peonil continuo, accesible e homoxéneo.
R/ das Lameiriñas (Camino de Santiago)
Espazo libre
Aparcamento
Camiño de Santiago
Mantense o sentido actual
Sentido único proposto
R/ do Calvario (PO-264)

PLAN DE MOBILIDADE SUSTENTABLE DE SOUTOMAIOR
FICHAS DE MEDIDAS ESTRUCTURAIS

DEPUTACIÓN PONTEVEDRA — Concello de Soutomaior



ÁMBITO		ZONA		LOCALIZACIÓN / ASPECTO		ACTUACIÓN
MEDIDAS ESTRUCTURAIS	ARCADE	4	AVENIDA CASTELAO (N-550) E ENTORNO	4.1	CONTINUIDADE E ACCESIBILIDADE DE BEIRARRÚAS	Ampliación de beirarrúas de formigón, formando un itinerario accesible, continuo e homoxéneo. Eliminación de aparcamento nas zonas onde entre en conflicto coa ampliación das beirarrúas.
				4.2	ACCESIBILIDADE	Instalación de baranda accesible nas rúas que conectan coa N-550 e nas que a pendente é superior ó 6%.
						Instalación de baranda accesible en desniveis
				4.3	SEGURIDADE VIARIA NOS CRUCES PEONÍS	Tratamento dos pasos de peóns: adelantamento da beirarrúa, sistema de reforzo lumínico intelixente, etc.
		5	CAMIÑO DE SANTIAGO / ZONA CENTRAL	5.1	CAMIÑO DE SANTIAGO	Posta en valor do Camiño de Santiago, en rúas sen beirarrúa.
						Humanización Praza Cimadevila: pavimentación acorde con Camiño de Santiago, redistribución de espazos con prioridade peonil, dotación de mobiliario urbano. Implantación de tráfico de convivencia con prioridade peonil.
				5.2	SENTIDOS DE CIRCULACIÓN NO ENTORNO	Redistribución de sentidos únicos, mediante sinalización vertical nos cruces. Todas as rúas con sentido único para permitir o cruce dos vehículos cos peóns.
				5.3	CONEXIÓNS DO CAMIÑO CON XOSÉ SOLLA	Conexión da Praza Talo Río co Camiño de Santiago, apertura de nova rúa.
						Acondicionamento da rúa existente que conecta a nova rúa con Xosé Solla, dándolle o mesmo tratamento que o Camiño de Santiago, con elevación ata o nivel de beirarrúas. Potenciación de acceso peonil dende o Camiño de Santiago cara o centro de Arcade.
						Humanización da R/ Pozovello: mesmo tratamento que Camiño de Santiago, adoquinado a nivel de beirarrúas actuais, eliminación de aparcamentos. Potenciación de acceso peonil dende o Camiño de Santiago cara o centro de Arcade.
						Humanización da R/ Cimadevila: tratamento accesos Camiño de Santiago, tráfico de convivencia con prioridade peonil.

SERVE INGENIEROS

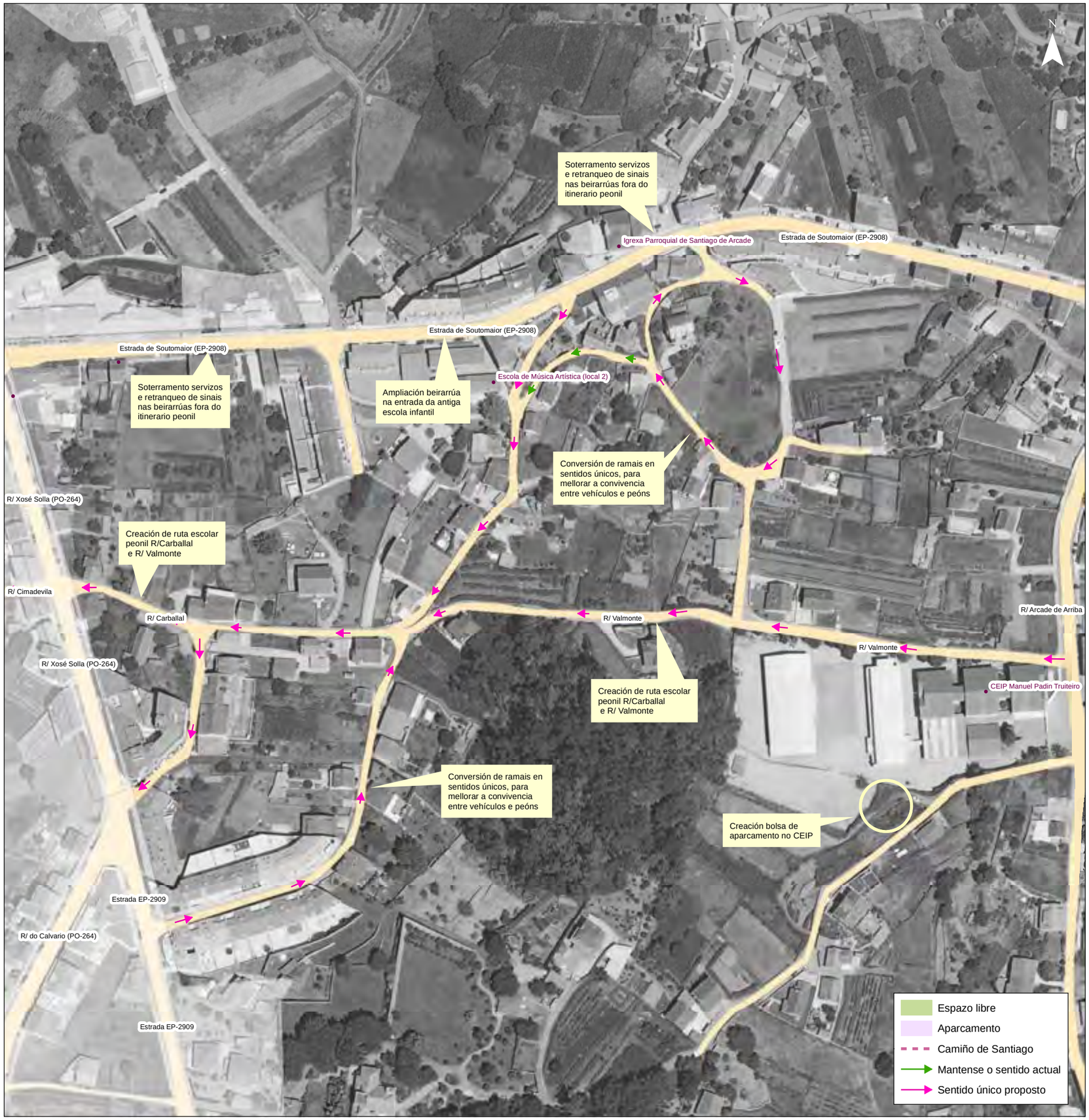
ESCALA: 1:2.000

0 20 40 m

FICHA 5 Folla 2 de 2 (Zona sur)
ARCADE
Zona 4 Avda. Castelao (N-550) e entorno
Zona 5 Camiño de Santiago/ Tramo central

PLAN DE MOBILIDADE SUSTENTABLE DE SOUTOMAIOR
FICHAS DE MEDIDAS ESTRUCTURAIS

DEPUTACIÓN PONTEVEDRA — Concello de Soutomaior



ÁMBITO	ZONA	LOCALIZACIÓN / ASPECTO	ACTUACIÓN
MEDIDAS ESTRUCTURAIS — ARCADE	6 ESTRADA DE SOUTOMAIOR E RAMAIS	6.1 ACONDICIONAMENTO ESTRADA DE SOUTOMAIOR	Soterramento de servizos aéreos, dende R/Xosé Solla ata cruce despois da igrexa.
			Ampliación de beirarrúa a costa de eliminar prazas de aparcamento na entrada do edificio do antigo colexio de infantil. Instalación de mobiliario urbano.
			Retranqueo de sinais que obstaculizan o itinerario peonil, adosándoas a fachada, a báculos, etc.
		6.2 SENTIDOS DE CIRCULACIÓN	Redistribución de sentidos únicos, mediante sinalización vertical nos cruces. Todas as rúas con sentido único para permitir o cruce dos vehículos cos peóns.
	8 ZONA ESCOLAR E ACCESOS	8.1 ACCESO PEONIL DENDE R/ XOSÉ SOLLA	Fomento de itinerario peonil por R/ do Carballal e R/Valmonte. Implantación de dirección única de baixada para os vehículos. Distribución diferenciada na sección da zona peonil e da zona para os vehículos. A senda peonil diferenciada con adoquín vermello.
			Pintura delimitando carril de circulación por ambas marxes, marca vial limitando velocidade en 30 km/h, sinais de prohibición de aparcar, separadores entre zona rodada e zona peonil.
			Redistribución de 15 prazas de aparcamento en bolsa de aparcamento próxima ao CEIP, acabado en xabre.

SERVE INGENIEROS

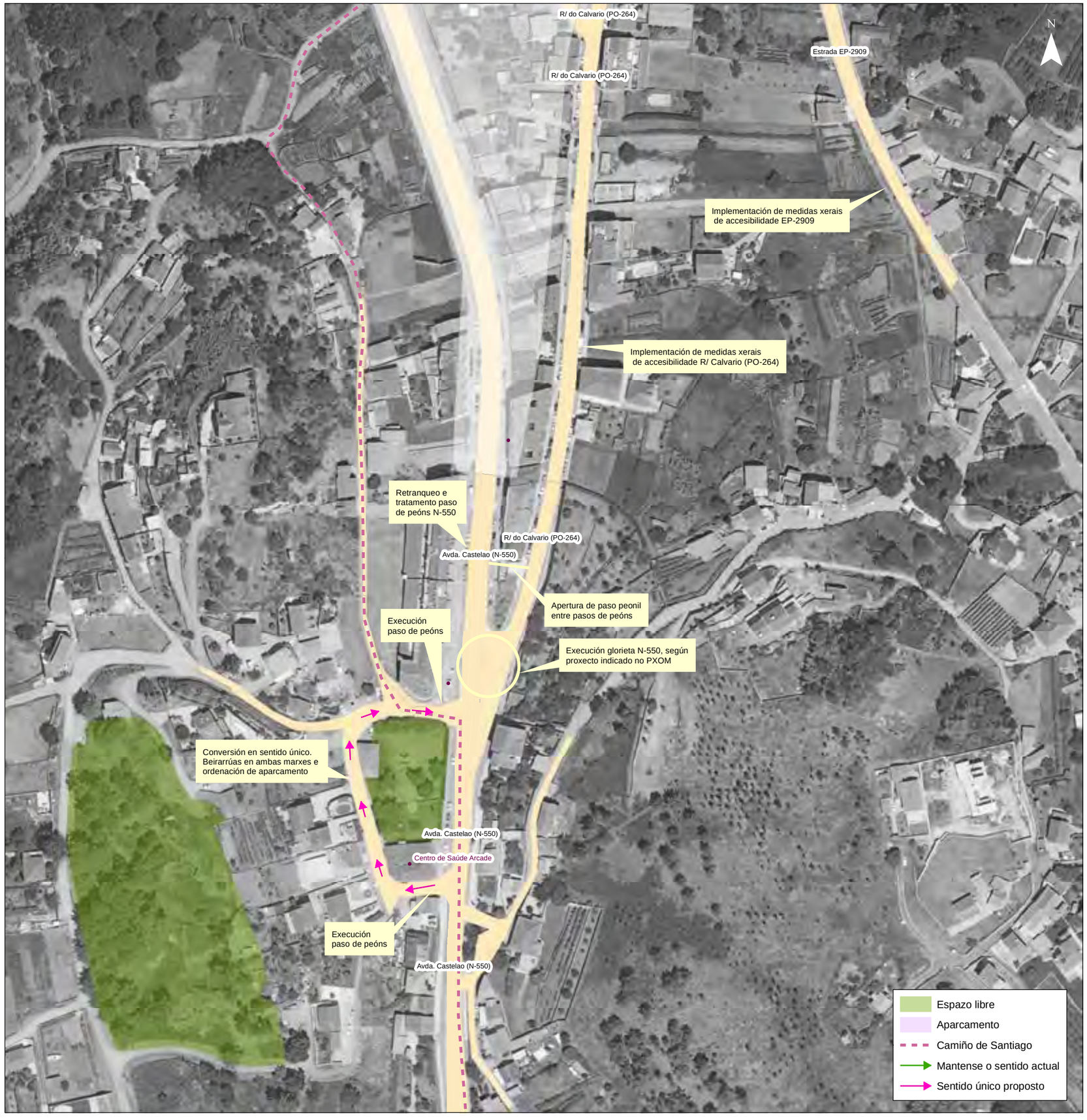
ESCALA: 1:2.000

0 20 40 m

FICHA 6
ARCADE
Zona 6 Estrada de Soutomaior e ramais
Zona 8 Zona escolar e accesos

PLAN DE MOBILIDADE SUSTENTABLE DE SOUTOMAIOR
FICHAS DE MEDIDAS ESTRUCTURAIS

DEPUTACIÓN PONTEVEDRA — Concello de Soutomaior



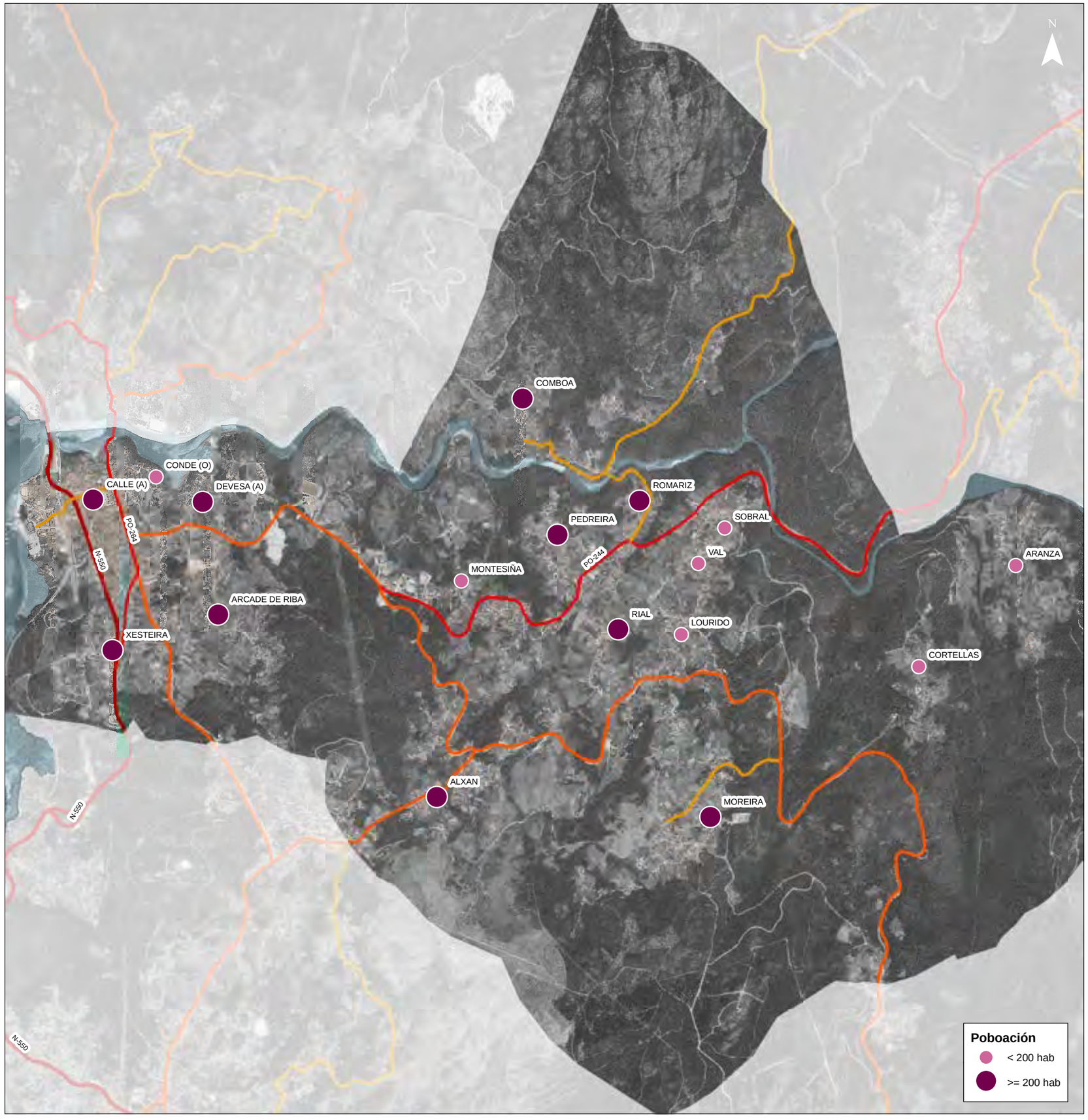
ÁMBITO		ZONA		LOCALIZACIÓN / ASPECTO		ACTUACIÓN
MEDIDAS ESTRUCTURAIS	ARCADE	7	ZONA SUR	7.1	RÚA DO CALVARIO	Implementación de medidas xerais de accesibilidade: tratamento de pasos de peóns, eliminación/ retranqueo de obstáculos, etc.
				7.2	ESTRADA EP-2909	Implementación de medidas xerais de accesibilidade: tratamento de pasos de peóns, eliminación/ retranqueo de obstáculos, etc.
		9	CENTRO DE SAÚDE E ACCESOS	9.1	REGULACIÓN DE TRÁFICO	Glorieta N-550, según proxecto incluido no PXOM.
						Distribución do tráfico en sentido único, empregando a parcela do Centro de Saúde a modo de glorieta (sinalización vertical e horizontal).
						Ampliación/creación de beirarrúas de formigón en ambas marxes.
						Redistribución e pintado de prazas de aparcamento, reserva de 1-2 prazas PMR, 1 praza para ambulancia e 1 praza para baixar enfermos. Sinalización horizontal e vertical.
						Itinerario peonil para acceder ó Centro de Saúde: retranqueo de paso de peóns da N-550 á altura do paso da PO-264, apertura de camiño de comunicación accesible entre ámbolos dous. Pasos de peóns nos dous cruces existentes para acceder ó centro de saúde dende a N-550.

SERVE INGENIEROS

ESCALA: 1:2.000

0 20 40 m

FICHA 7
ARCADE
Zona 7 Zona sur
Zona 9 Centro de Saúde e accesos



PLAN DE MOBILIDADE SUSTENTABLE DE SOUTOMAIOR
FICHAS DE MEDIDAS ESTRUCTURAIS

DEPUTACIÓN PONTEVEDRA — Concello de Soutomaior

ÁMBITO		ZONA		LOCALIZACIÓN / ASPECTO		ACTUACIÓN
MEDIDAS ESTRUCTURAIS	SOUTOMAIOR E NÚCLEOS RURAIS	10	SOUTOMAIOR E NÚCLEOS RURAIS DE MAIS DE 200 HABITANTES	10.1	SOUTOMAIOR	Medidas de seguridade viaria e accesibilidade: calmado de tráfico, convivencia deste cos peóns e ciclistas, retranqueo de obstáculos nas bermas e cunetas (contenedores, sinais e postes) e ordenación de aparcamentos. En núcleos de máis de 200 habitantes.
				10.2	A XESTEIRA	
				10.3	A DEVESA	
				10.4	COMBOA	
				10.5	A PEDREIRA	
				10.6	ROMARIZ	
				10.7	O RIAL	
				10.8	MOREIRA	
				10.9	AIXÁN	
		11	NÚCLEOS RURAIS DE MENOS DE 200 HABITANTES	11.1	O CONDE	Medidas de seguridade viaria e accesibilidade: calmado de tráfico, convivencia deste cos peóns e ciclistas, retranqueo de obstáculos nas bermas e cunetas (contenedores, sinais e postes) e ordenación de aparcamentos. En núcleos de menos de 200 habitantes.
				11.2	A MONTESIÑA	
				11.3	O SOBRAL	
				11.4	O VAL	
				11.5	LOURIDO	
				11.6	CORTELLAS	
				11.7	ARANZA	

SERVE INGENIEROS

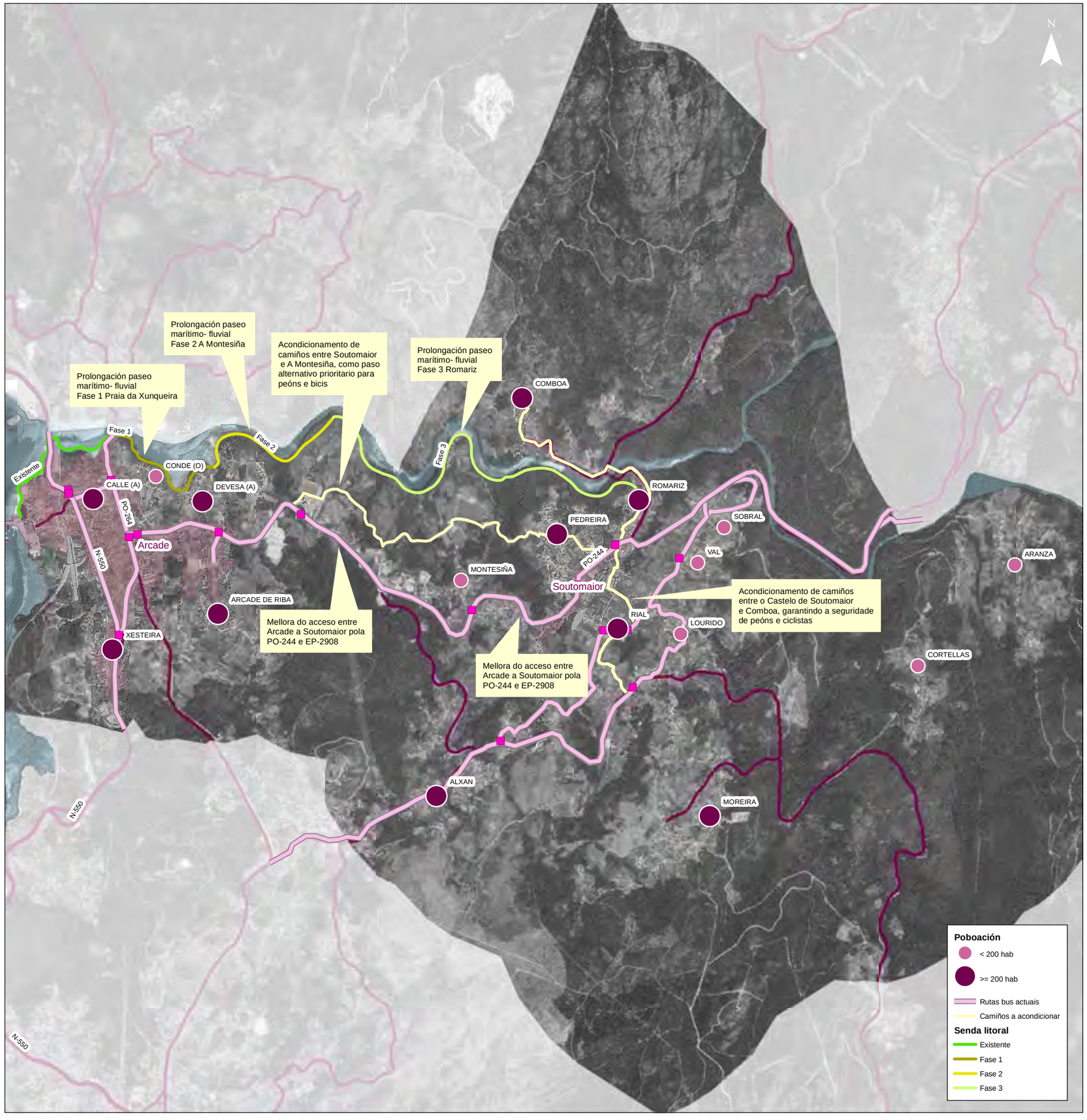
ESCALA: 1:25.000

0 260 520 m

FICHA 8
SOUTOMAIOR E NÚCLEOS RURAIS

PLAN DE MOBILIDADE SUSTENTABLE DE SOUTOMAIOR
FICHAS DE MEDIDAS ESTRUCTURAIS

DEPUTACIÓN PONTEVEDRA — Concello de Soutomaior



ÁMBITO		ZONA		LOCALIZACIÓN / ASPECTO		ACTUACIÓN
MEDIDAS ESTRUCTURAIS	TERRITORIAL	12	CONEXIÓN ARCADE - SOUTOMAIOR	12.1	MELLORA DO ACCESO POLA PO-244 E EP-2908	Elaboración de estudo lumínico, estudo de seguridade viaria e de accesibilidade. En base ó estudo anterior, acondicionamento do tramo en materia de seguridade viaria e accesibilidade: eliminación/retranqueo de obstáculos, continuidade do itinerario peonil, configuración dos vados peonís e de vehículos, etc. Dende o IES ata Soutomaior.
				12.2	RUTA ALTERNATIVA PARA PEÓNS E CICLISTAS	Acondicionamento de camiños existentes entre A Pedreira/Casa do Concello e o Pavillón da Montesiña, como paso alternativo á PO-244 para peóns e ciclistas: sinalización de tráfico de convivencia con prioridade peonil e ciclista, iluminación tipo baliza, mellora dos tramos sen asfaltar con xabre/zahorra, etc. Seguindo o trazado da GR-58 (variante).
				12.3	PROLONGAR O PASEO MARÍTIMO ATA SOUTOMAIOR	Acondicionamento de senda peonil e ciclista na marxe dereita do río Verdugo, en continuación da existente, comunicándoa con Soutomaior, como alternativa de conexión en bici entre o núcleo de Arcade e os núcleos rurais. FASE I: Arcade-Praia da Xunqueira.
						Acondicionamento de senda peonil e ciclista na marxe esquerda do río Verdugo, en continuación da existente, comunicándoa con Soutomaior, como alternativa de conexión en bici entre o núcleo de Arcade e os núcleos rurais. FASE II: Praia da Xunqueira-A Montesiña; conexión con ruta alternativa para peóns e ciclistas.
						Acondicionamento de senda peonil e ciclista na marxe dereita do río Verdugo, en continuación da existente, comunicándoa con Soutomaior, como alternativa de conexión en bici entre o núcleo de Arcade e os núcleos rurais. FASE III: A Montesiña-Soutomaior polo río.
		13	OUTRAS CONEXIÓNS PEONÍS E CICLISTAS	13.1	SENDA ENTRE O CASTELO DE SOUTOMAIOR / ROMARIZ / PONTE CAMBOA (VEIGUIÑA LONGA)	Acondicionamento de camiños existentes entre O Castelo de Soutomaior e Ponte Camboa, pasando por O Rial, Soutomaior e Romariz, garantindo a seguridade de peóns e ciclistas: sinalización de tráfico de convivencia con prioridade peonil e ciclista, mellora dos tramos sen asfaltar con xabre/zahorra, etc. Seguindo o trazado da GR-58/GR-94.
		14	MEDIDAS DE MELLORA DO TRANSPORTE PÚBLICO	14.1	ACTUACIÓNS SOBRE AS PARADAS	Instalación de panéis nas paradas de bus indicando os horarios das paradas
						Acondicionamento paradas existentes (reparación marquesiñas, marcas viarias, sinalización vertical, accesibilidade,…)

SERVE INGENIERÍAS

ESCALA: 1:25.000

0 260 520 m

FICHA 9
AMBITO TERRITORIAL
Propostas

PLAN DE MOBILIDADE SUSTENTABLE DE SOUTOMAIOR
FICHAS DE MEDIDAS ESTRUCTURAIS

DEPUTACIÓN PONTEVEDRA

Concello de Soutomaior

N

Futura autovía A-57

Futura autovía A-59

Sólo urbanizable industrial en A Montesiña

N-554

CONDE (O)

CALLE (A)

DEVESA (A)

SURRes

PO-264

Arcade

N-550

SURRes

ARCADE DE RIBA

XESTEIRA

Posible circunvalación se non se chegan a executar as autovías nun prazo razoable

SURInd

N-550

COMBOA

ROMARIZ

PEDREIRA

SOBRAL

VAL

PO-244

MONTESIÑA

Soutomaior

ARANZA

RIAL

LOURIDO

CORTELLAS

Futura autovía A-57

ALXAN

MOREIRA

Futura autovía A-59

Poboación

< 200 hab

>= 200 hab

SERVE INGENIEROS

ESCALA: 1:25.000

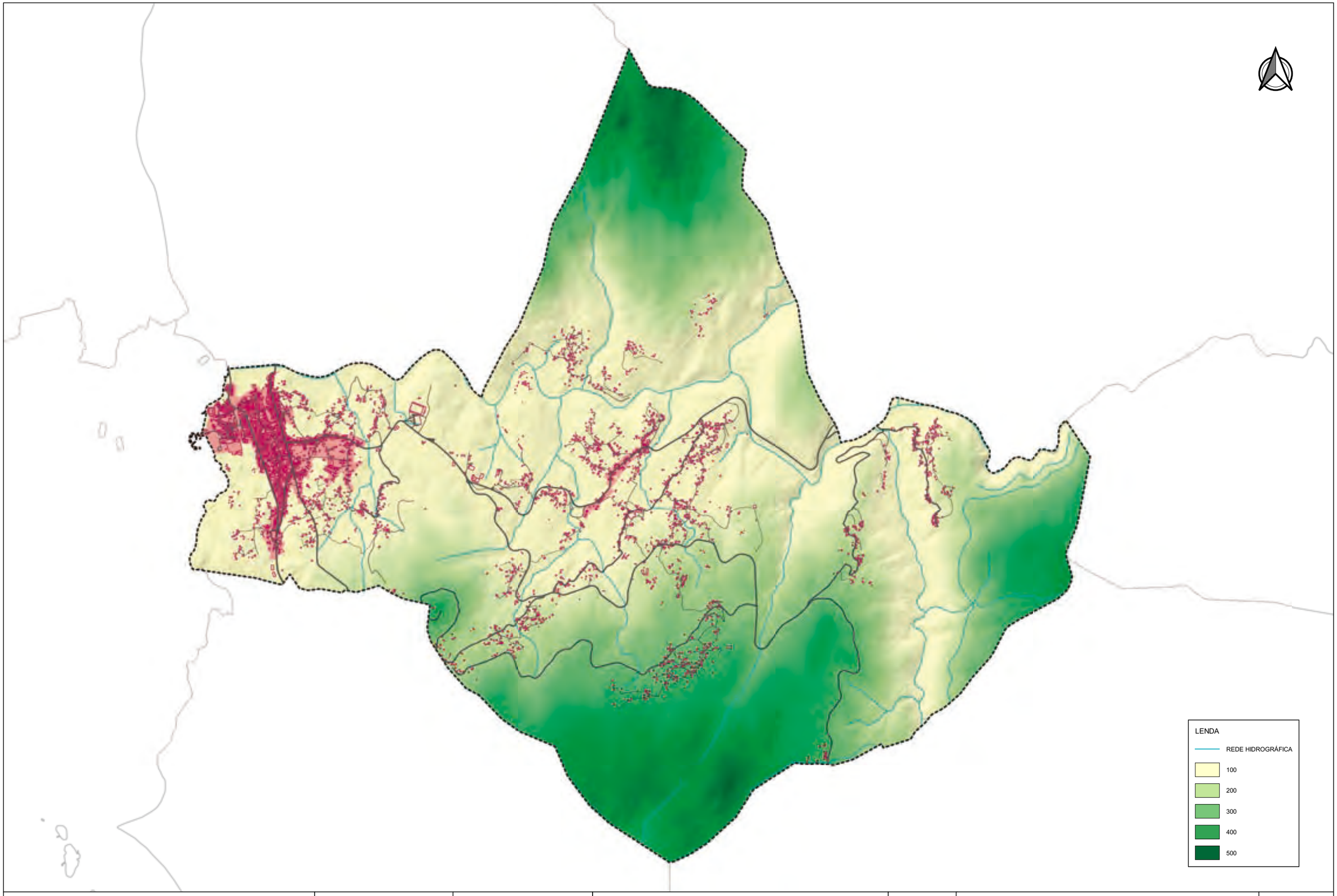
0 260 520 m

FICHA 10
AMBITO TERRITORIAL
Viario futuro

ANEXO 4. PLANOS

ÍNDICE DE PLANOS

PLANO 1 OROGRAFÍA, REDE HIDROGRÁFICA E ASENTAMENTOS DE POBOACIÓN
PLANO 2 CLASIFICACIÓN DO SOLO
PLANO 3 REDE VIARIA MUNICIPAL E SUPRAMUNICIPAL
PLANO 4 CIRCUNVALACIÓN NÚCLEO
PLANO 5 ANCHOS DE PLATAFORMAS DAS RÚAS DO NÚCLEO DE ARCADE
PLANO 6 DIRECCIÓN RÚAS
PLANO 7 RUTAS PEONÍS NO MUNICIPIO
PLANO 8 ANCHO DAS BEIRARRÚAS
PLANO 9 PENDENTES DAS RÚAS
PLANO 10 APARCAMENTOS
PLANO 11 FOCOS DE ATRACCIÓN
PLANO 12 ZONAS VERDES E ÁREAS DE LECER
PLANO 13 MAPA DE CALOR DOS FOCOS DE XERACIÓN DE VIAXES
PLANO 14 MAPA DE CALOR DOS FOCOS DE ATRACCIÓN DE VIAXES
PLANO 15 MAPA DE CALOR ORIXE - DESTINO DE VIAXES
PLANO 16 RUEIRO
PLANO 17 NOVOS SENTIDOS DAS RÚAS



DEPUTACIÓN PONTEVEDRA

Concello de Soutomaior

CONSULTOR:

SERVE INGENIERÍA

ESCALA: 1/30.000

0 0.25 0.5 0.75 1 km

SISTEMA DE REFERENCIA ETRS 89 HUSO29

TÍTULO:

PLAN DE MOBILIDADE SUSTENTABLE DE SOUTOMAIOR

NÚMERO DE PLANO:

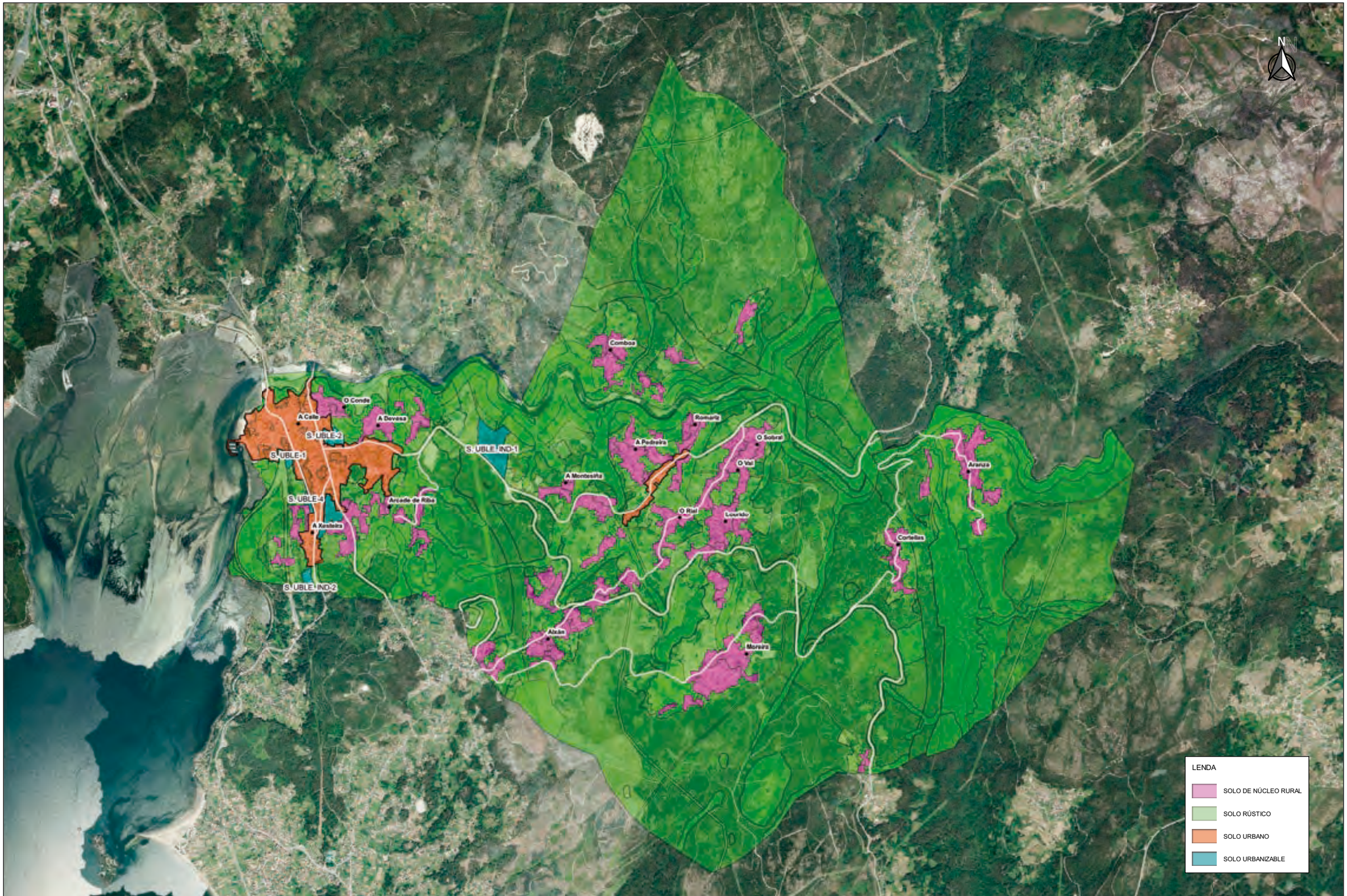
1

DESIGNACIÓN PLANO:

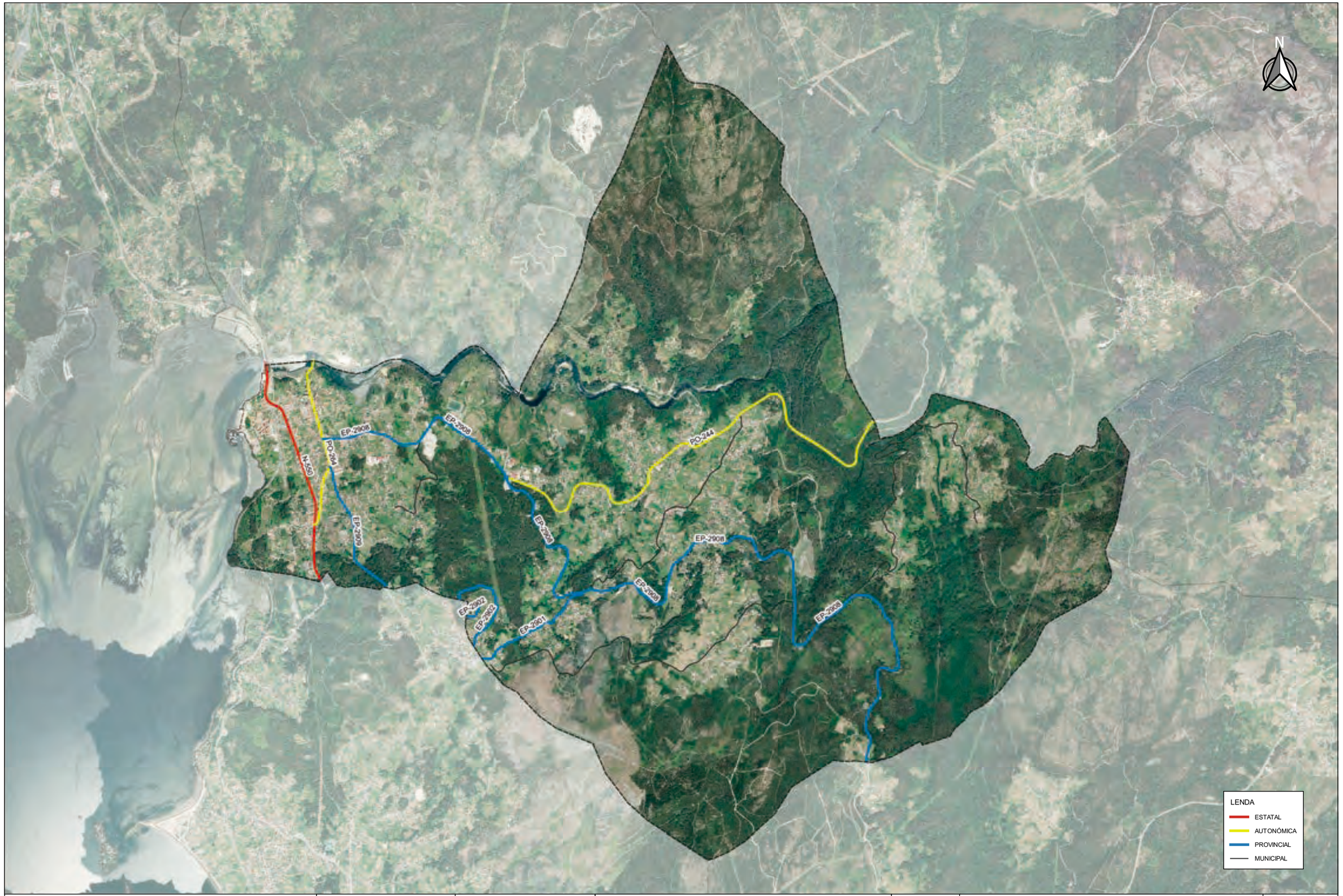
OROGRAFÍA, REDE HIDROGRÁFICA E ASENTAMENTOS DE POBOACIÓN

FECHA:

NOVIEMBRE 2019



DEPUTACIÓN PONTEVEDRA · Concello de Soutomaior	CONSULTOR: SERVE	ESCALA: 1/30000 0 0.25 0.5 0.75 1 km SISTEMA DE REFERENCIA ETRS 89 HUSO29	TÍTULO: PLAN DE MOBILIDADE SUSTENTABLE DE SOUTOMAIOR	NÚMERO DE PLANO: 2	DESIGNACIÓN PLANO: CLASIFICACIÓN DO SOLO	FECHA: NOVIEMBRE 2019



DEPUTACIÓN PONTEVEDRA · Concello de Soutomaior	CONSULTOR: SERVE INGENIERÍA	ESCALA: 1/30000 0 0.25 0.5 0.75 1 km SISTEMA DE REFERENCIA ETRS 89 HUSO29	TÍTULO: PLAN DE MOBILIDADE SUSTENTABLE DE SOUTOMAIOR	NÚMERO DE PLANO: 3	DESIGNACIÓN PLANO: REDE VIARIA MUNICIPAL E SUPRAMUNICIPAL FECHA: NOVIEMBRE 2019

DEPUTACIÓN PONTEVEDRA

Concello de Soutomaior

CONSULTOR:

SERVE INGENIERÍA

ESCALA: 1/10000

0 50 100 150 200 250 m

SISTEMA DE REFERENCIA ETRS 89 HUSO29

TÍTULO:

PLAN DE MOBILIDADE SUSTENTABLE DE SOUTOMAIOR

NÚMERO DE PLANO:

4

DESIGNACIÓN PLANO:

CIRCUNVALACIÓN NÚCLEO

FECHA:

NOVIEMBRE 2019

N

LENDA

ANCHO DE PLATAFORMA DE RÚAS

- < 4.00 m
- 4.00 - 6.00 m
- 6.00 - 10.00 m
- 10.00 - 17.00 m
- > 17.00 m

DEPUTACIÓN PONTEVEDRA

Concello de Soutomaior

CONSULTOR:

SERVE INGENIERÍA

ESCALA: 1/10000

0 50 100 150 200 250 m

SISTEMA DE REFERENCIA ETRS 89 HUSO29

TÍTULO:

PLAN DE MOBILIDADE SUSTENTABLE DE SOUTOMAIOR

NÚMERO DE PLANO:

5

DESIGNACIÓN PLANO:

ANCHOS DE PLATAFORMAS DAS RÚAS DO NÚCLEO DE ARCADE

FECHA:

NOVIEMBRE 2019

N

LENDA

SENTIDO ÚNICO

SENTIDO DOBRE

DEPUTACIÓN PONTEVEDRA

Concello de Soutomaior

CONSULTOR:

SERVE INGENIERÍA

ESCALA: 1/10000

0 50 100 150 200 250 m

SISTEMA DE REFERENCIA ETRS 89 HUSO29

TÍTULO:

PLAN DE MOBILIDADE SUSTENTABLE DE SOUTOMAIOR

NÚMERO DE PLANO:

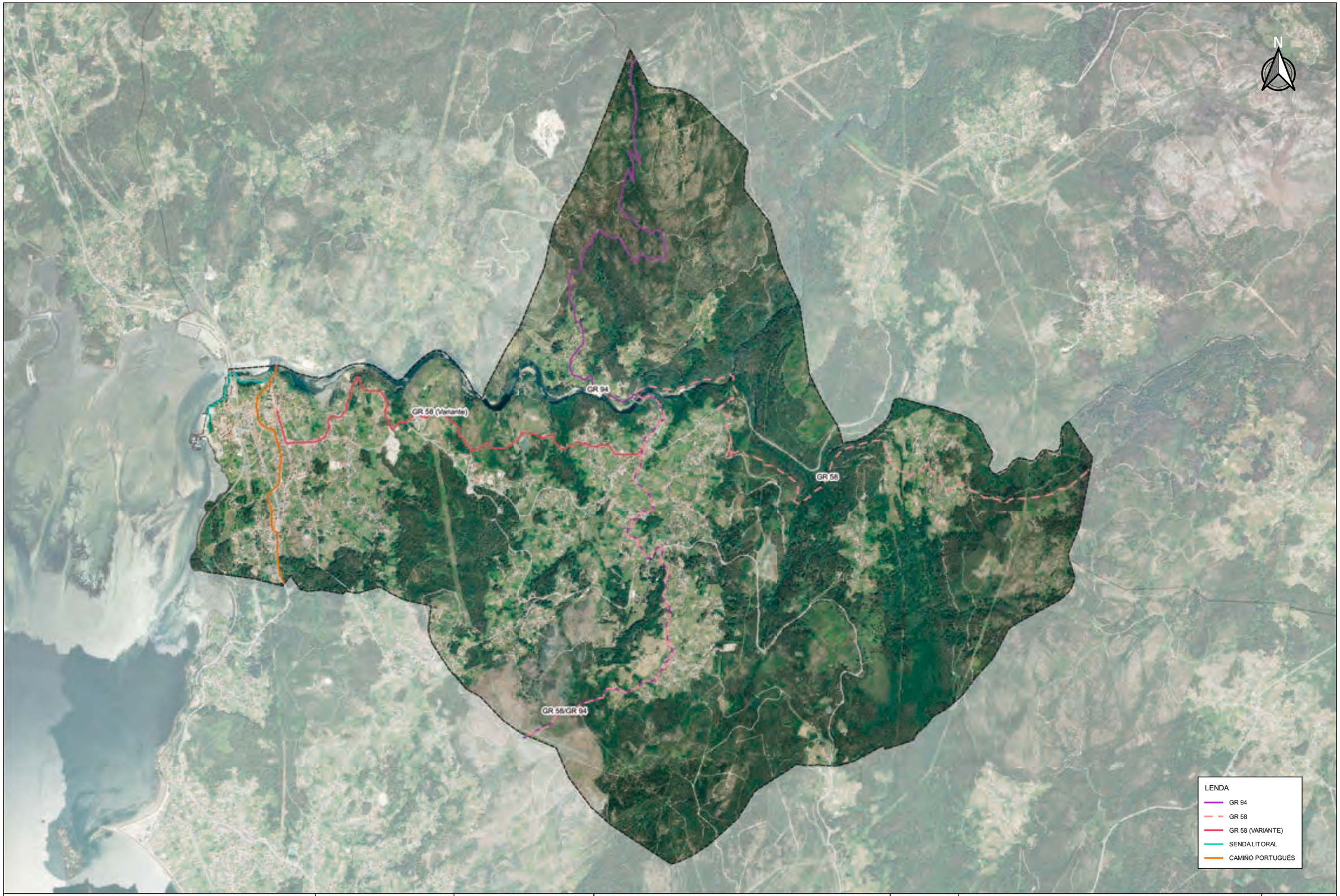
6

DESIGNACIÓN PLANO:

DIRECCIÓN RÚAS

FECHA:

NOVIEMBRE 2019



DEPUTACIÓN PONTEVEDRA

Concello de Soutomaior

CONSULTOR:

SERVE INGENIERÍA

ESCALA: 1/30000

0 0.25 0.5 0.75 1 km

SISTEMA DE REFERENCIA ETRS 89 HUSO29

TÍTULO:

PLAN DE MOBILIDADE SUSTENTABLE DE SOUTOMAIOR

NÚMERO DE PLANO:

7

DESIGNACIÓN PLANO:

RUTAS PEONÍS NO MUNICIPIO

FECHA:

NOVIEMBRE 2019

N

LENDA

- RÚA SEN BEIRARRÚA
- RÚA CON 1 BEIRARRÚA
  - < 1,80 m
  - >= 1,80 m
- RÚA CON 2 BEIRARRÚAS
  - Ambas beirarrúas < 1,80 m
  - Unha das beirarrúas >= 1,80 m
  - Ambas beirarrúas >= 1,80 m

DEPUTACIÓN PONTEVEDRA

Concello de Soutomaior

CONSULTOR: SERVE INGENIERÍA

ESCALA: 1/10000

0 50 100 150 200 250 m

SISTEMA DE REFERENCIA ETRS 89 HUSO29

TÍTULO: PLAN DE MOBILIDADE SUSTENTABLE DE SOUTOMAIOR

NÚMERO DE PLANO: 8

DESIGNACIÓN PLANO: ANCHO DAS BEIRARRÚAS

FECHA: NOVIEMBRE 2019

N

LENDA

< 6 %

6 - 8 %

> 8 %

DEPUTACIÓN PONTEVEDRA

Concello de Soutomaior

CONSULTOR:

SERVE INGENIERÍA

ESCALA: 1/10000

0 50 100 150 200 250 m

SISTEMA DE REFERENCIA ETRS 89 HUSO29

TÍTULO:

PLAN DE MOBILIDADE SUSTENTABLE DE SOUTOMAIOR

NÚMERO DE PLANO:

9

DESIGNACIÓN PLANO:

PENDENTES DAS RÚAS

FECHA:

NOVIEMBRE 2019

N

LENDA

ÁREAS DE APARCAMENTO

APARCAMENTOS ESPECIAIS

PARADAS BUS

CARGA E DESCARGA

MOTOS

PMR

TAXI

APARCAMENTO NUNHA MARXE DA RÚA

ZONA AZUL

LIBRE

APARCAMENTO EN DÚAS MARXES DA RÚA

ZONA AZUL

ZONA AZUL/LIBRE

LIBRE

DEPUTACIÓN PONTEVEDRA

Concello de Soutomaior

CONSULTOR:

SERVE INGENIERÍA

ESCALA: 1/10000

0 50 100 150 200 250 m

SISTEMA DE REFERENCIA ETRS 89 HUSO29

TÍTULO:

PLAN DE MOBILIDADE SUSTENTABLE DE SOUTOMAIOR

NÚMERO DE PLANO:

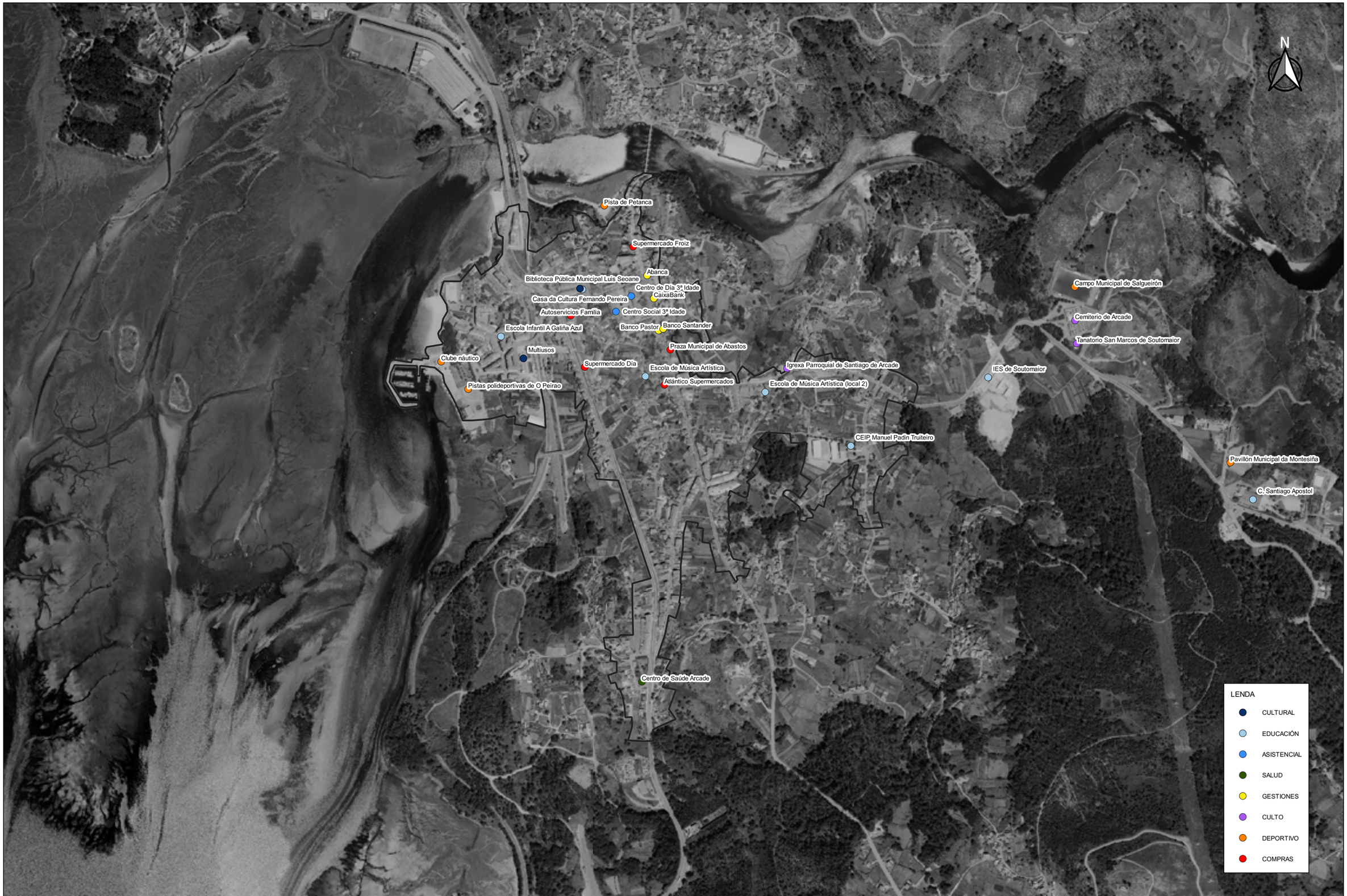
10

DESIGNACIÓN PLANO:

APARCAMENTOS

FECHA:

NOVIEMBRE 2019



DEPUTACIÓN PONTEVEDRA · Concello de Soutomaior	CONSULTOR: SERVE	ESCALA: 1/10000 0 50 100 150 200 250 m SISTEMA DE REFERENCIA ETRS 89 HUSO29	TÍTULO: PLAN DE MOBILIDADE SUSTENTABLE DE SOUTOMAIOR	NÚMERO DE PLANO: 11A	DESIGNACIÓN PLANO: FOCOS DE ATRACCIÓN	FECHA: NOVIEMBRE 2019

Vilaboa

Pontevedra

Ponte Caldelas

Fornelos de Montes

Redondela

Pazos de Borbén

LENDA

- CULTURAL
- EDUCACIÓN
- ASISTENCIAL
- SAÚDE
- XESTIÓNS
- CULTO
- DEPORTIVO
- COMPRAS

DEPUTACIÓN PONTEVEDRA

Concello de Soutomaior

CONSULTOR:

SERVE INGENIERÍA

ESCALA: 1/30000

0 0.25 0.5 0.75 1 km

SISTEMA DE REFERENCIA ETRS 89 HUSO29

TÍTULO: PLAN DE MOBILIDADE SUSTENTABLE DE SOUTOMAIOR

NÚMERO DE PLANO: 11B

DESIGNACIÓN PLANO: FOCOS DE ATRACCIÓN (MUNICIPAL)

FECHA: NOVIEMBRE 2019

DEPUTACIÓN PONTEVEDRA

Concello de Soutomaior

CONSULTOR:

SERVE INGENIERÍA

ESCALA: 1/10000

0 50 100 150 200 250 m

SISTEMA DE REFERENCIA ETRS 89 HUSO29

TÍTULO:

PLAN DE MOBILIDADE SUSTENTABLE DE SOUTOMAIOR

NÚMERO DE PLANO:

12

DESIGNACIÓN PLANO:

ZONAS VERDES E ÁREAS DE LECER

FECHA:

NOVIEMBRE 2019

LENDA

ZONAS QUE XERAN MENOS VIAXES

ZONAS QUE XERAN MÁIS VIAXES

DEPUTACIÓN PONTEVEDRA

Concello de Soutomaior

CONSULTOR:

SERVE

ESCALA: 1/30000

0 0.25 0.5 0.75 1 km

SISTEMA DE REFERENCIA ETRS 89 HUSO29

TÍTULO: PLAN DE MOBILIDADE SUSTENTABLE DE SOUTOMAIOR

NÚMERO DE PLANO: 13

DESIGNACIÓN PLANO: MAPA DE CALOR DOS FOCOS DE XERACIÓN DE VIAXES

FECHA: NOVIEMBRE 2019

LENDA

- PUNTOS DE ATRACIÓN DE VIAXES
- ZONAS QUE ATRAEN MENOS VIAXES
- ZONAS QUE ATRAEN MÁIS VIAXES

DEPUTACIÓN PONTEVEDRA

Concello de Soutomaior

CONSULTOR:

SERVE INGENIERÍA

ESCALA: 1/30000

0 0.25 0.5 0.75 1 km

SISTEMA DE REFERENCIA ETRS 89 HUSO29

TÍTULO: PLAN DE MOBILIDADE SUSTENTABLE DE SOUTOMAIOR

NÚMERO DE PLANO: 14

DESIGNACIÓN PLANO: MAPA DE CALOR DOS FOCOS DE ATRACCIÓN DE VIAXES

FECHA: NOVIEMBRE 2019

LENDA

ZONAS CON MENOS VIAXES

ZONAS CON MÁIS VIAXES

DEPUTACIÓN PONTEVEDRA

Concello de Soutomaior

CONSULTOR:

SERVE

ESCALA: 1/30000

0 0.25 0.5 0.75 1 km

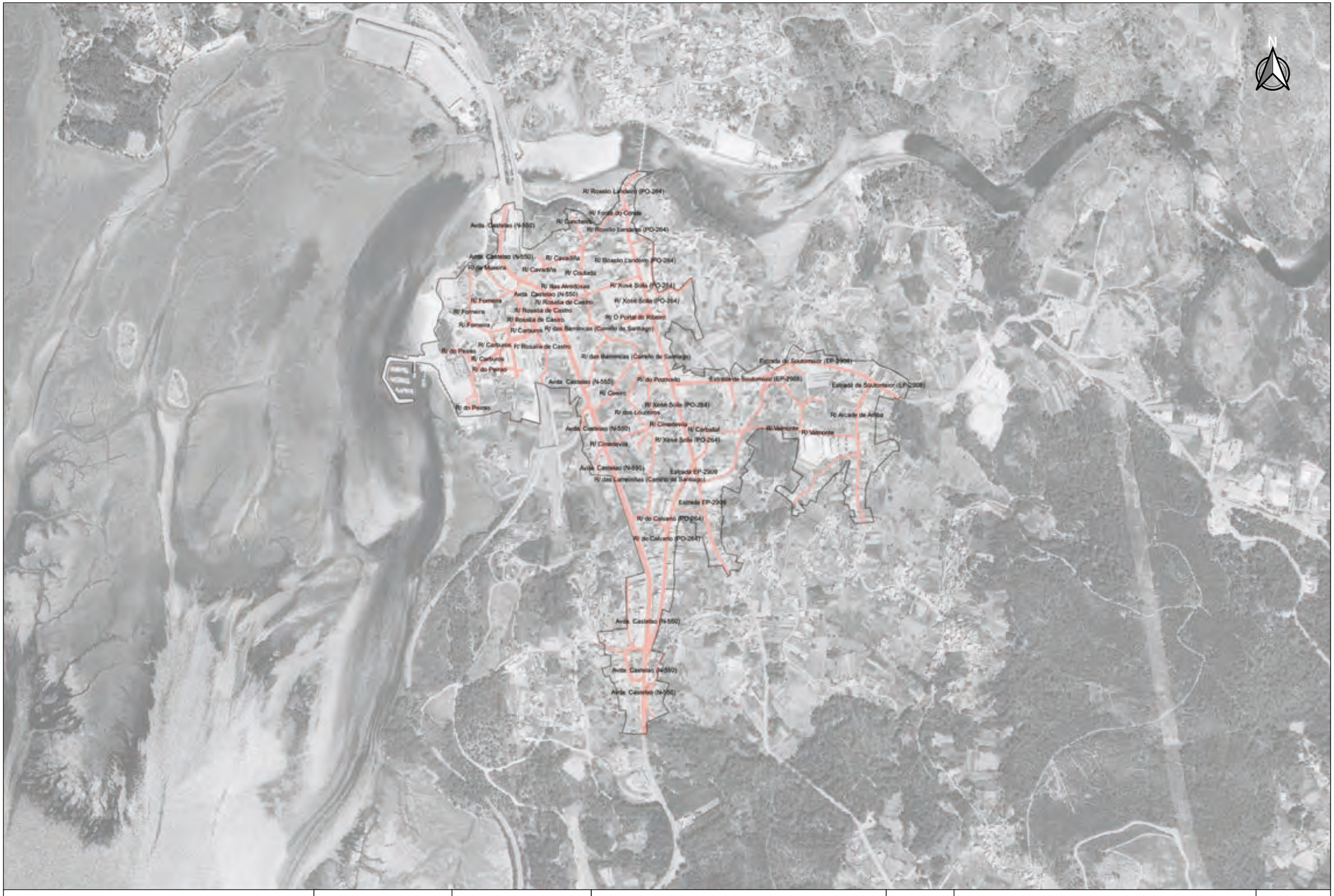
SISTEMA DE REFERENCIA ETRS 89 HUSO29

TÍTULO: PLAN DE MOBILIDADE SUSTENTABLE DE SOUTOMAIOR

NÚMERO DE PLANO: 15

DESIGNACIÓN PLANO: MAPA DE CALOR ORIXE - DESTINO DE VIAXES

FECHA: NOVIEMBRE 2019



DEPUTACIÓN PONTEVEDRA · Concello de Soutomaior	CONSULTOR: SERVE INGENIERÍA	ESCALA: 1/10000 0 50 100 150 200 250 m SISTEMA DE REFERENCIA ETRS 89 HUSO29	TÍTULO: PLAN DE MOBILIDADE SUSTENTABLE DE SOUTOMAIOR	NÚMERO DE PLANO: 16	DESIGNACIÓN PLANO: RUEIRO	FECHA: NOVIEMBRE 2019

N

LENDA

SENTIDOS PROPOSTOS

ACTUAL

NOVO

DEPUTACIÓN PONTEVEDRA

Concello de Soutomaior

CONSULTOR:

SERVE INGENIERÍA

ESCALA: 1/10000

0 50 100 150 200 250 m

SISTEMA DE REFERENCIA ETRS 89 HUSO29

TÍTULO:

PLAN DE MOBILIDADE SUSTENTABLE DE SOUTOMAIOR

NÚMERO DE PLANO:

17

DESIGNACIÓN PLANO:

NOVOS SENTIDOS DAS RÚAS

FECHA:

NOVIEMBRE 2019